Tijdschrift voor zeegeschiedenis

Jaargang 4, 1985, nummer 1

Tijdschrift voor zeegeschiedenis

APRIL 1985

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis.
Nummer 1, april 1985, vierde jaargang.
Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis. Voortzetting van de 'Mededelingen van de Ned.Ver.v.Zeegesch.' (1961-1981).
Het tijdschrift verschijnt tweemaal per jaar.
Redactiesecretariaat [redacted]
Uitgegeven met steun van de Oostersche Handel en Reederijen.

De **Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis** stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstelling te wekken voor de zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing te organiseren in een maritiem-historische omgeving, door excursies en symposia.

Bestuur: Prof. dr. J.R. Bruijn, voorzitter; drs. G.J.A. Raven, secretaris; E. Roosegaarde Bisschop, penningmeester. Leden: drs. G.M.W. Acda, Prof. dr. J.A. Faber, W.F.J. Mörzer Bruyns, dr. J.P. van de Voort.

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris: [redacted]. De contributie voor het lidmaatschap bedraagt voor 1985 f 45, inclusief het abonnement op het tijdschrift. Contributie overmaken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de Vereniging te Overveen.

INHOUD

BIJDRAGEN

Que Diable va-t-il faire dans cette trière? (de reconstructie van een trireme) (J.R. Evenhuis) 3

De reis van de retourvloot van 1648 onder Wollebrant Geleijnsen de Jongh en de stichting van de Kaapkolonie (C. de Jong). 7

De introductie van pantserschepen in Nederland (J.M. Dirkzwager). 23

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 42

LITERATUUR

Boekbesprekingen 43

Boekaankondigingen 57

Nieuwe boeken en artikelen 60

BIJDRAGEN

Que diable va-t-il faire dans cette trière?*

J.R. Evenhuis

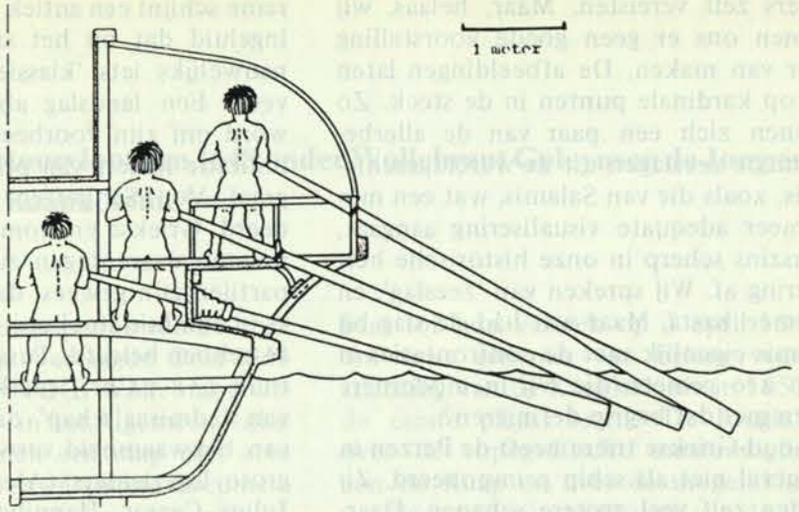
Als alles goed gaat, en vooral als voor het project de nodige financiën bij elkaar gebracht kunnen worden, zal in 1986 weer een oud-Griekse trireme de Aegeïsche zee opgaan, onder andere om een bezoek te brengen aan Salamis waar dat scheepstype in 480 v.Chr. de Atheners hun overwinning op de Perzen verschafte. Het is een initiatief van Engelse particulieren die daartoe een Trireme Trust hebben opgericht.

In januari 1984 waren op de London Boat Show de modellen te zien die een scheepsarchitect, John Coates, ontworpen heeft. Hij heeft de wetenschappelijke polemieken bestudeerd die in de laatste tientallen jaren vrijwel zonder ophouden over de ware gedaante van zo'n oud-Griekse trireme hebben gewoed, een keus uit de voorgestelde oplossingen van dat hardnekkige historische probleem gedaan en hoopt nu, voor het eerst sinds daarover getheoretiseerd wordt, met een reconstructie voor de dag te kunnen komen die "feasible, fairly simple, sea worthy and historically acceptable" is.

Eenmaal goed getekend, zal op een Griekse werf de bouw op ware grootte ter hand worden genomen. Daarbij wordt er van uitgegaan dat een trireme plaats bood aan 200 man, waarvan 170 aan de roeiriemen trokken en 30 van die werkzaamheid waren vrijgesteld maar zich als een soort marinesoldaten dan ook des te harder te weren hadden als de trireme in contact met vijandelijke schepen kwam. Triremen zijn weliswaar soms ook voor handelsdoeleinden gebruikt maar hun hoofdfunctie was die van oorlogsschip. De Engelsen hebben zich altijd zeer geinteresseerd voor het oud-Griekse zeewezen. Dat heeft er, zoals bekend, in 1829 ook toe geleid dat Oxford en Cambridge hun eerste onderlinge Boat Race hielden die tot op de dag van vandaag een hoogtepunt van het Engelse sportseizoen is gebleven. De inspiratie daarvoor werd ontleend aan de toenmalige zelfherkenning van de Engelse zeeheerschappij in de oude Atheense, en al werd die dan niet meer met roeischepen overeind gehouden – zelfs de 'Nelsoniaanse' zeilschepen die Engeland aan die heerschappij hadden geholpen zouden spoedig plaats maken voor stoomschepen –, pedagogen vonden dat de parallel tussen Engeland en Athene ermee gecompleteerd moest worden dat jonge Engelsen weer leerden roeien.

Aan een goede navolging van het Griekse voorbeeld was echter bij voorbaat één bezwaar verbonden: de open zee kwam voor die nieuwe roeiexercities niet in aanmerking; deze is in Noordwest-Europa om klimatologische redenen niet geschikt voor roeiboten. En zo werden slechts Engelse waterwegen gebruikt. Bovendien ging men roeien met de riemen die men had, dus met de boten die er waren. Sommigen vonden het wel leuk het met gerepristineerde oud-Griekse boottypes te gaan doen. Dat had de verwantschap tussen de beide heerschappijen des te meer geaccentueerd. Maar het was (en is) nu

eenmaal zo: de kennis over die schepen is verloren gegaan. Zo weten wij curieus veel van de allergeheimste roerselen van de Atheense zeeheerschappij af, maar van het voornaamste instrument daarvan, de triëre (trireme noemden de Romeinen zo'n schip waarvoor zij, voorzover zij maritiem werden, zelf niets in de plaats hebben weten te stellen) weten wij minder af dan van welk wapensysteem ook. Slechts één ding staat absoluut vast: zonder die triëren zou de Atheense democratie er zeker heel anders uitgezien hebben en er waarschijnlijk niet eens zijn geweest, want een niet onaanzienlijk percentage van wat we tegenwoordig de beroepsbevolking noemen, verdiende in Athene zijn brood als roeier op de triërenvloot. De staande vloot bestond uit zo'n 100 eenheden, en daarnaast lagen dan meestal in het dok 200 andere als reserve gereed. Daar één triëre 200 manschappen vorderde had Athene dus minstens 20.000 matrozen in vaste dienst. Hun betaling schijnt van dien aard te zijn geweest dat de baten van het Atheense imperium, naar juist een bekend historicus van de oudheid, Finley, heeft menen te kunnen vaststellen, vrijwel geheel aan vloot en vlootpersoneel besteed moesten worden.
Nu het schip zelf. De Engelsen hebben zich er nooit bij neergelegd dat men van zijn preciese vorm niet meer op de hoogte was. Het scheepstype wordt bij ons vaak met 'drieriemer' vertaald. 'Drie' klopt zonder meer. De Grieken lieten al hun scheepsbenamingen met een telwoord beginnen, en het hoogste telwoord dat zij voor '-eres', dat er altijd op volgde, hebben geplaatst was ten slotte veertig. Logisch gedacht zou zo'n veertigriemer dus een schip zijn dat meer dan dertienmaal de roeicapaciteit van een drieriemer overtroffen zou hebben. Maar helaas weet tegenwoordig niemand meer wat dat '-eres' precies betekend heeft.
Tot ca. 1900 overheerste de opinie dat de triëre een vaartuig moest zijn met drie *roeibanken* die op verschillend niveau waren gebouwd. De roeiers op de onderste bank zaten het dichtst bij het water en hanteerden de kortste riemen; die op de bovenste zaten er het verst van af en hanteerden de langste. Steeds één riem per man.[1] Het kwam er dus feitelijk op neer dan '-eres' met 'doft' werd vertaald. In 1905 publiceerde een groot kenner van de oud-Griekse geschiedenis, W.W. Tarn, in de *Journal of Hellenic Studies* echter een vernietigende kritiek op die "accepted theory".[2] Zo zijn immers de gekste opvattingen over de hoogte van die Griekse roeischepen in omloop gekomen. Sommigen verdedigden zelfs de absurditeit dat deze tot en met veertig dofften boven elkaar zouden hebben gehad, om maar aan de gedachte te kunnen vasthouden dat een triëre in drie etages boven het water uitkwam. Napoleon III heeft zelfs nog eens zo'n hoge triëre laten nabouwen. Die kwam, toen men ermee wilde gaan varen, nauwelijks vooruit!
Dat er drie klassen van roeiers op een triëre onderscheiden werden weten wij. Wij hebben daarvoor de Griekse benamingen. Maar waarom zouden zij boven elkaar gezeten hebben? Hoe dat zij, Tarn deelde ze horizontaal in, en in het algemeen verweet hij zijn voorgangers in de triëre-research dat zij eigentijdse scheepstypes, met het ene dek boven het andere, op die simpele, Griekse triëren projecteerden. Een veel adequatere vergelijking was volgens hem die met een boot van de Oxford-Cambridgerace. "When we think of a ship, we are apt to think of something very solid – a liner, a battleship, and so on. A Greek naval fighting machine was anything but solid; and I would ask you for a few minutes to forget all you know about ships and to think of a glorified racing eight. That is an exaggeration, of course, but it is one which I have found useful myself as a better line of approach to the matter than the modern association of the word 'ship'.".



Reconstructie van een Atheense trireme met riemen van gelijke lengte.
(A.W. Sleeswijk, A new reconstruction of the Attic trieres and bireme. IJNA 11, 1982, p. 37.).

Tarns interventie in het triërendebat heeft een verhelderend effect gehad. Maar daar de gegevens uit de antieke wereld zelf voor zoveel contradictoire uitleg vatbaar gebleven zijn[3] en een geleerdendebat nooit zal ophouden tenzij álles duidelijk geworden is – en dat schijnt hier uitgesloten –, hoeft men zich er misschien niet over te verbazen dat Tarns idee intussen ook weer is aangevochten. John Coates wil bij zijn reconstructie in elk geval niet van een horizontaal maar weer van een verticaal principe uitgaan. De roeiers zitten weer bóven elkaar, volgens de eerste beelden die de Britse televisie heeft gebracht van het model waarmee hij in een vijver van zijn tuin experimenteert. Zijn historische leidsman daarbij is professor John Morrison die in 1941 een nieuwe theorie over het scheepstype te berde bracht en inmiddels de grootste moderne expert op het terrein van de oud-Griekse scheepvaart is geworden.[4]
In zekere zin heeft Morrison de klok weer teruggedraaid tot vóór Tarn die de zeekasteeltjes van de 19de eeuwse triëregeleerden als het ware tot de hoogte van een skiff had gereduceerd en zich in 1933 in *The Mariner's Mirror* spottend over de theorie van de boven elkaar geplaatste banken had afgevraagd of zij ooit wel iets anders zou kunnen bewijzen dan dat "an error, once well started, indestructible" kon zijn. Door Morrison is zij opnieuw in ere hersteld, en in zijn navolging heeft Coates zijn schip weer een sterk verticaal karakter gegeven. Het voornaamste punt daarbij is dat de antieke bronnen zo onontkenbaar van roeiriemen van ongelijke lengte spreken. Tarn was dat probleem uit de weg gegaan door te stellen dat de korte riemen wel een soort 'sculls' (wrikriemen) zouden zijn geweest. Dat was slim maar waarschijnlijk ook een projectie, deze keer van een sportief heden op de raadselachtige 'fighting machine' waarmee de Atheners een imperium wisten op te bouwen.
De triëre was een uitgesproken aanvalswapen. Om zo te zeggen een torpedo boven water om vijandelijke schepen te rammen, met het verschil dat die torpedo voor veelvuldig gebruik was bedoeld. Het is duidelijk dat dergelijke op rammen gespecialiseerde snelle roeischepen een aparte constructie en ook dispositie van de

roeiers zelf vereisten. Maar, helaas, wij kunnen ons er geen goede voorstelling meer van maken. De afbeeldingen laten ons op kardinale punten in de steek. Zo tekenen zich een paar van de allerberoemdste zeeslagen uit de wereldgeschiedenis, zoals die van Salamis, wat een min of meer adequate visualisering aangaat, geenszins scherp in onze historische herinnering af. Wij spreken van 'zeeslag', en daarmee basta. Maar wat had de slag bij Salamis eigenlijk met de confrontaties in open zee gemeen die wij in modernere tijden met dat begrip definiëren?
Een oud-Griekse triëre heeft de Perzen in elk geval niet als schip geimponeerd. Zij hadden zelf veel grotere schepen. Daarom waren zij ten slotte ook tot vlak voor de Attische kust gekomen. Maar daar wachtte hen dan de verrassing. De Grieken waren omstreeks 500 v.Chr. op het idee gekomen dat men zulke grote schepen helemaal niet nodig had om zich op zee respect te verschaffen. Men kon ook een wapen ontwikkelen dat er uitsluitend op gericht was een vijandelijk schip naar de bodem van de zee te sturen. De Perzen stonden voor Salamis voor het probleem dat er als het ware van alle kanten torpedo's op hun schepen werden afgevuurd, en daarop niet voorbereid poetsten zij liever zo snel mogelijk de plaat. Dat was natuurlijk wel een overwinning voor de Grieken, maar met een echte zeeslag, zoals wij die ons plegen voor te stellen, had de zaak niet veel gemeen. De triereme schijnt een antiek tijdperk te hebben ingeluid dat op het stuk van zeeslagen nauwelijks iets 'klassieks' heeft opgeleverd. Een landslag als die van Cannae word om zijn voorbeeldigheid door alle militaire leiders van prins Maurits tot de graaf Von Schlieffen nauwgezet bestudeerd. Griekse en Romeinse strijd op zee moeten daarentegen zulke banale vechtpartijen zijn geweest dat geen slagestheet er in zijn luie stoel ooit plezier aan schijnt te hebben beleefd. Tussen Salamis en Actium (31 v.Chr.) merkt men ook niets van 'admiraalschap' dat dezelfde graad van bekwaamheid verwierf als die welke grote legerleiders (Alexander de Grote, Julius Caesar, Hannibal e tutti quanti) aan de dag legden. Zij werd blijkbaar niet gevraagd. Hoe dat zij, ook de slag bij Actium moet op dezelfde rommelige manier als die bij Salamis zijn verlopen. Een verdere overeenkomst was dat Marcus Antonius en Cleopatra, net als de Perzen, de grotere schepen hadden en de 'vloot' van Octavianus hoofdzakelijk uit kleine triremen bestond die zo agressief op de tegenstander losschoten dat deze het na een reeks van die 'torpedo-aanvallen' al gauw voor gezien hield en er vandoor ging.

John Coates wil nu het debat over dit belangrijke scheepstype beslechten door er één te bouwen. Men kan hem alleen maar goede vaart toewensen, tussen de klippen van met elkaar tegenstrijdige triëre-concepties door....

Noten

* Vrij naar Molière.

1. Dit is een van de weinige dingen die wij zeker weten. Thucydides (2,39) vermeldt dat de Spartanen hun roeiers eens over de landengte van Corinthe lieten marcheren om aan de Atheense kant daarvan weer in boten plaats te nemen. Elke man droeg daarbij zijn eigen riem.
2. In bredere nautische kring vooral bekend geworden door een herhaling van zijn theses in zijn bijdrage 'The oarage of Greek warships' in *The Mariner's Mirror* van 1933.
3. "We have no direct knowledge of the appearance of a trireme as a whole, since even the Delos drawing shows only the aftermost two thirds of the ship" (R.C. Anderson, *Oared fighting ships, from classical times to the coming of steam*, 1976, 18)
4. J.S. Morrison, The Greek Trireme, in *The Mariner's Mirror* 1941. Zie ook J.S. Morrison/ R.T. Williams, *Greek oared ships 900-322 B.C.*, Cambridge 1968.

De reis van de retourvloot van 1648 onder Wollebrant Geleynsen de Jong en de stichting van de Kaapkolonie*

C. de Jong

Onder de nagelaten papieren van de hoge ambtenaar van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) Wollebrant Geleynsen de Jongh[1] in het Algemeen Rijksarchief bevindt zich een map met acht kopieën van brieven en andere documenten, die De Jongh als admiraal van de retourvloot van 1648 heeft verzonden tijdens de reis van Batavia naar Nederland[2]. Met uitzondering van het eerste stuk in de betreffende legger[3] zijn deze documenten nog niet eerder gepubliceerd. Toch lijkt een uitgave daarvan van belang, omdat deze documenten, tesamen met het verslag van Leendert Jansen, onderkoopman aan boord van het in maart 1647 in de Tafelbaai verongelukte retourschip *Haerlem*, over zijn verblijf aan de Kaap de Goede Hoop tot zijn inscheping op De Jongh's vloot, veel hebben bijgedragen tot het besluit van de VOC-bewindhebbers om aan de Kaap een verversingspost ten dienste van de schepen van de Compagnie te stichten.

De retourvloot in de Tafelbaai.

De twaalf schepen van de retourvloot van 1648[4] zeilden op 18 januari van dat jaar onder bevel van De Jongh van de rede van Batavia. Twee stormen dreven de schepen tijdens de oversteek naar de zuidpunt van Afrika uit elkaar. Alleen of in kleine groepen bereikten zij in de loop van maart 1648 de Tafelbaai[5]. De Jongh zelf arriveerde op 16 maart aan de Kaap aan boord van de *Walvis*, het vlaggeschip van de retourvloot.
Het verblijf van de schepen in de Tafelbaai tot hun vertrek op 3 april 1648 is om twee redenen van belang voor de stichting van de Kaapkolonie in 1652. In de eerste plaats leerde De Jongh veel over de topografische omstandigheden aan de Kaap en over de mogelijkheden om daar in leven te blijven van de schipbreukelingen van de *Haerlem*, die er een jaar hadden gebivakkeerd. Daarnaast kon De Jongh persoonlijk constateren, dat het moeilijk was om zonder bijzondere maatregelen voldoende verversingen voor de vele opvarenden van een retourvloot te verkrijgen. Aangezien dat ook later tijdens de reis, op Sint Helena, niet mogelijk bleek, was De Jongh's ervaring een overtuigende ondersteuning van de noodzaak om bij Kaap de Goede Hoop een verversingspost te vestigen.
De reeds eerder genoemde *Haerlem* was een schip uit de voorgaande retourvloot. In één van de in het zeegebied rond Kaap de Goede Hoop plotseling opstekende stormen was het schip op 25 maart 1647 in de Tafelbaai gestrand. Er vielen daarbij geen slachtoffers, maar het retourschip ging verloren. Onder leiding van schipper Reynier van Tzum[6] en onderkoopman Leendert Jansen van Tongeren hebben de schipbreukelingen zoveel mogelijk van de kostbare lading en van de scheepsinventaris geborgen. Na enige tijd is de schipper met een deel van de lading en met een aantal bemanningsleden aan boord van een Engels schip naar Europa vertrokken. Leendert Jansen is met zo'n zestig man achtergebleven om het bergingswerk voort te zetten en de geborgen

goederen te bewaken, totdat een schip hen mee zou nemen naar Nederland. Tijdens het verblijf aan de Tafelbaai heeft Jansen op een strandwal een klein fort met een aarden omwalling laten aanleggen om zijn manschappen, goederen en voorraden tegen inboorlingen te beschermen. Tentzeilen moesten mensen en goederen tegen weer en wind beschutten. Het fortje werd in juli 1647 voltooid en 'Zandenburg' genoemd[7].

Het VOC-bestuur in Batavia heeft spoedig bericht gekregen over de schipbreuk in de Tafelbaai. De admiraal van de volgende retourvloot, De Jongh, kreeg opdracht om de schipbreukelingen van de *Haerlem* en de eventueel geborgen goederen aan boord van zijn schepen te nemen. Op 3 april 1648, enige uren voor zijn vertrek uit de Tafelbaai, schreef deze een brief aan zijn opdrachtgevers, waarin hij kort verslag doet van het verloop van de reis sinds het vertrek van de vloot uit Batavia en van zijn activiteiten aan de Kaap. Die brief liet hij zoals gebruikelijk achter onder een zogenaamde poststeen op het strand van de baai[8]. Het is mij niet bekend, of deze brief ooit is gevonden en te bestemder plaatse is gearriveerd. De inhoud kennen wij echter uit de kopie in het eerdergenoemde kopie-brievenboek van deze reis (bijlage 1). De Jongh meldt daarin de over een aantal dagen verspreide aankomst van zijn schepen; hij doet verslag van het inladen van de geborgen goederen van de *Haerlem* en geeft een specificatie van die goederen. Het ging onder andere om indigo, peper en kaneel én om stukken uitrusting als kanonnen, vaten buskruit, ankers, touwwerk enz., allemaal waardevolle zaken.

Ondanks de beknopte stijl van het rapport krijgt men daaruit een levendige indruk van het moeizame inladen van de geborgen goederen. De scheepstimmerlieden hadden karren gemaakt – vermoedelijk met twee uit planken samengestelde wielen –, die door zeelieden en soldaten moesten worden getrokken; er waren geen trekdieren beschikbaar. De Jongh wilde het gevaar van de branding bij het inscheepen van de goederen vermijden en heeft deze daarom op de karren van het fort 'Zandenburg' naar de monding van de Zoutrivier enige kilometers verderop laten vervoeren. Vandaar brachten sloepen de goederen naar de schepen op de rede. De hele operatie heeft nogal wat tijd gevergd. Bovendien eiste het werk veel van de toch al niet zo goede gezondheid van de ongeveer zestienhonderd opvarenden van de schepen, die als gevolg van de moeilijke zeereis vanaf Batavia voor een deel ziek waren of verzwakt en aan de Kaap weinig of geen verse levensmiddelen – waarschijnlijk afgezien van vers gevangen vis – hadden gekregen, die hen weer op de been konden helpen.

Nadat al het bruikbare uit het wrak van de *Haerlem* was gelicht, werd het wrak verbrand; het zou dan geen gevaar meer kunnen opleveren voor schepen of sloepen op de rede van de Tafelbaai[9].

Opperkoopman Willem Bastinck was door De Jongh naar 'Zandenburg' gestuurd om toezicht te houden op het vervoer van de goederen naar de Zoutrivier. Bastinck ontving een vriendelijk briefje met opdrachten en wenken (bijlage 2). Daaruit blijkt De Jongh gewend te zijn om aandacht aan details te geven. Hij suggereert bijvoorbeeld om kanonnen en 'rommelingh' uit 'Zandenburg' mee te nemen in plaats van de karren halfleeg te laten rijden.

Naast het ophalen van opvarenden en goederen van de *Haerlem* was het tweede belangrijke doel van het aanlopen van de Tafelbaai door De Jongh's vloot het verkrijgen van verversingen om de lijders aan scheurbuik – een gevolg van gebrek aan vitamine C – en 'het water' – een oedeem als gevolg van ondervoeding – te genezen. Weliswaar schreef De Jongh op 3 april 1648 in zijn missive naar Batavia, dat er slechts vierendertig doden waren

'Retourvlote onder 't commando van de heer Wollebrant Geleynsen anno 1648, 7 augustus, uit Oost-Indiën in Nederlant gearriveert'. Dit anonieme schilderij toont de VOC-retourvloot van 1648 bij het verlaten van de rede van Batavia.
De schilder heeft de namen van de schepen, ten dele verkort, op hun spiegels aangebracht. Van links naar rechts zijn het: de fluit 'C(oninck) v(an) P(olen)', de 'Sutven', de fluit 'N(oort)m(unster)', de 'Tijger', de 'Rotterdam', het vlaggeschip de 'Walvis', 'De Vrede', de 'Orangen', de 'Enckhuysen', de 'W(est)-Vrieslant', 't schip Delft' en de '(Henriëtte) Louise'.
Het schilderij is een van de weinige, misschien wel het enige, waarop scheepsvlaggen met het monogram VOC staan afgebeeld.
Stedelijk Museum, Alkmaar. Foto: Uipko Berghuis, Alkmaar.

– op het eerdergenoemde totale aantal opvarenden inderdaad een gering verlies – en weinig zieken, maar de algemene gezondheidstoestand zal niet goed zijn geweest. De Kaap leverde behalve voldoende vers water maar weinig om daarin verbetering te brengen: vis en een weinig groente, vermoedelijk afkomstig uit een tuin, die de manschappen van Leendert Jansen hadden aangelegd, maar géén vlees.

En juist het niet beschikbaar zijn van slachtvee heeft geleid tot een voorval, dat de goede verstandhouding met de Hottentotten, de oorspronkelijke bewoners van het gebied rond de Kaap, ernstig heeft verstoord. Leendert Jansen had blijkbaar steeds een goede verstandhouding met hen weten te bewaren, van tijd tot tijd vee met hen geruild en de toenemende ontevredenheid van zijn mannen over hun moeilijke levensomstandigheden kunnen beteugelen, zodat het niet tot botsingen met de Hottentotten kwam. De aankomst van de retourvloot in 1648 heeft verandering in die toestand gebracht. Toen de Hottentotten om welke reden dan ook geen slachtvee aanboden, hebben soldaten van De Jongh's vloot zo'n vijftien runderen van hen geroofd en deze geslacht. De Jongh vond het door hem betreurde voorval ernstig

genoeg om het aan de Hoge Regering in Batavia te melden en te waarschuwen tegen mogelijke vergelding van de kant van de Hottentotten in de toekomst (bijlage 1)[10].
Bij zijn komst in de Tafelbaai trof De Jongh daar het Engelse koopvaardijschip *Mary* aan. Hij gaf de schipper daarvan een brief mee voor de bewindhebbers in Nederland. Een merkwaardig fenomeen. Nederlanders en Engelsen, elkaars felle concurrenten op het gebied van scheepvaart en overzeese handel en slechts een paar jaren later met elkaar in oorlog, konden elkaar op zee blijkbaar zonder enig bezwaar bijstaan met voorraden en het verlenen van diensten.

Wegens het gebrek aan verversingen aan de Kaap heeft De Jongh in overleg met de brede raad van schippers en hoofdambtenaren op de vloot besloten om naar Sint Helena te zeilen 'op hoope, als jaarlijcx wel geschiet, daer eenige verversinge van varckens, bocken, groente etc. te becoomen', zoals hij op 23 april 1648 schreef[11]. Het bezoek aan dit eiland in de zuidelijke Atlantische Oceaan zou na het verblijf aan de Kaap een tweede ophouding tijdens de thuisreis veroorzaken. Het werd echter als een noodzakelijkheid beschouwd. De veiligheid van de kostbare retourvloot zou op onverantwoorde wijze in gevaar worden gebracht, wanneer men met een zieke en zwakke bemanning, met het risico van storm of een vijandelijke aanval altijd aanwezig, de lange reis van de Kaap naar Nederland van tenminste vier maanden zou aanvaarden zonder behoorlijke verversingen.

Op de rede van Sint Helena.
De retourvloot van De Jongh kwam op 21 april op de rede van Sint Helena voor anker. Het eiland werd in 1502 door Portugese zeevaarders ontdekt. Eeuwenlang was het niet bewoond. Opvarenden van schepen, die het eiland aanliepen, hebben er groente gezaaid, vruchtbomen geplant en varkens, geiten en pluimvee achtergelaten om in de toekomst verzekerd te zijn van een voorraad verse groente, fruit en vlees. Ook De Jongh heeft gezaaid en geplant. Voor de stichting van een verversingspost aan de Kaap zeilden schippers op weg naar hun Aziatische bestemming het eiland niettemin nogal eens voorbij, omdat zij met een korte reis een premie konden verdienen; na het passeren van de Kaap liepen zij dan als eerste verversingspost tijdens de uitreis het eiland Mauritius in de Indische Oceaan aan; op de thuisreis was Sint Helena meestal wél een vaste aanloopplaats. Na het ontstaan van de Kaapkolonie in 1652 diende de rede van Sint Helena nogal eens als rendezvouspunt voor VOC-vloten.
In 1648 was de functie van Sint Helena als verversingsstation al aan het achteruitgaan, al overdrijft Godée Molsbergen waarschijnlijk, wanneer hij het eiland omstreeks 1650 'een troosteloze woestijn' noemt[12]. Er leefden geen vaste bewoners. Bezoekende zeelieden pleegden roofbouw op gewas en dier door roekeloos te plukken en te jagen. Door hen achtergelaten honden hielden huis onder het vee. Ook de van passerende schepen afkomstige ratten en muizen zullen, kunnen wij vermoeden, veel schade aan pluimvee en gewas hebben toegebracht.
De Jongh klaagt over een teleurstellend tekort aan vers vlees op het eiland in zijn brief aan Heren XVII van 5 mei 1648 (bijlage 6). Hij heeft deze brief onder een poststeen op het eiland achtergelaten, omdat de door hem bij Sint Helena ontmoete Engelse schepen al op 25 april vertrokken. Hij schrijft: 'weynich varckens, doch veel minder bocken hebben hier becoomen'. Gelukkig hebben zijn mannen een overvloed aan groenten aangetroffen: 'groente in groote abondantie als porcelijn, goede sueringh ende abondantie van mostaertsaet'. Wij mogen hieraan waarschijnlijk ook verse zeevis, gevangen op

de rede, toevoegen.
Wegens het lange verblijf eerst in de Tafelbaai en nu weer bij Sint Helena was de voorraad van sommige levensmiddelen op de vloot blijkbaar te klein geworden. Daarom kocht De Jongh ten behoeve van het schip *Zutphen* van de genoemde Engelse schippers zesduizend pond rijst en tekende daarvoor een ontvangstbewijs (bijlage 5). Ter staving van zijn zaai- en plantactiviteit op Sint Helena voegt hij aan zijn brief van 5 mei aan Heren XVII in een dichterlijke bui enige kreupelverzen toe[12].
De brief van 23 april aan de bewindhebbers maakt melding van De Jongh's ontmoeting met een aantal Engelsen bij Sint Helena. Het waren vier schepen van de East India Company, namelijk de fluiten *Mary, Hind* en *Greyhound* (door De Jongh als *Grauwe Hont* aangeduid)[13] en het jacht *Eagle* (door hem *Egel* genoemd) alsmede het fluitschip *Dove* (in zijn brief *Duyff),* dat eigendom was van een andere Engelse maatschappij. De *Mary* was afkomstig van Bantam op West-Java, De Jongh had het schip reeds in de Tafelbaai ontmoet. De *Hind* en de *Greyhound* kwamen van de grote handelshaven Suratte in noordwest Voor-Indië en de *Dove* kwam van de stad Raipur bij Calcutta. De Engelse schepen waren geladen met peper en andere waren, waarvan De Jongh de aard niet kon vaststellen. In zijn brief van 23 april meldt hij met nauwelijks verborgen teleurstelling, dat hij tevergeefs inzage heeft gevraagd van de ladinglijsten van de Engelse schepen! En dat terwijl de Nederlandse schepen talrijker, groter en waarschijnlijk beter bewapend waren dan de Engelse. Tien Nederlandse spiegelschepen en twee fluiten tegenover vier Engelse fluitschepen en een jacht. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat De Jongh in meergenoemde brief met enige trots schrijft: "gemelte Engels*(en)* hebben ons hier alle vruntschappe bethoont; .... *(zij)* waeren wel verwondert over onse treffelijcke en machtige vloote....".
De Engelsen stelden met ontzag, lijkt het, vast, dat De Jongh's schepen meer op een oorlogs- dan op een handelsvloot leken.
Aan de schipper van de *Eagle* heeft De Jongh zijn brief van 23 april aan de Heren XVII meegegeven en van hem een kistje met te bezorgen brieven ontvangen, waarvoor hij de schipper een ontvangstbewijs heeft gegeven (bijlage 4). In het kistje bevonden zich brieven van Arent Barentsen, VOC-directeur in Suratte, aan de bewindhebbers. De Engelse schipper ging ervanuit, dat de brieven met De Jongh's vloot eerder in Nederland zouden zijn dan via de omweg over Engeland.
De Engelse schippers hadden de bedoeling om op weg naar huis het ten noordwesten van Sint Helena gelegen eiland Ascension – De Jongh noemt het 'Assion' – aan te lopen, omdat de vangstperiode voor zeeschildpadden daar was begonnen. Zij wilden op die manier de schrale op Sint Helena verkregen verversingen aanvullen "sijnde het vlees *(van de schildpadden)* seer medicinael", licht De Jongh toe. Hij heeft hun voorbeeld niet gevolgd en vertrok op 5 mei 1648 van Sint Helena met de bedoeling om rechtstreeks naar Nederland te zeilen; de tijd drong.
Op de dag van vertrek dikteerde De Jongh aan zijn secretaris nog een brief gericht aan de bewindhebbers in Nederland. Zoals al gezegd liet hij deze brief achter onder een poststeen "in de Kerckvalley aen 't eyl *(an)* t St Helena", zoals het slot van de brief (bijlage 6) luidt. Hij doet in de brief kort verslag van de reis van Batavia naar Sint Helena en overlapt daarmee deels de berichtgeving in eerdere missiven, zodoende de zekerheid vergrotend, dat Heren XVII kennis kunnen nemen van zijn doen en laten als bevelhebber van de retourvloot. Hij bericht, dat er aan boord van de schepen zestig doden zijn gevallen en dat er zevenenzeventig

zieken zijn, merendeels lijdend aan scheurbuik. Geruststellend maakt hij de opmerking, dat er op de vloot tot dusver eendracht heeft geheerst onder officieren en scheepsvolk, met andere woorden, dat er geen ernstige tekenen van ontevredenheid of muiterij waren geweest, één van de vele zorgen van de admiraal van een VOC-vloot. Het ergste geval van inbreuk op de tucht aan boord was nu blijkbaar, dat een dronken soldaat tegen zijn schipper was uitgevaren.

Op de uitreis naar Azië was er aan boord van VOC-schepen een goede kans op oproerigheid en zelfs op muiterij onder het scheepsvolk. Men kon verbitterd zijn over de manier waarop men in Nederland was geronseld, over de slechte voeding en ligging of over een harde behandeling door de officieren. Afgezien daarvan bestond er altijd de verleiding om zich meester te maken van de grote bedragen aan kontant geld, die de VOC-schepen meestal aan boord hadden om handelswaar in Azië te kunnen betalen[14]. Op de thuisreis was het gevaar van oproer onder de schepelingen om een aantal redenen kleiner. De bemanning was vaak veel geringer in grootte dan op de uitreis onder meer wegens de hoge sterfte in Azië, de schepen waren dus niet zo overbevolkt; de oproerigste elementen waren bovendien in Azië reeds uitgewied of gekalmeerd; de lading bestond uit Aziatische koopwaar, die door muiters moeilijk in geld kon worden omgezet; en tenslotte was het uitzicht op een thuiskomst en een weerzien met het vaderland met een min of meer gevulde beurs voldoende reden om eventuele ontevredenheid te temperen.

Van Sint Helena naar Nederland.

De schepen van De Jongh's vloot hebben op 5 mei 1648 het anker gelicht en zijn van de rede van Sint Helena weggezeild. De admiraal, op 16 januari van Batavia vertrokken en niet op de hoogte van het feit, dat op 30 januari de vrede tussen Spanje en Nederland was gesloten, kon niet anders dan zijn reisplan op de oorlogstoestand baseren. In zijn brief van 23 april, bij Sint Helena geschreven, kondigt hij dan ook aan, dat zijn vloot de in oorlogstijd gebruikelijke route om de noord, achter Ierland en Schotland om naar de Noordzee, zal volgen. Het was zijn bedoeling om ook de vijandelijke kust van Spanje, de Golf van Biskaje en de kapers van Duinkerken zoveel mogelijk te vermijden. Ook ontmoetingen met Portugese oorlogsschepen – Nederland bleef tot 1661 in oorlog met Portugal – en met Barbarijse kaperschepen behoorden tot de risico's. Het laatste trajekt van de thuisreis werd door de grote omweg voor de opvarenden van een VOC-vloot derhalve nogal eens lang, vaak té lang. Ook voor déze vloot, die bovendien de weersomstandigheden niet mee had. In zijn brief van 31 juli aan Heren XVII, geschreven bij het eiland Fair Isle, gelegen tussen de Orkney en de Shetland eilanden (bijlage 8), maakt De Jongh melding van windstilte en tegenwinden op 8 à 10 graden noorderbreedte, die de reis vertraagden. De algemene gezondheidstoestand van de bemanning, die zoals gezegd wel verse groenten en vis hadden kunnen bemachtigen, maar geen vers vlees, is dan ook zeker niet verbeterd na het vertrek van Sint Helena. "Aengaende ons volck begint vrij hart te vallen over de gantse vloote ende daegelijcx daeraen niet staet te beteren" zegt De Jongh in de genoemde brief. In zijn brief van 14 september 1648 aan gouverneur-generaal Cornelis van der Lijn te Batavia[15] meldt De Jongh, dat er tijdens de reis van de retourvloot in totaal ruim honderdendertig mensen zijn overleden, waarvan zeventig tussen Sint Helena en de Shetland eilanden. Dat wijst duidelijk op een ernstig verslechterde algemene gezondheidstoestand aan boord van de schepen gedurende het laatste deel van de reis. De meeste slachtoffers vielen op de schepen *Delft* en *Vrede*.

De ontevredenheid en oproerigheid onder matrozen en soldaten namen dan ook toe op het laatste trajekt, doch kwamen gelukkig niet tot een ernstige uitbarsting. De gewone tuchtmaatregelen waren blijkbaar afdoende. Aan de wal echter probeerden sommige matrozen of soldaten alsnog wraak te nemen op de gehate scheepsofficieren.

De Jongh schrijft daarover in zijn brief aan Van der Lijn: "Nietjegenstaende dat soo vreedich tuisgecoomen zijn, zijn der noch al eenige guiten geweest, die de schippers, in Nederland gecoomen zijn *(de)*, onbehoorlijcken bejegent hebben, namentlijck schipper Muts *(van het Schip) Delft*, schipper Jacob van den *Tijger* schipper Harmen van *West-Vrieslant*, schipper Maetsuicker, schipper Eevert en eenige coopluiden. Doch hebben haere handen aen niemant als schipper Muts gelecht, die se op 't Inges....[16] huis geslagen en met messen gedreicht hebben, doch niet gewont'.

De retourvloot heeft op 30 juli bij de Noord-Ierse kust de zes oorlogsschepen en twee loodsvaartuigen ontmoet, die door de VOC gehuurd waren om de vloot naar huis te begeleiden. Op 7 en 8 augustus zijn alle schepen achtereenvolgens behouden bij Texel en in het Haringvliet aangekomen.

De Heren XVII waren ontevreden over het lange oponthoud in de Tafelbaai en meenden, dat de retourvloot een maand eerder had kunnen arriveren, indien slechts één of twee schepen waren achtergebleven om de schipbreukelingen en de geborgen goederen van de *Haerlem* aan boord te nemen.[17] Overigens waren zij

Voor- en keerzijde, op ware grootte (ϕ 55 mm), van de gouden draagpenning, die Wollebrant Geleynsen de Jongh van de Heren XVII ontving uit dank voor het veilig binnenbrengen van de retourvloot in 1648.
Aan de voorzijde is in de rolwerkrand gegraveerd: Generale Vereenichde Oost Indische Compagny.
Op de keerzijde staan de twaalf schepen van de retourvloot afgebeeld, mét hun namen. De tekst van het omschrift luidt: In 't vreedejaer belant dees vloot door Wollebrant van Oost Indus rijcke in 't lieve vaderlant.
De penning wordt toegeschreven aan Johannes Lutma de Oude.
De bijbehorende ketting ontbreekt. Waarschijnlijk is deze als zovele andere in de loop der tijden omgesmolten.
Koninklijk Kabinet van Munten, Penningen en Gesneden stenen, Den Haag.

zeer ingenomen met de behouden aankomst van de rijk beladen vloot. Zij hebben De Jongh hun waardering hiervoor betoond door hem een gouden halsketting met hangpenning ter waarde van twee honderd gulden te schenken. Het opschrift van de penning luidt: In 't vreedejaer belant // dees' vloot door Wollebrant // van Oost-Indië's rijcke cust // in 't lieve vaderlant.[18] Het laatste in bijlage opgenomen document uit de legger van De Jongh over zijn thuisreis in 1648 is een lijst met het aantal personen op elk schip, dat op de betaalrol van de VOC staat, plus van de niet door de Compagnie betaalde opvarenden; ook is er een opgave van de uit te betalen maandgelden en van het aantal overledenen en zieken (bijlage 7). De lijst is op 5 mei 1648 bij Sint Helena opgesteld en vermoedelijk met de brief van dezelfde datum aan Heren XVII op het eiland achtergelaten.

Noten.

*) Een korte samenvatting van de inleiding bij dit artikel verscheen in jaargang 39 (1984) van de *De Blauwe Wimpel*, 118 - 120.

1. Wollebrant Geleynsen de Jongh werd in 1594 in Almaar geboren en overleed daar in 1674. Hij bracht vele jaren van zijn leven in verschillende functies door in dienst van de VOC, o.a. te Suratte en in Batavia. H.E. van Gelder heeft aan de hand van de vele papieren, die De Jongh naliet en die ons tamelijk uitvoerig inlichten over zijn loopbaan en karakter, een levensbeschrijving van hem gepubliceerd (*Oud-Holland* 33, 1915, 25-111). W. Caland liet in 1929 in de serie *Werken van de Linchoten Vereeniging* (deel 31) de door Caland aan De Jongh toegeschreven 'Remonstrantie' uit 1625 - ca 1631 verschijnen, met economische gegevens over het 17e-eeuwse Voor-Indië en met een beschrijving van verschillende daar aangetroffen godsdienstige gebruiken. Ook E.C. Godée Molsbergen vermeldt e.e.a. over De Jongh in zijn *De stichter van Hollands Zuid-Afrika, Jan van Riebeeck, 1618-1677* (Amsterdam, 1912) 49-73.
2. ARA, Eerste afdeling, I-107 (Archief WGdJ) inv.nr 103. Zij zijn in de bijlagen opgenomen.
3. Godée Molsbergen, *op.cit.*, 131-133 publiceerde het document, dat hier volledigheidshalve als bijlage 1 nogmaals wordt weergegeven.
4. Zie voor nadere gegevens over de schepen van De Jongh's retourvloot: J.R. Bruijn e.a. (eds), *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries.* Vol. III (Den Haag, 1979) p. 52-55. *Zutphen* wordt in de documenten in het kopie-brievenboek steeds *Zupthen* geschreven. Aan het schip *Delft* werd in 1982 aandacht besteed in een brochure bij de expositie in Delft (en Alkmaar) *Een penible ende langre reyse.*
5. Zie bijlage 1.
6. Afkomstig uit het Friese dorp Tjum (?).
7. Godée Molsbergen, *op.cit.*, 49-57
8. Schippers, die de baai aanliepen, zochten steeds onder zulke, meestal van een opschrift voorziene stenen, naar door voorgangers achtergelaten brieven en namen deze dan mee naar hun bestemming. Het Kultuurhistoriese Museum in Kaapstad bewaart verscheidene van deze stenen.
9. Het zich onder water bevindende deel van de *Haerlem* is niet verbrand. Enige jaren later heeft Jan van Riebeeck, toen commandeur van de VOC-vestiging aan de Kaap, het wrak weer gezien.
10. Uit tal van berichten is bekend, dat ook opvarenden van voorgaande schepen van Europese naties zich in de Tafelbaai jegens de Hottentotten hebben misdragen. Het is daarom niet vreemd, dat dezen soms zeer wantrouwig of vijandig jegens Europese bezoekers optraden. De Portugezen vermeden na een ernstige botsing met de Hottentotten in 1510 de kust van Zuid-Afrika. Na een eventueel oponthoud bij Sint Helena zeilden zij rechtstreeks naar de Delagoabaai aan de zuidoostkust van zuidelijk Afrika of naar Mozambique, hun belangrijkste vestiging in Oost-Afrika.
11. Zie bijlage 3.
12. Ook Jan van Riebeeck wijdt in het 'Dagregister', dat hij als commandeur van de Kaapkolonie van 1652-1662 trouw bijhoudt, graag uit over zijn bedrijvigheid in de Compagniestuin.
13. In zijn brief van 5 mei 1648 aan Heren XVII (bijlage 6) noemt De Jongh de fluit *Hind* de *Antilope* en de fluit *Greyhound* de *Witte Hont*, e.e.a. in afwijking van de namen gebruikt in zijn brief van 23 april (bijlage 3). Waarschijnlijk is deze verwarring ontstaan onder invloed van de afbeeldingen op de achterzijde van de hakkeborden van deze twee schepen.

14. J.R. Bruijn & Els van Eyck van Heslinga, 'Mutiny: rebellion on the ships of the Dutch East Indian Company' (*The Great Circle. Journal of the Australian Association for Maritime History*, vol. 4 (1982) 1-9).
Het is opmerkelijk, dat aan boord van de *West-Vrieslant* tijdens een nieuwe uitreis naar Azië in 1652 inderdaad ernstige onrust tot uitbarsting kwam (J.R. Bruijn & E.S. van Eyck van Heslinga, *Muiterij, oproer en berechting op schepen van de VOC.* Haarlem (1980 (31-32). Ook een ander schip van De Jongh's retourvloot, de *Henriette Louise*, in 1653 door de VOC voor oorlogsdienst aan de Staten-Generaal ter beschikking gesteld, kreeg toen met ernstige onlusten onder de bemanning te maken (J.R. Bruijn & E.S. van Eyck van Heslinga, *op.cit.*, 35-39).
15. Het laatste kopie-document in de bundel paperassen, genoemd in noot 2. De tekst van deze lange brief, die veel bijzonderheden van persoonlijke aard bevat, die de reis van de retourvloot niet of nauwelijks raken, is niet in een bijlage opgenomen.
16. De rest van de tekst is in het m.s. niet leesbaar.
17. Godée Molsbergen, *op.cit.*, 46.
18. Ketting en penning zijn nu in het Koninklijk Penningkabinet in De Haag. De Jongh draagt beide versierselen op zijn staatsieportret als admiraal van de retourvloot, dat enige jaren voor zijn dood in Alkmaar op 28 januari 1674 door de Alkmaarse schilder Caesar van Everdingen is gemaakt. Het schilderij bevindt zich nu in het kantoor van de Nederlands Hervormde Grote Kerk te Alkmaar.

Bijlage 1[1]

Brief van Wollebrant Geleynsz. de Jongh aan de VOC-autoriteiten te Batavia met een verslag van de reis van de retourvloot onder zijn bevel van Batavia naar Kaap de Goede Hoop en het verblijf aldaar, gedateerd 3 april 1648.

Aen de onbekende vrunden uyt het vaderlant tenderende[2] naer Batavia.

Eersaame, wijse, voorsinnige ende seer discrete heeren,

Dese wynich regulen sullen eenelijcken[3] dienen Uls[4] te deelachtigen. dat wij op den 4 januario passado (naer onse affscheyt ende dispatie[5] van de Edele Heer Gouverneur-Generaal ende d'Ed. Heeren Raaden van India geobtineert hadden) met onse vloote, bestaende in 12 scheepen van Batavia's reede vertrocken sijn, namentlijck: de 'Walvis', 'Orangie', 'Zupthen', 'Tiger', 'Vreede', 'Henriëtte Louise', 'Delfft', 'Rotterdam', 'West-Vrieslant', 'Enckhuysen', 'Cooninck van Poolen' en 'Noortmunster'.

Den 13en ende 14en buyten de Straet Sunda geraeckt ende vervolgens met gemelte onse 12 scheepen hier aen Cabo de Bonne Esperance gearriveert, namentlijck: 't schip 'Orangie', vice-commandeur der vloote Cornelis Casar den 8en maert; 't fluytschip den 'Cooninck van Poolen' den 10en, 'Zupthen' den 13en; de scheepen 'Walvis' commandeur der vloote d'Ed. Wolbrant Geleynsz., 'Tiger', 'Vreede', 'West-Vrieslant', 'Henriëtte Louise', 'Delfft' en 'Enckhuysen' den 16en *(en)* 'Rotterdam' en 't fluytschip 'Noortmunster' den 19en dito. Hebbende de meeste scheepen onser vloote twee stormen, d'eene omtrent de hoochte van Mauritius en d' ander weynich beoosten de Cabo de Bonne Esperance gehadt, doch, de Heere sij gedanckt, weynich ofte geen schaade aen seyllen ofte ronthout geleden; mede niet meer als 34 dooden over de geheele vloote ende weynich siecken. Daervooren Godt Almachtigh gedanckt sij, die ons voortaen gelieve te preserveeren en een spoedige voyagie te verleenen.

Soodrae met onse vloote hier aengelanght waeren, hebben bij alle doenlijcke middelen getracht om de geberchde goederen van 't verongeluckte schip 'Haerlem' met karren naer de Soute-reviere[6] te brengen, alsoo niet moogelijck was ietwes (door de harde brandingh) met boots ter zee te haelen; maer alle (als geseyt) met karren naer de Soute-reviere gebracht ende vandaer met boots geïnbarcqueert hebben. Waermede veel tijts ende tot den 2en april met groote moyten, fastidiën[7] ende swaeren arbeyt toegebracht hebben. De geberchde goederen, waertoe van Haere Edts[8] op Batavia eenige plaatse in onse scheepen gelaaten was ende door ons ingenoomen, namentlijck: 272.762 ponden peeper, 144 baalen ende 6 sacken caneel, 109 packen Guineese lijwaeten[9], 140 balys[10] porcelijnnen, waeronder veel gebroocken, 7 kisten indigo, 100 kisten suycker, 4 metaele halve cartouwen,[11] schietende yder 18 lb., twee metaele Prince-stuckjens,[12] schietende yder 4 lb., 5 saeckels[13] van ses pont ijser ende 1100 ponden bossecruyt. Laatende noch in 't wrack, dat aen brant gesteecken hebben, 19 isere stucken, 4 swaere anckers, eenige cabels ende cabeltouwen, die, doordien een geheel jaer daer gelegen hadden ende veeltijts nat ende droogh in 't schip geworden sijn, niet waerdich oordeelden te bergen, alsoo niemant die soude dorven betrouwen. Dierwegen mede ten deele, dat niet onder waeter lach, verbrant sijn. De stucken hebben door haere swaerte niet

uytt het wrack connen crijgen. De boechspriet, groote – ende focke-mast sijn weynich affgebrant ende met de zee aen strant geworpen, connende noch imant dienen voor wangen – p*(e)*r advys.
Den tijt onser verblijvinge hier hebben geen beestiael[14] becoomen, doch 15 à 16 st*(u)*x koebeesten buyten onse ordre ende kennisse door de soldaeten, nevens de karren gaende, geschooten. 'Twelcke Uls diene voor advys, en 't volck met cleene partijtgens sonder geweer haer niet verre landewaert in dienen te begeven, opdat haer geen ongeluck overcoome, alsoo de eygenaers van de beesten haere schaade buyten twijffel moeyen sal[15].
Naer wij de laeste goederen van 't schip 'Haerlem' ingenoomen hadden, 'twelcke was den 2en april, sijn den 3en met onse vloote naer St. Helena vertrocken, vanwaer wij bij een spoedige passagie in 't laaste van april weeder hoopten te vertrecken en onse reyse in Godes naeme naer 't lieve vaderlant te parformeeren[16], daer Godt Almachtigh ons spoedigh en salvo[17], yder ter gedistineerde Caemer, gelive te geleyden ende U Edts ter gedistineerde plaatse.
Dese nevensgeleyde brieven aen Haere Edts op Batavia, als perticiliere vrunden geaddresseert, gelieve Uls mede te nemen ende bij behouden vaert haer te overhandigen. Waeraen d'Ed.Compagnie dienst ende ons vruntschap geschiede.
Waermede door mancquement van materie desen affbreecken met toewensinge van gesontheyt ende een spoedige behouden reyse.
Uls dienstwillige vrunt, was geteyckent: Wt Geleynsz. d'Jongh.
In 't schip de 'Walvis', ady 3e april 1648 geanckert legende in de Taeffe*(l)* baey aen Cabo de Bonne Esperance.

Bijlage 2
Brief van WGdJ aan opperkoopman Willem Bastinck in het fort Sandenburch aan de Tafelbaai inzake goederen uit de 'Nieuw Haerlem'
Aen den oppercoopman s*(injeu)*r Willem Bastincq op Sandenburch.
S*(injeu)*r Bastinck, naer goeden morgen gewenst sullen U.e. gelieven te letten, tegens dat[18] de laeste peeper wech gevoert sal connen werden, hoeveel karren naer ruygen overslach[19] daertoe van noode sult sijn. 'Twelcq *(U)* ons een dagh tevooren gelieft te laaten weeten, omdat de karren niet leedich, maer met 'tgeene van rommelingh[20] en anders alsmede 't geschut op de baterije staende haer behoorlijcke tocht te connen doen. Alsoo den tijt (U.e. niet min als ons bekent) costelijck is, soo ons s*(injeu)*r Leenderts[21] rapporteert, sal den peeper in 5 daagen, mét vandaage, weer gevoert connen werden, dat den tijt uyttwijsen sal. Daertegens sullen *(wij)*, (U.e. advys becoomende), eenige gecommitteerdens derwaerts senden om te overleggen 'tgeene noch uytt 't schip[22] sal connen gebercht worden.
Op U.e. vervanger sullen *(wij)* gedencken, noch gelieft U.e. aen een dach off twee sich niet te binden. 'T siften van de peeper wert U.e. vertrouwt daerin ten dienste van de Ed.Mo. Compagnie te handelen ende sooveel meer als U.e. tot desselffs dienst daer noodich sult bevinden, *(erop)* lettende (*dat)* de generaele resolutie wegens 't dispatriëren[23] der karren als anders geen verhinderinge leyt. Vale[24].
Uw dienstwill*(ig)*e vrunt, & was geteyckent: W. Geleynsz. d'Jongh. In 't schip de "Walvis", desen *(...)*[25] maert 1648 geanckert leggende in de Taeffelbaey aen Cabo de Bonne Esperance.

Bijlage 3
Brief van WGdJ aan Heren XVII, geschreven op de rede van St.Helena en meegegeven aan het Engelse schip "Eagle".
Aen de Edele Heeren Majoors der Vereenichde Nederlandtse Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie ter vergaderinge van de XVII binnen Amsterdam offte Middelburg[26] in Zeelant.
Edele, erentfeste, manhafte, welwijse, voorsinnige ende seer genereuse heeren,
Mijnheren,
Onsen laesten aen U Edts is geweest dato 21e passado per 't Engels schip de 'Mari' uytt de rheede van Cabo de Bonne Esperance ofte Taeffelbaey, die u Edts nevens de desen, sonder eennige veranderinge daerin te maecken, bij ditto schip de "Mari's" behouden reyse staet toe te coomen, ende daeruytt te vernemen 'tgeene tot dien tijt ons met onse vloote ende den gevolge vandien ontmoet ofte wedervaeren is. Derwegens in dese te corter sijn ende eenelijcken diene 't sedert 't gepasseerde met dese weynich regulen t'adviseeren.
Eerstelijcken segge dan, dat wij met alle vlijt ende spoet, die hebben connen bedencken ende bijbrengen, getracht hebben de gesalveerde goederen van 't verongeluckte schip "N*(ieuw)* Haerlem" aen boort onser scheepen te crijgen. Dat evenwel (hoeseer ons spoeden) niet voor den 2e april en 3e do t's morgens heeft connen geschieden. Dienvolgende, alsoo voor onse vloote geene de minst vervarsinge van beestiael, eenelijck weynich groente ende goet waeter te becommen was, onse reyse (in Godes naeme) den 3e dito des avonts naer S.Helena aengevangen hebben.
Alwaer (de Heere sij daervooren gedanckt) den 21en t's avonts met onse vloote geconbineert[27], wel ende behouden ten ancker gecoomen sijn. Vindende hier ter rheede 5 Engelse scheepen als fluyten – namentlijcken 't schip de "Mari", vooren verhaelt, van Bantam gecoomen; 't jacht den "Egel" van Souratte, groot ruym 200 lasten de fluyten "Hinde" en "Grauwen Hondt", sijnde de "Hinde" omtrent 150 ende 'Grauwen Hont" ruym 100 lasten, van Souratte; alle van d'Oude Compagnie[28], sijnde vol laaden, soo ons seyden ende conden vernemen, met Souratse coompanschappen, peeper, etc., waervan wij de perfecte lijste ofte notitie der ladinge (hoewel daernaer trachten) niet hebben connen vernemen. Ende U Edts uytt d'avysen van den directeur Arent Barensen, bij ditto "Engel" aen U Edts geschreven ende door ons van hem hier overgenoomen, seeckerder sullen connen vernemen. Mitsgaders de fluyt de *('Duyff')*[29] van Courten's Compagnie [30], sijnde leedigh, eenelijck in hebbende weynich salpeeter ende, soo seyden, eenige peeper, doch weynich, dat wij evenwel niet connen aenneemen sijnde haeren staet in India soo desolaet, dat geen credit op geenige plaatsen nochte bij coopl*(ieden)* meer en hebben; en is dit fluytjen soo soober van provisie versien, dat het sijn peryckel hebben sal, off daermede Engelant sal becoomen.
Ditto pampieren ende advysen hebben (in 't welnemen van U Edts) goet geacht te lichten om deselve bij onse vloote toegeleyd te werden, alsoo in hoope sijn corte daagen naer haer arrivement in Engelant mede voor U Edts te verschijnen. Dat Godt geve soo naer onse meeninge uyttvalle en een spoedige ende salvo reyse erlangen moogen tot soulagement[31] van U Edts swaere lasten ende onse bijsondre eere.
Hoedaenige goederen-qualiteyt ende waerin die bestaen, uytt meergemelte schip 'N*(ieuw)* Haerlem' gesalveert ende in ons scheepen becoomen, gelieve U Edts uytt nevensgaende notitie te vernemen. Waer ons om prolexiteyt[32] t'eviteeren gedraagen.
Wij souden wel genegen geweest sijn (volgens de recommandatie en voorslach van Haere Edts op Batavia) onsen cours directel*(ijck)* van Cabo de Bonne Esperance naer 't vaderlant (sonder St. Helena aen te doen) gestelt te hebben, doch also dito Cabo geene de minste verversinge (als vooren geseyt) sijnde buyten expectatie van Haere Edts op Batavia) becoomen hebben, heeft hetselve niet connen geschieden. 'T waeter onder 't geemene volck over onse vloote (ontstaende veel uytt het ongemack aen dito Cabo de Bonne Esperance gehadt) begint t'openbaeren. Dienvolgende bij den Breeden Raadt noodich geoordeelt is *(dat)* men St. Helena souden aendoen op hoope, als jaarlijcx wel geschiet, daer eennige verversinge van varckens, bocken, groente etc. te becoomen. 'Twelcke wij (hier aengelanght zijnde) vernemen soober genoech (uyttgeseyt groente, die in redelijcke abondantie is) wesen sal; doch de groente sal ons volck veel goets doen.
Wij sullen trachten 't hier soo cort te maecken als eenichsints sal connen geschieden om op den behoorlijcken tijt naer den jaarlijcxsen cours *(door)* U Edts affgesonden cruyssende scheepen achter Yr- ende Schotlant om t' ontmoeten. Edoch sal 't om ons volck wat te refrescheeren (hebbende alleenige scheepen voornamentl*(ijck)* "Orangie", "Delfft", de "Vreede", "Zupthen" ende "Westvrieslant" eenige 12, 15 à 20 persoonen met 't waeter gequelt, ende de resterende yder niet booven de 3, 4 à 5 - daerbij 't Godt Almachtigh gelieve te continueeren) wel tot ult*(imo)* deser ofte 't voorste van mey aenloopen; eerder connende geschieden, sullen geen tijt onnut ofte vruchteloos laeten passeeren. Ende U Edts ons gelieve te vertrouwen.
Met de eenicheyt van 't gemeen volck als d'officieren onser vloote gaet het (de Heere sij gedanckt) tot noch wel ende meest naer wens, 'twelcq den Gever alles goets voortaen soodaenich gelieve te continueeren.
Gemelte Engels*(en)* hebben ons hier alle vruntschappe bethoont. Saagen vreempt op ende waeren wel verwondert over onse treffelijcke en machtige vloote, seggende verscheyde maelen (in discourssen zijnde) maar een coonincklijcke als negotiantens vloote te sijn. 'Twelck wij, als in der waerheyt is, mede soo verstonden en aennaamen. Ende alsoo meerengemelte Engelse scheepen ons aendienden op morgen, sijnde den 24e, haer reyse naer Engelant voornemens waeren aen te nemen en in passant Assion aen te doen, twee à dry daagen daer te consumeeren om eenige seeschiltpadden, die daer dees tijt's jaars veel sijn, te haelen, sijnde het vlees seer medicinael (soo*(sij)* seyden) voor de waetersucht[33] hebben niet derven naerlaeten U Edts den toestandt ende 't behouden arrivement van U Edts vloote tot hier toe in dese weynich regulen t'adviseeren, in vertrouwen sijnde U Edts aengenaem wesen en *(de)* gerenommeerden staet hierdoor geen nadeel subject wesen sal.
Ende alsoo ons voor present weynich materie offreceert desen te extendeeren[34], sullen naer onse obediënte groete in alle onderdanicheyt affbreecken ende U Edts gesamentlijck in de genaedige beschermingе Godes bevelen.
Die bidde U Edts manhafte, welwijse, voor*(ienige)* ende seer genereuse heeren.
Onder stondt: U Edts verplichte, getrouwe ende obediente dienaers, W. Gelijnsz. d'Jongh, Cor-

nelis Casar.
In 't schip de "Walvis", ady 23e april 1648 geanckert leggende onder St. Helena.
Van dese, als de vóór desene uytt Cabo de Bonne Esperance gesonden, becoomen U Edts de copia's bij 't Engels schip den "Egel" in compagnie van de "Mari" ten insichte off bijgevalle van den anderen geraeckten ende d'eene vroeger als d'ander quaamen t'arriveeren. D'adviso.[35]

Edele, manhafte heeren,
Dese weynich regulen dienen alleenlijck t'accompangneeren dese ingeslootene copyën-missiven ende -memorie per Engels schip de "Mari" U Edts toegesonden om bij mancquement van de orgineele daervan te connen dienen. Ende gaet desen per Engels schip de "Egel", off het gebeurde bij eenigh interval *(dat)* ditto "Mari" mochte tardeeren ofte van den anderen versteecken, desen (als geseyt) U Edts eerder ter hant mochte commen. Waermede in aller obediëntie affbreecken, blijvende U Edts verplichte en obediënte dienaers.
Was geteeckent: Wt. Geleynsz. d'Jongh, Cornelis Caesar.
In 't schip de "Walvis", ady 23 april 1648 geanckert leggende onder 't eylandt St. Helena.

Bijlage 4
Ontvangstbewijs door WGdJ op 23 april 1648 bij Sint Helena afgegeven aan de schipper van het Engelse jacht 'Eagle' in verband met de ontvangst van een kistje met brieven uit Suratte voor de VOC Kamers Amsterdam of Middelburg.
Ick ondergeschreven, Wolb*(ran)*d Geleynsz. d' Jongh, Extra-ordinaris Raat van India en commandeur over de presente retourvloote, bekenne ontfangen te hebben uyt handen van Thomaes Stevens, capiteyn van 't Engels schip den 'Egel', een casjen met *(het)* Compagnie's segel versegelt. Daerinne brieven ende pampieren van den Directeur Arent Barentsen[36] in Souratte, hem[37] medegegeven om sijn[38] behouden aencompste in Engelant aen de Engelse Compagnie te integreeren omme vandaer aen de Edele Heeren Bewinthebberen der Vereenichde Nederlantse Oost-Indische Compagnie binnen Amsterdam ofte Middelburgh in Seelant voortgesonden te werden.
In kennisse der waerheyt hebben dese met mijn gewoonelijck hantteecken ondergeschreven.
Actum in 't schip de 'Walvis', desen 23en april 1648 geanckert leggende ter rheede onder 't eylant St Helena. Onder stondt: Wd Geleynsz. d'Jongh.

Bijlage 5
Verklaring van WGdJ inzake de aankoop van een partij rijst uit de Engelse schepen 'Eagle' en 'Mary' op 23 april 1648 bij St. Helena.
Ick ondergeschreven, Wolbrant Geleynsz. d'Jongh, extra-ordinaris Raat van India ende commandeur over de presente retourvloote, bekenne ten dienste van de Vereenichde Nederlantse Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie ontfangen te hebben uyt handen van Thomas Stevensen, capiteyn van 't Engels schip de 'Egel' tweeduysent ponden rijs tot provisie van 't schip 'Supthen' en gelijcke dryduysent ponden van Willem Mijndertsen, capiteyn op 't Engels schip de 'Mari', t'saamen vijffduysent ponden.
In kennisse der waerheyt hebben dese met gewoonel*(ijcke)* hantteecken onderschreven.
Actum in 't schip de 'Walvis' desen 23 april 1648, geanckert leggende ter rheede onder 't eylant St Helena.
Onder stondt: Wt. Geleynsz. d'Jongh.

Bijlage 6
Brief van WGdJ aan Heren XVII, gevolgd door enig rijmwerk van hem, geschreven op de rede van Sint Helena en achtergelaten op dat eiland.
Aen de onbekende onse vrunden uyt India tenderende naer 't vaderlant.
Eersame, wijse, voors*(ienige)* ende seer discrete heeren.
Dese weynich regulen sullen eenelijcken dienen Uls te de*(e)*lachtigen, dat wij op *(de)* 4en january passado ons affscheyt en dispatie van d'Edele Heer Gouverneur-Generael ende Raaden van India geobtineert hadden, dienvolgende Batavia's rheede verlaten ende met onse vloote compleet, de eene eennige daegen voor [39] als naer den anderen, op den 16den maert aen Cabo de Bonne Esperance gearriveert sijn. Alwaer gecoomen wesende alle vlijt hebben aengewent omme de geberchde goederen van 't verongeluckte schip "N*(ieuw)* Haerlem" aen boort en in onser scheepen te crijgen. 'Twelck, niettegenstaende volgens schuldigen plicht ons geprest hebbende totten 2en april aengeloopen is om alles binnen scheepsboort te crijgen. Hebbende oock aldaer weynich ofte geen verversinge voor onse vloote becoomen.
Dienvolgende op 3de dito des-avonts onse reyse van meergenoemde Cabo naer 't eylant St Helena aengevangen hebben. Alwaer (de Heere zij gelooft) *(wij)* wel en in goede dispositie den 21en dito t'smiddernachts salvo aengelanght zijn, vindende aldaer ter rheede 5 Engelse scheepen, te weeten: 't schip d' "Marry", coomende van Bantam, tmisgaders 't jacht den

'Egel", d'fluyten "Witte Hont" en "Antelop", commende uytt Souratte, alle van de Oude Compagnie, ende 't fluytschip de "Duyff" van Courtens compagnie, van Ragierpour[40] coomende, die seer wan looden[41] is ende weynich retour aen sijn m*(eeste)*rs staet te brengen. Gemelte scheepen hebben 23e dito haere reyse van dit eylandt naer Engelant aengenoomen, allwaer Godt de Heere haer salvo (en ons in 't lieve vaderlant) geliefft te geleyden.
Wij hebben alle devoiren aangewent omme ons ten dienste van de Ed.Compagnie hier soodaenich te spoedigen, dat met de eerste gelegenheyt weder mochten vertrecken. Doch is ons volck, door den swaeren arbeyt aen de Cabo de Bonne Esperance gedaen, soodaenich gematteert[42] dat haer behoorlijck hebben moeten verversen ende wederom tot haerselven laeten coomen. Hebbende rheede[43] tseedert vertreck van Batavia 60 dooden in de vloote gehadt, leggende noch 77 persoonen sieck in de kooy, soo aen 't waeter, scheurbuyck, etc. Dienvolgende bij den raadt[44] goetgevonden is alhier tot 5e deser te vertouven ende alsdan in den naeme Godes onse reyse vanhier naer 't lieve vaderl*(an)*t aen te nemen, alwaer Sijn Devine May *(estey)*t ons gecombineert ende salvo gelieve te geleyden.
Wij hebben, de Heere sij gedanckt, noch goede eenicheyt over de vloote, soo officieren als gemeene matroosen, gehadt. In hoope zijnde, dat Godt Almchtich hetselve lange ten dienste van de Edele Comp*(agni)*e en ons contentement[45] sal continueeren laeten, sullende niemant onsentwegen tot verbitteringe oorsaack ofte reeden gegeven werden. Hiernevens leggen 2 brieven, ons door de Engelsche vrunden ter handt gestelt, die U.e. hier gelieve te laeten, opdat die bij naercoomende vrunden gesien ende gelesen moogen werden. Ons geschiede vruntschap.
Weynich varckens, doch veel minder bocken hebben hier becoomen, maer groente in groote abondantie[46] als porcelijn[47] goede sueringh[48] ende abondantie van mostaertsaet die in de Kerck-valey[49] (segge mostaertsaet) wat hooch te haelen is. Daermede, door mancquement van meerder materie, sullen afbreecken, U.e. in de beschermingе des Alderhoochsten bevoolen laeten, die wij bidden U.e. ende ons in goede gesontheyt gelieve te preserveeren ende salvo voyagie gelieve te verleenen.

Actum in 't schip den "Walvis", ady 5en mey 1648 was geanckert leggende voor 't eylant St. Helena.
Was geteyckent: Wt. Geleynsz. d'Jongh, Cornelis Casar.

1
Den commandeur Wollebrant
heeft gezaeyt en geplant
goede appelen en lemoenen,
ritiens[50] ende pompoenen,
pompelmoesen en thuyncars:
den Almoogenden geefft sijn gewas!

2
Nietmin hebben de vrunden van al de scheepen
dit eylant om soodaenigh begrepen.
Wij hebben geplant, Godt wil wasdom geven,
opdat de vrunden daervan moogen leven.

3
De commandeur's plantagie
is aen de revier
van d'Appel-valey,
aen beyde zijden,
tot 't affvallen van 't waeter,
dat niet vorder con leyden.

4
De vrunden gelieven
te nutten en plucken
en doen weer de correls
in d'aerde drucken.

Dese missive etc. is begraven in de Kerck-valey aen 't eyl*(an)*t St Helena.

Bijlage 7
WGdJ's opgave van het aantal opvarenden, hun toestand en het bedrag van hun gages, opgemaakt bij zijn vertrek van St. Helena.
Notitie hoeveel gegagiëerde en ongegagië*(e)*rde[51] persoonen de presente retourvloote (onder de vlagge van den e*(dele)* command*(eur)* Wolb*(ran)*t Geleynsz. d'Jongh sterck is, mitsgaeders hoeveel deselve ter maent winnen[52], alsmeede....[53] hoeveel dooden tseedert Batavia gehadt en hoeveel siecken noch in de vloote sijn. Ady 5de mey 1648, vertreckende van 't eylant St. Helena na 't vaderlant.

scheepen	gegagiëerde	ongegagiëerde pers*(onen)*	winnen per maent	dooden	siecken
Walvis	138	7	f 2.368	4	–
Orangie	142	12	f 2.516	5	9
De Vreede	123	1	f 1.982	8	6
N*(ieuw)* Rotterdam	135	16	f 1.985	3	3
N*(ieuw)* Delfft	135	4	f 2.110.10.-	13	7
H*(enriette)* Louise	114	8	f 1.925	3	3
C*(oninc)*k van Poolen	73	1	f 1.157	2	–
Tijger	137	6	f 2.136	2	8
Westvriesl*(an)*t	142	6	f 2.114	6	8
Noortmunster	85	3	f 1.402	3	4
Zupthen	150	3	f 2.335	5	26
Enckhuysen	121	4	f 1.719	6	3
Somma	1495	71	per m*(ae)*nt	60	77
	gegagiëerde	ongegagië*(e)*rde	f 23.745.10.–	dooden	siecken

Sijn jegenwoordich op dese vloote bescheyden:

gegagiëerde parsoonen	1495
ongegagiëerde dito	71
d'maent gelden voor 1 m*(aen)*t bedr*(agen)*	23.745.10.–
tseedert Batavia dooden	60
siecken present onder de vloot	77

Bijlage 8

Brief van WGdJ aan de bewindhebbers van de VOC-Kamer Amsterdam, geschreven op 31 juli 1648 bij de Shetland eilanden.

Aen de Edele Heeren Majoores der Vereenichde Nederlantse Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie ter Camer van Amsterdam.

Edele, erentfeste, manhafte, welwijse, voorsinnige ende seer genereuse heeren.

Mijnheeren,

Van Cabo de Bonne Esperance ende laest van S Helena hebben wij U Edts per de Engelse Indische scheepen, tenderende naer Engelant, onse wedervaeren ende behouden aencompste tot U Ed. gemelte plaatsen geadviseert. Die wij verhoopen tot U Edts gerustheyt en contentement lange vóór desen bij haere behouden reyse toegecoomen sal wesen. Tseedert waer wij alle devoir aengewent om onse voyagie te spoeden, sijnde den 5en m*(e)*y met U Edts vloote van 12 scheepen compleet van St. Helena vertrocken ende met vrij wat tegenspoet principael van stilten ende veel contrarye winden op 8 a 10 graaden benoorden de linie ons ontmoet hebben, noch eyndelijck (den Almoogenden sij daervooren gepresen) gecombineert met U Edts vloote, bestaende als gesecht in 12 scheepen, de 60 graaden noorderbreete erlanght. Ende naer onse coerse om de oost gestelt hebbende den 30en jullius Yrlant ende Fairhil[54] in 't gesichte gecreegen, alsmede een weynich naerdemiddagh de door U Edts uyttgesette, op ons cruyssende vloote, 6 in 't getal, ende twee lootsboots tot onser groote vreuchde ende blijtschap ontmoet. Ende daerbij becoomen U Edts wel aengenaemen *(brief)*, gedateert 28e mey, mitsgaeders 'tgeene U Edts ons daerinne hebt gelieven te ordonneeren ende lasten. Welcke ordre wij met alle vlijt en vermoogen effect sullen laeten sorteeren. Mitsgaeders de opperhoofden van de vloote, 't weer toelaetende, vandaege bijeenroepen ende haer serieusel*(ijck)* lasten yder in 't bijsonder U Edts ordre alsoo op haere scheepen effect te laeten sorteeren; ende trachten sullen bij alle doenelijcke middelen ende favorable wint soo spoedigh als eenichsints sal connen geschieden U Edts respectable vloote ter behouden haven in 't Vlie te brengen. Daer Godt Almachtigh ons spoedigh en salvo tot U Edts contentement en onse eere gelieve te geleyden, en in gesontheyt voor U Edts gesamentlijck verschijnen moogen.

Wij sijn – de Heere sij gedanckt – in goede vreetsaemheyt tot hier gecoomen. Soowel onder de overicheyt als 't gemeene volck eennige quaetwillige, die haer buyten beroep tegens haere opperhooffden trachten te canten[55]. Hebben haer voornemen verhindert ende soodaenich tot exempel van anderen aengetast ende gecorrigeert, dat ons – de Heere sij gedanckt – geen meerder ongeneucht ofte eennige tweespalt toegecoomen is. Die wij verhoopen voortaen mede niet toecoomen sal ende wij U Edts obediënte ende gehoorsaeme dienaers thuysbrengen sullen.

Aengaende ons volck begint vrij hart in te vallen over de gantse vloote[56] daegelijcx daeraen niet staet te beteren. Godt Almchtigh gelieve ons spoedigh ter behouden haven te geleyden.

Ende alsoo wij in weynich daagen voor U Edts hoopen te verschijnen, sal cortheyt in desen veroirsaecken, mede present weynich materie hebbende, waervan U Edts connen de*(e)*lachtigh *(maken)*. Dierhalven seggen andermael tot een besluyt, *(dat)* wij U Edts becoomen ordre met allen iver trachten sullen naer te coomen ende de scheepen yder ter gedistineerde plaatsen haerder Camers sullen lasten in te loopen, mitsgaeders sooveel meer als U Edts ons generaelijck hebben gelieven te commanderen.

Waermede afbreeck en beveelen U Edts in de protexie des Alderhoochsten, die U Ed. edele, erentfeste, welwijse, etc.

En was geteyckent: Wt Gelijnsz. d'Jongh, Cornelis Casar.

In 't schip de 'Walvis', desen laesten jully 1648 seylende omtrent Hitlant [57].

Wij versoecken obediëntel*(ijck)* U Edts copy dese onser missive aen de respective Caemeren generael*(ijck)* gelieve te senden, alsoo aen deselve door ongelegenth*(eyt)* perticulier niet schrijven. Daer aen ons onverdiende eere geschieden sal.

Noten

1. Ik ben de heren L.M. Akveld, redacteur van dit tijdschrift, en A.C. de Voogd van der Straaten van het Gemeente-archief te Schiedam erkentelijk voor hun hulp bij de transcriptie van de bijlagen.
2. Van plan zijn.
3. Slechts.
4. Uliedens (?).
5. Dispensatie, verlof.
6. Uitmondend in de Tafelbaai.
7. Moeilijkheden.
8. Edelheits (?).
9. In Voor-Indië vervaardigde stof, bestemd voor de Westafrikaanse markt.
10. Een kuipvormige houten verpakking.
11. Bronzen stuk geschut.
12. Een mij onbekend type geschut; wellicht sloepsgeschut (?).
13. Saker, een gietijzeren stuk geschut, dat projectielen van 12 pond verschiet.
14. Dieren, d.w.z. vlees.
15. Zie: E.C. Godée Molsbergen, Reizen in Zuid-Afrika in de Hollandse tijd. Deel I (Den Haag, (1916) *Werken Linschoten Vereeniging*, (deel 11) 9-10
16. Voltooien.
17. Behouden.
18. Wanneer.
19. Ruw geschat.
20. Los materiaal.
21. Leendert Jansen, de onderkoopman aan boord van de *Haerlem*.
22. D.w.z. *Haerlem*
23. Niet geïdentificeerd.
24. Vaarwel.
25. De datum is in het m.s. niet ingevuld.
26. In het m.s. staat: Middelbing.
27. Alle schepen bijeen.
28. Betekenis onduidelijk
29. De tekst is hier zeer onduidelijk. Uit de brief in bijlage 6 blijkt evenwel, dat het gaat om de fluit *Duiff*.
30. Wellicht wordt bedoeld een schip van de familie Courten, kooplieden in Londen (en in Middelburg en Antwerpen).
31. Verlichting.
32. Wijdlopigheid.
33. In het m.s. staat: waeterschucht.
34. D.w.z.: er is weinig stof voorhanden om de brief langer te maken.
35. Te Uwer informatie (?).
36. Sinds 1644 directeur van de Nederlandse faktorij te Suratte.
37. D.w.z. de Engelse schipper.
38. D.w.z. die van Barentsen.
39. Eerder.
40. Raipur, ten westen van Calcutta in de Ganges-delta.
41. In dit geval: leeg
42. Vermoeid.
43. Reeds.
44. De brede raad. Daarin hadden zitting: de commandeur van de vloot, de kooplieden en onderkooplieden, de schippers en de opperstuurlieden. Het college besliste op alle belangrijke punten inzake het reilen en zeilen van de vloot: aanlopen van havens, de te volgen koers, de handel enz., en sprak recht in kapitale zaken.
45. Tevredenheid.
46. Overvloed.
47. Postelein.
48. Zuring.
49. De belangrijkste ankerplaats bij Sint Helena lag recht tegenover deze diep landinwaarts reikende vallei, die zijn naam ontleende aan de aanwezigheid van de ruïne van een Portugese kapel.

50. Cayenne-pepers.
51. Personen die niet op de monsterrol van de schepen staan: hooggeplaatste Compagniedienaren, slaven enz.
52. In dit geval: kosten.
53. In het m.s. niet ingevuld.
54. Gezien de positie van de vloot bedoelt De Jongh hier Schotland in plaats van Ierland.
55. Zich verzetten.
56. D.w.z.: ziekten beginnen snel om zich heen te grijpen.
57. Shetland eilanden.

De introductie van pantserschepen in Nederland

J.M. Dirkzwager

De rol die Nederland speelde bij de hervormingen op maritiem gebied, die omstreeks het midden van de vorige eeuw plaatsvonden, staat nu niet bepaald bekend als een van de meest inspirerende in dit tijdperk van onze maritieme geschiedenis. Een veel geciteerde auteur kenmerkte de toestand van de Marine in de overgangstijd van zeil naar stoom en van hout naar ijzer, de tijd waarin de pantserschepen hun intrede deden, als achterlijk. Maar waren degenen die voor het Marine-beleid verantwoordelijk waren werkelijk zo achterlijk? De gezaghebbende kapitein ter zee M.H. Jansen gaf voedsel aan de schampere opmerkingen van geschiedschrijvers van zijn tijd door de niet mis te verstane kritiek die hij vooral had gemunt op de directeur scheepsbouw. Deze was verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van de schepen van de Marine en dus ook van de eerste pantserschepen, waarover de Marine beschikte. Hij verweet hem gebrek aan kennis, waardoor nieuwbouwprojecten in het begin van de jaren 1860 mislukt zouden zijn, hetgeen de Minister ertoe bracht het nieuwe materieel, dat de marine nodig had, in het buitenland te bestellen.[1] Enkele jaren na die bestellingen in het buitenland echter gleden de eerste monitors en een ramschip van de hellingen van Nederlandse werven, die daar vrijwel zonder vreemde hulp waren gebouwd.
Het is deze tegenstelling tussen uitspraken en feiten die de nieuwsgierigheid prikkelt.
Hoe verliep de ware toedracht van de bouw van de eerste monitors en ramschepen, die zo'n belangrijke impuls gaf tot de vernieuwing niet alleen van de Nederlandse oorlogsvloot, maar ook van de scheepsbouwnijverheid in ons land? Het gaat dus om de vraag hoe in Nederland is gereageerd op de zo gecompliceerde zogenaamde "omwenteling in het zeewezen". Wat is het gevolg van deze omwenteling geweest voor de aanschaffing van de nieuwe gepantserde scheepstypen in Nederland?

"Waterschroef"

Een belangrijke aanzet tot de maritieme hervormingen vormde de toepassing van de "waterschroef", beter bekend als scheepsschroef voor de voortstuwing van schepen als alternatief voor de voortstuwing door middel van raderen.
Het was de kolonel der artillerie W.A. Bake die in 1839 de aandacht vestigde op een Engelse driemastschoener[2]. Dit schip was zoals sommige andere schepen voorzien van een stoomwerktuig, dat echter niet twee schepraderen aandreef, maar een zich onder water bevindende, door de Engelsman Francis Petit Smith uitgevonden schroef van Archimedes. Het schip kreeg dan ook de toepasselijke naam van *Archimedes* en is te beschouwen als een experimenteel schip, dat voor vele proefneming is gebruikt, onder andere door de Royal Navy. Ook huurde de Engelse ingenieur Isambard K. Brunel de *Archimedes* voor het bepalen van het optimale schroefontwerp voor zijn *Great Britain* die oorspronkelijk als raderschip

was ontworpen. Bake wees op het feit, dat een schroefschip door zijn kleinere breedte voor de Nederlandse kanalen erg nuttig zou kunnen zijn. Ook hij zag het grote belang van de waterschroef voor de toepassing op zeeschepen; de kwetsbare schepraderen, die erg ineffectief en onregelmatig werkten op een slingerend schip, zouden overbodig raken. Maar vooral ook wees hij op het voordeel voor oorlogsvaartuigen: er kwam meer ruimte voor bewapening naast de machines en het bood de mogelijkheid om de laag te plaatsen stoomwerktuigen tegen vijandelijk vuur te beschermen.
Het resultaat van de opmerkingen van kolonel Bake was, dat nog in het zelfde jaar 1840, waarin de Royal Navy en Isaac Brunel met het schip experimenteerden, een proeftocht van de *Archimedes* door het Noordhollands Kanaal en op het IJ plaatsvond. Vice-admiraal Twent van de Rijksstoomvaartdienst woonde de proeven bij. Bij de tochten bleek echter hinderlijk lawaai op te treden van de tandwielen die nodig waren om het lage aantal omwentelingen van de stoommachine over te brengen op het hogere schroeftoerental. Het bezoek van de *Archimedes* aan Nederland had voorlopig dan ook geen gevolg.
In Frankrijk vonden de experimenten met de *Archimedes* navolging door proeven met de *Napoléon*, een schroefschip dat was gebouwd in opdracht van het Ministerie van Financiën in 1843, niet te verwarren met het schroeflinieschip *Napoléon* van 1850[3]. Een publicatie over de proeven met dit schip was weer aanleiding voor de Rijksstoomvaartdienst om voor te stellen ook in Nederland de "waterschroef" toe te passen. Zodoende kwam KLTZ C. Roest van deze dienst er in 1845 toe de directeur van de Ned. Stoomboot Maatschappij te Rotterdam, G.M. Roentgen, te vragen om de "waterschroef" toe te passen op het ijzeren stoomscheepje *Onrust* voor Oost Indië dat op zijn werf gebouwd zou worden. Roentgen voelde er niet veel voor door het ontbreken van gelegenheid om zelf te experimenteren. Toch bouwde Roentgen een jaar later in opdracht van de Marine een schroefstoomoorlogsschip volgens het voortstuwingsprincipe van de *Napoléon*. Dit schip de *Samarang*, op 1 februari 1847 in dienst gesteld, volbracht in 1848 zonder problemen de reis naar Java[4].
Het zijn aanwijzingen dat onze industrie capaciteiten had om mee te gaan of zelfs voorop te lopen bij de levering van het materieel dat door de hervormingen op maritiem gebied vereist was[5]. Voorwaarde was echter dat de overheid de gestelde eisen tijdig bekend maakte. En aan dit tijdig bekend maken ontbrak het wel eens door de grote financiële consequenties die de maritieme hervormingen met zich meebrachten.

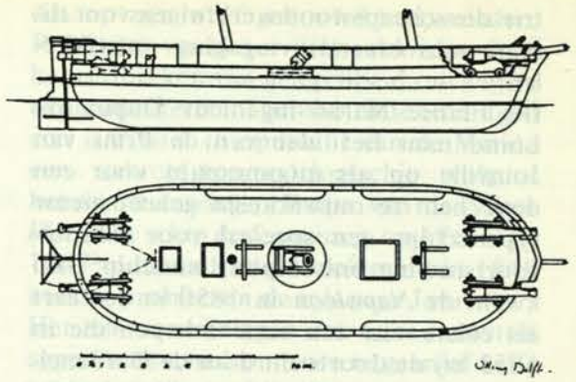
Verandering van de dreiging.
Aanvankelijk had Engeland er geen belang bij om voorloper te zijn bij de maritieme hervormingen die de bestaande machtige vloot waardeloos zouden maken. Het voelde zich veilig door de bescherming van de zee en had weinig te vrezen van de Fransen die weliswaar een sterk leger hadden maar een zeemacht die uit zeilschepen bestond die bemand waren door een volk dat veel minder op de zeevaart was ingesteld dan het Engelse. De Engelse onbekommerdheid sloeg echter over in paniek toen in 1844 de Prins van Joinville op de mogelijkheid wees om met stoomschepen onafhankelijk van wind en stroom landingsoperaties uit te voeren om hele legers op vijandelijke stranden over te brengen. De stoomvaart maakte zo de inzet van het sterke Franse leger overzee mogelijk: een bedreiging voor Engeland. In allerijl begonnen de Engelsen zeilschepen van hulpvoortstuwing te voorzien en nieuwe raderstoomschepen te bouwen. Dit betekende een stimulans voor de Britse machine-industrie die scheepsstoomwerktuigen voor directe schroefaandrijving ging ontwikkelen.
De Franse Marine-ingenieur Dupuy de Lôme nam het idee van de Prins van Joinville op als uitgangspunt voor een door hem te ontwikkelen geheel nieuw type schip: een speciaal voor schroefvoortstuwing ontworpen linieschip[6]. Zo kwam de *Napoléon* in 1850 in de vaart als eerste van een serie schepen die in 1853 bij de doortocht door de Dardenellen veel meer snelheid en trekkracht bleken te hebben dan de Engelse schepen met hun hulpvoortstuwing.
1853 begon in Nederland de bouw van het door de Marine-ingenieur Tromp ontworpen schroefkorvet *Medusa* gevolgd door het schroeffregat *Admiraal van Wassenaar*, het schroefkorvet *Prinses Amelia* en de schroefschoener *Montrado*, alle zeilschepen met hulpvermogen. Voor het ontwerp van de stoomwerktuigen die Nederlandse bedrijven produceerden brachten ingenieur Tromp en de inspecteur van 's Rijksstoomvaartdienst LTZ1 H. Huygens bezoeken aan Engeland. De bouw van de schepen was een uitvloeisel van het advies van een Commissie onder voorzitterschap van Prins Hendrik de Zeevaarder die onder meer de aanbouw van twintig stoomfregatten van 400 PK nominaal aanbeval. De kostbare consequenties van dit advies maakten duidelijk dat door de veranderingen op maritiem gebied de samenstelling van de zeemacht aan een herziening toe was. Ook voor de Minister van Oorlog was het duidelijk dat de militaire dreiging niet alleen van het land maar ook van de zee kon komen zodat samenwerking tussen leger en vloot onontbeerlijk zou zijn. Hij stelde in 1850 een uit landmacht- en zee-officieren bestaand Comité van Defensie in dat tot eerste taak kreeg om hem over de wijze van kustverdediging te adviseren.

Granaatkanon.
Bij dit advies diende de commissie niet alleen met de mogelijkheid van landingen rekening te houden maar ook met ontwikkelingen op het gebied van de bewapening. Verbetering van het buskruit, nauwkeurige machinale metaalbewerkingstechnieken, het toepassen van holle met springstof gevulde projectielen en ontwikkeling van ontstekingsmechanismen hadden geleid tot de invoering van granaatkanons, het eerst in Frankrijk door Paixhans in 1822, gevolgd in andere landen[7]. In Nederland werden vanaf 1833 op de Waalsdorpervlakte proeven met granaatkanons gedaan, niet alleen om de uitwerking te onderzoeken maar ook om na te gaan hoe fortificaties tegen de doordringing van granaten beter waren te beschermen bijvoorbeeld door het aanbrengen van ijzeren platen.[8]
De vernietigende uitwerking van horizontaal geschoten granaten tegen houten scheepswanden was uit experimenten in de Verenigde Staten en Frankrijk wel bekend maar de aangroei van ijzer in zeewater beschouwden deze landen als een zwaar wegend bezwaar. Ook de Britse Admiraliteit achtte in 1851 op grond van experimenten ijzer ongeschikt voor oorlogsschepen. De Minister van Marine J.C. Rijk had geen antwoord op de dreiging van oorlogsschepen die met granaatkanonnen waren bewapend. De Nederlandse vloot moest zijn taak beperken tot het konvooieren van koopvaardijschepen en diende het gevecht met oorlogsschepen maar zoveel mogelijk te vermijden.[9] (!)
Het Comité van Defensie zag voor de Marine bij de kustverdediging een belangrijke taak. Hoewel de vloot een invasie met grote aantallen vijandelijke stoomschepen niet meer tegen zou kunnen houden, zou het aandeel van de zeemacht bij de landsverdediging dienen te bestaan uit het beletten van het overtrekken van rivierovergangen en de verdediging van de zeegaten en van binnenlandse vaarwate-

ren. Het aan de Minister van Oorlog adviserende Comité van Defensie bekommerde zich echter weinig om de kosten van het door de Minister van Marine te financieren aandeel in deze plannen zodat er van de voorgestelde plannen niets kwam.
Enkele maritieme gebeurtenissen maakten duidelijk dat er wel iets aan de vlootvernieuwing moest gebeuren. In 1853 boorde een Russisch met granaatkanonnen bewapend eskader de Turkse vloot bij Sinope in de grond. De ondeugdelijkheid van houten oorlogsschepen was voor een breed publiek duidelijk aangetoond. Maar het was geen wonder dat de regering weinig voelde voor de uitvoering van een kostbaar vlootplan dat door de snelle opeenvolging van technische ontwikkelingen kans liep binnen enkele jaren hopeloos verouderd te zijn. Zo bleek bij de Krim-oorlog de grote doelmatigheid van het geweer met getrokken loop door een groter trefnauwkeurigheid en groter schootsbereik. Later is het systeem van trekken en velden toegepast op kanonlopen.

"Pro Patria"

Toen eindelijk in 1855 de pas aangetreden minister van Marine A.J. de Smit van den Broecke met een eigen idee over de taak voor de Nederlandse Marine kwam liet hij door officieren en ingenieurs plannen ontwerpen voor verdedigingsvaartuigen die rivieren en geïnundeerde gebieden en zeehavens moesten bewaken. Op deze vaartuigen moest de bemanning zo goed mogelijk tegen geweer vuur beschermd zijn.[10] Van de vele ingediende plannen kreeg een plan voor een inundatie-bewakingsvaartuig van de hoofdingenieur L.K. Turk en LTZ 1 Klerck de voorkeur. In 1857 begon op de Rijkswerf te Vlissingen de bouw van dit vaartuig. Het was 20 meter lang en 7.40 meter breed, diepgang 1.40 en voerde 4 lange 36 ponders. Eigen voortstuiing was niet geëist. Het verdedigingsvaartuig dat de naam *"Pro Patria"* kreeg kon slechts door sleepboten verplaatst worden (afb. 1). En wat voor de verdere loop van de geschiedenis van de introductie van pantserschepen in Nederland van belang is: ter bescherming tegen geweervuur kreeg de *"Pro Patria"* ijzeren verschansingsplaten van 7mm dikte. Het was in die periode de eerste keer dat een Nederlands schip van ijzer als pantsering ter bescherming tegen vijandelijk vuur werd voorzien.



1. Verdedigingsvaartuig 'Pro Patria', tekening door C.H.J. Olling, Delft naar gegevens uit het tekeningen-archief van het Nederlands Scheepvaartmuseum.

Drijvende batterijen

Een plan voor een vaartuig voor de bescherming van de zeehavens leverde het verzoek aan de officieren en ingenieurs niet op. De gedachten van de Minister gingen uit naar een tot blokschip ingericht linieschip of fregat. Deze schepen zouden door sleepboten op positie moeten worden gebracht. Voor dat doel werd een begin gemaakt met de verbouwing van de linieschepen *Koning der Nederlanden* en *Tromp*.
In 1855 bracht Turk een bezoek aan Cherbourg waar hij de drijvende batterij *Dévastation* in aanbouw zag.[11] Hij vergeleek de vorm met die van een fregat van 44 stukken waarvan men de onderkant tot 1,50 m onder de lastlijn had afgezaagd zodat een vlakke bodem verkregen was. Verder nam hij waar dat de houten buitenhuid was bekleed met gesmeed ijzeren platen met een dikte van 10 à 11 cm die zich uitstrekte tot 0,75m onder de waterlijn. Enkele maanden later was dit schip één van de drie gepantserde drijvende batterijen bij de Krim die door hun geringe diepgang en pantsering de kustbatterijen trotseerden en in een laatste fase van de Krim-oorlog de vesting Kinburn tot overgave dwongen (afb.10).
Onze Minister van Marine volgde de ontwikkelingen op de voet. Hij liet informeren welke maatregelen andere landen namen ten aanzien van de kustverdediging. Hij kreeg informatie uit onder meer Rusland en via de industriëlen Paul van Vlissingen en Dudok van Heel tekeningen van in Engeland gebouwde drijvende batterijen met stoomvermogen. Na deze informatie besloot J.S. Lotsy die vanaf 1 augustus 1856 Minister van Marine was in mei 1857 om de verbouwing van het linieschip *Koning der Nederlanden* tot blokschip te staken en het schip volgens de plannen van Turk die inmiddels tot directeur scheepsbouw van de Marine was benoemd, bij wijze van proef in te richten tot drijvende batterij.[12] Conform de suggestie gedaan bij het bezoek aan de Franse *Dévastation* werd op de Rijkswerf te Vlissingen de onderkant van dit schip dat de naam *Neptunus* zou krijgen afgezaagd, teneinde de diepgang aanzienlijk te verminderen. Nadat het oorspronkelijk de bedoeling was geweest de romp boven water met een dek te verlagen (raseren), werd in 1859 besloten kop en kont boven water af te zagen, de stompe einden te pantseren en te voorzien van lange 60 ponders[13]. De firma van Heel-Holtzman uit Amsterdam mocht deze platen leveren. Voor het smeden van de platen moest dit bedrijf gebruik maken van oude smeedijzeren ketelplaten van de Marine die de Grofsmederij in Leiden in voorraad had.
Door de twijfel die onder meer in Engeland bestond over de deugdelijkheid van ijzer als pantsermateriaal ontstond echter vertraging bij deze verbouwing. Uit de Verenigde Staten ontving het Ministerie van Marine namelijk een proefstuk van een nieuwe materiaalsoort, puddle-staal, dat aldaar in gebruik was voor scheepsconstructie-onderdelen, onder andere voor dekbalkknieën[14].
Op voorstel van Turk besloot de Minister tot schietproeven op de *Pro Patria* die voorzien werd van stalen verschansingsplaten. Op grond van het negatieve resultaat van deze proeven besloot de Minister de *Neptunus* met ijzer en niet met staal te pantseren[15]. Door al deze vertragingen duurde het twee jaar voor de proef met de *Neptunus* voltooid was en plannen gereed waren voor de verbouwing tot drijvende batterijen van nog één linieschip en van 4 fregatten, waarvan er één werd afgekeurd en gesloopt.

Nieuwe scheepstypen.

Deze verbouwingen waren nog maar het begin van de radicale wijzigingen in de Marine-scheepsbouw die zouden komen. Het was weer Frankrijk dat de toon aangaf. Na de succesvolle operaties bij Kinburn en vooral na het eind van de Krimoorlog, toen de Franse marine-ingenieurs zich wat meer aan nieuwe studies konden gaan wijden ontstonden de eerste concepten voor een geheel nieuw type zeegaande pantserschepen. Dupuy de Lôme ging er vanuit dat de goede ervaringen die met de pantsering van de drijvende batterijen waren opgedaan gecombineerd moesten worden met de gunstige zee-eigenschappen van het stoomlinieschip *Napoléon*. Door dit type schip nog grotere afmetingen te geven en door gewichtsvermindering door middel van verlaging met een geschutdek zou hij het benodigde extra drijfvermogen krijgen om het schip van een pantser te kunnen voor-

zien met behoud van de bewapening van het benedendek, snelheid en zeegaande eigenschappen. Zodoende zette de Franse Marine in 1858 te Toulon de met ijzeren platen beklede houten *Gloire* en *Invincible* op stapel. In datzelfde jaar begon te Cherbourg de bouw van het derde schip van de serie, de *Normandië*. Een jaar later nam de bouw van de door ingenieur Audenet ontworpen ijzeren *Couronne* een aanvang. Het waren schepen van respectievelijk 5630 en 6000 ton deplacement.

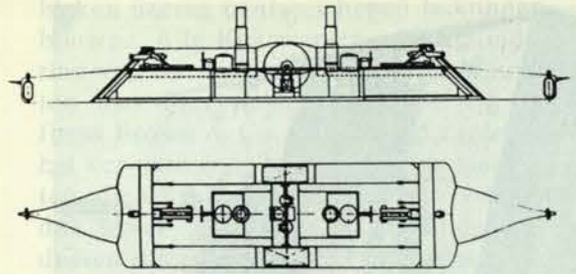
In Engeland reageerde de Marine leiding zodra de Franse plannen bekend raakten met de aanbouw van kapitale ijzeren pantserschepen waarvan de eerste, de bekende *Warrior*, medio 1859 begon.

Eind 1859 waren nadere details over de Franse plannen ook in Nederland bekend door een bezoek van ingenieur B.J. Tideman met het stoomfregat *Evertsen* aan Frankrijk.[16] Het verzoek tot publicatie van het geheel voor dat doel geschreven verslag van zijn bevindingen schoot bij de Minister die een officieel voor hemzelf geschreven verslag verwachtte in het verkeerde keelgat, zodat hetgeen in Frankrijk gebeurde slechts in kleine kring bekend raakte. Tideman beschreef vele bestaande en nieuwe scheepstypen zoals de schroeflinieschepen, schroeffregatten, korvetten, stoomkanonneerboten, vlotbatterijen, "geblindeerde" fregatten (o.a. type *Gloire* en zelfs onderzeeboten die nog in ontwerpstadium waren. Minister Lotsy was weliswaar geïnteresseerd onder andere in de kleinste soort stoomkanonneerboten maar voelde evenals zijn voorgangers niets voor de invoering van nieuwe scheepstypen in de Nederlandse Marine zolang deze door de snelle technische ontwikkelingen spoedig verouderd zouden zijn. Op het gebied van de vlootvernieuwing gebeurde in Nederland dan ook vrijwel niets. KTZ M.H. Jansen prees Lotsy later om zijn verstandig beleid.[17] Tideman vestigde na de weigering tot publicatie van zijn Franse reisverslag door een reeks meer algemeen georiënteerde publicaties de aandacht in brede kring op de belangrijke maritieme hervormingen die in Engeland en Frankrijk plaatsvonden.

Gepantserde kanonneerboten

In 1861 trad Minister Huyssen van Kattendijke aan. De denkbeelden van Tideman sloegen bij deze minister aan.[10] Nederland zou voor zijn verdediging gebruik moeten maken van zijn ondiepe vaarwateren door deze te benutten voor taken met speciaal ontworpen gepantsede schepen. Huyssen van Kattendijke die zich enkele maanden na zijn aantreden door zijn kritiek op zijn voorganger die hij verwaarlozing van de Marine verweet een parlementaire enquête op de hals haalde, liet de directeur scheepsbouw Turk in Engeland informatie inwinnen.[19] Een collegiale informatie-uitwisseling met Britse marine-ingenieurs als Isaac Watts en Edward Reed behoorde echter niet tot de mogelijkheden.

Wel ontstonden contacten met particuliere scheepsbouwers als John Scott Russell en Rennie. Zij wilden graag schepen leveren aan Nederland. Zij boden speciaal voor onze wateren ontworpen gepantserde kanonneerboten aan van respectievelijk 120 en 300 ton deplacement. Kapitein ter Zee Pels Rycken die samen met Turk met de onderhandelingen over een eventuele aankoop was belast bereikte geen resultaat. Daardoor kwam de Minister ertoe om de ingenieurs die bij de Rijkswerven werkzaam waren uit te nodigen om ontwerpen in te dienen voor een verdedigingsvaartuig van ongeveer 300 ton, dat bewapend moest zijn met een kanon van het zwaarste kaliber achter een borstwering van 114 mm ijzer en voldoende stoomvermogen om met voldoende snelheid stroomopwaarts te kunnen varen bij een diepgang van hoogstens 1.90 m. Geen enkel van de ingediende



2. Gepantserde kanonneerboot nr 1, Nederlands Scheepvaart Museum.

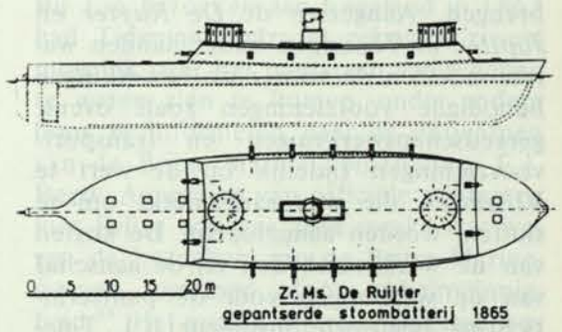
ontwerpen bleek volgens een beoordelingscommissie onder leiding van SBN Escher aan de gestelde eisen te voldoen, ook niet dat van Tideman die hoopte dat zijn project niet zou worden gebouwd aangezien het volgens hem voor wat het gedrag in zeegang en snelheid betreft niet aan de door sommige officieren gestelde verwachtingen zou voldoen.

Merkwaardig genoeg kwam het project van een buitenstaander, de oud-marine-ingenieur, directeur van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij J.W.L. van Oordt bij wijze van experiment wel tot uitvoering [20] (afb.2). Het was de raderkanonneerboot no. 1 die alleen aan de voor en achterkant was gepantserd en de lengte had van een fregat namelijk 54 m bij een diepgang van meer dan 2 m. Een proeftochtcommissie waarvan Tideman deel uitmaakte beschouwde het experiment als een "failure" in vele opzichten, vooral wat de manoeuvreerbaarheid betrof. Tideman, juist terug van een reis naar Engeland in februari 1863, raadde een proef met een dubbelschroef gepantserde kanonneerboot aan hetgeen resulteerde in de aanschaf van de gepantserde kanonneerboot no. 3 bij Dudgeon te Londen[21] Met deze aankoop was Nederland één der eerste landen waar de Marine dubbelschroefschepen in gebruik nam.

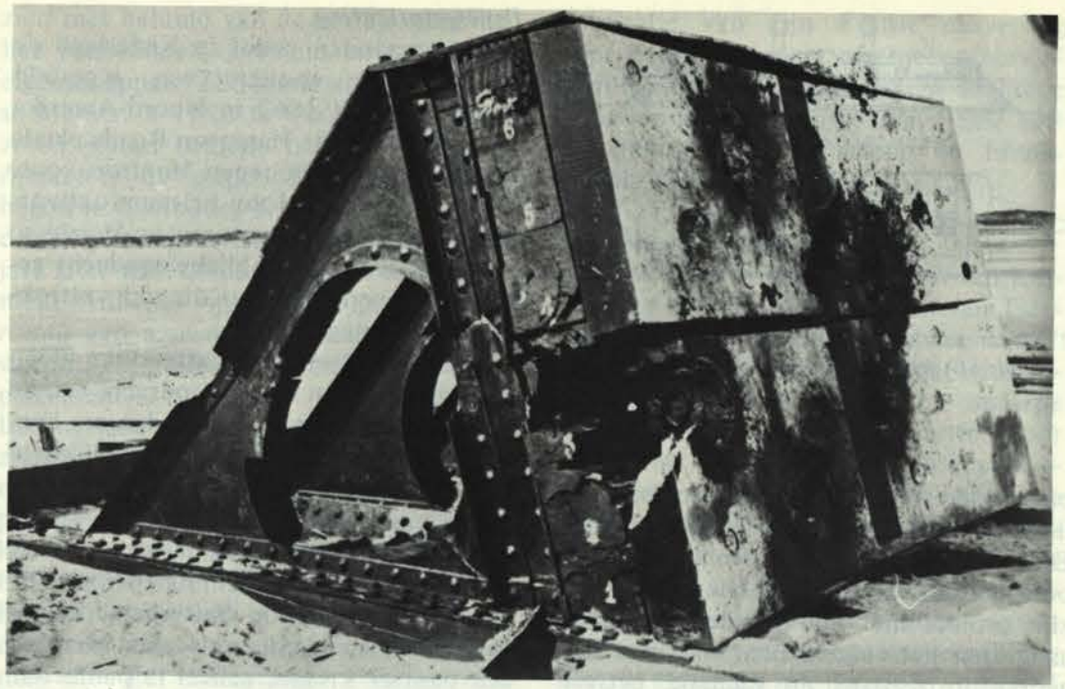
Pantserinrichting.

Enkele maanden nadat in Nederland de parlementaire enquête was ingesteld vond in maart 1862 in Noord-Amerika het gevecht op de Hampton Roads plaats tussen de pantserschepen *Monitor*, voorzien van een door John Ericsson ontworpen draaibare geschutstoren, en *Merrimac* Opnieuw werd de publieke aandacht gevestigd op veranderingen die zich voltrokken op marinegebied.

Minister Huyssen van Kattendijke greep dit gebeuren aan om de opdracht aan de commissie Escher uit te breiden om hem te adviseren over de noodzakelijkheid van het pantseren van bestaand of van nieuw materieel.[22] Al in mei 1862 kwam de commissie met het advies om de nieuwbouw van houten schepen te staken en de drijvende batterijen, die tot dan toe alleen aan de voor- en achterkant een pantser kregen, geheel te pantseren, om te beginnen met de *Jupiter* en *Draak*[23] Bovendien zou het tot fregat met stoomvermogen in verbouwing zijnde zeilfregat *De Ruyter* ook geheel gepantserd moeten worden en als stoombatterij worden afgebouwd (afb.3). Over de aanschaf van nieuw pantsermaterieel liet de commissie zich bij gebrek aan gegevens niet uit. Direct na dit advies liet de minister de werkzaamheden aan de drijvende batte-



3. Stoombatterij 'De Ruyter', tekening A. van Dijk, Vlaardingen.



4. Schietproeven op pantserschijf (met 'Schorpioen' in 1870), ARA inv. 2434 Min. v. Marine.

rijen stoppen en liet schietproeven uitvoeren met getrokken kanons op pantserplaten van 114 mm dikte om de gunstigste wijze van bevestiging te vinden (afb.4).[24]

Het was de bedoeling de pantserplaten bij voorkeur bij een Nederlands bedrijf te bestellen als vlakke plaat en op de werf zelf pas klaar te maken, de nodige gaten te boren en in de gewenste vorm te brengen. Aangezien de *De Ruyter* en *Jupiter* in Vlissingen onder handen waren moesten de voor deze bewerkingen benodigde voorzieningen zoals ovens, gereedschapswerktuigen en transportvoorzieningen tijdelijk op de werf te Vlissingen die was aangemerkt om te sluiten, worden aangebracht. De kosten van de werkzaamheden en de aanschaf van de werktuigen voor de pantserinrichting begrootte ingenieur B.J. Tideman die met de uitvoering was belast op f 1.400.000.[25]

Toen de minister aan de Tweede Kamer een wetsontwerp voorlegde tot verhoging van de Marinebegroting voor het jaar 1862 floot de kamer hem echter terug. De meeste kamerleden voelden niets voor het pantseren van schepen op grote schaal.[26] Zij waren beducht voor Nederlandse deelname aan de bewapeningswedloop wegens de "ontzettend hoge kosten". De kamerleden stelden de voortvarendheid van de minister die zich niets van de parlementaire enquêtecommissie aantrok niet erg op prijs. De minister kon zich beperken tot het verder inwinnen van informatie over het pantseren van schepen. Daarom stuurde hij een aantal ingenieurs en officieren naar Engeland om zich op de hoogte van de pantsertechniek te stellen. In februari 1863 bezochten de ingenieurs A.H.J. Beeloo en B.J. Tideman een aantal particuliere en Rijkswerven.[27] Alleen enkele particuliere werven zoals R. Napier and Sons te Glasgow, Laird & Co. te Birkenhead en de Thames Iron Works te Greenwich

bleken ijzeren pantserschepen te kunnen bouwen. Alle Rijkswerven met uitzondering van die te Chatham bouwden houten met ijzer beklede schepen. Bij de firma Brown & Co. te Sheffield zagen zij het vervaardigen van gewalste pantserplaten, die volgens hen de voorkeur verdienden boven gehamerde. Nederlandse bedrijven bleken geen gewalste platen te kunnen vervaardigen zodat deze door Brown geleverd moesten worden.[28] Ook de werktuigen die nodig waren voor de uitbreiding van de smederij en voor de pantserinrichting te Vlissingen moesten uit Engeland komen.[29]

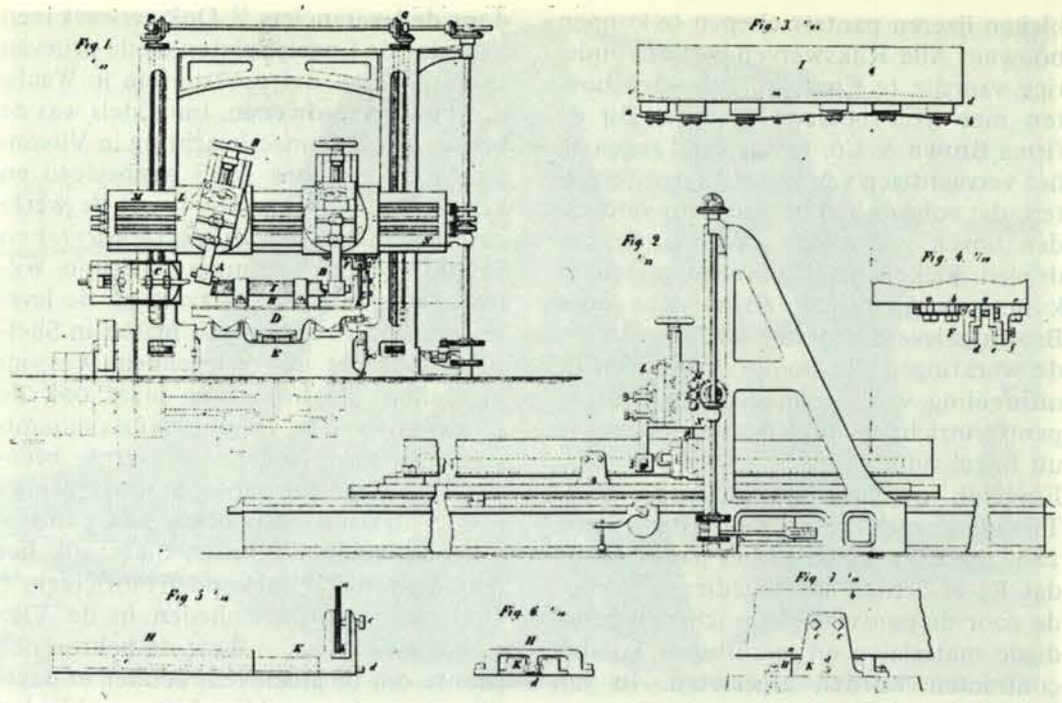
Eindelijk, na dagenlange discussies in de Tweede Kamer kreeg de minister in juni 1863 goedkeuring voor het pantserwetje dat hij al eerder had ingediend.[30] Voor de voor de pantsering van schepen benodigde materialen en werktuigen konden contracten worden afgesloten. In juli 1863 kreeg John Brown opdracht voor de levering van een eerste partij van 800 ton plaatmateriaal.[31] In augustus 1863 reisden Bruno Joannes Tideman vergezeld door zijn jongere broer Bruno Willem naar Engelenad voor besprekingen met John Brown & Co. te Sheffield over de levering van gewalste pantserplaten en voor het afsluiten van contracten met andere firma's voor de levering van machinale werktuigen.[32]

Een aanbeveling van de Franse firma Petit Gaudet Co. over de voortreffelijkheid van hun pantserplaten was aanleiding voor de minister om vergelijkende schietproeven te laten doen op door de Franse en Engelse firma's voor dat doel beschikbaar gestelde proefplaten. Op grond van het resultaat van de proeven raadde de directeur Scheepsbouw Turk de minister aan ook de tweede partij platen van 320 ton bij John Brown te bestellen, een voorkeur die de minister op kritische opmerkingen in de Tweede Kamer kwam te staan, onder andere wat betreft het niet toestaan van het bijwonen van de proeven door de leveranciers.[33] Ook verweet men hem dat de Engelse platen na de proeven spoorloos van het proefterrein in Waalsdorp waren verdwenen. Inmiddels was de bouw van de pantserinrichting in Vlissingen op 7 oktober 1863 aanbesteed en kon in de loop van 1864 met de werkzaamheden aan de *Jupiter*, *De Ruyter* en *Draak* worden begonnen.[34] Bruno Willem Tideman hield toezicht op de levering van de tweede partij platen in Sheffield zodat er alle gelegenheid was om niet alleen de bewerking maar ook de know how van de vervaardiging van pantserplaten naar Nederland over te brengen.[35] Volgens Bruno Joannes Tideman zou Nederland niet alleen zelf pantserschepen kunnen bouwen maar ook het benodigde materiaal kunnen fabriceren.[36]

Ondanks onvolkomenheden in de Vlissingse inrichting – door de bekrompen ruimte om de gloeiovens zouden er dagelijks door de geweldige hitte werklieden bewusteloos naar buiten worden gedragen – lukte het de *De Ruyter* al in het najaar 1864 te voltooien.[37] Al het benodigde werk zoals het buigen, smeden, boren, schaven enz. was door eigen personeel (onder wie houten scheepsmakers) voor wie dit werk geheel nieuw was zonder buitenlandse (Engelse) hulp gedaan[38] (afb. 5).

Prins Hendrik der Nederlanden

Bij zijn bezoeken aan Engeland in 1863 had Tideman opdracht gekregen zoveel mogelijk over het pantseren van schepen te weten zien te komen, onder andere door te informeren naar de ontwerpen van de Britse Marine constructeur E.J. Reed. Aangezien van officiële contacten met Britse collegae geen sprake was waren de bezoeken aan de Britse Marinewerven omringd door geheimzinnigheid.[39] Het maken van maatschetsen was streng verboden. Zodoende was het moeilijk om aan de zo noodzakelijke ontwerpgegevens te komen.



5. Schaafbank in de pantser-werkplaats van de Rijkswerf te Vlissingen, (B.J. Tideman, IJzer en Staal)

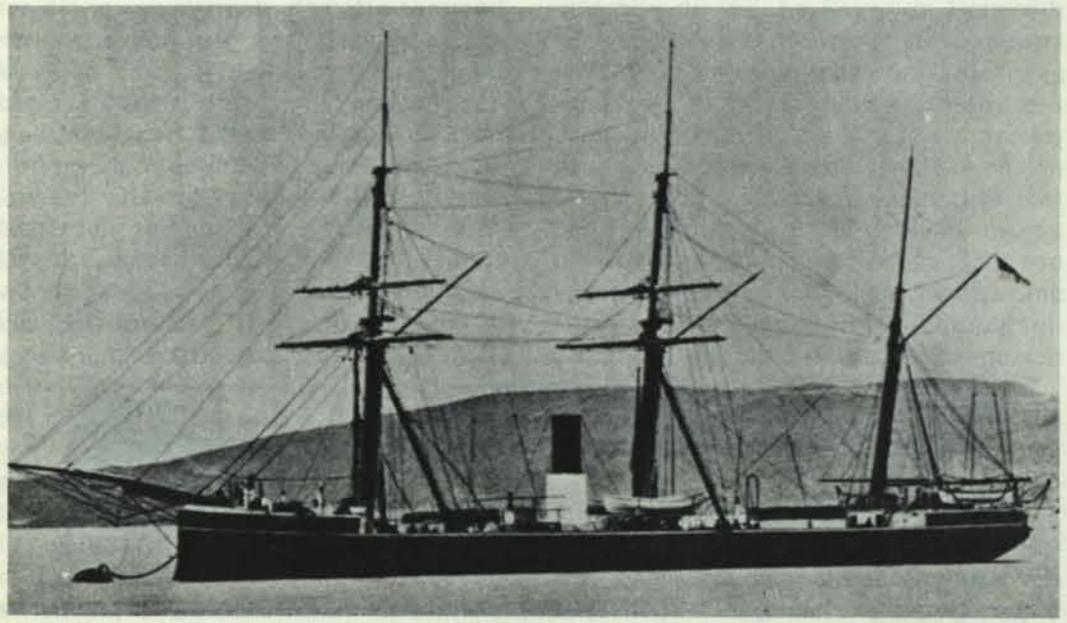
Minister Huyssen van Kattendijke liet zich van zijn kennelijke voorkeur voor pantserschepen niet afhouden door Turk die in tegenstelling tot Tideman vond dat Nederland geen pantserschepen voor taken op de oceaan nodig had.[40] Volgens Turk waren voor de koopvaardijbescherming en de verbinding met Indië houten kuilschepen, fregatten of korvetten voldoende. Tideman pleitte voor gepantserde ijzeren fregatten van 80 m lengte en 600 PK voor deze taken.[41] De minister toonde grote belangstelling voor het Deense bij Napier gebouwde pantserschip *Rolf Krake*, een torenschip met 11,4 cm pantser en een deplacement van 1320 ton. In het najaar van 1863 bezocht hij met Turk zelfs Denemarken, vermoedelijk om meer inlichtingen over dit schip te krijgen.[42] Met zijn ambtgenoot van koloniën sprak hij over de aankoop van gepantserde vaartuigen voor de verdediging van de Oost-Indische bezittingen.[43] Kortom, Minister Huyssen van Kattendijke wilde pantserschepen. Alleen, wat hij er mee wilde was niet duidelijk. Deze onduidelijkheid zou hem duur komen te staan.

Begin 1864 kreeg hij bericht dat er bij de firma Laird in Liverpool twee pantserschepen, de *El Tousson* en *El Mounassir* voor Egyptische rekening in aanbouw waren. De Britse regering was er achter gekomen dat de schepen bestemd waren voor de zuidelijke staten van Amerika en had ze in beslag genomen.

De schepen waren groter dan de *Rolf Krake*. Het deplacement was 2750 ton,

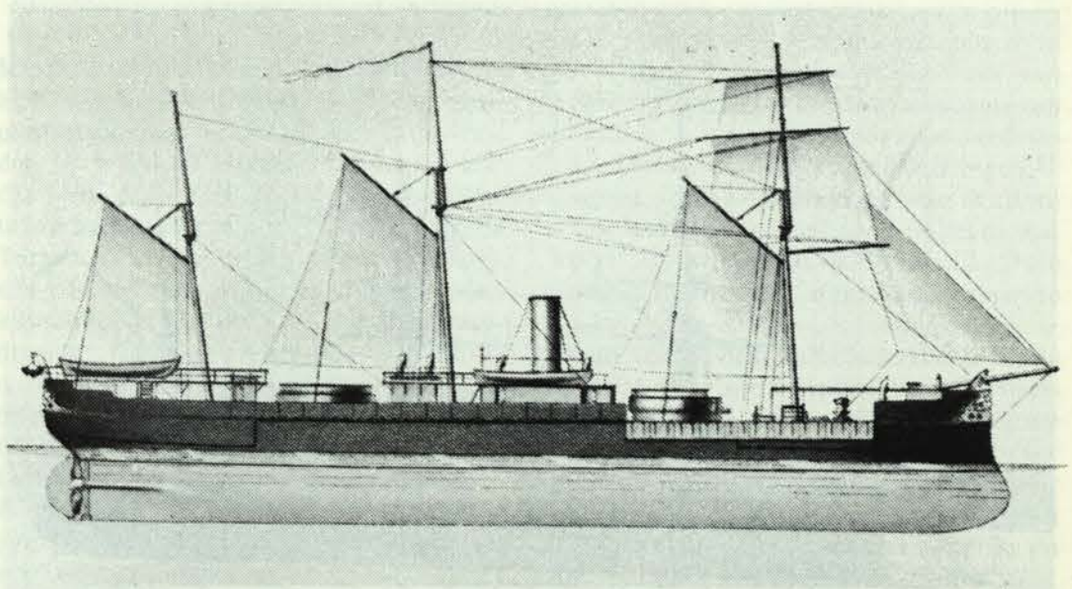
zij hadden eveneens 11,4 cm pantser en eveneens geschuttorens volgens het systeem van Captain Coles. De schepen bleken niet te koop maar Laird bood wel aan pantserschepen voor de dienst in Oost-Indië te bouwen die wat kleiner konden zijn. De Minister van Koloniën had geen belangstelling. Huyssen van Kattendijke ging echter zelf met Turk naar Liverpool om de schepen te bezichtigen.[44] Laird wilde pas prijzen en tekeningen geven als er zekerheid zou zijn dat er een bestelling volgde. Dat het de minister ernst was, bleek wel uit het feit dat hij alvast f 500.000 op de begroting bracht voor een eerste termijn van de totale begrote kosten van f. 1.000.000 voor het zogenaamde stoomramschip. In deze kosten was de bewapening niet inbegrepen.

Inmiddels had de Britse Marine de *El Tousson* en *El Mounassir* overgenomen en als *Wivern* en *Scorpion* in dienst gesteld. (afb. 6) De proeftochten met deze schepen vielen tegen. Het bleken slechte zeeschepen te zijn. Dit was aanleiding voor Laird om met een plan voor een groter scheepstype te komen. Turk en Tideman hadden kritiek op het door Laird ingediende ontwerp. Uiteindelijk ontstond er een plan voor een schip waarvoor Tideman de indeling had gemaakt, voorzien van twee torens en twee schroeven met een waterverplaatsing van liefst 3375 ton. De prijs was niet f 1.000.000 maar f 1.600.000 zonder bewapening. De zaak was lelijk uit de hand gelopen. De minister kon echter niet meer terug. In februari 1865 sloot hij het contract voor de levering van het schip[45] (afb. 7). Het was het eerste volwaardige pantserschip voor de Nederlandse Marine, de *Prins Hendrik der Nederlanden*, dat ook naar buitenlandse maatstaven respect afdwong. De verhoging van de voorgestelde begroting met f 600.000 nam de Tweede Kamer de minister niet in dank af, te meer omdat in de zomer 1864 een commissie was ingesteld die moest adviseren over het vereiste materieel met het oog op een herziening van de kustverdediging.



6. De 'Wivern' 2750 ton deplacement, uit J.P. Baxter, The introduction of the ironclad warship.

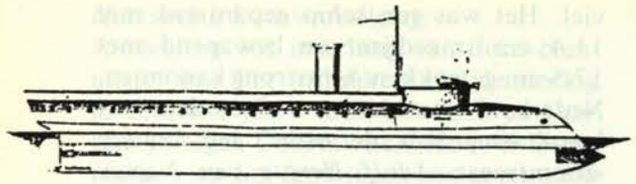
Herziening kustverdediging.
Aanleiding tot instelling van deze commissie was het uitbreken van de oorlog in februari 1864 tussen Pruisen en Oostenrijk tegen Denemarken. Hoewel Denemarken op het land tegen een overmacht moest optreden, bleek op zee dankzij vooral de *Rolf Krake* een gering overwicht. De Deense vloot was in staat de Pruisische kust te blokkeren maar bleek ook weer kwetsbaar voor het nieuwe Pruisische getrokken geschut.[46] Minister Huyssen van Kattendijke, pas terug van zijn bezoek aan Denemarken nam contact op met zijn collega van oorlog om gezien de kwetsbaarheid van onze kusten en zeegaten voor blokkades en landingen maatregelen te nemen.[47] Deze voelde er niet veel voor om het onder zijn verantwoording opererende Comité van Defensie om advies te vragen. Het werd een door de Koning benoemde gemengde commissie waarin zowel landmacht- en zee-officieren als leden van de Staten Generaal zitting hadden. Zij moest advies uitbrengen over de herziening van de kustverdediging. Al in oktober 1864 kwam deze commissie met een advies dat voor het eerst een samenhangend stelsel voor de kustverdediging inhield. De commissie vond dat er tien stoomramschepen nodig waren waarbij de bewapening ondergeschikt aan de ramwerking diende te zijn, met een diepgang van 3.30 m; veertien monitors met beweegbare toren voor de binnenwateren, diepgang 2.40 m en drie ramstoombatterijen voor optreden buitengaats met een diepgang van 5.80 m.[48]
De Minister moet zich door de aanbevelingen van de commissie gesterkt hebben gevoeld in zijn overtuiging dat Nederland over pantserschepen moest beschikken. Hij was ook van mening dat deze pantserschepen in Nederland gebouwd moesten worden. Met dat doel voor ogen kreeg Tideman opdracht om bij de bouw van de *Prins Hendrik der Nederlanden* in Birkenhead toezicht te houden. Het ontbrak de minister echter aan de politieke moed om de consequenties van de aanbevelingen van de kustverdedigingscommissie te trekken.
De kosten van de aanbevolen vlootvernieuwing lagen om en nabij 25 miljoen gulden. Bij een Marinebegroting van circa 10 miljoen gulden per jaar is het niet te verwonderen dat de Minister van Marine bij zijn collega van Oorlog om financiële steun aanklopte. Dit was echter vergeefs. Pas bij de indiening van de begroting voor het jaar 1866, dus een jaar later kwam het rapport in de openbaarheid. Consequenties trok de Minister er echter niet uit. Op de begroting 1866 werd, behalve voor de *Prins Hendrik der Nederlanden* geen geld voor nieuwe monitors en ramschepen uitgetrokken. Ook dit kwam de minister op kritiek uit de Tweede Kamer te staan.



7. Ramtorenschip 'Prins Hendrik der Nederlanden', Memoriaal der Marine. De gelijkenis met de Wivern is voor wat opstelling van de torens, indeling en tuigage betreft opvallend.

Toestand Marine in 1866
Toen Minister Huyssen van Kattendijke in begin 1866 overleed, liet hij ondanks al zijn goede voornemens een Marine achter die in een dermate desolate toestand verkeerde dat vele pennen in beweging kwamen.[49] Volgens Tideman bestond begin 1866 het enige bruikbare verdedigingsmiddel ter zee uit één onafgebouwd oorlogsschip (de *Prins Hendrik der Nederlanden*) en twee gepantserde drijvende batterijen zonder eigen voortstuwing.[50] De rest was volgens hem "bitter, bitter weinig zaaks". "De natie wordt niet wakker, zij dommelt steeds in eene zalige gerustheid voort, het zij omdat men denkt dat het zoo erg niet is, hetzij omdat men niet in de mogelijkheid van onze verdediging tegen Pruissen of Frankrijk gelooft", aldus een schrijver uit die tijd. Deze instelling bleek duidelijk toen het Peruaanse pantserschip *Independencia* in diezelfde tijd (begin 1866) op weg van de bouwwerf Laird zonder de daarvoor vereiste toestemming Vlissingen binnenviel. Het was een schip gepantserd met 11,4 cm smeedijzer en bewapend met 17,5 cm getrokken Armstrong kanonnen. Nederland kon niet meer doen dan "tot handhaving van de orde" het houten stoomfregat *Adolf Hertog van Nassau* bemand met 500 koppen naar Vlissingen te sturen. Men moest in Nederland specialist zijn om het absurde van deze situatie in te zien terwijl in Engeland elke kruidenier begreep dat om met Tideman te spreken "onze *Adolf Hertog van Nassau* in minder minuten dan zijn naam woorden telt door die moderne sloper *Independencia* naar de bodem van de Schelde zou zijn gezonden".
Tideman liet het niet bij kritiek alleen maar trok ook de scheepsbouwkundige consequenties die voortkwamen uit het zijns inziens voortreffelijke rapport van de kustverdedigingscommissie. De aanbevolen stoombatterijen met een diepgang van 5.80 m zouden 66 meter lang en 13.20 m breed moeten zijn en ± 3000 ton waterverplaatsing moeten hebben, ongeveer conform de veel geprezen Italiaanse pantserschepen *Terribile* en *Formidabile* die bij La Seyne in Frankrijk waren gebouwd. Voor wat de monitors met de maximum toegestane diepgang van 2.40 m betreft kwam hij tot een torenschip van slechts 500 ton waterverplaatsing met een lengte van 38 m en een breedte van 8.40 m. Het ramschip met een maximum diepgang van 3.30 m zou niet groter moeten zijn dan 850 ton waterverplaatsing terwijl de bewapening consequent geheel opgeofferd moest zijn aan de snelheid, dus machinevermogen en scheepsvorm.
Wat is van al deze aanbevelingen terecht gekomen?

Monitors en ramschepen
Na een impasse bij het Ministerie van Marine na het overlijden van Huyssen van Kattendijke – geen enkele aangezochte candidaat wilde aanvankelijk de post van



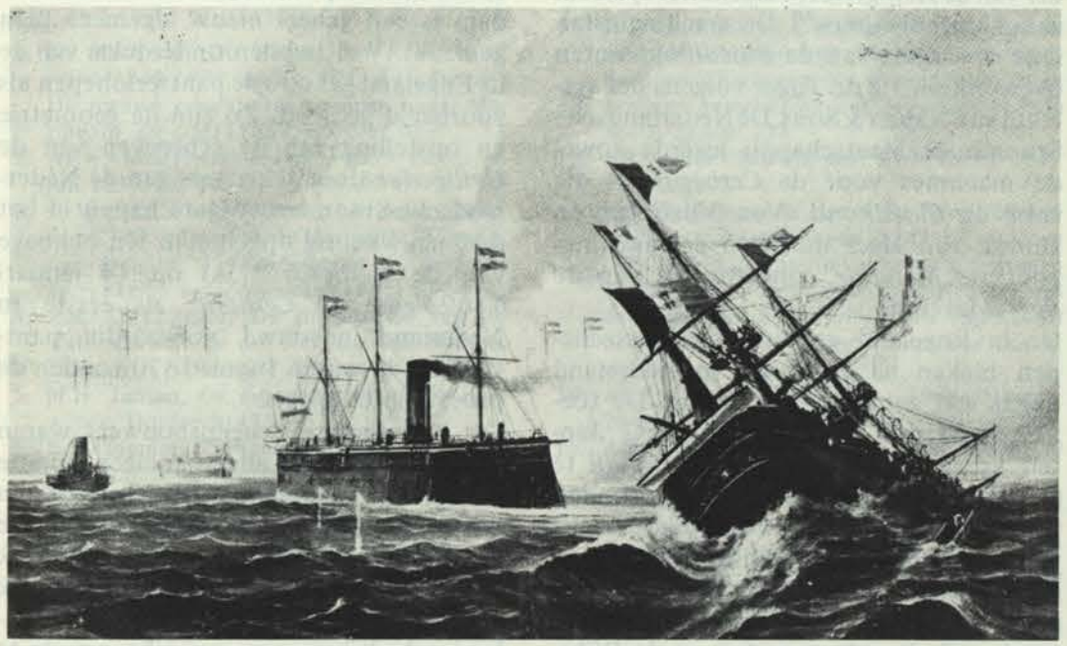
8. Ramschip 'Taureau', Revue Maritime et Coloniale 1866 blz 838.

minister bekleden – trad pas in juni 1866 de nieuwe Minister Pels Rycken aan. Deze, evenals de vorige minister ex zee-officier en vroeger lid van de pantsercommissie, nam direct maatregelen. Hij zond KTZ M.H. Jansen naar Engeland niet alleen om als zee-officier naast Tideman toezicht te houden op de bouw van de *Prins Hendrik der Nederlanden* maar ook om hem te informeren over de mogelijkheden om de aanbevelingen van de kustverdedigingscommissie te realiseren.[51]
Toen Pels Rycken de begroting 1867 van Marine in het najaar van 1866 indiende, beschikte hij dan ook over de plannen voor een monitor met een diepgang van 2.40 m en voorzien van een draaibare geschutstoren volgens het systeem Coles voor twee zware kanonnen.[52] Het was een project dat belangrijk groter was dan het door Tideman voorgestelde plan, dat in de ogen van de zee-officieren die deel uitmaakten van de kustverdedigingscommissie te gering van omvang zal zijn geweest. Minder vlot ging het met de plannen voor de door de commissie voorgestelde ramschepen en stoombatterijen. Bij het ministerie waren de plannen bekend van de Franse ramschepen van het type *Taureau* die uitsluitend voor de kustverdediging ontworpen waren door de Marine-ingenieur Dupuy de Lôme[53] (afb. 8). Dit waren met ijzeren platen van 15 cm dik geblindeerde houten pantserschepen voorzien van twee schroeven met een diepgang van 5.40 m en een waterverplaatsing van 2433 ton.[54]
Ook in dit geval ging de belangstelling dus uit naar een heel wat groter project dan door Tideman was voorgesteld. Door een kabinetscrisis kwam de Marinebegroting pas in het voorjaar van 1867 in behandeling. Internationale gebeurtenissen werkten mee om de urgentie van de verbetering van het Marine-materieel in bredere kring te doen inzien.
De Oostenrijks-Italiaanse oorlog had met name het nut van ramschepen bewezen door de ondergang van het 5000 ton metende Italiaanse pantserschip *Re d'Italia* ten gevolge van het rammen door het onder bevel van Admiraal Tegetthoff staande pantserschip *Ferdinand Max* (afb. 9). Uiteindelijk besloot de minister de eisen voor de stoombatterijen van 5.80 m diepgang en ramschepen van 3.30 m te combineren in een plan voor een ramschip met een diepgang van 4.70 m.[55] Dit ramschip had volgens dit plan een lengte van 62.50 m, een breedte van 11.60 m en een deplacement van ongeveer 2100 ton. Het was eigenlijk een grote monitor.
Over belangstelling van de zijde van de industrie zowel uit buiten- als uit binnenland voor de bekend gemaakte plannen had de minister niet te klagen. Het was zijn bedoeling om de eerste twee monitors en het ramschip in Engeland te laten bouwen en deze schepen in Nederland na te laten bouwen. In de eerste plaats kwam Laird in Birkenhead in aanmerking. Maar ook Napier te Glasgow, Millwall Iron Works te Londen, John Cockerill te Luik, Paul van Vlissingen en Dudok van Heel te Amsterdam en nog enkele andere bedrijven toonden belangstelling.[56] Laird zou de twee monitors en één ramschip in 10 maanden kunnen leveren. Maar toen door de druk der omstandigheden de minister in april 1867 van de Kamer toestemming kreeg om niet drie maar zes pantserschepen dat wil zeggen drie monitors en drie ramschepen aan te schaffen kon Laird dit aantal niet

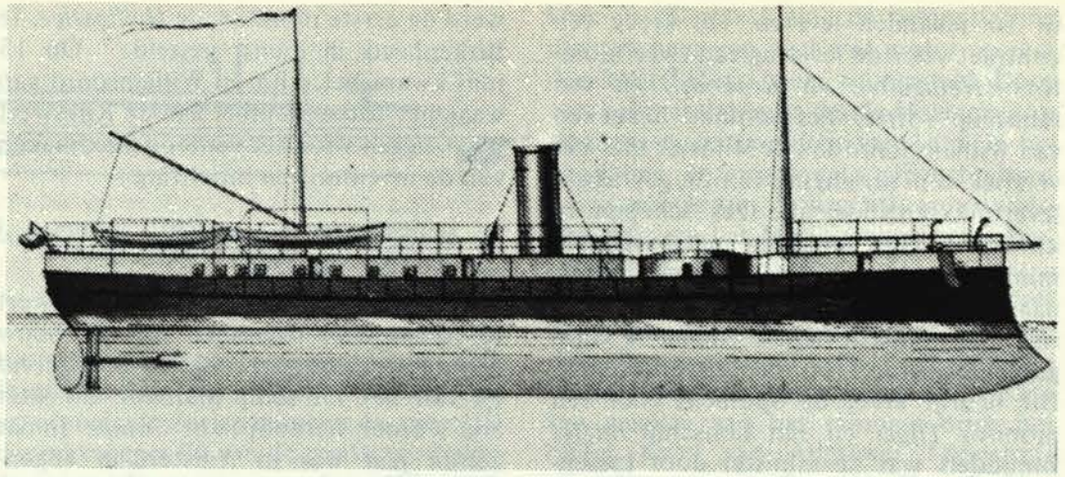
in 10 maanden leveren. Hij kreeg een contract voor de levering van twee monitors *(Heiligerlee* en *Krokodil)* en één ramschip *(Stier)* Persoonlijke bezoeken van William Laird aan de Minister met het verzoek om verlenging van de gevraagde levertijd teneinde alle zes schepen te kunnen leveren mochten niet baten. De minister hield voet bij stuk en zag uit naar andere bouwmeesters voor de overige drie pantserschepen. Napier te Glasgow behoorde tot de uitverkorenen. Dit bedrijf kreeg de opdracht voor één monitor *Tijger* en één ramschip *Buffel* Inmiddels was de minister door tussenkomst van de gezant te Parijs in contact gekomen met de Compagnie des Forges et Chantiers de la Mediteranneé waarmee de levering van het derde ramschip *Schorpioen* op 3 mei 1867 gecontracteerd werd na overleg met de Franse Marine-ingenieur Guedde (afb. 10). Ruim een jaar later, op 26 mei 1868 werd de eerste monitor, de *Heiligerlee,* te Birkenhead in dienst gesteld.[57] Op 15 juni kwam het schip in Willemsoord aan waar het tot september aan de Rijkswerf bleef liggen voor het verder gereedmaken van de inventaris en inrichting.

De eerste in Nederland gebouwde pantserschepen

Inmiddels was in 1867 op de Rijkswerf te Amsterdam begonnen met de bouw van de monitors *Cerberus* en *Bloedhond* en van het ramschip *Matador* dat later zou worden herdoopt tot *Guinea.* In dat zelfde jaar was in Amsterdam begonnen met het bouwen van de pantserinrichting voor het bewerken en pasklaar maken van de pantserplaten voor deze schepen.[58] In de loop van 1868, toen de werf in Vlissingen was gesloten, is deze inrichting gereed gekomen en konden de *Cerberus, Bloedhond* en *Matador* verder worden afgebouwd. De *Cerberus* was



9. Ondergang 'Re d'Italia' na het remmen door de 'Ferdinand Max'; H.W. Wilson, Battleships in action blz. 52.



10. Ramschip 'Schorpioen', Memoriaal der Marine. De invloed van Dupuy de Löme op het ontwerp is onmiskenbaar (vorm ramsteven, geen kimkielen, schroef-ontwerp).

ontworpen volgens de tekeningen van de *Heiligerlee* en *Krokodil*, de *Bloedhond* volgens die van de *Tijger*.[59] De machines en ketels van de *Cerberus* waren conform die van de *Heiligerlee*, volgens het systeem van Laird Brothers.[60] De machineinstallatie en ketels van de *Bloedhond* waren overeenkomstig de *Tijger* volgens het systeem van Napier & Sons. De Nederlandsche Stoomboot Maatschappij leverde zowel de machines voor de *Cerberus* als die voor de *Bloedhond*. Van Vlissingen en Dudok van Heel mochten de machines voor de *Matador* conform die van de *Buffel* leveren.

De in Engeland gebouwde pantserschepen bleken na aankomst in Nederland nogal wat gebreken te hebben. De toezichthoudende hoofingenieur H.G. Jansen kreeg te horen dat de *Krokodil* te haastig gereed gemaakt en weggezonden was.[61] Verder bleek na de ruwe overtocht van Engeland naar Willemsoord het draaimechanisme van de toren van de *Buffel* door onvoldoende ondersteuning ontzet te zijn. Zodoende moesten op de Rijkswerf te Amsterdam de toren en het dek worden versterkt[62]. Met de geconstateerde gebreken kon men nog tijdig rekening houden bij de contructie van de *Guinea* die volgens een besluit van de Minister niet conform de *Buffel* ingedeeld diende te worden. Op de Rijkswerf te Amsterdam is een geheel nieuw algemeen plan gemaakt. Wel hebben onderdelen van de in Engeland gebouwde pantserschepen als voorbeeld gediend. Zo zijn de geometrie en opstelling van de schroeven van de *Heiligerlee* door tekenaars van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in het dok nauwkeurig opgemeten ten behoeve van de *Cerberus*.[63] Al op 14 januari 1869 ging de *Cerberus* als eerste in Nederland gebouwd volwaardig pantserschip te water. In juli 1870 vonden de proeftochten plaats.

De Nederlandse scheepsbouwers waren er in geslaagd niet alleen in eigen land de geheel nieuwe wijze van construeren van de gecompliceerde ijzeren gepantserde schepen te introduceren maar deze ook te ontwerpen. Met succes was gebruik gemaakt van de know how van buitenlandse bedrijven om een scheepstype te ontwikkelen dat aan de specifieke Nederlandse eisen voor wat betreft diepgang en afmetingen voldeed. Eerdere pogingen in Nederland (gepantserde kanonneerboot no. 1) en in Engeland (*Scorpion* en *Wivern*, *Rolf Krake*) werden als niet geheel geslaagd beschouwd. In feite betekende de met Nederlandse inbreng gebouwde *Prins Hendrik der Nederlanden* een doorbraak naar een bruikbaar middelgroot pantserschip.

In 1873 bracht captain Simpson, een voormalige commandant van de door Ericsson ontworpen Amerikaanse monitor *Passaic*, een bezoek aan Den Helder[64]. Hij prees het in Nederland aangenomen Engelse toren-systeem. Ook de inrichting van de dubbele bodem om door het inlaten van water het vrijboord te doen verminderen achtte hij navolgenswaardig. Hij bezichtigde de *Guinea*, *Cerberus*, *Schorpioen* en *Prins Hendrik* der *Nederlanden*. De *Schorpioen* vond Simpson de beste van dit type onder andere vanwege de lage ligging van de toren. Hierdoor kwam het gewichtszwaartepunt lager te liggen hetgeen weer gunstig was voor de zeegangseigenschappen. Al met al raadde Simpson zijn regering aan om het door de Amerikaanse Marine toegepaste torensysteem van Ericsson te verlaten en een ingenieur naar Nederland te sturen om de ervaringen met het Engelse torensysteem op monitors te vernemen.

Bij het kennis nemen van de geschiedenis van de introductie van de pantserschepen in Nederland komt men tot de conclusie dat niet alleen voor wat de bouw en produktie van de schepen, maar ook wat het ontwerp betreft pionierswerk is verricht. Door het kritisch volgen van de ontwikkelingen op maritiem technisch gebied in het buitenland kwam men tot ontwerpen die zo goed mogelijk waren gericht op de eisen die de Nederlandse omstandigheden aan het varend materieel stelden.

Noten

1. N. MacLeod, De Marine, in: *Eene halve eeuw 1848-1898*, deel I, 139. M.H. Jansen: De nieuwe gepantserde schepen onzer Marine, in: *De Gids* (1868) no. 3 en 4.
2. ARA, Min.v.Marine, Inv. 1655 Exh., 26 juli 1839, no. 14.
3. J. Modera, Extract verslag van maart 1844 van LTZI van de Franse Marine De Montaignac etc., in: *Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen* (1845) 331-411.
4. J.M. Dirkzwager, De introductie van de waterschroef in de Nederlandse Marine, *Tijdschrift Industriële Archeologie* no. 7.
5. M.H. Jansen, *De omwenteling in het Zeewezen*, Dordrecht (1864).
6. B.J. Tideman, *Verhandeling over de scheepsbouwkunde als wetenschap* (1859) 26 e.v.
7. H. van Goens, *Handleiding tot de kennis der zee-artillerie*, tweede aflevering (1862) 258, 360 e.v.
8. J.P. Baxter, *The introduction of the ironclad warschip* (1968) 56.
9. H.D. Guyt, *Marine-studiën* (1898) eerste gedeelte, 26 e.v.
10. ARA, Min.v.Marine, Inv. 3983 Defensie, 28 januari 1857, no. 49.
11. H.P. De Kock en L.K. Turk, verslag der reis van ZM schooner-brik Makassar naar Spithead en Cherbourg in: *Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen* (1855) no. 3, 2e afd. 238
12. ARA, Min.v.Marine, Inv. 3984 index 1857 "Koningin".
13. R.F. Scheltema de Heere, De Eerste Nederlandsche pantserschepen in: *Ons Zeewezen* (1932) 348. De hierin vermelde afmetingen van de Jupiter zijn niet correct. N. MacLeod de Marine, in: *Eene Halve Eeuw 1848-1898* deel I 137. Ook volgens informatie van A. van Dijk te Vlaardingen.
14. ARA, Min.v.Marine, Inv. 3988 "IJzer", 28 mei 1858, no. 8.
15. ARA, Min.v.Marine, Inv. 3988 "IJzer", 9 december 1858, no. 57.
16. ARA, Min.v.Marine, Inv. 2293, 6 januari 1860 D61 (....) rapport B.J. Tideman over reis naar Brest en Cherbourg. (.....)
17. M.H. Jansen, *Omwenteling betreffende het Zeewezen* (1864) 186.
18. B.J. Tideman, *Het materieel van de Marine in Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen*, (1862) 23.
19. ARA, Min.v.Marine inv. 2322, 11 juni

1862, D57.
20. J.M. Dirkzwager, De ontstaansgeschiedenis van de gepantserde stoomkanonneerboot no. 1 in: *Jaarverslag 1982 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum.*
21. *Handelingen Staten Generaal* 1863-1864 Bijlagen, 370
22. J.J. Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht* deel II, 659.
23. *Rapport der commissie* ingesteld tot beantwoording van vraagpunten betreffende het pantseren van schepen en vaartuigen van oorlog, 's-Gravenhage (1862).
24. ARA Min.v.Marine, Inv. 3998, index Defensie, 9 mei 1862, no. 59 en 18 juni 1862, no. 40.
25. ARA Min.v.Marine, Inv. 2334, verbaal 5 februari 1863 42 D.
26. *Handelingen Staten Generaal* 1862-1863, Voorlopig verslag van Rapporteurs betreffende verhoging hfdst. VIII begroting 1862 11 oktober 1862.
27. Rapport reis Engeland in 1863 door A.J.H. Beeloo en B.J. Tideman in: *Mededelingen Zeewezen* (1864) deel 4.
28. ARA, Min.v.Marine, Inv. 3998 Defensie (1862). Hieruit blijkt dat het "vooreerst nog niet in de bedoeling ligt pantserplaten uit den vreemde te doen aanschaffen".
29. *Handelingen Staten Generaal* 1863-1864 B 367 (Memorie van Beantwoording). Zie ook: ARA, Min.v.Marine inv. 4002 , index 1863 Defensie 22 juli 1863 Defensie 22 juli 1863 no. 18.
30. *Handelingen Staten Generaal* 1862-1863 (770 e.v.) Wetsontwerp op 25 juni 1863 aangenomen.
31. ARA Min.v.Marine inv. 4002 index 1863 Defensie 22 juli no. 18.
32. ARA Min.v.Marine inv. 2347 29 september 1863 D35 (rapport Tideman reis Engeland 1-22 september 1863).
33. *Handelingen Staten Generaal* 1863-1864. B 271 e.v. (voorl. verslag rapport) en B 367 e.v. (Memorie van Beantwoording).
34. ARA Min.v.Marine inv. 4002. Pantsering van schepen 27 november 1863 no.11.
35. ARA Min.v.Marine inv. 4005 Pantsering van schepen 23 april 1864 no. 48.
36. B.J. Tideman, over eene Nederlandsche fabriek van gewalste pantserplaten stalen geschut, stalen projectielen, staal in staven en platen voor de scheepsbouw en zwaar staal-smeedwerk, als machine-assen ramstevens enz. In: *Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen* (1865) 2e afdeling I, 3 e.v.
37. *Handelingen Staten Generaal* 1864-1865 voorlopig verslag commissie van rapporteurs B 340 e.v.
38. *Handelingen Staten Generaal* 1866-1867 Memorie van Beantwoording paragraaf 6 met uiteenzetting door Min. Pels Rijcken waarom hier te lande gepantserde schepen te bouwen.
39. ARA Min.v.Marine inv. 29 september 1863 D35 met verslag Tideman reis Engeland September 1863. Zie ook B.W. Tideman in zijn beschrijving van de wijze waarop in de Atlas Steel, Spring and Iron Works pantserplaten vervaardigd worden in: *Mededelingen betrekkelijk het Zeewezen* (1865), 1.
40. ARA Min.v.Marine inv. 2348 verbaal 27 oktober 1863 48A met nota van Turk over de aanbouw van oorlogsschepen.
41. Zie noot 18.
42. *Handelingen Staten Generaal* 1863-1864 brief van Turk dd. 7 december 1863 *(LXXIII 4).*
43. ARA Min.v.Marine inv. 2353 verbaal 6 januari 1864 D 62.
44. L.K. Turk, *Opmerkingen betrekkelijk de nieuwe gepantserde schepen onzer Marine, 's-Gravenhage (1868), 4.*
45. ARA Min.v.Marine inv. 4008 konstruktie & Ingenieurs.
46. H.W. Wilson, *Battleship in action.* London, (z.j.), 41.
47. ARA Min.v.Marine inv. 4004 Defensie 24 mei 1864 49.
48. *Rapport van de commissie* tot het hierzien van de kustverdediging ingesteld bij KB dd. 3 juni 1864 no. 63. Mede door de invloed van KTZ M.H. Jansen is de vraag of het zware geschut van de monitors en ramschepen in de brede zijde of in beweegbare torens geplaatst diende te worden in Nederland niet zoals in Engeland een punt van controverse geweest. KTZ M.H. Jansen was een voorstander van het torensysteem van Coles. De commissie tot herziening van de kustverdediging waar Jansen lid van was adviseerde dan ook monitors met beweegbare toren. Deze aanbeveling is voor zover bekend nooit een onderwerp van discussie in Nederland geweest. Wat dit onderwerp betreft hebben de argumenten die de Engelse Marine ingenieur E.J. Reed aanvoerde ten gunste van het geschut in de brede zijde bij onze marine-ingenieurs weinig indruk gemaakt. Een van de argumenten van Reed tegen het beweegbare torensysteem was de kwetsbaarheid van het draaiende gedeelte ter plaatse van de opening in het dek. Naar aanleiding van de schietproeven van de *Bellerophon* op de torens van de *Royal Sovereign* in Portsmouth stelde Tideman in juni 1866 een wijziging voor van de dekversterking om de torens van de *Prins Hendrik der Nederlanden.* Met deze wijziging beoogde hij te voorkomen dat de ijzeren op het dek gelegen "wellring" getroffen zou worden door een schot waardoor de toren klem zou komen te zitten. In het gewijzigde voorstel zou het hout boven liggen en indien beschadigd met een dissel gemakkelijk weg te kappen zijn. (ARA Min.v.Marine verbaal exh. 5 juli 1866 no. 27 A).
49. De Roo van Alderwerelt in: *Militaire spectator* (1866), 712.
50. B.J. Tideman, Spectraal-Analyse van de Nederlandsche Zeemagt, in: *Nederlandsche Letteroefeningen* (1866), 313 e.v.
51. ARA Min.v.Marine inv. 4011, index 1866 K-R Konstruktie "voordracht aan de Koning om KTZ M.H. Jansen met 30 augustus 1866 naar Engeland te detacheren," 10 augustus 1866 no. 47.
52. *Handelingen Staten Generaal* 1866-1867 Memorie van Toelichting Marine, 34 (bijlagen).
53. ARA, Min.v.Marine, inv. 4009 index 1865 S-Z Schepen van oorlog, mededeling betr. het nieuwe Franse ramschip Taureau, 8 september 1865 no. 42.
54. *Revue Maritime et Coloniale* (1865) deel 14, 837 e.v.
55. *Handelingen Staten Generaal* 1866-1867 Memorie van Beantwoording, 487: "Met deze wapening kan derhalve het vaartuig als eene groote monitor worden aangemerkt die – als midden evenredige tussen de door de commissie voor de kustverdediging aanbevolgen stoombatterijen en stoomrammen – beide vervangt".
56. ARA Min.v.Marine inv. 4014 index 1867 K-R, konstruktie en Ingenieurs.
57. ARA Scheepsjournalen Min.v.Marine, inv. 1963, Journaal *Heiligerlee.*
58. De aanbesteding vond plaats in juni 1867 (ARA Min.v.Marine inv. 2401 exh. 1 juni 1867 D 75).
59. Zie B.J. Tideman, *Memoriaal van de Marine* livret H.
60. ARA Min.v.Marine inv. 4018 index 1868 S-Z, Stoommachines.
61. ARA Min.v.Marine inv. 4017 index 1868 K-R, Krokodil. Opmerking aan H.G. Jansen 4 juli 1868 no. 51.
62. ARA Min.v.marine inv. 4019 index 1869 A-J *Buffel.* "Opdracht aan kdt. *Buffel* om naar Amsterdam te vertrekken om aldaar de nodige voorzieningen vnl. aan dek en toren met stoomwerktuig te ondergaan." 16 januari 1869 no. 46. Zie ook: C.A. Jeekel, Marine-Zoölogie, *onze tijd,* 1869 (overdruk) 10.
63. ARA Min.v.Marine inv. 4018, index 1868 S-Z. Stoommachines. "Uitnodiging aan Willemsoord om de NSMB te Rotterdam tijdig te verwittigen van het dokken van de *Heiligerlee* ten einde een modelletje van de schroeven en derzelve stand op de *Heiligerlee* te kunnen vervaardigen ter navolging voor de *Cerberus.* Verzoek wijders nauwkeurige detailtekeningen met opgave van alle maten der bedoelde schroeven aan het Departement tezenden."(1 Juli 1868 no. 36)
64. *Report on a Naval Mission* to Europe Materiel and Contruction of Artillery vol. II by Captain E. Simpson, USN (1873) 184 e.v.

Over de auteurs

J.M. Dirkzwager, geboren in 1925, studeerde scheepsbouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft. Hij promoveerde aan de Universiteit van Amsterdam op een proefschrift getiteld 'Doctor B.J. Tideman, 1834-1883. Grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland.' Publiceert geregeld over de geschiedenis van de scheepsbouw.

J.R. Evenhuis (Frederik Bokshoorn) is journalist met een brede belangstelling. Hij beweegt zich op het terrein van het politieke essay, en publiceert tevens in letterkundige – en cultureel-historische tijdschriften.

C. de Jong, geboren in 1921, studeerde economie aan de Nederlandse Economische Hogeschool in Rotterdam. In 1972 promoveerde hij aan de Economische Hogeschool te Tilburg op de 'Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart' (1). In 1979 en 1980 verschenen de delen 2 en 3. De Jong, werkzaam aan het Departement Ekonomie van de Universiteit van Suid-Afrika in Pretoria, publiceerde ook veel in tijdschriften.

Internationaal Geschiedeniscongres

Van 25 augustus tot 1 september 1985 zal te Stuttgart (Duitsland) het Internationaal Geschiedeniscongres plaatsvinden. Op 29 augustus komt in het kader hiervan bijeen de Internationale Commissie Maritieme Geschiedenis. Thema's: 's morgens 'Maritime aspects of Migration' en 's middags 'The Grain Trade of the Northern Seas, 1500-1800'. Aanmelden: 16. Internationaler Kongress der Geschichtswissenschaften, Congress Project Management, Letzter Hasenpfad 61, D-6000 Frankfurt 70, Duitsland.

Boekbesprekingen

BLUSSÉ, L., J. DE MOOR, Nederlanders overzee. De eerste vijftig jaar, 1600-1650. Franeker, Wever, 1983, 255 p.

Wie de handzame paperback in de boekwinkel oppakt, met op de zeekleurige kaft zo'n filmisch zeiltafereel, waarbij de Onedin-Line-tune hem al in de oren klinkt, hoopt op avonturen – en wetenswaardigheden (misschien ook met de herinnering aan een aflevering van de gelijknamige televisieserie). Bladerend langs een uitgebreide inhoudsopgave vol pakkende titels en de vele geïllustreerde bladzijden in kleur en zwart-wit kreeg ik de indruk van een successtory in exotische streken: vooral de paginagrote portretten, authentiek aandoende zeekaarten, foto's met helblauwe luchten en een heuse zeerover vielen op; de talrijke kleine ouderwetse gravures beloofden de waarheid te zullen staven bij nader lezen.

Dat doen ze ook. Op de juiste plaatsen begeleiden allerlei platen en kaarten een boeiende uiteenzetting, die op vlotte toon een behoorlijk gedetailleerd pak gegevens aan de lezer voorschotelt. De vlotte toon ligt er soms te dik op, alsof het verhaal achteraf is opgepoetst – veel sympatieker vind ik als 20ste-eeuwse burgerlezer, dat de schrijvers met vergelijkingen tussen toen en nu, en met details over volksomstandigheden de klinkende handels- en wapenfeiten aanvullen. Hoe bewindvoerders omsprongen met hun eigen mensen en met bewoners van begeerde gebieden, toont de keerzijde van de successtory.

Hoe geboeid de lezer het verhaal ook volgt, de veelheid van namen, jaartallen en termen vermoeit en verwart hem na enige tijd. In feite bevat het boek vijfmaal een beschrijving van dezelfde vijftig jaren in verschillende delen van de wereld. Ik mis een steuntje in de vorm van bijvoorbeeld een historisch overzicht. Het is even nodig als de – wel aanwezige – overzichtskaartjes.

De belofte die de veelheid van illustraties inhield, wordt niet helemaal ingelost: naast de paginagrote pronkstukken komen veel priegelig kleine afbeeldingen voor die een loep vragen – of zelfs zinloze kleurvlekken geworden zijn: bijvoorbeeld de beschrijving van de walvisvaart (pp. 27-29), zelfs zonder bronvermelding, terwijl ik 'darinck delven' (p. 35) – ook zo klein weergegeven – tenminste nog eens kan opzoeken in het stadhuis te Zierikzee, volgens het onderschrift; vele afbeeldingen – niet alle – zijn voorzien van een vindplaats. De vele citaten, die het verhaal zo'n authentiek aanzien geven, moet de belangstellende maar geloven uit de mond der schrijvers: alleen enkele standaardbronnen uit die tijd zijn met naam en toenaam, èn afbeelding vermeld. Voor een teveel aan onbekende termen daarentegen hoeft niemand bang te zijn: de meeste worden bij eerste gebruik in de tekst verklaard. Kortom: hoewel kennelijk bedoeld voor de belangstellende leek, bevat dit boek zoveel wetenswaardigs aan tekst en afbeeldingen, dat de uitgever er best een wat ruimere uitvoering aan had mogen geven: dan zouden alle afbeeldingen duidelijk, dus op goede grootte, zijn – wat het boek weer een rijker aanzien geeft en misschien een gebonden uitgave lonend maakt, waarin voor de oningewijde lezer wat orientatiestaatjes op zijn plaats zouden zijn en voor de ingewijde lezer wat noten, die hem meer vertellen over de gebruikte en geciteerde bronnen.

Karin Ottenhoff

BURMESTER, H., Die Viermastbark 'Lisbeth' ex-'Pendragon Castle'. Kauffahrtei unter Segel bis ins 20. Jahrhundert. Oldenburg, Stalling, 1982 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd 15), 200 p.

Vanaf 1971 geeft het Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven onder redactie van de aan dat museum verbonden Dr Uwe Schnall een serie werken uit, waarin een keur van uiteenlopende maritieme onderwerpen aan de orde komt. De geschiedenis van de viermastbark 'Lisbeth' ex-'Pendragon Castle' verdient zeer zeker een plaats in deze serie. De auteur, Heinz Burmester, koopvaardijkapitein en oud-opvarende van diverse zeilschepen (onder andere van de bekende 'Pamir') is erin geslaagd door het levensverhaal van dit éne schip tevens de geschiedenis van het type te beschrijven. Rond 1860 ontwikkelde zich voornamelijk in Engeland en Schotland een hausse in de bouw van ijzeren en later stalen zeilschepen. Letterlijk honderden

grote zeilschepen liepen in korte tijd van stapel en vonden emplooi in het transport van massagoederen. In de periode van overgang van zeil- naar stoomvoortstuwing en van de vervanging van houten door metalen schepen vulde het grote stalen zeilschip een gat in de vervoersmarkt. Het massagoed (kolen, granen, guano, hout) werd over een lange afstand nog het goedkoopst vervoerd door een groot zeilschip. De nog onvolmaakte stoommachines en -ketels lieten, gezien hun enorme kolenconsumptie, lange reizen niet toe, terwijl het gebruik van ijzer en staal in plaats van hout voor de constructie van het schip een enorme schaalvergroting toestond van de typen schepen. Tussen 1889 en 1892 bereikte de bouw van deze zeilschepen een hoogtepunt. Er liepen niet minder dan 374 schepen van meer dan 1000 BRT op Britse, en een 50-tal op Duitse werven van stapel. Het meest voorkomende en ook het meest geliefde type was de viermastbark, welke doorgaans een draagvermogen tot 5000 ton bezat. Tussen 1880 en 1905 werden er meer dan 300 viermastbarken in Groot Brittannië en 11 in Duitsland gebouwd.
De 'Pendragon Castle', de latere 'Lisbeth', is in vele opzichten representatief voor haar type en haar tijd. Haar levensverhaal is het verhaal van al haar zusters en ín haar verhaal weerspiegelt zich het kleine en het grote dat kenmerkend is voor de laatste maal dat zeilschepen in de handelsvaart van zich deden spreken. Zo is de auteur er in geslaagd de bescheiden rol van de handelszeilschepen te verwoorden, zonder die te bagatelliseren en tevens de grootheid te schetsen van al die bemanningen, die ver weg, op zich zelf aangewezen de ontberingen trotseerden, zonder tot valse heroïek te vervallen. Al lezend denkt men onwillekeurig aan het lied 'Heimatlos' van Freddie Quinn; bij het doornemen van de inhoudsopgave al ontstaat een gevoel van nostalgie, dat in de rest van het boek niet meer verdwijnt.
Tussen de beschrijvingen van de lange reizen van de 'Lisbeth' door belicht Burmester vele gebeurtenissen van belang, alsof zij slechts hàár levensloop bepaalden. Dat is ook het sterke punt van het boek; niet een zakelijke aankondiging van bijvoorbeeld de nieuwe zeemanswetgeving in Duitsland rond 1903, maar het rechtstreeks effect voor de bemanning wordt ons gepresenteerd. Ook niet de kille feiten over de zeegevechten in de Eerste Wereldoorlog, maar de hoop en de angst en de verveling van de tot stilliggen gedoemde schepen op de rede van Iquique in Chili worden duidelijk als zij meeleven met het kruisereskader van Graf Von Spee dat daar opereert. De kolen uit Wales welke door de 'Lisbeth' naar Chili vervoerd werden, vonden deels hun weg naar de bunkers van SMS 'Dresden'. De vernietiging van het eskader van Von Spee bij de Falklandeilanden betekende voor de Duitse handelsschepen dat ze nog jaren lamgelegd waren. Voor de 'Lisbeth' duurde deze periode tot 1920.
Wederom aan de hand van de lotgevallen van de 'Lisbeth' vertelt de schrijver van de problemen rond de wederopbouw van de handel en de scheepvaart van Duitsland na de Eerste Wereldoorlog. Tot 1927 is het schip nog in de vaart geweest. Als een van de laatste zeilende koopvaardijschepen werd ze op 27 augustus 1927 verkocht aan de sloper na een 36-jarige loopbaan. Een zeer aan te bevelen boek uit een goede serie.
J.J.A. Wijn

DETLEFSEN, G.U., Vom Ewer zum Containerschiff. Die Entwicklung der deutschen Küstenmotorschiffe. Herford, Koehler, 1983, 144p.
In het begin van onze eeuw bestond de Duitse kustvaartvloot voornamelijk uit een groot aantal kleine, houten zeilschepen die een zeer beperkt vaargebied hadden. Er bestond een stevige relatie tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland wat betreft de aankoop van nieuwe en gebruikte Hollandse schepen door Duitse schippers. In de twintiger jaren begon de Duitse vloot zich te vernieuwen, maar hij bleef vooralsnog achterlopen bij de Nederlandse. Na 1945, toen Duitsland voor de tweede keer in de twintigste eeuw van de grond af aan moest beginnen, werd de wederopbouw en expansie van de kustvaart door de geallieerde bezettingsmacht tegengehouden. Nadat in de vijftiger jaren de beperkende maatregelen waren opgeheven, ontwikkelde de Duitse kleine handelsvaartvloot zich tot de modernste ter wereld.
Dit zijn in het kort de hoofdlijnen van het boek, dat de bekende Duitse scheepvaart-auteur Gert Uwe Detlefsen eind 1983 publiceerde onder de titel 'Vom Ewer zum Containerschiff'. De ondertitel luidt: 'die Entwicklung der deutschen Küstenmotorschiffe'. Deze zin dekt de inhoud beter dan de, overigens welluidende, titel. Containerschepen zijn er in dit goed verzorgde boek te over te vinden, maar merkwaardig genoeg zoekt men tevergeefs naar een afbeelding van een ever.
Detlefsen behandelt de ontwikkeling van de 'Kümos', de 'Küstenmotorschiffe'. Maar nog meer dan in ons land is die ontwikkeling onverbrekelijk verbonden met de zeilende kustvaart. Tientallen jaren bestond aldaar een tussenvorm van zeilschepen met hulpmotor en motorschepen met hulpzeil. In tegenstelling tot de Nederlandse situatie, waar ruwweg tussen 1924 en 1934 de moderne coaster ontwikkeld werd, bleef in Duitsland tot in de zeventiger jaren een toestand bestaan waarin nieuwe, moderne schepen in de vaart gebracht werden, terwijl oudere en tevens geheel verouderde tonnage, nog steeds dienst bleef doen.
Het eerste deel van Detlefsen's boek is verreweg het zwakste. Bij de behandeling van historische scheepstypen uit de zeiltijd, leunt hij hevig en soms letterlijk op de hedendaagse auteurs Kaiser en Karting, terwijl de type-indeling van Szymanski duidelijk te herkennen is. Een nogal mager hoofdstuk waarbij de – overigens prachtige – foto's erg eenzijdig gekozen zijn. Ik herhaal het, in dit boek is niet één afbeelding van een houten of ijzeren ever te vinden.
Dit deel is echter slechts voorspel. De auteur lijkt beter ingeschoten te raken, wanneer hij de motorisering en de ontwikkeling van de 'Motorsegler' beschrijft. Hierbij moet het een Nederlandse lezer echter wel opvallen dat hij, alhoewel hij de Nederlandse invloeden beschrijft als zeer belangrijk, toch veel meer aandacht besteedt aan de in Duitsland gebouwde schepen dan aan die welke uit ons land kwamen. Dit veroorzaakt een enigszins vertekend beeld, want de incidenteel in Duitsland gebouwde, moderne schepen uit de twintiger en dertiger jaren worden overbelicht, terwijl honderden uit Nederland afkomstige schepen, die voor de Duitse werven als voorbeeld dienden, te weinig uit de verf komen.
De naoorlogse periode beschrijft Detlefsen helder en kompleet. Geïllustreerd met vele foto's toont hij de schaalvergroting, die het gevolg was van technische, ekonomische en politieke ontwikkelingen. Zeer waardevol is het laatste deel van het boek, waarin een alfabetische lijst is opgenomen van kustvaartwerven en hun bouwnummers met betrekking tot de kleine handelsvaart. Goede silhouettekeningen geven tevens een duidelijk beeld van de verschillende scheepstypen. Een register op scheepsnamen kompleteert dit boek. Ondanks de kritische opmerkingen die hier gemaakt zijn, en die waarschijnlijk nooit door een Duitse recensent geschreven zouden worden, is 'Vom Ewer zum Containerschiff' een zeer waardevol boek. Het geeft inzicht in de samenstelling van een vloot die zich, na het midden van de jaren vijftig, veel dynamischer en sneller ontwikkelde en aanpaste dan de Nederlandse. Het is te hopen, dat in ons land ook eens een boek over dit onderwerp verschijnt, dat aanspraak kan maken op dezelfde 'Gründlichkeit', waarmee Detlefsen zijn boek maakte.
F. Loomeijer

FOREEST (†), H.A. van, en R.E.J. WEBER, m.m.v. J.F. VAN DULM en J.A. VAN DER KOOIJ (†), De Vierdaagse Zeeslag 11-14 juni 1666. Amsterdam, Noord-Hollandsche Uitgevers Maatschappij, 1984. (Verhandelingen der K.N.A.W., afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, dl. 126/Werken uitg. door de Commissie voor Zeegeschiedenis XVI) 222 p., krtn., foto's.
Dit boek is bedoeld als een wetenschappelijke '...waardebepaling van De Ruyter's eerste optreden als opperbevelhebber in een grote zeeslag' (p.9). Het is echter veel meer dan dat, namelijk een diepgaand historisch verslag, met vele politieke, technische en biografische details, ondersteund door een hoeveelheid bronnenmateriaal welke meer dan de helft van het totale boek in beslag neemt. De opvatting van de Commissie Zeegeschiedenis, om geen annotaties aan de tekst toe te voegen, omdat die '....tot een boven de eigenlijke beschrijving uitgaande bronnenkritiek zou leiden, welke niet meer in overeenstemming was geweest met de omvang van de verhandeling zelf' (p.9) kan men in theorie billijken. Alleen blijkt deze stelregel in de praktijk van dit boek neer te komen op het in feite totaal ontbreken van een notenapparaat; bovendien valt al lezende op, dat tal van begrippen in de tekst evenmin, althans nauwelijks, worden verklaard of toegelicht. Alleen in bijlage 16 wordt een viertal termen uitgelegd, waarover later, alsmede op een enkele geïsoleerde plek in de tekst (op p. 93: '...vleugels zijn kleine al dan niet ingesneden vlaggen met een wisselend aantal banen'). Voor zover er in de tekst al iets verklaard wordt, is daarin geen systematische aanpak te bespeuren; zo wordt het begrip frontlinie op p. 25 wèl verklaard, maar 'linie van bataille' op p. 67, 106 en elders niet. Behalve verbalisme valt herhaaldelijk het bezigen van marinejargon op ('kanons' p. 22 passim; 'hij ankerde om het tij te stoppen' p. 22, de verklaring volgt pas op p. 26; 'een negen glazen lange strijd' p. 62 enzovoort). Behalve dat het gebruik van marinetaal afstand schept tot een publiek dat niet slechts uit marinemensen bestaat en daarom alleen al is af te raden, wordt misschien wel eens vergeten, dat de marine een vaktaal gebruikt welke zich als elke beroepstaal voortdurend ontwikkelt en dat de gebruiker ervan, niet (meer) marineman zijnde, gemakkelijk in de valkuil van de archaïsmen kan stappen. Een voorbeeld, overigens niet alleen in dit boek, is het gebruik van het begrip *streken* (p. 26 bijv.) bij het aangeven van de kompasrichting, dat bij onze zeemacht al jarenlang in onbruik is geraakt; men spreekt daar – veel duidelijker trouwens – in graden. Los hiervan komt af en toe ook an-

derszins eigenaardig taalgebruik voor: 'Schutgevaart' (p. 65 en elders), '...indien deze *(De Ruyter)* iets menselijks mocht overkomen' (= sneuvelen, p. 73), 'in de Duins' (op de rede van Duins, p. 22), 'Landdiep' ('s Lands Diep, p. 24), 'packet' (paket of postpakket, p. 69), 'opontboden' (ontboden of opgeroepen, p. 85).
Recensent erkent, dat het zeer moeilijk is om een boek waaraan niet minder dan vier schrijvers hebben meegewerkt een uniform en ook consequent taalgebruik te geven. In het voorbericht staat, dat de heer Weber het boek heeft samengesteld, een term waaruit net niet voldoende blijkt hoe en bij wie precies de redactionele eindverantwoordelijkheid van de tekst in zijn geheel ligt. Uit vergelijking van diverse passages kan men afleiden, dat de teksten van de diverse auteurs onaangetast zijn gelaten; het is echter niet met zekerheid te zeggen. Alle hierboven vermelde formele kritiek is noodzakelijk, omdat het niet duidelijk is voor wie dit boek nu eigenlijk is bedoeld. Wél moet erkend worden dat het altijd lastig is om de grens te bepalen van de kennis van de lezer en om te weten welke termen wel en welke niet moeten worden verklaard.
Bezien wij het boek niet langer in formele zin, doch naar de inhoud, dan mag in het algemeen gesteld worden, dat men bij tijd en wijlen kan smullen van het relaas van de slag. De tocht van prins Rupert (p. 22-23) alsmede de verslagen van de tweede (p. 66-73) en vooral dat van de vierde dag (p. 77 e.v.) kostten déze recensent weinig inlevingsvermogen, zó goed wordt wat hem betreft de gang van zaken voorgesteld. De vlot en goed geschreven tekst verraadt telkens weer de grote kennis van het onderwerp bij de auteur(s?). De hieronder opgesomde kanttekeningen moeten dan ook vooral als details worden gezien, welke noch te zamen noch afzonderlijk afbreuk doen aan het gunstig oordeel over het geheel.
Op p. 24 wordt gesproken van het technisch overwicht der Engelse oorlogsschepen. Dat had mogen worden gepreciseerd, aangezien technische factoren van groot belang zijn bij de interpretatie der krachtsverhoudingen tussen vriend en vijand. De onderschriften bij de foto's naar diverse tekeningen van Willem van de Velde zijn stuk voor stuk interessant, aangezien het interpretaties betreft van de auteur(s?) over de afgebeelde gebeurtenissen tijdens de gevechten. Natuurlijk kan men hier af en toe van mening verschillen, bijv. of op plaat 12 nu wel of niet een enfilering wordt getoond en of het schip op plaat 2 al dan niet met tegenwind bij eb naar zee afdrijft. Wat de afbeeldingen in het algemeen betreft, is het jammer dat een aantal tekeningen van Van de Velde, welke uitgebreid in de tekst worden besproken (p. 58 e.v.), niet als illustratie zijn opgenomen. Over hetgene dat wèl wordt afgebeeld, mag zonder terughoudendheid lof worden toegezwaaid voor de zorgvuldig uitgevoerde beeldresearch; in het bijzonder moeten daarbij de details betreffende de ontzettend ingewikkelde vlagvoering worden genoemd. Voor het eerst treffen wij kritiek aan op De Ruyter, wie wordt verweten op het gebied van moderne zeetactiek geen baanbrekende persoonlijkheid te zijn geweest (p. 66). Op p. 67 wordt een verkeerde beslissing van hem t.a.v. de vlagvoering toegelicht. Op p. 75 wordt duidelijk gemaakt, dat De Ruyter Ayscue's aan de grond gelopen en veroverde 'Royal Prince' geheel volgens de hem verstrekte instructie heeft laten verbranden, een niet alleen onder tijdgenoten maar ook onder latere zeehistorici omstreden beslissing. Het is evenwel niet helemaal duidelijk of de auteur van het onderhavige relaas kritisch tegenover deze beslissing staat, aangezien hij het heeft over de *verwondering* (cursief van de auteur) van hunne hoogmogenden over het herhaaldelijk naar de Nederlandse thuishaven slepen van veroverde prijzen door onze kapitale schepen zonder de vijandelijke bodems vernietigd te hebben (!). De opmerking op p. 80, dat De Ruyter na het doorbreken der vijandelijke linie '...geheel volgens de vechtwijze van de oude school' de vijand met overmacht wilde aanvallen en verstrooien met negering van andere, is niet begrijpelijk aangezien de genoemde tactiek altijd een der axioma's van het slagveld is geweest, zowel bij Trafalgar als in Vietnam; isoleer een deel van de vijand en vernietig hem daarna door middel van de plaatselijk verkregen overmacht.
Als algemene kritiek op de inhoud kan worden gesteld, dat, zoals zo vaak in soortgelijke geschiedkundige verhandelingen, te weinig details worden gegeven over de toentertijd in de strijd ter zee gebruikte wapens, hun technische mogelijkheden en beperkingen en de gevolgen daarvan voor de tactiek; in de historische wapenkunde is daar toch inmiddels het een en ander over gepubliceerd. Als voorbeeld de tactische manoeuvre van het enfileren. O zeker, de term is in deze studie niet van de lucht, hij wordt alleen nergens adequaat verklaard. Wat de wereld van de strijd ter zee en het zeilende zeeschip als vechtmachine betreft, licht de auteur even een tipje van de sluier op in zijn relaas over het gevechtsklaar maken van een linieschip op p. 59 alsmede in het bekende, pakkende verhaal van de entering der 'Swiftsure' door de Hollanders. Bij de 'verklaring van enkele termen en afkortingen' in bijlage 16 staat een uitleg van de begrippen kamerstuk en klokswijs stuk, welke zónder bronvermelding zijn ontleend aan een in 1976 gepubliceerde lezing van de recensent over de strijd ter zee ten tijde van Michiel de Ruyter. In de bronnenlijst op p. 108 wordt naar een 'handschriftenverzameling' in het Scheepvaartmuseum verwezen, een weliswaar vleiende doch niet correcte omschrijving van de verspreid gerubriceerde manuscripten in deze belangrijkste maritiem-historische bibliotheek van ons land.
Ondanks alle gemelde kritiek mag de conclusie niet anders zijn dan dat de Vierdaagse Zeeslag een waardevol boek is, met als voornaamste kwaliteit dat veel belangrijks is toegevoegd aan het inmiddels over deze actie gepubliceerde corpus van kennis. De meest importante bijdrage hiertoe vormt de eerder genoemde *beeldresearch* welke zich heeft gericht op een aantal belangrijke schilderijen en tekeningen van Van de Velde. Daarbij mag de assistentie van Commandeur van Dulm MWO ten aanzien van de nautische omstandigheden en de vlagvoering speciaal worden genoemd, hetgeen trouwens ook terecht in het voorbericht is gedaan. Ofschoon beeldresearch inderdaad een '...unieke bron voor de historicus' vormt, zoals de flaptekst juicht, is hij zeker niet '...in dit boek voor het eerst gebruikt'. Het verslag van de vier dagen durende strijd is, het zij herhaald, zeer goed en het is voor de beoefening der zeegeschiedenis van groot belang dat de bijlagen de complete transcripties der artikelbrieven, resoluties, seinboeken en gevechtsinstructies van vriend en vijand vigerend tijdens de Vierdaagse Zeeslag integraal weergeven.
J.-P. Puype

HALPERN, P.G. (ed), The Keyes papers. Selections from the private and official correspondence of Admiral of the Fleet baron Keyes of Zeebrugge. Vol. II, 1919-1938. Londen, Allen & Unwin, 1980 (Navy Records Society, vol. 121), 468 p.
Het is moeilijk aan te geven, wanneer de marineloopbaan van Roger Keyes (vanaf begin 1943 'baron Keyes of Zeebrugge and Dover') eindigde. Zijn laatste actieve plaatsing binnen de marineorganisatie was die van 'Commander-in-Chief, Portsmouth'. Gedurende zijn ambtsperiode als zodanig (eind april 1928-begin juni 1931) werd hij echter bevorderd tot 'Admiral of the Fleet' en: 'Admirals of the Fleet never retire'. Bovendien fungeerde Keyes gedurende de aanvangsfase van de Tweede Wereldoorlog geruime tijd als 'Director of Combined Operations'. Toch mag wel gesteld worden, dat de brieven en andere documenten, gepubliceerd in dit deel, betrekking hebben op de eindperiode van zijn werkelijke marineloopbaan alsmede de zeveneneenhalf jaar die daarop volgden. Laatstgenoemde te karakteriseren als jaren van rust of van non-activiteit valt moeilijk: Keyes begon spoedig, aangemoedigd en geadviseerd door zijn vriend Winston Churchill, met het samenstellen van zijn gedenkschriften en kwam in 1934 in het Lagerhuis als vertegenwoordiger van het district Noord-Portsmouth.
Tussen 1918 en 1929 bekleedde hij twee belangrijke commando's. Kort na de wapenstilstand werd hij belast met het bevel over de slagkruisers van de 'Atlantic Fleet'. Hij legde dit in 1921 neer om vervolgens van november 1921 tot begin 1925 in Whitehall de functie van plaatsvervangend chef-marinestaf te vervullen. Daarna commandeerde hij van juni 1925 tot juni 1928 de 'Mediterranean Fleet'. Aan het einde van díe periode valt de tragi-komische, echter beslist meer tragische dan komische, episode van de 'Royal Oak Courts Martial'. Deze heeft Keyes' reputatie geen goed gedaan en kan ertoe hebben bijgedragen dat hem een benoeming tot 'First Sea Lord' ontging, bepaald niet alleen tot zijn eigen teleurstelling. Voor Keyes betekende dit niet in de laatste plaats een ontgoocheling omdat hem min of meer in het vooruitzicht was gesteld dat hij na het commando te Portsmouth te hebben gevoerd met de hoogste militaire functie bij de 'Admiralty' zou worden bekleed. Overigens is de veronderstelling van Halpern zeer plausibel dat de belangrijkste reden waarom Keyes deze bekroning van zijn loopbaan ontging daarin was gelegen dat de 'zittende' 'First Sea Lord', admiraal Madden, meende dat Keyes 'would not acquiesce in Government decisions he disapproved of, and would instead resign and carry the Board with him'. Hierin had Madden vermoedelijk gelijk. Niemand minder dan Roskill heeft echter over Field, de man die in Keyes' plaats gekozen werd als opvolger voor Madden, geschreven: 'his régime saw the nadir of the navy's spiritual and material fortunes during the interlude between the two world wars'.
Sympathiek doet aan dat Keyes, terwijl de nasmaak van deze bittere pil bij hem nog lang niet verdwenen kon zijn, zich zeer heeft ingespannen om genoegdoening te krijgen voor zijn oude vriend schout-bij-nacht Wilfred Tomkinson. Deze kreeg na de muiterij bij Invergordon in september 1931 de rol van voornaamste zondebok toebedeeld, hetgeen door vrijwel iedereen behalve de zittende leden van de 'Board of Admiralty' als onrechtvaardig is beschouwd. Men vindt in dit boek meer waardoor men van Keyes

een sympathieke indruk krijgt, zo bij voorbeeld zijn correspondentie met de vroegere Oostenrijkse schout-bij-nacht Heyssler. Als één van zijn zwakke punten wordt in de literatuur vaak vermeld een zeker gebrek aan intellectuele capaciteiten. Het is interessant om te zien dat hij zich daar kennelijk zelf zeer wel van bewust was. Zo schreef hij in 1926 aan Beatty: "As you know I am very inarticulate".
Naar men weet, is in de jaren '20 binnen de Britse marine fel gedebatteerd over de mérites van het beleid dat door de betrokken vlagofficieren van de "Royal Navy" gevoerd is bij diverse belangrijke acties tijdens de Eerste Wereldoorlog. De hier gepubliceerde papieren bevatten ter zake interessante gegevens – ook betreffende de "Jutland controversy", hoewel Keyes aan de zeeslag in kwestie geen deel heeft genomen. Enig verband met de Nederlandse krijgsgeschiedenis heeft een, door Halpern gedeeltelijk weergegeven, memorandum betreffende een in augustus 1925 gehouden oefening (naar uit opmerkingen van Roskill in het eerste deel van zijn 'Naval Policy between the Wars' kan worden geconcludeerd een uiterst zeldzaam stuk). Eén van de veronderstellingen waarop deze oefening gebaseerd was is dat de Japanners een basis hadden gevestigd "in the Dutch territory south of Singapore". Curieus is een verslag betreffende twee ontmoetingen tussen Mussolini en Keyes waarbij duidelijk het een en ander aan de regie ontbrak. Uiteraard treft men het nodige aan betreffende de controverse tussen de "Royal Navy" en de "Royal Air Force" over de "Fleet Air Arm", welke controverse althans enigszins is afgezwakt door het in 1924 door Keyes en diens zwager Trenchard opgestelde 'verdrag'.
Voor mij vormt één van de aantrekkelijke kanten van deze publicatie de mengeling van zulk materiaal en stukken betreffende tamelijk triviale onderwerpen als het schilderen van Keyes' kajuit op de 'Lion', representatietoelagen en een nieuwe zonnetent voor de 'Queen Elizabeth' (Keyes' vlaggeschip toen hij de Middellandsezeevloot commandeerde: de slagkruisers commandeerde hij eerst vanaf de 'Lion', later vanaf de 'Hood'). Juist door die mengeling krijgt men een goede indruk van het bestaan van een vlagofficier in vredestijd.
Bewerking en verzorging zijn van de hoge kwaliteit die men bij uitgaven van de "Navy Records Society" gewend is.
Ph.M. Bosscher

HARLAND, J., M.MEYERS, Seamanship in the age of sail. An account of the shiphandling of the sailing man-of-war 1600-1860, based on contemporary sources. Londen, Conway Maritime, 1984, 320 p.
Wie dit boek ter hand neemt, wordt verondersteld enige technische basiskennis over de tuigage van een groot vierkant getuigd zeilschip te bezitten en wat meer Engels te kennen dan wat men op school leert. En zelfs dan zal een Engels-Nederlands verklarend woordenboek over zeemanstermen nog goede diensten bewijzen. De titel van het boek is duidelijk genoeg en dekt geheel de lading, en zelfs meer. Behalve dat zowat alle tuigonderdelen van een vierkant getuigd driemastoorlogsschip worden genoemd en besproken – in detail –, wordt ook nog beschreven hoe men er mee moet omgaan. Zeemanschap vormt inderdaad het belangrijkste deel van het werk en men kan wel stellen dat dit ook een handboek is om te leren hoe met driemasters gezeild wordt en wat er allemaal aan boord gebeurt, hoe het schip zich gedraagt, welke bevelen er gegeven worden, hoe de bemanning georganiseerd is. De auteur schijnt wel een talenknobbel te hebben, want hij heeft zijn studie geschreven aan de hand van eigentijdse gegevens uit onder meer Franstalige, Duitse, Zweedse, Deense en Nederlandstalige werken. In de loop van de verhandeling haalt hij dan ook regelmatig vergelijkende anderstalige benamingen van onderdelen of handelingen aan, in één van de voor hem vreemde talen of in meerdere. Doorgaans gebeurt dit om de Engelse term te verduidelijken of te verklaren en eveneens om de ethymologie te verklaren. Natuurlijk lukt dit niet altijd, maar dat wordt dan ook ronduit bekend. Bij iedere stelling vermeldt hij steeds de naam van de auteur en de bladzijde van het boek, waar het gegeven vandaan komt, zodat voetnoten vermeden werden. Maar de auteurs en hun werken zijn uiteraard in de bibliografie opgenomen. Het feit dat de auteur zich niet tot één gebied beperkt heeft en dus niet enkel uit Engelse bronnen geput heeft, garandeert een brede kijk op het onderwerp, wat bijvoorbeeld niet het geval was met het werk van James Lees 'The masting and rigging of English ships of war, 1625-1860' (Londen 1979).
Dit boek wordt door de auteur als een aanvulling op bovengenoemd werk beschouwd, hoewel er vanzelfsprekend nogal wat overlappingen zijn. Alleen gaat John Harland veel dieper op de materie in. Daarbij wordt de uitstekend geschreven en zeer vlot lezende tekst op bijzonder knappe wijze 'gestaagd' door de illustrator, die een meer dan terloopse vermelding verdient. Mark Myers is schilder-om-den-brode, maar hij heeft een bijzonder goed oog voor de technische kant van zijn onderwerp. Dat blijkt ook uit zijn schilderijen, waarvan er één is afgebeeld op de stofwikkel van het boek. Het is een voorbeeld van de zeer illustratieve, bijna fotografische, maar vlotte wijze van schilderen die in de Verenigde Staten erg veel liefhebbers telt. Uit dit éne voorbeeld valt duidelijk af te leiden, dat de illustrator weet hoe een schip in elkaar zit. Bovendien heeft hij als bootsman en tuiger ervaring opgedaan op levensgrote varende replica's van oude schepen als de 'Nonsuch' en de 'Golden Hind'. Dit stelde hem als geen andere in staat dit boek met zo'n 350 lijntekeningen te illustreren, die uitmunten door hun duidelijkheid. Bovendien is de tekst nog verlucht door een groot aantal goed gekozen en zeer verhelderende foto's van schilderijen, gravures en eigentijdse foto's, waardoor nog eens onderstreept wordt welke waarde iconografie heeft voor de geschiedschrijving. Daarnaast geven zijn tekeningen zowel de samenstelling als het gebruik van de tuigonderdelen weer. De samenwerking van de schrijver en de tekenaar laat verwachten, dat dit boek als een standaardwerk beschouwd zal worden.
Wellicht zal het anderstalige lezers niet opvallen, maar het inlassen van Nederlandstalige vaktermen en uitrdrukkingen vormt een schoonheidsvlek, vooral dan in verband met de schrijfwijze. De Franse, Duitse, Deense en Zweedse uitdrukkingen zijn vlekkeloos ingevuld, maar dat is niet het geval met de Nederlandse. Vermoedelijk is één van de redenen te vinden in de ouderwetse schrijfwijze van de woorden in 19de-eeuwse werken als die van Mossel, maar dit had mits een kleine controle door een hedendaagse Nederlandstalige wel ondervangen kunnen worden.
De inhoud van het boek is verdeeld over 22 hoofdstukken: 1) enkele woorden en uitdrukkingen in gebruik bij het varen met grote schepen; 2) masten, tuigen en zeilen; 3) ontwikkeling van het zeilplan 1580-1900; 4) enkele theoretische principes m.b.t. varen; 5) de zeilen afzonderlijk bekeken; 6) organisatie van de bemanning; 7) vastmaken, losmaken en bergen van zeilen; 8) onderzeil gaan en zeil minderen op zee; 9) reven; 10) lijzeilen; 11) sturen; 12) overstag gaan, halzen, bakzeil halen; 13) opkruisen van een getijwater; 14) slepen en verhalen; 15) storm; 16) buien; 17) bijliggen; 18) voor anker gaan; 19) het verplaatsen van zware lasten; 10) boten strijken en aan boord nemen; 21) man overboord; 22) ongevallen.
In deze hoofdstukken komen nog talrijke andere facetten ter sprake en steeds behandelt hij het onderwerp ten gronde.
Het werk sluit met een bibliografie van bijna 300 werken, die op zichzelf al een interessante bron van gegevens over zeemanschap en tuigage voorstelt. Er is eveneens een index voor handen.
J. van Beijlen

KLUDAS, A., Rickmers. 150 Jahre Schiffbau und Schiffahrt 1834-1984. Herford, Koehler, 1984, 128 blz., ill.
De bekende maritieme uitgeverij Koehler heeft na een reeks succesvolle semi-populaire boeken over de Hamburg-Amerika Lijn, de Norddeutscher Lloyd, DDG Hansa, Laeisz en Blohm + Voss het 150-jarig bestaan van de Bremerhavense scheepswerf en rederij Rickmers aangegrepen om een soortgelijk werk aan deze unieke onderneming te wijden. (Rickmers zelf werkte overigens actief mee, en tot op zekere hoogte is hier, vooral voor de latere periode, wel sprake van een jubileumboek.). Het is mij niet bekend, waarom Koehler niet Witthöft of Prager met dit project belastte, maar Arnold Kludas, wiens forte veeleer de technologische ontwikkeling van het schip is. Dit boek heeft dan ook een iets 'lichtere' tekst dan de eerder genoemde bedrijfshistories, maar desondanks wordt de algemene lezer een aantrekkelijk overzicht geboden van de ontwikkeling van dit opmerkelijke bedrijf. Daar het verhaal tot 1984 is voortgezet, bevat het uiteraard ook diverse tot nu toe niet gemakkelijk toegankelijke gegevens, maar voor de eerste honderd jaar van Rickmers kan men nog steeds met vrucht het herdenkingsboek uit 1934 raadplegen (het is nog wel antiquarisch te verkrijgen, maar helaas alleen tegen onacceptabele prijzen).
Het bijzondere van Rickmers is, dat de firma, in 1834 als scheepswerf te Bremerhaven opgericht, zich vanaf 1848 tevens en in toenemende mate op het rederijbedrijf wierp (de vergelijking met Cornelis Smit van Alblasserdam werpt zich sterk op), en dat deze combinatie van functies niet met de overgang van zeil naar stoom ophield; zij bestaat nu nog na de verwarring van beide oorlogen en alle meer recente ontwikkelingen. Opmerkelijk is wel, dat Rickmers – met Laesz – tot de laatste grote zeilvaartrederijen ter wereld behoorde. In 1905 leverde de werf het tot dan toe grootste in Duitsland gebouwde volschip (de vijfmaster 'R.C. Rickmers') voor eigen rekening af, drie jaar later volgde het bekende Belgische schoolschip 'L'Avenir'. De combinatie scheepswerf–rederij was echter niet alles: Rickmers nam in 1872 de rijsthandel (voornamelijk uit Burma) ter hand, en werd spoedig de grootste importeur (meest op eigen schepen) en peller van Duitsland. In 1889 werd de firmanaam gewijzigd in: Rickmers Reismühlen, Rhederei

und Schiffbau AG, Bremen. Verdere schaalvergroting en sterke concurrentie vanuit Hamburg leidden ertoe, dat de rijsthandel in 1901 werd opgegeven werd. Sindsdien lag in Oost-Azië het zwaartepunt van Rickmers' rederijbedrijf.
Zoals tegenwoordig gebruikelijk bevat Kludas' boek ook enige verwijzigingen naar de sociale aspecten van Rickmers' werf en rederij. In aparte 'hokken' worden korte uittreksels uit journalen en andere bronnen geboden, maar deze vormen geen aaneengesloten verhaal en vertonen ook geen systematische aanpak. Kludas heeft, helaas, ook verzuimd één van de meest interessante ego-documenten uit de laat-negentiende eeuwse zeilvaart te gebruiken: Eugenie Rosenberger's '*Auf grosser Fahrt*'; zij was de vrouw van een Rickmers kapitein en geeft in haar boek een verslag van een aantal zeereizen kriskras over de wereld, op zo'n wijze dat het de vergelijking met Metzelaar's klassieke 'Europa Ahoy' best kan doorstaan.
Al met al is dit boek geen slechte koop. Het verschaft veel informatie en een in grote trekken gevat, duidelijk overzicht van de belangrijkste historische zwaartepunten van Rickmers. Het is bovendien rijk geïllustreerd en niet alleen met schepen. Maar voor de lezer die het 'waarom?' van alles wil weten, en vooral ook in de financiële en strategische kanten van het bedrijf geïnteresseerd is, blijven veel vraagtekens onbeantwoord.
F.J.A. Broeze

KOP, H.J.E. van der, Vliegkampschepen. Geschiedenis en ontwikkeling van het vliegkampschip. Hr.Ms. Karel Doorman in de Koninklijke Marine. Bussum, De Boer Maritiem, (1982), 192 p.
'She is both bird and barque. She is a new thing'. Aldus de Amerikaan Max Miller in zijn aardige boekje 'Daybreak for our carrier'. Daarmee is op wel heel pregnante wijze onder woorden gebracht, waarom juist het vliegkampschip een uniek scheepstype mag worden genoemd. Het is ook een scheepstype dat, alhoewel het nog maar betrekkelijk korte tijd bestaat, reeds een rol van primaire betekenis heeft gespeeld in de maritieme krijgsgeschiedenis. Daarom is het eigenlijk merkwaardig dat het nu te bespreken boek het eerste is dat een Nederlands auteur aan het onderwerp in kwestie heeft gewijd.
Hoofdstuk I behandelt de genesis van het maritieme luchtwapen en de eerste experimenten met min of meer geïmproviseerde vliegkampschepen, tot het einde van de Eerste Wereldoorlog. Daarna volgt een hoofdstuk over de ontwikkeling van het vliegkampschip en het boordvliegtuig gedurende het interbellum. In het derde hoofdstuk vindt men de belangrijkste acties beschreven, waaraan tijdens de Tweede Wereldoorlog vliegkampschepen hebben deelgenomen, alsmede het een en ander over wat de belligerenten toen hebben gedaan om hun bestand aan 'carriers' uit te breiden. Het laatste hoofdstuk van wat men het algemene gedeelte zou kunnen noemen heeft als thema technische ontwikkelingen na 1945; daar komen onder meer aan de orde de invoering van straalvliegtuigen en helicopters, alsmede de introductie van de stoomkatapult en het hoekdek.
De twee hoofdstukken die daarna komen hebben betrekking op het vliegkampschip bij de Koninklijke marine. Hoofdstuk V begint met een interessante beschouwing over de situatie bij het Nederlandse marineluchtwapen vóór de Tweede Wereldoorlog. Daarna wordt beschreven hoe Nederlandse marinevliegers tijdens die oorlog opereerden vanaf Britse vliegkampschepen en tenslotte komt het relaas van de lotgevallen van de eerste en de tweede 'Karel Doorman'. Het zesde hoofdstuk is een verzameling persoonlijke reminiscenties aan diverse fasen van het 'carriertijdperk' bij de Koninklijke marine. Als toegift komt dan nog een bijdrage betreffende de Falklandcrisis. In dat stuk – dat evenals de rest van het boek voortreffelijk is geïllustreerd – beperkt de auteur zich niet tot een beschrijving maar geeft hij aan het einde ook een waardevolle aanzet tot een analyse voor wat betreft de maritiem-taktische aspecten.
Ik heb het gevoel dat dit vlot geschreven boek mij veel geleerd heeft. Zulks schrijf ik vooral daaraan toe dat de auteur eensdeels een goed gebruik heeft gemaakt van zijn praktijkervaring 'vanaf' vliegkampschepen – waarom ook daarvoor de aanduiding 'uniek' op haar plaats is verklap ik op dit ogenblik liever niet – anderdeels zijn 'historisch huiswerk' consciëntieus heeft gedaan. Weinig fraai vind ik het in de tekst gebruiken van afkortingen als 'VADM' voor 'vice-admiraal'; het spaart bovendien geen ruimte wanneer men daarbij de afkorting in een voetnoot verklaart, zoals op diverse plaatsen gebeurt! Van der Kop is abuis, wanneer hij meent dat de 'Furious' in het oorspronkelijke ontwerp 45 cm-kanons (meervoud) op de bak waren toegedacht. Hier en daar komen storende spelfouten voor ('Devestator' in plaats van 'Devastator'). Niettegenstaande deze kleine onvolkomenheden wil ik 'Vliegkampschepen' graag warm aanbevelen.
Ph.M. Bosscher

KORTE, J.P. de, De jaarlijkse financiële verantwoording in de Verenigde Oostindische Compagnie. Leiden, Nijhoff, 1984 (Werken uitgegeven door de Vereeniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief, nr 17), 109 p., 14 bijlagen.
De auteur heeft, negentig jaar nadat G.C. de Klerk de Reus zijn 'Geschichtlicher Ueberblick der administrativen, rechlichen und finanziellen Entwicklung der niederländischen-ostindischen Kompagnie' deed verschijnen, een financiële geschiedenis van de Verenigde Oost-indische Compagnie (VOC) gepubliceerd. In vijf hoofdstukken wordt de financiële ontwikkeling van de VOC geschetst; in die hoofdstukken zijn 51 tabellen opgenomen, gebaseerd op gegevens in de 14 bijlagen van het boek.
In het eerste hoofdstuk behandelt De Korte de ontwikkelingen, die hebben geleid tot de oprichting van de 'maatschappij' in 1602. Tevens wordt de organisatie behandeld, die in zekere zin een weerspiegeling was van het gedecentraliseerde regeringssysteem van de toenmalige Nederlandse republiek. In zes steden waren Kamers opgericht, waar men voor elk willekeurig bedrag kon participeren in de VOC. De bewindhebbers, bij wie de leiding van deze Kamers berustte, kozen zeventien personen, die belast waren met de algemene leiding van de VOC. Nadat deze 'Heren Zeventien' de omvang van de uit te zenden vloot en van de daarin te vervoeren vracht hadden bepaald, werd de retourvracht aan de hand van het bij de Kamers ingeschreven kapitaal over deze verdeeld, waarna de bewindhebbers over de hun toegewezen koopmanschappen konden beschikken. Ook de schepen werden door de Kamers gebouwd en beheerd. Aangezien de beginjaren voor de VOC moeilijk en vol risico's waren, werden de bewindhebbers ontheven van de verplichting om na tien jaar rekening en verantwoording af te leggen aan de participanten. De auteur behandelt de moeilijkheden bij de afrekening en de aanwijzing van hoofdparticipanten om de belangen van de participanten te behartigen; deze laatsten hebben echter nimmer rekening en verantwoording ontvangen.
In het tweede hoofdstuk wijst de auteur erop, dat van de 17e-eeuwse VOC-boekhouding slechts bewaard zijn gebleven: het journaal en grootboek van de Kamer Amsterdam over de jaren 1602-1 mei 1608, die van de Kamer Zeeland uit 1602-1606 en 1606-1607 en de equipageboeken over de jaren 1614-1628. Vanaf 1642 zijn de generale staten, voor het opmaken waarvan de boekhouders van de Kamers jaarlijks naar Amsterdam kwamen, en de balansen bewaard gebleven. Van Dam heeft in het Eerste Boek van zijn 'Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie' (deel I, pp. 351-364, van de door C.W.Th. van Boetzelaer en F.W. Stapel verzorgde uitgave van dit werk) enkele gegevens uit de periode 1638-1641 vermeld. Hierdoor kon De Korte in bijlage 1 van zijn boek, vanaf 1638 gedeeltelijk en vanaf 1642 volledig, een overzicht geven van de activa en passiva van de VOC in Nederland, alsmede van de verhandelde goederen, de equipagekosten en het uitgekeerde dividend. Opgemerkt zij, dat onder de equipagekosten praktisch alle uitgaven, ook het overgrote deel van de interestbetalingen, vielen.
In het derde hoofdstuk wordt het bedrijf van de VOC in Azië behandeld. De auteur behandelt uitvoerig de opbouw daarvan in de 17e eeuw. Men stond voor de keus om de gewenste commerciële resultaten te verkrijgen door slechts incidenteel gebruik te maken van machtsmiddelen of 'door de organisatie van een machtspositie de voorwaarden voor een bloeiend bedrijf' te scheppen (p. 27). Mede onder invloed van Coen werd tot het laatste besloten. Deze politiek is consequent tot 1684 gevolgd. Het is jammer, dat De Korte hier niet aangeeft, dat in dát jaar werd besloten om niet langer speciaal voor de oorlog uitgeruste schepen naar Azië te zenden. Een territoriale expansie op Java en Ceylon, 'die gepaard ging met explosieve groei van uitgaven' (F.S. Gaastra, De geschiedenis van de VOC. Haarlem, 1982, p. 53), was echter niet meer te stuiten. Uiteraard is een analyse van de uitgaven in verband met deze beleidsverandering, met wellicht interessante resultaten, in een financiele verantwoording niet op zijn plaats. Wél wijst de auteur erop, dat tot 1692 de jaargemiddelden zowel van de lasten als van de winsten geleidelijk toenamen en dat er steeds een winstsaldo was. Ná 1692 stegen de lasten aanmerkelijk en daalden de winsten. De Negenjarige oorlog (1688-97) maakte het nodig om extra oorlogsmaterieel, soldaten en zeelieden uit Nederland te zenden en ik geloof, dat het niet toevallig is, dat na 1692 de kosten sterk stegen. In dat jaar werd de Franse vloot door de gecombineerde Engels-Nederlandse vloot bij La Hogue verslagen. De Fransen legden zich daarna veel meer op de handelsoorlog toe. De Korte wijst er dan ook op, dat de Franse oorlogsschepen een bedreiging gingen vormen. Naar aanleiding hiervan wil ik er op wijzen, dat de VOC in die periode was gedwongen extra uitgaven te doen, omdat na 1684 geen speciaal ten oorlog uitgeruste schepen naar Azië waren gezonden.
De Korte wijst ook op de kritiek, die eind 17e eeuw ontstond op de jaarlijkse financiële verantwoording van de Hoge Regering in Batavia. Waren de kantoren nalatig in het opsturen van

de bescheiden naar Batavia, ook hoge ambtenaren dáár hadden er belang bij, dat men in patria van bepaalde zaken onkundig bleef. Ook door de grote afstand tussen de kantoren en het hoofdkantoor in Batavia en door het enkele malen vergaan van schepen mislukten de pogingen om tot een geconsolideerde jaarbalans van het Aziatische bedrijf te komen. Aan de andere kant blijkt uit de journaalboeken die, op een enkele uitzondering na, vanaf 1700 aanwezig zijn en de grootboeken, die vanaf 1759 tot 1796 bewaard zijn gebleven, dat voldoende gegevens de Heren XVII bereikten om een redelijk inzicht in de gang van zaken in Azië te verkrijgen. Uit de bijlagen 4 t/m 11 krijgen wij althans een goed beeld daarvan voor de periode 1627-1790. De auteur verduidelijkt hierbij ook de moeilijkheden, die ontstonden als gevolg van het gebruik in het Aziatische bedrijf van vele uiteenlopende valuta's.

In het vierde hoofdstuk wordt de gang van zaken in Nederland tot 1780 besproken. Hier wordt nader ingegaan op de equipagekosten. Ook de zogenaamde meerdere kosten, de diversen, die overigens van weinig belang waren, zijn vermeld. De rubriceringen van de diverse Kamers stemden niet altijd met elkaar overeen. Zo is voor de Kamer Amsterdam blijkens bijlage 12 de post 'interest' op meerdere kosten geboekt. Voor de Compagnie als geheel is volgens bijlage 13 de interest onder equipagekosten opgenomen. Uit bijlage 13 en tabel 40 blijkt duidelijk, dat tot 1760 de verhouding tussen de waarde van de in Nederland verhandelde goederen en de totale kosten hier te lande voor de Compagnie steeds nadeliger werd. Na 1760 vond enig herstel plaats.

De Korte wijst er terecht op, dat de berekeningen van bewindhebber C. van der Oudermeulen onjuist waren; deze schreef in 1785, dat de gemiddelde bruto handelswinst per jaar – de waarde van de goederen, verhandeld in Nederland, gedeeld door de waarde van deze goederen bij vertrek uit de Oost – van 304% in de periode 1695/98 gestegen was tot 341% in de periode 1775/78. Van der Oudermeulen had namelijk de balansvoorraden van die jaren in hun geheel in zijn berekeningen opgenomen. Men dient echter slechts de beginvoorraad op te nemen onder aftrek van de eindvoorraad van de betreffende periode. Na het aanbrengen van deze en nog enkele kleinere correcties komt de auteur uit op een handelswinst van 219% voor de jaren 1695/98 en van 171½% voor de periode 1775/78.

In het vijfde hoofdstuk komen de jaren 1780-96 aan de orde. Duidelijk blijkt, dat de verminderde opbrengsten, gevolg van de grotere concurrentie van de Engelsen na de Vierde Engelse oorlog, de stijgende kosten niet meer konden dekken, hetgeen de ondergang van de VOC heeft veroorzaakt. Met dit zeer grondige werk, waarmee de accountant De Korte kort nadat hij zich in 1968 uit zijn praktijk had teruggetrokken, is begonnen, heeft de auteur, met grote historische belangstelling, de economisch-historische literatuur verrijkt met een financieel-economisch inzicht in het reilen en zeilen van de VOC, dat voldoet aan de huidige wetenschappelijke eisen.

F. Snapper

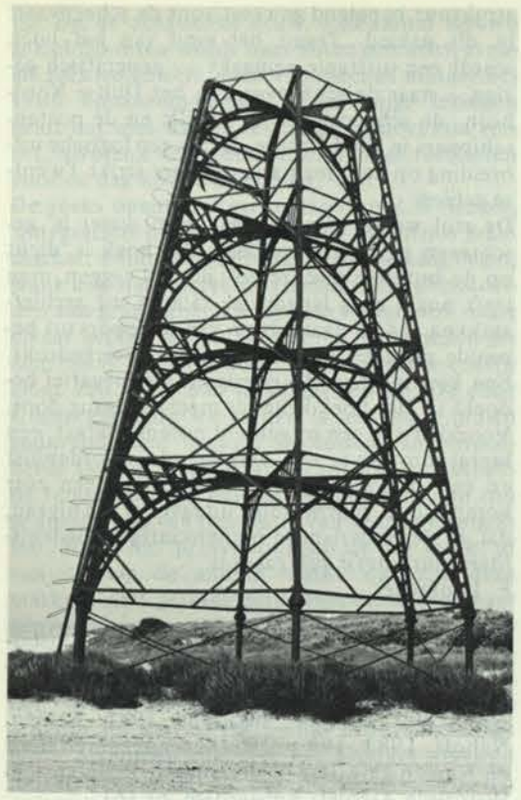
MÜLLER, H. -O., Die Leuchtfeuer von Cuxhaven und Neuwerk. Herford, Koehler, 1984, 108 p.

Het handzame A5-formaat van dit aardige boekje, de harde kaft met twee fraai afgebeelde vuurtorens, de vele plaatjes, maar vooral het merkwaardige grote lettertype wekken de indruk van een educatief werkje voor de jeugd in de trant zoals we dat van Engelse zijde gewend zijn. Bij nadere bestudering blijkt evenwel, dat inhoud en niveau daar ver bovenuit gaan. Het is in menig opzicht een zeer lezenswaardige studie over de historie van de bebakening van de Elbe-monding, de toegang tot de uit een oogpunt van navigatie zeer moeilijk bereikbare wereldhaven Hamburg (vooral voor de zeilvaart van weleer!). Ook beperkt de inhoud zich niet tot de twee genoemde vuurtorens, maar er wordt een overzicht gegeven vanaf de eerste landmerken en zeetonnen via de kolenvuren naar de moderne kustverlichting daar ter plaatse.

Mede door de literatuuropgave is het een interessante aanvulling op de reeds eerder gepubliceerde historische gegevens over de bebakening en kustverlichting van de Nederlandse en Duitse Noordzeekust. Immers, vooral voor onze kooplieden en reders is de beveiliging van het gehele traject vanaf Oostende via de Wadden en de Duitse Bocht verder oostwaarts een zorg van belang geweest. Menigmaal is dan ook onzerzijds bij de Duitsers en Denen aangedrongen op een betere bebakening van de toegangswegen naar Bremen, Hamburg en de Deense havens.

Neuwerk is een vóór de Elbe-monding gelegen eiland en het is dus begrijpelijk dat hierop van oudsher landmerken en vuren zijn opgericht, begin 19de eeuw gevolgd door een 'echte' vuurtoren. De vuurtoren van Cuxhaven was in 1805 daaraan voorafgegeaan.

Voor diegenen die in ruimer verband de historie van de bebakening en de kustverlichting van de Duitse Bocht erbij willen betrekken, inclusief de route langs de Wadden, is de studie over



Zeekaap op Rottumeroog, 1883

de Sylter Leuchtfeuer van de hand van Rolf Spreckelsen (Sylter Verlag, 1968) zeer aan te bevelen. De chronologische gegevens en de literatuurverwijzingen zijn daarin nog uitvoeriger vermeld, alsmede de technische bijzonderheden betreffende de hoogte, lichtsterkte en het karakter van de toenmalige kustlichten in dat gebied.

Merkwaardig is, dat de in dergelijke studies afgebeelde landmerken of kapen uitsluitend in hout waren uitgevoerd terwijl bij ons in de tweede helft van de vorige eeuw de houten kapen door gietijzeren zijn vervangen. Helaas zijn er daarvan nog slechts twee over: die bij Oosterend op Texel (1855) en die op Rottumeroog (1883). Het behoud van de eerste is veilig gesteld door de plaatselijke overheid, maar juist op dit ogenblik is een actie gaande om de uit een oogpunt van de 'industriële archeologie' zeer belangwekkende kaap op Rottumeroog te redden van de schroothoop. Het is één van de beide kapen die als geleidelijn voor de vaart naar Emden en Delfzijl hebben gefungeerd, namelijk de grootste, de zgn. Emder Kaap. De reeds eerder opgeruimde kleinere was de zgn. Groninger Kaap en deze bijnamen getuigen van het feit dat de kosten 'bilateraal' werden gedragen. Van onze kant is trouwens nog in de vorige eeuw bijgedragen in de brandstofkosten van de vuurtoren op Borkum, het aan de overkant van de Eemsmonding gelegen eiland.

Ten slotte vermelden we zijdelings nog een ander getuigenis van de betrokkenheid van de Duitse bij de Nederlandse historie van de kustverlichting in het besproken gebied: de gietijzeren vuurtorens van Hörnum, Amrum, Pellworm, Westerheversand, Büsum en Borkum zijn alle gemaakt door de Isselburger Hütte aan de hand van de betreffende know-how van onze Deventer ijzergieterij Nering Bögel, welke familie gedurende ruim een eeuw ook het beheer heeft gevoerd over de Isselburger Hütte. Een bijzonderheid die pas enkele jaren geleden aan het licht is gekomen en waarover tot dusver nog niet is gepubliceerd.

H. van Suchtelen

SCHUTTEN, G.J., Varen waar geen water is. Reconstructie van een verdwenen wereld. Geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300-1930. Hengelo, Broekhuis, 1981, 276 p.

Een natuurkundige op het pad van de maritieme geschiedenis. Dat is de heer G.J. Schutten, wetenschappelijk medewerker aan de VU te Amsterdam en auteur van het hier besproken boek.

Schutten begon zo'n twintig jaar geleden met het verzamelen van gegevens over de geschiedenis van de streek, waaruit hij afkomstig is; geboren in de gemeente Wierden maakte hij een begin met het optekenen van herinnneringen van oud-schippers. Dezen waren ook werkelijk oud, want de scheepvaart op de riviertjes als de Berkel, Schipbeek, Regge, Lolee, Oude IJssel en Vecht behoorden toen ook al tientallen jaren tot het verleden.

Het beeld dat uit deze interviews gevormd werd, was echter niet volledig. De herinnering van de informanten ging terug naar de tweede helft van de negentiende eeuw en toen was de scheepvaart in het bewuste gebied al over zijn hoogtepunt heen. Schutten dook in de archieven en bracht een indrukwekkende hoeveelheid informatie boven water. Dit materiaal kombineerde hij met de uit de gesprekken verkregen gegevens.

De titel 'Varen waar geen water is', ontleende de auteur aan een tekst in een jaarboekje van de provincie Overijssel over het jaar 1838, waarin werd geklaagd over de abominabele toestanden

waaronder schippers aldaar hun werk moesten verrichten. Overijssel is namelijk rijk aan kleine riviertjes, maar de bevaarbaarheid daarvan was zeer gering. Door lage waterstanden was scheepvaart in de zomer vrijwel onmogelijk. In de winter was er water genoeg. Soms teveel. Buiten hun oevers getreden beken leverden ook weer de nodige problemen op. Een belangrijk onderdeel van het boek is dan ook de beschrijving van de waterloopkundige situatie in dit gebied. Het is een verslag van moeizaam plannen maken en zeer langzame verbeteringen.
Het meest tot de verbeelding spreekt het zogenaamde 'dammen'. Wanneer de waterstand te gering was om te varen, legden de schippers een dammetje in de betreffende beek. Wanneer men stroomopwaarts moest, werd zolang gewacht tot de rivier op voldoende diepte gekomen was. Voer men stroomafwaarts, dan stak men de dam door en liet zich, bijsturend met de vaarboom, meevoeren door de felle stroom totdat men weer aan de grond liep. Letterlijk: varen waar geen water is.
Het spreekt vanzelf, dat de schepen waarmee deze vaart, voornamelijk op de Regge, bedreven werd, niet groot konden zijn. Gemiddeld werd per schip op deze manier 6 ton lading vervoerd. In de bloeiperiode van de Overijsselse scheepvaart ten oosten van de IJssel voeren op de Regge alleen al circa 160 schepen van het type zomp. Op de Berkel telde Schutten 70 schepen, terwijl datzelfde aantal gold voor de Vecht. In Vriezenveen was toen een 50-tal schippers ingeschreven. In het schipperscentrum Enter ongeveer 120. Deze aantallen gelden voor de jaren 1800-1830.
Schutten's boek heeft voor de schepen-liefhebbers een speciale waarde door de rekonstrukties van de verschillende scheepstypen, die dit gebied bevoeren. Uit de weinige foto's, die van deze kleine schepen gemaakt zijn, uit gesprekken met oud-schippers en historische dokumenten, heeft de auteur gedetailleerde konstruktietekeningen gemaakt van vijf zomp-typen. Met groot gevoel voor detail zijn deze zodanig uitgevoerd, dat een modelbouwer zo aan de slag kan. Maar niet alleen de schepen komen op deze manier aan bod. In het boek zijn vele en duidelijke kaarten en tekeningen van sluizen en bruggen te vinden.
Schutten heeft zijn onderwerp, de scheepvaart, niet in de lucht laten hangen. Hij begint met een informatief hoofdstuk over de struktuur van de Twentse samenleving en een korte geschiedenis daarvan. De argrarische achtergrond, de huisnijverheid en de daaruit voortgekomen textielindustrie zijn immers samen met de infrastruktuur bepalend geweest voor de scheepvaart in dit gebied. Tegen het eind van het boek wordt een uitstapje gemaakt – geografisch gezien – naar de scheepvaart in het Duitse Nordhorn, de scheepsbouw in Zwolle en de pottenschippers in Zuid-Drente. Het is een logische uitbreiding op de informatie over het strikt Twentse gebied.
De stijl waarin 'Varen waar geen water is' geschreven is, is zeer leesbaar. Het boek is 'dicht op de bronnen geschreven'; dat wil zeggen, men treft nogal eens langdurige citaten uit archiefstukken aan en naamlijsten van schippers uit bepaalde plaatsen zijn in hun geheel overgedrukt. Een konstatering, die overigens niet negatief bedoeld is. Het boek krijgt er meer diepgang door. Voorzien van een uitgebreid notenapparaat, een literatuuropgave, een verklarende woordenlijst en een personenregister, is dit boek een zeer komplete en voorbeeldige uitgave op een niveau, dat in de Nederlandse binnenvaartgeschiedenisliteratuur uiterst zeldzaam is.
F. Loomeijer

(PROCEEDINGS). The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region 1400-1800. / De Nederlanden en het Oostzeegebied 1400-1800. Utrecht, aug./sept. 1982. Leiden, Nijhoff, 1983, 199 p. (Werken uitgegeven door de Vereeniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief, Amsterdam, nr 16).
Met deze bundel hebben we de min of meer volledige samenvattingen van de lezingen, gehouden tussen 30 augustus en 3 september 1982 op de derde internationale conferentie van de 'Association Internationale d'Histoire des Mers Nordiques de l'Europe' te Utrecht. De verzameling telt negentien teksten, die stuk voor stuk één of meer facetten van de handelsbetrekkingen tussen het Oostzeegebied en de Nederlanden belichten. Sommige voordrachten blijven beperkt tot de behandeling van 'kleine', onderzoektechnisch beknopte onderwerpen, andere behelzen bredere, op lange perioden en ontwikkelingen gerichte onderzoeken. Zowel de liefhebber van de case-study, als die van onderzoek over een lange termijn kan dus aan zijn trekken komen. Naast de verscheidenheid in de benaderingswijze is er tevens een sterke variatie in de keuze van de onderwerpen: de betrekkingen tussen een aantal belangrijke Oostzeesteden en Amsterdam, de houthandel en -productie, de positie van de Zuidelijke Nederlanden in de vaart op de Oostzee, de handel op Rusland, de plaats van herkomst van schippers uit de Republiek etc. Bijna elke eeuw is wel met één of meer onderwerpen vertegenwoordigd, waarbij het accent ligt op de achttiende eeuw. Een aantal nieuwe gezichtspunten wordt naar voren gebracht, evenals nieuwe bewerkingen van meer of minder bekend bronnenmateriaal. Voor enige lezingen geldt dat niet weinig rekenarbeid moet zijn verzet, alvorens de onderzoeker(s) met resultaten voor de dag kon(den) komen.
De reeks opent met een artikel van R.W. Unger, 'Integration of Baltic and Low Countries grain market, 1400-1800'. Helaas geen gelukkig begin, want hoe nauwgezet de tienjaarlijkse gemiddelden van graanprijzen in diverse steden ook naast elkaar geplaatst zijn, het betoog is statistisch gezien zwak onderbouwd. Een correlatie-coëfficiënt zou zeker niet misstaan hebben. De door Unger gevolgde werkwijze is als volgt: indien gedurende een bepaald decennium in bijvoorbeeld Danzig de prijs van graan stijgt en hetzelfde fenomeen zich elders ook voordoet, dan zou er sprake zijn van integratie van deze twee markten. Wijkt het prijsverloop op de ene markt af van dat op de andere markt, dan zijn deze markten niet geïntegreerd. Hoewel streven naar eenvoud een groot goed is, is deze werkmethode te simpel van opzet. De auteur gaat voorbij aan allerlei lokale factoren, die van invloed kunnen zijn geweest op de prijsvorming. Tevens schenkt hij niet of nauwelijks aandacht aan de grote afstanden die met het product afgelegd moesten worden, en aan de wisselvalligheden van politieke, metereologische en economische aard, waaronder het vrachtvervoer te lijden had.
De tekst van J. Newman, 'Anglo-Dutch commercial co-operation and the Russian trade in the eighteenth century', is boeiend en interessant, maar of de twee naties zo liefdevol ('courtesies' op p. 99, 'friends' op p. 100, 'mutual service' op p. 103) met elkaar zijn omgegaan op het gebied van de handel, zoals Newman wil doen geloven, lijkt mij niet erg passen in de hevige concurrentiestrijd, die de twee mogendheden gedurende vele jaren gevoerd hebben.
De lezing van J.Th. Lindblad en P. de Buck, 'Shipmasters in the shipping between Amsterdam and the Baltic, 1722-1780', bevat een zeer uitgebreide bewerking van de Galjootsgeldregisters en een vergelijking tussen deze lijsten en de daarin voorkomende plaatsen van herkomst van schippers uit de Republiek, die de Sont passeerden en rechtstreeks naar Amsterdam zeilden, en de opgaven, zoals te vinden in de Sonttoltabellen. Hun onderzoek geeft een nieuwe impuls aan de al enige tijd sluimerende discussie omtrent de interpretatie van de door de schippers aan de tolbeambten in de Sont opgegeven plaats van herkomst. Was dit de plaats van herkomst van de schipper of van het schip? Tot nu toe werd aangenomen dat het hier om die van de schipper ging. Op grond van de vergelijking tussen de Galjootsgeldregisters en de Sonttoltabellen komen de schrijvers tot andere conclusies. Wel dient bedacht te worden dat het geenszins zeker is dat de Galjootsgeldregisters de werkelijk juiste plaats van herkomst van de schippers geven.
Tot slot het onderzoek van W.E. Minchinton en D. Starkey, 'British shipping, The Netherlands and The Baltic, 1784-1795', waaruit duidelijk blijkt dat kooplui, reders en schippers zich niet zozeer toeleggen op één bepaalde route, maar daarheen voeren waar ze winst meenden te kunnen behalen. Het lijkt wellicht een open deur, maar in de op dit gebied bestaande literatuur gaat men er veelal vanuit dat schippers zich op specifieke gebieden concentreerden.
Kortom een bundel met interessante, vaak zeer leesbare bijdragen. Het feit dat in diverse lezingen nieuwe problemen en ideeën naar voren worden gebracht, geeft aan dat op dit terrein van de geschiedenis nog vele onderzoeksmogelijkheden liggen en dat de belangstelling daarvoor groot is.
P.C. van Royen.

(VORTRÄGE). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht. Vorträge auf der Historisch-Taktischen Tagung der Flotte 1983. H. Walle, ed. Herford, Mittler, 1984 (Schriftenreihe des Deutschen Marine-Instituts, Bnd 6), 250 p.
In de serie werken van het Deutsches Marine-Institut verschenen opnieuw de gebundelde lezingen van het jaarlijkse congres voor Duitse marineofficieren. In 1983 werd het 23e congres gehouden met als onderwerp het leiderschap tijdens het gevecht en de daarmee samenhangende eisen voor de opleiding en oefening van marineofficieren. Men zoch daarbij naar de lessen van gevechten tijdens de Tweede Wereldoorlog, die voor de Duitse marine negatief afliepen. Men koos déze oorlog, omdat het de laatste ervaringen zijn van de Duitse marine, en men viel terug op de geschiedenis, omdat er momenteel vrijwel geen militairen meer dienen die deze oorlog nog hebben meegemaakt. De durf die sprak uit het kijken naar de eigen nederlagen was voor de stichter der Historisch-Taktische Tagung zelfs mede aanleiding om te spreken van het beste congres tot dusver. Reden genoeg om aan dit boekje wat extra aandacht te geven.
De historicus Heinrich Walle van het Militärgeschichtliches Forschungsamt te Freiburg beet het spits af. Hij benadrukte, dat de technische en taktische ontwikkelingen sedert ca. 1850 zo snel verlopen, dat het geen zin meer heeft om

de geschiedenis te bestuderen met de bedoeling lessen voor het heden te trekken op die terreinen. Desondanks zijn de militaire historici nog een eeuw doorgegaan met hun ouderwetse aanpak van het beschrijven van krijgsverrichtingen en militaire organisaties. Dit had echter geen enkele zin meer voor de praktische opleiding tot marineofficier, al bleef het voorbeeld van grote leiders wel van groot nut voor de vorming. Walle ziet voor de moderne militaire historicus wel twee andere acceptabele methoden voor de analyse van de oorlogsvoering, met de bedoeling daaruit lessen voor nu te trekken. De eerste is het kwantificeren van vele soortgelijke situaties. Daarmee sluit men meteen de subjectiviteit uit van ooggetuigeverslagen van de gebeurtenissen, die in oorlogstijd immers meestal onder extreme omstandigheden zijn beleefd. De tweede methode is de 'Generalstabsarbeit nach rückwärts', een term van de historicus Michael Salewski, waarmee wordt bedoeld het isoleren van factoren die in het te bestuderen geval van doorslaggevende betekenis waren. Uiteraard zal men zijn onderwerpen van studie daarbij in eerste instantie moeten ontlenen aan de huidige problematiek. Walle citeert overigens geregeld uit de bundel 'Militärgeschichte. Probleme, Thesen, Wege' (uitg. M. Messerschmidt e.a., Stuttgart 1982). Daarin zijn de methoden nader uitgewerkt.

De meeste andere sprekers waren actief dienende marineofficieren, die elk een bijdrage leverden aan de analyse van vier Duitse operaties, die uiteindelijk mislukten. Een aantal officieren, dat tijdens die acties commandant was geweest, was aanwezig om aan de discussie deel te nemen. Bovendien was een Britse officier uitgenodigd, die als commandant van het amfibisch aanvalsschip HMS 'Intrepid' in 1982 de Falklandoorlog had meegemaakt. Tenslotte werd het begrip leiderschap van de marineofficier nog toegelicht vanuit de Angelsaksische en Duitse oorlogsliteratuur, en werd een voordracht gehouden over de (on)mogelijkheden om de oorlog tijdens oefeningen te simuleren.

Van de verschillende conclusies kunnen er hier slechts drie worden vermeld. Op de eerste plaats kwam naar voren hoe moeilijk het vaak is om op een schip in een oorlogssituatie besluiten te nemen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog moest de commandant vele, vaak onzekere factoren tegen elkaar afwegen. De wederzijdse gevechtskracht was door gebrekkige informatie en communicatie met de wal moeilijk te meten. Daardoor waren grote flexibiliteit en moed vereist. Op de tweede plaats bleek, dat effectief leiderschap tijdens een actie volledig afhankelijk is van het vertrouwen in de leiding en in het schip, en van de kameraadschap van de bemanning. Deze eigenschappen kunnen tijdens eerdere oefeningen worden opgebouwd, maar maken overplaatsingen wel tot een gevoelige zaak. Op de derde plaats is tegenwoordig de voorbeeldfunctie van de leider verloren gegaan, doordat er geen oogcontact met de bemanning meer bestaat. Op de Duitse schepen die treffers kregen had dit een uiterst demoraliserend effect. Tijdens de Falklandcrisis heeft men dit echter uitstekend opgevangen door via de intercom de bemanning van alle vorderingen op de hoogte te houden en aan te moedigen, en door de inzet van vlootpredikanten aan boord. 'Menschen kämpfen und nicht Schiffe' (pag. 245.), besloot men: in het gevecht blijft de militair de beslissende factor en mag men niet afgaan op de techniek.

Een boeiend congres en een keurige bundel. Toch is niet geheel duidelijk geworden in hoeverre de nieuwe historische methoden die Walle noemt heel bewust zijn toegepast. Is dit nu inderdaad moderne militaire geschiedschrijving? Men heeft Salewski in zekere zin wel nagevolgd door zich af te vragen waar leiders hadden gefaald en waarom. Ook heeft men in elke bijdrage wel vele soortgelijke situaties tot algemene conclusies geabstraheerd, maar van kwantificeren is geen sprake. Een tweede kritische vraag is waarom men het leiderschap uitsluitend aan officieren heeft toebedacht. De onderofficier kwam nergens ter sprake. De reden daarvan is misschien dat de opleiding van onderofficieren tot leiders bij de Bundesmarine minder ver is dan die der officieren; een situatie die bij de Koninklijke marine momenteel juist omgekeerd is.

G.J.A. Raven

(WAGHENAER). Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. Enkhuizen, Vereniging 'Vrienden van het Zuiderzeemuseum', 1984, 135 p.

De geschiedenis van de Nederlandse cartografie is nog maar zeer ten dele bestudeerd. Terra incognita is dat veld op de grens van historie van techniek en intellectuele geschiedenis natuurlijk niet. Ook het gebied van de maritieme cartografie is dat niet. Men denke maar aan geleerden als Wieder, Burger en Koeman. Laatstgenoemde heeft baanbrekend werk verricht, onder meer door facsimile-uitgaven van belangrijke, zeldzame atlassen van monografieën vergezeld te doen gaan. Ik noem slechts Blaeu (1970) en de Van Keulens (1972). Een samenvatting van de stand van zaken vinden we in het hoofdstuk over zeekaarten in Koemans 'Geschiedenis van de kartografie van Nederland' (1983). Zijn opvolger op de enige Nederlandse leerstoel voor de geschiedenis der cartografie, G. Schilder, heeft zich ook al vele jaren verdiept in de zeekaarten. Samen met W.F.J. Mörzer Bruyns schreef hij de hoofdstukken over navigatie en zeekaarten in de bekende 'Maritieme geschiedenis der Nederlanden' (1976-78). Wie zich herinnert dat Koeman al in 1964 een monografie liet verschijnen over 'The history of Lucas Jansz. Waghenaer and his 'Spiegel der Zeevaerdt'' (bij gelegenheid van de kleurenherdruk van die atlas door Elsevier/Sequoia), zal niet verbaasd zijn deze deskundigen aan te treffen in het in hoofde dezes genoemde catalogusboek, dat ter gelegenheid van het feit, dat vier eeuwen geleden die beroemde atlas/zeemansgids te Leiden bij Plantijn verscheen, werd uitgegeven. Dat boek begeleidde een prachtig ingerichte expositie (118 nummers) in het 'Zuiderzeemuseum', waarmee organisator, mededeelnemende musea (met name het 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam het het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam) en subsidiënten ongetwijfeld veel eer inlegden. In de bijzonder mooi en zorgvuldig geproduceerde 'catalogus' ligt het accent kennelijk op de zeven wetenschappelijke bijdragen (11-110). De eigenlijke catalogus komt er wat bekaaid af. Ingeleid door nestor Koeman en uitgeleid door nuttige Engelse summaries, presenteren de auteurs hun studies, die ik hier slechts opsom: W.F.J. Mörzer Bruyns 'Leeskaarten en paskaarten uit de Nederlanden. Een beknopt overzicht van gedrukte navigatiemiddelen uit de zestiende eeuw' (11-20); E. Bos-Rietdijk 'Het werk van Lucas Jansz. Waghenaer' (21-46); G. Schilder 'De Noordhollandse Cartografenschool' (47-72); C.A. Davids 'Van Anthonisz. tot Lastman. Navigatieboeken in Nederland in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw' (73-88); D.W. Waters 'Waghenaer's The Mariners Mirrour, 1588, and its influence on English hydrography' (89-95); I. Raynaud-Nguyen 'Lucas Jansz. Waghenaer et l'hydrographie française' (96-103); W. Köberer 'Der Einfluss Lucas Jansz. Waghenaers auf die deutsche Seekartographie' (104-110). Ze geven het spectrum van de uitstraling van Lucas Jansz.' werk goed weer. Geen wonder, dat de wat verwend geworden lezer/kijker bij de catalogus 'Tentoongestelde werken' (122-129) integratie met de voorgaande, geillustreerde bijdragen mist. Op drie niveaus zou de gebruiker daarmee gebaat zijn geweest. Ten eerste door verwijzing bij de catalogusnummers naar de bladzijde, waarop het item is afgebeeld (en omgekeerd bij het betreffende onderschrift naar het catalogusnummer). Ten tweede door de titelbeschrijvingen der items in overeenstemming te brengen met die der bijdragen (bijvoorbeeld: cat. 32 C(ornelis) D(oedsz.) Graetboeck nae den Ouden Stijl, zie volledige titel op p. 71, noot 3). Ten derde door in de catalogusbeschrijvingen de bronvermeldingen te completeren. Twee voorbeelden. De juiste signatuur voor cat. 90 Cornelis Doedsz. Kaart van Europa, Amsterdam 1602 'Badische Landesbibliothek Karlsruhe' vindt men al op p.71, noot 10, nl. f 14 (R). Wie echter wil weten, wat er achter de bronvermelding 'Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage' bij cat. 78, Brief van Lucas Jansz. Waghenaer aan Claes Adryaensz., schuil kan gaan, moet (om van andere wegen te zwijgen) Koemans genoemde monografie uit 1964 opslaan om daar op p. 26 - behalve een foto en een transcriptie van die brief - ook de vermelding 'Familiearchief Van Adrichem inv. nr 146' te ontmoeten. Het gesignaleerde ongerief doet overigens weinig af aan mijn bewondering voor deze boeiende publikatie. Moge het Zuiderzeemuseum en zijn Vrienden deze goede start inspireren tot voortzetting van de voorgenomen reeks.

A.H. Huussen jr.

Boekaankondigingen

Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1850 bis 1895 (Moers, 1983) van A.Kludas, de eerste uitgave in een als 'Bibliotheek der Schiffstypen' opgezette serie, omvat een overzicht van 106 Duitse passagiersschepen uit de in de titel genoemde periode. Met dat overzicht wordt tevens een interessant beeld gegeven van de ontwikkeling van het Duitse passagiersschip in de beginfase van de stoomperiode. Het is een gebied, waarover bij mijn weten althans, maar weinig is gepubliceerd, afgezien uiteraard van hetgeen staat vermeld in de gedenkboeken van enkele grote

Duitse rederijen. Deze uitgave geeft de schepen in chronologische volgorde – in vrijwel alle gevallen met een uitstekende afbeelding – en vermeldt hun voornaamste technische gegevens en een korte levensloop. Van dit laatste is een korte samenvatting in het Engels eveneens opgenomen.
Uit dit boek komt duidelijk naar voren, dat de Duitse passagiersschepen aanvankelijk zonder uitzondering afkomstig waren van Britse werven en dat pas in de tweede helft van de jaren tachtig van de vorige eeuw enkele grote Duitse werven (A.G. Vulcan, Stettin; Blohm & Voss, Hamburg en Reiherstieg Werft, Hamburg) zich met de Engelsen konden meten. Opvallend is ook het grote aantal schepen, dat in deze periode door nautische ongevallen verloren gaat: 17 stuks of ca. 15%.
Een aardig en interessant boek, al maakt de kartonnen band een wel wat goedkope indruk.
L.L. von Münching

Geleitzug-Schlachten in der Hölle des Nordmeeres van B.B. Schofield (Herford, 1980) is een vertaling van 'The Arctic convoys' (Londen, 1977), het tweede werk van de auteur over wat gemeenlijk wordt aangeduid als de Moermansk-konvooien. In déze editie zijn toegevoegd een 'Ten geleide' door Jürgen Rohwer en een 'Woord vooraf' van de auteur. In dat laatste wordt ingegaan op de grote betekenis van het ontcijferen van de Duitse codeberichten bij vooral de latere pogingen om konvooien van en naar Noord-Rusland te brengen. Terzake zijn zoals bekend de laatste jaren belangrijke gegevens openbaar geworden. Deze konden nog niet in de Engelse editie worden verwerkt. Interessant is Schofield's opvatting, dat Pound juist heeft gehandeld door het konvooi PQ 17 de sedertdien berucht geworden order 'to scatter' te geven.
De vertaling door O. van Bülow is aangenaam leesbaar en het boek is uitstekend verzorgd. Bijzondere lof verdient de kwaliteit der afbeeldingen. Te betreuren is echter, dat geen index is opgenomen.
Ph.M. Bosscher

Het *Jaarverslag 1983 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum* (Amsterdam) opent met een foto van de koningssloep van 1818, rijdend door de Kattenburgerstraat om in het gebouw van het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum' te worden binnengebracht als grootste museumobject van de gehele collectie. Slechts zij, die bij de eerste plannen tot huisvesting van het museum in 's Lands Zeemagazijn betrokken zijn geweest, zullen van dit ogenblik van triomf ten volle hebben kunnen genieten. Het museumbestuur kan van een tweede wat rustiger voldoening gewagen, nu de mogelijkheid is geopend om het oude Voorwerfgebouw op het aangrenzende Marine Etablissement in erfpacht te verkrijgen met de bedoeling er uiteindelijk kantoren, werkplaatsen en magazijnen te vestigen en aldus in het hoofdgebouw meer ruimte te scheppen voor de collecties.
De aanwinsten van dit jaar worden in het verslag in acht uitvoerige rubrieken opgesomd. Als bijzonderheid mag hieruit wel gekozen worden de liefdevol, naar de beste gegevens gebouwde spiegelsloep voor de zeillogger van het museum 'Balder'.
De bijgevoegde artikelen betreffen o.m. een bijdrage van C.A. Planten over het technisch-scheepstekeningenarchief van het museum, een artikel van W.F.J. Mörzer Bruyns over de afbeeldingen gemaakt tijdens de reizen van de Poolschoener 'Willem Barents' in de jaren 1878/1884 en een opstel van R.M. Vorstman over het bezoek van prins Willem V aan Amsterdam in september 1777.
R.E.J. Weber

Kampffeld Mittelmeer (Herford, 1984) door F. Kurowski heeft de deelname van de Duitse Kriegsmarine aan de strijd in het Middellandse Zeegebied gedurende de laatste helft van de Tweede Wereldoorlog tot onderwerp. Na het wegvallen van de Italiaanse Marine als uitvloeisel van de Italiaans-geallieerde wapenstilstand van september 1943 begon voor de Duitse Marine een ongelijke strijd tegenover een grote geallieerde overmacht. Met slechts klein materieel als torpedobootjagers, onderzeeboten, mijnenvegers, torpedoboten etc., deels bestaand uit 'overgenomen' Italiaanse schepen, werden op wijd uiteenliggende plaatsen ondermeer ontruimings-, bevoorradings-, mijnenlegoperaties en kustbeschietingen uitgevoerd. Een en ander geschiedde onder zware verliezen aan materieel en mensenlevens, waarbij binding van krachten van de tegenstander het enige resultaat was. De auteur heeft voor zijn beschrijving gebruik gemaakt van de in diverse archieven berustende Kriegstagebücher van de betrokken eenheden en de ontbrekende gegevens aangevuld met behulp van ooggetuigeverslagen, herinneringen en dergelijke. Vanwege de gestelde beperkingen in omvang kan het boek niet meer zijn dan een globale opsomming; slechts de Duitse landingen op de Egeïsche eilanden Kos en Leros worden door de auteur meer uitvoerig behandeld. De voor het overige gekozen beschrijvingsmethode per organieke eenheid leidt door het ontbreken van een totaal overzicht, waarin de gebeurtenissen geplaatst kunnen worden, tot een enigszins verbrokkeld beeld. Dit geldt uiteraard vooral in geval voor bijzondere acties de schepen van meerdere eenheden tezamen werden ingezet. In een korte literatuurlijst geeft de auteur echter een handreiking om in dit gemis te voorzien, waarbij het echter de aanbeveling verdient ook Engelse en Amerikaanse literatuur te raadplegen, omdat een zekere 'Deutschfreundlichkeit' Kurowski niet ontzegd kan worden.
J.R. Verbeek

Cesenatico is een havenplaats aan de Adriatische zee, ongeveer halverwege Ravenna en Rimini, in de Romagna, één der Italiaanse gewesten die tot 1861 deel uitmaakten van de Kerkelijke Staat. Zeevisserij is er nog steeds een substantiële bron van inkomsten, maar deze wordt thans als zodanig verre overtroffen door de 'toeristenindustrie'. Bovendien is een fundamentele verandering opgetreden door het verdwijnen van het zeilende vissersvaartuig. Het einde van dat proces kondigde zich al vóór het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog aan; het kwam in 1956, in welk jaar voor het laatst een 'lancia' (is dat hetzelfde woord als 'launch'?), die niet van een hulpmotor was voorzien, ter visvangst uitvoer. In de jaren '70 ontstond in Cesenatico de behoefte om de herinnering aan het locale maritieme verleden levendig te houden. Vandaar de stichting van een historisch museum in de voormalige vishal, alsmede het ter hand nemen – binnen het kader van de rehabilitatie van een deel van de historische havenwijk – van het conserveren der resten van een aantal primitieve conserveringsinstallaties voor vis, zogenaamde 'conserve'. Vandaar ook van 7-9 oktober 1978 een congres over 'het zeemansbedrijf in de Romagne: de mens, de omgeving', waarvan de kloeke bundel *La marineria romagnola, l'uomo, l'ambiente* (z.pl., z.j., 438 p.) het verslag vormt. De opzet van het congres was overigens zodanig dat diverse onderwerpen aan de orde kwamen die slechts min of meer zijdelings met het maritieme bedrijf van doen hebben. Zo vindt men in de bundel bijdragen over de geologische en waterstaatkundige ontwikkeling van het kustgebied van de Romagna, als ook over het ontstaan van de gemeente Cesenatico, die zich in de Napoleontische tijd van de 'moederstad' Cesena wist los te maken. Sommige sprekers behandelden actuele problemen rond de visserij; zo sprak bij voorbeeld Viviani over 'Aspetti Igienico-Sanitari dei Prodotti della Posca del Mare Adriatico'. De verhandeling van Fregna over de haven van Cesenatico is historisch-geografisch van opzet. Gottardo liet zijn licht schijnen op de rol van Leonardo da Vinci bij de vernieuwing van de havenwerken ter plaatse: naar zijn ontwerp werd een spaarbekken geconstrueerd dat men bij hoogwater kon laten vollopen en waaruit bij laagwater kon worden gespuid. Visserijgeschiedenis in eigenlijke zin brengen de referaten van Graffagnini over op de traditionele manier geconstrueerde ijskelders en koelruimten – dus de samenstellende delen van de 'conserve' –, van Bonino over de oude schepen van de kust van de Romagna, van Rossellini over het manoeuvreren met het 'vela a terzo' (een soort loggerzeil) en van Emiliani over zijn intervieuws met veteranen van de zeilvisserij en aankomende vissers. Juist de inhoud van deze vier bijdragen vind ik zeer instructief. Bij die van Graffagnini, Bonino en Rossellini wordt hij voortreffelijk aangevuld door een groot aantal illustraties. Het referaat van Emiliani behoort tot de weinige die niet met afbeeldingen zijn verlucht. De meeste dier afbeeldingen zijn afgedrukt in zwart-wit. Zulks geldt alleen niet voor twee bijlagen. Eén hiervan is een kaart waarop aangegeven staat, hoe men het historische centrum van de havenwijk van Cesenatico verder wil renoveren en daar een maritiem openluchtmuseum tot stand brengen. De Courcy Ireland deelt in de 'Mariner's Mirror' van mei 1981 mede, dat daarmee ook reeds in zoverre een begin is gemaakt dat een 'trabbacolo', oorspronkelijk voor de visserij gebruikt, is verworven. De andere kleurenbijlage bestaat uit een tiental pagina's, die illustreren hoe de diverse vissersschepen individueel herkenbaar waren aan kleur en tekening van hun zeilen. Soms had de schipper in kwestie genoeg aan een simpel, min of meer geometrisch patroon, waaraan vermoedelijk geen bijzondere betekenis kan worden gehecht. Men vindt echter ook een mandoline, een aap en.... een duidelijk als zodanig kenbare sowjetster. De Romagna is dan ook sinds lange tijd één der 'roodste' delen van Italië. Het is daarom eveneens niet verwonderlijk, dat zij, zoals Emiliani vermeldt, de bakermat is van 'kapitein' Giuletti, pionier van de vakbeweging onder de Italiaanse vissers en 'uitvinder' van een vorm van werkstaking aan boord, waarbij men niet het risico liep veroordeeld te worden wegens muiterij.
Deze bundel is niet in de handel. Indertijd was hij, zolang de voorraad strekte, gratis verkrijgbaar bij de 'Azienda di Soggiorno' van de gemeente Cesenatico. Wanneer dit nummer van de 'Mededelingen' verschijnt zal een exemplaar gedeponeerd zijn in de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam.
Ph.M. Bosscher

Samuel Pepys Dagboek 1660-1669. Een selectie uit het volledige dagboek (Haarlem, 1981) heeft niet alleen een enigszins merkwaardige titel (hij doet mij denken aan de befaamde 'dubbele, openslaande porte-brisée..'), het kost bovendien enige moeite om te achterhalen, wie naast de illustere auteur van wat misschien wel 's werelds meest bekende authentieke dagboek genoemd mag worden verantwoordelijk is voor de inhoud. Op de keerzijde van de titelpagina vindt men in kleine druk vermeld, dat de vertaling het werk is van A. Alberts. Ik neem aan, dat hetzelfde geldt voor de inleiding, de selectie van de op te nemen fragmenten en de annotatie.
Wie ander werk van deze publicist kent, zal niet verbaasd zijn, dat men hier een vlot leesbare tekst, in voortreffelijk Nederlands, vindt. Alberts heeft bovendien naar mijn smaak de geest van het origineel voortreffelijk benaderd door zijn woordkeus en door zijn selectie uit het origineel. De uitgever verdient lof voor de uitstekende verzorging. Velen zullen hem met mij dankbaar zijn, dat hij een index opnam.
Ph.M. Bosscher

Neil Hollander en Harald Mertes hebben in 1980 en 1981 Afrika, Azië en Latijns-Amerika bereisd, op zoek naar de laatste zeilende werkschepen in Derde Wereldlanden. De auteurs geven in de inleiding tot hun *Zolang ze nog zeilen.....De laatste bedrijfsschepen onder zeil* (Bussum, 1983) zelf al de grenzen van hun werk aan. Hun boek is geen '...technisch naslagwerk voor maritieme vorsers...', maar vooral een registrerend werk, gekenmerkt door een journalistieke aanpak. Het op groot formaat uitgegeven boek is vooral een fotoboek. Honderdtweeënveertig magnifieke kleurenfoto's, waarvan vele vergroot tot A3-formaat geven een beeld van twaalf typen van zeilende vrachtvaarders en vissersschepen uit tropische en sub-tropische streken, hun bemanningen en hun werk. De teksten geven summiere informatie over de scheepstypen, maar zijn vooral persoonlijke reisimpressies van de auteurs. Het tekstgedeelte is bepaald niet het sterkste deel van het boek; het ontbreken van afwisseling doet de verhalen al snel op hetzelfde neerkomen: gesprekjes met de bemanningen, verhalen, beschrijvingen van tochtjes, enz. Van de foto's kan dit bepaald niet gezegd worden, deze blijven boeien. De tekst zal ik niet snel meer herlezen, behalve dan (hopelijk) het nawoord van fotograaf Mertes waarin hij tips en aanwijzingen geeft voor het fotograferen aan boord in tropische gebieden.
H. Dessens

Nieuwe boeken en artikelen

L.M. Akveld (met medewerking van J.P. van de Voort)

Een opgave van de tijdschriften, jaarboeken enz., die ten behoeve van de hieronder volgende maritiem-historische bibliografie worden doorgenomen, vindt U op pp. 157-160 van jaargang 1 (1982) van dit tijdschrift. Aanvullingen zijn opgenomen op pp. 55 en 143 van jaargang 2 (1983).
De volgende tijdschrifttitels zijn thans aan deze opgave toegevoegd:

Bokkepoot	De Bokkepoot. Vereniging 'Het zeilend bedrijfsvaartuig'
Lekko	Lekko. Periodiek van Lekko, Vereniging van belangstellenden voor de sleepvaart
RHA	Revue historique des armées
RIHM	Revue internationale d'histoire militaire
WS	Weekblad Schuttevaer

Op de genoemde plaatsen vindt U behalve de titels van tijdschriften en jaarboeken ook de in deze bibliografie gehanteerde afkortingen daarvan. Aangezien sommige afkortingen, naar mij is gebleken, aanleiding gaven tot misverstanden, zijn zij met ingang van dit nummer in onderstaande zin gewijzigd.

AMH	Altonaer Museum in Hamburg. Jahrbuch *(was: Altona)*
AMK	Aktuellt från foreningen Marinmusei vänner i Karlskrona *(was: Karlskrona)*
ATA	Antwerpen. Tijdschrift der stad Antwerpen *(was: Antwerpen)*
ATM	Årsbok från Tekniska Museet-Sjöfartsmusett, Malmö *(was: Malmö)*
Biekorf	Biekorf. Westvlaams archief voor geschiedenis, archeologie en taal- en volkskunde *(was: WAG)*
FSM	Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer. Sneek *(was: Sneek)*
HSK	Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog *(was: Helsingør)*
JSF	Jaarverslag Stichting 't Fiskerhûske. Moddergat *(was: Moddergat)*
KL	Kalmar län. Årsbok för kulturhistoria och hembygdsvård *(was: Kalmar)*
Logbuch	Das Logbuch. Zeitschrift für Schiffbaugeschichte und Schiffsmodellbau *(was: ZSS)*
MLR	100A1. Magazine of Lloyd's Register of schipping *(was: Lloyd's)*
MMH	The Maritime Museum Helsinki. Annual report *(was: Helsinki)*
NSA	Norsk Sjøfartsmuseum. Arsberetning *(was: Oslo)*
Peperhuis	Het Peperhuis. Uitgave van de Vereniging Vrienden van het Zuiderzeemuseum *(was: Enkhuizen)*
SAB	Sjøfartshistorisk Årsbok. Bergen *(was: Bergen)*
SAS	Sjöhistorisk Årsbok. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm *(was: Stockholm)*
Sefunim	Sefunim. Bulletin of the National Maritime Museum, Haifa *(was: Haifa)*
SMA	Sandefjord Museene. Årbok *(was: Sandefjord)*
UM	Unda Maris. Sjöfartsmuseet i Göteborg *(was: Göteborg)*
VM	Varbergs Museum. Årsbok *(was: Varberg)*

Losse exemplaren van de verklarende lijst met afkortingen van de titels van de ten behoeve van deze bibliografie doorgenomen tijdschriften, jaarboeken enz. kunnen worden opgevraagd bij de redactieleden Akveld en Van de Voort.

Naslagwerken

6623. AKVELD, L.M., Publicaties van J. van Beylen. TvZ 2, 1983, 2, 32-38 *(betreft de periode 1950-1.7.1983)*
6624. AKVELD, L.M., Register op de nummers 28-43, verschenen in de jaren 1974-1981, van de 'Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegschiedenis'. Z.pl., Nederlandse Vereniging voor Zeegschiedenis, 1984, 12 p.
6625. ANUTA, M.J., Ships of our ancestors. Menominee (MI), bij de auteur, 1984, 380 p., $ 30,– *(gegevens over 880 stoom- en motorschepen, die in de 19e en 20e eeuw emigranten naar de V.S. brachten.)*
6626. BLACKBURN, G., The Overlook dictionary of nautical terms. New York (NY) Viking Press/Overlook Press, 1984, 368 p., $ 9,95 (pb)
6627. BOER, G.J. de, Sterkste zeeslepers ter wereld. Alkmaar, De Alk, 1984, 224 p., fl. 59,90
6628. BOTTEMA, M.J., Nederlandse stoomboten 1856-1925. Den Haag, Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 1984, 4 dln, 92 + 291 + 294 + 295 p. *(registers op alle schepen, voorkomend in het archief van het Rijkstoezicht op het Stoomwezen)*
6629. BRENNECKE, J., e.a., Maritime Chronik 1984. 101 Einzelberichte zur Geschichte der Marine, Seefahrt, Ozeanographie und der sachbezogenen Technik. S&Z 1984, nr 20, 69-84
6630. BURRELL, D.C.E., Scrap & build. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1983, 79 p. *(programma dat modernisering Eng. koopvaardijvloot beoogde tussen 1933-39; met vlootlijsten)*

6631. CHESNEAU, R., Aircraft carriers of the world: 1914 to the present. An illustrated encyclopedia. Londen, Arms & Armour, 1984, 288 p., 400 foto's, £ 19,95

6632. CLARK, R., The Australian National Line, 1956-81. History and fleet list. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1982, 120 p.

6633. DU PASQUIER, Th., Quelques travaux récents sur la pêche de la baleine. CHM 1984, nr 9, 53-56

6634. DUDSZUS, A., E. HENRIOT, Das Schiffstypenlexikon. Schiffe, Boote, Flösze unter Riemen und Segel. Hamburg Hoffmann & Campe Maritim, 1983, 288 p., DM 68,–

6635. FENTON, R.S., Monroe Brothers Shipowners. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1982 (Monograph No 5) 68 p. *(opgericht Cardiff, 1919)*

6636. FURRER, H.J., Die Vier- und Fünfmast-Rahsegler der Welt. Herford, Koehler, 1984, 248 p., DM 49,80

6637. GOELEMA, W.E., e.a. (ed), Bedrijfsarchieven. Groningen, Rijksarchief, 1982 (Gebundelde inventarissen, dl 10), 246 p. *(daarin opgenomen: archief van de Werktuig-, Machine- en Motorenfabrikanten & Scheepsbouwers Smit en Zoon te Hoogezand: Westerbroek)*

6638. GØTHCHE, M., Vikingeskibshallens bådsamling. Roskilde, Vikingeskibshallen, 1983, 39 p., Dkr.45,–

6639. HAAPIO, M. (ed), The Finnish deepwater sailors. Turku, Eita Oy, 1983, 228 p., DM 76,– *(foto's plus beschrijvingen in Engels en Duits)*

6640. HENWOOD, Ph., Les archives de la marine au port de Brest. CHM 1982, nr 5, 13-41

6641. HILDEBRAND, H.H., e.a., Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd 7 (Abschluszband) Herford, Koehlers, 1983, 217 p., DM 69,80

6642. KARNER, S., Österreichische Marine- und Schiffahrtsbibliographie 1975-1980. In: Festschrift f. Univ. Prof. Dr Georg Zwanowetz (Innsbruck, 1983; Veröffentlichungen d. Univ. Innsbruck, Nr 142) 291-314 *(met registers op de bibliogr.)*

6643. KLUDAS, A., Die deutschen Tanker. SI 35, 1984, 36-37, 76-77, 108-111, 154-157, 202-205, 244-247, 282-285, 322-325, 364-365, 400-401

6644. KROGT, P. van der, Old globes in the Netherlands. A catalogue of terrestrial and celestial globes made prior to 1850 and preserved in Dutch collections Utrecht, HES Uitgevers, 1984, 290 p., fl. 59,90

6645. LARSON, E.E., A selective listing of monographs and goverment documents on the Falklands/Malvinas Islands in the Library of Congress. Washington (DC), Library of Congress, 1982 (Hispanic Focus No. 1), 38 p. *(196 titels)*

6646. LINGWOOD, J., L.GRAY, Stephens, Sutton Limited. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1983 (Monograph No 8) 67 p. *(opgericht 1872, Newcastle)*

6647. LIZÉ, P. (ed), Repertoire de naufrage. Dreux, bij de auteur, 1983, 159 p., FF 51,– *(betreft de Franse kustwateren)*

6648. MALLETT, A.S., A.M.B. BELL, The Pirrie-Kylsant motorships 1915-1932. The story of the 111 motorships built for the R.M.S.P. Group between 1915 and 1932. Coltishall (Norfolk), Mallett & Bell Publ., 1984, 120 p., fl. 39,25

6649. MARRIOTT, L., Royal Navy frigates, 1945-83. London, I.Allan, 1983, 127 p., £ 6,95

6650. MARTINES-HIDALGO, J.M., L. CARBONELL, Vocabulari maritim / Vocabulario maritimo. Catala-Castella i Castellano-Catalan. Barcelona, Diputacio de Barcelona, 1984, 273 p.

6651. MÉHAUD, C., Mer et outre-mer. Bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1975. Parijs, Les Editions de l'Erudit, 1983, 376., FF 200,–

6652. MEIRAT, J., Pertes navales britanniques pendant la Guerre d'Indépendance Americaine (1775-1783). CHM 1982, nr. 5, 46-54

6653. ––, Pertes navales britanniques pendant les Guerres de Succession d'Autriche (1740-48) et de Sept Ans (1755-63) CHM 1982, nr. 6, 12-17

6654. MOOR, J. de (ed), Current annotated bibliography of Dutch expansion studies. Itinerario 6, 1982, 3/4 (verschenen 1984) 220 p.

6655. NICHOLSON, I.H., Shipping arrivals and departures Tasmania. Vol.1, 1803-1833. Aranda (ACT), Roebuck Society, 1983, 325 p., Aus $ 16,50

6656. NUNN, G.R., Guide to American archival sources relating to Asia and Oceania Londen, Mansell, 1984, 5 vols, ca 2500. p., £ 200,– per set *(..Entries cite dates covered, form, extent....and description of contents....of some 30.000 archival collections of unpublished research sources..... Uit.aank.)*

6657. O'DONOGHUE, K., P.M. HEATON, Kaye, Son and Co.Ltd. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., z.j. (Monograph No 9) 48 p. *(opgericht 1912, Londen)*

6658. OPSTALL, M.E. van, Materials on Japan from the 17th, 18th and 19th century in the General State Archives at The Hague. Bonner Zeitschr.f.Japanologie 81, 1981, nr 3, 103-110

6659. ROBINSON, N.J., Stag Line, 1817-1983. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1983, 48 p., £ 4,50 *(opgericht in 1817 door James Robinson, Whitby)*

6660. ROESSINGH, M.P.H. (comp), Sources of the history of Asia and Oceania in the Netherlands. Part 1, Sources up to 1796. München, Saur, 1982, 337 p.

6661. ROGERS, J.G., Origins of sea terms. Mystic (Conn), Mystic Seaport Museum, 1984, 235 p., $ 15,– *(1250 termen)*

6662. SAWYER, L.A., W.H. MITCHELL, From America to United States. The history of the merchant ship types built in the USA under the Long-Range Programme of the Maritime Commission. Vol. III. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1984, 112 p. *(betreft periode 1938-45; dit deel over: C3-, L6 (Laker)- en V-typen en de in hout en cement gebouwde schepen)*

6663. SCHOKKER, J., Visserijschepen. Alkmaar, De Alk, 1984, 239 p.

6664. SCHULTZ, Ch.R., Bibliography of maritime and naval history: periodical articles published 1978-1979. College Station (Texas), Texas A&M University 1983, $ 5,– *(bestelnr TAMU-SG-83-602; inclusief cumulatieve index op auteur en onderwerp uit vorige bibliografieën 1970-1977)*

6665. SILVERSTONE. P.H., Directory of the world's capital ships. Shepperton (Surrey), I. Allan, 1984, 496 p., £ 35,– *(midden 19e eeuw- heden; gedetailleerde gegevens over meer dan 1000 schepen uit 20 landen)*

6666. SOMNER, G., Ben Line. Fleet list and short history. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1980, 120 p. *(opgericht 1825 Leith)*

6667. ––, Bland, Gibraltar. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1981, 56 p. *(rederij in 1810 opgericht in Gibraltar door Marcus Henry Bland uit Liverpool)*

6668. SOTOS SERRANO, C., Relacion de documentos del Archivo General de la nacion de Mexico para el estudio de las expediciones maritimas españolas del siglo XVIII ala costa del noroeste americano. RHN 1984, nr 4, 101-113

6669. STEIN, D.L., A guide to the manuscript collections of the G.W. Blunt White Library at the Mystic Seaport Museum. Mystic (Conn), Mystic Seaport Museum, 1983, 143 p., $ 10,–

6670. SYME, M.A., Shipping arrivals and departures Victorian ports 1798-1845. Vol.1. Malvern (Victoria), bij de auteur, 1984, 298 p., Aus $ 19,25

6671. TERZIBATSCHITSCH, S., Kreuzer der U.S. Navy. Von der Omaha-Klasse bis zur Long Beach. Herford, Koehler, 1984, 352 p., 405 foto's, DM 78,– *(periode 1922-1962, gebouwd/omgebouwd)*

6672. THORSØE, S., J. Lauritzen 1884-1984. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1984, 238 p. *(in 1884 opgericht in Ribe door Ditlev L.; sinds 1919 gevestigd in Kopenhagen)*

6673. ––, M.CROWDY, Ove Skou, Copenhagen. Kendal (Cumbria), World Ship Soc., 1982, 44 p. *(in 1929 opgericht als Hovestadens Kulimport A/S)*

6674. URK, A. van, Op zoek naar boeken in het Zuiderzeegebied. Bibliografie van de Zuiderzee-eilanden en hun naaste omgeving. Eerste schrift. Urk, Studie- en Dokumentatiecentrum Urk, 1983, 34 p. *(met name betreffende Urk en Schokland)*

6675. VIGON, A.M., Los Manuscritos del Museo Naval RHN 1984, nr 5, 65-87

6676. (CATALOGUS), Archéologie sous-marine. Arles, Musée d'Arles, 1983, 85 p.

6677. ––, Cartes des côtes de Bretagne du XVIe siècle à nos jours. Brest, Musée de Brest, 1982, 68 p.

6678. ––, Humor bij de Koninklijke marine. Den Helder, Marine Museum, 1984, 66 p.

6679. ––, Leidraad doorheen het Nationaal Visserijmuseum. Oostduinkerke, De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum. Oostduinkerke, De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke Vzw, 1983, 52 p.

6680. ––, L'image de la mer. Parijs, Musée de la Publicité, 1984, 123 p., FF 50,– *(meer dan 120 affiches, die betrekking hebben op aspecten van de relatie mens-zee, zoals vervuiling van de zee, mari-*

tieme musea enz.)

6681. ––, Met de wind in de zeilen. Hollum (Ameland), Oudheidkamer, 1984, (48)p. *(Amelander zeevarenden in de 18e en 19e eeuw)*

6682. ––, 1984 Mystic International Fifth Annual Exhibition. Mystic (Conn), Mystic Seaport Museum, 1984, 26 p. *(69 werken met maritieme thema's van hedendaagse kunstenaars uit de VS, Canada, Engeland en Australie)*

6683. ––, Schiffe, Häfen, Kontinente. Eine Kulturgeschichte der Seefahrt. E. Berckenhagen ed. Berlijn, D. Reimer Verlag, 1983, 384 p., DM 38,–)pb)

6684. ––, Van het vischeten. 600 jaar zeevis eten in Nederland Vlaardingen, Visserijmuseum, 1984, 24 p.

6685. ––, Walsvisvaart en walvissen door de eeuwen heen. Den Helder, Reddingmuseum Dorus Rijkers, 1984, 51 p.

6686. (JACOBSEN), Antonio Jacobsen, the checklist. Paintings and sketches by Antonio N.G. Jacobsen (1850-1921). Compiled by Harold S. Sniffen. Newport News (VA), The Mariners' Museum, 1984, 352 p., $ 75,– *(opgave van 2190 schilderijen en 2200 schetsen; register met 2600 scheepsnamen met summiere gegevens over elk afgebeeld schip)*

6687. (JAL), Nouveau glossaire nautique d' Augustin Jal. Révision de l'édition publiée en 1848. Lettres D-E. Parijs, Editions CNRS, 1983, 218 p., FF 275,–

Algemene maritieme literatuur

6688. ACDA, G.M.W., Museum 'Gesigt van 't Dok' te Hellevoetsluis MB 94, 1984, 129-132

6689. ––, Het Museum voor Scheepsarcheologie te Ketelhaven MB 94, 1984, 189-193

6690. AKVELD, L.M., Gesprek met Jules van Beylen TvZ 2, 1983, 2, 7-16

6691. ASAERT, G.C., Jules van Beylen als maritiem historicus. TvZ 2, 1983, 2, 17-22

6692. BEAVIS, B., R.G. MCCLOSKEY, Salty dog talk. The nautical origins of everyday expressions. Londen, Granada, 1983, 96 p., £ 1,95

6693. BELLEC, F., Le Musée de la Marine et les échanges culturels. Neptunia 1984, nr 155, 41-44

6694. BIRD, K.W., From Tirpitz to Hitler: continuity and discontinuity in German naval history. In: *(Proceedings)*. Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 246-259

6695. BONNEL, U., French maritime historical studies: an overview. In: *(Proceedings)*. Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 156-168

6696. BRAUDEL, F. (ed), Le monde de Jacques Cartier. L'aventure au XVIe siècle Parijs, Berger-Levrault, 1984, 316 p.

6697. BUSCH, P. von, G. JOACKS, Navy look. Seeleute in der Mode. Hamburg, Museum f. Hamb. Geschichte, 1984 (Hamburg Porträt, H. 20) 14 p.

6698. DELGADO, J.P., A gold rus enterprise: Sam Ward, Charles Mersch and the storeship Niantic. The Huntington Library Quarterly 46, 1983, 321-330 *(San Francisco, eerste helft 19e eeuw, tweede gebruik van schepen)*

6699. DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist:....en nog meer over steken en knopen. Neptunus 31, 1984, 1, 15-16

6700. ––, Laden en lossen. Neptunus 31, 1984 3, 30-31

6701. EVANS, L., Food, transport and policy Roman maritime logistics. In: *(Proceedings)*. Changing interpretations and new sources in naval history (New York 1980) 10-25

6702. FREY, O. –H., Zur Seefahrt im Mittelmeer während der Früheisenzeit (10. bis 8. Jahrhundert v. Chr.). In: Müller-Karpe, H. (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 21-43

6703. GRAHAM, G.S., Obituary: Professor Robert G. Albion. MM 70, 1984, 116

6704. GROSFELD, J., Twee nieuwe musea in Rijnmond. MJ 1984. 127-131 *Museum 'Gesigt van 't Dok', Hellvoetsluis; Openlucht Binnenvaartmuseum, Rotterdam)*

6705. HANSON, C.A., The European 'renovation' and the Luso-Atlantic economy, 1560-1715. Review 6, 1983, 4, 475-532

6706. HELIAS, P.J., Légendes: de la realité au fantasme. RM 1984, nr 388, 51-63 *(analyse van Bretonse legenden over of in verband met de zee)*

6707. HELLE, K., Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536. Oslo, Universitetsforlaget, 1982, 998 p. *(deel 1 van een geschiedenis van de havenstad Bergen)*

6708. HOOGENHUYZE, B. van, H. VANDERSMISSEN, The Dutsch and the sea. Weesp, Unieboek, 1984, 159 p. *(overzicht van hedendaagse Nederl. bedrijvigheid binnen een aantal maritieme bedrijfstakken met een 'who is who?' in Nederland op deze terreinen)*

6709. HÜTTEL, H.-G., Zur frühen Seefahrt in Polynesien. In: Müller-Karpe, H. (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 98-120

6710. KUYPER, W., Oude Zuiderzeeverhalen/ Zwervend langs het IJsselmeer. SZ 8, 1984, 8, 24-28; 9, 26-29

6711. KVARINING, L.–A., The Wasa: museum exhibit. Museum 1984, nr 142, 75-80

6712. LEWIS, A.R., Robert G. Albion 1896-1983. An appreciation. AN 44, 1984, 1, 61-62

6713. MACDOUGALL, Ph., Mysteries in the high seas. Newton Abbot, David & Charles, 1984, 192 p., £ 7,95 *(scheepsverdwijningen met onbekende oorzaak)*

6714. MARZARI, M., Le musée à flot de Cesenatico. Sept siècles d'histoire maritime sur l'Adriatique. LCM 1984, nr 12, 59-61

6715. MEER, R. van der, A. MCGOWAN, Sailing ships. Londen, Viking Press, 1984, 12 p., £ 9,95 *(...A pop-up book. With three-dimensional ships that come out of the page..... Uitg.aank.)*

6716. MÜLLER-KARPE, H., Zum Problem der frühen Seeverbindungen mit Afrika. In: Idem (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 159-162

6717. ––, Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt. München, C.H. Beck, 1982 (Kolloquien zur Allgemeinen und Vergleichenden Archeologie, Bd 2), 208 p.

6718. ––, Zur Seefahrt im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. In: Idem (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 1-20

6719. ––, Zur Seefahrt in der griechisch-römischen Antike. In: Idem (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 45-50

6720. OBEREM, U., R. HARTMANN, Zur Seefahrt in den Hochkulturen Alt-Amerikas. In: Müller-Karpe, H. (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 121-157

6721. PELLECH, Chr., Die Odyssee. Eine antike Weltumseglung. Berlijn, D. Reimer, 1983, 311 p. *(studie over de maritiem-culturele achtergrond van het epos)*

6722. PEYRONEL, A., Les moulins-bateaux. Des bateliers immobiles sur les fleuves d'Europe. LCM 1984, nr 11, 36-54

6723. PROCTOR, D., Printing's guide to British maritime history. In: Sea studies. Essays in honour of Basil Greenhill CB, CMG, on the occasion of his retirement (Greenwich, 1983) 10-19

6724. QUINN, D.B., A.N. Ryan, England's sea empire. Londen, Allen & Unwin, 1983 256 p., £ 15,–

6725. SEAGER II, R., A biography of a biographer: Alfred Thayer Mahan. In: *(Proceedings)*. Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 278-292

6726. SMITH, G., Agricultural roots of maritime history. AN 44, 1984, 1, 5-10 *(vervoer van paarden en ossen vanuit New England naar W. Indie, 17e/18e eeuw, en vervoer guano van Peru naar New England, 19e eeuw)*

6727. SMITH, J.P., Concarneau und sein Fischereimuseum. Logbuch 20, 1984, 77-81

6728. ––, Conflans-Sainte-Honorine und sein Musée de la Batellerie. Logbuch 20, 1984, 21-22

6729. SOMEREN, C. van, Het Hollandsche-IJssel Boek. Alphen a/d Rijn, Repro-Holland, 1984, 210 p. *(o.m. over scheepsbouw langs en scheepvaart op de IJssel)*

6730. SPRINGER, H.S., The nautical 'Walden'. The New England Quarterly 57, 1984, 1, 84-97 *(analyse van het gebruik van aan de zeevaart ontleende termen in de genoemde roman van de Amerikaanse schrijver H.D. Thoreau (1817-62))*

6731. STEENSGAARD, N., Undervejs til et overblik. Nogle betragtninger over den sidste menneskealders studier i asiatisk handelshistorie. In: Festschrift til Kristof Glamann (Odense, Universitetsforlag, 1983) 301-313 *(evolutie in het denken, na 1945, over de geschiedenis van de Aziatische handel in de 16e-18e eeuw)*

6732. STENGELHOFEN, J., 'Valhalla'. The Tresco ships figurehead collection. Greenwich, National Maritime Museum, 1984 (Outstations series No 1) 33.p, 45 foto's, £ 1,– *(beschrijving van een dependance van het NMM op de Scilly Isles)*

6733. VENTEGODT, O., Skibe og søfart i danske farvande i det 12-14 århundrede. MK 3, 1982, 46-92 *(schepen & scheep-*

vaart in Deense wateren in de aangegeven periode).

6734. VRIES, R.J. de, Enkhuizen, opkomst en verval van een Zuiderzeestad. Hist. Geogr.Tijdschr. 2, 1983, 2, 26-32

6735. WERNER. S., Zur frühen chinesischen Seefahrt. In: Müller-Karpe, H. (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 87-95

6736. WERNER, W., Das Schiffswrack-Museum in Kyrenia. Logbuch 20, 1984, 29-32

6737. (BRENNECKE, J.), Professor (Dr.phil. habil.Wilhelm) Treue 75. S & Z 1984, nr 20, 49-51

6738. (OMAN), Oman, a seafaring nation. Muskat, Ministry of Information and Culture of the Sultanate of Oman, 1979 196 p.

6739. (PROCEEDINGS), Changing interpretations and new sources in naval history. Papers from the Third United States Naval Academy History Symposium, Annapolis (Md), 7 & 28.10.1977. R.W. Love, ed. New York, Garland Publ., 1980, 475 p.

6740. (PROCEEDINGS), Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht. Vorträge auf der Historisch-Taktischen Tagung der Flotte 1983. Herford, Mittler/Deutsches Marine Institut, 1984, 250 p.

6741. (RICKMERS), Rickmers. 150 Jahre Werft. 125 Jahre Reederei. SI 35, 1984 238-242, 262-265

6742. (VERNE), Jules Verne et la mer. RM 1984, nr 386/387, 5-137 *(in een 17-tal korte artikelen worden de figuur van J.V., zijn ideeën en zijn boeken behandeld; op pp 72-87 komen in volgorde van verschijnen al zijn romans aan de orde, voorzien van korte karakteristieken)*

Maritieme Iconografie

6743. BEAUDOUIN, F., Les maquettes ex-voto de bateaux fluviaux. Leur valeur et exploitation documentaire. Neptunia 1984, nr 153, 45-48

6744. BÉDARIDA, M., Le style bateau: de l'emprunt d'un vocabulaire au retour au classicisme. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 75-82 *(bouwen in vormen ontleend aan het schip)*

6745. BEIGEL. H.M., Battleship country. The battle fleet at San Pedro - Long Beach, California, 1919-1940. Missoula (Montana), Pictorial Histories Publ., 1983, 76 p 90 foto's, $ 6,95

6746. BORHAM, P., Escales photographiques. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 56-63 *(foto's van mensen en schepen, 20e eeuw)*

6747. BUXTON, I., The building of HMS 'Duke of York'. WA 1984, nr 31, 197-202 *(gebouwd 1937-1940, Clydebank)*

6748. CARR, D. (ed), Sydney Parkinson: artist of Cook's 'Endeavour' voyage. Canberra, Australian National Univ.Press, 1983, 316 p., Aus $ 49,95

6749. CORNAZ, G., e.a., Bateaux et batellerie de Léman. Lausanne, Edita, 1983, 185 p., 284 ill.

6750. CREDLAND, A., Harry Hudson Rodmell. Marine artist 1896-1984. Hull, City of Kingston-upon-Hull Museums & Art Galleries, 1984 (Bulletin No 16) 32 p. *(o.m. ontwerper van affiches voor de vooroorlogse HAL)*

6751. DIJK, M. van, *(Vissen in wapens)*. Het wapen van het Hoogheemraadschap Alm en Biesbosch. Visserij 37, 1984, 136-137

6752. DOMIZLAFF, H., Das grosse Buch der 'Passat'. Hamburg, Maritim, 1980, 114 p., DM 85,–

6753. FALK, P.H., Milton J. Burns, marine artist. LMS 36, 1984, 15-30 *(1853-1933 bekend door o.m. zijn uitbeelding van de dory-visserij op de Grand Banks en zijn werken die betrekking hebben op de Amerikaanse strijd tegen Duitse U-boten in WO I)*

6754. FORGET, M., Illustration du vieux Toulon. Avignon, Aubanel, 1983, 320 p., 150 ill., FF 295,– (met veel aandacht voor de maritieme historie van de stad)

6755. GARLAND, J.E., Down to the sea. The fishing schooners of Gloucester. Boston, David R. Godine, 1983, 224 p., 160 foto's, $ 27,50

6756. HARDING, S., Grey ghost - the R.M.S. 'Queen Mary' at war. Missoula (Montana), Pictorial Histories Publ. Comp., 1983, 84 p., $ 8,95

6757. HENRY, J.F., Early maritime artists of the Pacific Northwest Coast. Seattle (Washington), Univ. of Washington Press, 1984, 185 p.

6758. HINSCH, W. (ed), Der Mensch in der Binnenschiffahrt. Eine Bilderserie. In: Lauenburger Elbschiffahrtstag 1984 (Lauenburg, Lauenburger Schiffer-Verein von 1869 e.v.) 63-72

6759. HOSTYN, N., De zee en de kunst: Jacob Jacobs (Antwerpen, 1812-1879). Neptunus 31, 1984, 1, 43-44

6760. ––, De zee en de kunst: de scheepsportrettisten. Neptunus 31, 1984, 3, 13-18

6761. JANSE, Ch.F., Het schip van Burghley. BW 39, 1984, 373 *(tafelmodel, 16e-eeuws, nu in Victoria & Albert Museum, Londen)*

6762. LEMOINE, B., Paquebots: nouvelles images architecturales. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 83-86 *(scheepsvormen toegepast in bouwwerken*

6763. MILLER, W.H., The first great ocean liners in photographs 1897-1927. Riverside (Conn), 7 C's Press, 1984, 144 p., 180 foto's, $ 9,95 (pb) *(schepen & hun interieurs en opvarenden)*

6764. ––, Liners of the world. Riverside (Conn), 7 C's Press, 1984, 96 p., 125 foto's, $ 10,95 *(100 passagiersschepen uit de jaren 1950-70)*

6765. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Afbeeldingen gemaakt tijdens de tochten met de schoener 'Willem Barents' 1878-1884. JVNHS 1983, 46-53

6766. MUNDAY, J., Some nautical transfers. In: Sea studies. Essays in honour of Basil Greenhill CB, CMG, on the occasion of his retirement (Greenwich, 1983) 47-50

6767. PICARD, H., Marseille et marine en bois 1860-1925. Marseille, Michel Scheffer, 1983, 193 p., 159 ill.

6768. STERNBERG, J., Rêver la mer. Graveurs et illustrateurs du XIXe siècle. Parijs, Voiles Gallimard, 1983, 216 p., FF 130,–

6769. SUGDEN, J., Sir Francis Drake. A note on his portraiture. MM 70, 1984, 303-309

6770. VANDENBERGHE, S., Een faience-bord met de walvis van Bredene, aangespoeld in 1762. Biekorf. Westvlaams Archief 84, 1984, 189-192 *(aanwezig in het Gruuthusemuseum, Brugge)*

6771. VOGELZANG, E.J.G., De collectie-Job JVNHS 1983, 58-63 *(foto's Nederl. passagiersvaart eerste helft 20e eeuw)*

6772. VORSTMAN, R.M., De Groote Partij. JVNHS 1983, 36-45 *(Deshima, 25 aug. 1825)*

6773. ZUIDHOEK, A., John A. Noble overleden. BW 39, 1984, 300-301 *(Amerikaan 1912-83)*

6774. (BENDERVOET), Dutch maritime art: Johan Bendervoet (1932) Holland Maritime 1984, nr 4, 26-27

6775. (CHANCELLOR), The maritime paintings of John Chancellor. Foreword Dr A McGowan. Intr. A. Hawkins. Newton Abbot, David & Charles, 1984, 84 p., £ 30,– *(historiserende voorstellingen)*

6776. (GIBSON), On the rocks. Photographs of West Country shipwrecks by the Gibson family 1870-1970. Greenwich, National Maritime Museum, 1984, 23 p.

6777. ––, The savage sea, photographed by the Gibsons of Scilly. St. Ives (Cornwall) F. Gibson, 1984, 60 foto's

6778. (GROOT), Dutch maritime art: Annelies Groot (1961-) Holland Maritime 1984, nr 3, 22-23

6779. (KOLENVERVOER), Salute to the steam collier. Photographs by Laurence Dunn SM 19, 1984, 5, 24-25; 6; 16-17; 7, 24-25

6780. (LHERMITE), Charles Lhermite 1881-1945. L'armement des sardiniers aux Plomarc'h. LCM 1984, nr 12, 74-78 *(Bretagne, 1911-13)*

6781. (MÉHEUT), Mathurin Méheut, peintre de la mer. Douarnenez, Editions de l'Estran, 1984, 98 p., 50 ill, FF 450,– *(o.m. werkzaam in Bretagne)*

6782. (SUFFREN), Suffren et la symbolique. RHA 1983, nr 4, 108-111 *(afbeeldingen op wapenschilden van schepen met de naam S.)*

6783. (T., F.W.), Forgotten magnificence. Propeller. Vancouver Maritime Museum 2, 1984, 1, 3-8 *(inrichting van ss. 'Prince Albert' (1910) en 'Prince Rupert' (1910) van de Grand Trunk Pacific Coast Steamships)*

6784. (VAN DER MEULEN), Dutch maritime art: the long search for the perfect shot. Holland Maritime 1984, nr 5, 36-39 *(fotograaf Cees van der Meulen)*

6785 (ZEEGEZICHTEN), Zeegezichten van Belgische schilders geboren tussen 1750 en 1875. P. & V. Berko, N. Hostyn eds. Knokke-Heist, Berko pvba, 1984, ca 200 p., 200 ill. in kleur en zwart/wit, BFr. 3800,–

Marine Algemeen

6786. BARTLETT, M.L. (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare. Annapolis (MD), U.S. Naval Institute Press, 1983, 475 p., $ 24,– *(artikelen van wisselende omvang, verdeeld over rubrieken getiteld 'age of sail' (14), 'age of Mahan' (8), 'a two-ocean war' (17) en 'era of the safer powers' (12); goede bibliografie)*

6787. EBERFACH, H.E., Der Marine-Offizier als Führer im Spiegel der deutschen und angelsächsischen Literatur zum Zweiten

Weltkrieg. In: *(Proceedings)*. Der Marine-Offizier als Fuhrer im gefecht (Herford 1984) 138-154

6788. LUTHER, G., Standortbestimmung. Erfahrungen und Verpflichtungen aus der historischen Entwicklung der deutschen Marine ab 1848. In: Die deutsche Marine. Historisches Selfstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 13-22

6789. MASSON, Ph., Histoire de la marine. T. 1, L'ère de la voile. T.2., De la vapeur à l'atome. Parijs, Lavauzelle, 1982, 436 + 582 p., FF 490,– p.d.

6790. MEYER, J., Operations géo-stratégiques: la campagne de Suffren. RHA 1983, nr 4, 6-10

6791. MOER, A. van der, De naamgevers en voorgangers van de standaard- en luchtverdedigingsfregatten. Jacob van Heemskerck. MB 94, 1984, 249-256

6792. POPPINGA, R.R., J. Brennecke, 13 Mal 'Emden' als Name für deutsche Kriegsschiffe S & Z 1984, nr 20, 1-8

6793. PUGH, P.E., Of ships and money. The rising cost of naval power. WA 1984, nr 32, 275-279 *(bezien in historisch perspectief)*

6794. ROBERTSON, J.A., Maritime strategy in history. Development of a theory. Jnl of the Royal Austr. Hist. Soc. 70, 1984 1, 30-40

6795. STEPHEN, A., The 'Dreadnought' hoax. Londen, Chatto & Windus, 1983, 61 p., £ 2,95 *(Horace de Vere Cole werd op 7 feb 1910 door admiraal Sir William May aan boord van HMS 'D' ontvangen als 'de keizer van Abessinië)*

6796. STOKESBURY, J.L., Navy & empire. New York (NY), Morrow, 1983, 430 p. $ 16,95 *(overzicht van de geschiedenis van de Engelse marine; zeer uitvoerige bibliografie)*

6797. VORSTMAN, R.M., Het bezoek van prins Willem V aan de admiraliteit van Amsterdam op 27 september 1777. JVNHS 1983, 34-35

6798. WALLE, H., Aus der Geschichte Iernen? Methodische Überlegungen zur Auswertbarkeit kriegsgeschichtlicher Beispiele. In: (Proceedings). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht (Herford,1984) 16-30

6799. WANDERS, J., Emblemen van de Koninklijke marine. Den Haag, Afd. Maritieme Historie, 1982 (verschenen 1984) (Bijdragen tot de geschiedenis van het Zeewezen, dl 15, boek I) 132 p., 22 emblemen in kleur. *(heraldische beschrijving van de wapens, geschiedenis van de naamgever, geschiedenis voorgaande oorlogsschepen met dezelfde naam)*

6800. (INDOPTABLE), L'Indomptable. RHA 1984, 3, 127-130 *(korte geschiedenis van de Franse marineschepen met deze naam)*

Marine tot 1700

6801. CAMBELL, M.W., An inquiry into the troop strength of king Harald Hardrada's invastion fleet of 1066. AN 44, 1984, 96-102

6802. FERNANDEZ SEGADO, F., Alejandro Farnesio en los preparativos de la empresa de Inglaterra. RIHM 1984, nr 56, 49-93 *(met Engelstalige samenvatting)*

6803. FREEMAN, A.Z., Wooden walls: the English Navy in the reign of Edward I. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 58-67

6804. GRACIA RIVAS, M., El motin de la 'Diana' y otras vicisitudes de la galeras participantes en la jornada de Inglaterra. RHN 1984, nr 4, 33-45 *(muiterij aan boord galei 'D' in 1588; ook gegevens over bemanningssterkte van galeien in Armada)*

6805. GROENVELD, S., Engeland en de Nederlandse vlootblokkade voor Vlaanderen 1640-1646. In: Idem, Verlopend getij. De Nederlandse Republiek en de Engelse Burgeroorlog 1640-1646 (Dieren, 1984) 135-172

6806. GROENVELD, S., De Republiek en de maritieme activiteiten van het Parlement 1642-1646. In: Idem, Verlopend getij. De Nederlandse Republiek en de Engelse Burgeroorlog 1640-1646 (Dieren, 1984) 173-198

6807. GROENVELD, S., De Republiek en de royalistische acties ter zee 1643-1646. In: Idem Verlopend getij. De Nederlandse Republiek en de Engelse Burgeroorlog 1640-1646 (Dieren, 1984) 199-219

6808. LAKOWSKI, R., Die Katastrophe der Armada, 1588. Militärgeschichte (DDR) 21, 1982, 318-328

6809. MARTINEZ, R.C., La conquista de la Isla Tercera (1583). RHN 1, 1983, 3, 5-45

6810. PERY, J.C., Dos facetas navales del reinado de Felipe IV. RHN 1, 1983, 3, 149-157

6811. POLLITT, R., Contingency planning and the defeat of the Spanish armada AN 44, 1984, 25-32

6812. POLLITT, R., Rationality and expedience in the growth of Elizabethan naval administration. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 68-79

6813. PRYOR, J.H., The naval battles of Roger of Lauria. Jnl. of Medieval History 9, 1983, 179-216 *(oorlogvoering ter zee met galeien; 13e eeuw)*

6814. QUELLER, D.E., Combined arms operations and new sources in naval history (New York, 1980) 45-57

6815. ROCHE, Ch., Charles le Téméraire a-t-il eu une marine? Revue des Amis du Vieux Dunkerque 1983, nr 16, 7-25

6816. SYMCOX, G., Current research on the Navy of Louis XIV: problems and perspective. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 123-141

6817. UNGER, R.W., Admiralties and warships of Europe and the Mediterranean 1000-1500. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 34-44

6818. USHERWOOD, S.& E., The counter-armada, 1596. The journal of the 'Mary Rose'. Londen, The Bodley Head, 1983, 176 p., £ 7,95 *(journaal van Sir George Carew, bijgehouden tijdens de expeditie naar Cadiz)*

6819. VAGTS, A., Spain as an amphibious power 1538-94. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 22-32

Kaapvaart en zeeroverij

6820. BEST, J., Licensed to steal: toward a sociology of English piracy. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 96-109

6821. CROWHURST, P., The privateering activities of a Swiss merchant, Benoit Bourcard, at Nantes, 1793-1814. RFH 1982, nr 256, 225-235

6822. FARRINGTON, A.J., Edward England the pirate. Indian Ocean Newsletter (Perth, W.A.) 4, 1983, 1, 7, *(England nam op 7 aug 1720 bij Mozambique de Engelse oostindievaarder 'Cassandra')*

6823. GUILLEMIN, R., Corsaires de la République et de l'Empire. Parijs, Editions France-Empire, 1982, 354 p. *(inleiding op de historie van het begrip kaapvaart, gevolgd door biografieën van twintig Franse kapers)*

6824. WICKINS, P.L., The economics of privateering: capital dispersal in the American War of Independece. JEEH 13, 1984, 375-395

Marine 18e / 19e eeuw

6825. ACERRA, M., La mission des arsenaux de marine au temps de Suffren RHA 1983, nr 4, 63-71

6826. ALLOUIS, J., Le vaisseau 'Le Veteran' à Concarneau 1806-1809. Concarneau, Assoc. des Amis du Musée de la Peche, 1983, 12 p.

6827. BEERMAN, E., La ultima batalla de la Guerra de la Independencia Norteamericana no fue Yorktown. La expedicion hispano-norteamericana a las Bahamas en 1782. RHN 1984, nr 5, 89-102

6828. BOADO Y GONZALEZ-LLANOS, L., Reglamento General de Marina. RHN 1983, nr 3, 47-66 *(samenstelling van de Spaanse vloot 1737-1741)*

6829. DUPPLER, J., Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der deutschen Marine 1848-1890. Herford, Mittler, 1984, 368 p., DM 49,80

6830. GONZALEZ-ALLER HIERRO, J.I., Consideraciones sobre la tactica y comunicaciones navales en el siglo XVIII. RHN 1983, nr 3, 133-147

6831. ––, Navio 'San Hermenegildo' (a) 'Meregildo'. RHN 1984, nr 4, 75-81 *(gebouwd Havana 1788; op 12 juli 1801 bij de Straat van Gibraltar ondergegaan in een gevecht met de Engelse 'Superb')*

6832. GUIRAO DE VIERNA, A., Notas para un estudio del alimantazgo de 1737. RHN 1984, nr 4, 83-100 *(organisatie van de Spaanse admiraliteit midden 18e eeuw)*

6833. GUTH, R., Gneisenau und Prinz Adalbert von Preuszen. Zur Entwicklung des Seemachtgedankens in Deutschland S & Z 1984, nr 20, 22-26

6834. HATTENDORF, J.B., The machinery for the planning and execution of English grand strategy in the War of the Spanish Succession 1702-1713. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 80-95

6835. HEINSIUS, P., Die deutsche Marine, eine Schöpfung des Jahres 1848. In: Die

deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 25-34

6836. INGRAM, E., A scare of seaborne invasion. The Royal Navy at the Strait of Hormuz 1807-1808. Military Affairs 46, 1982, 2, 64-68

6837. IRELAND, J. de COURCY, Irish participation in the French naval activities which led to the fall of Yorktown 19 October 1781. Irish Sword 14, 1981, 221-229

6838. KIPP. J.W., Russian naval reformers and modernization: naval affairs and the historiography of the Great Reforms. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 192-207

6839. LAFUENTE, A., J.L. PESET, Politica cientifica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan Y Antonio de Ulloa (1748-1751). Melanges de la Casa de Velazquez 17, 1981, 233-262 *(spionnage naar scheepsbouwkundige kennis in Engeland en Frankrijk door twee Spaanse marine-officieren)*

6840. LAMBI, I.N., The Navy and German power politics 1862-1914. Londen, Allen & Unwin, 1984, 356 p., £ 20,– *(relatie tussen operationele marine planning en planning van het leger, marine scheepsbouw en buitenlandse politiek)*

6841. LOWNDS, R., Escape of the 'Tallahassee'. SB 58, 1984, 349-354 *(kruiser van de geconfedereerden, 1864)*

6842. MACKESY, P., Problems of an amphibious power: Britain against France, 1793-1815. In: M.L. Bartlett (ed), Assault form the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD) 1983) 60-68

6843. MALONEY, L.M. The U.S. Navy's Pacific Squadron 1824-1827. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 180-191

6844. MARCO, M.A. de, Mendez Nuñez en el Plata. RHN 1984, nr 5, 33-63 *(activiteiten Spaanse marine rond de zuidpunt van Zuid-Amerika, 1860-70)*

6845. MARINI, A.J., Parliament and the marine regiments, 1739. In: M.L. Barlett (ed) Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 39-45

6846. MERINO, J., L'arsenal de Carthagène au XVIIIe siècle. Neptunia 1984, nr 155 21-32

6847. ––, La mision de Antonio de Ulloa en Europa. RHN 1984, nr 4, 5-22 *(1749-1751 o.a. naar Parijs en Amsterdam, o.m. in verband met onderzoek naar stand van zaken op het gebied van scheepsbouw ter plaatse)*

6848. PALMER, M., The quasi-war and the creation of the American Navy 1798-1801. Ph. D Thesis, Temple University, 1981, 548 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno, PRV83-07196)*

6849. PEREZ-MALLAINA, P.E., Politica naval española en el Atlantico 1700-1715. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, 486 p., Pes. 2000,–

6850. PRITCHARD, J., The French Navy 1748-1762: problems and perspectives. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 142-155

6851. RUGE, F., Beachhead 1715. In: M.L. Bartlett (ed). Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 33-38 *(Deens-Zweedse gewapende ontmoeting bij het eiland Rügen)*

6852. SHOEMAKER, R.L., Diplomacy from the quarterdeck: the U.S. Navy in the Caribbean, 1815-1830. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 169-179

6853. SHULIMSON, J., U.S. marines in Panama, 1885. In: Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 107-120

6854. STILL, W., The U.S. Navy and the Near Easter crisis 1893-1897. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 270-277

6855. SUAREZ DE LEZO, L., Flecos de la historia - guarida en linea baja. RHN 1984, nr 4, 23-31 *(nov. 1739 gewapende ontmoeting tussen eenheden Eng. admiraal Edward Vernon en Sp. vlootvoogd D.Blas de Lezo bij Portobelle/ Panama)*

6856. SYRETT, D., Britisch amphibious operations during the Seven Years and American wars. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 51-59

6857. TAILLEMITE, E., La marine et ses chefs pendant la Guerre de l'Indépendance américaine. RHA 1983, nr 4, 21-31

6858. TILLEY, J.A., The Royal Navy in North America 1774-1781. A study in command. Ph.D. Thesis, The Ohio State University, 1980, 458 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV 81 - 00267)*

6859. WALSH, E., Russen en Engelsen in Noord-Holland. Een verslag van de expeditie naar Holland in de herfst van het jaar 1799. Schoorl, Pirola, 1983, 161 p., fl. 29,50 *(vertaling van de in 1800 in Londen uitgegeven tweede, verbeterde editie van 'A narrative of the expedition to Holland in the autumn of the year 1799' door E.W.)*

6860. WEBB, R.L., Late news too late. Communicating civil war to the whalemen. LMS 36, 1984, 3-14

6861. WEBER, E., De Bataafse vloot en admiraal De Winter in 1795. NH 18, 1984, 59-63

Marine 20e eeuw: algemeen

6862. ANRYS, H., Le corps des torpilleurs et marins. L'oeuvre d'un homme. Neptunus 31, 1984, 3, 3-11 *(kolonel Corneillie, Antwerpen, 1917)*

6863. BERGOUGNOUX, Ph., Les accords sur les limitations des armements navals et l'evolution du 'capital ship' (1920-1940). RHA 1983, nr 3, 77-87

6864. BEUNDERS, H.J.G., Weg met de vlootwet! De maritieme bewapeningspolitiek van het kabinet Ruys de Beerenbrouck en het succesvolle verzet daartegen in 1923. Bergen, Octavo, 1984, 290 p., fl 29,90

6865. BOWLING, R.A. The negative influence of Mahan on the protection of shipping in wartime: the convoy controversy in the 20th century. Ph. D. thesis, University of Maine, 1980, 689 p. *(University Microfilms International, Londen, Orderno. PRA 80-24828*

6866. CAMPBELL, J.P., Marines, aviators and the battleship mentality, 1923-33. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 168-176

6867. COSMAS, G.A., J. SHUMLINSON. The Culebra maneuver and the formation of the U.S. Marine Corps' Advance Base Force 1913-1914. (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history. (New York, 1980) 293-308 *(oefening op het Caraibisch eiland C. tussen een Amerikaanse mariniersbrigade en eenheden van de Atlantische vloot ter testing van het concept van de A.B.F.)*

6868. DORWART, J.M., Naval attaches, intelligence officers and the rise of the 'New American Navy' 1882-1914. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 260-269

6869. FRANK, W.C. Naval operations in the Spanish Cicil War 1936-1939. NWCR 37, 1984, 1, 24-55

6870. GRABNER, S., Was geschah auf der 'Zeven Provincien'? Berlijn (DDR), Militarverlag, 1980, 158 p.

6871. HEINL, R.D., The U.S. Marine Corps: author of modern amphibious warfare. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 185-194

6872. HESS, S., Marineführungssysteme. In: Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 315-336 *(waarneming van en communicatie tussen schepen)*

6873. HOWARTH, S., The fighting ships of the Rising Sun. The drama of the Imperial Japanese Navy 1895-1945. New York, Scribner, 1983, 448 p., $ 16,95

6874. HÜMMELCHEN, G., Marineflieger. Von den Anfängen bis zum Neubeginn. In: Die deutsche Marine. Historisches Selfstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 233-240 *(26.10.1910, besluit van admiraal Von Tirpits tot het testen van vliegtuigen door de marine*

6875. LAYMAN, R.D., Sparrows among the hawks. Shipboard aviation of the smaller navies 1919-1939 WI 21, 1984, 138-157

6876. LOOSE, H.-D., Die Entstehung des Marine-Schiessplatzes bei Cuxhaven und die letzte Geheimsitzung der hamburger Bürgerschaft in der Kaiserzeit. Zeitschr. d.Vereins f.Hamburg.Geschiechte 70, 1984, 207-221

6877. MCKEE, F., The armed yachts of Canada. Ontario, Boston Mills Press, 1983 172 p., $ 24,95 *(WO I en WO II, ten behoeve van onderzeebootbestrijding)*

6878. PETTER, W., Systemkrise und Marinekonzeption im Wilhelminischen Deutschland. In: Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 35-51

6879. PULSIPHER, L.E., Aircraft and the Royal Navy 1908-1918. Ph.D. thesis, Duke University, 1981, 398 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV 82-12974)*

6880. RAHN, W., Marinerüstung und Innenpolitik einer parlementarischen Demokratie. Das Beispiel des Panzerschiffes A 1928. In: Die deutsche Marine. Historisches Selfstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 53-72

6881. SHEEHY, E.J., The United States Navy in the Mediterranean 1945-1947. Ph.D. thesis, The George Washington University, 1983, 334 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV 83-20054)*

6882. TALBOTT, J.E., Weapons development, war planning and policy: the U.S. Navy and the submarine 1917-1941. NWCR 37, 1984, 53-71

6883. TEITLER, G., De strijd om de slagkruisers 1938-1940. Dieren, De Bataafsche Leeuw, 1984, 79 p., fl. 32,–

6884. THOMAS, Ch.S., Bluejackets and brown shirts. The German naval officer corps in the era of national socialism, 1928-1939. Ph.D. thesis Vanderbilt University 1983, 405 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV83-17356)*

6885. VEGO, M.N., The anatomy of Austrian sea power 1904-1914. Ph.D thesis, The George Washington University, 1981, 798 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV 82-00403)*

6886. WEIR, G.E. Tirpitz, technology and building U-boats 1867-1916. Intern. History Review 6, 1984, 174-190 *(relaties marine & scheepsbouwindustrie in Duitsland)*

6887. YERXA, D.A., The United States Navy and the Caribbean Sea 1914-1941 Ph.D. University of Maine, 1982, 411 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV83-17269)*

Marine 20e eeuw: eerste wereldoorlog

6888. ANRYS, H., Les services maritimes militaires en 1914-1918 Neptunus 31, 1984, 1, 31-38

6889. FRENCH, D., The origins of the Dardanelles campaign reconsidered. History 68, 1983, 210-224

6890. GIBSON, T.A., Gallipoli, 1915. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 142-153

6891. GREGER, R., Was there a Serbian Navy? WA 1984, nr 30, 100-101

6892. MAKELA, M.E., Das Geheimnis der 'Magdeburg'. Die Geschichte des kleinen Kreuzers und die Bedeutung seiner Signalbücher im Ersten Weltkrieg. Koblenz, Bernard & Graefe, 1984, 138 p., DM 65,–

6893. TAILLEMITE, E., La flotte française de 1914. CHM 1981, nr 4, 3-15

Marine 20e eeuw: tweede wereldoorlog

6894. ASSMANN, K., The German invasion of Norway, 1940. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 236-248

6895. ATSCHKASSOV, W.I., Landing operations of the Soviet Naval Fleet during world war two. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 299-307

6896. BALDWIN, H.W., Amphibious aspects of the Normandy invasion. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 320-325

6897. BARKER, R., Goodnight, sorry for sinking you! The story of the s.s. 'City of Cairo'. Londen, Collins, 1984, 251 p., £ 10,95 *(6 nov. 1942, zuidelijke Atlantische Oceaan)*

6898. BEESLY, P., Special intelligence and the battle of the Atlantic: the British view. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 413-419

6899. BERTRAND, M., La marine française au combat 1939-1945. Parijs, Lavauzelle, 1983, 2 dln., 240 + 225 p., FF 185,– p.d.

6900. BESS, H., Probleme der Gefechtsführung im Verlauf der Operation 'Regenbogen', Ende Dezember 1942. In: (Proceedings). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht (Herford, 1984) 177-200

6901. BRENNECKE, J., Die Wende im U-Boot-Krieg. Ursachen und Folgen 1939-1943. Herford, Koehler, 1984, 389 p., DM 49,80

6902. COCHRAN, A.S., MacArthur, ultra et la guerre du Pacifique 1942-1944. RHDGM 1984, nr 133, 17-27

6903. CREED, D., Operations of the Fremantle submarine base 1942-45. Canberra, Naval Hist. Society of Australia, 1984, 64 p.

6904. DAVIS, F., Sea Lion: The German plan to invade Britain, 1940. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 228-235

6905. DECKER DE BRANDEKEN, J.-M., La fin ignominieuse du sous-marin maudit de la Kriegsmarine. Neptunus 31, 1984 2, 35-40 *('U505', Golf van Guinee, 4.6. 1944)*

6906. ELST, J.H. van der, De ondergang van het s.s. 'Mark'. BW 39, 1984, 258-261 *(ten westen van Jutland in de Noordzee op een mijn gelopen, 9.9.1939)*

6907. ENDERS, G., Auch kleine Igel haben Stacheln. Deutsche U-Boote im Schwarzen Meer. Herford, Koehler, 1984, 240 p., DM 34,– *('U18', 1943-44, en het 30. U-Flottille)*

6908. GERDAU, K., Albatross. Rettung über See. 115 Tage bis zum Frieden. Herford, Koehler, 1984, 136 p., DM 28,– *(transport Duitse vluchtelingen uit Oosteuropese gebieden, 1945)*

6909. GORDON, J.W., The U.S. Marine Corps and an experiment in military elitism: a reassessment of special warfare impetus 1937-1943. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 362-373

6910. GUGLIOTTA, B., Pigboat 39. An American sub goes to war. Annapolis (MD), US Naval Institute Press, 1984, 288 p., $ 19,50 (USS 'S-39')

6911. HEIMDAHL, W., The Navy and investigating the Pearl Harbor attack: a consideration of new source material. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 400-412

6912. HERVIEUX, P., 'Marconi' class submarines at war. WA 1984, nr 31, 146-152 *(Italie; gebouwd 1938)*

6913. ––, S-Boats at war 1939-40. WA 1984, nr 32, 270-274

6914. HOYT, E.P., Submarines at war. The war of the American silent service. New York (NY), Stein & Day, 1983, 329 p., $ 18,95

6915. HUAN, C., Les attaques en meute. RM 1984, nr 385, 48-64 *(strijdmethoden van Duitse U-boten 1939-40)*

6916. ––, Les operations des sous-marins français, Mediterranée 1944. RHA 1984 3, 55-62

6917. JONG, L. de, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel XI (a), Nederlands-Indie (I). Leiden Nijhoff, 1984, 2 dln, 1200 p., fl 195,– *(verspreid in de tekst komen tal van maritieme zaken aan de orde; o.a. Indie's defensie: marine/marineluchtmacht. pp. 656-665; katastrofe ter zee, pp., 921-968, enz.)*

6918. KNOWLES, K.A., Ultra and the battle of the Atlantic: the American view. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 444-449

6919. KUROWSKI, F., Kampffeld Mittelmeer. Herford, Koehler, 1984, 252 p., DM 39,80 *(m.n. geschiedenis van Duitse eenheden kleine typen oorlogsschepen, aug 1943 - mei 1945)*

6920. LORD, W., The miracle of Dunkirk. Londen, Allen Lane, 1983, 320 p., £ 8,95

6921. LOWENTHAL, M.M., The Stark memorandum and the American national security process, 1940. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 352-361 *(adm. H.R. Stark, in 1940 Chief of Naval Operations)*

6922. MALTZAN, G. von, Das Gefecht in der Biskaya am 28.12.1943. Die deutsche operativ-taktische Führung in See. In: (Proceedings). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht (Herford, 1984) 51-69

6923. MORTON, L., The Marianas, 1944. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 219-227

6924. MÜNCHING, L.L. von, De door de geallieerden altijd verzwegen ramp. Het geval Bari. Zeewezen 73, 1984, 160-162 *(2.12.1943; Duitse aanval op een geallieerd konvooi in de haven van Bari)*

6925. ––, De materieelsuitbreiding van de Koninklijke marine in wereldoorlog II. Zeewezen 73, 1984, 74-76

6926. ––, Twaalf Nederlandse sleepboten betrokken bij de invasie. BW 39, 1984, 252-255

6927. OELS, H.J., Der Einsatz des Schlachtschiffes 'Bismarck' unter dem Blickwinkel der Operations- und Schiffsführung In: (Proceedings). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht (Herford, 1984) 104-135

6928. POTTER, E.B., L'amiral Nimitz et son utilisation des renseignements secrets

dans le Pacifique. RHDGM 1984, nr 133, 29-42

6929. REED, R., Central Mediterranean sea control and the North African campaign 1940-42. NWCR 37, 1984, 4, 82-96

6930. ROHWER, J., Die britische operative Planung für das Gefecht in der Biskaya am 28.12.1943. In: (Proceedings). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht (Herford, 1984) 31-50

6931. ––, Ultra and the battle of the Atlantic: the German view. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 420-443

6932. ROY, J., Une affaire d'honneur. Mers el-Kebir 3 juillet 1940. Parijs, Plon, 1983, 449 p.

6933. SALEWSKI, M., Die deutsche Kriegsmarine zwischen Landesverteidigung und Seemachtambtionen. In: Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 73-88

6934. SCHINZER, J., Aspekte der Menschenführung im Gefecht, dargestellt anhand des Kriegstagebuches von 'T 25' und wieterer Quellen. In: (Proceedings). Der Marine-Offizier als Führer im Gefecht (Herford, 1984) 70-87 *(dec. 1943, westelijk van Brest)*

6935. SCHNEIDER, G. -D., Minenräumboote wurden zu Mädchen für Alles S & Z, 1984, nr 20, 55-64

6936. SCHÖN, H., Die 'Gustloff' Katastrophe. Bericht eines 'Uberlebenden über die grösste Schiffskatastrophe im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart, Motorbuch, 1984, 515 p. *(30.1.1945 getorpedeerd in de Oostzee, waarbij ruim 5000 Duitse vluchtelingen de dood vonden)*

6937. SCHRINER, Ch. W., The Dieppe raid, 1942. In: M.L. Bartlett (ed), Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 249-260

6938. SMITH, P.C., Hold the Narrow Sea. Naval warfare in the English Channel 1939-45. Ashbourne (Derbyshire), Moorland, 1984, 255 p., £ 9,95

6939. SYRETT, D., German U-boat attacks on convoy SC 118: 4 Feb. 1943. AN 44, 1984, 1, 48-60

6940. TERZIBATSCHITISCH, S., Operation 'Magic Carpet'. Die Rückführung der amerikanischen Truppen nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges. MR 81, 1984, 124-128

6941. TIDMAN, K.R., The Operations Evaluation Group. A history of naval operations analysis. Annapolis (MD), US Naval Institute Press, 1984, 360 p., $ 24,95

6942. TORTZEN, C., Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflåades historie under anden verdenskrig. Vol. II, Overgangstid. Vol. III, De første år. Kopenhagen, Grafisk, 1982-83, 431 + 628 p. *(geschiedenis van de Deense koopvaardijvloot in WO II)*

6943. UCHINO, S., Die erfolgreiche Fahrt des japanischen U-Bootes 'I-8'. MR 81, 1984, 224-227

6944. WELLER, D.M., The development of naval gunfire support in world war two. In: M.L. Bartlett (ed). Assault from the sea. Essays on the history of amphibious warfare (Annapolis (MD), 1983) 261-281

6945. WILLIAMS, J., 'Algerine' class minesweepers. SM 19, 1984, 4, 20-23; 6, 34-36; 7, 40-44 *(Engeland)*

Koopvaardij: algemeen

6946. ATTMAN, A., Dutch enterprise in the world bullion trade 1550-1800. Göteborg, Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhallet, 1983 (Acta Regiae Societatis Scientiarum et Litterarum Gothoburgensis, Humaniora 23), 113 p.

6947. BOULANGER, P., Passe des entreprises du littorai méditerranéen. L'apport des archives de la Chambre de Commerce de Marseille. CHM 1984, nr 9, 1-6

6948. CALLAHAN, M., The harbor barons: political and commercial elites and the development of the port of Rotterdam 1824-1892. Ph.D.thesis, Princeton University, 1981, 2 dln, 819 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno PRA 81-26071)*

6949. CAMERON, A., R. FARNDON, The broker and the banker: serving the service industries. In: idem, Scenes from sea and City. Lloyd's List 1734-1984 (Colchester, 1984) 259-269

6950. –, From Lilly Langtry to dry docks: advertising in Lloyd's List. In: idem, Scenes from sea and City. Lloyd's List 1734-1984 (Colchester, 1984) 114-129

6951. –, Lloyd's List: from Coffee House to the computer. In: idem, Scenes from sea and City. Lloyd's List 1734-1984 (Colchester, 1984) 5-32

6952. –, Scenes from the sea and City. Lloyd's List 1734-1984. Colchester (Essex), Lloyd's List, 1984 (250th Anniversary Special Supplement; April 17, 1984), 288 p. *(25 artikelen over de koopvaardijgeschiedenis in de 250 jaar van het bestaan van Lloyd's List: financiering van schip en scheepvaart, shipping conferences, veiligheid van schepen, enz.)*

6953. DEROLIN, P., Connaissements d'autrefois. Neptunia 1984, nr 155, 16-20

6954. DETLEFSEN, G.U., Flensburger Schiffahrt. Vom Raddampfer zum Kühlschiff. Hamburg, Christians & Reim, 1984, 160 p., DM 49,80

6955. HALL, K.R., The expansion of maritime trade in the Indian Ocean and its impact upon early state development in the Malay world. Rev. Indon. & Malay Affairs 15, 1981, 108-135

6956. HEERES, W.G., De heffing van het paalgeld door Kampen en Amsterdam. ESHJ 46, 1983, 128-141 *(belasting op inkomende goederen ter dekking onderhoudskosten havens; zie ook het artikel van deze auteur over het paalgeld in ESHJ 45, 1982)*

6957. HODGSON, G., Lloyd's of London: a reputation at risk. Londen, A. Lane, 1984, 384 p., £ 14,95

6958. HOUSTED, E., Olie: et transportproblem. MK 1984, nr 7, 20-55 *(Het vervoer van olie aan boord van Deense schepen vóór 1940)*

6959. JINYUAN, G., China and Africa: the development of relations over many centuries. African Affairs. The Jrl. of the Royal African Soc. 83, 1984, 241-250 *(betreft o.m. scheepvaartverbindingen)*

6960. OLSEN, J.E., Den rette saedvanlige strøm. Øresundstolden i det 15.århundrede. Zise (Kopenhagen) 5, 1982, 3, 19-30 *(de Sonttol in de 15e eeuw)*

6961. SCAMMEL, G.V., The English chartered trading companies and the sea. Greenwich, National Maritime Museum, (1984) 48 p., £ 2,95

6962. (LLOYD'S), A tale of two registers. MLR 1984, jan., 26-29 *(1834: oprichting van Lloyd's Register of British & Foreign Shipping)*

Koopvaardij: rederij

6963. BARFOD, J.H., Nordisk shipping. M.K. 1984, nr 7, 138-148 *(Deense rederij, WO II)*

6964. BROEZE, F.J.A., Concentratie en consortia: Nedlloyd in de wereldlijnvaart Cornelis Douwes 76/77, 1984, 1554-1567

6965. ––, Underdevelopment and dependency: maritime India during the Raj. Modern Asian Studies 18, 1984, 429-457 *(ca 1850-1939)*

6966. CHRISTENSEN, B., D/s 'Gylfe'. MK 1984, nr 7, 107-120 *(Deense stoomvaart, WO I)*

6967. CLAPP, F.A., Swayne & Hoyt Inc., 1896-1940. StB 1984, nr 170, 95-108 *(gevestigd San Francisco; houtvervoer van Oregon en Washington naar Californië)*

6968. DETLEFSEN, G.U., Holm & Molzen. Erinnerung an eine längst vergessene Flensburger Dampfschiffs-Reederei. SI 35, 1984, 277-280

6969. FODE, H., Et forsøg på samling. MK 1984, nr 7, 56-72 *(organisatie van Deense reders, 1897)*

6970. GERAINT JENKINS, J., Evan Thomas Radcliffe: a Cardiff shipowning company. Cardiff, National Museum of Wales, 1982, 92 p., £ 2,95 *(opgericht 1881)*

6971. GILBERT, G., Maritime enterprise in the New Republic: investment in Baltimore shipping 1789-1793. BHR 58, 1984 14-29

6972. GLENDAY, I.R., The British Mexican Petroleum Company and its Standard Oil tankers after the First World War. SM 19, 1984, 7, 16-18

6973. HAUSMAN, W.J., Profitability of English colliers in the 18th century: reply to a reappraisal. BHR 58, 1984, 121-125 *(reaktie op het gelijknamige artikel van S. Ville)*

6974. HEATON, P.M., The Abbey Line. History of a Cardiff shipping venture. Pontypool (Gwent), bij de auteur, 1983, 151 p., £ 6,75 *(in 1907 opgericht door Frederick Jones als de Melrose Abbey Steamship Comp. Ltd)*

6975. ––, Reardon Smith Line. The history of a South Wales shipping venture. Pontypool (Gwent), bij de auteur, 1984, 133 p., £ 8,95 *(opgericht 1905)*

6976. HOCQUET, J.C., Das Salz und die Gewinne aus der Handelsschiffahrt im Mittelmeer in Spätmittelalter. ScM 17, 1983, 1, 1-18 *(betreft m.n. Venetiaanse reders ca 1300-1585)*

6977. HORNBY, O., C.A. NILSSON, Den danske tankskibsflåde. In: Festschrift til Kristof Glamann (Odense, Universitetsforlag, 1983) 149-167 *(Deense tankers*

en hun reders 1890-1980)

6978. HOUSTED, E., En fredericiansk rheder- og skipperhistorie. MK 1983, nr 6, 35-37 *(redersfamilie Møller in Fredericia 18e/19e eeuw)*

6979. KLUDAS, A., Rickmers. 150 Jahre Schiffbau & Schiffahrt. Herford, Koehler, 1984, 128 p., DM 49,80

6980. KORTE, J.P., de, De jaarlijkse financiële verantwoording in de Verenigde Oostindische Compagnie. Leiden, Nijhoff, 1984 (Werken uitgegeven door de Vereeniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief, nr 17), 95 p. plus 14 tabellen met kwantitatieve gegevens, fl. 40,–

6981. KUNST, A.J.M., Een historische parallel. De onafwendbare ondergang van een zwaargesubsidieerde onderneming. NRC/Handelsblad, Zaterdags Bijvoegsel 24 nov 1984, 3 *(W.I.C.)*

6982. LE GOFF, T.J.A., Offre et productivité de la main-d'oeuvre dans les armements français du XVIIIe siècle. Histoire, Economie, Société II, 1983, 457-473

6983. MITCHELL, W.H.., L.A. SAWYER, The Cape run. The story of the Union-Castle service to South Africa and of the ships employed. Lavenham (Suffolk), T.Dalton, 1984, 214 p., £ 13,95

6984. PARSONS, R.M., The royal route to Canada. A history of the Royal Line. SM 19, 1984, 9, 16-19; 10, 20-23 *(Canadian Northern Steamships Ltd op de transatlantische route 1910-1916)*

6985. PRYOR, J.H., Commenda: the operation of the contract in long distance commerce at Marseilles during the 13th century. JEEH 13, 1984, 397-440

6986. VALE, V., The American peril. Challenge to Britain on the North Atlantic 1901-04 Manchester, Manchester U.P., 1984, 272 p., £ 22,50

6987. VILLE, S., Note: Size and profitability of English colliers in the 18th century. A reappraisal. BHR 58, 1984, 103-120 *(een reaktie op een artikel in BHR, winter 1977, over de 18e-eeuwse Engelse kolenvaart, e.e.a. naar aanleiding van de vondst van de papieren van Michael Henley & Son, Londense reders, 1775-1830)*

Koopvaardij: tot 1800

6988. BENEDICT, Ph., Rouen's foreign trade during the era of the reliqious wars (1560-1600). JEEH 13, 1984, 29-74

6989. CASSON, L., Ancient trade and society Detroit (MI), Wayne State Univ. Press, 1984, 284 p., $ 19,95 *(herdruk van een aantal artikelen van Casson over handel en koopvaardij in de Middellandse Zee ten tijde van het 'oude' Griekenland en Rome)*

6990. CHANG, Pin-Tsun, Chinese maritime trade: the case of 16th-century Fu-Chien (Fukien). Ph. D. thesis, Princeton University, 1983, 399 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRA83-18701.)*

6991. COLLINS, J.B., The rôle of Atlantic France in the Baltic trade: Dutch traders and Polish grain at Nantes, 1625-1675. JEEH 13, 1984, 239-289

6992. GØBEL, E., De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840. Arkiv 9, 1983, 65-108 *(bronnenmateriaal over Deense koopvaardij in de aangegeven periode)*

6993. JOHANSEN, H.C., Østersøområdets forsyning med amerikanske varer i det 18. århundrede In: Festschrift til Kristof Glamann (Odense, Universitetsforlag, 1983) 169-185 *(gegevens in de Sonttolregisters over invoer van Amerikaanse goederen in het Oostzeegebied, 1700-1795)*

6994. ––, Shipping and trade between the Baltic area and Western Europe 1784-95. Odense, Universitetsforlag, 1983, 139 p. *(computer-analyses op basis van Sonttolregisters)*

6995. KORSGAARD, P., Den kongelige enehandel på Færøerne 1709-1776. Erhvervshistorisk Årbog 31, 1982, 7-51 *(monopolie van de Deense koning bij de handelsvaart op de Faroer in de genoemde periode)*

6996. LEBECQ, S., Marchands et navigateurs frisons du haut moyen âge. Lille, Presse Univ. de Lille, 1983 (these de doctorat de troisième cycle, Univ. de Lille), 2 dln., 380 + 470 p., FF 360,– *(deel 1; tekst; deel 2: bronnen)*

6997. LESPAGNOL, Al, Cargaisons et profits du commerce indien au début du XVIIIe siècle. Les Annales de Bretagne 1982, 313-350

6998. LUND, N. (ed), Ottar og Wulfstan. to rejsebeskrivelser fra vikingetiden. Roskilde, Vikingeskibshallen, 1983, 74 p., DKr. 75,– *(twee 9e-eeuwse Noorse kooplieden lieten beschrijvingen na van hun handelsreizen vanuit Tromsø naar de Noordkaap en Hedeby)*

6999. MAALAND, H., Fra bispesete til borgerby. Stavanger 1530-1630. Stavanger, Stavanger Museum, 1981, 163 p. *(met samenvatting in het Engels; pp 76-121 betreffen handelsvaart van en naar S. in aangegeven periode)*

7000. NORTH, M., A small Baltic port in the early modern period: the port of Elbing in the 16th en 17th century. JEEH 13, 1984, 117-127

7001. SMITH, Ph.Ch.F., The 'Empress of China'. Philadelphia (PA), Philadelphia Maritime Museum, 1984, 331 p., $ 17,50 (pb) *(het eerste Amerikaanse schip, dat handel dreef met China; New York-Canton-New York 1784-85)*

7002. SNAPPER, F., De zeescheepvaart in het Maasgebied in de periode 1754-1776 TvZ 3, 1984, 15-30

7003. STEIN, R., The state of French colonial commerce on the eve of the Revolution. JEH 12, 1983, 1, 105-118

Koopvaardij: vaart om de oost

7004. BOXER, C.R., From Lisbon to Goa, 1500-1750. Londen, Variorum Reprints, 1984, 314 p., £ 26,– *(herdruk van tien artikelen van de auteur over de Portugese maritieme expansie in Azië, gepubliceerd tussen 1934-80)*

7005. BRUIJN, J.R., Schepen van de VOC en een vergelijking met de vaart op Azië door andere compagnieën. BGN 99, 1, 1-20

7006. DEGRYSE, K., De Oostendse handel als horzel voor de Nederlandse handel (1722-1731). TvZ 3, 1984, 87-97

7007. GAASTRA, F.S., Leiden en de VOC In: D.E.H. de Boer (ed), Leidse facetten. Tien studies over Leidse geschiedenis (Zwolle, 1982) 52-64

7008. LEUR, J.C. van, Indonesian trade and society. Essays in Asian social and economic history. Dordrecht, Foris Publ., 1983 (herdr. in pb van de ed.-1955, Den Haag), 480 p.,

7009. MERTENS, J., Oostendse schepen naar Kanton (1719). Ostendiana 4, 1982, 19-37 *(drie schepen; vóór de oprichting van de Oostendse Compagnie in 1722)*

7010. REID, A., Southeast Asian cities before colonialism. Hemisphere 28, 1984, 144-149 *(o.a. over hun funktie als handelscentra)*

7011. SENNING' C.F., Piracy, politics and plunder under James I: the voyage of the 'Pearl' and its aftermath, 1611-1615 The Huntington Library Quarterly 46, 1983, 187-222 *(een interloper van de Engelse E.I.C. betrokken bij een gevecht tussen drie Nederl. VOC-schepen en twee Portugese kraken bij St. Helena, mei 1603)*

7012. WORTEL, Th. P.H., Wollebrant Geleynssen de Jongh in Burhampur. Oud Alkmaar 5, 1981, 406-409

Koopvaardij: vaart om de west

7013. DANTZIG, A. van, Les Hollandais sur la Côte de Guinée a l'époque de l'essor de l'Ashouti et du Dahomey 1680-1740. Parijs, Soc. Franc. d'Histoire d'Outre-mer, 1980, 327 p. *(bewerkte uitgave van een dissertatie uit 1980, Univ. van Parijs)*

7014. FEINBERG, H.M., Palaver on the Gold Coast. Elmina-Dutch cooperation during the 18th century. African Perspectives 1979, nr 2, 11-20

7015. GREEN-PEDERSEN, S.E., Dansk-vestindisk slavehandel og dens ophaevelse. Konklusioner elfter udenlandske arkiv- of bibliotekstudier. In: Festschrift til Kristof Glaman (Odense, Universiteitsforlag. 1983) 51-70 *(struktuur, financiële uitkomsten en opheffing van de Deense slavenhandel)*

7016. LÜDEN, C., Sklavenfahrt mit Seeleuten aus Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck im 18.Jahrhundert. Heide, Boyens & Co., 1983, 140 p., DM 28,60

7017. WALDA, S.R., Schipper Cornelis Gerrits; een Medemblikker vaart op de West, 1783-1789. TvZ 3, 1984, 98-126

7018. (AFRICAENSE GALEY), De slavenreis van 'De Africaense Galey', 18 oktober 1740 - 21 januari 1742. Zeeland Magazine 15, 1984, nr 88, 17-21

Koopvaardij: zeilvaart 19e;20e eeuw

7019. GORDINIER, G.S., To pass.....without hindrance. The ventures of the brig 'Reaper' and the end of neutral trade. LMS 36, 1984, 39-52 *(Amerikaans schip, periode 1809-1813, vaart op de Middellandse Zee en naar havens langs de Indische Oceaan)*

7020. LEWIS, B.C., Doghole schooners of the Redwood Coast. Compass 54, 1984 1, 20-24 *(houtvaart langs de Californische kust; 19e eeuw)*

Koopvaardij: stoom- en motorvaart

7021. CAMPO, J.A., De Chinese stoomvaart in

de Indische Archipel 1891-1914. Jambatan. Tijdschr. voor de gesch. van Indonesie 2, 1983; 84, 2, 2-12

7022. DETLEFSEN, G.U., D. HASS, Die ChinaFahrt. Dampfer 'Activa' und Kapitän H.P. Christiansen. Hamburg, Christians & Reim, 1983, 96 p., DM 19,80 *(periode 1880-1910)*

7023. ELST, J.H. van der, Varen in oorlogstijd vanuit bezet Nederland. BW 39, 1984, 420-424

7024. GERAINT JENKINS, J., Maritime heritage. The ships and seamen of Southern Ceredigion. Llandysul (Dyfed), Gomer Press, 1982, 265 p. *(vnl stoomvaart, maar ook aandacht voor de kustvaart onder zeil)*

7025. JOHNSTON, P.F., Steam and the sea. Salem (MA), Peabody Museum of Salem, 1983, 90 p., $ 15,– (pb) *(algemeen historisch overzicht van de Amerikaanse stoomvaart; uitgebreide, veelal Amerikaans geörienteerde bibliografie)*

7026. MUNCHAUS PETERSEN, H., Denske dampskibe indtil 1870. Vol. 1, Planmaessig ankomst. Esjberg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1983, 165 p. *(stoomvaart in Denemarken, 1816-1870)*

7027. PARSONS, R.M., The white ships. The banana trade and the port of Bristol. Bristol, City of Bristol Museum & Art Gallery, 1982, 90 p.

7028. PEARSON, F.H., The early history of Hull steam shipping. Howden (North Humberside), Mr Pye Books, 1984 (herdr. ed. 1896; inl. door A.G. Credland) 114 p., £ 5,95 (pb)

7029. PETERSEN, H.M., A.M. MØLLER, Hundrede års handelsflåde i grove traek. MK 1984, nr 7, 7-19 *(korte geschiedenis Deense koopvaardij ca 1880-1980)*

7030. ROGERS, B., s.s. 'Undola'. A colier in the Illawarra trade. Wollongong (NSW), University of Wollongong, 1984, 75 p., Aus $ 5,– *(kolenvaart langs de Westaustralische kust)*

7031. SAFFORD, J.J., 'Queen Mary' v. 'Normandie': an American appraisal. MM 70 1984, 161-169 *(strijd om de blauwe wimpel 1936-1938)*

7032. WOUTERS, W., Shell tankers. Van koninklijke afkomst. Rotterdam, Shell Tankers BV, 1984, 172 p. *(uitgegeven t.g.v. 25-jarig bestaan Shell Tankers BV)*

Walvisvaart

7033. BOHMERT, F., Der Walfang der Ersten Deutschen Walfang Gesellschaft. Düsseldorf, Henkel, 1982, 157 p. *(periode 1935-1956)*

7034. DEKKER, P., De neutralisatie van de Nederlandse walvisschepen in de periode 1796-1798 en de oorzaken van de uiteindelijke mislukte vaart onder neutrale vlag WFON 49, 1982, 156-179

7035. FALK, F.J. Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö. Bredstedt, Nordfriisk Institut, 1983 (Studien & materialen, Nr 17) 279 p., DM 48,– *(robbenjacht in de Noordelijke IJszee, 17e-19e eeuw)*

7036. GRADY, D., The perano whalers of Cook Strait 1911-1964. Wellington (N. Zealand), Reed, 1982, 238 p., NZ $ 2 24,95

7037. HACQUEBORD, L., Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de 17e eeuw. Groningen, Arctisch Centrum van de R.U., 1984 (proefschr. R.U. Groningen; Mededelingen nr 9 van het Arctisch Centrum)

7038. HEPTON, Ph. (ed), Captain William Wells and the last years of the Hull whaling fleet. Hull, A.G. Bell of Malet Lambert High School, 1984, (Malet Lambert Local History Originals vol. 17), 53 p., £ 1,25 *(periode 1844-1869)*

7039. KOOL, R., Northwest coast Indian whaling: new considerations. Canadian Jnl. of Anthrop. 3, 1982, 1, 31-44

7040. LOOMEIJER, F., De Noord Groninger robbenjagers. WS 96, 1984, nr 20, 9; nr 21, 15 *(Jannie Toxopeus; jaren 1930 en periode kort na WO II)*

7041. LYTLE, Th.G., Harpoons and other whalecraft. New Bedford (MA), The Old Dartmouth Hist. Soc./Whaling Museum, 1984, 260 p., $ 40,– *(geillustreerde beschrijving van alle in de Amerikaanse walvisvaart gebruikte harpoenen, traanketels en andere werktuigen, plus een inventaris van de betreffende collectie in het New Bedford Whaling Meseum)*

7042. RICHARDS, R., The maritime fur trade: sealers and other residents on St Paul and Amsterdam Islands. GC 6, 1984, 24-42

7043. ––, Whaling and sealing at the Chatham Islands. Aranda (ACT), Roebuck Society 1982, 90 p., Aus $ 15,– *(periode 1935-45)*

7044. STAMP, T. & C., Greenland voyager. Whitby (Yorks), Caedmon of Whitby, 1983. 191 p., £ 14,95 *(eerste helft 19e eeuw; met delen van de journalen van William Scoresby van Whitby)*

7045. WEBB, R.L., Invented too late: the introduction of steam to the Arctic whaling fleet. AN 44, 1984, 1, 11-24

Zee- & binnenvisserij

7046. BAERENDS, G.P., Wat leert ons het verloop van de bevissching van de Noordzee gedurende de laatste 40 jaren? Visserij 37, 1984, 91-102 *(tekst van een intern rapport van het Rijksinst. Visserij-onderzoek, 1943)*

7047. DAVIDSE, W.P., e.a., Economische ontwikkelingen in de visserij. De les van twintig jaren. Visserij 37, 1984, 11-23 *(periode 1964-84)*

7048. DESNERCK, G., Strandvisserij. Oostduinkerke, M. Vermoote, 1980, 107 p.

7049. DOORNWEERD, A.L., Twintig jaar visserijbeleid in de kustwateren, een verhaal van vissers. Visserij 37, 1984, 58-66 *(periode 1960-84)*

7050. DORLEIJN, P., Visserij en vissers op de Zuiderzee. Visserij 16, 1984, 188-199

7051. GERMAN, A.W., Otter trawling comes to America: the Bay State Fishing Company 1905-1938. AN 44, 1984, 114-131

7052. GROOT, S.J. de, Nederland en de Poolse visserij rond de tweede wereldoorlog. TvZ 3, 1984, 31-51

7053. ––, De Zuiderzeeharing. Visserij 37, 1984, 83-85

7054. HAVINGA, B., De vischstand in het IJsselmeer in 1940. Visserij 36, 1983, 337-342 *(tekst van een intern rapport van het Rijksinst. Visserij-onderzoek 1940)*

7055. HOS, K., Wieringen en de visserij. Tagrijn 1984, nr 1, 11-27

7056. HIJBRECHT, P.J., De zalmzegenvisserij in de Lek bij Ammersloot. Visserij 16, 1984, 200-206

7057. JASPERSE, G., Ter garnalenvangst omstreeks 1920. Z.pl., Heemkundige Kring Walcheren, 1983, 40 p., fl. 4,90 *(vanuit Vlissingen)*

7058. KRAMER, R., De visserij van de Zijde in de eerste helft van de 19e eeuw. Holland 16, 1984, 175-188

7059. LANGLEY, M., Steam trawlers of Plymouth. SB 58, 1984, 707-712 *(ca 1900 ca 1955)*

7060. MIETES, A.A., De Hollandse visserijcolleges. Holland 16, 1984, 166-174

7061. MOELKER, H.P., De haringvisserij medio 1800. Noord-Holland Magazine 3, 1983, 1, 28-31, 38-40

7062. NAASTAD, N.E., Sildesalgslagene-primaer-naeringenes første markedsreguleringsorganisasjoner. Historisk Tidsskrift 1982, 387-408 *(visserijregulering Noorwegen 1920-1940)*

7063. NORDVIK, H.W., Sildehandelens struktur og utvikling i Stavanger 1820-1860. Jrb. Stavanger Museum 1981, 5-42 *(haringhandel in Stavanger in de genoemde periode)*

7064. PARSONS, R.M., Western steam trawlers of Bristol. SB 58, 1984, 411-417 *(eerste helft 20e eeuw)*

7065. VEEN, A. van der, e.a., Het zilver van de zee. Logboek van de Nederlandse zeevisserij. Amsterdam, Elsevier, 1984, 160 p., fl. 39,90 *(met nadruk op de ontwikkelingen in de periode 1880-1980)*

7066. VEEN, A.M.D. van der, Wij visserslui; mannen, vrouwen en kinderen van de Noordzeevisserij. Holland 16, 1984, 156-165

7067. VEEN, D.J. v.d., 'Een zozeer teniet gegane bedrijfstak'. De economische ontwikkeling van de Noordzeevisserij (1800-1940). Holland 16, 1984, 143-155

7068. WARNER, W.W., Distant waters. The fate of the North Atlantic fisherman. Boston (MA), Atlantic-Little, 1983, 338 p., $ 17,95 *(Europese vissers langs de Amerikaanse oostkust, midden jaren 1950- midden jaren 1970)*

Kust- & binnenvaart

7069. BOOT, W.J.J., De boot toet. De geschiedenis van de Urkerboot. Opperdoes, bij de auteur, 1984 (Stichting Urker Uitgaven dl 6), 160 p.p. *(NV Eerste Urker Stoomboot Maatschappij Urks Belang. 1890-1959)*

7070. GUILLET, J., J.P. CÉBRON, La batellerie bretonne. 2. Les bateaux. LCM 1984 nr 12, 15-27

7071. HOOGENDIJK, D.W., De IJsselschippers Hist. Encycl. Krimpenerwaard 9, 1984, 1, 1-11

7072. HUMPHERUS, HENRY, History of the origin and progress of the Company of Watermen and Lightermen of the River Thames, with numerous historical notes 1514-1859. J. Constant, ed. East Ardsley (Wakefield), E.P. Microfilm Ltd., 1981 (herdr. ed. 1859), 3 dln, ruim 1500 pp. *(per jaar geördende gegevens over organisatie en werk van vracht- en passagiersschippers, rivierloodsen enz. op de Theems)*

7073. KNOBLOCH, U., Die Entwicklung der Wahrschaudienstes in der Gebirgsstrecke des Rheins zwischen Bingen und St. Goar BR 36, 1984, 22-31
7074. LOOMEIJER, F., De beurtvaart van Goeree-Overflakkee. WS 95, 1984, nr 50, 11 *(periode 1920-1930)*
7075. ––, De eerste reis van de Ingeborg. WS 96, 1984, nr 16,13; nr 17,11 *(Groninger driemastmotorschoener, 1912/13)*
7076. ––, Grind en klippers. WS 96, 1984, nr 45,11
7077. ––, De Hoogkerker bitumenvloot. WS 95, 1984, nr 39, 11; nr 40, 9; nr 41,9; nr 42,11 *(Groningen, jaren 1920-30)*
7078. ––, Het journaal van de 'Spes Mea'. WS 96, 1984, nr 11,9; nr 12,11; nr 13,11 *(Groninger zeetjalk; periode 1913-14)*
7079. ––, In lasten en meters, WS 96, 1984 nr 4,13; nr 5,9 *(schipper Meeuwes de Jong en de hasselteraak 'Entreprise', 1928/30)*
7080. ––, De ondergang van de 'Zuiderzee'. WS 96, 1984, nr 22,11; nr 23,9 *(29 okt. 1909; klipper-met-zeebrief, Etretat)*
7081. ––, De winning van Chinaklei. WS 96, 1984, nr 1,13; nr 2,11 *(Cornwall, 19e/20e eeuw)*
7082. MOELKER, H.P., Trekschepen varende tussen Leeuwarden, Harlingen, Sneek en Dokkum. SZ 8, 1984, 6, 33
7083. MØLLER, A.M., København-Kristiana. Fra sejlpaket til konferenceskib. MK 1983, nr 6, 115-132 *(korte geschiedenis passagiersvaart Kopenhagen-Oslo, 18e-20e eeuw)*
7084. SEPP., J.C., De overgang van zeil naar motor in de binnelandse scheepvaart 1900-1940. ESJH 46, 1983, 60-78
7085. WÜRFEL, H., 2000 Jahre Moselschiffahrt. ZBW 111, 1984, 171-173
7086. (BINNENVAART), Stap aan boord. Informatie over het leven en werken in de binnenvaart. Rotterdam, Federatie van Schippersbonden, 1983, 119 p. *(geschiedenis van binnenvaart en -schip; struktuur van de binnenvaart; sociale aspekten van leven in de binnenvaart)*

Ontdekkings- & wetenschappelijke reizen

7087. ARNOLD, D., The age of discovery 1400-1600 Londen, Methuen, 1984, 56 p., £ 1,50 (pb) *(onderzoek naar motieven achter ontdekkingsreizen vanuit W.Europa)*
7088. BROSSARD, M. de, 16e Siècle: la France s'établit au Nouveau Monde. RM 1983, nr 382, 34-53
7089. HOWARTH, D., Tahiti. A paradise lost. Londen, Harvill, 1983, 226 p., £ 9,95 *(ontdekking T. door Europeanen en daarop gevolgde ondergang lokale cultuur)*
7090. KROELL, A., Le voyage de Lazarus Nürnburger en Inde (1517-1518). Bulletin des Etudes Portug. et Brésiliennes 41, 1982, 59-87
7091. MUNRO, D., Foreign Ships in Micronesia. Review article. GC 6, 1984, 61-65 *(betreft F.X. Hezel, Foreign ships in Micronesia. A compendium of ship contacts with the Caroline and Marshall Islands 1521-1885. Saipan, 1979)*
7092. RICHARD, H., L'expédition de D'Entrecasteaux (1791-94) et les origines de l'implantation anglaise en Tasmanie. RFH 1982, nr 257, 289-306
7093. SCHNALL, U., Forschungsfahrt vor 1100 Jahren: Ottar umrundet das Nordkap. DSI 1984, nr 1, 14-16 *(Alfred de Grote's versie ca 890 van Ottar's reis in noordelijke richting langs de Noorse kust)*
7094. THROWER, N.J.W. (ed), Sir Francis Drake and the famous voyage. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth. Londen, California Univ. Press, 1984 (Centre f. medieval & Renaissance studies, Contributions 11), 240 p., £ 26,–
7095. WOOD, P.H., La Salle: discovery of a loot explorer. AHR 89, 1984, 294-323 *(René-Robert Cavelier, Sieur de la Salle's expeditie naar de Golf van Mexico en de monding van de Mississippi, 1684)*

Loods-, bergings- & reddingswezen

7096. CASTLE, C.M., The 'Otranto' disaster. SM 19, 1984, 10, 30-32 *(strandde op 6.10.1918 op de kust van het eiland Islay op de westkust van Schotland)*
7097. GIRAUD, E., A. LEMOINE, Historique et Livre d'Or de la Corporation des Pilotes de Marseille 1807-1907. Marseille, Laffitte Reprints, 1984 (herdr. ed. 1907) 532 p., FF 280,–
7098. HEIJSTEK, P., G.R. van VELDHOVEN, In het zicht van de haven. Scheepsstrandingen bij Hoek van Holland 1875-1940. Dieren, De Bataafsche Leeuw, 1984, 122 p., fl. 39,50
7099. HOEK, H. van, Grootste zeereddingsoperatie ooit in vredestijd uitgevoerd. Zeewezen 73, 1984, 180-183 *(s.s. 'Andrea Doria' versus m.s. 'Stockholm', 26.7.1956)*
7100. ––, Reeds 160 jaar reddingswerk langs de Nederlandse kusten. Zeewezen 73, 1984, 95-97
7101. LOOMEIJER, F., De ramp bij de Bontebrug. WS 95, 1984, nr 52,13 *(ontploffing a/b sleepboot 'Onderneming'; Groningen, 20.12.1929)*
7102. MULDER, G., Als het maar niet kraakt. De loods. Vrij Nederland, Bijvoegsel nr 34, 25.8.1984, 2-27
7103. O'DRISCOLL, P., Collision course. Port of London 58, 1983, nr 626, 83-85 *(5 sep 1867, Theems bij Woolwich, raders.s. 'Thebis' en schroefs.s. 'Wentworth'*
7104. ROOS, D., De concurrentiestrijd tussen de Nederlandse en Belgische loodsen op de Westerschelde en haar mondingen. ZT 33, 1983, 121-134
7105. SINKE, A., Maassluis als reddingstation 1830-1840-1873-. Jvsl Kon. Zuid-Holl. Maatschappij tot redding van schipbreukelingen (Rotterdam) 1983, 27-32
7106. WEERSTAND, GEBR. (A. en K.), Rampen en reddingen.2. Urker Volksleven 11, 1984, 2, 4-7, 10 *(Klaas van Urk, schipper van de 'Brandaris (II)')*
7107. (SCHELDE), Een eeuw loodsen op en om de Schelde. Het leven en werken van de loodsen in de Scheldemond. Vlissingen, Ver. Nederl. Loodsen Societeit, 1984, 231 p., fl. 45,–

Sleepvaart

7108. CREYF, Th., De Belgische Staatssleepboten. Lekko 9, 1984, 171-174 *(de eerste, 'Le Remorqueur', werd in 1862 in dienst gesteld)*
7109. LOOMEIJER, F., Fratersmid, een vergeten rederij. WS 95, 1984, nr 38,11 *(Delfzijl, ca. 1910-40)*

Watersport

7110. DEAR, I., The America's Cup. An illustrated history. Hawthorn (Victoria), Hutchinson (Australia), 1983, 216 p.
7111. HOWLAND, W., A life in boats. The years before the war. Mystic (Conn), Mystic Seaport Museum, 1984, 307 p., 105 ill., $ 32,50 *(beeld van de zeezeilsport in Amerika tussen de beide wereldoorlogen)*
7112. LOPEZ, C., Les joutes sétoises. Un tournoi nautique né au XVIIe siècle. LCM 1984, nr 12, 28-34
7113. RATTI, F., R. VILLAROSA, America's Cup 1851-1983. Weesp, De Boer Maritiem, 1984 (vertaald uit het Italiaans), 200 p., fl. 79,50

De mens op zee en in de haven

7114. ANDERSON, R.C., 60 Years in small boats. Greenwich, National Maritieme Museum, 1984, 39 p.
7115. ARZAMENDI, I. de, J.I. TELLECHEA IDIGORAS (eds), El almirante D. Antonio de Oquendo. San Sebastian, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1981, 394 p. *(Spaans vlootvoogd, 1577-1640)*
7116. BARROS, J., Les caboteurs de Carteret au XVIIIe. T.2. Les gens de mer. LCM 1984, nr 11, 28-35
7117. BEAN, R., Custom, job regulation and dock labour in Liverpool, 1911-39. IRSH 27, 1982, 271-289
7118. BECKINGHAM, C.F. (ed), The Itinerario of Jerónimo Lobo. Transl. by D.M. Lockhart from the Portuguese text established and edited by M.G. da Costa. Londen, The Hakluyt Society, 1984 (2nd series, vol. 162), 417 p., £ 15,– *(autobiografische aantekeningen van de jezuiet J.L. over de jaren 1621-1639; Lobo geeft bijvoorbeeld levendige beschrijvingen van een aantal reizen tussen Lissabon en Goa)*
7119. BEUKEMA, H., Met een havensleepboot van Amsterdam naar Beira. SZ 8, 1984, 3, 16-19 *(kapitein Dirk de Groot, 1926)*
7120. BLUME, K.J., The hairy ape reconsidered: the American merchant seaman and the transition from sail to steam in the late 19th century. AN 44, 1984, 33-47
7121. BON, H. van, Eb den Ouden, de laatste Lingeschipper. WS 95, 1984, nr 48-27
7122. BONNICHON, Ph., Aperçus sur le corps des officiers de la marine militaire a la fin du règne de Louis XVI (1786-1791). RIHM 1983, nr 55, 29-48
7123. BOSSCHER, Ph.M., In den vreze Gods en bang voor niets. John Arbuthnot Fisher (1841-1920), de grote hervormer van de Royal Navy. NRC/Handelsblad, Zaterdags Bijvoegsel 21 apr. 1984, 5 en 8
7124. BRAUDEL, F., M. MOLLAT (eds), Le monde de Jacques Cartier: l'aventure au XVIe siècle. Parijs, Berger-Levrault, 1984, 320 p., 369 ill. *(verzameling van 18 opstellen over de 16e-eeuwse Franse stuurman J.C., wiens naam vooral verbonden*

is met de ontdekking van Canada's oostelijke kustgebieden)

7125. BUELL, Th.B., The prewar career of Ernest J. King. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 374-385 *(Amerikaans admiraal, die in WO II grote bekendheid zou verwerven)*

7126. BUSSON, J.-P., Suffren et ses amis (d'après sa correspondance). RHA 1983, nr 4, 33-43

7127. CABANTOUS, A., La population maritime de Calais au début du XVIIIème siècle. Bulletin Histor. du Calaisis 1981, nr 87, 169-181

7128. ––, Religion et monde maritime au Havre dans la seconde moitié du XVIIe siècle. Annales de Normandie 33, 1983, nr 1, 3-20

7129. ––, Sur les gens de mer du Ponant au moyen-âge. CHM 1984, nr 9, 50-52

7130. ––, La vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France. Parijs, Tallandier, 1984, 246 p.

7131. CALABRETTA, F., Captain George Comer and the Arctic. LMS 35, 1984, 118-131 *(1858-1937; walvisvaarder en onderzoeker van het gebied rond de Hudsonbaai en van zijn bewoners)*

7132. CAPDEVILLE, P., La médicine navale. Son historique – ses écoles. Quelques grands hommes artisans de sa renommée. Proefschr., Universiteit van Bordeaux (II), 1982, 108 p.

7133. CARRÉ, A., Aspects medicaux de la campagne de l'Inde. RHA 1983, 4, 50-61; 1984, 3, 113-117

7134. CHURCHILL, E.A., A most ordinary lot of men: the fishermen at Richmond Island, Maine, in the early 17th century. New England Quarterly 57, 1984, 184-204

7135. COELUS, R., De IBIS-story 1906-1981. Gedenkboek t.g.v. het 75-jarig bestaan van het Koninklijk Werk IBIS, Kwekelingenschool der Visserij. Bredene, IBIS, 1981, 150 p.

7136. CORDINGLY, D., Nicholas Pocock's voyages from Bristol. In: Sea studies. Essays in honour of Basil Greenhill CB, CMG, on the occasion of his retirement (Greenwich, 1983) 27-32 *(schipper grote vaart en zeeschilder; tweede helft 19e eeuw)*

7137. CORNWALL, P.G., Manning and training the Japanese Navy in the 19th century. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 216-228

7138. COURCELLES, D. de, Histoire maritime et ex-voto marins en Languedoc. Provence Historique 33, 1983, nr 131, 77-86

7139. CRAIG, R., Captain John Miller of the 'Black Joke'. GC 6, 1984, 43-46 *(koopvaardij-officier, op zee 1819-1848)*

7140. CREMER, P., 'U 333': the story of a U-boat ace. Londen, Bodley Head, 1984, 288 p., £ 8,95 *(autobiografisch; WO II; vertaald uit het Duits)*

7141. DIXON, C., Signing-on. MM 70, 1984, 311-319 *(korte geschiedenis van het contract, dat Engelse koopvaardijmatrozen tekenen vóór vertrek naar zee)*

7142. DODSON, V., The lady ships. LMS 36, 1984, 59-64 *(19e eeuw; Amerikaans; vrouwen van koopvaardij- en walvisvaartkapiteins aan boord van de schepen van hun echtgenoten).*

7143. DRESZLER, U., e.a., Binnenschiffahrt und Frauenleben. In: Lauenburg Elbschiffahrtstag 1984 (Lauenburg, Lauenburger Schiffer-Verein von 1869 e.V.) 29-34

7144. DUDLEY, W.S., Going south: U.S. Navy officer resignations and dismissals on the eve of the Civil War. Washington (DC), Naval Historical Foundation, 1982, 55 p.

7145. DUPONT, M., D'Entrecasteaux. Rien que la mer, un peu de gloire. Parijs, Editions Maritimes et d'Outre-mer, 1983, 405 p. *(Antoine R.J.B.d'E., 18e-eeuws Frans admiraal; met name bekend geworden door zijn zoektocht in de Pacific, 1791-1796, naar de verdwenen La Perouse)*

7146. EDMONDS, W.D., T.G. PARSONS, Jacobinism afloat. The insurrection on the 'Lady Shore' in 1797. HT 34, 1984, 11, 11-15 *(oproer van Franse gevangenen aan boord van een Engels schip voor krijgsgevangenen)*

7147. EVANS, D.C., The recruitment of Japanese Navy officers in the Meiji period. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 229-245

7148. FINGARD, J., Jack in port. Sailortowns of Eastern Canada. Toronto, Univ. of Toronto Press, 1983 (Social history of Canada, vol. 36), 292 p., $ 35,– *(Quebec, St. Johns en Halifax; 19e eeuw)*

7149. FREEHAND, J., A seafaring legacy. The photographs, diaries, letters and memorabilia of a Maine sea captain and his wife, 1859-1908. New York, Random House, 1981, 211 p., $ 18,50 *(Sumner & Alice Drinkwater)*

7150. GILBERT, A.N., Crime as disorder: criminality and the symbolic universe of the 18th-century British naval officer. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history. (New York, 1980) 110-122

7151. GOLTZ, R., Die Sprache der Finkenwerder Fischer. Herford, Koehler, 1984, 372, p., DM 58,–

7152. GRAUBOHM, H., Historische Wurzeln der Ausbildung in der Marine. In: die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 131-142

7153. GRUMMOND, J. LUCAS DE, Renato Beluche: smuggler, privateer and patriot 1780-1860. Baton Rouge (Louisiana), Louisiana State Univ. Press, 1983, 313 p., $ 27,50

7154. HARLAND, J., Seamanship in the age of sail. An account of the shiphandling ot the sailing man-of-war 1600-1860, based on contemporary sources. Londen Conway Maritime, 1984, 320 p., 350 tekeningen, £ 30,–

7255. HARVEY, G.L., Memories of the 'Waterwitch'. SB 58, 1984, 654-659, 724-730 770-772 *(herinneringen van de auteur aan de in 1871 gebouwde barkentijn 'W', die na mei 1944 in de Oostzee is verdwenen)*

7156. HATTENDORF, J.B., Sailors and scholars. The centennial history of the U.S. Naval War College. Newport (RI), Naval War College Press, 1984, 360 p.

7157. HENRY, J. -F., Des marins au siècle du roi soleil. L'Yle d'Yeu sous la règne de Louis XIV. Janzé, Editions Yves Salmon, 1982, 346 p.

7158. HOCH, G., Zur Problematik der Menschenführung im Kriege. Eine Untersuchung zur Einsatzbereitschaft von deutchen U-Boot–Besatzungen ab 1943. In: die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 191-216

7159. HOSMAR, J., De Hollandse admiraal Cruys werd grondlegger van de Russiche vloot. SZ 8, 1984, 3, 26-32 *(begin 18e eeuw)*

7160. JERCHOW, F., Hamburg als Auswandererstadt / Hamburg as emigration city. Hamburg, Museum f. hamb. Geschichte, 1984 (Hamburger Porträt H. 19), 30 P.

7161. JONES, T., Heart of oak. Londen, Bodley Head, 1984, 256 p., £ 8,95 *(autobiografisch; 'below deck' gedurende WO II aan boord van schepen van de R.N.)*

7162. KNIGHT, R.J.B., Civilians and the Navy 1660-1832. In: Sea studies. Essays in honour of Basil Greenhill CB, CMG, on the occasion of his retirement (Greenwich, 1983) 63-70

7163. KRESSE, W., Die Heuern Hamburger Seeleute 1760-1860. Zeitschr.d.Vereins f. hamb. Geschichte 70, 1984, 167-178

7164. KUIPERS, H.E., 150 Jaar zeevaartonderwijs in Rotterdam. MJ 1984, 132-137

7165. LALLIER, D., Jacques Cartier, pilote de Saint Malo et du Canada. Neptunia 1984, nr 154, 1-9 *(16e eeuw)*

7166. LE FÈVRE, P., John Tyrrell (1646-1692): a Restoration naval captain. MM 70, 1984, 149-160

7167. LEWIS, N., Voices of the old sea. Londen, H.Hamilton, 1984, 256 p., £ 9,95 *('...the author spent three seasons in a Catalan fishing village at the end of the 1940s and watched 500 years of history vanish.....' Uitg. aank.)*

7168. LOOMEIJER, F., Het brievenboek voor schippers WS 96, 1984, nr 14,9 *(F. Koster & J.M. Wansink, Born's brievenboek voor schippers, 1938)*

7169. ––, Rond Amer en Merwede. WS 95, 1984, nr 37,11 *(sleepvaart, 1920-30)*

7170. ––, Uit het leven van een scheepsbouwer. WS 95, 1984, nr 32,9 *(slot)*

7171. MAAS, W.J., e.a. (ed), Memori Boeck. De wereld van Cornelis Pieter Sorgdrager 1779-1826. Hollum (Ameland), bij de auteur, 1983, 250 p. *(passim vele gegevens over schepen, schippers en scheepsvaart van Ameland)*

7172. MALLETT, A.S., Basil, baron Sanderson of Ayot. SB 58, 1984, 676-685 *(Engels reder, geboren New York 1884; Shaw Savill and Albion Co. Ltd)*

7173. ––, Sir Francis Vernon Thomson BT GBE. SB 58, 1984, 233-241 *(Engels reder, geboren 1881)*

7174. MANNIX IV, D.P., (ed), The old navy: rear admiral Daniel P. Mannix III. New York (NY), Macmillan 1983, 294 p., $ 16,95 *(Amerikaanse marine; nadruk op periode 1910-30)*

7175. MARTEILHE, JEAN, Mémoires d'un galérien du roi-soleil. A. Zysberg, ed. Parijs, Mercure de France, 1982, 363 p.

(betreft de periode 1701-1712)

7176. MARTIN, L.C., John Crane (1576-1660) of Loughton, Bucks, Surveyor General of all victuals for ships 1635-42. MM 70, 1984, 143-148

7177. MASEFIELD, J., Sea life in Nelson's time. Londen, Conway Maritime, 1984 (herdr. ed 1905 met voorwoord van Chr. Lloyd), 160 p., £ 9,50

7178. MAY, W.E., Convoy sloop, 1917-1918. MM 70, 1984, 169-170, 226, 320-322 *(herinneringen van de auteur aan zijn verblijf a/b HMS 'Lychnis')*

7179. MICHEL, J., Antoine de Sartine. Secrétaire d'état de la marine et des colonies (1774-1780). Neptunia 1984, nr 155, 9-15

7180. ––, Du Paris de Louis XV à la marine de Louis XVI: l'oeuvre de Monsieur de Sartine. Parijs, Editions de l'Erudit, 1983/84, 2 dln, 176 + 260 p., FF 95,– p.d. *(deel 2 draagt als subtitel: la reconquête de la liberté des mers. Het eerste deel handelt niet over maritieme zaken)*

7181. MONAQUE, R., Les dernières années de Vauquelin, ou les déboires d'un officier sans fortune en temps de paix. RHA 1984, nr 1, 63-70 *(Frans marine-officier tweede helft 18e eeuw)*

7182. MOSELEY, C., Images of young women in 19th-century songs of the sea. LMS 35, 1984, 132-139

7183. MOUTON, P., La mort est venue de la mer. Rueil-Malmaison, Editions dus Pen Duick, 1982, 192 p. *(reis van de met de pest besmette koopvaarder 'Grand Saint Antoine' van Port Said via Larnaka en Livorno naar Marseille, feb-mei 1720)*

7184. NASTASI, S., Ex-voto marins de Ligure. Approche historique et artistique. Provence Historique 33, 1983, nr 131, 33-44

7185. NEWELL, Ph., Greenwich Hospital. A royal foundation 1692-1983. Londen, The Trustees of Greenwich Hospital, 1984, 278 p., £ 6,95 *(verzorgingsinstituut voor gewonde en bejaarde marinemensen, tevens opleidingsinstituut voor de zonen van marinemensen)*

7186. NIAUSSAT, P.M., A propos d'une discipline historique trop méconnue: l'histoire de la médecine navale et d'outremer. CHM 1984, nr 9, 38-43

7187. NICOLAS, C.B., Jacoba Jacobs, een marinier van 1665. SZ 8, 1984, 9, 9-12

7188. NICOLOSI, A.S., The spirit of McCarthy Little. USNIP 110, 1984, 9, 72-80 *(William McCarthy Little, geb. 1846, en zijn invloed op het Naval War College)*

7189. NOREL, W. van, Opschriften op de Elburger vloot. Tagrijn 1984, nr 1, 8-10

7190. PAUC, J., Les ex-voto du sanctuaire de Gruissan. Neptunia 1984, nr 154, 45-48

7191. PEETERS, C., Cornelis Drebbel, de man die te vroeg de duikboot uitvond. Kijk, juli 1984, 39-42 *(1572-1633)*

7192. PENN, G., HMS 'Thunderer'. The story of the Royal Naval Engineering College Keyham and Manadon. Londen, Kenneth Mason, 1984, 208 p., £ 12,95

7193. PERRETTE, P., Problèmes médicinaux et assistance médicale a la grande pêche française de la morue (Terre Neuve et Island) de 1880 a 1914. Proefschr. Université de Paris VII, 1982, 270 p.

7194. QUINN, D.B., Spanish Armada prisoners' escape from Ireland. MM 70, 1984, 117-118

7195. RAHN, W., Die Ausbildung zum Marineoffizier an der Marineschule Murwik 1910 bis 1980. In: Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 143-170

7196. ––, Führungsprobleme und Zusammenbruch der Kaiserlichen Marine 1917/18. In: Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung (Herford, 1983) 171-189

7197. RAPHAEL-LEYGUES, J., Les mutins de la Mer Noire. Avril 1919. Des marins français se revoltent. Parijs, Plon, 1982, 230 p., FF 58,–

7198. RASOR, E.L., The manning question in the Royal Navy in the early ironclad era. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 208-217

7199. REYNAUD, F., Les ex-voto de Notre-Dame-de-la-Garde à Marseille. Neptunia 1984, nr 155, 33-36

7200 RIETBERGEN, P.J.A.N., Lambert Biesman, de eerste Nijmeegse Indievaarder (1595-1597) en wereldreiziger. Numaga 30, 1983, 18-22

7201. ROBERTS, D.H., Liverpool to Melbourne: a passenger's log. s.s. 'Glenogil', 1897. NRJ 30, 1984, 23-28, 71-76

7203. ––, Stragglers and deserters from the Royal Navy during the Seven Years' War. BIHR 1984, nr 135, 56-79

7202. RODGER, N.A.M., The mutiny in the 'John and Thomas'. MM 70, 1984, 293-298 *(herfst 1760; muiterij aan boord van ingehuurde koopvaarder, onderweg van Newcastle naar de Nore met gepreste matrozen)*

7204. SCHAIK, P. van, Christiaan Brunings 1736-1805. Waterstaat in opkomst. Zutphen, Walburg Pers, 1984, 88 p.

7205. SCHMIDT, I. (ed), Grüszt alle, nächstens mehr. Briefe und Zeichnungen des Segelschiffsmatrosen Paul Mewes 1860-1865. Hamburg, Hoffman & Campe, 1983, 152 p., 25 ill., DM 24,–

7206. SCHULTZ, Ch.R., Life on board American clipper ships. College Station (Texas), Texas A&M University Press, 1983, 36 p. *(bestelnr TAMU-SG-83-402)*

7207. SCHUTTEVAER, H., Willem Jan Schuttevaer, de beschermer der binnenschippers, de behouder van Schokland (1798-1881). NH 18, 1984, 167-173

7208. SOLER CANTO, J., Un colose que se jubila: el hospital militar de marina de Cartagena. RHN 1984, nr 5, 103-114 *(een deel van het van vroeger datum daterende arsenaal in C. werd op 27 mei 1762 als hospitaal in gebruik genomen)*

7209. SOMERVILLE, D.S., The Aspinwall empire. Mystic (Conn), Mystic Seaport Museum, 1983, 140 p., $ 12,– *(19e eeuw, carriere van de New Yorker William H. Aspinwall, die zich onder meer bezig hield met de bouw van clippers en die een belangrijk aandeel had in de oprichting van de Pacific Mail Steamship Company)*

7210. STACKPOLE, E.A., The pilgrimage of lt. Alexander Pinkham U.S.N. – a mariner's adventure ashore. AN 44, 1984, 103-109 *(1831; Amerikaanse marineofficier in Schotland op zoek naar sporen van zijn helden John Paul Jones en de dichter Bobby Burns)*

7211. STENSON, P., Lights: the odyssey of C.H. Lightoller. Londen, Bodley Head, 1984, 320 p., £ 9,95 *(biografie van officier, die ramp met de 'Titanic' overleefde)*

7212. STILLWELL, P., The Washington years of Willis Lee: preparing for battle. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 386-399 *(tot 1942 lid van de staf van de Chief of Naval Operations adm. E.J. King)*

7213. STRATH, B., Varvsarbetare i två städer. En historiske studie av verkstadsklubbarna i Göteborg och Malmö. Göteborg, Lunds Universitet, 1982, 372 p. *(organisatie van werfarbeiders in de genoemde Zweedse steden)*

7214. TAILLEMITE, E., L'image de Colbert à la lumière du tricentenaire, CHM 1984, nr 9, 7-21

7215. THOMPSON, P., e.a., Living the fishing. Londen, Routlegde, 1983 (History Workshop Series), 416 p., £ 7,95 (p b) *('This labour history of fishing... draws on more than 150 life-story interviews with men and women from Scottish and English fishing communities as well as on hitherto unused private and public records...' Uitg. aank.)*

7216. TRUETA, E., Normativa sobre sequridad nautica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el siglo XVI. RHN 1, 1983, 3, 85-131 *(regelingen m.b.t. toestand schepen en bemanningen van de CdI, de mate van naleving van die regels en de sancties op niet-naleving, 1505-begin 17e eeuw)*

7217. VEEN, D.J. van der, 'Men bedenke, dat deze lieden bitter weinig gewend zijn'. Levensstandaard van vissersgezinnen in Vlaardingen 1850-1910. HJV 1984, 103-121

7218. VENTEGODT, O., Min søgrønnen ungdom. MK 1984, nr 7, 149-172 *(persoonlijke herinneringen aan de Deense koopvaardij rond 1950)*

7219. VRIES, T. de (red). Vissers van Urk. Urk, Stichting Urker Uitgaven, 1983, 238 p., fl. 19,95

7220. WALSH, P.J., From sail to steam in 1941. SB 58, 1984, 713-719, 755-757 *(herinneringen van de auteur aan het leven aan boord van de kustvaarder 'Lakewood' in WO II)*

7221. WEBB, R.L., 'Old moke'afloat. Notes on the minstrel origins of the banjo at sea. LMS 35, 1984, 107-117

7222. WOODS, G.A., Wings at sea. A Fleet Air Arm observer's war 1940-45. Londen, Conway Maritime, 1984, 272 p., £ 9,50 *(herinneringen aan o.a. operaties vanaf HMS 'Ark Royal' vs 'Bismarck' en vanaf HMS 'Victorious' bij de Moermansk-konvooien)*

7223. ZUDAIRE HUARTE, E., Don Manuel de Guirior, teniente general de la Real Armada. RHN 1984, nr 4, 47-66 *(carrière van een 18e eeuwse Spaanse marine-officier, geboren 1720)*

7224. (CARTIER), Jacques Cartier, marin, explorateur (1491-1557). CHM, 1984, speciaal nummer, 24 p.

7225. (CLARK), My fifty years in the Navy. By Charles E. Clark, rear admiral USN. With an introduction and notes by Jack Sweetman. Annapolis (Maryl), USNI Press, 1984 (ongew. herdr. ed. -Boston, 1917–, 190 p. *(1843-1905)*

7226. (COOK), Muster rolls of Whitby ships in which James Cook sailed 1747-1755 Whitby, Whitby Literary & Philosophical Society, 1984, 14 p., £ 2,50 *(facsimiles van 13 monsterrollen)*

7227. (DEAD HORSE), The dead horse ceremony. LMS 36, 1984, 65-67 *(eind 19e eeuw; spel van zeelieden aan boord)*

7228. (MULLER), Herinneringen van een oud-schipper. WS 95, 1984, nr 33,15; nr 34,15; nr 35,15; nr 36,15; nr 37,17; nr 38,17; nr 39,17; nr 40,15 *(vervolg)*

Schip- & Scheepsbouw algemeen

7229. ALLEN, F.J., 'Arkansas' class monitors. WA 1984, nr 30, 113-123 *(Amerikaanse marine; periode 1898-1903)*

7230. ARCHIBALD, E.H.H., The fighting ship in the Royal Navy 897-1984. Poole (Dorset), Blandford, 1984 (rev. ed. in een band van de tweedelige ed. -1968/70) 416 p., £ 16,95

7231. BERK, G., De punter. Weesp, De Boer Maritiem, 1984, 160 p., fl. 39,50

7232. BLUSSÉ VAN OUD-ALBLAS, A., Van Beylen en de modelbouw: autoriteit, mentor en bouwer. TvZ 2, 1983, 2, 23-29

7233. BONDEL, D., Die britischen Fregatten der 'Artois'-Klasse von 1793. Logbuch 20, 1984, 43-47

7234. BOUDRIOT, J., Les navires de combat de la Guerre de l'Indépendance americaine. RHA 1983, nr 4, 45-49

7235. ––, Une survivance: le bateau de Lanvéoc. Neptunia 1984, nr 153, 1-6 *(een door P. Ozanne regelmatig afgebeeld 18e eeuws klein vissers/vrachtvaartuig met middeleeuwse kenmerken)*

7236. BOUVET, V., Mewes: une revolution esthétique. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 44-48 *(de Franse architect Charles Mewes en de inrichting van openbare ruimten aan boord van grote passagiersschepen ca 1900-1920)*

7237. CROCHET, B., Dravo sur l'Ohio. Le spécialiste des navires de débarquement RM 1984, nr 383/384, 110-121 *(Dravo Corporation specialiseerde zich in WO II in de productie van landingsvaartuigen)*

7238. DAMMANN, W., Sutton Hoo. Ein angelsächsisches Schiff aus dem Ende des 6. Jahrhunderts. Logbuch 20, 1984, 107-112

7239. DESSENS, H., De laadroef. SZ 8, 1984, 9, 6-8

7240. DIJKSTRA, G., G. PERSOON, De traditionele zeilvaart in de maritieme ontwikkeling van Indonesië. SZ 8, 1984, 5, 21-27

7241. DOORNINCK, F.H. van, New evidence concerning developments in anchor and hull construction technology during the Roman and Byzantine periods. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 26-33

7242. DORAN, E., Wangka. Austronesian canoe origins. College Station (Texas), Texas A&M Univ. Press, 1981, 111 p.

7243. DUMAS, R., The last super destroyers. 'Mogador' & 'Kleber' classes. WA 1984, nr 30, 102-112 *(Frankrijk; gebouwd eind jaren 1930)*

7244. ELLMERS, D., Frühe Schiffahrt in West- und Nordeuropa. In: Müller-Karpe, H. (ed.), Zurgeschichtlichen bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 163-190

7245. FARRELL, A.W., The boat motif on the Tintagel slate fragment. Its implications. MM 70, 1984, 267-274 *(Cornwall; voorstelling waarschijnlijk van vóór 800 A.D.)*

7246. FERON, L., Evolution du cuirassé à la fin du XIXe siècle. Neptunia 1984, nr 153, 7-12

7247. FOCK, H., Die Kreuzer-Bau im Zweiten Weltkrieg. Teil 2: die Kreuzer der Royal Navy. MR 81, 1984, 117-119

7248. ––, ––. Teil 3: die Kreuzer der Marinen Japans, Frankreichs und Italiens. MR 81, 1984, 180-183

7249. ––, ––. Teil 4: die Kreuzer Deutschlands, der Sowjetunion, Schwedens und der Niederlande. MR 81, 1984, 232-235

7250. ––, J. Rohwer, Monitore: ein vergessener Schiffstyp. MR 81, 1984, 471-477

7251. FOERSTER, F., New views on bilge pumps from Roman wrecks. IJNA 13, 1984, 85-93

7252. FRIEDMAN, N., U.S. Aswq SSK submarines. WA 1984, nr 30, 92-99 *(jaren 1940-1950)*

7253. GAY, J., Les ancres aux XVIIe et XVIIIe siècles. 2. La fabrication. LCM 1984, nr 12, 35-41

7254. ––, Les ancres de fer. De L'artisanat à l' industrie. Neptunia 1984, nr 153, 13-20

7255. HIN, F., Over een strooligger of Strooaak. Bokkepoot 1984, nr 49, 11-18

7256. HÖCKMANN, O., 'Keltisch' oder 'römisch'. Bemerkungen zurg Typegenese der spatrömischen Ruderschiffe von Mainz. Jhrb. Römisch-German. Zentralmuseum Mainz 30, 1983, 403-434

7257. JACKSON, M.H. (ed.), The historic American merchant marine survey. Salem (NH), Ayer Co. Publ., 1983/84, 7 dln, $ 3.000,– *(ruim 100 plans en honderden foto's, gemaakt in 1937 en volgende jaren, geven aan de hand van 360 schepen een overzicht van de Amerikaanse scheepsbouw in hout)*

7258. KAPITAN, G., Ancient anchors - technology and classification. IJNA 13, 1984, 33-44

7259. KENTLEY, E., Skinboats and basket boats. A note on the classification of water transport. IJNA 13, 1984, 81-83

7260. KUIPERS, J.K., De Akkrumer jol. FSM. 1983, 55-60 *(zeiljacht in 1934 ontworpen door Albert Wedman)*

7261. ––, De 30 m² klasse. FSM 1983, 61-66 *(wedstrijdklasse, ontstaan 1937)*

7262. ––, De lark. FSM 1983, 43-48 *(type zeiljacht van vóór 1918)*

7263. ––, De Vrijbuiter. FSM 1983, 55-60 *(zeiljacht in 1934 ontworpen door Albert Wedman)*

7264. ––, De Vrijheidsklasse. FSM 1983, 67-72 *(wedstrijdklasse, ontstaan 1942-44)*

7265. LACROIX, E., The development of the 'A class' cruisers in the Imperial Japanese Navy. WI 21, 1984, 246-305 *(vervolg)*

7266. LAMBERT, A., Battleships in transition. The creation of the steam battlefleet, 1815-1860. Londen, Conway Maritime, 1984, 160 p., 120 ill., £ 11,95

7267. LAVERY, B., The ship of the line. Vol. 2, Design, construction and fittings. Londen, Conway Maritime, 1984, 192 p., 194 ill., £ 20,–

7268. LEHMANN, J.Th., Galleys in the Netherlands. Amsterdam, Meulenhoff, 1984, 109 p., plans, fl 30,–

7269. LENGERER, H., T. REHM-TAKAHARA, Japanese 'Kaibokan' escorts. WA 1984, nr 30, 124-134; nr 31, 171-184; nr 32, 244-257 *(kustverdedigingsvaartuigen, gebouwd in de jaren 1930-45)*

7270. MABER, J.M., Nordenfelt submarines. WA 1984, nr 32, 218-225 *(ontwerp van de Engelse Reverend G.W. Garrett, uitgevoerd in Zweden, 1882)*

7271. MACGREGOR, D., Merchant sailing ships 1850-1875. The heyday of sail. Londen, Conway Maritime, 1984, 256 p., 150 foto's, £ 15,–

7272. MCGRAIL, S., Ancient boats. Aylesbury (Bucks), Shire Publ., 1983, 64 p. *(W. Europa; tot ca 1000 AD)*

7273. MCLAREN, A.S., The evolution of the Arctic submarine JN 37, 1984, 380-397 *(met historische inleiding over periode 1900-3 aug. 1958, 'Nautilus')*

7274. MORRISSON, J.S., Some problems in trireme reconstruction. IJNA 13, 1984, 215-222

7275. MÜNCHING, L.L. von, Iets over de geschiedenis van de tender. Lekko 9, 1984 66-70 *(vervoert passagiers en lading van rede naar schip v.v.)*

7276. ––, De Libertyschepen in wereldoorlog twee. Een vloot van 2710 schepen. BW 39, 1984, 378-381

7277. NEYRET, J., Pirogues océaniennes. Saxmundham, Mainmast Books, 1984, 2 dln, 187 + 315 p., £ 13,– + £ 16,– *(tussen 1960-1971 als serie artikelen verschenene in de Franse tijdschriften Triton en Neptunia; dl 1 behandelt Melanesië; dl 2 Polynesië, Micronesië, Indonesië en delen van de kusten van het Aziatische vasteland)*

7278. NIBBI, A., Ancient Egyptian anchors. A focus on the facts. MM 70, 1984, 247-266

7279. O'LEARY, W.M., The antebellum Maine fishing schooner and the factors influencing its design and construction. AN 44, 1984, 82-95

7280. OOME, H.J.J., De vletaak, het Biesboschscheepje bij uitstek SZ 8, 1984, 7, 10-13 8, 20-22

7281. OSLER, A.G., The Shetland boat. South Mainland and Far Isle. Greenwich, National Maritime Museum, 1984 (maritime monograph & reports, vol. 58), 120 p., £ 5,–

7282. PÂRIS, E. de, Linienschiffe des 18. Jahrhunderts. E. Henriot, L.Langendorf eds. Bielefeld, Delius/Klasing, 1983, 88 p., plans *(selectie uit Paris' 'Souvenirs de Marine'. Parijs 1882-1908)*

7283. PEARSALL, A., 'Arethusa' class cruisers. WA 1984, nr 31, 203-211; nr 32, 258-265 *(gebouwd 1912-15)*

7284. POITIER, L., Construction et destin du vaisseau 'Rivoli'. L'arsenal de Venise

sous le Premier Empire. Extraits des mémoires de Jean Tupinier. Neptunia 1984, nr 155, 1-8

7285. PRYOR, J.H., The naval architecture of crusader transport ships. A reconstruction of some archetypes for round-hulled sailing ships. MM 70, 1984, 171-219, 275, 292

7286. PYLE, D.C., Clean sweet wind. Sailing craft of the Lesser Antilles. Preston (Maryl), East Reach Press, 1983, 302 p., $ 16,50 (pb)

7287. RIETH, E. (ed), La marine au Canada. Rapport de mission (1873) par M.C. Delévaque, ingenieur de la Marine. Neptunia 1984, nr 154, 10-19 *(betreft m.n. visschoeners)*

7288. ROBERT, J.B., La evolucion del buque en el siglo XIX y su repercusion en la marina militar espanola. RHN 1984, nr 5, 5-31

7289. ROBERTS, K.G., Ph. SHACKLETON, The canoe. A history of the craft from Panama to the Arctic. Camden (Maine), Intern Marine Publ. Comp., 1983, 288 p., 286 ill., $ 50,–

7290. ROBERTSON, R.G., 'Southampton' class cruisers. A short history of the class. SM 19, 1984, 9, 24-29; 10, 14-19 *(Engeland; gebouwd 1936-39)*

7291. SAINT HUBERT, Chr. de, Early Spanish steam warships (1834-70). With special emphasis on screw frigates and armoured and corvettes. WI 20, 1983, 338-367; 21, 1984, 21-45 *(met veel foto's)*

7292. SCHLINGLOFF, D., Indische Seefahrt in römischer Zeit. In: Müller-Karpe, H. (ed.), Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 51-85

7293. SCHMIDT, G., Der Schiffsanker. Hamburg, Hoffmann & Campe, 1983, 80 p., DM 19,80

7294. SCOTT, R.J., The Galway hookers. Dublin, Ward River Press, 1983, 127 p., £ 4,95 (pb)

7295. SCOTT, W.H., Boat-building and seamanship in classic Philippine society Philippine studies 30, 1982, 335-376 *(spantenbouw vóór de komst van de Spanjaarden; archeologische en literaire bronnen)*

7296. SPENNEMANN, D.R., Some critical remarks on the boats depicted on the South East Asian kettledrums. An assessment of the daggerboards. IJNA 13, 1984, 137-143

7297. STEFFY, J.R., The Greek ship: new evidence through nautical archeology. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 1-9

7298. STROTHMAN, A., Schwimmende Museen. Alte Schiffe im frischen Wind. Bnd 1. Kiel, Kelling-Eischeid, 1984, 160 p., DM 29,80

7299. THOMAS, P.N., A Scottish salmon coble. MS 1984, nr 49, 68-70

7300. VITOU, E., Le métal dans le décor et le mobilier des transatlantiques. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 49-52

7301. WESTWOOD, D., The Type VII U-boat Londen, Conway Maritime, 1984 (Anatomy of the ship-series), 96 p., £ 9,50

Scheepsbouw

7302. BLOM, R.J., R.S.V. Een financiële scheepsramp. Utrecht, Spectrum, 1984, 168 p., fl. 19,90 (pb)

7303. BOES, A.J., Van zeilbotter tot gastanker. BW 39, 1984, 294-297 *(scheepsbouwer Wiebe Amels, 1908-84, Makkum)*

7304. CARRICK, R.W., R. HENDERSON, John G. Alden and his yacht designs. Camden (Maine), Intern. Marine Publ. Comp., 445 p., $ 65,– *(werkzaam eerste helft 20e eeuw)*

7305. CEDERLUND, C.O., A systematic approach to the study of the remains of old boats and ships. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. Mc Grail, ed. (Londen, 1984) 173-209

7306. COTTELL, G.A., The Gokstad Viking ship. Some new theories concerning the purpose of certain of its constructional features. MM 70, 1984, 129-142

7307. DETLEFSEN, G.U., 110 Jahre Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Hamburg, Christians & Reim, 1984, 116 p., DM 64,–

7308. ELLMERS, D., Punt, barge or pram - is there one tradition or several? In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S McGrail, ed. (Londen, 1984) 153-172

7309. HARREN, J., M. van der BOS. De R.S.V. show. De onthullingen van dag tot dag. Utrecht, Bruna, 1984, 263 p., fl. 19,90

7310. HEINSOHN, H., 150 jahre Rickmers Werft. Schiff & Hafen 36, 1984, 5, 35-41

7311. HENDERSON, R., Philip L. Rhodes and his yacht designs. Camden (Maine), Intern Marine Publ. Comp., 1981, 415 p., $ 35,– *(geboren 1895; ontwerper van tal van baanbrekende ontwerpen voor zeegaande jachten)*

7312. HYLDTOFT, O., Moderniseringen af Burmeister & Wain 1898-1914. Fabrik og Bolig 7, 1982, 2, 3-18 *(moderniseringen van de werf B & W in Kopenhagen, 1898-1914)*

7313. JONES, S., The builders of captain Cook's ships. MM 70, 1984, 299-302

7314. LOOMEIJER, F., Pottje, een veelzijdige werf. WS 95, 1984, nr 45, 9; nr 46,11; nr 47,11; nr 48,11 *(Waterhuizen; geschiedenis vanaf 1898 van deze in 1778 opgerichte werf)*

7315. MØLLER, A.M., Store forventninger. MK, 1984, nr 7, 86-106 *(scheepsbouwprojecten in Denemarken, WO I)*

7316. PLANTEN, C.A., Het technisch-scheepstekeningen-archief. JVNHS 1983, 29-32

7317. RIETH, E., Principe de construction 'charpente première' et procédés de construction 'bordé premier' au XVIIe siècle. Neptunia 1984, nr 153, 21-31

7318. RUDOLPH, W., Relics of prehistoric boatbuilding techniques. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed (Londen, 1984) 210-226

7319. SCHAEFER, K., Zimmermannskunst. Schiffbaukunst. Dargestellt an historischen Donauschiffen. Wenen, Technische Universität Wien, 1983 (dissertatie), 538 p. *(periode 16e-20e eeuw)*

7320. VILLIERS. P., Evolution du plan des navires à l'âge classique. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 34-39

7321. VROOM, U.E.E., Vracht- en vissersschepen van Eeltjebaas en Aukebaas. Weesp, De Boer Maritiem, 1984, 79 p., fl. 19,90 *(ongew. herdruk van het gelijknamige artikel in 'Uit het Peperhuis', 3e serie, nrs 8, 9, 10 (1968))*

7322. WALKER, F.M., Song of the Clyde. A history of Clyde shipbuilding. Cambridge, P. Stephens, 1984, 233 p., £ 16,95

7323. WEBER, H., Schiffbau-Akkord von 1855. Logbuch 20, 1984, 131-132 *(betreft de bouw van een binnenvaartschip in Speier)*

7324. WHITE, D., Understanding ships draughts. MS 1984, nr 48, 38-45 *(vervolg)*

7325. WRIGHT, E.V., Practical experiments in boat-stitching. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed. (Londen, 1984) 57-84

7326. ZORGDRAGER, J., Dan de beuk erin... Strijd om het behoud van Wilton. Z.pl., Industriebond FNV, (1984), 88 p., fl. 12,50

Schip

7327. ABELSEN, F., The gunboat 'Tyr'. WA 1984, nr 31, 185-191 *(Noorwegen; gebouwd Horten, 1874-1887; thans een veerboot)*

7328. BAIL, R., Le porte-avions 'Arromanches', 1942-1978. Parijs, Lavauzelle, 1983, 92 p., 162 foto's en plans, FF 119,– *(tot 1946 HMS 'Colossus'; ook aandacht voor operaties Indo-China 1948-54, Suez 1956)*

7329. BOUDRIOT, J., H. BERTI, Le Cerf. French Navy cutter 1779-1780. A vessel of the King, that accompanied Jones' division in August 1779. Parijs, A.N.C.R.E., 1983 (vertaald uit het Frans), 72 p., 11 plans

7330. BRAYNARD, F.O., World's great ship. The story of the 'Leviathan'. Vol. 6. Sea Cliff (NY), bij de auteur, 1983, 280 p., $ 47,– *(periode 1933-35; in 1935 werd het schip opgelegd)*

7331. BROUWER, N., American schoolships: 19th-century beginnings. Sea History 1984, nr 31, 49-50

7332. DARLING, L.M., HMS 'Beagle' 1820-1870. Voyages summarized. Research and reconstruction. Sea History 1984, nr 31, 27-38

7333. EGAN, D., Ship 'Benjamin Sewall'. Fairfield (WA), Ye Galleon Press, 1983, 145 p., $ 13,– *(gebouwd 1874, vergaan in de Pacific 1903)*

7334. FUNKE, S., Der Dreimastschoner 'Mariann' ex- 'Britannia'. Hamburg, Storch, 1983, 88 p., DM 29,80

7335. GEORGESCU, M., Elisabeta. WI 21, 1984, 158-167, 189-191 *(1888 in Engeland gebouwd stoomschip, bestemd voor opleiding van mchinisten van de Roemeense marine)*

7336. GRAGER, K., Schiffstypenkunde: die Galeone. S&Z 1984, nr 20, 27-37

7337. HAAS, C. de, De 'Wanganella' in oorlog en vrede. Een veerboot als hospitaalschip BW 39, 1984,148-149 *(in 1929 als 'Achimota' gebouwd voor de Elder Dempster Lines)*

7338. HAZELHOFF ROELFZEMA, H., Model van het zesmeter jacht 'Admiraal De Ruyter'. JVNHS 1983, 54-58 *(1926)*

7339. HOFFMANN, H.P. The gunboat 'Philadelphia', a Continental gondola of 1776 - and her model. NRJ 30, 1984, 55-67

7340. ISHERWOOD, J.H., Steamers of the past: Booth liner 'Hildebrand' of 1911 SB 58, 1984, 612-615

7341. ––, ––: Cosulich liners 'Neptunia' and 'Oceania' of 1932 SB 58, 1984, 752-755

7342. ––, ––: Furness liner 'Queen of Bermuda' of 1933. SB 58, 1984, 532-538

7343. ––, ––: Messageries Maritimes liner 'La Marseillaise' of 1949. SB 58, 1984, 388-393

7344. ––, ––: Orient liner 'Orcades' of 1937 SB 58, 1984, 454-460

7345. ––, ––: Rotterdam Lloyd liner 'Patria' of 1919. SB 58, 1984, 686-689

7346. ––, ––: Sud Atlantique liner 'Pasteur' of 1939. SB 58, 1984, 242-247

7347. ––, ––: White Star liner 'Cedric' of 1903. SB 58, 1984, 311-314

7348. LAMB, W.K., 'Kaiser Friedrich': the ship that failed. StB 1984, nr 169, 11-17 *(passagiersschip van de Norddeutscher Lloyd, gebouwd 1898 en bestemd voor de transatlantische vaart)*

7349. LAMBERT, A., 'Duke of Wellington' class steam battleship. WA 1984, nr 32, 239-243 *(gebouwd 1851-53)*

7350. LAMERS, L.W.C., 'Willem Barendsz. (II)' nog steeds in de vaart. BW 39, 1984 180-184

7351. LOECK, G., Der Dampfeisbrecher 'Stettin'. Piekfall. Mitteilungsblatt f. die Freunde des Gaffelriggs (Hamburg) 1984, nr 28, 10-17 *(gebouwd 1933, Oderwerke, Stettin; nu museumschip te Oevelgonne / Hamburg)*

7352. LOOMEIJER, F., Een gewoon binnenschip. WS 96, 1984, nr 18,9; nr. 19,9 *(sleepkast 'Vertrouwen', gebouwd 1913, Alphen a/d Rijn)*

7353. ––, De oudjes uit Maassluis. WS 96, 1984, nr 9,9; nr 10,9 *(zeillogger MA 37 'Goede Verwachting', 1903; hulpstoomzeillogger MA 55 'Johanne Adriana', 1906)*

7354. MAXTONE-GRAHAM, J., Ocean liners of the past: 'Olympic'-'Titanic'. Riverside (Conn), 7 C's Press, 1984, 192 p., 162 foto's, plans, $ 29,95 *(verbeterde uitgave van een artikelenreeks in jrg. 1911 van Shipbuilder)*

7355. MILLER, W.H., The last Atlantic liners. Londen, Conway Maritime, 1985, 192 p., 160 ill, £ 11,50

7356. NICKEL, H.-J., Ein Kettenschleppschiff vom Main. Logbuch 20, 1984, 119-123 *('Mainkette No 1', gebouwd 1898)*

7357. OSTERSEHLTE, Chr., Der Eisbrecher 'Max Waldeck'. Logbuch 20, 1984, 1, 11-15 *(in 1966/67 gebouwd in Hamburg)*

7358. RATEAU, S., L'Ange, 1897-1939. Terreneuvier fécampois. Neptunia 1984, nr 154, 20-31

7359. RIANO LOZANO, F., Antecedentes sobre los medios navales de Farnesio. RHN 1984, nr 5, 115-143 *(karakterisering van de Noord- en Zuid-Nederlandse scheepstypen, die F. in 1588 in Kanaalhavens bijeen had gebracht voor de invasie van Engeland)*

7360. ROSSELLINI, S.R., The Cesentaico Maritime Museum. The floating exhibition. MM 70, 1984, 119-128 *(gegevens over zeilende bedrijfsvaartuigen, bijeengebracht in C. en tot in de jaren 1950 in gebruik in de Adriatische Zee)*

7361. RYBKA, W.P., USS 'Texas': the ship and the myth. Sea History 1984, nr 31, 8-16

7362. SALEMKE, G., Das Dampfschiff 'Copernikus'. Logbuch 20, 1984, 23-28 *(gebouwd 1828)*

7363. SCHAEFER, K., Das Hofkommissions-Schiff des Mainzer Schiffbaumeisters Matthäus Hepp von 1769. Logbuch 20, 1984, 33-42, 69-74

7364. SPONG, H., The magnificent 'Magdalena'. SM 19, 1984, 4, 24-28 *(Royal Mail Line; gebouwd 1946-48; op maidentrip gestrand bij Rio de Janeiro, 25.4.1949 en verloren gegaan)*

7365. VINER, A.J., The restoration of the ketch-rigged Tamar sailing barge 'Shamrock' 1974-79. Greenwich, National Maritime Museum, 1983, 92 p., £ 6,–

7366. WANING, C.J.W., van, Een eeuw lang als boeier onder zeil (1883-1984). SZ 8, 1984, 4, 16-23; 6, 14-20 *(ijzeren boeierschuit 'Vrede Best', nu jachtboeier 'St.Lucas')*

7367. WESTWOOD, D., The type II U-Boat. WA 1984, nr 31, 165-170 *(Duitsland, WO II)*

7368. WHITLEY, M.J., 'Graf Zeppelin'. WA 1984, nr 31, 153-164 *(Duits vliegkampschip, gebouwd 1937-38)*

7369. (GORCH FOCK), 'Gorch Fock', das sechsmal gebaute Segelschulschiff der Werft Blohm & Voss. SI 35, 1984, 26-29

Voorstuwing

7370. BAAN, J.D. van der, Waterstraal voortstuwing. Natuur & Techniek 52, 1984 818-829

7371. BUNKER, J., The ship that sailed without sails. Compass 53, 1983, 3, 25-26 *(rotorschip 'Baden-Baden', 1922)*

7372. LEES, J., The masting and rigging of English ships of war 1625-1860. Londen, Conway Maritime, 1984, (herziene uitg. van de ed. 1979), 212 p., £ 25,–

7373. MABER, J.M. The gas turbine at sea. WA 1984, nr 30, 74-83 *(na korte historische inleiding valt nadruk op periode na 1950)*

7374. RENTSCH, E., Die Deutschen haben Unmögliches möglich gemacht. S & Z 1984, nr 20, 38-48 *(MAN-dieselmotoren van de pantserschepen 'Deutschland', 'Admiral Scheer' en 'Admiral Graf Spee' uit de jaren 1930-40)*

7375. ROBERTS, O., Viking sailing performance. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed. 2 (Londen, 1984) 123-151

7376. WEBER, H., Aus der Jugendzeit der Rheindamphschiffahrt. Gerhard Möritz Roentgen. BR 36, 1984, 32-37

7377. ZUIDHOEK, A., Het latijnzeil. SZ 8, 1984, 9, 37-39

Bewapening

7378. AUFHEIMER, H., Schiffsbewaffnung von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Rostock, Hinstorff, 1983 96 p.

7379. BOUDRIOT, J., Schiffsartillerie der französischen Marine 1674-1856. Logbuch 20, 1984, 85-88 *(vervolg)*

7380. CAMPBELL, N.J.M., British naval guns 1880-1945. WA 1984, nr 30, 135-138; nr 32, 236-238 *(vervolg)*

7381. REILLY, J.C., U.S. Naval Intelligence and the ordnance revolution 1900-1930 In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 325-339

7382. RÖSSLER, E., Die Torpedos der deutschen U-Boote. Entwicklung, Herstellung und Eigenschaften der deutschen Marine-Torpedos. Herford, Koehler, 1984, 271 p., DM 49,80

7383. SUMIDA, J.T. (ed), The Pollen papers. The privately circulated printed works of Arthur Hungerford Pollen, 1901-1916. Londen, Allen & Unwin, 1983 (Navy Records Soc., vol. 124), 400 p. *(betreft een vuurleidingssysteem voor gebruik aan boord van schepen)*

7384. TILL, G., Airpower and the British admiralty between the world wars. In: (Proceedings). Changing interpretations and new sources in naval history (New York, 1980) 340-351

7385. TOMLIN, K.M., The influence of the introduction of heavy ordnance on the development of the English Navy in the early Tudor period. M.A., Western Michigan University, 1981, 102 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRV83-15383)*

Scheepssier

7386. BELISLE, J., François Baillairgé. Un sculpteur de figures de proue. Neptunia 1984, nr 154, 32-40 *(Québec, 1759-1830)*

7387. BERNARD, M., Pierre Puget et la sculpture navale. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 29-33 *(tweede helft 17e eeuw)*

7388. BUSMANN, H., Ein Dekorationsentwurf für 'Le Magnifique' (1645). Logbuch 20, 1984, 113-118

7389. HAMILTON, G.W., Silent pilots. Figureheads in Mystic Seaport Museum. Mystic (Conn), Mystic Seaport Museum, 1984, 116 p., 145 ill., $ 15,– *(met een inleiding over de functie van het schegbeeld)*

Maritieme archeologie

7390. BAILEY, D.E., World war II wrecks of the Kwajalein and Truk lagoons. Redding (Calif), North Valley Diver Publ., 1982, 144 p.

7391. CHRISTENSEN, A.E., Sewn boats in Scandinavia. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed. (Londen, 1984) 85-96

7392. CRUMLIN-PEDERSEN, O., Experimental boat archeology in Denmark. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed. (Londen, 1984) 97-122

7393. DEAN, M., Evidence for possible prehistoric and Roman wrecks in British waters. IJNA 13, 1984, 78-80

7394. ELLMERS, D., The earliest evidence for skin boats in late-palaeolithic Europe. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed. (Londen, 1984) 41-55

7395. FOERSTER LAURES, F., Ein Römisches Wrack bei Los Ullastros. Logbuch

20, 1984, 17-20

7396. GIANFROTTA, P.A., e.a., Archeologia subacquea: storia, tecniche, scorperte e relitti. Milaan, A. Mandadori Editore, 1981, 376 p., 260 foto's, 125 krtn.

7397. GOULD, R.A. (ed), Shipwreck anthropology. Albuquerque (NM), The Univ. of New Mexico Press, 1983, 287 p., $ 27,50 *(papers van een in 1981 gehouden seminar over de toepassing van anthropologische methoden bij onderzoek van scheepswrakken)*

7398. GREEN, J., The Song dynasty shipwreck at Quanzhou. Hemisphere 28, 1984, 371-374 *(midden 13e eeuw)*

7399. ––, The 'Vergulde Draeck' excavation 1981 and 1983. Bulletin Autralian Inst. f. Maritime Archeology 7, 1983, 2, 1-41

7400. HENDERSON, G., The excavation of a shipwreck site off Western Australia. Indian Ocean Newsletter 4, 1983, 2, 3-4 *(19e-eeuws (?) wrak op de Rowley Shoals)*

7401. HUTCHINSON, G., A plank fragment from a boat-find from the River Usk at Newport. IJNA 13, 1984, 27-32 *(Engeland, ca. 950 A.D.)*

7402. JONCHERAY, J.-P., Naufrages en Provence ou le livre des epaves. Fasc. 1. Fréjus, Editions Les Cahiers d'Archeol. Subaquatique, 1984, 64 p., 110 foto's

7403. KEITH, D.H., e.a., The Molasses Reef wreck, Turks and Caicos Islands, BWI. A preliminary report. IJNA 13, 1984, 45-63 *(16e-eeuws, wellicht Spaans, ten NO van Cuba)*

7405. L'HOUR, M., Des vaisseaux à ressusciter le temps. RM 1984, nr 388, 41-50 *(onderzoek van scheepswrakken langs een deel van de Bretonse kust)*

7404. LANITZKI, G., Die 'Wasa' von 1628. Illustrierte Geschichte der Bergung und Restaurierung. Hamburg, Hoffmann & Campe, 1984, 151 p., DM 48,–

7406. LIZÉ, P., Le 'Banda', navire de la Compagnie Hollandaise des Indes, naufrage à l'Ile Maurice en 1615. CHM 1984, nr 9, 35-36

7407. ––, The wreck of the pirate ship 'Speaker' on Mauritius in 1702. IJNA 13, 1984, 121-132 *(vergaan 7.1.1702; gouverneur Roelof Diodati verkocht de Engelse kapitein van de S. John Bown, een klein vaartuig, het 'Vliegendehart', teneinde de 170 zeerovers zo snel mogelijk kwijt te raken)*

7408. MAARLEVELD, Th.J., Archeologie in troebel water. Een nieuwe werkwijze voor scheepsonderzoek. Twee schepen onderzocht. Rijswijk, Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, 1984 (Archeologie onder water, 1e onderzoeksrapport) 112 p., fl. 12,50 *(systematiek van onderzoek in Nederlandse wateren; gegevens over een middeleeuws wrak bij Medemblik en een 17e-eeuws koopvaardijschip ten oosten van Texel)*

7409. MCGRAIL, S. (ed), Aspects of maritime archeology and ethnography. Papers based on those presented to an international seminar held at the University of Bristol in March 1982. Greenwich. National Maritime Museum, 1984, 226 p., £ 7,50

7410. ––, Boat ethnography and maritime archeology. IJNA 13, 1984, 149-150 *(betreft onderzoek en publicaties van de onlangs overleden E. McKee)*

7411. ––, The interpretation of archeological evidence for maritime structures. In: Sea studies. Essays in honour of Basil Greenhill CB, CMG, on the occasion of his retirement (Greenwich, 1983) 33-46

7412. ––, Maritime archeology. Present and future. In: Aspects of maritime archeology and ethnography. S. McGrail, ed. (Londen, 1984) 11-40

7413. MORRIS, R., More finds from Scilly Islands wrecks. IJNA 13, 1984, 254-262 *(o.m. navigatie-instrumenten van de 'Firebrand', vergaan 1707)*

7414. NASH, F.H., The voyage of the 'Amsterdam': 1. Shipwreck. St. Leonards-on-Sea, Berfort Reproductions, 1984, 24 p.

7415. NIETO PRIETO, F.J., Introduccion a la arqueologia subacuatica. Barcelona, Ed. CYMYS, 1984, 135 p. *(voornamelijk betrekking hebbend op onderzoek langs Spaanse kust)*

7416. REDKNAP, M., The Cattewater wreck. The investigation of an armed vessel of the early sixteenth century. Oxford/Greenwich, B.A.R./National Maritime Museum, 1984 (British Series 131 / Archeol. Series 8), 145 p., £ 11,–

7417. RICHTER, A.H., Ein Einbaum aus der Lippe. Logbuch 20, 1984, 104-106

7418. RIETH, E., L'archeologie sous-marine en France. Monuments Historiques (Parijs) 1983/84, nr 130, 18-21

7419. ROSTU, L. du, Le naufrage du 'Maidstone'. Nantes, Editions Reflets du Passé, 1983, 144 p., FF 60,– *(8 juli 1747 vergaan bij het eiland Noirmoutier, ten Z. van St. Nazaire)*

7420. SLEDGE, S., Exploration of an Indian-built ship wrecked off Western Australia. Indian Ocean Newsletter 5, 1984, 1, 11-12 *(Cumberland, in 1827 in het voormalige Cochin-China uit teakhout gebouwd; in feb 1829 gestrand bij Kaap Leeuwin)*

7421. TEISEN, M., Det bette vrag ved Lyngså. MK 1983, nr 6, 15-34 *(onderzoek van het wrak van een 18e-eeuws 'jakt' en zijn inventaris)*

7422. THOMSEN, B., De moderne tider, og vor kulturarv på havbunden. MK 1984, nr 7, 173-182 *(maritieme archeologie in Denemarken; overzicht)*

7423. (PROCEEDINGS), Nautical archeology. Progress and public responsability. (Papers of a meeting, 29 Sep - 1 Oct 1983, Vancouver and Victoria, British Columbia) S.M. Langley & R.W. Unger eds. Oxford, British Archeological Reports, 1984 (BAR International Series, vol. 220), 219 p., £ 10,–

7424. (VOC), Schatten der zee. Zuidafrikaanse Koerier 4, 1984, 1, 30-34 *(betreft met name onderzoek VOC-wrakken voor de Zuidafrikaanse kust)*

7425. (WARDANG ISLAND), Wardang Island, graveyard of ships. North Adelaide (SA) Society f. Underwater Hist. Research, 1983, 28 p., Aus $ 4,50 *(W.I. ligt op de risicovolle aanlooproute naar Port Victoria, een haven die eind jaren 1870 belangrijk begon te worden)*

Stuurmanskunst

7426. BROWN, D.K., It's rough out there. WA 1984, nr 30, 90-91 *(invloed van zeegang op vaar/vechtcapaciteit van door zeilen en mechanisch voortgestuwde schepen op de N.Atl. Oceaan)*

7427. CASTANEDA, P., e.a. (eds), Alonso de Chaves, Quatri partitu en cosmografia practica y, por otro nombre, Espejo de Navegantes. Madrid, Museo Naval, 1984, 430 p., Pes. 2400 *(theoretisch en op de praktijk gericht navigatiehandboek uit de eerste helft van de 16e eeuw; integrale herdruk met toelichting)*

7428. COOK, A.H., Halley in Istria, 1703. Navigator and military engineer. JN 37, 1984, 1-23

7429. DAVIDS, C.A., Van Anthonisz. tot Lastman. Navigatieboeken in Nederland in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. In: Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen. 1984) 73-88

7430. DEGRYSE, R., De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust en nabijgelegen Noordzee-oevers (811- einde 16e eeuw). Handelingen (Gent) 37, 1983, 45-87

7431. DE WIRE, E., The iron giants. Guardians of the deep. Compass 54, 1984,1, 30-35 *(Amerikaanse ijzeren vuurtorens)*

7432. DUNCAN, L., Experimental voyaging in the Pacific. Jnl. of the Polynesian Soc. 91, 1982, 455-465 *(besprekingsartikel van recente publicaties van B.R. Finney, T. Heyerdahl en K. Knobl)*

7433. LINES ESCARDO, A., Las condiciones meteorologicas durante la navegacion de la Gran Armada de Lisboa a Coruña. RHN 1984, nr 4, 67-74

7434. MALIN, S., C. STOTT, The Greenwich meridian. Southampton, Ordnance Survey, 1984, 48 p.

7435. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Leeskaarten uit de Nederlanden. Een beknopt overzicht van gedrukte navigatiemiddelen uit de zestiende eeuw. In: Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen, 1984) 11-20

7436. MORCKEN, R., Sjøfartshistoriker artikler gjennom 20 år / Articles on maritime history through 20 years. Summaries in English. Bergen, Eget, 1983, 310 p. *(acht artikelen van de auteur over de historie van de stuurmanskunst, tussen 1959-1975 gepubliceerd door het scheepvaartmuseum van Bergen. Noorwegen)*

7437. MÖLLER, H.-O., Die Leuchtfeuer von Cuxhaven und Neuwerk. Herford, Koehler, 1984, 108 p., DM 12,80

7438. SCHILDER, G., Vierhonderd jaar 'Spieghel der Zeevaerdt'. Antiek 18, 1983/1984, 429-436

7439. SPEK, H., Verifikatie van de Rijks Zee- en Luchtvaartinstrumenten 1858-1978. Wassenaar, Marine Elektronisch en Optisch Bedrijf, 1979, 140 p.

7440. WASHBURN, W.E., The Canary Islands and the question of the prime meridian. The search for precision in the measurement of the earth. AN 44, 1984, 77-81

7441. WESKI, T., Zu navigatorischen Möglichkeiten vor Einführung des Kompasz. In: Müller-Karpe, H. (ed)., Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (München, 1982) 191-208

Kartografie & oceanografie

7442. BOS-RIETDIJK, E., Het werk van Lucas Jansz. Waghenaer. In: Lucas Jansz Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen, 1984) 21-46

7443. DAVID, A., T. CAMPBELL, Bibliographical notes on 19th-century British admiralty charts. MC 1984, nr 26, 9-14

7444. DECKER, J.M. de, L'extraordinaire carrière d'Auguste Piccard. Neptunus 31, 1984, 1, 17-20

7445. DILKE, O.A.W. & M.S., The Maggiolo world sea chart at Fano. MC 1983, nr 23, 50-53 *(Vesconte Maggiolo, begin 16e eeuw)*

7446. ––, Sir Robert Dudley's contributions to cartography. MC 1982, nr 19, 10-14 *(1573-1649; zijn kaarten betreffen vooral kustgebieden en aangrenzend water, met karakter van portolaan)*

7447. FERRAR, A.N., The graphical records of Matthew Flinders's voyage to Terra Australis. JN 37, 1984, 94-103 *(1801-1802)*

7448. FREIESLEBEN, H.C., The origins of portolan charts. JN 37, 1984, 194-199

7449. KISH, G., Adding art to the nautical chart. Surveyor 18, 1984, 2, 26-31

7450. KÖBERER, W., Der Einflusz Lucas Jansz. Waghenaers auf die deutsche Seekartographie. In: Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen 1984) 104-110

7451. LYON, W.K., Exploration sous-marine de la région du Pole Nord. Histoire, problèmes, calcul du point et pilotage. Navigation (Parijs) 32, 1984, 345-358 *(artikel begint bij de 'Nautilus' van Sir Hubert Wilkins, 1931)*

7452. MÖRZER BRUYNS W.F.J., De tochten van de 'Willem Barents' naar het Noorden (1878-1884). Zeewezen 73, 1984, 90-93

7453. RAYNAUD-NGUYEN, I., Lucas Jansz. Waghenaer et l'hydrographie Francaise. In: Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen, 1984) 96-103

7454. RICHARDSON, W.A.R., Jave-le-Grande: a place name chart of its east coast. GC 6, 1984, 1-23 *(de auteur toont aan, dat naar zijn mening de Portugezen niet de ontdekkers van Australië waren)*

7455. SCHILDER, G., How an early sea chart led to a schipwreck and its treasure. MC 1984, nr 27, 2-6 *(VOC schip 'T Vliegend Hart')*

7456. ––, De Noordhollandse cartografenschool. In: Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen, 1984) 47-72

7457. ––, The Southland explored. The voyage by Willem Hesselsz. de Vlamingh in 1696-97, with the coastal profiles and a chart of Western Australia in full-size colour reproduction. Alphen a/d Rijn, Canaletto, 1984, 35 p. inl., fl. 215,–

7458. SCHOLL, L.U., Deutsche Forschungsschiffe in artktischen und ontarktischen Gewässern. Von der 'Grönland'-DSI 1984, 1, 17-20

7459. SUAREZ, Th.Early mapping of the Pacific Ocean. MC 1983, nr 22, 2-8

7460. WATERS, D.W. Waghenaer's The Mariners Mirrour, 1588, and its influence on English hydrography. In: Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de 16e en het begin van de 17e eeuw (Enkhuizen, 1984) 89-95

7461. (WAGHENAER), Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. Enkhuizen, Vereniging 'Vrienden van het Zuiderzeemuseum', 1984, 135 p., fl. 29,50 *(in de bundel ook een korte lijst van de aan het werk van Waghenaer gewijde tentoonstelling in het Zuiderzeemuseum', zomer 1984)*

Havens & Waterwegen

7462. BURGER, J.E.J.M., D.J. ROORDA, Kanalenaanleg in Engeland 1750-1820. ESHJ 46, 1983, 154-179 *(besluitvorming, financiering en exploitatie)*

7463. BURNS, K.V., The Devonport Dockyard story. Liskeard (Cornwall), Maritime Books, 1984, 128 p., £ 3,95

7464. CAIRO, R.F., Materials toward an history of early hydraulic engineering machinery, employed in the development of rivers, harbors and canals. NRJ 30, 1984, 77-85 *(vervolg)*

7465. DHARMSENA, K., The port of Colombo 1860-1949. Colombo, Ministry of Higher Education / Research Publications Service, 1980, 201 p. *(technische, economische en sociale aspecten van ontstaan en functioneren van deze Indiase haven, in 1910 de derde in belangrijkheid binnen het Britse imperium)*

7466. ENCKHOLDT, M., Navigation on small rivers in Central Europe in Roman and medieval times. IJNA 13, 1984, 3-10

7467. HEITLING, W.H., L. Jensen, De Twenthekanalen. Succes van een mislukking. Zurphen, Terra, 1984, 183 p., fl. 39,50

7468. MORRISS, R., The Royal dockyards during the Revolutionary and Napoleonic wars. Leicester, Leicester U.P. , 1983, 272 p., £ 28,50

7469. RENN, G., Hafen- und Zollprobleme zwischen Hamburg und Altona 1814-1842. Zeitschr. des Vereins f. Hamburg. Geschichte 70, 1984, 109-116

7470. RITCHIE NOAKES, N., Liverpool's historic waterfront. The world's first mercantile dock system. Londen, H.M.S.O., 1984, 196 p., £ 11,95 (pb)

7471. SCHALE, E., Ab 1991: von der Nordsee bis zum Schwarzem Meer. S & Z 1984, nr 20, 10-21 *(met een ruime historische inleiding over de scheepvaartweg Rijn-Main-Donau, die met de nu gestarte bouw van het Main-Donau-Kanal zijn, voltooiing nadert)*

7472. VEN, G.P. van der, Verbetering van de Rijntakken tussen 1850-1920. ESHJ 46, 1983, 45-59

7473. WALTERS, J.J., De havenwerken van Hellevoetsluits 1604-1621. Hellevoetsluis bij de auteur, 1984, 146 p. *(niet in de handel; aanwezig in bibliotheek Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam)*

7474. (G.E.M.), Graan Elevator Maatschappij 1908-1983. 75 Jaar graanoverslag in de Rotterdamse haven. De Does 24, 1983, nr 1 *(jubileum uitgave)*

Zee- & binnenvaartrecht

7475. BOTTIN, M., Le développement du droit de la mer en Méditerranée occidentale du XIIe au XIVe siècle. Recueil de memoires et travaux publiés par la Soc. d' Hist. du Droit et des Institutions des Anciens Pays de droit ecrit (Montpellier) 12, 1983, 11-28

7476. EVEN, P., Un episode des rélations de la France avec la régence d'Alger au debut de la Révolution. La mission du capitaine Doumergues en 1791. Revue d' histoire diplomatique 98, 1984, 47-76

7477. HAMILTON, C.I., Anglo-French seapower and the declaration of Paris. Intern. Historical Review (Canada) 4, 1982, 166-190 *(1856: Engeland en Frankrijk versus neutrale landen over karakter contrabande tijdens de Krimoorlog)*

7478. HOGAN, L.A., Jurisdiction over foreign merchant vessels in American waters and ports: territorial jurisdiction and law of the flag in selected decisions of the U.S. Supreme Court 1900-1970. Ph. D. thesis, University of Maryland, 1980, 234 p. *(Londen, University Microfilms International, Orderno. PRA80-06770)*

7479. HUUSSEN, A.H., Le règlement de marine de Pierrre le Grand (1720): une traduction française inédite. Revue Hist. de Droit Français et Etranger 61, 1983 569-571

7480. ––, Het Russisch-Hollandse Zeereglement (Ustav Morskoj) van tsaar Peter de Grote uit 1720. TvZ 3, 1984, 3-14

7481. JAPPE ALBERTS, W., Der Rheinzoll Lobith im späten Mittelalter. Bonn, L. Röhrscheid, 1981 (Rhein. Archiv, 112), 106 p., DM 38,–

7482. LARRÈRE-CASTETS, J.-J., Quelle date retenir pour la rédaction du 'Guidon, stile et usance des marchands qui mettent à la mer'. CHM 1984, nr 9, 31-33 *(zeeverzekering; 16e eeuw)*

7483. MEISTER, J., Der argentinisch-chilenische Streit um den Beagle-Kanal. MR 81, 1984, 318-326 *(historisch overzicht vanaf 1810)*

7484. ROELOFSEN, C.G., L'amirauté à Veere considerée dans ses attributions judiciaires (XVe-XVIe siècles). In: Rencontres de Rotterdam. Publication du Centre Européen d'Etudes. Bourguignonnes 1984, nr 24, 67-80

7485. SAINT-STÉBAN, P. de, L'ordonnance de la marine d'aout 1681. CHN 1982, nr 6, 1-11

7486. VENTEGODT, O., Strandretten i Danmark indtil 1365. MK 1983, nr 6, 59-103 *(strandrecht zoals in de 14e eeuw in gebruik langs de Deense kust.*

7487. ZERBY, J.A., Regulating ocean shipping in the U.S.A.: historical perspective and current trends. GC 6, 1984, 47-60

Opgravingsverslagen van het Museum voor Scheepsarcheologie

Sinds 1942 zijn in de IJsselmeerpolders ongeveer 350 scheepswrakken gevonden, daterend van de 13e tot deze eeuw. In 1980 werd een begin gemaakt met de publicatie van de verslagen van de opgravingen van deze wrakken in de reeks 'Flevoberichten' van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.
Deze rapporten, waarin soms één wrak en dan weer meerdere wrakken worden besproken, bevatten een beschrijving van de constructie van de schepen en van hun inventarissen. Zij zijn bovendien voorzien van tekeningen van de scheepsconstructies, schaal 1:50, foto's, tekeningen van vondsten en van een samenvatting in het Engels.
Tot op heden is een vijftal Flevoberichten met scheepsarcheologische berichten verschenen: nr 140 inzake een 16e eeuws vissersschip (f 10,–), nr 166 over drie schepen uit de late middeleeuwen (f 10,–), nr 199 over de conservering van scheepswrakken in Ketelhaven (f 5,–), nr 221 over drie middeleeuwse rivierschepen (f 15,–) en nr 235 betreffende vier 17e-eeuwse werkschuiten (f 15,–). (De prijzen zijn exclusief portokosten).

De publicaties zijn verkrijgbaar bij het Museum voor Scheepsarcheologie, Vossemeerdijk 21, 8251 PM Dronten.

PRODUKTIE: BUREAU MARCUS - AMSTELVEEN

Dr A.H.Flierman, 'Het centrale punt in de reederswereld'.
De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging 1905-1980.
Weesp, De Boer Maritiem, 1984, 220 p.

Voor leden van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis is het boek, waarvan de winkelprijs ƒ 45,- bedraagt, bij de KNVR te verkrijgen voor ƒ 35,-, indien afgehaald op het adres: Stationsweg 137, Den Haag.
Na overmaking van ƒ 41,50 op gironummer 75654 t.n.v. de KNVR te Den Haag wordt het boek U per post toegezonden.

De redactie.