Tijdschrift voor zeegeschiedenis

Jaargang 4, 1985, nummer 2

Tijdschrift voor zeegeschiedenis

OKTOBER 1985

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis.
Nummer 2, september 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 Vreeland.

Leden- en abonnementenadministratie:
[redacted]

INHOUD

BIJDRAGEN

'Van Langesund tot Dollard tou' Houttransport van Noorwegen naar Delfzijl *(T. Ufkes)* 99

De overgang van marine-officieren van het Koninkrijk Holland (1808) naar het vaste corps zee-officieren van het Koninkrijk der Nederlanden (1821) *(S.J. de Groot)*. 103

De 'Atlas' 1825-1833. Een vroege poging tot stoomvaart *(P. Oost)* . . . 109

De zeevaart op Groningen en de betekenis van het Eemskanaal *(M.J.E. Blauw)*. 117

MEDEDELINGEN

Aanvulling op het artikel van C. de Jong in jrg 4, 1985, nummer 1 van dit tijdschrift. 129

Over de auteurs. 129

LITERATUUR

Boekbesprekingen. 130

Boekaankondigingen. 134

Nieuwe boeken en artikelen 138

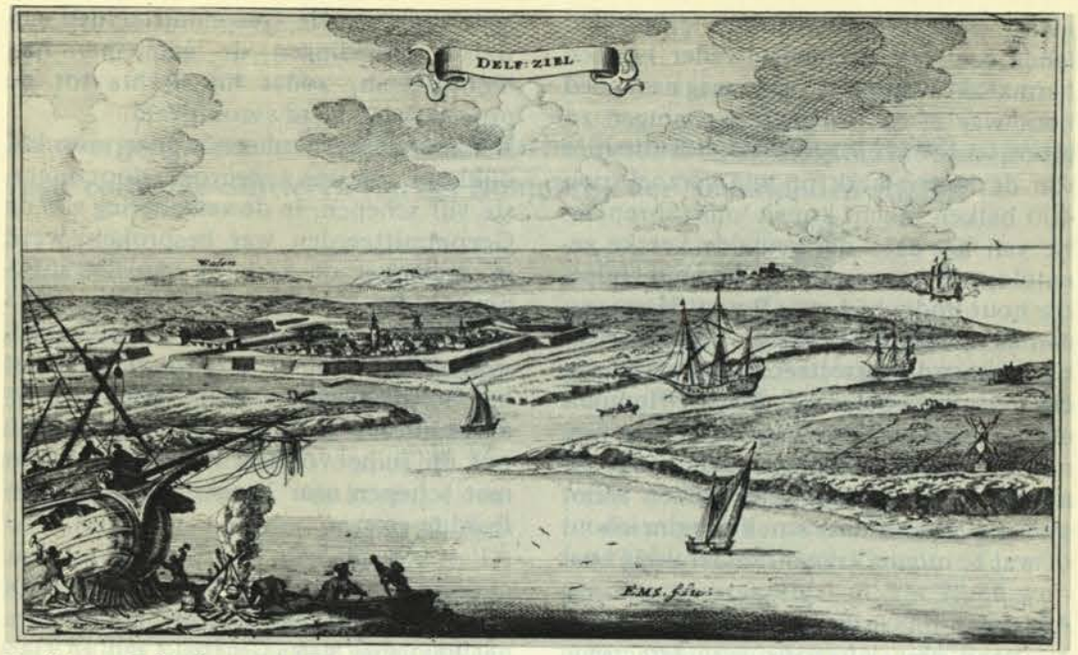
BIJDRAGEN

'Van Langesund tot Dollard tou'. Houttransport van Noorwegen naar Delfzijl in 1687.

T. Ufkes

In november 1686 had de St. Maartensvloed, een zware overstroming, het Groninger land geteisterd.[1] Een uitvloeisel hiervan was ondermeer, dat er een grote vraag ontstond naar deugdelijk hout, nodig voor de herstelwerkzaamheden aan huizen en gebouwen. Ook de dijken moesten gerepareerd worden, een zaak voor degene die direkt aan de dijk woonde. Doch de aanleg en het onderhoud van beschoeiingswerken was grotendeels een provinciale aangelegenheid. Een speciale commisie, de Gecommitteerden, zorgde hiervoor. Dit artikel gaat in op de aanvoer van het beschoeiingshout.
Was in maart 1687 nog hout ingekocht door Claes Ockes uit Workum,[2] nu besloten de Gecommitteerden, dat een andere koopman zelf een schip in moest huren. Pieter Botterman werd gevraagd naar Harlingen, Stavoren of Hindeloopen te gaan om daar 'te informeren hoeveel vracht op 't mindste werdt gerequireert voor een van de grootste fluitschepen naer Langezondt in Noorwegen'.[3] Op 4 april ontvingen de Gecommitteerden een brief van Botterman, waarin hij schreef, dat voor 1875 gulden een schip van 213 last was gehuurd. Nog vier andere schepen werden nodig geacht en Botterman werd gevraagd dit en de aanmonstering van de bemanning te regelen. Voor de Groningse Gecommitteerden was alles nieuw en ze adviseerden genoemde koopman dan ook om in Amsterdam inlichtingen te vragen, onder andere over de plaats, waar in Noorwegen hout geladen kon worden. Botterman werd aan het eind van de brief hartelijk uitgenodigd om, zodra hij weer in Groningen was over het een en ander 'mondtlijck rapport' te komen uitbrengen[4]. Op 11 april waren nog vier schepen ingehuurd, de grootste van 250 last voor 2156 gulden 10 stuiver, de kleinste van 215 last voor 2000 gulden. De Gecommitteerden gingen accoord met de hele transactie en Pieter Botterman reisde met het benodigde geld en de vrachtbrieven naar Workum. Vanuit Friesland vertrokken de vijf schepen naar Noorwegen.
Over het uitzenden van de schepen correspondeerden de Gecommitteerden uitvoerig met de Groningse afgevaardigden bij de Staten-Generaal[5]. In maart 1687 was namelijk een nieuwe tolwet uitgevaardigd door de Deense koning en vanuit Den Haag moest voortaan toestemming gegeven worden voor een tocht naar Noorwegen. Nadat deze voor de vijf schepen was verleend, werd eveneens vrijstelling gevraagd – en door de Staten-Generaal gegeven – van de convooi- en licent gelden[6].
Rond 20 mei verscheen het eerste schip met Noors hout voor Delfzijl. Het liep vast, waarschijnlijk omdat men niet gewend was met dergelijke schepen deze haven aan te doen. Turneden, de commies van Delfzijl, moest op 22 mei 'een begin maecken met het vastsittende fluitschip voor Delfzijll gekomen dat het selve door lichters werde ontlost ten tijdt het vlot is geraeckt'[7]. Samen met twee Gecommit-

teerden moest Turneden als hoogste ambtenaar van Delfzijl de lading bekijken, het bevrachtingscontract daarmee vergelijken en er voor zorgen, dat 'soo veel sagers als mogelijck ten minsten prijse werden ingehuirt om door deselve het opgekomene holdt naer vereisch te laten sagen'[8]. Binnen een paar dagen werd een plakkaat gedrukt om ook mensen van buiten de provincie op te roepen om naar Delfzijl te komen om het hout van de vier tot nu toe binnengekomen schepen te helpen zagen. Het provinciebestuur zorgde zelfs voor gratis vervoer van de stad Groningen naar Delfzijl[9]. Van alle kanten kwamen de mensen toegestroomd zodat men half juni de grensposten Coevorden, Bourtange en Nieuweschans moest aanschrijven om 'de passerende burgers te waerschouwen dat men alhijr daervan genoechsaem is versien'[10].
Ondertussen was het meegebrachte hout van de schippers gekocht en waren Pieter Botterman en commies Turneden begonnen het uitladen van de schepen te regelen. De grote balken werden onder andere naar Termunten gebracht om aldaar voor de beschoeiingswerken te worden gebruikt. Het stuwhout, dat nodig was geweest om de lading op z'n plaats te houden, werd uitgeladen en opgeslagen op de kade. Men zocht nog naar kopers. Nu alle schepen waren aangekomen, bleek dat 'de ladinge deser vijff schepen op verre nae niet bestandt'[11] was om alle post- en paalwerken te herstellen. Opnieuw werd aan de Staten-Generaal toestemming gevraagd voor het uitzenden van nog vier schepen. Deze was half juni binnen, samen met de vrijstelling voor convooi- en licentgeld. Op 23 juni besloten de Gecommitteerden nogmaals naar Den Haag te schrijven om toestemming te vragen voor nog drie schepen en ook dit verzoek werd ingewilligd.
Op 18 juli werden de eerste vijf fluitschepen uitgezonden, vier met bestemming Langesund en één naar Flekkefjord, toendertijd Flekkeren genoemd, per schip bedroeg de huur ongeveer 1900 gulden.
Rond 8 augustus was het eerste schip terug in Delfzijl. Botterman en commies Turneden waren opnieuw verantwoordelijk voor de contrôle en het uitladen van de vracht. Enkele Gecommitteerden onderhandelden over de kostprijs van het meegebrachte hout. Deze keer werd het stuwhout direkt naar de Ossemarkt in de stad Groningen gebracht. Vier schildwachten moesten aldaar diefstal van het hout voorkomen. Op 23 augustus werden ook de 23 vadems stuwhout uit het juist aangekomen schip 'De Witte Valck' van schipper Douwe Sibbels Bantstock gelost en naar de stad gebracht. Twee dagen later loste men het schip van Wytse Alles, 'De Swarte Catte'. Het door dit schip meegenomen hout, dat niet direkt gebruikt kon worden, werd in een nabij gelegen kanaal gelegd en het stuwhout werd vanaf het schip verkocht. De Gecommitteerden kochten het meegebrachte hout van 'De Witte Valck' voor 6000 gulden en het stuwhout bracht 3 gulden per vadem op. Met Douwe Sibbels werd geregeld dat hij nogmaals naar Noorwegen zou gaan, voor een huurprijs van 2156 gulden en 10 stuiver.
In september arriveerden de laatste schepen. Het schip 'Paradijs' liep vast voor Delfzijl en moest gelicht worden 'de kosten daerover vallende tot laste van gemelte schipper sullen komen en van deselfs bedongen vrachtloon werden gekortet'[12].
Helemaal onfortuinlijk was de Hindeloper schipper Wiecher Allers, die met zijn schip 'De Kijvijt', 'hetwelcke door een vehemente en langwilige storm leck geworden sijnde, op hijr last is komen driven tot op de Jettingen omtrent Harlingen'[13]. Allers kreeg de vijfde september uit Groningen opdracht om het stuwhout maar in Harlingen te verkopen om daarna 'het overige hout uit sijn schip, op de Jettinge leggende, met lichters ten spoedichsten herwaerts nae Delfzijl'[14] te stu-



Gezicht op Delfzijl over de Eems. Ets door Caspar Bouttats (Antwerpen 1625-1695) naar een tekening van Jan Peeters (Antwerpen 1624-1677). Rijksarchief Groningen inv.nr 2385.

ren. Allers kwam echter ook nog in aanvaring met de ambtenaren van de admiraliteit in Harlingen; zij verplichtten hem over het stuwhout convooi- en licentgeld te betalen. Eveneens moest hij twintig gulden betalen, het door de Deense koning gevraagde tolgeld. Als reactie op zoveel onrecht schreven de Gecommitteerden naar Den Haag dat er nooit misbruik van de verleende toestemming was gemaakt, dat het stuwhout geen winstobject was, doch slechts noodgedwongen werd meegevoerd.
Eind augustus besloten de Gecommitteerden de twee schepen, waar al toestemming voor gegeven was, uit te zenden. Men vroeg om vrijstelling van convooi- en licentgelden en uitdrukkelijk werd nu ook het stuwhout genoemd, ook al omdat de admiraliteit de hele zaak nu begon te onderzoeken en ondermeer Douwe Sibbels ervan betichtte het stuwhout te smokkelen. In september was Sibbels met zijn schip 'De Witte Valck' naar Flekkefjord vertrokken en later ging het fluitschip 'De Hoop' naar Langesund. Half oktober voer 'De Witte Valck' weer binnen. De eiken balken bleven in Delfzijl en de 43 vadem stuwhout bracht men naar de stad Groningen om het daar als brandhout te verkopen. Uiteindelijk ontving schipper Douwe Sibbels 5564 gulden en 19 stuiver voor de lading. Eind oktober was het schip 'De Hoop' terug.
Een paar opmerkingen over het meegebrachte hout kunnen nog wel gemaakt worden. Een toestemming om hout te mogen halen werd door de Staten-Generaal altijd gegeven op voorwaarde, dat het 'tot reparatie van de dijken ende geen ander gebruyk geëmployeert sal moeten werden'[15]. Toch was het meegebrachte stuwhout een onverwachte bron van inkomsten. Een deel van de vrachtkosten konden ervan betaald worden, omdat het waarde had als brandhout; aan de Groningse vertegenwoordiger te Den Haag werd toevertrouwd, dat 'de groote mee-

nichte wechgespoelde huisen ten platten lande daer van ten deele weder konnen hermaeckt werden'[16]. De vraag naar goed hout was in de provincie Groningen zó groot, dat bijvoorbeeld de boekhouder van de Martinikerk op zijn verzoek ook 400 balken mocht kopen 'om tot reparatie van het dack der gemelde kercke geemployeert te werden'[17]. Iemand anders die hout nodig had, was Berent Harmens, een aannemer die een stuk dijk repareerde. Hij werd gearresteerd en bij het proces tegen hem bleek dat 'Berent Hermans een schuire van provincie-hout was timmerende en tegen d' arbeyders hadde gesecht, dat de heeren hem hadden verlof gegeven om wel een stuck provinciehout of wat te mogen krijgen'[18]. Gelukkig voor hem begrepen de Gecommitteerden aan welke verleidingen de aannemer had blootgestaan, zodat hij slechts tot de proceskosten werd veroordeeld.

Nadat in augustus al een rapport over het dijkhout, dat was aangevoerd door de eerste vijf schepen, in de vergadering van de Gecommitteerden was besproken, werd in december de verkoop van het stuwhout nader bekeken. Op 2 januari 1688 volgde een soort evaluatie en de Gecommitteerden kwamen tot de conclusie, dat het houttransport vanuit Noorwegen redelijk succesvol verliep. Men besloot dan ook om in het voorjaar van 1688 opnieuw met schepen naar Langesund en Flekkefjord te gaan.

Noten

1. Voor meer informatie over deze ramp: E.M.K. Gottschalk, *Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland* (Assen 1977) III, 371-384. Zelf heb ik gegevens verzameld uit geschreven bronnen en deels verwerkt in mijn doctoraal-scriptie: De Kerstvloed van 1717. Deze scriptie bevindt zich onder andere in het Rijksarchief Groningen.
2. Rijksarchief Groningen, Staten Archief (afgekort: S.A.) 144, 21 maart 1687. Mits anders vermeld is dit artikel gebaseerd op S.A. 1405, het resolutieboek van de Gecommitteerden en op S.A. 406, de uitgaande brieven.
3. S.A. 1405, 23 maart 1687.
4. S.A. 406, 5 april 1687.
5. Bij de bestudering van de resoluties van de Staten-Generaal dient men rekening te houden met het feit, dat in Groningen de Gregoriaanse kalender nog niet was ingevoerd. Groningen liep tien dagen achter op Den Haag.
6. Resoluties Staten-Generaal 3 april en 9 juni 1687.
7. S.A. 144, 22 mei 1687.
8. Ibidem.
9. S.A. 476, 202 van 24 mei 1687.
10. S.A. 1405, 17 juni 1687.
11. S.A. 406, 3 juni 1687.
12. S.A. 1405, 1 september 1687.
13. S.A. 406, 15 oktober 1687.
14. S.A. 1405, 5 september 1687.
15. Resoluties Staten Generaal, 28 maart 1687.
16. S.A. 406, 25 juni 1687.
17. S.A. 1405, 11 november 1687.
18. Ibidem, 22 september 1687.

Voor algemene literatuur over het behandelde onderwerp zie:

Schreiner, J., Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr im 17. Jahrhundert. *Tijdschrift voor geschiedenis* 49 (1934), pp. 303-328.

Faber, J.A. *Drie Eeuwen Friesland*. Leeuwarden, 1973, pp. 269-291.

De overgang van marine-officieren van het Koninkrijk Holland (1808) naar het vaste corps zee-officieren van het Koninkrijk der Nederlanden (1821)

S.J. de Groot

Aanleiding tot deze notitie was hetgeen De Graaf[1] meedeelt over Q.M.R. Ver Huell in zijn inleiding bij de uitgaaf van de reis van Z.M. 'De Vlieg' naar Brazilië (1807-1808). Ver Huell's oom, C.H. Ver Huell, eens maarschak van koning Lodewijk Napoleon's marine en van de Keizerlijke Marine, zegt hem in 1820: 'De Koning is onze Naam niet zeer genegen mijn vriend'. Voorts zegt De Graaf, wanneer hij het heeft over het verloren gaan van het linieschip 'Evertsen' en Ver Huell op Diego Garcia wacht om naar huis te worden vervoerd met een deel van de bemanning (1819): 'Dit waren de somberste momenten in Ver Huell's leven. Men begrijpt, dat in deze periode van zijn carrière minder goed gezinden hem gaarne herinnerden aan zijn rol in de Franse tijd: gunsteling van Napoleon, neef en medeplichtige van de in ongenade gevallen admiraal, ... Voor St. Helena kon Buijskes nog net verhinderen, dat Ver Huell aan de grote balling in Longwood een bezoek ging brengen. Het zou zijn carrière definitief gebroken hebben'[2]

Met de persoon van Q.M.R. Ver Huell hebben wij beslist geen normaal geval voor ons van een zee-officier die diende aan de Franse zijde. Desalniettemin heeft hij zijn carrière bij de Nederlandse marine afgesloten als schout-bij-nacht, weliswaar titulair, dat wil zeggen zonder het daarbij behorende pensioen.

Mij verdiepend in deze materie kwam de vraag bij mij op naar het aantal voormalige zee-officieren van het Koninklijk Corps der Marine van het Koninkrijk Holland (1806-1810), dat deel uitmaakte van de gereorganiseerde Nederlandse marine van koning Willem I. En tevens de vraag: waren deze officieren in een nadelige positie ten opzichte van degenen, die gedurende de Franse tijd weigerden te dienen of die uitgeweken waren naar het buitenland? Vooral met betrekking tot de eerstgenoemde categorie kan Ver Huell worden geciteerd, die, sprekend over zijn commandant aan boord van de 'Evertsen' in 1817, ene Dietz, zegt dat deze zich 'vergeten en afgezonderd van een somber inkomen de eeuw van Napoleon doorgesleept *(had)* en was derhalve geheel stil blijven staan, terwijl zijn tijdgenoten waren voortgegaan'. De Graaf haalt deze karakterisering aan en noemt Dietz 'iemand van de oude stempel met principes, die hem belet hadden een twintigtal jaren bij de Nederlandse Marine te dienen'[3].

Het materiaal, dat gebruikt werd om de genoemde vragen te kunnen beantwoorden, bestond primair uit het hoofdstuk 'Organisatie van de Zeemagt' zoals weergegeven in de 'Koninklijke Almanak voor den jare 1808'[4] en de 'Naamlijst en rangschikking van het vaste corps Zee-officieren in dienst van Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden, zoo als hetzelve zich bevindt op den 1sten September 1821'[5]. Uit het vergelijken van de rangen en namen van in deze bronnen genoemde zee-officieren kwam een 100-tal tevoorschijn, dat in de marines van beide Koninkrijken gediend had. (Buiten beschouwing bleven de officieren, die dienden als schrijvers (administratie), victualie-mees-

ters en chirurgijns; dezen worden weliswaar vermeld in de 'Naamlijst' van 1821, maar niet in de 'Almanak' van 1808, zodat vergelijking onmogelijk is). Het carrière-verloop van de 100 officieren na 1821 is niet nagegaan, maar er vond een verkenning plaats aan de hand van de rubriek in het 'Tijdschrift toegewijd aan het Zeewezen', die voorkomt onder hoofden als 'Mutatiën bij de Koninklijke Zeemagt', 'Bevorderingen en veranderingen bij het personeel der Nederlandsche Marine', enz.[6]. Hierdoor was het mogelijk een minimum-schatting te doen van het aantal officieren, dat de vlag-rang (schout-bij-nacht of vice-admiraal) bereikte.

Het officiercorps bestond in 1808 uit 378 (er waren 51 vacatures), in 1815 uit 489 en in 1821 uit 454 man. Als de vacatures in 1808 mee beschouwd worden in de opbouw en samenstelling, zijn deze ruwweg gelijk. Dit beeld wordt versterkt, als de adèlborsten (vlagge-jonker, élève bij de marine) worden weggelaten. Beide marine's voeren als maarschalk-extra ordinair, respectievelijk luitenant-admiraal, J.H. van Kinsbergen op. Het aantal vlagofficieren is bij de marine van koning Willem I vrijwel gelijk gebleven. Te verwachten was een daling, aangezien de marine in opbouw was en 'gezuiverd'. Dat dit niet het geval was, zou samen kunnen hangen met dankbetoon aan loyaal gebleven officieren, al of niet uitgeweken. En mede door opname van deskundige officieren, die aan Franse zijde hadden gediend zonder, politiek gezien, onmogelijk te zijn geworden. Zoals bijvoorbeeld het geval was met de kundige admiraal C.H. Ver Huell, als hij dat zoal gewild zou hebben.

Een compleet overzicht naar rang en samenstelling van de zee-officieren, die in 1808 dienden bij het Koninklijk Corps der Marine en in 1815 en 1821 bij de Nederlandse Marine, is weergegeven in tabel I. De gegevens betreffende 1815 zijn ontleend aan Backer Dirks[7]. Een aantal rangen zijn verdwenen of samengevoegd in de loop van de jaren; de rangen schout-bij-nacht en brigadier uit 1808 zijn in 1821 samengevoegd tot schout-bij-nacht. Wel heeft de rang van brigadier korte tijd (1815) bestaan, met als nieuwe naam 'Commandeur van de brede Wimpel'. De rangen kolonel en majoor in 1808 zijn in de Nederlandse marine samengevoegd tot kapitein. Deze samenvoegingen verklaren de sterkte van de rangen schout-bij-nacht en kapitein in 1821, die in feite gelijk is gebleven aan die in 1808.

Een vergelijking van de namen en de daarbij behorende rang van zee-officieren voorkomende in de 'Almanak van 1808' en de 'Naamlijst van 1821' levert honderd officieren op, die in beide marine's gediend hebben. Het aantal moet groter zijn, als de periode 1814-1821 mede was beschouwd. In deze periode moet een aantal officieren de dienst verlaten hebben, hetgeen duidelijk is bij de vergelijking tussen de jaren 1815 en 1821 (tabel I), te weten minimaal 35 officieren. Voorts zullen na 1808, te weten tot de zomer van 1810, nog 106 aspirant-officieren tot het Koninklijke Corps der Marine toetreden, te weten 43 vlagge-jonkers en 63 élèves[7]. Ook mist men in de lijst van 1821 bijvoorbeeld Willem Kreekel (zie noot 1), ondanks het feit dat hij later de adelborstenopleiding in Medemblik zal leiden – weliswaar met zeer weinig succes. Met andere woorden: er wordt hier een minimum getal genoemd van officieren, die in beide marine's gediend hebben. Het blijkt echter, dat het materiaal voldoende is voor de beantwoording van de gestelde vragen.

Het aandeel van de officieren van Koning Lodewijk Napoleon's marine in de nieuwe Nederlandse Marine wordt weergegeven in tabel II. In 1821 blijken 6 van de vlagofficieren gediend te hebben in de marine van 1808. Een opmerkelijk hoog getal (feitelijk 40% van het aantal vlagofficieren). De rang van brigadier is ge-

Tabel 1.

Overzicht en samenstelling naar rang en aantal van de zeeofficieren die dienden in 1808 bij het Koninklijk Corps der Marine en in 1815 en 1821 bij de Nederlandse Marine.

Rang	1808	1815	1821	Rang
Maarschalk	3	1	–	Luit.-admiraal
Vice-admiraal	2	8	7	Vice-admiraal
Schout-bij-nacht	4		8	Schout-bij-nacht
Brigadier	4	4	–	Commandeur
Kolonel	14	41	29	Kapitein
Majoor	15	–	–	––
Luit.-kolonel	38	43	40	Kapitein-luitenant
Opper-luitenant	37	103	75	Luitenant 1e klasse
1e Luitenant	95	108	80	Luitenant 2e klasse
Luitenant	73		39	Buitengewoon luit. 2e klasse
Vlagge-jonker	48	84	102	Adelborst 1e klasse
Elève	45	97	74	Adelborst 2e klasse

Tabel 2.

Overzicht van de rangen en carrière van 101 voormalige officieren van het Koninklijk Corps der Marine (KCM) – 1808, op de 1e september 1821. Tevens is als percentage uitgedrukt het aandeel, dat zij vormden in de Nederlandse Marine (NM), dit gebaseerd op tabel 1.

1821	Aantal KCM	% KCM/NM	1808	Aantal
Vice-admiraal	1	17	Schout-bij-nacht	1
Schout-bij-nacht	5	63	Schout-bij-nacht Brigadier	2 3
Kapitein	13	45	Kolonel Majoor Luit.-kolonel 1e Luitenant	4 3 5 1
Kapitein-luit.	20	50	Opper-luitenant 1e Luitenant Luitenant	7 10 3
Luitenant 1e kl.	57	76	1e Luitenant Luitenant Vlagge-jonker Elève	10 23 10 14
Luitenant 2e kl.	5	6	Luitenant Vlagge-jonker Elève	1 2 2

lijkgesteld aan schout-bij-nacht. De rang van kapitein wordt voor 45% vervuld door 13 officieren van de marine van 1808. Het bevorderingsbeeld is evenwichtig. De uitzondering is de bevordering in deze rang van een officier die in 1808 diende als 1e luitenant; het betreft hier B.W.A. Schuler. Het is interessant eens uit te zoeken, of dit alleen op kennis is gebaseerd of dat er bepaalde connecties waren. Deze veelbelovende officier heeft de vlag-rang niet bereikt; hij overlijdt op 24 februari 1824 te Indië als bevelhebber van de koloniale marine; hij was het, die in 1815 Daendels naar Guinea overbracht voor het uitoefenen van zijn gouverneur-generaalschap; Daendels stierf daar op 2 mei 1818.

De rang van kapitein-luitenant wordt, met 20 officieren voor 30% vervuld door degenen, die dienden in 1808. Het bevorderingsbeeld ziet er zeer normaal uit, hier blijkt beslist geen achterstelling; het zwaartepunt ligt bij de bevorderde 1e luitenants, gevolgd door opper-luitenants en luitenants. Opvallend is het dat 3 luitenants van 1808 in 1821 de rang van kapitein-luitenant bezitten, te weten P. Arriëns, J.C. Rijk en J.P.D. Scheidus. De eerste twee bereikten de vlag-rang, schout-bij-nacht, respectievelijk vice-admiraal (en Minister van marine). Wat betreft Scheidus werd geen verder carrièreverloop getraceerd; mogelijk heeft hij de dienst verlaten of is voortijdig overleden. Zeer opmerkelijk is de rang van luitenant 1e klasse. Hier treffen wij 57 officieren, ofwel 76% van het totaal in deze rang aan van degenen, die dienden in Lodewijk Napoleon's marine. Ongeveer de helft van hen (24) kwam uit de gelederen van élève of vlagge-jonker (adelborst). Deze groep van officieren vormden de kern van het dagelijks scheepsgebeuren van de Nederlandse marine in 1821. Een bewijs van de belangrijke plaats, gebaseerd op hun voor de marine onontbeerlijke kennis, die deze voor een groot deel in de Franse tijd gevormde officieren innam. De meeste officieren in de rang van luitenant 2e klasse waren duidelijk te jong om in grote getale reeds in 1808 gediend te hebben. Wel moet worden aangetekend, dat de 5 officieren (ofwel 6%) een onderschatting zal zijn, aangezien aangenomen kan worden, dat in 1809 zeker een nieuwe jaarklasse bij de opleiding zal zijn gekomen (circa 40 man).

Uit een vluchtige inventarisatie van het verdere verloop van de carrière van de 101 officieren gemakshalve geconcentreerd op de vlag-officieren als maatstaf, kwam het volgende naar voren. Met als afsluitingsjaar 1852, hetgeen gezien de levensduur redelijk geacht kan worden, bleek dat in de periode 1821-1852 van de 101 officieren er 20 geëindigd zijn als vlag-officier en wel in de eindrang van vice-admiraal, schout-bij-nacht, schout-bij-nacht titulair. Acht van de 20 bereikten de rang van vice-admiraal, te weten

'J.C. Koopman, geboren te Amsterdam den 21 maart 1790, Kommandant van Z.M. Zeemagt voor Antwerpen. Ridder van de Militaire Willems-orde 3de Klasse en Ridder van den Nederlandschen Leeuw'.
Litho door F.B. Waanders, 1833. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam. Coll. De Jonge 228.

J.C. Koopman, J.F. Machielsen, A.W. de Man, Jhr. H.A. Ruysch, J.C. Rijk, G. Verdooren, C.J. Wolterbeek en P. Ziervogel. Schout-bij-nacht werden er 12, te weten P. Arriëns (tit.), D. Buys, A.A. Buyskes, H.H.F. Coops, F.G. Courier dit Dubekart, J.G.J. Diemer (tit.), W.A. Geesteranus, N. Lemmers, J.S. May, Jhr. J.J. Melvill van Carnbée, J.W. Moll en Q.M.R. Ver Huell (tit.)[8]. Dit wil zeggen 20% van het totaal. Dat is een opmerkelijk hoog percentage en het geeft een goed beeld van het naar mijn mening juiste beleid van de Minister (Secretaris van Staat) van het Departement van Marine, J.C. van der Hoop, deze 101 (of meer) officieren aan te stellen bij de nieuw-gevormde Nederlandse marine. Dit moge een lichtpunt zijn bij alle kritiek van tijdgenoten op van der Hoop's zuinig beleid ten aanzien van de materiële voorzieningen voor de marine in opbouw, een kritiek die zeker niet ongegrond was[9].

Het dienen 'aan Franse zijde' ofwel bij het Koninkrijk Holland heeft geen nadelige invloed gehad op de carrière van de 'overgenomen' zee-officieren. Deze officieren, die eens dienden bij het Koninklijke Corps der Marine, de Eerste Afdeling van de Zeemagt[10], vormden een onmisbaar element door hun kennis van zaken, en zodoende een zwaartepunt in de nieuwe Nederlandse marine. Juist het feit, dat Q.M.R. Ver Huell, ondanks de getekendheid van zijn persoon, het nog zo ver kon brengen, toont aan, dat bij alle anti-Franse gezindheid het verstand toch de boventoon gevoerd heeft.

Noten

1. H.J. de Graaf, *De reis van Z.M. oorlogsbrik 'De Vlieg', commandant Willem Kreekel, naar Brazilië 1807-1808.* Deel II, p. 7, n.3 (Den Haag, Nijhoff, 1976) (Werken Linschoten Vereeniging 77)
2. Idem, p. 9
3. Idem, p. 8
4. Amsterdam, 1808, pp 361-369
5. Den Haag, 1821, 70 pp.
6. Deel 3 (1832); deel 4 (1835); tweede reeks, dln 1-11 (1841-1852)
7. J.J.Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst.* Deel 2, p. 448 (Den Haag, 1890[2]). Volgens H. Herman in diens *'Geschiedenis onzer zeemacht tijdens de Fransche overheersching 1810-1814* (Den Haag, 1923), p. 57, telde de Hollandse vloot in oktober 1810: 186 officieren in de rangen van opper-luitenant en luitenant, 43 vlagge-jonkers (= vaandrigs) en 63 'élèves'.
8. Voor bijzonderheden over de levens van enkelen van de hier genoemde vlagofficieren wordt, behalve naar de werken onder noten 1. en 7., voorts verwezen naar: H.A. van Karnebeek, *Levensschets van den Vice-Admiraal W.A. de Man* (Den Haag, 1861); J.C Koopman, *Zijner Majesteits Zeemagt vóór Antwerpen 1830-1832* (Utrecht, 1853); D.G. Muller, *Levensbijzonderheden van Constantijn Johan Wolterbeek* (Verhandelingen en berigten betrekkelijk het zeewezen enz., Nieuwe Volgorde, deel 6, 1846, pp. 269-366); Q.M.R. Ver Huell, *Het leven van Jonkheer Hendrik Alexander Ruysch, Vice-Admiraal* (Verhandelingen en berigten betrekkelijk het zeewezen enz., Nieuwe Volgorde, deel 2, pp. 257-360).
9. Ph. M. Bosscher in deel 4 van de *'Maritieme geschiedenis der Nederlanden'* (Bussum, 1977) pp. 383-385. Voorts: J. Swart, *Korte levensbeschrijving van Mr Joan Cornelis van der Hoop, Minister van Marine* (Verhandelingen en berigten betrekkelijk het zeewezen enz., Nieuwe Volgorde, deel 7, 1847, pp. 741-779).
10. Organisatie van de Zeemagt van het Koninkrijk Holland:
    - Eerste afdeling : Koninklijk Corps der Marine
    - Tweede afdeling : Kommandanten van Eskaders, Havens en Reden, ter Rede van Texel
    - Derde afdeling : Ingenieurs, Constructeurs, Equipagemeester, Commissarissen ter Monstering
    - Vierde afdeling : Werven, Lijnbanen, Instituten, Hospitalen enz.

    (zie verder: n.4).
    Een overzicht van de Nederlandse zeemacht op het moment van het aantreden van Ko-

ning Lodewijk Napoleon in 1806 en op dat van de inlijving van het Koninkrijk Holland in het Franse Keizerrijk in 1810 is te vinden op pp. 697/698 van deel V van J.C. de Jonge's *'Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen'* (Haarlem, 1862[2]); dit deel bevat overigens nog steeds het meest complete overzicht van de Nederlandse zeegeschiedenis van de Omwenteling van 1795 tot de inlijving bij Frankrijk in 1810.
De hierop volgende periode, de jaren 1810-1814, werd behandeld door Herman (zie n. 7). J.M.G.A. Dronkers maakte een afzonderlijke studie van 'De admiraals van het Koninkrijk Holland (1806-1810)' *(Mededelingenblad van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf*, deel I. Den Haag, 1967/1973[2]). Aan deze publikatie werden de volgende bijzonderheden ontleend. Jhr. J.A. Bloys van Treslong, schout-bij-nacht van het Koninkrijk Holland, ontving na het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid een pensioen als Nederlands schout-bij-nacht en verkreeg in 1815 de titulaire rang van vice-admiraal; hij stierf in 1824. Vice-admiraal A. Kikkert ging in dezelfde rang over in 1814; hij werd gouverneur-generaal van Curaçao en ging in 1817 met pensioen als zee-officier (werd à la suite van het Korps zee-officieren geplaatst); hij stierf in 1819.

De 'Atlas' 1825-1833. Een vroege poging tot stoomvaart[1]

P. Oost

Koning Willem I deed na de Franse tijd verwoede pogingen om de industrialisatie in de Nederlanden van de grond te krijgen. Hij was onder andere actief op het gebied van stoomkracht en stoomvaart. Eén zo'n poging, die jammer genoeg geen succes had, betrof een stoomschip voor de oceaanvaart. Aangezien dit het eerste schip was, dat als zodanig in de Nederlanden in aanbouw werd genomen, verdient het meer bekendheid dan het tot nu kreeg. Hier zullen het advies en de contracten, de bouw, en de verdere levensloop van dit schip worden behandeld.

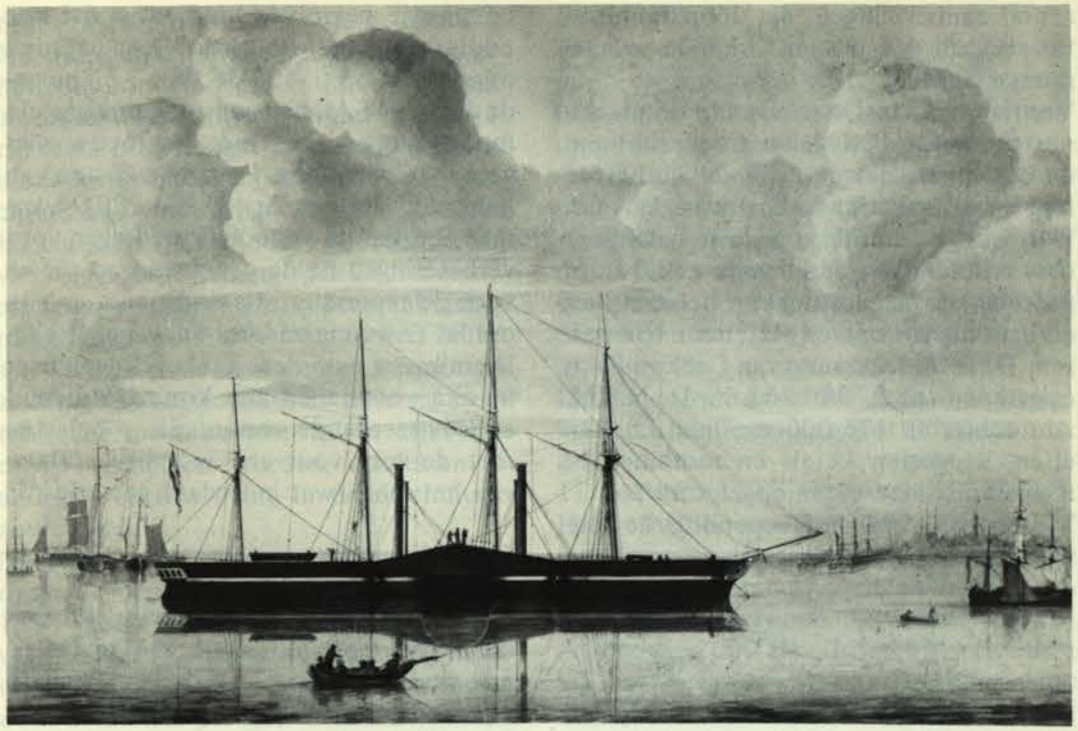
Advies en contracten

Op een audiëntie bij koning Willem I in de herfst van 1823 sprak de gepensioneerde schout-bij-nacht Cornelius de Jong (1762-1838) met enthousiasme over stoomvaart. De koning, een fervent voorstander van stoomschepen, was verbaasd dat De Jong, een zeeman, dat ook was[2]. Waarschijnlijk naar aanleiding van dit gesprek moest De Jong in mei 1824 van de koning verslag uitbrengen over een tekening en een memorie van G.M. Roentgen[3] betreffende een stoomschip voor de vaart op Oost-Indië. De Jong moest samen met Roentgen diens tekening en memorie onderzoeken[4]. Nadat De Jong de plannen had onderzocht, maakte hij wel enige technische aanmerkingen, maar Roentgen wist die te weerleggen. De Jong was uiteindelijk van mening de bouw 'veilig, en met gerustheid aan U.M. te mogen en te moeten aanraden'[5]. Hij raadde de koning aan de bouw en de controle daarop aan Roentgen toe te vertrouwen: 'Hier toe is het noodzakelijk, dat alles onder zijn oog geschied, de werf in de nabijheid is, en hij met menschen werkt, die afhankelijk van hem, blindelings zijn wil en bevelen opvolgen. Dit vindt men bij de Nederlandsche Stoombootmaatschappij'[6]. Volgens Roentgen konden schip en machines 30 à 40 jaar mee en zou het schip 100 reizen kunnen maken. Er zou voldoende ruimte zijn voor het verzenden van geld, koper en kostbaarheden[7].
Het gevolg van het positieve advies was dat op 30 juli 1824 een contract gesloten werd tussen C.Th. Elout, minister van Nationale Nijverheid en Koloniën, en C. van Vollenhoven, administratief directeur van de Nederlandsche Stoombootmaatschappij (N.S.M.), over de bouw van een stoomschip voor de vaart tussen Nederland en Oost-Indië. In dit contract werden de belangrijkste technische gegevens, de tijdsduur van de bouw, en de kosten vastgelegd. Het schip zou 70,70m lang worden, de grootste breedte op het dek moest 9,80m worden en de grootste breedte over de raderkasten 17m[8]. Drie koperen stoomketels en drie stoommachines van elk 100 pk moesten de twee raderen, die in de zijden geplaatst waren, aandrijven. Het schip zou vier masten met de benodigde zeilen krijgen en bewapend worden met een achtenveertigponder kanon. Binnen achttien maanden nadat het contract was getekend, dus vóór 30 december 1825, moest het schip opgeleverd worden. De kosten zouden minder dan fl. 400.000 bedragen. De

N.S.M. zou fl. 40.000 als winst krijgen, maar voor elke maand vertraging in de oplevering zou de N.S.M. 10% daarvan verliezen[9].
Hoewel de N.S.M. volgens het contract de bouw van het schip op zich zou nemen, werd de bouw van belangrijke delen uitbesteed. Voor de bouw van de romp werd op 18 augustus 1824 de scheepswerf van W. en J. Hoogendijk uit Capelle aan de IJssel gecontracteerd[10]. De stapelloop van de romp moest op 30 september 1825 plaatsvinden[11]. Met Cockerill uit Seraing werd op 10 augustus 1824 een contract voor de werktuigen afgesloten en op 10 en 20 september 1824 werden de contracten voor de bouw van de ketels getekend[12]. Machines en ketels moesten op 30 augustus 1825 afgeleverd worden. Voor elke maand vertraging in de aflevering van romp, ketels of machines waren de contractanten fl. 4000 schuldig aan de N.S.M.[13].
Bij de marine werd kapitein-ter-zee A.C. Twent, die belast was met de opleiding voor de stoomvaart, op 9 maart 1825 aangewezen om toezicht te houden op de bouw van het schip[14]; luitenant-ter-zee J.W. Moll werd in februari 1825 bij de N.S.M. gedetacheerd in verband met de bouw en hij zou op 11 april 1826 tot commandant van het schip aangesteld worden[15]. Moll is vooral van belang als de eerste commandant van de 'Curaçao', die in Engeland aangekocht was. Dit schip voer in 1827 onder Moll grotendeels op stoomkracht naar Suriname en Curaçao en vervolgens naar Nederland terug[16].

Levensloop: van bouw tot provisionele overname

De bouw van het schip werd vanaf het begin gekenmerkt door grote vertragingen. Door hoge vloeden en dijkdoorbraken duurde het tot 8 januari 1825 voor de kiel van het schip gelegd werd[17]. Het schip zou in november van dat jaar te water gelaten kunnen worden, maar aangezien de ketels pas in maart 1826 klaar konden zijn, werd besloten het schip op de helling te laten staan[18]. Op die manier stond het schip niet bloot aan ijsgang en kon het hout beter uitdrogen[19]. Het schip kreeg de naam 'Atlas'[20] en werd, na een mislukte poging op 23 maart, op 30 maart 1826 met succes in Capelle aan de IJssel te water gelaten[21].
Was de stapelloop van de 'Atlas' al zo zeer vertraagd, met de bouw van de machines en de ketels was het nog veel slechter gesteld. Cockerill had in augustus 1825 het koper voor de ketels nog niet eens aangekocht, hoewel de ketels op 30 augustus afgeleverd moesten worden[22]. De N.S.M. drong voortdurend aan op spoed, maar bereikte daar niet veel mee[23]. Pas in februari 1827 werden de ketels en machines in Seraing beproefd en in orde bevonden[24]. Ze moesten toen gedemonteerd en verscheept worden. Op 18 mei 1827 was één ketel en het grootste deel van de machines bij de N.S.M. aangekomen[25]. Op 23 december 1827 waren de ketels en machines in de 'Atlas' geplaatst en beproefd en hadden zij aan de verwachtingen voldaan[26].
C. van Vollenhoven weet de achterstand in de bouw aan onervarenheid in het overschepen van zulke grote, zware ketels – ze wogen 12 lasten (23,7 ton) – en aan het feit dat één van de schuiten met een ketel aan boord gezonken was. De voornaamste reden was echter dat Cockerill de raderen veel te laat had afgeleverd. Hierdoor konden de geraamten, waarin de raderen moesten draaien, niet afgemaakt worden. Hoewel het schip al twee jaar geleden opgeleverd had moeten worden, wilde Van Vollenhoven toch de fl. 40.000 die bij oplevering vóór 30 december 1825 betaald zou worden, ontvangen[27].
De verdere afbouw verliep traag[28], maar in de zomer van 1828 was de 'Atlas' eindelijk zover dat er een proefvaart op de rivier gehouden kon worden[29]. Er ont-



'Stoomschip de Atlas, geteekend op 1/200 door E.A. van Vlooten, 1828'. Pentekening in o.i.-inkt met aquarel door E.A. van Vlooten (? – ?). Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

stond echter onenigheid tussen het ministerie van Marine en de N.S.M. over de verantwoordelijkheid voor eventuele schade die de 'Atlas' tijdens die proefvaart zou oplopen of veroorzaken[30]. De koning beschikte tenslotte dat de N.S.M. de proefvaart diende te houden en dat die onder Roentgens leiding zou plaatsvinden[31].
Op 22 september 1828 had de eerste proefvaart plaats op de Maas tussen Feijenoord en Vlaardingen. Die verliep goed; het schip stuurde goed en de machines voldeden. Er waren wel gebreken aan de machines, maar die werden niet zo ernstig geacht en men meende ze snel te kunnen herstellen[32]. Optimisme over een snelle oplevering bleek echter voorbarig. Een lijst met nog te verrichten werkzaamheden, die door Moll was opgesteld, werd ondanks herhaaldelijk aandringen door Twent slechts langzaam afgewerkt[33]. Inmiddels werden ook verrotte dekdelen aangetroffen; die moesten vervangen worden[34].
Op aanraden van minister Elout benoemde de koning op 21 februari 1829 een commissie om de gemaakte kosten van de 'Atlas' te verifiëren en de nog te maken kosten te begroten. Deze commissie bestond uit Twent, Moll, J.G. Glavimans, constructeur bij de marine, en schout-bij-nacht H.A. Ruysch, commandant van het departement der Maas; zij werd ingesteld naar aanleiding van een rapport van C. van Vollenhoven. Volgens dit rapport bedroegen de gemaakte kosten toen fl. 860.461,08½ en werden de nog benodigde gelden op fl. 50.000 begroot[35]. De commissie onderzocht de contracten tussen de N.S.M. enerzijds en Cockerill en Hoogendijk anderzijds en gaf een oordeel over werkzaamheden en kosten. In haar rapport deed de commissie een groot

aantal aanbevelingen, die door de minister voor de Marine en Koloniën overgenomen werden.
Van het contract betreffende de machines tussen de N.S.M. en Cockerill vond de commissie dat de prijs, fl. 75.000, te laag en de levertijd te kort was geraamd. Wel was Cockerill voor een belangrijk deel schuldig aan de lange levertijd door pas een jaar na sluiting van het contract de benodigde koperen platen aan te schaffen. De totale rekening van Cockerill was opgelopen tot fl. 387.761,66. De N.S.M. zou echter fl. 176.000 van hem kunnen eisen, aangezien ketels en machines 22 maanden te laat waren opgeleverd[36].
Tussen de N.S.M. en Hoogendijk, de bouwer van de romp, was verschil van mening ontstaan over de prijs van het schip. De N.S.M. wilde de bouwkosten van de romp slechts tot fl. 95.000 vergoeden, zoals in het contract was vastgelegd. In het contract was echter eveneens bepaald dat de N.S.M. aan Hoogendijk de kosten boven fl. 95.000 zou betalen, als Hoogendijk die hogere kosten (volgens Hoogendijk fl. 56.970,55) kon aantonen. Omdat de N.S.M. die hogere kosten niet wilde vergoeden, spande Hoogendijk een rechtszaak aan tegen de N.S.M. Tijdens deze rechtszaak werd op 9 oktober 1827 bepaald dat drie deskundigen de rekening zouden verifiëren[37]. In 1829 liep deze zaak nog en nu raadde de commissie aan dat de N.S.M. een schikking met Hoogendijk zou treffen, waarbij aan Hoogendijk fl. 34.536,02½ betaald zou worden. Hoogendijk ging hiermee akkoord[38]. Betreffende de N.S.M. meldde de commissie dat zowel de leverantieprijzen als de arbeidslonen hoog leken. De kosten van de 'Atlas' waren zo hoog opgelopen door voortdurende veranderingen. Ondanks de veel te late oplevering raadde de commissie aan de premie van fl. 40.000 toch aan de N.S.M. uit te betalen, als de N.S.M. er dan van af zou zien de boete voor Cockerill van fl. 176.000 op te eisen[39]. De commissie begrootte het bedrag dat nog nodig was vóór de 'Atlas' kon worden opgeleverd op fl. 52.936,08½. Zij meende dat de N.S.M. niet aansprakelijk gesteld moest worden teneinde de bouw niet verder te vertragen. De totale kosten van het schip zouden op fl. 906.220,94 komen, buiten de benodigde bedragen voor verbeteringen na de proefvaart op zee en voor de reparaties, die nodig zouden zijn omdat er weinig onderhoud was gepleegd. De minister nam deze aanbevelingen over in zijn voorstellen aan koning Willem I en adviseerde de commissie te belasten met de zorg voor een spoedige afbouw van het schip, wat inderdaad gebeurde[40].

Levensloop: van provisionele overname tot sloop

Ondanks de zorg van de commissie kon de provisionele overname van de 'Atlas' pas eind augustus plaatsvinden. De definitieve overname zou plaatsvinden als het schip na de proefvaart op zee in orde was bevonden en als de uitrusting compleet was[41]. De datum van de provisionele overname was bepaald op 27 augustus 1829[42], maar op die datum waren er geen inventarislijsten en moest er nog schilder- en timmerwerk verricht worden. Bovendien waren de beide directeuren van de N.S.M. afwezig. Nadat de inventarislijsten waren opgemaakt, werd het schip op 28 augustus provisioneel overgenomen[43]. Tussen 7 en 11 september werd de 'Atlas' door de sleepboot 'Batavier' van Feijenoord naar 's-Gravendeel gesleept. Hier werden steenkolen en andere behoeften geladen; het schip zou voltooid worden en de ketels zouden er versterkt worden[44]. (Van 23 tot 25 november 1829 voer de 'Atlas' op eigen kracht naar Hellevoetsluis, waar het schip zou overwinteren[45]. Op deze reis voldeden de machines slecht en konden de ketels niet op druk gehouden worden[46]).
De 'Atlas' lag tot 26 maart 1830 in de haven van Hellevoetsluis; daarna begon

een aantal proefvaarten op de rivier[47]. Nu bleek dat de ketels niet op druk gehouden konden worden door lekkende stoomschuiven in de machines[48]. Cockerill werd uitgenodigd de gebreken te onderzoeken, omdat hij de ketels en de machines had vervaardigd. Door ziekte kon hij niet zelf komen, maar hij stuurde wel vier experts uit Seraing voor onderzoek[49] en later werklieden om deze tekortkoming op te heffen[50]. Ook bleken de assen van de raderen door een kleine verzakking van het geraamte waarin zij rustten, niet meer horizontaal te zijn. Dit moest verholpen worden, aangezien er anders sterke wrijving in de machinerie zou ontstaan[51].
Na herstel werden de machines op 13 juli opnieuw beproefd en van 18 tot 21 juli 1830 maakte het schip zelfs een proefvaart op zee[52]. Op grond van de bevindingen tijdens deze proefvaart werden door de diverse partijen verschillende rapporten opgesteld. Volgens Moll, de commandant, waren de machines nog steeds niet in orde en zelfs als ze technisch perfect waren, zouden ze niet voldoen omdat ze te weinig vermogen leverden. Verder was de tuigage veel te zwak om met het schip te kunnen zeilen: in twee masten ontstonden scheuren. Volgens C. Roest (voor Cockerill) deugde Roentgens ontwerp van de machinerie niet, terwijl Roentgen de mislukking juist toeschreef aan slecht vakmanschap van Cockerill en het gebruik van slechte materialen door hem. Roentgen schatte dat fl. 25.000 aan geld en drie à vier maanden arbeidstijd nodig zouden zijn voor herstel. Twent was van oordeel dat er op de kwaliteit van het werk van Cockerill weinig aan te merken was. Hij dacht dat de slechte resultaten veroorzaakt werden door de combinatie van drie machines, dat te ingewikkeld was, door het hoge geraamte waarin de as van de raderen draaide en door het grote gewicht van de raderen, waardoor makkelijk ontwrichting kon ontstaan.
Twent schatte de kosten voor herstel van schip en machines op fl. 350.000 en de benodigde tijd op twee jaar. Zijn mening over Roentgens schatting was dat 'de ondervinding heeft geleerd, hoe weinig in deze op de assertie van vermelden heer staat kan worden gemaakt'[53]. Hij vond de 'Atlas' ongeschikt om een reis naar Oost-Indië te maken en raadde aan dat de marine het schip over zou nemen en in Nieuwediep op zou leggen[54].
Het einde van de 'Atlas' was in zicht gekomen door Twents rapport, dat door de gehele commissie werd overgenomen. Op 11 oktober 1830 vertrok het schip uit Hellevoetsluis naar het Nieuwediep, waar het de volgende dag, tot het laatst door het noodlot achtervolgd, aan de grond liep. Op 13 oktober lukte de draai het Nieuwediep in wél en het schip werd daar afgemeerd[55]. Hier werd vrijwel geen onderhoud meer aan het schip gepleegd[56] en op 2 januari 1832 werd besloten de 'Atlas' openbaar voor de sloop te verkopen[57]. De verkoop vond plaats op 27 juli 1832. De ketels en machines werden niet verkocht, omdat daar een veel te laag bod op uitgebracht werd. De ketels werden gesloopt en in onderdelen, samen met de machines, naar Amsterdam gebracht[58]. De machines zouden worden gebruikt voor de 'Pylades', die bij de N.S.M. in aanbouw was[59]. De kale romp van het schip werd voor fl. 20.200 aan J. Goedkoop verkocht[60]. Op 6 juli 1833 werd de romp door de stoomboot 'Noord Holland' naar zee gesleept, waar zes Scheveningse visserspinken hem op sleeptouw zouden nemen[61]. Het schip is tenslotte in Middelburg gesloopt[62].

Conclusie

De enorme vertraging in de bouw van het schip lijkt vooral veroorzaakt te zijn door onervarenheid in het werken op zo grote schaal (het plaatsen van de ketels), door laksheid (Cockerill, die veel te laat met

de bouw van de ketels begon; de N.S.M., die geen haast maakte met de afbouw na plaatsing van ketels en machines) en door haarkloverij over de verantwoordelijkheid voor de eerste proefvaart. Alleen scheepsbouwer Hoogendijk overschreed nauwelijks de vastgelegde bouwtermijn en die vertraging had geen invloed op de uiteindelijke datum van oplevering.

De oorzaak van de slechte werking van de voortstuwingswerktuigen is moeilijk te bepalen; waarschijnlijk hadden Twent en Moll het bij het rechte eind. Het is denkbaar, dat de combinatie van drie machines met de toenmalige gereedschappen moeilijk te construeren was. Mocht de combinatie al voldoen, dan zou bij ontwrichting ten gevolge van de zware raderen veel kracht door wrijving verloren gaan. Verder lijkt, zoals Moll stelde, 300 pk te gering om een schip van 70,70m lengte, door middel van raderen, met voldoende snelheid voort te bewegen.

Deze poging een regelmatige dienst met een stoomschip op Oost-Indië te onderhouden was mislukt. Pas na 1870 zou een dergelijke dienst met succes geopend worden.

Noten

Afkortingen:

ARA = Algemeen Rijksarchief, Den Haag
GA = Gemeentearchief, Rotterdam
MvM = Ministerie van Marine, 1813-1928
MvM-A = Ministerie van Marine na 1813, Aanhangsel
UBL = Universiteitsbibliotheek, Leiden
EF = Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw 'Fijenoord' (Etablissement Fijenoord)
BPL = Bibliotheca Publica Latina

1. In het studiejaar 1983-84 werd door prof. dr. J.R. Bruijn en mevr. drs. E.S. van Eyck van Heslinga in Leiden een werkcollege gegeven over het leven van de marineofficier Cornelius de Jong (1762-1838). Dit artikel is een aanpassing van een hoofdstuk van mijn doctoraal werkstuk in het kader van dat werkcollege.
2. Brief aan Trüter jr. van 12-10-1824, UBL, BPL 3015, f. 121.
3. Voor Roentgen zie: M.G. de Boer, *Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen.* Rotterdam, 1923.
4. Brief aan Trüter jr. van 12-10-1824, UBL, BPL 3015, f. 122 en brief van De Mey van Streefkerk van 1-5-1824, ARA, Collectie C. de Jong van Rodenburg, inv.nr. 10.
5. Rapport van De Jong van 14-5-1824, ARA, Collectie C. de Jong van Rodenburg, inv.nr. 10.
6. Ibidem.
7. Ibidem.
8. Het contract noemt de maten in ellen en palmen. Omrekening naar het metrieke stelsel vond plaats op grond van het relaas van de eerste proefvaart van de 'Atlas', ARA, MvM, inv.nr. 451, 2-10-1828 f. 28. Dit zegt dat 1 palm gelijk is aan 4 Engelse duimen en dat 7,320 el gelijk is aan 24 Engelse voeten. Hieruit is aangenomen dat 1 palm = 10 cm en 1 el = 100 cm.
9. Contract m.b.t. de bouw van een stoomschip, ARA, MvM-A, inv.nr. 84.
10. Rechtbankvonnis, ARA, MvM-A, inv.nr. 85.
11. Brief van Van Vollenhoven van 19-1-1828, ARA, MvM, inv.nr. 394, 7-3-1828 f. 78.
12. Brief van Van Vollenhoven van 5-4-1826, ARA, MvM-A, inv.nr.62, map stoomvaartdienst ingekomen missiven 1826.
13. Brief van Van Vollenhoven van 19-1-1828, ARA, MvM, inv.nr.394, 7-3-1828, f. 78.
14. Aanschrijving aan Twent van 9-3-1825, ARA, MvM-A, inv.nr. 62, map stoomvaartdienst ingekomen ministeriële resoluties 1825, 9-3-1825, geheim S.
15. Besluit van Willem I van 11-4-1826, ARA, MvM-A, inv.nr.62, map stoomvaartdienst ingekomen ministeriële resoluties, 18-4-1826 f.42.
16. J.W. van Nouhuys, *De eerste Nederlandsche transatlantische stoomvaart in 1827 van Zr.Ms. stoompakket Curaçao.* 's-Gravenhage, 1927, I, passim.
17. Notulen van de Permanente Commissie, GA, EF, inv.nr.1, f.65.
18. Brief van Roentgen van 25-8-1825, ARA, MvM, inv.nr.312, 15-9-1825 f. 42 en brief aan Twent, ARA, MvM-A, inv.nr.62, map stoomvaartdienst ingekomen ministeriële resoluties 1825, 25-9-1825 f.3.
19. Brief aan Trüter jr. van 25-11-1825, UBL, BPL 3015, f. 203.
20. Besluit van Willem I, ARA, MvM-A, inv.nr. 62, map stoomvaartdienst ingekomen ministeriële resoluties 1826, 9-3-1826 f.28.
21. *Opregte Haarlemsche Courant,* 28-3-1826 en 1-4-1826, *Rotterdamsche Courant,* 25-3-1826 en 1-4-1826, brieven van Van Vollenhoven (uit Capelle) en Moll van 30-3-1826, ARA, MvM-A, inv.nr.62, map stoomvaartdienst ingekomen missiven 1826. M.G. de Boer, *Roentgen,* 86, noemt een poging het schip op 26 maart tewater te laten, maar daarvan is niets gebleken uit de geraadpleegde archiefstukken of kranten.
22. Brief van Roentgen van 25-8-1825, ARA, MvM, inv.nr.312, 15-9-1825 f.42.
23. Ibidem en brief van Van Vollenhoven van 31-10-1826, ARA, MvM, inv.nr.340, 1-11-1826 f.29.
24. Processen-verbaal van beproevingen van 22-2-1827, ARA, MvM, inv.nr.352, 14-3-1827 f.56.
25. Brief van Van Vollenhoven van 18-5-1827, ARA, MvM., inv.nr. 358, 12-6-1827 f. 113.
26. Brief aan Van Vollenhoven van 5-1-1828, ARA, MvM, inv.nr. 376, 5-1-1828 f.89.
27. Brief van Van Vollenhoven van 6-1-1828, ARA, MvM, inv.nr. 383, 25-1-1828 f. 89.
28. Brief van Twent van 5-1-1828, GA, EF, inv.nr. 954.
29. Notulen van de Permanente Commissie van 3-7-1828, GA, EF, inv.nr. 3 f. 644.
30. Brief aan Twent van 16-6-1828, ARA, MvM, inv.nr. 423, 16-6-1828 f.92, brief aan Twent van 21-6-1828, ARA, MvM, inv.nr. 424, 21-6-1828 f.69 en brief aan Twent van 25-6-1828, ARA, MvM, inv.nr. 439, 16-8-1828 f.66.
31. Besluit van 19-8-1828 nr. 2, ARA, MvM, inv.nr. 441, 26-8-1828 f. 99.
32. Brief van Twent van 30-9-1828 en relaas van de eerste proefvaart, ARA, MvM, inv. nr. 451, 2-10-1828 f.28.
33. Brieven van Twent van 19-1-1829 en 19-3-1829, GA, EF, inv.nr. 954.
34. Brief van Twent van 10-4-1829, GA, EF, inv.nr. 954.
35. Rapport aan Willem I van 16-2-1829, ARA, MvM, inv.nr.486, 16-2-1829 f.83 en besluit van 21-2-1829 nr.95, ARA, MvM, inv.nr.488, 24-2-1829 f.37.
36. Rapport aan Willem I van 13-6-1829, ARA, MvM, inv.nr.514, 13-6-1829 f.64.
37. Brief van W. & J. Hoogendijk van 2-6-1827, GA, EF, inv.nr. 954 en rechtbankvonnis, ARA, MvM-A, inv.nr. 85.
38. Brief van W. & J. Hoogendijk zonder datum, ARA, MvM, inv.nr. 527, 3-8-1829 f.54.
39. Deze aanbeveling ten gunste van Cockerill kwam zeer waarschijnlijk voort uit het feit dat koning Willem I belangrijk aandeelhouder was in de fabriek van Cockerill. Zie H. Pirenne, *Histoire de Belgique.* Brussel, z.j., p. 467. Dit kan dan beschouwd worden als een verkapte vorm van steunverlening.
40. Rapport aan Willem I van 13-6-1829, ARA, MvM, inv.nr. 514 13-6-1829 f.64.
41. Ibidem.
42. Brief van Ruysch van 26-8-1829, GA, EF, inv.nr. 954.
43. Brief van Moll van 28-8-1829, ARA, MvM, inv.nr.534, 1-9-1829 f.115. In een rapport aan Willem I van 23-10-1829, ARA, MvM, inv.nr.550, 23-10-1829 f.58 en door M.G. de Boer, *Roentgen,* 87, wordt abusievelijk 27 augustus als de datum van de provisionele overname genoemd. Moll zegt namelijk in zijn brief van 28-8-1829: 'Alle deeze werkzaamheden hielden zoo lang op, dat het niet mogelijk was het schip op gisteren volgens overeenkomst over te nemen' en 'hedenmiddag (28 augustus) waren alle goederen zoo ver door de deswegens benoemde officieren nagezien en opgenomen, dat ik het schip provisioneel heb kunnen overnemen'.
44. Brief van Ruysch van 7-9-1829, ARA, MvM, inv.nr.535, 7-9-1829 f.92, brief van Ruysch van 12-9-1829, ARA, MvM, inv.nr.538, 15-9-1829 f.13 en rapport aan Willem I van 23-10-1829, ARA, MvM, inv.nr.550, 23-10-1829 f.58.
45. Besluit van 10-11-1829 nr. 109, ARA, MvM, inv.nr.832, 31-3-1832 f.75.
46. Rapport van Moll van 28-11-1829, ARA, MvM, inv.nr.561, 7-12-1829 f.58.
47. Brief van Twent van 28-3-1830, GA, EF, inv.nr. 954 en brief van Twent van 31-3-1830, ARA, MvM, inv.nr.589, 3-4-1830 f.6.
48. Rapport over de 'Atlas' van 3-4-1830, GA, EF, inv.nr.954.
49. Brief van Ruysch van 29-4-1830, GA, EF, inv.nr.954.
50. Brief van Twent van 10-5-1830, GA, EF, inv.nr.954.
51. Brief van Twent van 23-6-1830, ARA, MvM, inv.nr.610, 25-6-1830 f.13.
52. Brief van Twent van 22-7-1830, ARA, MvM, inv.nr.617, 23-7-1830 f.61.
53. Adviezen met betrekking tot de 'Atlas', ARA, MvM, inv.nr.630, 15-9-1830 f.45.
54. Ibidem.
55. Rapport van 13-10-1830, ARA, MvM, inv. nr.639, 15-10-1830 f.11 en rapport van 13-10-1830, ARA, MvM, inv.nr.639, 14-10-

1830 f.62.
56. Resolutie van 13-8-1831, ARA, MvM, inv. nr.742, 13-8-1831 f.13.
57. Besluit van 2-1-1832 nr.61, ARA, MvM, inv.nr.798, 4-1-1832 f.55.
58. Brief van de onderdirecteur der Marine te Willemsoord aan Twent van 21-10-1832, ARA, MvM-A, inv.nr.63, map ingekomen brieven 1832.
59. K.B. van 3-6-1833, nr. 16, ARA, MvM, inv. nr.984, 6-6-1833 f.1.
60. Brief van 30-7-1832, ARA, MvM, inv.nr. 877, 31-7-1832 f.83.
61. Brief van 6-7-1833, ARA, MvM, inv.nr.999, 16-7-1833 f.96.
62. F.C. van Oosten, *Schepen onder stoom*. Bussum, 1972, p. 39.

Geraadpleegde werken
Bronnen
Algemeen Rijksarchief Den Haag:
Ministerie van Marine, 1813-1928
inventarisnummers:
312, 340, 352, 358, 376, 383, 394, 423, 424, 439, 441, 451, 486, 488, 514, 527, 534, 535, 538, 550, 561, 589, 610, 617, 630, 639, 742, 798, 832, 877, 984, 999, 3912.
Aanhangsel van het Marine-archief na 1813, inventarisnummers: 62, 63, 84, 85.
Collectie C. de Jong van Rodenburg, inventarisnummer: 10
Gemeentearchief Rotterdam, Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw 'Fijenoord' (Etablissement Fijenoord), inventarisnummers: 1, 3, 954.
Universiteitsbibliotheek Leiden, Brieven van C. de Jong; Bibliotheca Publica Latina 3015.

Literatuur
Boer, M.G. de, Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen. Rotterdam, 1923.
Nouhuys, J.W. van, De eerste Nederlandsche transatlantische stoomvaart in 1827 van Zr.Ms. stoompakket Curaçao. Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereniging deel XXIX. Den Haag, 1927.
Oosten, F.C. van, Schepen onder stoom. Bussum, 1972.
Pirenne, H., Histoire de Belgique. Brussel, z.j.
Kranten
Opregte Haarlemsche Courant: 28-3-1826 en 1-4-1826.
Rotterdamsche Courant: 25-3-1826 en 1-4-1826.

De zeevaart op Groningen en de betekenis van het Eemskanaal

M.J.E. Blauw

Gelegen op het einde van de Hondsrug en aan een rivier waarlangs men de zee kon bereiken, was de stad Groningen al eeuwen geleden een handelsplaats van betekenis. Er werd naar verre streken handel gedreven, waarschijnlijk al in de elfde eeuw. De vondst van Groninger munten op plaatsen in Rusland, Polen en andere landen rond de Oostzee wijst in die richting[1]. Groningen wist in de loop der eeuwen aan het haar omringende gebied stapeldwang op te leggen, wat er op neerkwam dat de produkten die in de ommelanden werden voortgebracht in de stad op de markt gebracht moesten worden. Zo werd Groningen een handelscentrum en, aangezien het schip het voornaamste vervoermiddel was, ook een

De Boteringeboog in Groningen, 1872. Men kan zich voorstellen, dat bouwwerken als deze boogbrug de vaart door de stad zeer bemoeilijkten. Foto Rijksarchief Groningen.

scheepvaartcentrum van belang. Vele waterwegen leidden naar de stad, die als knooppunt in het midden lag.
Er was in de negentiende eeuw op het gebied van scheepvaart en scheepsbouw veel bedrijvigheid in zowel de stad als de provincie Groningen. In de Veenkoloniën had men in de voorafgaande eeuwen een uitgebreid kanalennet aangelegd in verband met de turfwinning. Uit het turfvervoer was een internationale zeevaart vanuit de Veenkoloniën ontstaan en als gevolg daarvan waren er ook vele werven in dit gebied, waar men zeeschepen bouwde. Rond 1860 had een aanzienlijk deel van de Nederlandse koopvaardijschepen zijn domicilie in Veenkoloniale gemeenten als Oude en Nieuwe Pekela, Veendam, Wildervank, Hoogezand en Sappemeer[2]. In de tweede helft van de negentiende eeuw daalde echter zowel het aantal in de Veenkoloniën ingeschreven als ook het aantal daar gebouwde zeeschepen sterk. De vaart met deze schepen was in dit gebied al langer verleden tijd. De capaciteit van de kanalen was op den duur onvoldoende gebleken en bovendien was er een vermindering opgetreden in het aanbod van vracht[3]. De meeste schepen kwamen dan ook nooit meer terug in de streek waar ze waren gebouwd. Op weg van de werf naar zee kwam men vele opstakels tegen. Nadat de hindernissen van de Veenkoloniale kanalen, met hun lage bruggen en soms ondiepe sluizen, waren genomen, betekende de tocht door de stad Groningen een niet te onderschatten 'laatste loodje'. Ook hier trof men weer bruggen en bogen met onvoldoende doorvaarthoogte aan en vaak óndiepten in de Groninger stadsdiepen. Het kwam regelmatig voor dat een schip op zijn eerste reis beschadigd werd en zo kon het gebeuren dat er in de Noorderhaven, waar het schip werd opgetuigd, ook meteen met reparaties moest worden begonnen. Het is zeer begrijpelijk, dat onder deze omstandigheden de zeevaart in de provincie stagneerde en zich steeds meer beperkte tot de stad Groningen.
In de negentiende eeuw werd er vanuit Groningen onder meer handel gedreven met Engeland, Rusland, Scandinavië en andere gebieden rond de Oostzee. Uit Engeland werden steenkolen ingevoerd, uit Scandinavië hout, uit Rusland en Pruisen ook hout en bovendien granen en zaden. De export naar de diverse landen, veelal dezelfde als vanwaar men invoerde, bestond uit landbouwprodukten. In verband met de belangrijke graanhandel die in Groningen was gevestigd waren dit grotendeels granen. Zo werden er bijvoorbeeld grote hoeveelheden haver naar Engeland uitgevoerd[4].
De verbinding met zee werd al eeuwenlang gevormd door het Reitdiep, waarlangs men de Noordwest-zijde van de stad bereikte en in de Noorderhaven aankwam. Over deze waterweg bestond echter grote ontevredenheid, omdat de vele bochten en ondiepten van de rivier erg hinderlijk waren voor de scheepvaart. Hoewel in het verleden enkele scherpe bochten waren afgesneden, bleef men klagen over de slechte bevaarbaarheid van het Reitdiep. Daar kwam nog bij, dat het zeegat waarin het Reitdiep uitmondde, het Friesche Gat, vaak problemen opleverde. Zowel bij het aanlopen als bij het uitvaren ervan ontstonden niet zelden moeilijkheden bij slecht weer – in het Nederlandse klimaat een regelmatig voorkomend verschijnsel. Hierdoor moest men soms weken wachten, alvorens men zee kon kiezen[5]. Uiteraard kwamen deze zaken de zeescheepvaart op het Reitdiep niet ten goede en dit had nadelige gevolgen voor de Groninger handel. Men zag zich herhaaldelijk genoodzaakt granen via Harlingen naar Engeland te verzenden[6]. Het betekende dan ook een opluchting, toen er na jaren van voorbereiding in 1856 door de Staten van Groningen het besluit werd genomen de verbetering van de

De Noorderhaven in Groningen, 1875. Tot de opening van het Eemskanaal was dit de zeehaven in de stad. Foto Gemeente-archief Groningen.

scheepvaartkanalen in de provincie ter hand te nemen. Een betere verbinding van de stad Groningen met zee vormde daarvan een onderdeel.

Een nieuw kanaal

Het waterstaatkundig plan, dat in 1856 door de Provinciale Staten werd aangenomen, behelsde onder meer een verbetering van de infrastruktuur in en rond de stad Groningen. Hiertoe wilde men de in en bij de stad uitkomende waterwegen met elkaar verbinden en een kanaal aanleggen van Groningen naar Delfzijl. Weliswaar vormde het Damsterdiep reeds een verbinding tussen deze twee plaatsen, maar deze waterweg was niet geschikt voor de vaart met grote schepen. Hiervan getuigt de overweging bij de totstandkoming van het plan, om het Damsterdiep bevaarbaar te maken voor zeeschepen door verdieping en verhoging van de waterstand[7]. De nadelen, bestaande uit hoge kosten en bezwaren voor de langs de oevers gelegen fabrieken[8], wogen echter zo zwaar dat deze mogelijkheid van de hand werd gewezen en tot het graven van een nieuw kanaal werd besloten. Het zou niet alleen van belang worden voor de scheepvaart, maar ook een funktie in de provinciale waterhuishouding krijgen. De waterlozing van heel het Gronings-Drentse gebied, die tot dusver via het Reitdiep plaatsvond, zou overgebracht worden naar Delfzijl[9]. Door de aanleg van een sluis bij Zoutkamp zou de invloed van het getij niet langer merkbaar zijn op het Reitdiep en in de stad Groningen.
In 1870 werd begonnen met de aanleg van het nieuwe kanaal, dat de naam Eemskanaal kreeg. In 1876 werd het voor de scheepvaart opengesteld. Langs dit kanaal

bereikte men de oostkant van de stad Groningen, waar schepen konden afmeren bij wat aanvankelijk werd genoemd 'de los-, laad- en wendingsplaats buiten het voormalig Kleine Poortje'[10], al gauw omgedoopt tot Oosterhaven. Aangezien juist in deze jaren met de slechting van de Groninger vestingwerken was begonnen – het besluit om Groningen als vesting op te heffen dateert van 1874 –, kwam er grond beschikbaar voor de bouw van pakhuizen. De hoge prijzen, die voor deze vrijgekomen terreinen werden betaald, kunnen als graadmeter worden beschouwd voor de verwachtingen omtrent het nieuwe kanaal; de handel die zich daar vestigde ging blijkbaar met vertrouwen de toekomst tegemoet[11].

Bij de behandeling van het kanalenplan in 1856 had de voorzitter van de Provinciale Staten al een voorspelling gedaan die erop neerkwam, dat Groningen een tweede Hamburg zou worden en Delfzijl een tweede Altona als de nieuwe vaarweg naar zee eenmaal klaar zou zijn.[12] In 1876 werd in het Groninger gemeenteverslag de hoop uitgesproken dat, nu het nieuwe kanaal in gebruik was genomen, Groningen 'eene schoone toekomst tegemoet kan gaan'[13].

De zeevaart na 1876

Er werd nogal veel van het Eemskanaal verwacht, zoals bovenstaande uitspraken laten zien. Door de slechte verbinding met zee dreigde de Groninger zeevaart in het slop te raken, maar men verwachtte, dat door het nieuwe kanaal deze ontwikkeling ten goede gekeerd zou worden. Dit roept natuurlijk de vraag op of de 'schoone toekomst', waarop men hoopte, ook werkelijkheid is geworden. Heeft de Groninger nieuwe waterweg inderdaad van de stad weer een bloeiende zeehaven gemaakt? Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal hier een beeld geschetst worden van de zeevaart op Groningen, zoals deze zich qua aard en omvang na 1876 heeft ontwikkeld. Daarbij zal in het bijzonder worden bekeken of er na dat jaar bepaalde verschuivingen zijn opgetreden.

Een ontwikkeling die niemand zal verbazen is de afname van de vaart langs het Reitdiep. Zoals we hebben gezien, waren er legio klachten geweest over dit vaarwater. Nu de nieuwe verbinding tussen Groningen en zee tot stand was gebracht, kwamen steeds meer zeeschepen via het Eemskanaal in plaats van het Reitdiep naar de stad. In de jaren 1879-1883 voer gemiddeld nog slechts een kleine 10% van de voor Groningen bestemde en 20% van de daarvandaan vertrokken zeeschepen via het Reitdiep[14]. Het waren vooral schepen met bestemming Engeland die deze route nog wel eens namen[15]. In de loop van de tachtiger en negentiger jaren verminderde dit aantal tot minder dan 1% van de te Groningen binnengekomen en vertrokken zeeschepen, zodat rond de eeuwwisseling het Reitdiep als vaarweg voor zeeschepen vrijwel had afgedaan[16].

Aard der zeevaart

Wat betreft het karakter van de zeevaart op Groningen in de zin van vervoerde goederen en vaargebied, traden er na 1876 op korte termijn geen veranderingen op. In eerste instantie bleven de produkten die werden getransporteerd en de landen waarop men voer dezelfde. De invoer bestond net als voorheen onder meer uit hout uit Scandinavië en andere gebieden rond de Oostzee, steenkolen uit Engeland en granen en zaden uit Pruisen en Rusland[17]. De Groninger graanhandel bleef een belangrijke factor bij de vraag naar scheepsruimte en daarnaast waren en houthandelaren in de stad gevestigd. Steenkolen werden ten behoeve van fabrieken en het overige stoomwezen in stad en provincie aangevoerd[18]. Ook in de export veranderde er weinig na de ingebruikname van het Eemskanaal. De provincie Groningen was voornamelijk

een landbouwgebied, met ook een deel agrarische nijverheid zoals oliemolens, aardappelmeelfabrieken en vanaf de zeventiger jaren ook strokartonindustrie. Veel van de voortgebrachte produkten werden via de stad uitgevoerd. De export bleef bestaan uit granen, zaden en aardappelen en nijverheidsprodukten als aardappelmeel, lijnolie en later ook papier. Men voerde deze artikelen uit naar Engeland, Frankrijk, België, Pruisen en Bremen en in mindere mate ook naar Scandinavië en Rusland[19].

Op de langere termijn zijn er wel bepaalde verschuivingen te zien in de zeevaart op Groningen. Terwijl het soort produkten dat werd in- en uitgevoerd hetzelfde bleef, veranderde er nogal wat in het vaargebied van de uit Groningen vertrokken en daarheen bestemde schepen.

Men dient zich overigens te realiseren dat de Groninger buitenlandse handel maar ten dele samenviel met de Groninger zeevaart. Dit komt doordat niet alle in deze stad in- en uitgevoerde goederen Groningen per zeeschip binnenkwamen of verlieten. Zoals eerder reeds is gebleken vond soms overlading plaats in een andere zeehaven en in die gevallen geschiedde het vervoer over water naar en vanuit Groningen per binnenschip. Hoewel men had gehoopt dat dit 'indirekte' scheepvaartverkeer na de opening van het Eemskanaal verleden tijd zou zijn, bleef het ook na 1876 regelmatig voorkomen. Dat betekent dat, wanneer de Groninger (buitenlandse) handel toe- of afnam, dit niet automatisch ook het geval hoefde te zijn met de zeevaart op Groningen. Hier staat de laatstgenoemde centraal, waardoor het onvermijdelijk is dat een deel van de Groninger handel buiten beschouwing blijft.

Op grond van in- en uitklaringsgegevens valt te reconstrueren hoe de zeevaart op Groningen veranderde wat betreft het vaargebied in de decennia na 1876[20]. In tabel 1 zijn de belangrijkste landen opgenomen, vanwaaruit naar Groningen werd gevaren[21]. Er is in de loop der jaren een afname te zien in de inklaringen uit alle gebieden behalve Zweden en Hamburg. De teruggang in de zeevaart uit Noorwegen en de stijging van het aantal uit Zweden binnengekomen schepen houden mogelijk verband met elkaar. Er is misschien een verschuiving geweest in de houthandel in die zin, dat men steeds meer uit Zweden betrok in plaats van uit Noorwegen[22]. Daarnaast was hout een produkt dat steeds minder vaak met zeeschepen direkt naar Groningen werd vervoerd[23]. Voor de inklaringen uit Pruisen en Rusland, landen waar ook hout vandaan kwam, zal dit eveneens een rol hebben gespeeld. Daarnaast werden uit deze

Tabel 1

Herkomst van op Groningen ingeklaarde zeeschepen, 5-jaarlijkse gemiddelde, netto inhoud in m³.

	Noorw	Zweden	Rusland	Engeland	Hamburg	Pruisen	Bremen	Totaal
1879-83	7535	2743	5060	6254	1557	5422	2791	33666
1884-88	7514	6195	2505	6160	2248	4174	3706	33032
1889-93	7763	9916	3431	5291	5103	2653	5919	40642
1894-98	11840	10877	3112	3730	13157	1477	6702	51763
1899-03	6110	11591	721	1529	16801	642	207	37688
1904-07	3908	8812	203	206	21506	1058	196	36245

Bron: Verslagen van den toestand der provincie Groningen, 1879-1907: Staten van ingeklaarde schepen Oostmahorn en Delfzijl

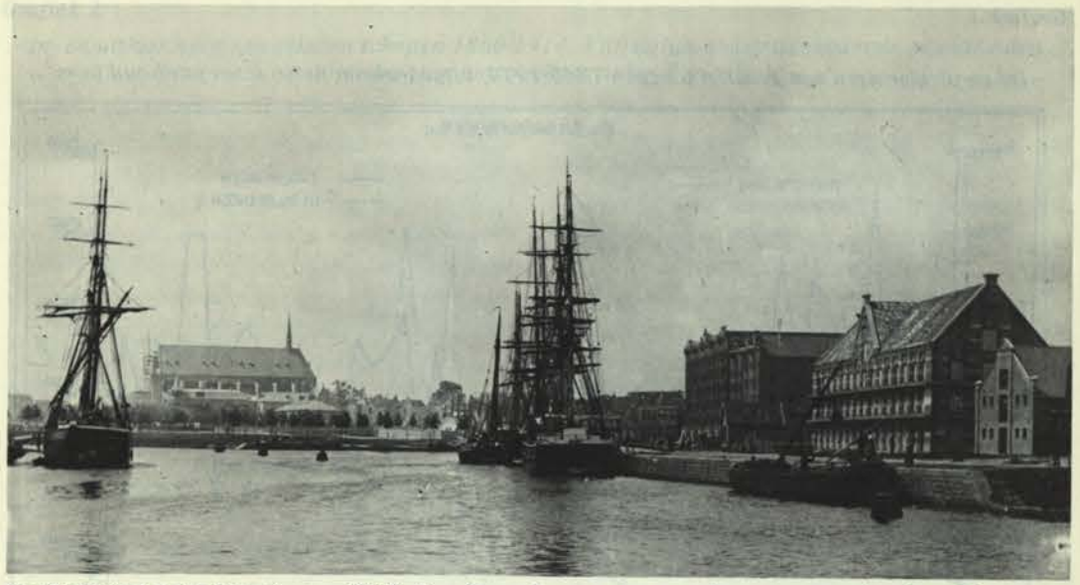
landen granen en zaden geïmporteerd. Dit waren produkten die eveneens met steeds grotere regelmaat in grote stoomschepen te Rotterdam, Amsterdam of Delfzijl aankwamen. 'Het is zoover gekomen, dat wij hier als eene *merkwaardigheid* moeten vermelden, dat 4 ladingen rogge direct van Petersburg werden aangevoerd', werd in 1886 opgemerkt[24]. Dit heeft gezorgd voor een daling in de inklaringen te Groningen uit deze gebieden.
De scheepvaart uit Hamburg, die in de jaren 1879-1883 slechts 5% van het totaal aan ingeklaarde scheepsruimte bedroeg, steeg zeer aanzienlijk, zodat het percentage in 1904-1907 tot 59 was opgelopen. De toename begon in de negentiger jaren en werd veroorzaakt door de opening van een lijndienst tussen Groningen en Hamburg in 1890. Aanvankelijk werd deze geëxploiteerd door een Hamburgse maatschappij, maar in 1892 nam de Groninger-Rotterdammer Stoombootmaatschappij het over met de 'Hunze IX'[25]. Sindsdien voer dit stoomschip vele malen per jaar heen en weer en werd dan ook regelmatig in- en uitgeklaard. De afname van het aantal inklaringen uit Bremen en de toename van die uit Hamburg houden verband met elkaar. Het feit, dat op weg van en naar Hamburg ook Bremen werd aangedaan, had tot gevolg dat in de beginjaren van de lijndienst de 'Hunze IX' vaak werd ingeklaard met Bremen als plaats van herkomst[26]. Dit verklaart de aanvankelijke stijging van het aantal uit Bremen binnengekomen schepen. Dat hierin vervolgens een daling optrad. ligt enerzijds aan de veranderende registratie, anderzijds is het waarschijnlijk dat een groot deel van de goederen, die vroeger met zeilschepen van Bremen naar Groningen werden gezonden, nu aan de 'Hunze IX' werden meegegeven. Ze werden voortaan ingeklaard met als plaats van herkomst Hamburg.
Zoals in tabel 2 te zien is, zijn er ook bepaalde veranderingen te zien bij de uitklaringen van de uit Groningen vertrokken zeeschepen. In de beginjaren voer een groot deel van de uitgeklaarde schepen – meer dan 50% – naar Engeland. Daarnaast had 12% Noorwegen als bestemming en naar de overige gebieden werden vrij weinig schepen uitgeklaard. In de loop van de periode, die de tabel beslaat, nam de zeevaart naar de meeste gebieden af, terwijl daarentegen het aantal uitklaringen naar Hamburg enorm is gestegen. De grootste daling vond plaats in de vaart op Engeland en deze heeft vermoedelijk te maken met de afname van de haverexport naar dit land[27]. Maar ook hier speelt een belangrijke rol, dat een toenemende hoeveelheid haver niet meer direkt per zeeschip uit Groningen werd

Tabel 2

Bestemming van uit Groningen uitgeklaarde zeeschepen, 5-jaarlijkse gemiddelden, netto inhoud in m³.

	Noorw	Zweden	Rusland	Engeland	Hamburg	Pruisen	Frankrijk	Totaal
1879-83	4384	1050	741	18744	1525	2120	1377	34609
1884-88	3911	1013	448	23065	2703	3890	2430	41543
1889-93	4619	2706	1162	19979	11323	2981	1680	48365
1894-98	3519	1331	992	16041	19584	3363	6273	52530
1899-03	3910	3241	876	11246	18361	1981	3111	44313
1904-07	33	944	700	8102	21968	853	1180	35063

Bron: Verslagen van de toestand der provincie Groningen, 1879-1907: Staten van uitgeklaarde schepen Oostmahorn en Delfzijl

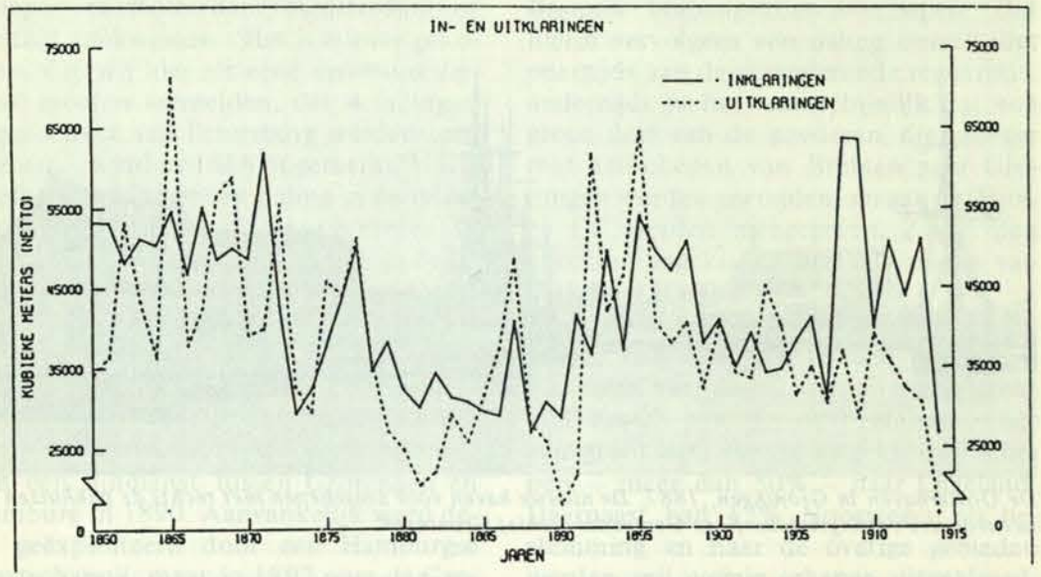


De Oosterhaven in Groningen, 1887. De nieuwe haven voor zeeschepen met rechts de pakhuizen op het vroegere vestingterrein. Foto Gemeente-archief Groningen.

verzonden, maar in binnenschepen de stad verliet om elders te worden overgeladen. Harlingen was een haven waar dit regelmatig gebeurde en ook Amsterdam en Delfzijl worden in dit verband genoemd[28]. Anders dan bij landen als Engeland en Frankrijk het geval was – beide typische afnemers van haver – waren er wat betreft de Scandinavische landen, Rusland en Pruisen niet zulke duidelijke exportprodukten. De oorzaken van de teruggang in de vaart naar deze gebieden blijven daardoor ietwat vaag. Toch kunnen we er ook voor deze export van uitgaan, dat de toenemende grootschaligheid in de zeevaart zal hebben bijgedragen tot een afname van het vervoer per zeeschip uit Groningen.
De groei in de zeevaart naar Hamburg valt toe te schrijven aan de reeds genoemde lijndienst tussen die plaats en Groningen. Bij de uitklaringen werd de 'Hunze IX' wel vanaf het begin onder Hamburg geregistreerd[29]. Net zoals we bij de inklaringen hebben kunnen constateren, bestond in de laatste jaren van de periode 1879-1907 de vaart met zeeschepen van uit Groningen voor een groot deel uit reizen van dit stoomschip[30].
Wanneer de tabellen 1 en 2 worden vergeleken, valt een aantal dingen op. Voor eigenlijk alle gebieden geldt dat de in- en uitklaringen in omvang niet overeenkomen. Dit betekent dat de invoer vanuit die landen, in de zin van te Groningen ingeklaarde scheepsruimte, niet overeenkwam met de export erheen. Het meest is dit van toepassing op Engeland, maar bij de Scandinavische landen en Rusland is sprake van hetzelfde verschijnsel. Dat houdt in, dat het zeeverkeer tussen Groningen en deze gebieden voornamelijk wilde vaart was. Althans in het eerste deel van de periode, want er kwam verandering in, toen de lijndienst Groningen-Hamburg werd geopend. Langzamerhand veroverde de lijnvaart zich een plaats in de zeescheepvaart op Groningen en werd van steeds meer gewicht. In de jaren 1904-07 werd de 'Hunze IX' gemiddeld 44 keer per jaar in- en uitgeklaard[31] en nam, met een netto inhoud van 473 m³, 57% van de inklaringen en 59% van de uitklaringen voor zijn rekening[32]. De

Grafiek 1.

In- en uitklaringen van geladen schepen 1860-1914, uitgedrukt in netto scheepsinhoud in m³.



Bron: Statistiek van den handel en de scheepvaart van het Koningkrijk der Nederlanden / Statistiek van den in-, uit- en doorvoer.

jaren 1908 tot 1914 laten een voortzetting van deze ontwikkeling zien[33]. Aan het begin van deze eeuw was de lijnvaart een zeer belangrijk onderdeel geworden van de Groninger zeevaart, waarvan het vroegere karakter daarmee beduidend was veranderd.

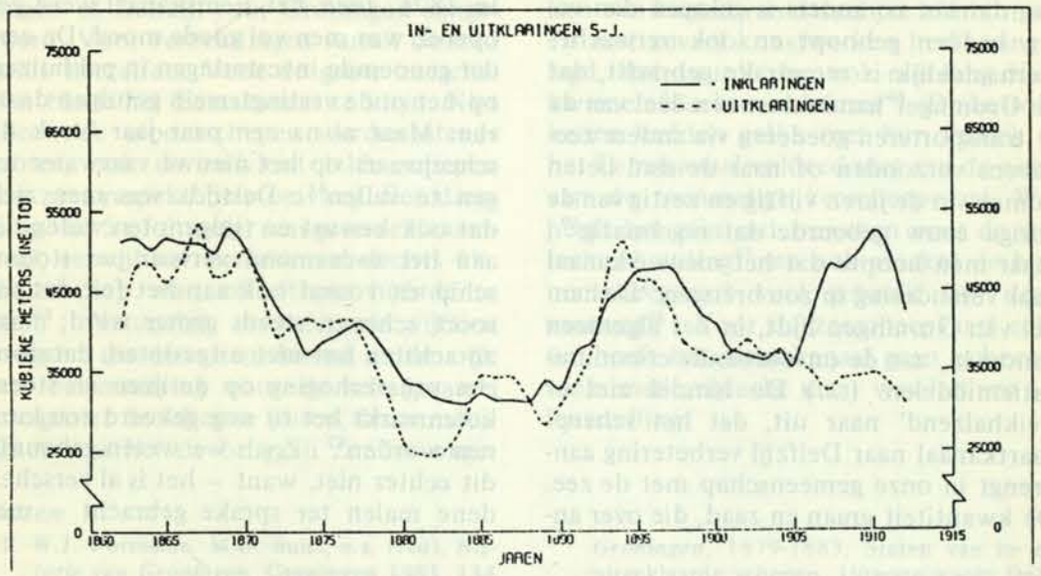
Omvang der zeevaart

We komen nu bij de vraag, hoe de zeevaart zich qua omvang heeft ontwikkeld na 1876. Vooral daaromtrent waren de verwachtingen immers hooggespannen, zoals we hebben gezien. Op grond van de totaalcijfers in de tabellen krijgt men al enigszins een idee van de omvang van de zeevaart op Groningen, maar de grafieken 1 en 2 geven een completer beeld. De cijfers die als basis dienen voor deze grafieken geven de inhoud in m³ van de *geladen* schepen weer, terwijl in de tabellen het totaal aantal in- en uitklaringen zijn gegeven[34]. Bij de inklaringen komen deze getallen vrijwel overeen, want er liepen vrij weinig schepen leeg binnen[35]. Bij de vertrekkende schepen kwam ballastvaart meer voor, al nam dit in de loop van de periode wel af. In de jaren 1870-1894 23% en in 1910-1914 nog maar 0,5%[36].

Uit grafiek 1 blijkt dat de omvang van de scheepvaartbeweging per jaar zeer kon verschillen. De stijging in de inklaringen en uitklaringen in 1876 en 1877 is ongetwijfeld een gevolg van de opening van het Eemskanaal. De redenen van andere extremen in de grafiek zijn niet altijd duidelijk en ook voor de gevallen, waarin dat wel zo is, zou het in dit verband te ver voeren om alle pieken en dalen van commentaar te voorzien. Algemeen gezegd, er waren uiteenlopende faktoren die een rol konden spelen, zoals een goede of slechte oogst, een daling of juist een stijging in de afname van een artikel als gevolg van prijsveranderingen of

Grafiek 2.

In- en uitklaringen van geladen schepen 1860-1914. Vijfjaarlijkse voortschrijdende gemiddelden uitgedrukt in netto scheepsinhoud in m³.



Bron: Statistiek van den handel en de scheepvaart van het Koningkrijk der Nederlanden / Statistiek van den in-, uit- en doorvoer.

een toename van de binnenlandse vraag, waardoor de export van een bepaald produkt afnam[37]. Verder konden politieke spanningen in het vaargebied grote gevolgend hebben en hetzelfde geldt voor economische faktoren, zoals de hoogte der vrachtprijzen.

Grafiek 2 is een weergave van de vijfjaarlijkse voortschrijdende gemiddelden van de in- en uitklaringen. Doordat de extremen er uit zijn verdwenen, kan men de ontwikkelingen op langere termijn hier beter overzien dan in grafiek 1. Iets wat ons bijzonder interesseert, is natuurlijk het verloop van de scheepvaart na 1876. Heeft dat jaar inderdaad de verwachte ommekeer gebracht en bleek dat een blijvende zaak? Het antwoord zoals dat in de loop van het voorafgaande eigenlijk al is gegeven, wordt in deze grafiek nog eens duidelijk bevestigd. Ook hier zien we een aanvankelijke stijging, die echter vrij snel overgaat in een daling. Wanneer zowel de inklaringen als de uitklaringen in de negentiger jaren weer een stijgende lijn vertonen, dat wordt dit voor een niet onbelangrijk deel veroorzaakt door de lijnvaart tussen Groningen en Hamburg. Deze heeft er echter niet voor kunnen zorgen, dat de zeevaart op Groningen alsnog een bloeiende bedrijfstak is geworden. In de jaren die aan de Eerste Wereldoorlog voorafgingen, was de Groninger zeescheepvaart ongeveer op het niveau van de zestiger jaren van de negentiende eeuw. Als men zich realiseert wat de verwachtingen waren en als men bedenkt dat in de tussenliggende vijftig jaar de zeescheepvaart in de havens van Amsterdam, Rotterdam, Harlingen en Delfzijl wel sterk is toegenomen, is het Groninger resultaat des te magerder[38].

Een tegenvaller

Een bloeiende zeehaven is Groningen na 1876 dus niet weer geworden en dat was

toch wel heel iets anders dan wat men in de jaren voor de opening van het Eemskanaal had gedacht. Wat is er de oorzaak van dat het zo anders is gelopen dan velen hadden gehoopt en ook verwacht? Herhaaldelijk is ter sprake gebracht, dat de Groninger handelaren een deel van de te transporteren goederen via andere zeehavens verzonden of naar de stad lieten komen. In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw gebeurde dat regelmatig[39], maar men hoopte dat het nieuwe kanaal daar verandering in zou brengen: 'De handel van Groningen lijdt, in het algemeen genomen, aan de onvoldoende communicatiemiddelen. (....) De handel ziet er 'reikhalzend' naar uit, dat het scheepvaartkanaal naar Delfzijl verbetering aanbrengt in onze gemeenschap met de zee. De kwantiteit graan en zaad, die over andere havens met schepen van 100 à 300 last voor hier gedaan wordt, is aanzienlijk'[40].

In 1876, toen het Eemskanaal werd geopend, was men vol goede moed. De eerder genoemde investeringen in pakhuizen op het oude vestingterrein getuigen daarvan. Maar al na een paar jaar bleek de scheepvaart op het nieuwe vaarwater tegen te vallen[41]. Destijds was men zich dat ook bewust en tijdgenoten weten dit aan het toenemend vervoer per stoomschip en vooral ook aan het feit dat dit soort schepen steeds groter werd; maar zij achtten het niet uitgesloten, dat door een prijsverhoging op de ijzer- en steenkolenmarkt het tij nog gekeerd zou kunnen worden[42]. Zoals we weten gebeurde dit echter niet, want – het is al verscheidene malen ter sprake gebracht – met grote regelmaat werden in de jaren die volgden aanzienlijke hoeveelheden hout en graan in Amsterdam, Rotterdam, Harlingen of Delfzijl voor Groningen aangevoerd. Voor verzendingen vanuit de stad geldt hetzelfde. Voor de grote zeeschepen bleek het Eemskanaal te klein. Niet alleen de stoomschepen werden steeds groter, ook de zeilvloot telde schepen van zeer respektabele omvang. Een diepgang van 5 of 6 meter was geen zeldzaamheid, terwijl het Eemskanaal slechts 4½ meter diep was, of althans hóórde te zijn[43]. Natuurlijk vormden de vijftien bruggen die het Eemskanaal telde ook een belemmering voor de scheepvaart; hoe groter de schepen waren, des te moeilijker was het de bruggen zonder ongelukken te passeren. Het wekt bevreemding dat men met de pretentie om van Groningen een tweede Hamburg te maken een kanaal van dergelijke afmetingen en met zoveel kunstwerken heeft aangelegd. Het duurde dan ook niet lang of er kwamen klachten daarover[44]. De betrokkenen hadden gelijk met hun kritiek – het Eemskanaal voldeed niet aan de eisen van de toenmalige zeescheepvaart. Wel heeft het zijn nut bewezen voor de waterhuishouding[45] en ook maakte de binnenscheepvaart veel gebruik van deze vaarweg[46]. Voor de zeescheepvaart echter heeft het Eemskanaal geen 'schoone toekomst' gebracht maar was het een teleurstelling.

De haven van Delfzijl rond 1910. De zeevaart op Delfzijl heeft zich na 1876 wél sterk ontwikkeld. Deze haven kon door veel grotere schepen worden bezocht dan de Groninger havens. Voor schepen als de twee grote zeilschepen op deze foto was het Eemskanaal te klein.
Foto Rijksarchief Groningen.

Noten

1. W.J. Formsma, M.G. Buist, e.a. (red), *Historie van Groningen*, Groningen 1981, 134
2. H.J. Keuning, *De Nederlandse zeescheepvaart*, Gorinchem 1944, 31
3. H.J. Keuning, *De Groninger Veenkoloniën*, Amsterdam 1933, 180
4. H.A. Wijnne, *Handel en ontwikkeling van stad en provincie Groningen*, Groningen 1865, 191-198
5. H.A. Wijnne, *Iets over de scheepvaart- en afwateringskanalen in de provincie Groningen*, Haarlem 1857, 69
6. H. Speerstra, *Wie zee houdt wint de prijs*, Z.j, z.pl, 48
7. Wijnne, *Iets over de scheepvaart–*, 53
8. Ibidem
9. H.J. Keuning, *De regio Groningen*, Groningen 1974, 79
10. *Provinciaal blad* (Groningen) 1877, 1878
    In het reglement op de tolheffing op het Eemskanaal van 1877 wordt gesproken van de 'los-, laad- en wendingsplaats buiten het voormalig Kleine Poortje'. In het reglement komt voor het eerst de naam 'Oosterhaven' voor.
11. *Verslag van den toestand der gemeente Groningen*, 1877, Hoofdstuk XII Bijlage, 26
12. Formsma, Buist, e.a. (red), *Historie van Groningen*, 64
13. *Verslag van den toestand der gemeente Groningen*, 1876, H. XII Bijl., 7
14. *Verslag van den toestand der provincie Groningen*, 1879-1883, Staten van in- en uitgeklaarde schepen, Uiterste wacht Delfzijl en Oostmahorn
15. Ibidem
16. Ibidem
17. *Verslagen van den toestand der gemeente Groningen*, 1856-1890. Hoofdstukken over handel en scheepvaart en bijbehorende bijlagen
18. Er vond ook aanvoer van Duitse steenkolen plaats, per spoor of binnenschip. De keuze tussen Engelse en Duitse kolen werd veelal bepaald door de prijs ervan.
    Verslag van den toestand der gemeente Groningen, 1878 H XII Bijl. 24; 1885 H XII Bijl., 34; 1891, Bijl 0, 54
19. *Verslagen van den toestand der gemeente Groningen*, 1856-1914
20. Van 1879 tot 1907 werden er in de Verslagen van den toestand der provincie Groningen lijsten van in- en uitgeklaarde schepen gepubliceerd, opgemaakt te Delfzijl en Oostmahorn. Hierop worden van alle daar in- en uitgeklaarde schepen onder meer land of plaats van herkomst en bestemming vermeld.
    Tot mijn spijt en ook wel enigszins tot mijn verbazing heb ik dergelijke lijsten voor de jaren voor 1879 en na 1907 niet kunnen achterhalen. Ook navraag bij het Ministerie van Financiën en het Algemeen Rijksarchief leverde niets op.
21. Landen die niet in de tabel voorkomen

maar vanwaar wel sporadisch schepen binnenkwamen zijn Frankrijk, Denemarken, België en Portugal. *Verslagen van den toestand der provincie Groningen*, 1879-1907, Staten der ingeklaarde schepen.

22. Uit de verslagen van den toestand der gemeente Groningen is dit niet op te maken, omdat hier de Groninger handel is zijn totaliteit wordt besproken en in de tweede plaats niet wordt vermeld welk aandeel elk der houtlanden had in de totale houtaanvoer.
23. *Verslagen van den toestand der gemeente Groningen*, 1882 H XII Bijl., 27; 1896 Bijl. P, 42; 1897 Bijl. Q, 40; 1901 Bijl. V, 50
24. Ibidem, 1886, H XII Bijl., 42
25. Ibidem, 1890 Bijl. O, 40; 1892 Bijl. O, 60
26. *Verslagen van den toestand der provincie Groningen*, 1890-1898, Staten der ingeklaarde schepen
27. *Verslag van den toestand der gemeente Groningen*, 1913, Bijl. MM, 6
28. Ibidem, 1884 H XII Bijl., 20; 1886 H XII Bijl., 22; 1889 Bijl. O, 20; 1909 Bijl. HH, 62
29. *Verslagen van den toestand der provincie Groningen*, 1890-1898, Staten der uitgeklaarde schepen
30. RijksArchief Groningen (RAG), Archief Rijkshavenbedrijf Delfzijl (nr. 9009.4), Inv.nrs. 1 en 2, Registers van binnengekomen en vertrokken zeeschepen; Archief Provinciaal havenbedrijf Delfzijl (nr. 009.4), Inv.nrs. 297 en 298, Registers van binnengekomen en vertrokken zeeschepen
31. RAG Archief Rijkshavenbedrijf Delfzijl, inv.nrs. 1 en 2
    Gezien het karakter van deze (lijn)vaart is volstaan met een telling van de inklaringen en is er van uitgegaan dat het aantal uitklaringen even groot was.
32. Als totaalcijfers zijn hier de cijfers uit de tabellen 1 en 2 genomen
33. RAG Archief Provinciaal havenbedrijf Delfzijl, inv.nrs. 297, 298
34. Dit als gevolg van een verschil in de twee bronnen die zijn gebruikt. In de Statistiek van den handel en de scheepvaart van het Koningrijk der Nederlanden, later (in 1877) voortgezet als Statistiek van den in-, uit- en doorvoer, worden zowel totaalcijfers als ook het aantal in ballast varende schepen gegeven. In de staten der in- en uitgeklaarde schepen wordt dit onderscheid niet gemaakt.
35. *Statistiek van den handel en de scheepvaart van het Koningrijk der Nederlanden*, 1860-1876
    (in 1877 voortgezet als) *Statistiek van den in-, uit- en doorvoer*, 1877-1914
36. Ibidem
37. Het laatste was in 1895 het geval, toen de minister van landbouw op aandrang van de Hollandsche Maatschappij voor Landbouw had bevolen om bij de aankoop van haver voor de paarden der cavalerie zoveel mogelijk Nederlandse haver te nemen.
    Verslag van den toestand der gemeente Groningen, 1895, Bijl. P, 28
38. Ten opzichte van de omvang van de zeescheepvaart in de jaren 1860-1864 was deze in 1910-1914 in Amsterdam 15 keer zo groot, in Delfzijl 12 keer, in Harlingen 4½ keer en in Rotterdam zelfs 42 keer. De zeevaart op Groningen was qua omvang in 1910-1914 1,3 keer zo groot als in 1860-1864
    Statistiek van den handel en de scheepvaart/ Statistiek van in-, uit- en doorvoer.
39. *Verslag van den toestand der gemeente Groningen*, 1856 H XV, 94; 1864 H XV, 66
40. Ibidem, 1869, H XII Bijl., 14,15
41. Ibidem, 1879, H XII Bijl., 28
42. Ibidem
43. Blijkens de klachten hierover was de diepte vaak minder dan 4½ meter *Verslag van den toestand der gemeente Groningen*, 1892 Bijl. O, 6; 1896 Bijl. P, 42; 1901 Bijl. V, 50
44. Ibidem, 1889, Bijl. O, 48; 1892, Bijl. O, 6; 1896 Bijl. P, 43; 1901 Bijl. V, 7
45. Formsma, Buist, e.a. (red), *Historie van Groningen*, 643
46. *Verslagen van den toestand der provincie Groningen*, 1879-1907, Opgave van het aantal schepen dat de provinciale kanalen heeft bevaren

MEDEDELINGEN

Over de auteurs

M.J.E. Blauw, geboren 1956, studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Groningen, waar zij in 1983 afstudeerde met als hoofdvak economische en sociale geschiedenis. Momenteel is zij werkzaam bij de sektie economische en sociale geschiedenis van de economische faculteit van de R.U. Groningen.

S.J. de Groot, geboren 1937, studeerde biologie aan de Rijksuniversiteit Utrecht, waar hij in 1971 promoveerde. Hij is thans werkzaam bij het Rijksinstituut voor visserij-onderzoek te IJmuiden en publiceert veel over onderwerpen uit zijn vakgebied. Van zijn belangstelling voor de geschiedenis van visserij en walvisvaart, als ook de marine-geschiedenis in de jaren 1850-1930, getuigen zijn publicaties in dit tijdschrift.

P. Oost, geboren 1950, doorliep na de HBS de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam. Hij was tot 1977 als stuurman in dienst van de Nedlloyd. Sinds 1979 studeert hij geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden. Zijn interesse gaat vooral uit naar zeegeschiedenis en de geschiedenis van Japan.

Tonko Ufkes, geboren 1958, studeerde van 1977-1984 geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Groningen. Zijn belangstelling gaat uit naar regionale geschiedschrijving.

Naschrift bij het artikel van C. de Jong

De reis van de retourvloot van 1648 onder Wollebrant Geleynsen de Jong en de stichting van de Kaapkolonie (Tijdschrift voor Zeegschiedenis, jrg 4, 1985, nr 1, pp. 7-22)

De heer A. de Booy maakte de redaktie erop attent, dat de verklaring van de term 'Prince-stuckjens' – gebruikt in de brief van De Jong in bijlage 1 bij het genoemde artikel, p. 15 – wellicht te vinden is op p. 58 verso van deel VI van Nicolaes à Wassenaer's Historisch Verhael alder ghedenckweerdichste geschiedenissen 1621-1632 (Amsterdam, 1622-1635). Het gaat daar om de term 'draecxkens', die aldus verklaard wordt: lichte stuckjens, die van vier man konnen gedragen werden, tegelijck hondert musquetkoghels lossende, *zijnde een inventie van Zijn princelijke Excellentie* (cursief van de redaktie). Dit naar de mening van Wassenaer door prins Maurits 'uitgevonden' type geschut was dus bedoeld voor het afvuren van een groot aantal kleine kogels tegelijk, bijvoorbeeld ter inleiding van een entering. Blijkens de tekst van de betreffende brief van De Jong konden met dit geschut ook kogels van vier pond worden verschoten. Het verhaal wil, dat de 'Prince-stcukjens' voor het eerst aan boord van een schip werden gebruikt door Boudewijn Hendricks, bevelhebber van een vloot van de West-Indische Compagnie die in maart 1625 uit de Republiek naar de West vertrok.

LITERATUUR

Boekbesprekingen

BERKO, P. & V., Marines van Belgische schilders geboren tussen 1750 en 1875. Knokke-Heist, Editions Laconti/Editions Berko, 1984, 191 p.
België, en in het bijzonder Vlaanderen, mag dan de faam hebben een land van schilders te zijn, een grote traditie van marine-schilders kan dit land niet worden toegeschreven. Toch vormt het maritieme schilderij sinds eeuwen een belangrijk facet van de Belgische kunst. De eerste scheepsportretten werden toch al omstreeks 1480 in beeld gebracht door de Vlaamse meester W.A., die waarschijnlijk te Brugge werkte. Andere beroemde schilders zijn geen onbekenden bij kenners van marines: Pieter Bruegel de Oude, A. Van Eertvelt, Paul Bril, Bonaventura Peeters, Jan Porcellis, om er maar enkelen te noemen. In de loop van de 17e eeuw boette dit genre echter gaandeweg in aan belang. In de plaats daarvan verschenen schilders als Rubens, Van Dijck, Jordaens, Teniers, en vele anderen. De marineschilderkunst kende dan haar grote bloei in het Noorden. Tegen het einde van de 18de eeuw bleek er wat meer leven in de Belgische maritieme kunst te ontstaan, hoewel er geen uitschieters te noemen zijn. Meestal beperkten de kunstenaars zich tot het vastleggen van historische gebeurtenissen, een genre dat ook nog in de 19 de eeuw succes bleek te kennen. In deze eeuw blijkt het maritieme schilderij weer aan belangstelling te winnen en dat is tot op heden zo gebleven. Een aantal schilders specialiseerde zich als marineschilder, anderen waagden zich af en toe ook aan dit genre met wisselend succes.
Het boek van P.& V. Beroko geeft een overzicht van dit gebeuren, niet in de vorm van een studie, maar in de vorm van een catalogus die de schilders uit de genoemde periode, 1750-1875, vermeldt. Op het eerste gezicht lijkt de begrenzing van de gekozen periode nogal vreemd, want zij bestrijkt zowel het neoclassisisme als de romantiek en een deel van het impressionisme. De verklaring is eenvoudig, hoewel misschien niet voor iedereen bevredigend: de auteurs zijn handelaars die zich in het bijzonder op deze tijdruimte specialiseren. Daarbij verhandelen zij nogal wat marines. Zij besloten dus een catalogus uit te geven met de namen van de Belgische marineschilders uit deze periode. Dit deden ze dan ook op eigen kosten. Ze lieten zich bijstaan door de heer N. Hostyn, conservator van het Museum voor Schone Kunsten te Oostende. Het werk werd oorspronkelijk in het Frans geschreven en vertaald in het Nederlands en het Engels. Op de Nederlandse vertaling valt hier en daar wel wat aan te merken. Het boek is echter mooi uitgegeven en bijzonder fraai geïllustreerd met kleuren- en zwart-witplaten, vele op groot formaat en alle mooi gedrukt.
Na een beknopt overzicht van de marineschildering in de kunst – met de nadruk op het Belgische aspect – volgt een alfabetische catalogus van de Belgische schilders die dit genre beoefenden. Van enkelen kan men zich wel afvragen of ze erbij horen, bijvoorbeeld een J.H. Mohrmann en een Wenzeslaus Wieden, die respectievelijk te Antwerpen en te Oostende werkten, maar inwijkelingen waren. Van iedere schilder wordt een biografie geschetst met vermelding van een aantal werken en meestal de plaats waar deze te vinden zijn. Bij de genoemde namen worden in de meeste gevallen één of meer schilderijen afgebeeld. Soms worden bepaalde schilders wel wat sterk in de verf gezet, L. Verboeckhoven en F. Musin, maar dat zal dan wel uit commerciële overwegingen gebeurd zijn. Er zijn er ook die men niet in een catalogus van werkelijke zgn. 'kunst'-schilders zou verwachten, zoals een aantal achterglasschilders, zoals de Weytsen en andere, die men eerder als behorend tot de volkskunst mag rekenen. Bij sommige biografieën staat een bron vermeld, want een algemene bibliografie is niet in het boek opgenomen. Het blijkt dat de heer Hostyn bij voorkeur zijn eigen stukjes vermeldt, maar verder het oorspronkelijke werk waaruit hij geput heeft, verzwijgt. Bij de afbeeldingen staan telkens de naam van de schilder, de titel van het werk en de aard van de drager (doek, paneel), met het formaat daarvan, of het werk al dan niet gesigneerd is, en de verblijfplaats. Voor privéverzamelingen is dit niet steeds te achterhalen. Wat het minst bevredigt, zijn de titels. Uit de tekst blijkt dat de auteurs meestal niet vertrouwd zijn met de betekenis van het onderwerp. Zo worden binnenschepen meermaals als visserschepen vermeld. Heel wat titels zijn nietszeggend van het soort: 'rustige zee', 'storm', 'schepen op zee'; enz. Zogoed als nooit wordt een aanduiding gegeven over het soort schepen, dat wordt afgebeeld. Bij andere is de opgave van de titel volkomen naast het onderwerp: 'de haven van Vlissingen', waarbij de stad – vermoedelijk – als een streepje aan de horizon te zien is, en de schepen op de voorgrond er blijkbaar niet te pas komen. Misschien volstaan deze oppervlakkige en niet steeds juiste bijschriften voor de handel, maar in een boek van deze omvang en opzet zou men toch beter verwachten.
De grote verdienste van dit boek is wel dat het voor het eerst een catalogus brengt van de Belgische marineschilders uit de genoemde periode. Er zijn heel wat namen bij, die men niet direct in verband zou brengen met het genre, sommigen zijn ook zogoed als onbekend. In zijn geheel is het een fraai, en nuttig boek geworden, de tekortkomingen ten spijt.
J. Van Beylen.

COAD, J.G., Historic architecture of the Royal Navy - An introduction. London, Gollancz, 1983, 160 p.
In de gestage stroom studies over onderwerpen uit het verleden van bedrijf en techniek nemen de laatste jaren publicaties over de bedrijven, waar nationale zeemachten hun schepen bouwden, onderhielden en uitrustten, een weliswaar bescheiden, maar toch eigen plaats in. Die eigen plaats houdt duidelijk verband met het feit, dat zeker een aantal van zulke scheepswerven of vlootbases al op een veel vroeger tijdstip dan waarop wij gewoonlijk onze industriële voorgeschiedenis dateren, karaktertrekken vertonen van het moderne industriële bedrijf. De grootschaligheid is het eerst in het oog lopende kenmerk. Ik noem verder de wijze, waarop de bedrijfsterreinen werden ingericht en bebouwd, de aanwezigheid van de klok op het bedrijfsterrein als signaal van een, mogelijk, onbetwistbare dagindeling (Coad's boek geeft het voorbeeld van het pakhuis met klokketoren in Chatham van 1723), duidelijk aan de bedrijfsorganisatie te relateren arbeidsonlusten en voorbeelden van massaproductie ten behoeve van voorraadvorming en prompte leverantie van artikelen of voorbeelden van pogingen tot standaardisatie in de productie, zelfs van schepen. Eigenlijk is het opvallend, dat de scheepswerven in vormen van mechanisatie van productieprocessen niet speciaal voorop lijken te hebben gelopen. Desalniettemin blijft de van 1808 daterende, geheel gemechaniseerde blokmakerij van Marc Isambard Brunel in Portsmouth (nu in het Science Museum in Londen) een tot de verbeelding sprekend voorbeeld.
De geschiedenis, waaraan ik deze wellicht wat weinig bezonnen reeks voorbeelden ontleen, ligt grotendeels in Engeland en Frankrijk in de 17de en vooral de 18de eeuw. Frankrijk is het land met de meeste ambities, waar van staatswege (Colbert) in de 17de eeuw heel nadrukkelijk wordt gepoogd de scheepsbouw op een hoger niveau te brengen en vooral beter controleerbaar en onderling afgestemd te maken. Ontwikkelingen op het gebied van theorievorming in de scheepsbouwkunde passen bij dat streven. In de eerste helft van de 18de eeuw worden daarin vorderingen gemaakt door personen als Duhamel du Monceau, Bouguer, Euler en Choquet. In de vorm van plannen en zeker ook daden streeft men naar een nieuwe infrastructuur en een nieuwe opzet van de bedrijven, waarin de scheepsbouw op een modernere manier bedreven kan worden en waar vooral onderhoud en uitrusting van de vloot snel en goedkoop kan worden verricht. De Fransen koesterden deze visies niet alleen voor havens aan de eigen kust, zoals Cherbourg of Calais, maar exporteerden deze ook naar oorden, die toen binnen de Franse invloedssfeer lagen. Van Franse hand bestaan er tekeningen, die voor Antwerpen en Vlissingen een metamorfose tot gigantische vlootbases hadden kunnen betekenen. Dichter bij de werkelijkheid, maar heel duidelijk in het kader van de Franse plannenmakerij opereerde de Nederlandse waterbouwkundige Jan Blanken Jansz. met zijn ontwerpen voor de vlootbasis Nieuwediep. Eerder had hij het Bataafse Bewind al weten over te halen tot een grootscheepse modernisering van de marinebasis Hellevoetsluis. Er werd door de Fransen zeker het nodige gerealiseerd, al stond het in geen verhouding tot wat men zich in de ontwerpfase allemaal in het hoofd haalde. Toch zijn ook die plannen van grote historische waarde, omdat ze getuigen van het vooral uit de militaire hoek stammende organisatietalent en bedrijfskundig inzicht, die belangrijke wegbereiders zijn geweest voor het moderne industriële bedrijf. En het bedenken van de vorm in architectuur, in grondplan en in stedebouwkundige of strategische opzet vormt daarvan een belangrijk element. Desondanks kunnen we ons natuurlijk niet aan de indruk onttrekken, dat de Fransen met hun prachtige ontwerpen een strijd op het tekenbord voerden tegen de maritieme rivaal, die in de praktijk het succes toch meer aan zijn zijde had: Engeland.
Al een eerste blik door het hier besproken boekwerk leert, dat we bij de Royal Navy vergeefs

zullen zoeken naar zulke hoogdravende plannen. Meer dan in enig ander Europees land vormde de zeemacht in Engeland het hart van de defensie. Die situatie heeft ervoor gezorgd, dat de Engelse regering vrijwel altijd grote investeringen is blijven doen in de vloot en zo mogelijk nog meer in de werven en de vlootbases. In de periode, die Coad behandelt: ca. 1700-1850, zijn er daarvan acht op locaties in Wales en Zuid-Engeland gerealiseerd en daarnaast is er dan nog sprake van een zestal steunpunten voor de vloot in de Middellandse Zee en in en bij het Caraibische gebied. Uiteraard zijn lokaties bij Londen, zoals Chatham en Sheerness, en de vlootbases van Het Kanaal, Devonport bij Plymouth en Portsmouth altijd de belangrijkste geweest. Ze waren tot vrij recente datum in gebruik of zijn dat nog steeds.

Door een gestage bouwtraditie, die teruggaat tot in de 17de eeuw, door het feit, dat verhoudingsgewijs weinig werd gesloopt en dat daarnaast eigenlijk pas door aanvallen vanuit de lucht in de Tweede Wereldoorlog voor het eerst op flinke schaal verwoestingen werden aangericht, is op de diverse vlootbases nu nog een mengeling van gebouwen en installaties te vinden uit verschillende tijdvakken. Jarenlang heeft Coad deze architectuur bestudeerd en geïnventariseerd. Resultaten publiceerde hij eerder vooral in The Mariner's Mirror. In een serie van drie zeer degelijke en van vele bronverwijzingen voorziene artikelen gaf hij een overzicht van Portsmouth, Chatham en Devonport. In de voorliggende publicatie zijn deze gegevens en die over andere marinehavens en werven verwerkt tot een prettig leesbaar overzicht met ten opzichte van de eerdere artikelen een overvloed aan illustraties. Nauwkeurige bronvermeldingen zijn achterwege gelaten.

Voor zijn boek heeft Coad gekozen voor een themagewijze bespreking van zijn onderwerp. Na een algemeen hoofdstuk behandelt hij de architectuur geselecteerd op de functies ervan, zoals scheepsbouw en scheepsonderhoud., nevenindustrie, pakhuizen, vormen van ommuring, behuizing, kerken, scholen en ziekenhuizen.

In zijn overzichten heeft hij overigens niet alleen nog bestaande gebouwen betrokken. Door middel van soms verrassende documentatie geeft hij ook een beeld van historische gedaantes van de marinebedrijven als geheel, als ook van gebouwen op zich. Van de rijkdom aan documentatie over deze periode geeft dit boek een goede indruk, waarmee ik overigens niet wil zeggen, dat het speciaal een mooi geïllustreerd boekwerk is geworden. Een serie 18de-eeuwse maquettes, enkele prenten en een aantal schilderijen van rond 1800 bieden unieke overzichten. Coad gunt ons nu en dan een blik in literaire bronnen van ooggetuigen als Daniel Defoe of Charles Dickens. Voorts vinden we bouwtekeningen, 19de-eeuws fotomateriaal en vooral veel recente fotodocumentatie. Onder de oudere foto's bevindt zich een uniek exemplaar, waarop te zien is hoe in een kogelpark een aantal werklieden bezig is kanonskogels te polijsten.

Het moge duidelijk zijn, dat Coad de architectuur vrijwel uitsluitend behandelt in een historisch functioneel bestek. Aan meer gedetailleerde behandeling van bouwkundige en bouwkunstige aspecten komt hij jammer genoeg niet toe. Ik denk, dat over stijl en typologie van veel van deze architectuur bij nadere studie nog het nodige valt op te merken. Daarbij zou het voor de hand liggen deze vroege bedrijfsarchitectuur in internationaal verband te beschouwen. Uit eerdere opmerkingen van mijn kant is misschien af te leiden, dat er ten opzichte van de Franse bouwkunst in deze sector grote verschillen moeten bestaan. Die zijn er, maar frappanter lijken mij de vele overeenkomsten, die onder andere eens bezien zouden kunnen worden in het licht van de vele internationale contacten in de 18de en 19de eeuw. Wie indertijd kennis heeft genomen van het beste overzicht tot nu toe van marine-architectuur in Nederland van de hand van Ph. M. Bosscher (in: P. Nijhof 'Monumenten van bedrijf en techniek; industriële archeologie in Nederland'. Zutphen, 1978 pp. 187-213), zal zich in ieder geval de mogelijkheid van dergelijke vergelijkingen voor kunnen stellen.

Vooralsnog kunnen we auteurs als Coad dankbaar zijn voor het vele basismateriaal, dat zij voor verder werk aandragen. Maar ook als we die funktie van zijn werk buiten beschouwing laten, wil ik dit boek aanprijzen bij de lezer, die kennis wil maken met het vele, dat in Engeland bewaard is gebleven van deze veelzijdige en hoogst interessante tak van bedrijf.

J. Grosfeld

HACQUEBORD, L., Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw. Amsterdam: Academisch proefschrift, 1984, ISBN 90-70319-08-3, 311 p.)

Op deze studie promoveerde Hacquebord in december 1984 aan de Universiteit van Amsterdam *cum laude* tot doctor in de letteren. Het is de kroon op een werk dat in 1978 was aangevangen. In dat jaar werd door het Arctisch Centrum van de Universiteit van Groningen het onderzoek naar de resten van de Nederlandse walvisnederzetting Smeerenburg op Amsterdameiland, voor de kust van Spitsbergen, geïnitieerd. Na voorbereidend onderzoek in 1978, werden in de drie volgende jaren expedities uitgezonden onder leiding van Hacquebord. De tocht van 1979 had een verkennend karakter, in de latere jaren is veel graafwerk verricht en zijn ook andere lokaties bezocht. Het waardevolle van deze Spitsbergen-expedities is dat ze mulit-diciplinair waren. Op dit afgelegen deel van de aarde is niet uitsluitend archeologisch onderzoek verricht. In relatie tot het verblijf van Nederlanders op Amsterdameiland, is ook botanisch, zoölogisch antropologisch, vegetatiekundig en geografisch onderzoek gedaan. De bij Smeerenburg verzamelde gegevens zijn na 1981 in Nederland getoetst aan archiefonderzoek. Dit heeft tot waardevolle resultaten geleid waardoor de kennis van de Nederlandse walvisvaart in de 17e eeuw aanmerkelijk kon worden uitgebreid. Men verkreeg gegevens omtrent het aantal en de leeftijdopbouw van de bewoners van Smeerenburg, hun gezondheid, hun kleding, hun eetgewoonten en hun gebruiksvoorwerpen. Men verkreeg voorts gegevens over de verschillende bewoningsfasen, de ligging, omvang en constructie van het fort, de woningen en de traanovens.

In de dissertatie worden na de inleiding de ecologische aspecten van de vroege arctische walvisvaart behandeld. De biotoop van de Groenlandse walvis, het voornaamste slachtoffer van de walvisvaarders, de klimatologische en oceanografische omstandigheden in het arctisch gebied worden beschreven. In hoofdstuk 3 komen de schriftelijke bronnen aan de orde. De geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart, van de Noordse Compagnie en de relatie tot buitenlanders, voornamelijk Engelsen, wordt hier beschreven. In de hoofdstukken 5 en 6 komen de vondsten aan de orde, terwijl er in hoofdstuk 7 aan de hand van de opgravingen een discussie wordt gevoerd over hoe de nederzetting Smeerenburg er uit gezien kan hebben. In hoofdstuk 9 worden de consequenties van het menselijk verblijf op Amsterdameiland voor de flora en fauna besproken.

Dit brede spectrum van onderwerpen en wetenschappelijke disciplines, alle erop gericht een bijdrage te leveren aan de historische kennis van de Nederlanders op Amsterdameiland, maakt Hacquebord's dissertatie tot een belangrijke studie. Een vraag die bij het lezen van *Smeerenburg* bij mij opkwam, betreft de graven. Op verschillende plaatsen (o.a. p. 127, 164 en 276) is sprake van de 18e eeuwse Nederlandse graven. Dat die daar zijn is al langer bekend, evenals het feit dat Smeerenburg in de 18de eeuw niet meer werd bewoond of voor traankoken werd gebruikt. Het is jammer dat voor de aanwezigheid van deze graven geen verklaring wordt gegeven of, zo die ontbreekt, een veronderstelling wordt geopperd. Het lijkt immers voor de hand te liggen dat de langs de poolkap jagende 18e eeuwse walvisvaarders hun doden dáár overboord zetten. Elders (p. 102) veronderstelt Hacquebord dat de uiterlijke gelijkenis van Smeerenburg met het Hollandse landschap bij de keuze van vestigingsplaats een rol heeft gespeeld. Dit lijkt mij wat ver gaan. Indien dergelijke overwegingen een rol speelden dan zou dat ook het geval zijn geweest bij de keuze van andere vestigingsplaatsen buiten Nederland, b.v. in de tropen waar de nederzetting vaak een veel permanenter karakter had. Het blijkt dat zulke parallellen niet te trekken zijn. Trouwens, de andere redenen die Hacquebord voor vestiging op Amsterdameiland aanvoert, zoals bezeilbaarheid, ligging t.o.v. de walvistrek en t.o.v. de vestigingen van buitenlanders, zijn zeer overtuigend.

Het boek is ruimschoots van goede kaarten en duidelijke tabellen voorzien. Ook al bevat het veel informatie van uiteenlopende disciplines, leest het gemakkelijk en zal het ook een geïnteresseerde leek kunnen boeien. De waarde van Hacquebord's onderzoek is van dien aard dat m.i. een Engelse vertaling dient te worden overwogen. In Engeland is rond het Scott Polar Institute in Cambridge een niet gering aantal belangstellenden in het arctisch gebied en de geschiedenis daarvan, geconcentreerd. In het noordoosten van de Verenigde Staten bestaat veel belangstelling voor de historische walvisvaart. Die belangstelling is vooral de laatste jaren ook op de praktijk gericht. Men rust daar expedities uit naar een verlaten walvisvangstnederzetting (New Bedford Whaling Museum) en experimenteert met het koken en verwerken van de blubber van aangespoelde walvissen (The Kendall Whaling Museum). Mét de belangstelling in de Scandinavische landen voor het arctisch gebied lijkt een Engelse editie van *Smeerenburg* niet bij voorbaat kansloos.

W.F.J. Mörzer Bruyns

Boekaankondigingen

In de Inventarisreeks van de Rijksarchieven in Holland heeft A.A. Mietes onder nr. 29 een drietal archiefinventarissen gepubliceerd onder de titel *De archieven van de colleges van de Grote Visserij, 1578-1857 (1859). Het archief van het college van de Kleine Visserij in Holland, 1823-1857. Het archief van de gecomitteerden tot de IJslandse Kabeljauwvisserij in Zuid-Holland, 1817-1857* ('s Gravenhage, Rijksarchief in Zuid-Holland, 1984). Van deze voor de zeevisserijgeschiedenis zo belangrijke archieven waren reeds eerder inventarissen gepubliceerd, maar latere aanvullingen en veranderde inzichten maakten herinventarisatie noodzakelijk. Concordanties met deze oude inventarissen zijn opgenomen. De publikatie opent met een wel erg summiere algemene inleiding over gebruikte typen vissersschepen en enige vangtechnieken. De daarop volgende inventarissen daarentegen zijn elk voorzien van uitvoerige inleidingen over de geschiedenis van de betreffende colleges en hun archief. Een 'generale index' van geografische, persoons-scheeps-, en collegenamen maakt de inventarissen op eigennamen toegankelijk.
In dezelfde reeks, onder nr. 34, publiceerde J.C. Kort de inventaris van *Het archief van het huis Offem en de families Van Limburg Stirum, Doys en Van der Does 1428-1937* ('s-Gravenhage, Rijksarchief in Zuid-Holland, 1983). Wie belang stelt in de visserij van Noordwijk, vindt in dit archief stukken over onder andere aandelen in een pink, aanstelling van ambtenaren zoals stokhouder, omroeper, vuurbaakmeesters, over de touwslagerij, visaanvoer, vuurbaak en zorg voor arme vissers.
J.P. van de Voort

In februari 1983 organiseerde het Arctisch Centrum in Groningen voor de zesde maal een internationaal symposium. Ditmaal was het onderwerp de walvisvaart in het Noorden. Sprekers uit binnen- en buitenland waren aangetrokken om, ieder vanuit zijn specialisme, een bijdrage te leveren. De resultaten van het symposium zijn afgedrukt in *Arctic Whaling, Proceedings of the International symposium Arctic Whaling, February 1983,* (Groningen, 1984). Het bundeltje bevat elf opstellen over onderwerpen zoals klimatologie, biologie, poolijs, archeologie en de geschiedenis van de walvisvaart. Van belang voor de lezers van dit tijdschrift zijn de bijdragen van Allen McCartney 'History of native whaling in the Arctic and Subarctic', van Richard Vaughan 'Historical survey of European whaling', van Richard Kugler 'Historical survey of foreign whaling', maar vooral van Louwrens Hacquebord 'The history of early Dutch Whaling': a study from the ecological angle'. McCartney geeft voor het noordelijk deel van Amerika en noordoost-Azië een historisch overzicht van de vroege walvisvangst door de autochtone bevolking, de geografische verspreiding daarvan en de voorwaarden voor succesvolle resultaten. Vaughan geeft een overzicht van de Europese walvisindustrie, Kugler van die van de walvisvaart in de Amerikaanse wateren in de 19e eeuw zoals door de Amerikanen beoefend. In Hacquebord's bijdrage wordt de invloed van klimaat en oceanografie op de Nederlandse activiteiten in de 17e eeuw op Spitsbergen behandeld. Het boekje is goed verzorgd en bevat naast duidelijke kaarten enkele aantrekkelijke illustraties. Het is te hopen, dat de activiteiten die sinds het begin van de 70er jaren door het Arctisch Centrum zijn ontplooid, zullen worden voortgezet. Groningen heeft hierdoor een belangrijke plaats kunnen innemen in de internationale wereld van arctische wetenschappen in de breedste zin.
W.F.J. Mörzer Bruyns

Auch kleine Igeln haben Stacheln. Deutsche U-Boote im Schwarzem Meer (Herford, 1984) door G. Enders is het resultaat van de op een reünie van de voormalige U-18 bemanning naar voren gebrachte wens het optreden van deze Duitse onderzeeboot in de Zwarte Zee tijdens de Tweede Wereldoorlog vast te leggen. Vanuit zijn persoonlijke ervaring verhaalt Enders hoe in 1942 zes U-boten van het Type IIb overgebracht werden naar de Zwarte Zee, om aldaar de zeeflank van het zuidfront van de opgerukte Duitse legers in de Sovjet-Unie te beschermen en de tegenstander de mogelijkheid tot bevoorrading over zee zoveel mogelijk te ontnemen. Vanwege de Turkse neutraliteit kon de Bosporus niet gebruikt worden voor de doorvaart van Duitse oorlogsschepen naar de Zwarte Zee. Een nogal omslachtige oplossing werd gevonden door de benodigde schepen, deels gedemonteerd, over land te vervoeren naar Ingolstadt, vanwaar de schepen verder op eigen kracht de Donau konden afvaren (hetgeen mogelijk was doordat Hongarije, Bulgarije en Roemenië aan de zijde van de As-mogendheden stonden en Joegoslavië bezet was). Het formaat van de voor de inzet op de Atlantische Oceaan te kleine U-boten Type IIb stond een dergelijke transportwijze nog juist toe.

Naast een inleiding over deze transporten en soortgelijke routes door Frankrijk en Italië, bevat het boek een gedetailleerde beschrijving van de acht operationele vaarten van de U-18. De auteur schenkt bij dit alles ruime aandacht aan het persoonlijke wel en wee van de bemanning, doch laat naar mijn mening de meest interessante details achterwege. De verhouding tussen de Duitse matrozen en hun Roemeense bondgenoten vormt hiervan een voorbeeld.
Bij het kerend oorlogsgetij slaagden de Duitsers er niet in de schepen via dezelfde route weer terug te halen; op 20 augustus 1944 werd de U-18 dan ook vrijwillig tot zinken gebracht en werd de bemanning in Turkije geïnterneerd.
Het boek is meer dat uitstekend geïllustreerd met uit reûniekringen afkomstige foto's, die nog nimmer gepubliceerd zijn.
J.R. Verbeek

Bij ministreriële beschikking van 15 juni 1949 werd het aan schepen en inrichtingen van de Koninklijke Marine, in navolging van de Britse Marine, toegestaan een embleem te voeren. Dit embleem moet qua ontwerp zijn gebaseerd op de naam of taak van het betreffende schip of de inrichting en moet daarnaast voldoen aan de eisen van de heraldiek, weshalve het ontwerp vóór de officiële vaststelling ter advies wordt voorgelegd aan de Hoge Raad van Adel. Het advies van laatstgenoemde instantie is een serieuze zaak, getuige ondermeer de gang van zaken rond de vaststelling van het embleem van Hr. Ms. mijnenjager 'Scheveningen'. De emblemen zijn aangebracht in een uniforme omlijsting, bestaande uit een tros, die aan de onderzijde bijeenkomt in een platte knoop, het geheel gedekt door een zogenaamde botenkroon en rustend op twee gekruiste ankers en worden gebruikt als scheepsembleem, herinneringsschildjes en -speld- etc.
In totaal wordt in deze eerste bundel van *Emblemen van de Koninklijke Marine* door J. Wanders (Den Haag, Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf) een 21-tal emblemen behandeld van onder meer de onderzeebootjagers van de A- en B-klasse, de Van Speyk-klasse fregatten en het vliegkampschip Karel Doorman. (De hele serie zal uiteindelijk vier à vijf delen omvatten). Naast afbeeldingen in heraldische kleuren van de betreffende emblemen bevat het boek een omschrijving, de vaststelling en oorsprong van het embleem, alsmede een korte schets van de geschiedenis van de naamgever van het schip, de inrichting, het vliegtuigsquadron etc. Daarbij is het boek rijk geïllustreerd met weinig bekende scheepsfoto's (afgebeeld met het bijbehorende foto-archiefnummer) en schilderijen van de samensteller. Helaas is geen bronvermelding van de compilatieve tekst opgenomen.
De gekozen uitvoering als losbladige uitgave in een ringband is mijns inziens minder gelukkig en is waarschijnlijk geïnspireerd door de gangbare KM-voorschriften, die naar believen aangevuld, overplakt en gewijzigd kunnen worden. De uitvoeringskeuze is des te meer te betreuren daar het bij een verkoopprijs van f 35,– per deel c.q. een serieprijs van rond f 175,– toch mogelijk geweest zou moeten zijn een gebonden uitgave op kunstdrukpapier te verwezenlijken. Het waardevolle boek van de heer Wanders heeft mijns inziens een dergelijke uitvoering zeker verdiend.
J.R. Verbeek.

Het Hollandsche-Ysselboek (Alphen aan de Rijn, 1984) is hoofdzakelijk gewijd aan de voorbije binnenscheepvaart op deze rivier, zoals die plaatsvond tussen ca 1880 en 1940. Weliswaar begint L. van Someren zijn boek met een aantal hoofdstukken over flora en fauna van de Hollandse IJssel en over enkele takken van nijverheid, doch de pagina's 60-210 van het boek behandelen onderwerpen over zeil- en motorvaart op deze oude rivier. Het grootste deel behandelt de binnenscheepvaart van een tijd, waarvan een aantal informanten door de schrijver geïnterviewd kon worden. De ordening van de informatie vindt hoofdzakelijk plaats naar domicilie van de schippers. Het boek is anekdotisch van aard en vooral sfeerbeschrijvend. Er is niet uitgegaan van een vraagstelling, teneinde de informatie van de geïnterviewden of de schipperij van de diverse dorpen, met elkaar te vergelijken. De sfeerbeschrijving heeft bijvoorbeeld betrekking op de 'jaagpadcultuur', het gebruik van bijnamen en rijmpjes, de lange werktijden, verdrinkingsgevallen en het beschrijven van plaatselijke gewoontes. De informatie is, zoals gezegd, naar plaats geordend, en per plaats weer naar familie. Deze ordening bevordert de leesbaarheid van het boek niet; de grootste waardering voor deze manier van ordenen zal ongetwijfeld gevonden worden bij de doelgroep waarop gemikt is: de huidige bewoners van de Ysseldorpen met een enigzins nostaligische inslag.
H. Dessens.

Het ligt voor de hand dat in 1985, precies tweehonderd jaar nadat de Franse ontdekkingsreiziger Jean-Francois de Galaup de *Lapérouse* met de schepen 'La Boussole' en 'L'Astrolabe' uit Brest vertrok, er in Frankrijk een aantal publikaties zou verschijnen met betrekking tot de reis van de schepen. Niet alleen was de reis van

Lapérouse naar het gebied van de Stille Oceaan er een van een importantie gelijk aan de reizen van James Cook, de spoorloze verdwijning van de expeditie veroorzaakte grote beroering en was aanleiding voor verschillende zoekacties waaraan ook niet-Fransen deelnamen. Pas in 1828 kon M.J. Dumont d'Urville met een nieuwe 'L'Astrolabe' aantonen, dat Lapérouse met zijn mannen op het eilandje Vanikoro in de Santa Cruz-archipel aan zijn einde was gekomen.
Drie recente publicaties moeten in dit verband worden genoemd. Catherine Gaziello publiceerde *L'Expedition de Lapérouse 1785-1788. Replique française aux voyages du Cook.* (Paris, Comité des travaux historique et scientifique, 1984); het verscheen als nr. 1 in de reeks Mémoires de la section d'histoire de sciences et des techniques; de auteur legt de nadruk op het wetenschappelijk onderzoek dat tijdens de tocht van Lapérouse werd verricht en op de relatie tot de reizen van Cook. Paul en Pierrette Girault de Coursac bespreken de inbreng van koning Lodewijk XVI in de expeditie; ze gaan zover de reis er een van de koning te noemen; *Le voyage de Louis XVI au tour du monde. L'Expedition La Pérouse* (Parijs, la Table Ronde, 1985). De derde publikatie is *La génereuse et tragique expédition Lapérouse* (Parijs, Quest France, 1985) van François Bellec, directeur van het Musée de la Marine in Parijs. Bellec is vooral uitgegaan van de voorwerpen, die in de loop der jaren zijn teruggevonden en die afkomstig zijn van de schepen van Lapérouse. Voor verschillende aspecten van de tocht heeft Bellec deskundigen aangetrokken, onder wie de eerder genoemde Catherine Gaziello. Zij geeft een overzicht van de wetenschappelijke aspecten van de tocht. Etienne Taillemite, deskundige op het gebied van 18e-eeuwse Franse ontdekkingsreizen, behandelt de aanleiding tot de tocht en Jean Boudriot schrijft over de schepen. Catherine Cardinal, conservator van het Musée National des Techniques, behandelt de tijdmeters van de Fransman Ferdinand Berthoud, van wie er een uurwerk voor lengtevinding aan Lapérouse was meegegeven. Het boek van Bellec is van de drie het rijkst geillustreerd. Daarbij zijn een aantal zeer fraaie kleurenafbeeldingen. Het is een goed voorbeeld van een publicatie waarin er evenwicht is tussen de beschrijving van objecten en de geschiedenis.
W.F.J. Mörzer Bruyns.

In 1984 verscheen een aantal publicaties op het gebied van de *maritieme archeologie*, waarop ik graag Uw aandacht vestig.

Als nummers 221 en 235 in de serie Flevoberichten van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders werden, in een nieuw, evocatief jasje gestoken, twee opgravingsverslagen gepubliceerd. *Drie middeleeuwse rivierschepen* (nr 221) handelt over fragmenten van vaartuigen, die tussen 1974-1980 werden aangetroffen in een zandwinningsput langs de Rijn bij Meinerswijk; de meeste aandacht, in tekst en in illustratie, krijgt het ca 6 meter lange eikehouten voorschipfragment van een vaartuig met een trapeziumvormig vlak, delen van een boomstam als kimstukken en een naar binnen vallend boeisel, dat op basis van het gebruik van ijzeren krammen voor het vasthouden van het breeuwsel gedateerd wordt in de 12e/13e eeuw; het vaartuig vertoont enige verwantschap met de bovenlander. *Vier werkschuiten uit de zeventiende eeuw* (nr 235) geeft een beeld van de constructie van geboomde vaartuigen voor het transport van modder, vuilnis en veen, onderzocht in de jaren 1971-1977; de modderschuiten, bekend uit documenten over het onderhoud van de haven van Amsterdam, lijken te zijn afgedreven en vergaan.
De Engelse uitgeverij British Archeological Reports voegde aan zijn fonds drie titels toe.
Nautical archeology: progress and public responsibility (S.B.M. Langley & R.W. Unger, eds; BAR International Series nr 220) bevat de lezingen van een in september/oktober 1983 in Vancouver gehouden congres; een aantal archeologen komt aan het woord over hun onderzoeksprojecten: onder andere Margaret Rule over de 'Mary Rose', Nancy Foster over de 'Monitor' en Robert Grenier over een 16e-eeuwse Baskische walvisvaarder op de kust van Labrador; op basis van hun betogen uit de dagelijkse praktijk van de onderwater-archeologie wordt een aantal gedachten geformuleerd over de wijze, waarop de overheid door wetgeving regulerend en stimulerend zou kunnen optreden ter bescherming van historische bronnen onder water, waarmee tot op heden in veel gevallen te slordig wordt omgegaan. P. Lipke geeft in *The royal ship of Cheops* (BAR International Series nr 225) een gedetailleerde beschrijving van berging, conservering, restauratie en wederopbouw – in vijf fasen – van een ruim 43 meter lang schip uit ca 2500 v.Chr., dat in 1954 werd aangetroffen in de nabijheid van de pyramide van Gizeh; de belangrijkste bron voor deze publicatie is een serie gesprekken, die de auteur in 1983 heeft gevoerd met Hag Ahmed Youssef Moustafa, die voor het gehele proces van berging tot herbouw van het ceremoniële vaartuig verantwoordelijk was; vele tekeningen en foto's verduidelijken het betoog. In *The Cattewater wreck* (BAR British Series nr 131) presenteert M. Redknap de resultaten van het onderzoek, tussen 1973-1978, van een scheepswrak in Plymouth Sound; het gaat om een koopvaarder van 200 à 300 ton, wellicht onder dwang opgenomen in de Engelse oorlogsvloot, bewapend met drie kamerstukken en door vooralsnog onbekende oorzaak eind 15e/ begin 16e eeuw tenondergegaan; veel aandacht krijgt het onderzoek van het geschut; het is de bedoeling te zijner tijd het onderzoek van het nog ter plaatse aanwezige deel van het wrak voort te zetten.
Maritime archeology and ethnography (S. McGrail ed.; Greenwich, National Maritime Museum) bevat de teksten van de voordrachten gehouden tijdens een seminar aan de universiteit van Bristol in 1982; in de inleiding definieert McGrail het begrip 'maritieme archeologie' en geeft dit terrein van wetenschap zijn plaats in de archeologie als geheel; met heldere diagrammen illustreert hij zijn betoog; daarna geeft een aantal deskundigen synthesen van hun onderzoekingen, die gericht zijn op ver uit elkaar liggende onderwerpen als voorchristelijke Noordeuropese huidboten (Ellmers) en hedendaagse sporen van prehistorische scheepsbouw in de bouw van kleine vaartuigen langs de Oostzeekust (Rudolph). Naar mijn mening rechtvaardigt alleen laatstgenoemde voordracht de opneming van 'ethnography' in de titel van deze bundel.
L.M. Akveld.

De trilogie van David R. MacGregor over *Merchant Sailing Ships* (Londen Conway Maritime Press) is voltooid. Het eerste deel, in 1980 verschenen, beschrijft de periode 1775-1815, het tweede (1984, 192 blz.) de jaren 1815-1850 en het derde (1984, 256 blz.) tenslotte het tijdvak 1850-1875. In deze aankondiging gaat het om het tweede en derde deel, die van wat groter formaat dan het eerste zijn.
MacGregor publiceert sedert 1952 geregeld over Britse zeilschepen in de grote en kleine handelsvaart. Zo zag twee jaar geleden een derde druk van zijn bekendste boek *'The Tea Clippers'* het licht. De auteur deelt zijn stof telkens op min of meer dezelfde wijze in. Eerst geeft hij een korte karakteristiek van handel en scheepvaart in het betreffende tijdvak, daarna volgen afzonderlijke hoofdstukken over grotere en kleinere vierkant- en langsscheeps getuigde handelsschepen en tenslotte over schepen voor passagiersvervoer. Telkens brengt hij een cesuur in het tijdvak aan, in deel 2 in 1835, in deel 3 in 1865. Indien nodig voor het betoog over de ontwikkeling in het zeilschip wijdt hij ook aandacht aan het buitenland, met name aan de Verenigde Staten en Canada. Hij volgt telkens het ontwerpen, bouwen en optuigen van de diverse scheepstypes in elk van de regio's in Groot-Brittannië waar scheepsbouw plaats vond, altijd met een oog ook voor het kleine technische detail of voor het eenvoudigste soort vaartuig. Basis hierbij vormen werfboekhoudingen, maar vooral scheepstekeningen en modellen, naast afbeeldingen; foto's kwamen steeds meer in zwang. MacGregor aarzelt niet om bij het ontbreken van originele tekeningen zelf of samen met een ander deskundige vele zeil- en lijnenplannen te vervaardigen. Het is duidelijk, dat zijn boeken voor een groot deel uit illustraties zijn opgebouwd. Alle voor de liefhebbers van het negentiende-eeuwse zeilschip bekende bouwers en schepen komen aan de orde.
Het gaat niet aan in deze aankondiging diep op de inhoud in te gaan. Volstaan moet worden met de opmerkingen dat in het tijdvak 1815-1850 de scheepsbouw en -vaart zich afspeelden in een entourage van protectie, het beginnend gebruik van ijzer, veranderingen in de scheepsmeting en nieuwe kwaliteitscategorieën in Lloyd's Register. Daarna begon de grote periode van vrijhandel, de rushes naar Australië en Californië en het gevecht van stoom tegen zeil. Bij zijn tochten langs werven en locale musea stuitte MacGregor op vele interessante zaken, zoals de tekeningen van de walvisvaarder 'Baffin', of haalde hij de imposante houten romp van de bark 'Jhelum', in 1849 te Liverpool gebouwd, uit de vergetelheid. De romp werd in 1976 in Port Stanley op de Falkland eilanden gefotografeerd. Bij de tekst zijn bron- en literatuurverwijzingen en de herkomst van de illustraties wordt telkens vermeld. Elk deel kost £ 15. Engelse boeken zijn niet meer goedkoop.
J.R. Bruijn

Zoals ook in de vorige delen van de reeks Erato-monografieën het geval is, zijn in P. Mulder's *De schepen van de K.N.S.M. 1856-1981* (Weesp, 1984) de gegevens van de schepen overzichtelijk chronologisch gerangschikt. De opsomming betreft de schepen van de K.N.S.M. en van de in haar opgegane rederijen tot aan het moment waarop de K.N.S.M. in 1981 door een fusie met de Koninklijke Nedlloyd Groep na 125 jaar van het toneel verdween. In deze publicatie zijn de volgende vlootlijsten opgenomen: Kon. Nederlandsche Stoomboot Mij. 1856-1981; Kon. West-Indische Maildienst 1882-1927; Kon. Hollandsche Lloyd N.V. 1970-1981; Scheepvaartbedrijf N.V. Kroonburgh 1970-1981 (met hierin ondergebracht Wm. H. Müller met uitzondering van de Batavierlijn); Mammoet Shipping

Company 1973-1981, en de Nederlandsche Rijnvaart Mij. 1903-1982.
Een waardevol naslagwerk voor allen, die geïnteresseerd zijn in het wel en wee van de 19e- en 20e-eeuwse Nederlandse koopvaardij.
C.P. Huurman

A. Göttlicher's *Die Schiffe der Antike. Eine Einführung in die Archäologie der Wasserfahrzeuge* (Berlijn, 1985) is inderdaad een handig overzicht van de moderne scheepsarcheologie en haar resultaten, vooral die gericht op de klassieke oudheid en wat daarvóór kwam. Het is zeer nuttig om deze nu al omvangrijke materie in een handelbaar formaat bijeen te brengen, al zal het zeker geen eenmalig werk zijn; men denke slechts aan de lijst van wrakvondsten, die het boek bevat. Zoals te verwachten is van de samenstelleer van een corpus van modellen uit de oudheid zijn de illustraties talrijk en meestal niet overbekend. Er worden terecht kritische opmerkingen gemaakt over (niet) conserveren en (niet) publiceren. Een aanmerking, die men zou kunnen maken, is, dat de auteur niet altijd kritisch genoeg is wat betreft moderne modellen en theoretische reconstructies. Maar: er is een index, iets dat bij niet-Engelse publikaties vaak beschouwd wordt als een overbodige luxe.
L.Th. Lehmann

Types of Vistula ships in the 17th and 18th centuries is een gedegen studie door P. Smolarek, directeur van het Centralne Muzeum Morskie (Scheepsvaartmuseum) in Gdańsk, over de scheepsvaart op de Weichsel in de genoemde periode. Behandeld wordt de uitbreiding van het watertransport in verband met de in belangrijkheid toenemende functie van het koninkrijk Polen als graanschuur en houtleverancier voor de rest van Europa. Op een bij het artikel gevoegd kaartje zijn het uitgebreide net van bevaarbare rivieren en de in de tweede helft van de 18e eeuw gegraven kanalen aangegeven. Gewezen wordt op de voorname funktie van de haven van Danzig en van de Nederlandse Oostzeehandel. Vervolgens wordt beschreven, op welke wijze de binnenlandse scheepvaart beheerst en geëxploiteerd werd door de Poolse adel. Tenslotte volgt een uitvoerige beschrijving van de typen schepen, die in de vlotvaart gebruikt werden. Dertien afbeeldingen en evenzoveel tekeningen verluchten deze studie.
De studie is verschenen in deel VIII (1981, verschenen in 1985) van het Yearbook of the International Association of Transport Museums. Deze publicatie is verkrijgbaar bij de Hon. Secretary IATM, c/o Deutsches Schiffahrtsmuseum, Van Ronzelen-Strasze, 2850 Bremerhaven, B.R.D.
R.E.J. Weber

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, treft U aan op pp. 157-160 van jaargang 1 (1982) van dit tijdschrift, met aanvullingen op pp. 53 en 143 van jaargang 2 (1983) en p. 60 van jaargang 4 (1985). Op de genoemde plaatsen vindt U, behalve de titels van tijdschriften en jaarboeken, ook de in de bibliografie voor deze titels gehanteerde afkortingen.

Naslagwerken

7488. BAKER III, A.D. (ed), Allied landing craft of world war II. Londen, Arms & Armour, 1985 (herdruk ed. 1944 van het U.S. Navy's Division of Naval Intelligence Manual ONI 226), (208) p., £ 11,95
7489. BRENNECKE, J., Maritime Chronik 1985. Einzelberichte zur Geschichte der Marine, Seefahrt, Ozeanographie und der sachbezogenen Technik. S&Z 1985, nr 21, 58-81
7490. EMMONS, F.E., American passenger ships. Cranbury (NJ), University of Delaware Press, 1984, 192 p., $ 38,50 *(behandelt in het kort de geschiedenis van 392 schepen uit de periode koloniale tijdperk tot heden)*
7491. GEER, M. van de, Raderboten op de Rijn, periode 1940-45. Een overzicht van de gezonken schepen. Lekko 9, 1984, 282-286
7492. GRÖNER, E., Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Begründet von E. Gröner (†) Fortgeführt von D. Jung und M. Maass. Bnd 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher. München, Bernard & Graefe, 1985, 295 p., DM 85,–
7493. HENWOOD, Ph., L'histoire maritime en Bretagne. Essai d'orientation bibliographique (1945-1983). Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne 60, 1983, 239-262
7494. KLUDAS, A., Die deutschen Tanker. SI 35, 1984, 446-449, 482-483; 36, 1985, 34-37, 72-75, 112-115, 154-157, 192-195 *(vervolg)*
7495. KONINCKX, C. (red), Bibliografie van de geschiedenis van de Belgische scheepvaart. Brussel, Kon. Academie van Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België/Wetenschappelijk Comité voor maritieme geschiedenis (Collectanea Maritima I), 258 p.
7496. MEIRAT, J., Pertes navales britanniques pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire (1793-1815). CHM 1984, nr 10, 15-27; 1985, nr 11, 27-37
7497. MIETES, A.A., De archieven van de Colleges van de Grote Visserij 1578-1857 (1859). Het archief van het College van de Kleine Visserij in Holland 1823-1857. Het archief van de gecommitteerden tot de IJslandse Kabeljauwvisserij in Zuid-Holland 1817-1857. Den Haag, Rijksarchief in Zuid-Holland, 1984 (Rijksarchieven in Zuid-Holland, Inventarisreeks nr 29), 159 p.
7498. PEMSEL, H., Biographisches Lexikon zur Seekriegsgeschichte. München, Bernard & Graefe, 1985, 343 p., DM 82,–
7499. SCHMELZKOPF, R., Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg 1888-1926. Cuxhaven, Strandgut, 1984, 107 p. *(korte geschiedenis van de rederij met chronologisch geordende schepenlijst)*
7500. SWEETMAN, J., American naval history. An illustrated chronology. The U.S. Navy and Marine Corps, 1775-present. Annapolis (Md), U.S. Naval Institute Press, 1984, 331 p.
7501. THIRSLUND, S., Samlingen af nautiske instrumenten på Handels- og Søfartsmuseet. HSK 1984, 133-161
7502. WEVER, H. (inl.), Hedendaagse Nederlandse zeeschilders. Alkmaar, De Alk, (1985), 64 p., fl. 29,–
7503. WINSER, J. de S., How many Channel ships has Denny Dumbarton built? SM 19, 1984, 12, 30-34 *(werf William Denny & Brothers Ltd., Clydebank, 1850-1939)*
7504. (BRONNEN VOOR MARITIEME GESCHIEDENIS), La historia maritima en el mundo. II, España: institutiones y archivos de interés para el estudio de la historia maritima. RHN 1984, nr 6, 103-107
7505. (CATALOGUS), Ferdinand Berthoud 1727-1807: Horloger Mécanicien du Roi et de la Marine. La Chaux-de-Fonds, Musée International d'Horlogerie, 1984, 343 p. *(met o.m. bijdragen over de ontwikkeling van de navigatiekunde en in het bijzonder van de scheepschronometer in Frankrijk)*
7506. (CATALOGUS), Marseille et les grands ports français vus par Louis Garneray (1783-1857). Marseille, Services Culturels de la Chambre de Commerce, 1984, 192 p. *(G. bereisde Frankrijks kusten tussen 1823 en 1832 en maakte, in de 'traditie' van Vernet, meer dan vijftig schilderijen-op-doek van de havens, die hij bezocht)*
7507. (––), Schepen voor Hellevoetsluis 1600-1850. Hellevoetsluis, Stichting Historie Hellevoetsluis, 1984, 31 p.
7508. (––), De visserij geflest. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1985, 14 p.
7509. (CONWAY), Conway's all the world's fighting ships 1906-1921. R. Gray, ed. Londen, Conway Maritime, 1985, 439 p., £ 35,–
7510. (ELLMERS, D.), Schiffahrt und Schiffbau. HG 102, 1984, 160-187 *(beredeneerd overzicht van de literatuur betreffende scheepsbouw en scheepvaart in een ruim genomen Hanze-gebied, verschenen in 1982-83)*

Algemene maritieme literatuur

7511. BILLON, C., Abris et cabanes de la côte. Les infraconstructions dans la société littorale traditionnelle. LCM 1984, nr 13, 44-57 *(ook: tweede gebruik van scheepsrompen)*
7512. CAPELLE, T., Containerumschlag vor 1000 Jahren. DSA 7, 1984, 207-212
7513. CARBONELL RELAT, L., La historia maritima en el mundo. El Museo Maritimo de las Reales Atarazanas de Barcelona. RHN 1984, nr 7, 111-127
7514. CHRISTMANN, H., Im Spiegel von Wogen und Wellen. Aus der Geschichte der Flaschenpost. DSI 1985, nr. 1, 16-19

7515. CORVISIER, A. (ed), Histoire du Hâvre et de l'estuaire de la Seine. Toulouse, Editions Privat, 1983, 335 p.
7516. DEKKERS, G., e.a. (red), Schipvaart en schepen in Overijssel. Zwolle, Waanders, 1984, 120 p., fl. 29,90
7517. DOUGLAS, W.A.B., Canadian maritime historiography. MM 70, 1984, 349-362
7518. DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist: de standaard van de zeemacht. Neptunus 31, 1984, 4, 25
7519. ——, Woorden uit de zeemanskist: over kielhalen en andere scheepsstraffen uit de goede oude tijd. Neptunus 31, 1984/85, 6, 3
7520. FARRANT, J.H., The rise and decline of a south coast seafaring town: Brighton 1550-1750. MM 71, 1985, 59-76
7521. FOULKE, R., Conrad's use of seamanship. LMS 36, 1984, 107-117
7522. GODDARD, D., Exeter's Maritime Museum. The museum of the evolved boat. MM 71, 1985, 201-214
7523. GUTH, R., Praeceptor navalis: F. Ruge zum 90. Geburtstag. S & Z 1985, nr. 21, 1-3
7524. HENNINGSEN, H., Legends about 'wreckers'. MM 71, 1985, 215-218 *(in West-Europa)*
7525. HILDESHEIMER, F., Raison, puissance, force et richesse. Richelieu et la mer. CHM 1985, nr 11, 1-5
7526. JACQUIN, Ph., Les moissonneurs de la mer. Le gauchage de la pailleule en Cotentin. LCM 1985, nr 15, 48-50 *(het vissen van wier langs de kust van Normandie; begin 20e eeuw)*
7527. JONG, C. de, Het mysterie van de Nederlandse robbenjager 'De Zeerob'. Een tweede 'Marie Celeste'. BW 39, 1984, 474-477 *(mei 1771 verlaten aangetroffen bij de Orkney-eilanden)*
7528. KUYPER, W., Oude Zuiderzeeverhalen / Zwervend langs het IJsselmeer. SZ 8., 1984, 10, 30-35; 9, 1985, 4, 36-41 *(vervolg)*
7529. LOOMEIJER, F., Scheepstypen: de eeuwige verwarring. WS 96, 1985, nr 34, 11 *(naamgeving van scheepstypen)*
7530. MOLLAT, M., F. CHILLAUD-TOUTEE, Le livre des 'Faiz de la Marine et Navigaiges' d'Antoine de Conflans v. 1516-1520. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 9-44 *(schepen, scheepvaart en navigatie met name langs de Franse Middellandse Zeekust)*
7531. MOONEY, M.J., Kφbenhavn is missing. Compass 1984, nr 3, 14-19 *(5-mast volschip, op de zuidelijke Atl. Oceaan vergaan rond de jaarwisseling 1928/29)*
7532. NIMWEGEN, G.J. van, De Koninklijke Vereeniging Onze Vloot. MB 95, 1984, 193-198
7533. PERSOON, G., De traditionele zeilvaart in de maritieme ontwikkeling van Indonesië. SZ 9, 1985, 4, 18-21
7534. POILROUX, H., Louis Brauquier, poète du commerce et des mers du Sud. LCM 1984, nr 14, 28-32 *(werkzaam eerste helft 20e eeuw)*
7535. RAVEN, G.J.A., Wetenschappelijk onderzoek op de Afdeling maritieme historie van de marinestaf. MB 95, 1985, 248-252
7536. SIMPER, R., Sail. The surviving tradition. Londen, Conway Maritime, 1984, 161 p., £ 10,–
7537. SLOGTEREN' F. van, Het Scheepvaarthuis, een schepping van de bijna vergeten architect J.M. van der Meij. OA 37, 1985, 114-121
7538. (FLOTTENKALENDER), Koehlers Flottenkalender 1986. Das deutsche Jahrbuch der Seefahrt. Herford, Koehler, 1985, 240 p., DM 18,80
7539. (PROCEEDINGS), Arctic whaling. Proceedings of the international symposium 'Arctic whaling', Groningen, Feb. 1983. H.K. 's Jacob, K. Snoeijing, eds. Groningen, Arctisch Centrum, 1983, 181 p.
7540. (——), Change and adaptation in maritime history. The North Atlantic fleets in the 19th century. L.R. Fischer, G.E. Panting, eds. St. John's/Newfoundland, Memorial University of Newfounland/ Maritime History Group, 1985, 198 p.
7541. (——) Etudes d'histoire maritime présentées dans le cadre des 107e et 108e congrès nationaux des Société Savantes (Brest-Grenoble, 1982-1983). Parijs, Ministère de l'Education Nationale/Comité des Travaux Historiques et Scientifiques 1984, 318 p.
7542. (——), The Greek trireme of the 5th century B.C. Discussion – 21 & 22.4.1983, National Maritime Museum, Greenwich – of a projected reconstruction. J. Coates & S. McGrail eds. Greenwich, National Maritime Museum, 1985, 140 p., £ 8,–
7543. (——), Proceedings of the second Southern Hemisphre Conference on maritime archeology. W. Jeffery & J. Ames, eds. Canberra (ACT), Department of Home Affairs & Envilonment, 1983, 452 p.
7544. (——), Transmettre la foi: XVIe - XXe siècles. Vol. 2, Pastorale de la mer et missions extérieurs. T.1. Dijon, 1984, 302 p. *(met bijdragen over de geestelijke verzorging a/b van schepen van de Franse marine en koopvaardij in de aangegeven periode)*

Maritieme Iconografie

7545. CHAPALAIN, J. -J., Wilhelm Hester 1872-1947. Le photographe du port de Tacoma. LCM 1984, nr 14, 66-75 *(Hester's foto's hebben met name de houtvaart ten zuiden van Vancouver Island tot onderwerp)*
7546. CORDINGLY, D., The art of William van de Velde the Younger. SHJ 1984, nr 34, 28-33
7547. HAAPIO, M., Seglens tidevarv. Åbo, Eita Oy, 1983, 288 p., honderden foto's, fl. 92,50 *(19e en begin 20e eeuw; bouw van Finse, Zweedse en Deense zeilschepen en het leven aan boord daarvan, vastgelegd in foto's)*
7548. HARRIES, M.& S., The war artists. Londen, M. Joseph, 1983, 310 p., £ 14,95 *(gepubliceerd in samenwerking met het Imperial War Museum en de Tate Gallery; betreft o.m. de Wilkinsons, Muirhead Bone, John Piper)*
7549. HOSTYN, N., De zee en de kunst. Bert van Neste (1913-). Neptunus 31, 1984, 4, 33-37
7550. ——, De zee en de kunst. De scheepsportrettisten. Neptunus 31, 1984/85, 5, 19-22 *(betreft de familie Weyts, Antwerpen)*
7551. ——, De zee en de kunst. De scheepsportrettisten: John-Henry Mohrmann. Neptunus 31, 1984/85, 6, 9-11
7552. JOHNSTON, P.F. (ed), The New England fisheries: a treasure greater than gold. The Russell W. Knight collection of New England fishing scenes. Salem (Mass.), The Peabody Museum of Salem, 1984, 64 p., 58 ill., $ 15,–
7553. KALTENSTEIN, U. (ed), M.F.H. de Haas - Schiffszeichnungen 1854-1858. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1984 (2e verb.ed. van de uitgave 1976), 4 p.tekst, 20 bladen met reprodukties
7554. KISH, G., Adding art to the nautical chart. Surveyor 18, 1984, 2, 26-31
7555. LOECK, G., 100 Jahre Robert Schmidt-Hamburg. Ein groszer deutscher Schiffsporträtist als Marinemaler und weltbefahrener Seemann zugleich. S&Z 1985, nr 21, 17-24 *(1885-1963)*
7556. MEYER-FRIESE, B. (inl.), Der Marinemaler Jochen Sachse. Herford, Koehler, 1985, 168 p., 100 afb., DM 58,–
7557. PEUZIAT, J., Navires de pierre. II. Barques, chaloupes et scènes de pêche. LCM 1985, nr 15, 34-47
7558. PFISTER, C., Jean Bommelaer, peintre flamand d'ex-voto marins. Neptunia 1985, nr 157, 49-52 *(geboren in Duinkerken, 1778)*
7559. QUARM, R., A collection of trial proof etchings by W.L. Wyllie, R.A. MM 71, 1985, 77-81
7560. ROSENFELD, S. (ed), A century under sail. Selected photographs by Morris Rosenfeld and Stanley Rosenfeld, legendary photographers of the America's Cup races. Reading (Mass), Addison-Wesley, 1984, 252 p., $ 44,–
7561. SCHNALL, U. (ed), Wallfischfang. 16 Tafeln zur Grönlandfahrt nach Stichen von Adolf van der Laan um 1720. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1984, 4 p. tekst, 16 reprodukties.
7562. SCHON, H., Flucht über die Ostsee 1944/45 im Bild. Ein Foto-Report uber das gröszte Rettungswerk der Seegeschichte. Stuttgart, Motorbuch, 1985, 227 p., DM 48,–
7563. STETTNER, H., Schwankende Feuerkorbe an Pfahlen. 'Vuurbakens' als kleine See-Sichtzeichen der nordeuropäischen Schiffahrt. Vergangener Jahrhunderte im Spiegel alter maritimer Graphik und Landschaftsfliesen. DSA 7, 1984, 187-206
7564. TATLEY, R., The steamboat era in the Muskokas. Erin (Ontario), The Boston Mills Press, 1984, 2dln, 304 + 304 pp., ruim 600 foto's, $ 90,– per set *(vracht-, passagiers- en pleziervaart in het waterrijke gebied ten oosten van Lake Huron, gefotografeerd in twee perioden: 1866-1905 en 1906-heden)*
7565. (STILLE OCEAAN), The pacific on the walls of France. A recent acquisition of the Australian National Gallery. Hemisphere 28, 1984, 4, 251-253 *(18e-eeuws; vervaardigd in Mâcon; met motieven ontleend aan 'Omai or a trip around the world'. Een pantomime uit 1785)*

Marine Algemeen

7566. FERNANDEZ GAYTAN, J., La bandera de la marina española. RHN 1984, nr.6, 25-43 *(vlagvoering a/b van Spaanse oorlogsschepen vanaf de 15e eeuw tot heden; met ill. in kleur)*

7567. FERRIER, J., Ces intendants qui ont uni Toulon à la marine. L'ingenieur constructeur. Recue de la Société des ingenieurs diplomes etc. 1984, nr 308, 11-15 *(rol van de 'intendants de la marine' bij de groei van Toulon tot marinebasis)*

7568. RAVEN, G.J.A., A summary of the development of Netherlands naval organization. RIHM 1984, nr 58, 155-165

7569. RODGER, N., Naval records for genealogists. Londen, Public Record Office, 1984, 172 p., £ 5,– *(met o.a. een gedetailleerde opgave van de rangen en standen bij de R.N. in gebruik (geweest)*

Marine tot 1700

7570. BRUIJN, J.R., Mercurius en Mars uiteen. De uitrusting van de oorlogsvloot in de zeventiende eeuw. In: Bestuurders en geleerden. S. Groenveld, e.a., red. (Amsterdam, 1985) 97-106

7571. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., El secreto, requisito para la empresa de Ingaterra de 1588 (II). RHN 1984, nr 7, 63-74

7572. SERRANO MANGAS, F., Navios, comercio y guerra 1610-1650. RHN 1984, nr 7, 93-107

7573. USHERWOOD, S. & E., Fresh light on the 1596 expedition to Cadiz. MM 71, 1985, 228-230

Kaapvaart en zeeroverij

7574. JENKINS, H.J.K., Admiral Laforey and the St Pierre raiders 1790-91. MM 71, 1985, 218-220 *(Frankrijk en de kaapvaart in het Caraibisch gebied)*

Marine 18e/19e eeuw

7575. BONNEL, U., Le rôle de Brest dans la guerre de l'indépendance americaine. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 149-164

7576. BOULAIRE, A., La marine royale à Brest en 1790. (Proceedings) Etudes d' histoire maritime (Parijs, 1984) 165-180

7577. CHEVREAU, J., Le combat naval des Aresquiers, côte du Languedoc, 25-26 octobre 1809. RHA 1985, nr 1, 30-36

7578. DULL, J.R., Was the Continental Navy a mistake? AN 44, 1984, 167-170 *(jaren 1770-80; evaluatie van de resultaten op het gebied van bescherming van de koopvaardij van de Amerikaanse koloniën en van ondersteuning van het koloniale leger)*

7579. DUPPLER, J., Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der deutschen Marine 1848-1890. Herford, Mittler, 1985 (Deutsches Marine Institut Bnd 7), 368 p., DM 49,80

7580. EKIRCH, A.R., Great Britain's secret convict trade to America 1783-84. AHR 89, 1984, 1285-1291

7581. GOUGH, B, Gunboat frontier. British maritime authority and the Northwest coast Indians 1846-1890. Vancouver (BC), University of British Columbia Press, 1984, 304 p., $22,– *(activiteiten van het Royal Navy Pacific Squadron)*

7582. LE ROC' H–MORGÈRE, L., Notes sur l'administration du port de Brest en 1749. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 135-145

7583. LOCKHART, P.D., The Confederate naval squadron at Charleston and the failure of naval harbor defense. AN 44, 1984, 257-174 *(Amerikaanse Marine, 1861/62)*

7584. SCHULTZE, F., Die Touloner Flotte. Logbuch 21, 1985, 23-28 *(betreft gedurende de 18e eeuw in T. gestationeerde marineschepen)*

7585. SPENCER, W.F., The Confederate Navy in Europe. University (AL), The University of Alabama Press, 1983, 280 p., $19,95 *(1861-65; Amerikaanse pogingen om schepen in Frankrijk en Engeland te verwerven ten behoeve van de C.N.)*

7586. VALLE, J.E., The Navy's battle doctrine in the war of 1812. AN 44, 1984, 171-178 *(Amerikaanse versus Engelse marine-eenheden)*

Marine 20e eeuw: algemeen

7587. BACKER DIRKS, F.C., De gouvernementsmarine in het voormalige Nederlands-Indië in haar verschillende tijdsperioden geschetst, 1861-1949. Deel 1. Weesp, De Boer Maritiem, 1985, 336 p., fl. 98,50

7588. BURGEL, R., Marine im Zwiespalt. Grundprobleme der deutschen Marine zwischen den Weltkriegen. S&Z 1985, nr 21, 48-53

7589. CAREZO MARTINEZ, R., La estrategia naval en la guerra civil española. RHN 1984, nr 6, 5-24

7590. CRANE, J., Submarine. Londen, BBC, 1984, 208 p., £ 8,75 *(betreft operaties in vredestijd en leven a/b van de Engels nucleair voortgestuwde hunter-killer-onderzeeboot 'Warspite'; pp. 107-176 bevatten beschrijving van dit type vaartuig)*

7591. FOCK, H., Vom Zarenadler zum Roten Stern. Geschichte der russischen/sowjetischen Marine. Herford, Mittler, 1985, 360 p., DM 49,80

7592. GONZALEZ ECHEGARAY, R., Las peridas sovieticas en la guerra de España. RHN 1984, nr 7, 25-42 *(jaren 1930)*

7593. MILLER, W.H., D.H. HITCHINGS, Transatlantic liners at war. The story of the Queens. Newton Abbot, David & Charles, 1985 175 p., £ 9,95 *('Queen Mary' en 'Queen Elizabeth' in WO II; 'Queen Elizabeth (II)' in de Falklandsoorlog van 1982)*

7594. NIMWEGEN, G.J. van, Slagkruisers voor onze mar(gar)ine. Een aanvullende bijdrage tot een stukje Nederlandse marinegeschiedenis. Zeewezen 74, 1985, 90-92

7595. NOUSCH, M., Les forces navales françaises et le problème turc. RHA 1985, nr 1, 62-70 *(periode 1918-1923)*

7596. OFFER, A., The working classes, British naval plans and the coming of the Great War. P&P 1985, nr 107, 204-226

7597. PLASCHKA, R.G., Matrosen, Offiziere, Rebellen. Krisenkonfrontationen zur See 1900-1918. T.1, Faktoren der Expansion. T.2, Avantgarde der Revolution. Keulen, Wissenschaftliche Bucherdienst, 1984 (Veröffentlichungen d. österreichischen Ost- und Sudosteuropa-Institutes, Bnd 12/13), 350 + 350 pp., DM 58,–/DM 98,–

7598. SCHUPITA, P., Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-18. Koblenz, Bernard & Graefe, 1983, DM 68,–

7599. THIRKELL, F., Strangers in our midst. Propeller. Vancouver Maritime Museum 2, 1984, 3, (3-5) *(17 mei 1909: bezoek aan Vancouver van Japanse kruisers 'Aso' en 'Soya', de voormalig Russische, in 1904 tot zinken gebrachte en door de Japanners gelichte 'Bayan' en Varyag')*

7600. VEENSTRA, A, Engelse destroyers voor Nederlandse marine. Maritiem Gezien 1985, nr 4, 16-21

7601. WIECK, H.-G., Historische Ursprünge der sowjetischen Marinerüstung. MR 81, 1984, 547-555 *(19e eeuw en eerste helft 20e eeuw)*

Marine 20e eeuw: eerste wereldoorlog

7602. ARMSTRONG, H.C., The removal of the North Sea mine barrage. NRJ 30, 1984, 129-139

7603. BURMESTER, H., Die Beschiessung von Papeete durch deutsche Panzerkreuzer. Ein neutraler Bericht. DSA 7, 1984, 147-152

7604. HEAD, B., H.M.S. submarine 'E31'. Log of her war service. WA 1984, nr 33, 54-61; 1985, nr 34, 134-139

7605. MACKENZIE, J., The Tanganyika naval expedition of 1915-16. MM 70, 1984, 397-410

7606. MACKENZIE, J., The naval campaigns on Lakes Victoria and Nyasa 1914-18. MM 71, 1985, 169-182

7607. RIMELL, R.L., Tondern. The first carrier strike. WA 1984, nr 33, 42-47 *(vliegtuigen van H.M.S. 'Furious' vernietigen Duitse Zeppelin-hangars bij T. in noord-Duitsland, 19.7.1918)*

Marine 20e eeuw: tweede wereldoorlog

7608. BEUKEMA, H., Delfzijl en de 'waoterkant' tijdens de mobilisatie. SZ 9, 1985, 4, 22-25 *(1940)*

7609. BÖDDEKER, G., Die Boote im Netz. Bergisch-Gladbach, Bastei-Lubbe-verlag, 1983, 465 p. *(geschiedenis Duitse onderzeebootwapen in WO II)*

7610. DECKER, J.M. de, Il y a quarante ans.... Le Tirpitz chavire avec 1500 hommes à bord. Neptunus 31, 1984, 4, 27-31

7611. ELST, J.H. van der, De laatste reis van de 'Berenice'. BW 40, 1985, 66-69 *(ss 'B' van de KNSM; 21.6.1940 in het Kanaal getorpedeerd door 'U-65')*

7612. ESSEX, J., Victory in the St. Lawrence. Canada's unknown war. Erin (Ontario), The Boston Mills Press, 1984, 176 p., $ 24,95 *(geschiedenis van 27 schepen, die tussen 1941-45 in Canadese wateren tot zinken werden gebracht)*

7613. GERDAU, K., 'Ubena'. Rettung über See. Im Kielwasser des Krieges. Herford, Koehler, 1985, 176 p., DM 29,80 *(1945: transport van de voor de Russische troepen vluchtende Duitse bevolking uit oostelijke Duitse gebieden naar het Westen)*

7614. HERDE, P., Pearl Harbor aus unbekannter revisionistischer Sicht. Neue Materialien über den nachrichtendienstlichen

Hintergrund des japanischen Angriffs vom 7. Dezember 1941. Historisches Jahrbuch 104, 1984, 1, 63-112

7615. HINSLEY, F.H., e.a., British intelligence in the Second World War. Londen, HMSO, 1984, 397 p., £ 17,95 *(twee hoofdstukken, 76 p., hebben marineoperaties tot onderwerp)*

7616. KERKHOF, J.H., L.L. von MÜNCHING, Vliegtuig versus tanker. BW 40, 1985, 174-176 *(tanker ss 'Taria' versus FW 200 'Condor', 18.2.1941, noordelijke Atl. Oceaan)*

7617. MACKESY, P., Churchill as chronicler: the Narvik episode. HT 35, 1985, 3, 14-20

7618. MELIS, E., e.a., Eresaluut boven massagraf. Junyo Maru, de vergeten scheepsramp. Z.pl., Stichting Herdenking Junyo Maru-Sumatra, (1984), 223 p., fl. 25,– *(18.9.1944: H.M.S. 'Tradewind' torpedeert ter hoogte van Benkoelen de 'J.M.', die met 6500 geallieerde krijgsgevangenen op weg is van Java naar Sumatra; ruim 5600 opvarenden komen om)*

7619. MÜNCHING, L.L. von, Russische onderzeebootsuccessen in W.O. II. Maritiem Gezien 2, 1985, nr. 2, 36-38

7620. REP, J., S.O.S. 'Paulus Potter'. De ondergang van een Hollands vrachtschip in een Poolzee-slag, zomer 1942. Den Haag, Omniboek, 1984, 216 p. *(Moermansk-konvooi PQ-17)*

7621. STEIGLEDER, H., Zur Operation 'Rösselsprung' der faschistischen Kriegsmarine im Jahre 1942. Militärgeschichte Potsdam/DDR) 24, 1985, 1, 39-47

7622. SYRETT, D., The battle of the Atlantic: 1943: the year of decision. AN 45, 1985, 1, 46-64

7623. VERLEYEN, J., De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog. Neptunus 31, 1984, 4, 3-5 *(vervolg)*

7624. WINSLOW, W.G., The ghost that died at Sunda Strait. Annapolis (Md), U.S. Naval Institute Press, 1984, 244 p. *(zware kruiser USS 'Houston', gezonken 28.2. 1942 in Straat Sunda)*

Koopvaardij: algemeen

7625. ANDREWS, K.R., Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British empire 1480-1630. Cambridge, Cambridge U.P. 1984, 394 p., £ 8,95 (pb)

7626. EVERAERT, J., Antwerpen als emigratiehaven. De overzeese landverhuizing naar Amerika (1830-1914). MMAB 26, 1980/81/82, 55-67

7627. KNICK HARLEY, C., Aspects of the economics of shipping 1850-1913. (Proceedings) Change and adaptation in maritime history (St. John's/Newfoudland, 1985) 169-186

7628. REYNAUD, F., Les Echelles du Levant et de Barbarie. Neptunia 1984, nr 156 33-48 *(maritieme handelsrelaties tussen Marseille en een aantal Middellandse Zeehavens, 17e/18e eeuw)*

7629. ROSS, R., G.J. TELKAMP (eds), Colonial cities. Essays on urbanism in a colonial context. Dordrecht, Nijhoff, 1985 (Comparative studies in overseas history. Publications of the Leiden centre for the history of European expansion Nr 5) 250 p., fl. 115,50 *(betreft o.a. Zeelandia (Formosa), Batavia en Kaapstad, met passim aandacht voor scheepvaart)*

7630. SAFFORD, J.J., The decline of the American merchant marine 1850-1914: an historiographical appraisal. (Proceedings) Change and adaptation in maritime history (St. John's/Newfoundland, 1985) 53-85

7631. WIECHERS, K.-H.,...Und fuhren weit ubers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt. Bnd 1, Inseln und Kuste. Norden, Verlag Soltan-Kurier, 1984, 398 p., DM 79,– *(met tal van raakpunten met scheepsbouw en scheepvaart in Noord-Nederland)*

Koopvaardij: rederij

7632. BERNADAC, B., Histoire de la Compagnie de Navigation Mixte et des relations France-Afrique du Nord, 1850-1969. Marseille, Editions Rayan, 1985, 272 p., FF. 150,– *(geschiedenis van de rederij, vooral actief op de Middellandse Zee, en van haar 90 schepen, met foto's van elk daarvan)*

7633. CLOWSE, C.D., Shipowning and shipbuilding in colonial South Carolina. An overview. AN 44, 1984, 221-244 *(18e eeuw)*

7634. FLIERMAN, A.H., Het centrale punt in de reederswereld: de (K)NRV 1905-1980. 75 Jaar ondernemingsorganisatie in de zeevaart. Weesp, De Boer Maritiem, 1984, 219 p., fl. 49,50

7635. HABLÈ, L.M., Van stoombootonderneming tot streekvervoerbedrijf. In: Idem, De wisselwerking tussen het vervoer en de agrarische economie in de Krimpenerwaard 1850-1890 (R.U. Leiden, doct. scriptie sociaal-econ. geschiedenis, 1984) 48-60 *(korte geschiedenis van de 'NV Reederij op de Lek')*

7636. HART, W.G. 't, P.C. van ROYEN, Het smakschip 'De Neufville van der Hoop'. Een onderzoek naar de rentabiliteit van de Nederlandse vrachtvaart in de 18e eeuw. ESHJ 48, 1985, 150-168 *(voer van 1751-1764 tussen havens in de Republiek en een aantal bestemmingen langs de Franse Atlantische kust en langs de Oostzee; analyse van de exploitatie van het schip)*

7637. HOLLETT, D., From Cumberland to Cape Horn. The history of the sailing fleet of Thomas & John Brocklebank of Whitehaven and Liverpool. Londen, Fairplay, 1985, 203 p., £ 12,– *(De rederij werd in 1770 gegrondvest door scheepsbouwer/reder Daniel B.)*

7638. JONES, S., The decline of British maritime enterprise in Australia. The example of the Australiasian United Steam Navigation Company 1887-1961. BH 7, 1985, 1, 59-74

7639. KRESSE, W., The shipping industry in Germany, 1850-1914. (Proceedings) Change and adaptation in maritime history (St. John's / Newfoundland, 1985) 149-164

7640. MORGAN, K., The organization of the convict trade to Maryland: Stevenson, Randolph and Cheston, 1768-1775. WMQ 42, 1985, 201-227

7641. NORDVIK, H.W., The shipping industries of the Scandinavian countries 1850-1914. (Proceedings) Change and adaptation in maritime history (St. John's/ Newfoundland, 1985) 119-148

7642. PALMER, S., The British shipping industry 1850-1914. (Proceedings) Change and adaptation in maritime history (St. John's / Newfoundland, 1985) 89-114

7643. SAGER, E.W., G. PANTING, Staple economies and the rise and decline of the shipping industry in Atlantic Canada 1820-1914. (Proceedings) Change and adaptation in maritime history (St. John's / Newfoundland, 1985) 3-45

Koopvaardij: tot 1800

7644. COLLINS, J.B., La flotte normande au commencement du XVIIe siècle. Le mémoire de Nicolas Langlois (1627). Annales de Normandie 34, 1984, 4, 362-380

7645. FABER, J.A., Scheepvaart op Nederland in een woelige periode, 1784-1810. In: Verstuivingen in de economische en sociale geschiedenis. Bundel opstellen aangeboden aan prof. dr. J.H. van Stuijvenberg. H.F.J.M. van den Eerenbeemt, e.a. red. (Den Haag, 1984; tevens ESHJ 47) 67-78

7646. GUIRAL, J., La Méditerranée et l'Armorique (=Bretagne) vues du Levant Valencien au XVe siècle. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 85-91 *(met aandacht voor handelscontacten)*

7647. LINDBLAD, J.Th., Structuur en mededinging in de handel van de Republiek op de Oostzee in de achttiende eeuw. In: Verstuivingen in de economische en sociale geschiedenis. Bundel opstellen aangeboden aan prof. dr. J.H. van Stuijvenberg. H.F.J.M. van den Eerenbeemt, e.a., red. (Den Haag, 1984; tevens ESHJ 47) 79-90

7648. PANZAC, D., Affreteurs ottomans et capitaines français à Alexandre: la caravane maritime en Méditerranée au milieu du XVIIIe siècle. Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerraneé 34, 1982, 2, 23-38 *(gebaseerd op twee in Toulon aanwezige registers op bevrachtingscontracten van in Alexandrië geregistreerde Franse schepen, nov. 1753-mrt. 1768)*

7649. PFISTER-LANGANAY, Chr., Ports, navires et négociants à Dunkerque, 1662-1792. Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1985, 677 p., FF 200,–

7650. SNAPPER, F., Een voorlopige reconstructie van de scheepvaartstatistiek van Holland, 1741-1794. ESHJ 48, 1985, 118-129

Koopvaardij: vaart om de oost

7651. BLUSSE, L. (ed), Justus Schouten en de Japanse gijzeling. Memorabel verhael van den waeren oorspronck, voortganck ende nederganck van de wichtige differenten die tusschen de Nederlanders en de Japansche natie om den Chineeschen handel ontstaen zijn. Een verslag van Justus Schouten uit 1633. Nederlandse Historische Bronnen 4, 1985, 69-109

7652. GAASTRA, F., Constantijn Ranst en de corruptie onder het personeel van de VOC te Bengalen, 1669-1673. In: Be-

stuurders en geleerden. S. Groenveld, e. a., red. (Amsterdam, 1985) 126-136

7653. HAAN, F. de, Uit de nadagen van de Loffelijcke Compagnie. Een keuze uit de geschriften samengesteld door Rob Nieuwenhuys. Amsterdam, Querido, 1984, 267 p., fl. 34,50 *(de auteur, landsarchivaris te Batavia van 1905-1922, publiceerde vooral over de geschiedenis van de VOC in de 18e eeuw)*

7654. JONG, C. de, De reis van de retourvloot van 1648 onder Wollebrant Geleynsen de Jong en de stichting van de Kaapkolonie. TvZ 4, 1985, 7-22

7655. KLEIN, P.W., Japanse rendementen in de 18e eeuw; innovatie en inertie. In: Verstuivingen in de economische en sociale geschiedenis. Bundel opstellen aangeboden aan prof. dr J.H. van Stuijvenberg. H.F.J.M. van den Eerenbeemt, e.a., red. (Den Haag, 1984; tevens ESJH 47) 195-204

7656. PAUL, H., Nederlanders in Japan 1600-1854. De VOC op Desjima. Weesp. Fibula-Van Dishoeck, 1984, 192 p., fl. 39,50

7657. VILLIERS, J., The Portuguese presence in southeast Asia. Indian Ocean Newsletter (Perth) 5, 1984, 2, 9-12

Koopvaardij: vaart om de west

7658. GARLAND, Ch., H.S. Klein, The allotment of space for slaves aboard 18th-century British slave ships. WMQ 42, 1985, 238-248

Koopvaardij: zeilvaart 19e/20e eeuw

7659. FOLLETT, K.E., Den danske besejling af Sydamerika i det 19. århundrede. HSK 1984, 24-55 *(Deense handelsvaart op Zuid-Amerika, 19e eeuw; met samenvatting in het Engels)*

7660. LEGOY, J., Le Hâvre et le transport des coolies au milieu du XIXe siècle. Recueil de l'Association des Amis du Vieux Hâvre 1982, nr 39, 1-16 *(transport van koelies uit de Franse gebieden in China, India en Afrika naar West-Indie, Guyana en Algiers)*

Koopvaardij: stoom- en motorvaart

7661. R.V., Het motorschip 'Tanimbar' won de 'wool derby' in 1932. Zeewezen 74, 1985, 47-48

Walvisvaart

7662. BRUIJN, J.R., De Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart, 1946-1967. ESHJ 48, 1985, 233-257

7663. HACQUEBORD, L., The history of early Dutch whaling: a study from the ecological angle. (Proceedings) Arctic whaling (Groningen, 1983) 135-148

7664. ——, Smeerenburg, Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de 17e eeuw. Groningen, Arctisch Centrum 1984 (proefschrift R.U. Groningen), 312 p., 5 krtn, fl. 30,–

7665. JONG, C. de, Aanvulling op 'De schipbreuk' van het walvisschip 'Harlingen' in 1826'. IB 46, 1984, 1, 67-70 *(het oorsprinkelijke artikel in: it Beaken 45, 1983, 1, 16-34)*

7666. KUGLER , R., Historical survey of foreign whaling: North America. (Proceedings) Arctic whaling (Groningen, 1983) 149-157

7667. LOOMEIJER, F., De Noord-Groninger robbenjagers. WS 96, 1984, nr 21, 15 *(vervolg)*

7668. LUTKE MEIJER, G., De walvisvaart. Dieren, De Bataafsche Leeuw, 1985, 160 p., fl. 39,50

7669. MCCARTNEY, A.P., History of native whaling in the Arctic and Subarctic. (Proceedings) Arctic whaling (Groningen, 1983) 79-111 *(met 9 p. literatuuropgave)*

7670. RICHARDS, R., The maritime fur trade: sealers and other residents on St Paul and Amsterdam Islands. GC 6, 1984, 93-109 *(vervolg)*

7671. VAUGHAN, R., Historical survey of the European whaling industry. (Proceedings) Arctic whaling (Groningen, 1983) 121-134

Zee- & binnenvisserij

7672. BLOCH, J.-Ph., Les contrats de travail à la pêche dans le Finistère: évolution historique, us et coutumes. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 119-132

7673. BLOEME, F., De visserij in Vollenhove. Een onderzoek naar de opkomst, de bloei en de ondergang van de visserij in de periode 1800-1940. Amsterdam, Universiteit van Amsterdam / Anthropologisch-sociologisch Centrum, 1984 (doct. scriptie), 105 p. *(aanwezig: bibliotheek Rijksmuseum 'Zuiderzeemuseum'. Enkhuizen)*

7674. BRANDAL, T., Eit mellomspel i teknologiutviklinga. Fiskedampskipsflåten i Norge ca 1885-1960. SAB 1983, 107-160 *(introductie, bloeitijd en neergang van het stoomvissersschip in Noorwegen in de genoemde periode; met samenvatting in het Engels)*

7675. FREDERIKS, G., De visserij rond de grote rivieren. SZ 9, 1985, 2, 17-19; 3, 13-16

7676. KANNEGIETER, H., Ostfrieslands Heringsfischerei vom Ende des 2. Weltkrieges bis zum Liquidation (1945-1975). Veröffentl.d. Naturforschenden Gesellschaft zu Emden von 1814 (Emden) 1984, nr 4, 1-44

7677. KLIMBIE, B., Anna Udo-Van Valburg (86) zou het best willen overdoen: riviervissen in Frankrijk: 't was onze mooiste tijd. WS 96, 1984, nr 26, 47 *(jaren 1930)*

7678. KORTEKAAS, A., Een onrustige zee. De gevaren en problemen voor de Nederlandse Noordzeevisserij tijdens en vlak na de eerste wereldoorlog (1914-1920). Leiden, R.U. Leiden, 1985 (doct. scriptie), 77 p. *(aanwezig: bibliotheek Visserijmuseum, Vlaardingen)*

7679. NEYTS, D., e.a., De Zeebrugse visserij. Brugge, Uitgeverij Marc Van de Wiele, (1984), 160 p., Bfr 1195,– *(periode na 1906, ingebruikneming van de schuilhaven bij Heist)*

7680. RIETH, E., Un modèle de chaloupe de terre-neuvier (1878). Neptunia 1984, nr 156, 16-27

7681. RODING, K.H., Lotgevallen van kaarpunter 'GM 24'. Tagrijn 1984, nr 3, 12-15

7682. SLEGERS-VAN DONGEN, N., Op z'n flakkees gezeit. Wissekerke, Drukkerij Markusse, z.j., 102 p., fl. 26,80 *(beschrijving van het vissersleven rond de eeuwwisseling, geschreven in het plaatselijke dialect)*

Kust- & binnenvaart

7683. ACHILLES, F.W., Seeschiffe im Binnenland. Der kombinierte Binnen-Seeverkehr in Deutschland. Bremerhaven/Hamburg, Deutsches Schiffahrtsmuseum/Ernst Kabel Verlag, 1985 (Schriften des DSM, Nr 10), 668 p., DM 150,–

7684. BENT, M., Vaporetti di Venezia. SB 59, 1985, 337-356 *(geschiedenis van de veerverbindingen in de lagune van Venetie)*

7685. BERMAN, M., Het lot van de binnenvaart in de oorlog. Nederlandse schippers moesten Hitler helpen Engeland te veroveren. Elseviers Magazine 41, 1985, nr 14 (6 april) 104-105, 107-109

7686. BÖCKING, W., Schiffe auf der Saar. Geschichte der Saarschiffahrt von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Saarbrücken, Saarbrücker Druckerei & Verslag, 1984, 143 p.

7687. BOËLL, D. -M., Les gabariers de Rance. Une communauté de marins-negociants. LCM 1984, nr 14, 17-27 *(Bretagne, 19e eeuw)*

7688. BOERMA, A., Coasters. Schepen van de kustvaart, toen en nu. Alkmaar, De Alk, 1985, 208 p., ca 350 ill., fl. 55,50

7689. DESSENS, H., Proud bargemen. Rotterdam and the Rhine. Hull, Museums & Art Galleries, 1985, 8 p. *(inleiding bij een expositie met materiaal uit de collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik)*

7690. ——, Varen voor de boeren. Regionale scheepvaart in zuidelijk Rijnland. SZ 9, 1985, 3, 17-21; 4, 6-9

7691. HILCKMANN, M., Een vaargeul voor Harderwijk, De Holland-Veluwe-Lijn. SZ 9, 1985, 1, 34-37; 2, 30-33

7692. HUIZING, D., Schipperen met een zwakke beurs. SZ 9, 1985, 2, 12-16; 3, 22-27; 4, 32-35 *(binnenvaart in de noordelijke veenkoloniën in de eerste decennia van de 20e eeuw)*

7693. LOOMEIJER, F., Krupp en de Rijn-Zeevaart. WS 96, 1985, nr 51, 9; nr 52, 11; nr 53, 11 *(eerste helft 20e eeuw)*

7694. ——, Tarieven van de groote binnenvaart. WS 96, 1985, nr 42, 9 *(tarievenlijst, in 1929 gepubliceerd door de Nationale Schippersvereniging)*

7695. ——, Vergaan op de Zuiderzee. WS 96, 1985, nr 44, 9; nr 45, 11 *(Groninger tjalk 'Zeehond', in 1886 vergaan; het wrak van het schip ligt nu bij Lelystad)*

7696. ——, Het water dun. Compact 'De Onderlinge Vriendschap' 1835-1985. Groningen, Compact 'De Onderlinge Vriendschap', 1985, 64 p. *(niet in de handel)*

7697. SVANSTRÖM, I., Från 'Ropshall' till modern betongbro. KL 1984, 54-67 *(korte geschiedenis van de veerdiensten in Zweden)*

7698. VLOET, J., Zompschippers schreven geschiedenis. WS 96, 1984, nr 30/31, 13 15

7699. (LAMPAUL) Les gabares de Lampaul. Un siècle de bornage en Iroise. LCM

1985, nr 16, 2-33 *(kustvaart langs de Bretonse kust, eerste helft 20e eeuw)*

Ontdekkings- & wetenschappelijke reizen

7700. BARRES, A., Le voyage de La Pérouse. Un explorateur scientifique et humaniste. LCM 1984, nr 14, 33-44

7701. BELLEC, F., La généreuse et tragique expédition Lapérouse. Rennes, Quest France, 1985, 267 p., FF 120,–

7702. GAZIELLO, C., L'expédition de Lapérouse 1785-1788. Replique française au voyage de Cook. Parijs, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1984, 323 p., FF 280,–

7703. GIRAULT DE COURSAC, P. & P., Le voyage de Louis XVI au tour du monde: l'expédition La Pérouse. Parijs, La Table Ronde, 1985, 249 p., FF 95,–

7704. KAYE LAMB, W. (ed.), George Vancouver. A voyage of discovery to the North Pacific Ocean and round the world 1791-1795. With an introduction and appendices. Londen, The Hakluyt Society (Second Series, vols 163-166), 1797 pp., £ 50,–

7704a. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., De eerste tocht van de 'Willem Barents' naar de Noordelijke IJszee, 1878. De dagboeken van Antonius de Bruijne en Bastiaan Gerardus Balje. Dl 1. Zutphen, De Walburg Pers, 1985 (Werken van de Linschoten-Vereeniging, nr 84), 200 p., fl. 56,–

7705. MOLLAT, M., Les explorateurs du XIIIe au XVIe siècle. Premiers regards sur les mondes nouveaux. Parijs, J.C. Lattes, 1984, 238 p., FF 120,–

7706. SPATE, O.H.K., Java le Grande: the great whodunnit. GC 6, 1984, 132-134 *(besprekingsartikel n.a.v. recente publicaties over de ontdekking van Australië door R. Hervé en W.A.R. Richardson)*

Loods-, bergings- & reddingswezen

7707. CLAMMER, R., The 'Usworth' rescue. SM 19, 1984, 12, 24-28 *(Atlantische Oceaan; 14.12.1934)*

7700. CRIGHTON, R.E., The wreck of the 'San Francisco'. AN 45, 1985, 1, 20-34 *(ondergang van het ss 'SF' op 5.1.1854 ten oosten van New York, met 750 passagiers en militairen op weg naar San Francisco; reddingsoperatie en juridische nasleep)*

7709. LOOMEIJER, F., De ondergang van de 'Zuiderzee'. WS 96, 1984, nr 22,11; nr 23,9 *(rivierklipper; ten noorden van Le Hâvre, 29.10.1909)*

7710. MILLOT, G., Les pieds lourds. Les premières utilisation du scaphandre á casque. LCM 1984, nr 13, 29-36 *(duikwerk met behulp van luchtpompen; eind 19e eeuw)*

7711. ROBICHON, J.-P., Le pilotage en Seine au début du siècle. Rouen, port de mer. LCM 1985, nr 15, 16-29

7712. ROOS, D., De ondergang van het VOC-schip 'Woestduyn'. BW 40, 1985, 118-121 *(1779; voor de kust van Walcheren)*

7713. VERKLEY, J.P.A., 'Bergers van het eerste uur'. De geschiedenis van de Nieuwe Berging Maatschappij te Maassluis, Dirkzwager Salvage Company. Maassluis, Kon. Scheepsagentuur Dirkzwager BV, (1985), 296 p., fl. 69,–

Sleepvaart

7714. HAKKERT, A.J., De Nederlandse zeesleepvaart. MB 95, 1984, 114-126

7715. PARSONS, R.M., Fortunes of a Bristol tug fleet. SB 59, 1985, 187-201 *(sleepvaartrederij van Charles Roberts, opgericht in 1884)*

7716. PILON, J., D. le MARCHAND, Les Abeilles. Le Hâvre, Comité d'Entreprise 'Les Abeilles', 1984, 240 p., £ 13,75 *(geschiedenis van de Société de Remorquage et de Sauvetage 'Les Abeilles' in Le Hâvre, 1864-heden)*

De mens op zee en in de haven

7717. ADLARD COLES, K., Mijn zeilersleven. Bussum, Hollandia, 1984, 243 p., fl. 55,–

7718. BARNETT, R.D., Richard Barnett: an Anglo-Jewish sailor at the battle of the Nile. MM 71, 1985, 185-200 *(uitgave van Abraham bar Baruch's journaal a/b van HMS 'Vanguard'. 1797-99)*

7719. BATTICK, J.F., The Searsport thirty-six: seafaring wives in a Maine community in 1880. AN 44, 1984, 148-154 *(onderzoek op basis van belastinggegevens over 36 echtgenotes van koopvaardijkapiteins, thuis en aan boord)*

7720. BOULAIRE, A., Le journal médico-historique de la campagne de la fregate du Roy 'La Felicité'. CHM 1985, nr 11, 38-40 *(Westafrikaanse kust, 1790)*

7721. BRIÈRE, J.-F., Les systèmes de rémunération des équipages des terre-neuviers français au XVIIIe siècle. CHM 1984, nr 10, 1-14

7722. BRUIJN, J.R., E.S. van EYCK van HESLINGA (eds), Aan 'Wijffje lief'. Brieven van zeekapitein Eland du Bois aan zijn vrouw (1669-1674) Nederlandse Historische Bronnen 4, 1985, 111-144

7723. BUSSON, J.-P., La vie à Brest en 1779 d'après le journal inédit du Chevalier de Viella, Garde de la Marine. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 67-81

7724. CABANTOUS, A., La verque et les fers. Les mutineries maritimes aux XVIIe et XVIIIe siècles. LCM 1984, nr 13, 37-43

7725. CHERPAK, E.M., Remembering days in old China. A Navy bride recalls on the Asiatic station in the 1920s. AN 44, 1984, 179-185 *(Wilma Sinton Miles, echtgenote van de Amerikaanse vice adm. M.E. Miles)*

7726. CRESSY, D., Puritans of the sea. The seventeenth-century voyage to New England. LMS 36, 1984, 87-94

7727. DIXON, C., Seamen's sixpences. MM 70, 1984, 433-434

7728. DUENSING, M., Die Geschichte der ältesten Fachhochschule Bremens und ihrer Bibliothek. DSI 1984, nr 2, 26-30 *(in 1799 opgericht als 'Bremische Navigationsanstalt')*

7729. FALK, F.J., Fømøkaptajner i Altona ankring år 1800. HSK 1984, 3-23 *(bewoners van het Waddeneiland Røm als kapiteins ter koopvaardij en commandeurs ter robbenvangst, Altona ca 1800; met samenvatting in het Engels)*

7730. FRANK, S.M., Cheer'ly man: chanteying in 'Omoo' and 'Moby Dick'. New England Quarterly 58, 1985, 1, 68-82

7731. FEDERICKSEN, J.C. (ed), Memoirs of captain Ephraim Shaler, a Connecticut Yankee in the war of 1812. New England Quarterly 57, 1984, 3, 52-64

7732. GAGNE, J., Les débuts de l'Enseignement Maritime à Quebec. Neptunia 1985 nr 157, 1-5 *(zeevaartonderwijs, 17e eeuw)*

7733. GIBOIN, E., Un éminent ingenieur du génie maritime: Jacques Noël Sané 1740-1831. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 213-223 *(met aandacht voor zijn werk als scheepsbouwer)*

7734. GOETHE, H., Leben und Arbeit an Bord. Die Änderung der Bestazungsstruktur der Seeschiffe im Wandel der Zeit. S&Z 1985, nr 21, 4-10

7735. GORDON, E.C., Scurvy and Anson's voyage round the world 1740-1744. An analysis of the Royal Navy's worst outbreak. AN 44, 1984, 155-166

7736. GRIFFE, P., La ballade des galets. Récit d'un voyage mémorable de la touchante 'Ha vraise' (1925-1927). Cassis, bij de auteur, 1985, 120 p., FF 50,– *(autobiografisch; zeereis van Le Hâvre naar La Réunion)*

7737. HANNA, W.F., The rescue of John Boyle O'Reilly. LMS 36, 1985, 126-132 *(Iers nationalist, in 1868 tewerkgesteld in West Australië, ontsnapt en aan boord genomen door de walvisvaarder' Gazelle uit New Bedford)*

7738. HARVEY, G.L., Memories of the 'Waterwitch'. SB 58, 1984, 872-875; 59, 1985, 34-36, 101-104 *(vervolg)*

7739. HATTENDORF, J.B., e.a., Sailors and scholars. The centennial history of the U.S. Naval War College. Newport (RI) Naval War College Press, 1984, 354 p., $ 13,–

7740. HENNINGSEN, H., Über den Ursprung des Wachsystems. DSA 7, 1984, 99-116

7741. HENWOOD, Ph., Périr en mer au XVIIIe siècle. Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne 60, 1983, 101-110 *(doodsoorzaken van zeelieden uit St Malo, 1726-ca 1800)*

7742. ––, Le Refuge Royal de la Marine au port de Brest. (Proceedings) Etudes d' histoire maritime (Parijs, 1984) 277-285 *(18e eeuw; onder meer dienend ter – gedwongen – onderbrenging van prostituees)*

7743. HILDESHEIMER, F., La protection sanitaire des cotés mediterranéennes. L' exemple de Sète. CHM 1983, nr 8, 19-24 *(18e eeuw; bescherming van loodsen tegen met name de pest a/b van aanlopende schepen)*

7744. ITERSON, P.D.J. van, Jens Sorensen alias Jan Sijbrandsz., een Deens zeeman in Amsterdamse dienst. Jaarboek Amstelodamum 76, 1984, 102-120 *(geboren 1733, begonnen als scheepsjongen, van 1772-1780 schipper van de Amsterdamse koopvaarder 'St. Demetrio')*

7745. JACKMAN, S.W. (ed), At sea and by land. The reminiscences of William Balfour Macdonald R.N. Victoria (BC), Sono Nis Press, 1984, 136 p., $ 8,95 *(herinneringen van een Canadees marineofficier in de Royal Navy; eerste helft 20e eeuw)*

7746. KNOTTER, A., De Amsterdamse scheepvaart en het Noordhollandse platteland in de 16e en 17e eeuw. Het probleem

van de arbeidsmarkt. Holland 16, 1984, 281-290

7747. KONINCKX, C., Ziekten op zee. Pathologie van de ziekten in de grote vaart in de 18e eeuw. MMAB 26, 1980/81/82, 33-54

7748. LARSEN, H., Paa Kinakysten med s/s 'Norviken' av Bergen. SAB 1983, 161-174 *(persoonlijke herinneringen van de auteur, machinist a/b van het ss 'N', aan de vaart langs de Chinese kust in de jaren 1930; met samenvatting in het Engels*

7749. LAURING' K., Kapstaden - som de kendte den. HSK 1984, 101-132 *(zeelieden aan de Kaap in de 18e eeuw naar het voorbeeld van het Deense WIC-schip 'Grevinden af Laurigen' in 1737; met samenvatting in het Engels)*

7750. LIDDLE, P.H., The sailor's war 1914-18. Poole (Dorset), Blandford Press, 1985, 224 p., £ 11,– *(oorlogsbelevenissen van opvarenden van Engelse marineschepen; 20e eeuw)*

7751. LOOMEIJER, F., De gele koorts in Santos. WS 96, 1984, nr 29, 13; nr 30,13 *(scheepstimmerman R. Bouwman a/b van de Bark 'Heveskes(I)', 1891/93)*

7752. ––, Schippers en klompen. WS 96, 1985 nr 39,9

7753. ––, Het ware verhaal van de Jacoba Janna. WS 96, 1985, nr 38, 9 *(de ijzeren dektjalk 'J.J.' en de grote veenbrand van mei 1917 in Valthermond)*

7754. ––, Een zeeman in oorlogstijd. WS 96, 1985, nr 36,9; nr 37,9 *(schipper J. Poelman van het Groninger m.s. 'Arizona'; WO II)*

7755. ––, Een zeeman van Schiermonnikoog. WS 96, 1985, nr 43,11 *(Wopke Fenenga, schipper van de NZHRM roeireddingboot No 18, overleden 1940)*

7756. MAAT, G.J.R., e.a., Scheurbuik (scorbutus, scheurbot, blauschuyt). Organorama (Oss) 21, 1984, 4, 23-25

7757. MAY, W.E., Convoy sloop 1917-1918. MM 70, 1984, 431-433 *(vervolg)*

7758. MCCORMICK, H., After 40 years: I find out how my ship was sunk in world war II and meet the extraordinary man who sank her. Sea History 1985, nr 35, 14-19 *(USS Liberty-ship 'William Gaston' 23.7.1944, 'U-861' onder Jurgen Oesten)*

7759. MCLAUGHLIN, Ph.K., Blockading the New England coast. The journal of it Henry Napier. AN 45, 1985, 1, 5-9 *(a/b van het fregat HMS 'Nymphe', mrt/aug 1814, voor de kust van Massachusetts)*

7760. MINTO, T., The search for the 'København'. The rescue of the 'Milluna'. Epping (NSW), G.K. Andrews Prod., 1984, 52 p., Aus $ 5,– *(herinneringen van een betrokkene aan operaties voor de Westaustralische kust in resp. 1929 en 1932)*

7761. MOER, A. van der, Dr Laurens Reael (1583-1637), een merkwaardig veelzijdig man. MB 95, 1984, 34-41, 86-94

7762. MOLLAT, M., Sentiments et pratiques réligieuses des gens de mer en France du XIIIe -XVIe siècle. Revue d'Histoire de l'Église de France 1984, nr 70, 305-315

7763. MUSCAT, J., An altar from the galleys of the Order of St John: the celebration of mass at sea. MM 70, 1984, 389-395

7764. NIASSAT, P.-M., L'hôpital à bord du XVIIe au XXe siècle. Neptunia 1985, nr 157, 6-13

7765. NICOLAS, C.B., 'Compagnie! Aantreden bij de notaris'. MB 95, 1984, 138-146 *(mariniers van luit. kol. Francois Palm, 1667)*

7766. OWEN, A., The whalers of Anglesey. Caernarfon, Gwynned Archives Service, 1983, 86 p., £ 2,50 *(walvisvaarders uitgerust door Lever Brothers en Unilever Ltd, 1936-1940)*

7767. PAREDES SALIDO, F., G.OLAGUE DE ROS, Aspectos medico-asistenciales en los hospitales de marina, penisulares y de ultramar, a traves del 'Boletin de medicina naval' (1933-1898). RHN 1984, nr 6, 75-88

7768. PEARCE, G.F., William Bainbridge, A journal from City of Washington to Pensacola on USS 'Hornet'; return on USS 'John Adams' and by stage coach from Savannah, Georgia, to Petersburg, Virginia. October-December 1825. AN 44, 1984, 245-256

7769. PENN, G., HMS 'Thunderer'. Londen, Kenneth Mason, 1984, 207 p., £ 12,95 *(geschiedenis van het Royal Naval Engineering College, dat in 1880 in Keyham werd opgericht)*

7770. RAVEN, G.J.A., That expensive asset. A short history of Netherlands naval personnel. RIHM 1984, nr 58, 167-185

7771. ROBERTS, D.H. (ed), Liverpool to Melbourne: a passenger's log. s.s. 'Glenogil', 1897. NRJ 30, 1984, 125-128 *(vervolg)*

7772. RUDOLPH, W., Seefahrer-Souvenirs. Steingut, Fayence und Porzellan aus drei Jahrhunderten. Z.pl., Edition Leipzig, 182, 152 p.

7773. SANZ ALVAREZ, C., Pedro Navarro, conde de Oliveto: marino, artillero y estratega. RHN 1984, nr 7, 75-92 *(overgang 15e/16e eeuw)*

7774. SCHNALL, U., Eines Hannoveraners Reise nach Amerika 1841/42. Das Tagebuch des Georg Friedrich Brandt. DSA 7, 1984, 117-146

7775. SCHÜTZE, H.G., Operation unter Wasser. Herford, Koehler, 1985, 251 p., DM 45,– *(autobiografisch; de auteur was arts a/b 'U-358', 1943, slag om de Atlantische Oceaan.)*

7776. SEBILEAU, B., Révolte à bord du corsaire 'Le Decide'. Le procès (1809). La Roche-sur-Yon, bij de auteur, 1984, 100 p., FF 130,– *(met inleiding over karakter en omvang van de Franse kaapvaart rond 1800)*

7777. SWARTE, J.L., Pieter van Woensel (1747-1808): auteur, marine-arts en geheim agent. MB 95, 1984, 182-192

7778. TAYLOR, H.N., A captain's tale. A career in sailing, steam and motor yachts. Lavenham (Suffolk), T. Dalton, 1984, 168 p., £ 6,95

7779. THOMAS, J. (ed), The sea journals of Annie and Amy Henning. Sydney, Halstead, 1984, 142 p., Aus $ 15,95 *(Annie H. ging in aug. 1853 met het s.s. 'Great Britain' naar Australië; Amy een jaar later met de 'Calcutta')*

7780. WARD, O.G., e.a., The Royal Netherlands Military Flying School 1942-1944. Den Haag, Afdeling maritieme historie van de marinestaf, 1985 (Bijdragen tot de geschiedenis van het zeewezen, 16), 279 p. *(opleiding van Nederlandse vliegers voor luchtmacht en marineluchtvaartdienst op Hawkins Field, Jackson, Miss., USA)*

7781. WOODS, G.A., Wings at sea. A Fleet Air Arm observer's war 1940-45. Londen, Conway Maritime, 1985, 272 p., £ 9,50

Schip- & Scheepsbouw: algemeen

7782. ACHILLES, F.W., Bugformen der Binninschiffe. DSA 7, 1984, 79-98

7783. ALDERS, G.P., e.a., Scheepssloperijen – scheepsbouw. In: idem, Hendrik Ido Ambacht 1332-1982. 650 Jaar waard (Hendrik Ido Ambacht, Hist. Genootschap, 1982) 130-136

7784. ANDO, E., The Gabbiano class corvettes. WA 1985, nr 34, 81-89 *(Italiaans; gebouwd 1941-1943)*

7785. BADHAM, M., The Thames barge: stumpies and stackies, boomies and mulies. SHJ 1984, nr 34, 20-24

7786. BASCH, L., The 'Isis' of Ptolemy II Philadelphus. MM 71, 1985, 129-151 *(reconstructie-poging van één van de 30 schepen, die in 1982 werden aangetroffen op een freso in een heiligdom in het vroegere Nymphaeum aan de Zwarte Zee)*

7787. BEAUDOUIN, F., Bateaux des fleuves de France. Douarnenez, Editions de l'Estran, 1985, 250 p., 300 ill., FF 420,–

7788. BEYLEN, J. van, De botter. Geschiedenis en bouwbeschrijving van een Nederlands vissersschip. Weesp, De Boer Maritiem, 1985, 356 p., 250 ill., fl. 87,50

7789. BOEHME, U., Hans von Staden: Wahrhaftige Historia. Schiffsbilder und ein Rekonstruktionsmodell eines Schiffes des 16.Jahrhunderts. Logbuch 20, 1984, 157-162; 1, 1985, 9-10

7790. BURT, R.A., The Royal Sovereign-class battleship 1912-1948. WA 1985, nr 34, 90-101

7791. CADORET, B., Ar vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique. T.3. Douarnenez, Editions de l'Estran, 1985, 465 p.

7792. COMPTON-HALL, R., Submarine warfare: monsters and midgets. Poole (Dorset), Blandford Press, 1985, 160 p., £ 9,95

7793. DIJK, A. van, L.L. von MÜNCHING, Het kruiserontwerp van de Java-klasse (1925). Maritiem Gezien 2, 1985, nr 3, 15-23

7794. DIRKZWAGER, J.M., De introductie van pantserschepen in Nederland. TvZ 4, 1985, 23-41

7795. ––, Ontstaansgeschiedenis van de gepantserde stoomkanonneerboot Nr 1. Roering 22, 1985, 1, 20-26

7796. ELLMERS, D., e.a., Hafenpläne und Jachtschiffe der Fürsten von Lowenstein-Wertheim im 18. und 19.Jahrhundert. DSA 7, 1984, 25-78

7797. EVENHUIS, J.R., Que diable va-t-il faire dans cette trière? TvZ 4, 1985, 3-6

7798. FOERSTER LAURES, F., The evolution of antique ship construction in the Mediterranean: a hypothesis. IJNA 13, 1984, 323-325

7799. FRIEDMAN, N., U.S.cruisers. An illustrated design history. Londen, Arms & Armour Press, 1985, 496 p.

7800. GÖTTLICHER, A., Die Schiffe der Antike. Eine Einführung in die Archäologie

der Wasserfahrzeuge. Berlijn, Gebr. Mann, 1985, 160 p., 95 ill., DM 31,–

7801. GREGER, R., The origins of Russian and Soviet MTBs. WA 1984, nr 33, 38-41

7802. HEINSIUS, P., Das Schiff in der Hansischen Frühzeit. Weimar, Verlag H. Böhlaus Nachfolger, 1984 (2e verb.ed.), 340 p., DM 54,–

7803. KAMPEN, H.C.A. van, Schepen die voorbijgaan. Amsterdam, Hilgersom, 1984 (fotomech.herdr.ed.-1927), 348 p.

7804. KARTING, H., Schiffe aus Wevelsfleth. Bnd 2. Die Frachtsegler der Junge-Werft. Itzehoe, Rundschau KG, 1984, 260 p., ca 180 ill.

7805. KIST, B., 'Methodice en op egualen voet'. Ontwerp en invoering van een nieuw type retourschip van 150 voet door de Verenigde Oostindische Compagnie, 1740-1750. Industriele Archeologie 5, 1984, nr 14, 8-18

7806. KOCH, G. (ed), Boote aus aller Welt. Berlijn, Staatliche Museen Preuszischer Kulturbesitz / Museum f.Völkerkunde, 1984, 328 p. *(roeivaartuigen en kleine typen zeilvaartuigen; geografisch gerangschikt, verleden en heden; uitvoerig notenapparaat en literatuuropgaven)*

7807. KUHN, H.W., Barock auf dem Weser. Die Jachtschiffe der Kurfürsten von der Pfalz auf Rhein und Neckar. In: V.Press, e.a. (eds), Barock am Oberrhein (Karlsruhe, 1985) 205-250

7808. LACROIX, E., The development of the 'A class' cruisers in the Imperial Japanese Navy. WI 21, 1984, 246-305 *(vervolg)*

7809. LEBACK, W.G., A passenger fleet from 'trooper' to liner. Surveyor 19, 1985, 1, 16-21 *(V.S.; na WO I)*

7810. LE BOT, J., Les bateaux des côtes de la Bretagne Nord aux dernièrs jours de la voile. Grenoble, J.-P. Debbane, 1984, 223 p., FF 450,–

7811. LE MASSON, H., The Normandie class battleships with quadruple turrets. WI 21, 1984, 409-419 *(Frans; gebouwd 1913-14; Engelse vertaling van een artikel, eerder verschenen in het okt. 1963-nummer van La Revue Maritime)*

7812. LENGERER, H., T. REHM-TAKAHARA, The Japanese aircraft carriers 'Junyo' and 'Hiyo'. WA 1984, nr 33, 9-19; 1985, nr 34, 105-114

7813. LENGERER, H., e.a., Die japanischen Schweren Kreuzer 'Tone' und 'Chikuma'. MR 82, 1985, 28-38 *(gebouwd 1934)*

7814. LITWIN, J., Kaschubischer Bootsbau. T.1: volkstümlicher Bootsbau im Binnenland. DSA 7, 1984, 223-242 *(betreft het kustgebied rondom Gdansk)*

7815. MACGREGOR, D.R., Merchant sailing ships. Sovereignty of sail 1775-1815. Londen, Conway Maritime, 1985 (geheel herz.ed.1980), 192 p., 220 ill., £ 15,–

7816. MAITLAND, D., Setting sails. A tribute to the Chinese junk. Photographed by N. Wheeler. Hongkong, South China Morning Post Ltd., 1981, 174 p.

7817. MCGRAIL, S., Viking boats and ships. In: Vikings in the British Isles (Harrisburg, PA, 1983) 26-31, 56

7818. NAPIER, R., The Bermuda sloop circa 1740. NRJ 30, 1984, 167-186

7819. NEYRET, J., Pirogues océaniennes. Neptunia 1985, nr 157, 45-48 *(vervolg)*

7820. PASTOR, X., A Spanish jabeque of 1795. MS 1985, nr 51, 176-182

7821. PICARD, H., De oude Twentse scheepvaart. Beknopte geschiedenis en bouw van inheemse Twentse schepen. Modelbouwer 47, 1985, 254-258

7822. PRY, P., R. ZEITLIN, Torpedo boats: secret weapons of the South. WI 21, 1984, 384-393 *(Amerikaanse Burgeroorlog)*

7823. PRYOR, J.H., The naval architecture of crusader transport ships. A reconstruction of some archetypes for round-hulled sailing ships. MM 70, 1984, 363-386 *(vervolg)*

7824. RENAULT, F., Les plattes de Villerville. Des flambarts armés au chalut. LCM 1984, nr 13, 13-28 *(vissersschepen, Normandie, 19e eeuw)*

7825. RESSMANN, Cl., Una nave sotto la pyramide. RiM 118, 1985, 4, 19-32 *(in 1954 bij de pyramide van Cheops aangetroffen vaartuig uit de tijd van genoemde farao)*

7826. REYNAUD, F., La flotte marchande Provençale à la fin du XVIIe siècle. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 93-100 *(met karakterisering van enige scheepstypen uit de regio)*

7827. RICHON, L., La navire de la cathédrale de Bayonne. Neptunia 1985, nr 157, 37-41 *(11e/12e eeuw)*

7828. RIETH, E., Quelques élements de reflexion à propos de l'étude des bateaux traditionnels et de l'archéologie navale en France. CHM 1983, nr 8, 31-39

7829. ROBERTS, O.T.P., The cots of Rosslare harbour and Wexford. MM 71, 1985, 13-34 *(kleine platbodem roei- en zeilvaartuigen van de Ierse z.o.kust)*

7830. ROSS, A., The destroyer escort 'England'. London, Conway Maritime, 1985 ('Anatomy of the ship'-serie), 96 p., 200 tek., £ 10,95 *(gebouwd in 1943 door de Bethlehem Steel Company, San Francisco; schepen van deze klasse dienden in de Amerikaanse en de Engelse marine)*

7831. ROSTU, L. du, Petite histoire des grands vaisseaux du XVIIIe siècle. Saint-Giles-Croux-de-Vie, ARHIMS, 1984, 157 p.

7832. SIMPER, R., Beach boats of Britain. Woodbridge, Boydell Press, 1984, 160 p., £ 14,95

7833. SLEESWIJK, A.W., Dirck Gerritsz. Pomp and the introduction of the leeboard in Holland. MM 70, 1984, 435-437

7834. SMOLAREK, P., Types of Vistula ships in the 17th and 18th centuries. YIATM 8, 1981 (verschenen 1985) 85-116 *(scheepvaart op de Weichsel; met veel contemporaine illustraties)*

7835. VERNON, J., The Lincoln kayak. MM 70, 1984, 415-426 *(Eskimo kajak, vroeg 19e-eeuws, Groenland)*

7836. WHITE, K.D., Ships and water transport. In: idem, Greek and Roman technology (Londen, 1984) 141-156

7837. ZEEMAN, S., De evolutie der zelfrichtende reddingboten. Reddingboot 1984, nr 136, 6835-6854

7838. (MONTE-KLASSE), Traumschiffe der 20er und 30er Jahre. Die Monte-Klasse der Hamburg-Süd. SI 36, 1985, 57-60

Schip- & Scheepsbouw: scheepsbouw

7839. AMAN, M., Les fournitures de mats d'Auvergne pour la marine (1650-1750). CHM 1984, nr 10, 43-50

7840. AMIET, M., Bateaux de l'aventure. T.1. Douarnenez, Editions de l'Estran, 1984, 220 p., 200 plans *(88 jachtontwerpen uit de periode van ca 1880-1946)*

7841. ARENDT, K., H. OELFKEN, Die Baumethoden der deutschen U-Boote 1935-1945. In: W.Fante (ed), Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. –100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen (Hamburg, 1984) 65-89 *(het origineel van deze niet eerder gepubliceerde notitie uit 1947-48 bevindt zich in het Militärarchiv in Freiburg en omvat ook 18 plans)*

7842. BARADEL, A., The paraschuxula of the Venetian galleys of the fourteenth century. MM 70, 1984, 411-414

7843. BLOHM, R., Zusammenschlusz. Bestrebungen bei den Werften 1924-1934. In: W.Fante (ed), Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V.– 100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen (Hamburg, 1984) 45-59 *(niet eerder gepubliceerde notitie van de auteur uit 1950)*

7844. BOUDRIOT, J., Constructeurs et constructions navales à Rochefort aux XVIIe et XVIIIe siècles. Neptunia 1985, nr 157, 14-25

7845. CASSON, L., Greek and Roman shipbuilding: new findings. AN 45, 1985, 1, 10-19

7846. DESMOND, Ch., Wooden shipbuilding. New York, Vestal Press, 1984, 244 p., $ 14,95 *(herdruk ed. 1919; betreft de bouw van zeegaande houten schepen in de V.S. in de jaren 1880-1920)*

7847. DIK, G.C., De 7 Provinciën. Een poging tot rekonstruktie, mede aan de hand van de nog bestaande Van de Velde tekeningen, van 's lands schip 'De Zeven Provinciën', van 80-86 st., gebouwd voor de admiraliteit van de Maze in 1665. Modelbouwer 45, 1983, 662-667; 46, 1984, 26-31, 126-131, 274-282, 412-417, 490-499, 614-624, 678-685; 47, 1985, 67-69, 180-187

7848. ELLMERS, D., Vor- und frühgeschichtlicher Boots- und Schiffbau in Europa nordlich der Alpen. In: H. Jankuhn (ed), Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Bnd. 2 (Göttingen, 1983) 471-534

7849. FANTE, W. (ed), Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. – 100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen. Hamburg, Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V., (1984), 131 p.

7850. FROST, T., From tree to sea. The building of a wooden steam drifter. Lavenham (Suffolk), T. Dalton, 1985, 179 p., £ 17,95

7851. HÜCKSTÄDT, H., A.G. 'Neptun'. Schiffswerft und Maschinenfabrik. S&Z 1985, nr 21, 40-47 *(in 1850 in Rostock opgericht als de werf 'Zeltz & Tischbein')*

7852. KIRSCH, P., Traditionelle Schiffsbautechniken in der Ägäis. Logbuch 21, 1985, 29-34

7853. MANNEVILLE, Ph., Les calfats du Hâvre au XIXe siècle. Cahiers Léopold Delisle 32, 1984, 201-210 *(bijdrage aan een in 1981 in Forges-les-Eaux gehouden symposium met als thema 'Travail, métiers et professions en Normandie')*

7854. NILSEN, T., Treskipsbygging i Bergensområdet 1776-1814. SAB 1983, 7-58 *(de scheepsbouw in en om Bergen rond 1800; met samenvatting in het Engels)*

7855. NILSON, A.H., Reinforced concrete for ships. LMS 36, 1984, 75-86 *(bouw van schepen in cement; WO I en WO II)*

7856. PICHARD, G., Marine royale et histoire de l'environnement en Provence. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 287-316 *(relatie scheepsbouw-bosbouw; 17e/begin 18e eeuw)*

7857. ROSSLOFF, J., The keel of the 'San Esteban' (1554): continued analysis. IJNA 13, 1984, 287-296 *(in de wateren bij Cuba aangetroffen scheepswrak)*

7858. SCHWARZ, Tj., Die deutschen Schiffswerften. In: W.Fante (ed), Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V – 100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen (Hamburg, 1984) 23-40 *(periode ca 1880 -1913; herdruk van gelijknamig artikel in 'Deutscher Schiffbau 1913', Berlijn, 1913)*

7859. SUYKERBUYK, W.A.A., Huiskens & Van Dijk. Machinefabriek, ketelmakerij en scheepsbouw te Dordrecht. Lekko 10, 1985, nr 90, 3-14

7860. VRIES LENTSCH, W. de, De Vries Lentsch bouwde van vletter tot groot jacht. OA 37, 1985, 106-111

7861. WESTERDAHL, Chr., Sewn boats of the North. A preliminary catalogue with introductory comments. IJNA 14, 1985, 1, 32-62 *(met uitvoerige literatuuropgave)*

7862. WHITE, D., Traditional wooden shipbuilding. MS 1984, nr 47, 20-26; nr 49, 40-48; 1985, nr 51, 170-175

7863. ––, Understanding ships' draughts. MS 1984, nr 50, 120-127 *(vervolg)*

7864. WIJN, J.J.A., Shipbuilding and strategy, an ever changing interaction. A history of the construction of men-of-war in the Netherlands through the ages. RIHM 1984, nr 58, 187-221

7865. (RSV), Opkomst en ondergang van Rijn-Schelde-Verolme (RSV). Verslag van de Enquêtecommissie Rijn-Schelde-Verolme (RVS) (van de Tweede Kamer der Staten-Generaal). Den Haag, Staatsuitgeverij, 1984, 2 dln, 510+LX pp., fl. 65,– *(werkwijze en procedures van de Enquêtecommissie, verhoren, rapporten van externe deskundigen en bijlagen zijn in 20 afzonderlijke delen uitgegeven)*

Schip- & Scheepsbouw: schip

7866. ANSEL, W., The dragger 'Florence'. LMS 36, 1985, 118-125 *(met veel gegevens over de makreel- en zwaardvis-visserij in de jaren 1910 en 1920 langs de Amerikaanse oostkust)*

7867. BALL, S., HMS 'Bulwark'. WI 21, 1984, 352-382 *(Engels; London-klasse, gebouwd in 1898/99, Devonport)*

7868. FOX, F., More on the 'Royal Katherine'. MS 1984, nr 50, 128-131 *(n.a.v. een artikel over de bouw van een model van dit Engelse linieschip uit 1664 in MS 1984, nr 47, 3-8)*

7869. GODARD, Ph., Le défi de 'France II'. Un cinq-mats géant face à la vapeur. LCM 1985, nr 16, 36-49

7070. GRAGER, K., Schiffstypenkunde. Die Galeone des Bartolomeo Crescento. S&Z 1985, nr 21, 27-36

7871. GRIFFITHS, D., Brunell's 'Great Western'. Wellingborough, P. Stephens, 1985, 160 p., £ 12,95

7872. HAAS, C. de, S.s. 'Lapland' van de Red Star Line. 75 Jaar geleden gebouwd, 50 jaar geleden gesloopt. BW, 1985, 168-169

7873. HOUGHTON, M.A., M.W. YOUNG, Careers of the troopships. Part 6: the 'Asturias'. SB 59, 1985, 202-206 *(Royal Mail liner 'A', gebouwd in 1926)*

7874. ISHERWOOD, J.H., Steamers of the past: Donaldson liner 'Letitia' of 1912. SB 58, 1984, 828-830

7875. ––, ––: the P&O Branch liners (1896-1904). SB 59, 1985, 156-159

7876. ––, Steamers of the past: P&O liner 'Arcadia' of 1888. SB 59, 1985, 18-20

7877. ––, ––: P.S.N.C. liner 'Orita' of 1903. SB 59, 1985, 89-92

7878. ––, ––: Royal Mail liner 'Deseado' of 1912. SB 59, 1985, 306-308

7879. ––, ––: Union-Castle liner 'Capetown Castle' of 1938. SB 59, 1985, 242-245

7880. JACKSON, M.N., The 'Warrior's' story. MM 70, 1984, 427-431

7881. KONINGS, Chr., 'Queen Elizabeth' at war. His Majesty's transport 1939-1946. Wellingborough, P. Stephens, 1985, 124 p., £ 12,95

7882. LAMBERT, J., The Fairmile 'D'motor torpedo boat. Londen, Conway Maritime, 1985, 120 p., 300 tek., £ 11,95 *(WO II)*

7883. LIPKE, P., The royal ship of Cheops. A retrospective account of the discovery, restoration and reconstruction. Based on interviews with Hag Ahmed Youssef Moustafa. Oxford/Greenwich, B.A.R./National Maritime Museum, 1984 (International Series 225 / Archeological Series 9), 139 p., 3 plans, £ 12,–

7884. LOOMEIJER, F., De logger uit Lemmer. WS 96, 1985, nr 50, 11 *('IJM 282', gebouwd in 1961)*

7885. ––, De schoeneraak 'Weldaad' 1911-1966. WS 96, 1985, nr 40,9; nr 41,11

7886. MILLER, W.H., The last Atlantic liners. Londen, Conway Maritime, 1985, 192 p., 160 ill., £ 11,50

7887. MÜNCHING, L.L. von, In de kijker; kanonneerboot Hr Ms 'Soemba'. Maritiem Gezien 1984, nr 2, 21-23; 1985, nr 3, 26-29; nr 4, 21-24

7888. ROBERTS, O.T.P., The sloop 'Darling' of Beaumaris, 1781-1893. Maritime Wales 7, 1983, 5-21 *(geschiedenis van het lange leven van een zeilend koopvaardijschip)*

7889. RÖSSLER, E., Erprobungs-Unterseeboot 'Wilhelm Bauer'. Ein Schiffsbiographie. DSA 7, 1984, 153-186 *(gebouwd in 1944 als 'U-2540', in sept. 1960 bij de Bundesmarine als beproevingsvaartuig in dienst gekomen)*

7890. SEXTON, R., HMS 'Buffalo'. Magill (SA), Australasian Maritime Historical Society, 1984, 182 p. *(in 1808 in Calcutta als koopvaarder gebouwd, daarna in dienst bij de Engelse marine)*

7891. WATTON, R., The cruiser 'Belfast'. Londen, Maritime Press, 1985, 120 p., 300 tek., £ 11,95

7892. WENTZEL, H.-G., Schonerbark 'Carl Max' aus Rostock (1873). Logbuch 20, 1984, 171-181

7893. WHITLEY, M.J., Graf Zeppelin. WA 1984, nr 33, 29-37 *(vervolg)*

7894. YOUNG, J., The 'Makira': last years of an island trader. GC 6, 1984, 122-131 *(1914-18; Solomons eilanden)*

Schip- & Scheepsbouw: voorstuwing

7895. RATCLIFF, C.D., Early running square sails used by the Navy on schooners and sloops. NRJ 30, 1984, 187-200

7896. (LIJZEILEN), Stunsails and reefing gear: evidence of sail development in paintings at Mystic Seaport. LMS 36, 1985 133-139

7897. (LIPS), Lips BV 50 jaar in scheepsschroeven. Schip & Werf 51, 1984, 347-349

Schip- & Scheepsbouw: bewapening

7898. ASAERT, G., Antwerpse zeevaarders en de bewapening van hun schepen in 1563-1564. MMAB 26, 1980/81/82, 1-32 *(met bijgevoegd korte biografieën van 20 Antwerpse schippers)*

7899. BROWN, D.K., Attack and defence: prior to world war I. WA 1984, nr 33, 25-28; 1985, nr 34, 115-124 *(testen van projectielen voor scheepsgeschut)*

7900. BRYCE, D., Weaponry from the 'Machault', an 18th-century French frigate. Quebec, Canadian Government Publications Centre/Parks Canada, 1984, 69 p., $ 6,10 *(gezonken juli 1760 in de Gulf of St Lawrence; betreft geborgen kanons en handvuurwapens)*

7901. CAMPBELL, N.J.M., British naval guns 1880-1945. WA 1984, nr 33, 48-53; 1985, nr 34, 102-104 *(vervolg)*

7902. GREEN, J., Further comment on the hand-guns es-'Association'. IJNA 13, 1984, 334-337 *(17e-eeuws materiaal)*

7903. HACKMANN, W., Seek & strike. Sonar and the Royal Navy 1914-1954. Londen, HMSO, 1984, 487 p. £ 15,95

7904. LENGERER, H., T. REHM-TAKAHARA The 12 cm multiple rocket launcher of the Imperial Japanese Navy. WA 1985, nr 34, 125-133

7905. MORRIS, R., More finds from Scilly Islands wrecks. 2. Balls of plaited coir fibre. IJNA 13, 1984, 329-333 *(o.m. materiaal ter bescherming van de ziel van scheepsgeschut bij niet-gebruik; 18e eeuw)*

7906. RUHGE, J.M., The cannons of Goleta. IJNA 13, 1984, 297-304 *(aangetroffen op de Californische kust; afkomstig van een vooralsnog onbekend schip van waarschijnlijk na 1800)*

7907. TUCKER, S.C., Arming the fleet: early cannon founders to the United States Navy. AN 45, 1985, 35-40 *(eind 18e, begin 19e eeuw)*

Schip- & Scheepsbouw: scheepssier

7908. LISBERG JENSEN, O., Figureheads and other ship ornaments at the Maritime Museum of Gothenburg. Göteborg, Sjöfartsmuseet och Akvariet, 1984, 80 p.

Maritieme archeologie

7909. ARROYO RUIZ-ZORRILLA, R., La talasocracia minoica. RHN 1984, nr 6, 45-55 *(betoog aan de hand van aangetroffen afbeeldingen van schepen)*

7910. BROSSARD, M., The French and Eng-

lish versions of the loss of the 'Mary Rose' in 1545. MM 70. 1984, 387

7911. DAMMAN, W., Die Mainzer Schiffsfunde von 1981-82. Logbuch 20, 1984, 151-156

7912. EINARSSON, L., Kronanprojektet: 1982-84 års undersökninger. KL 1984, 107-111

7913. ELLMERS, D., D. ZIPPEL, Der Einbaum von Mandelsloh. Berichte z. Denkmalpflege in Niedersachsen 1983, nr 3, 99-103

7914. HUNDLEY, P.F., The Griffon Cave wreck. A case study in archeological reconstruction of timber hull remains. Freemantle, Australian Institute for Maritime Archeology, 1984, 60 p.

7915. LARN, R., P. MCBRIDE, D.WHITING, The wreck of the Duch Eastindiaman 'Campen' on the Needles rocks, Isle of Wight. IJNA 14, 1985, 1, 1-31

7916. MAARLEVELD, Th. J., 1983. Derde jaar archeologie in Nederlandse wateren. Rijswijk, Ministerie van WVC, 1984, 44 p.

7917. REINDERS, H.R., Cog finds from the IJsselmeerpolders. Lelystad, R.IJ.P., 1985 (Flevobericht nr 248), 37 p.

7918. —— (red.), Drie middeleeuwse rivierschepen gevonden bij Meinerswijk (Arnhem). Opgravingsverslagen 5, 6 en 7. Lelystad, R.IJ.P., 1984 (Flevobericht nr 221), 60 p. + 2 plans, fl. 15,–

7919. ——, e.a., Vier werkschuiten uit de 17e eeuw. Het onderzoek van vier werkschuiten, gevonden op de kavels B 19, M 26, B 13, en B 51 in Flevoland. Opgravingsverslagen 8, 9, 10 en 11. Lelystad, R. IJ.P., 1984 (Flevobericht nr 235), 56 p. + map met 7 plans, fl. 15,–

7920. SCHAEFER, K., Der Schiffsfund von Altenwörth, 1810. Logbuch 21, 1985, 11-16 *(in nov. 1976 langs de Donau bij A. aangetroffen ca 15 meter lang scheepswrak, dat kort daarna verloren is gegaan)*

7921. SMITH, R.C., D.H. KEITH, D. LAKEY, The Highborn Cay wreck. Further exploration of a 16th-century Bahaman shipwreck. IJNA 14, 1985, 1, 63-72 *(met o.m. gegevens over het aangetroffen geschut)*

7922. STEPIEN, W., Archeological excavation in Puck harbour, Gdansk district, Poland. IJNA 13, 1984, 311-321 *(vier scheepswrakken uit de periode 500-1200 AD)*

7923. VILLIÉ, P., La 'Girafe', flute impériale (1809-1811). Neptunia 1985, nr 157, 30-36 *(op 1.5.1811 vergaan op de rede van Sagone, Corsica)*

7924. WITTE, E. de, e.a., The consolidation of the waterlogged wood from the Gallo-Roman boats of Pommeroeul. Studies in conservation 29, 1984, 77-83

7925. ZACHARCHUK, W., Le recouvrement du 'Machault', une frégate française du XVIIIe siècle. Ottawa, National Parks Canada, 1984, 74 p. *(vergaan juli 1760 in de Gulf of St Lawrence)*

Stuurmanskunst

7926. ARIEL, A., Navigating with Kenneth McIntyre: a professional critique. GC 6, 1984, 135-139 *(besprekingsartikel n.a.v. McIntyre's 'Secret discovery of Australia)*

7927. BELLEC, F., Le point à la mer. Histoire aventureuse d'une science exacte. Neptunia 1984, nr 156, 1-10

7928. BOER, G. de, A history of the Spurn lighthouses. Beverley/North Humberside, East Yorkshire Local History Society, 1985 (herdr. ed. 1968), 72 p., £ 1,75

7929. BROWE, J.D., Nautical science of the Ancients. Compass 1984, nr 3, 8-13 *(betreft het Middellandse Zeegebied)*

7930. CLANCY, R., Ships, ports and pilots. A history of the piloting profession. Jefferson (NC), McFarland, 1984, 223 p. $ 16,95

7931. DONOVAN, K., The marquis de Chabert and the Louisburg Observatory in the 1750s. AN 44, 1984, 186-197

7932. HENNINGSEN, H., Vogt jer for Lappesand! Om laesekort og deres beskrivelser af danske farvande. HSK 1984, 56-99 *(navigatie in de late middeleeuwen zoals te deduceren uit het 13e-eeuwse, van oorsprong Nederlandse 'Seebuch'; met samenvatting in het Engels)*

7933. MCGRAIL, S., Cross-Channel seamanship and navigation in the late first millenium B.C. Oxford Journal of Archeology 2, 1983, 299-337

7934. MICHEA, H., Instruments de navigation et techniques d'extime. Neptunia 1984, nr 156, 11-15

7935. ——, Le passage du Raz de Saint-Mathieu à la fin du moyen âge. (Proceedings) Etudes d'histoire maritime (Parijs, 1984) 255-275 *(scheepvaart en navigatie langs de Bretonse kust)*

Kartografie & oceanografie

7936. BOURGOIN, J., L'hydrographie française au XVIIIe siècle. CHM 1985, nr 11, 6-18

7937. LONGENBAUGH, D., From Anian to Alaschka. The mapping of Alaska to 1778. MC 1984, nr 29, 28-32

7938. *Vervallen*

7939. OOSTEN, F.C. van, Safety at sea RIHM 1984, nr 58, 223-237 *(met name betreffende de hydrografische activiteiten van de Nederlandse marine in Indonesië en West-Indië)*

7940. RAYNAUD-NGUYEN, I., Longitudes et méridiens dans les cartes nautiques françaises de la Méditerranée, XVIIe - XVIIIe siècles. CHM 1985, nr 11, 19-26

7941. RIVERA NOVO, B., Renovacion cientifica de la hidrografia española en el siglo XIX. RHN 1984, nr 7, 43-56

7942. RONCIÈRE, M. de la, M. MOLLAT, Les portolans. Cartes marines du XIIIe au XVIIe siècle. Parijs, Nathan, 1984, 296 p., 120 ill. (waarvan 100 in kleur), FF 435,–

7943. SCHILDER, G., The Netherland nautical cartography from 1550-1650. Revista da Universidade de Coimbra 32, 1985 97-119

7944. STOMMELL, H., Lost islands. The story of islands that have vanished from nautical charts. Londen, University of British Columbia Press, 1985, 170 p., krtn.

Havens & waterwegen

7945. BRÜCK, H., Die Verbesserung der Hinterlandverbindungen zu den Auswandererhäfen im frühen und mittleren 19. Jahrhundert. Wechselwirkungen zwischen Auswandererstromen und Verkehrseinrichtungen. DSA 7, 1984, 213-221

7946. ELLMERS, D., Der mittelalterliche Hafen von Lehe. Jb.d. Männer von Morgenstern 62, 1983, 45-72

7947. FOSSEN, A.B., Fra pelebrygge til steinkai. Trekk ved utbyggingen av Bergen havn ca 1870-1940. SAB 1983, 59-106 *(verbetering van kades, laad- en losfaciliteiten en havenbassins van Bergen in de aangegeven periode; met samenvatting in het Engels)*

7948. JACKSON, G., The history and archeology of ports. Tadworth, The Windmill Press, 1984, 176 p., £ 12,95 *(populairwetenschappelijke behandeling van de ontwikkeling van een aantal Engelse havens, 15e-begin 20e eeuw)*

7949. KLEINSCHROTH, A., H. MICHAEL, Schiffahrtskanale aus dem 17. und 18. Jahrhundert im Raum München. DSA 7, 1984, 7-24

7950. LONGBOTTOM, K., Liverpool's Gladstone Dock. SB 59, 1985, 263-279 *(in gebruik genomen op 11.7.1913; gebouwd onder druk van de vrees, dat Liverpool als Cunard-thuishaven verloren zou gaan bij de constante groei van de schepen)*

7951. MANNEVILLE, Ph., Le premier dock flottant du Hâvre, 1844-1896. Recueil de l'Association des Amis du Vieux Hâvre 1983, nr 39, 25-38

7952. MERINO, J.P., Graving docks in France and Spain before 1800. MM 71, 1985, 35-58

Zee- & binnenvaartrecht

7953. BRIAN SIMPSON, A.W., Cannibalism and the common law. The story of the tragic last voyage of the 'Migonette' and the strange legal proceedings to which it gave rise. Londen, University of Chicago Press, 1984, 353 p., £ 21,25 *(kannibalisme door schipbreukelingen en de juridische aspecten daarvan)*

7954. FROMAGEAU, J., Ph. GUTTINGER, Le droit français des prises pendant la guerre de l'Independance Americaine. CHM 1983, nr 8, 2-18

7955. JOHNSON, L.H., Blockade or trade monopoly? John A. Dix and the Union occupation of Norfolk. The Virginia Magazine 93, 1985, 1, 54-78 *(periode 1862-64)*

7956. LOOMEIJER, F., P&I-verzekering van zee- naar binnenvaart. WS 96, 1985, nr 35, 9 *(protection and indemnity; 19e eeuw)*

7957. ——, Schippers, schepen en wetten. WS 96, 1984, nr 24, 9; nr 25,13; nr 26,9; nr 27,13 *(begin 20e eeuw; kust- en binnenvaart)*

5978. RIGAUD, Ph. (ed), La galeota d'Arle. La capture d'une galère catalane en Camargue en 1469. Arles, Ediciones Mesclum, 1984, 39 p., FF 37,– *(uitgave van de Provencaalse tekst met Franse vertaling van de juridische stukken over de genoemde stranding en inbeslagneming)*

7959. ROOS, D., Grenzen van de territoriale zee en de Wielingen kwestie. NL 27, 1985, 2, 16-28 *(met uitvoerige histori-*

sche beschouwing)

7960. TAILLEMITE, E., Colbert, législateur de la marine royale. RM 1983, nr 380, 44-70

7961. WALTERS, J.J., Over de vestiging van veren aan de Hellevoetse sluis en de weg van Holland naar Zeeland. Holland 17, 1985, 1, 3-13

ZEILVAART LEXICON

DOOR J. VAN BEYLEN

Een gespecialiseerd naslagwerk over de zeilvaarttermen bestond tot op heden niet. De heer Van Beylen, internationaal deskundige op het gebied van de zeilvaart, auteur van en medewerker aan een groot aantal vooraanstaande maritieme publicaties, heeft met dit zeilvaart lexicon een belangrijke prestatie geleverd. Circa 7000 termen worden verklaard, met vertaling van de termen in Frans, Duits en Engels. Het zijn deze vertalingen die het boek zijn bijzondere waarde verlenen, daar geen enkel lexicon of woordenboek hierover uitsluitsel geeft.

De termen hebben betrekking op scheepstypen, onderdelen van de schepen, tuigage, inventaris, navigatie, zeemansschap, visserij, kartografie, aardrijkskunde, weerkunde en gebruiken in de zeilvaart.

Van iedere term wordt in ca. 70 woorden de verklaring gegeven, in vele gevallen ondersteund door een illustratie, totaal 400 illustraties. Uiteraard zijn de termen in drie vreemde talen in een totaal register opgenomen, zodat de gebruiker via het register zijn weg in het lexicon kan vinden.

Tevens is het boek voorzien van een aantal grote overzichtstekeningen van scheepstypen en tuigage, alsmede van een uitvoerig literatuuroverzicht.

Uitvoering Formaat: 24,5 x 27,5 cm
Omvang: 400 pagina's
Illustraties: circa 400

Prijs
intekenprijs *f* 149,50
(later *f* 175,–)

UITGEVERIJ DE BOER MARITIEM • WEESP

ISBN 906011.438.8 UGI 515

Werken van de Linschoten-Vereeniging

DE EERSTE TOCHT VAN DE WILLEM BARENTS NAAR DE NOORDELIJKE IJSZEE 1878

De dagboeken van Antonius de Bruijne en Bastiaan Gerardus Baljé

ingeleid en geannoteerd door
W. F. J. Mörzer Bruyns

formaat 25 x 16 cm

twee gebonden delen

prijs *f* 56,— (906011.400.0; 200 pagina's)
f 48,— (906011.407.8; 160 pagina's)
f 95,— beide delen

In de zomers van 1878-1884 maakte de poolschoener *Willem Barents* zeven reizen naar het Arctisch gebied voor het verzamelen van wetenschappelijke gegevens en het plaatsen van gedenkstenen. Arctische expedities van Britten, Noren, Zweden en Duitsers hadden in Nederland de aandacht getrokken. De vaak spectaculaire resultaten herinnerden aan de Nederlandse ontdekkingen in het Arctisch gebied in de 16de en 17de eeuw. Verschillende buitenlanders echter kenden nieuwe geografische namen toe aan plaatsen waarbij de oude Nederlandse namen werden genegeerd. In 1871 was het een buitenlander die de overblijfselen van het Behouden Huis van Willem Barentsz. op Nova Zembla terugvond. Deze gebeurtenissen leidden ertoe dat er in Nederland een beweging op gang kwam die ons land aan Arctische exploratie wilde laten deelnemen. De IJszeevaart-beweging, belichaamd door het Comité voor de IJszeevaart, vond zijn oorsprong in het in 1873 opgerichte Aardrijkskundig Genootschap. Er werd een geldinzameling gehouden die maar net genoeg opleverde om de schoener Willem Barents te bouwen en uit te rusten. De Koninklijke marine leverde officieren, bemanning, navigatiemiddelen en voorraden.
Aanvankelijk was het voornaamste doel gedenkstenen te plaatsen in het Arctisch gebied als herinnering aan Nederlandse ontdekkingen. Dit doel werd enigszins naar de achtergrond geschoven ten gunste van het verzamelen van wetenschappelijke gegevens. Hierbij hebben de hoofddirecteur van het KNMI, prof. dr. C. H. D. Buys Ballot en marineofficier M. H. Jansen een doorslaggevende rol gespeeld.
De Linschoten-Vereeniging heeft van de eerste tocht, in 1878, twee handschrift-dagboeken uitgegeven.
In deel 1 zijn opgenomen het dagboek van de commandant A. de Bruijne en een inleiding over de geschiedenis van de IJszeevaart-beweging in Nederland in de tweede helft van de 19de eeuw, waarbij ook de deelname aan het eerste internationale pooljaar 1882-1883 wordt behandeld.
Deel 2 bevat het journaal van een der matrozen, B. G. Baljé en wordt afgesloten met bijlagen, bibliografie en registers.

Deel 1 is verschenen in juni 1985.
Deel 2 verschijnt in november 1985.

Verkrijgbaar in de boekhandel of rechtstreeks bij uitgeverij De Walburg Pers, postbus 222, 7200 AE Zutphen, telefoon 05750-10522, postgiro 2069668.

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

SOUS-COMMISSION NÉERLANDAISE DE LA COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME

Gironummer: 390150 t.n.v. de penningmeester te

Secretariaat:

drs. G.J.A. Raven
Pres. Kennedylaan 19
2343 GG Oegstgeest

telefoon: kantoor 070-162853
privé 071-170166

NAJAARSVERGADERING

vrijdag 8 november 1985 te Amsterdam

09.30u aankomst in de Kweekschool voor de Zeevaart, Prins Hendrikkade 189 (ongeveer 20 minuten lopen vanaf CS; GVB-bus 22), koffie
10.00u huishoudelijke vergadering: vaststellen notulen 1 mei 1985 (vóór de vergadering ter inzage); vaststellen contributie 1986; rondvraag
10.30u opening symposium "Anderhalve eeuw zeevaartkundig onderwijs in Nederland 1800-1950" door de voorzitter, prof.dr. J.R. Bruijn. Het symposium wordt gehouden naar aanleiding van het tweede eeuwfeest van de Kweekschool voor de Zeevaart, die in 1971 is opgegaan in de Hogere Zeevaartschool Amsterdam.
eerste sessie: voorzitter dr. E.J. Fischer
10.35u drs. C.A. Davids: Het zeevaartkundig onderwijs voor de koopvaardij in Nederland tussen 1795 en 1875. De rol van het Rijk, de lagere overheid en het particulier initiatief
11.05u dr. A.H. Flierman: De reders en het zeevaartonderwijs in Nederland van omstreeks 1870 tot na de Tweede Wereldoorlog; discussie
11.35u dr. Fh.M. Bosscher: De opleiding tot marine-officier in Nederland van de Napoleontische tijd tot het eind van de Tweede Wereldoorlog; discussie
12.15u lunch in het restaurant van het Nederlands Scheepvaart Museum
tweede sessie: voorzitter H. Hazelhoff Roelfzema
14.00u dr. J.P. van de Voort: Het visserij-onderwijs in Nederland in de negentiende en vroege twintigste eeuw. Een overzicht
14.20u W.F.J. Mörzer Bruyns: Nederlandse zeevaartkundeboeken in de periode 1800-1945. Een overzicht; discussie
14.50u thee
15.20u bezoek aan de tentoonstelling "Leren navigeren. 200 jaar zeevaartkundig onderwijs in Amsterdam" in de Hogere Zeevaartschool Amsterdam, Nieuwevaart 5-9

Deelnamekosten voor leden en hun introducé(es) f 35, voor niet-leden f 45 per persoon. Hierin zijn begrepen koffie, lunch, thee en de symposiumbundel (uitgezonderd de introducé(es). De lezingen zullen worden gebundeld in een extra nummer van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, dat in januari 1986 zal worden verzonden aan de leden en de symposiumgangers, uitgezonderd de introducé(es).

Antwoordstrook
Te verzenden aan het secretariaat, Pres. Kennedylaan 19, 2343 GG Oegstgeest. Gaarne nauwkeurig en volledig invullen (denk aan uw symposiumbundel!) en zo mogelijk vóór 1 november verzenden.

Ondergetekende hoopt met ___ introducé(es) deel te nemen aan de najaarsvergadering van 8 november 1985, en heeft hiervoor ___ x f____ overgemaakt op giro 390 150 van de penningmeester te Vreeland.

naam: handtekening:

adres:

DE LEDENADMINISTRATIE OP EEN APART BUREAU

A SEPARATE BUREAU FOR MEMBERSHIPS AND SUBSCRIPTIONS

Aan de oproep van de voorzitter op de jaarvergadering van 11 mei jl. is bepaald gehoor gegeven! Er boden zich vier personen aan om de ledenadministratie op zich te nemen. Het dagelijks bestuur heeft uit de kandidaten mevrouw H. Roosegaarde Bisschop-van Oostendorp gekozen.

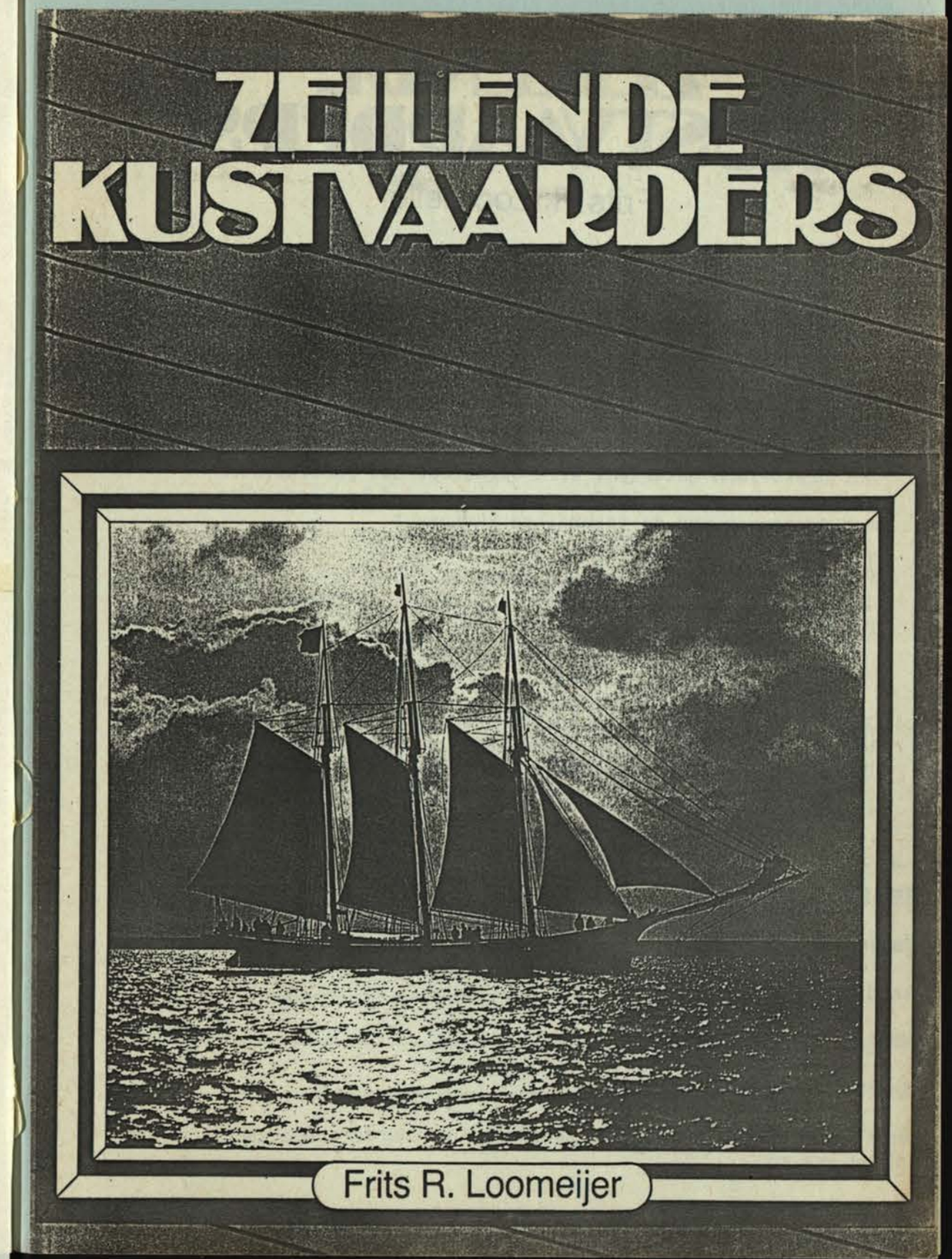
Al eerder was gebleken dat de ledenadministratie nogal wat tijd en onkosten vergt. Bij veel verenigingen is deze dan ook snel een warboel. Zelfs onder de leden van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, doorgaans toch bepaald gemotiveerd, doen zich problemen en probleempjes voor.

Het bestuur is bepaald gelukkig met de keuze van mevrouw Bisschop, omdat zij als echtgenote van de penningmeester kan beschikken over diens gegevens. Het bijhouden van de contributies is immers het minst eenvoudig te scheiden van de ledenadministratie.

Op deze plaats noemen wij gaarne ook de activiteit van Mardoc bij het invoeren van de gegevens op computer. Wij hoeven hen slechts periodiek de mutaties door te geven. Misschien wordt het in de toekomst mogelijk een computer bij de ledenadministratie te gebruiken.

U wordt verzocht uw post inzake de ledenadministratie voortaan te zenden naar Duinkerken 12, 3633 EN Vreeland. Voor telefonisch overleg: 02943-4518.

Our foreign contacts are kindly invited to send changes of address, resignations and new entries to our new bureau for memberships and subscriptions, c/o Mrs. H. Roosegaarde Bisschop-van Oostendorp, Duinkerken 12, 3633 EN Vreeland, The Netherlands.



ZEILENDE KUSTVAARDERS

Frits R. Loomeijer

Het is ruim een eeuw geleden dat het zeil in de kustvaart een symbool werd van stilstand en ouderwets zijn. In korte tijd werd een vloot van enige honderden zeilschepen vervangen door moderne "Full powered motorschepen".
De kennis over de zeilende kustvaarders verdween uit ons land toen de schoeners, tjalken, loggers en klippers naar het buitenland verkocht werden.
In deze uitgave maakt u kennis met die Nederlandse kustvaarders uit de eerste decennia van onze eeuw.
Het historisch materieel werd opgediept uit partikuliere en werfarchieven en werd tevens opgetekend in gesprekken met de mannen van de toenmalige kustvaart.

Technische gegevens:
Formaat: 14 x 17 cm, genaaid gebonden
Omvang: 128 pagina´s, met ruim 140 foto´s en tekeningen
Prijs: ƒ34,50

Indien u één of meerdere boeken bestelt, u gelieve de ingevulde bonnen in een envelop te zenden aan: Uitgeverij De Alk bv, Postbus 397, 1800 AJ Alkmaar. (tel: 072 - 113965)

BESTELKAART

Ondergetekende: _____

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

bestelt hierbij ..... ex. van de uitgave Zeilende Kustvaarders tegen de prijs van ƒ34,50

Handtekening: _____

PRODUKTIE: BUREAU MARCUS – AMSTELVEEN