

M E D E D E L I N G E N
van de
N E D E R L A N D S E V E R E N I G I N G V O O R
Z E E G E S C H I E D E N I S

No. 7

December 1963

M E D E D E L I N G E N

van de

N E D E R L A N D S E V E R E N I G I N G V O O R
Z E E G E S C H I E D E N I S

Secretariaat:

No 7

December 1963

I T T O U D S O P G A V E

Een koggeschip gevonden!

L I J D R A G E

Der Fund einer Kogge bei Bremen im Oktober 1962 d. so das dies von Siegfried Fliedner.

C O L L E C T I E S E N T E T O O N S T E L L I N G E N

Uit het Jaarverslag 1962 van het Museum voor de IJsselmeerpolders.

Een publicatie van het National Maritime Museum te Greenwich.

L I T E R A T U R

De Dokkumse Admiraliteit.

Uit de tijdschriften.

Nieuwe uitgaven.

V E R E N I G I N G S N I E U W S

Ledenlijst.

Personalia.

EEN KOGGESCHIP GEVONDEN!

Het Bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft het genoegen zijn leden hierbij een bijzondere verhandeling aan te bieden, nl. de beschrijving van het enige tot dusverre ontdekte complete koggeschip en de vergelijking van deze vondst met de afbeeldingen die uit de Middeleeuwen tot ons zijn gekomen.

Wat is niet slechts om het wetenschappelijke nieuws dat wij voor deze bijdrage Uw bijzondere aandacht vragen, maar ook voor de ernstige waarschuwing, welke zij inhoudt. Een koggeschip gevonden! Iedereen wie men dit zegt, kijkt verrast op om het even van welke scholing hij is. Hier is iets unieks gebeurd, hier is een getuige opgeroepen uit een zo ver maritiem-verleden, dat wij het vooroed onder de gezichtseinder van de tijd verzonken waanden.

Deze ware getuige, dit grote schip, dreigt, zoals de zaken nu staan, weer aan de handen van onze tijd te ontglippen. Het is aan Dr. FLIEDNER, ondanks de liefdevolle ijver die uit de hiervolgende bladzijden spreekt niet mogen gelukken de vondst intact te bergen. Een damwand, zoals wij Nederlanders er talloze overal in ons land zien toepassen, hebben de Bremensears niet rondom de vindplaats willen slaan. Daarmee was een wetenschappelijk onderzoek hiervan niet mogelijk. Het getij deed zijn slopend werk en om te reden wat te reden viel, moest men plank voor plank uit de bodem trekken. De datering van de vondst is nu veel moeilijker geworden, tal van ambachtelijke bijzonderheden moeten verloren zijn gegaan en de resten worden bedreigd met een zodanige vervorming dat een reconstructie onmogelijk wordt.

Ook voor ons Nederlanders bevat deze zaak een waarschuwing. In ons oude Zuiderzeegebied worden - in meervoud - vondsten gedaan die in belangrijkheid de kogge nabij komen. Wetenschappelijk onderzoek van de vindplaatsen is hier gelukkig mogelijk, daarvan getuigen de verslagen waarmee het hoofd van de Afdeling Oudheidkundig Bodemonderzoek van de Rijksdienst voor de IJsselmepolders, de heer G.D. VAN DER HEIDE ons gereeld verblijdt. Maar dit onderzoek, de tekeningen, de foto's het bewaren van fragmenten, laten toch de grote, allesheersende taak ongedaan: de conservering van de belangrijkste schepen in hun gehéél.

In onze tijd van het pleatje verkeert men wel eens in de waan, dat dit niet meer zo belangrijk is. Maar zij, die dit menen hebben nooit de sensatie ondergaan van het aanschouwen van het echte van het staan

oog in oog tegenover de getuige uit het verleden. Reeds is het mogelijk geweest in de Noordoostpolder te staan in het hol van een 17de eeuws zeeschip. Thans bevindt het zich weer in het grondwater doch deze en andere vondsten zijn nu eenmaal aangeroerd en moeten definitief verzorgd worden of het verval treedt in. Het jongste verslag van de heer Van der Heide, in dit nummer geciteerd, signaleert het gevaar duidelijk.

Laat men dan niet tamelijk de ogen wenden naar de een of andere instantie die deze bering eigenlijk wel zou behoren te betalen. De werkelijk belangrijke dingen in deze wereld zijn immers geschied door diegenen, die ze voor hun voeten hebben gevonden en ze zonder onzien hebben opgenomen. De geschiedenis van Bremen behoeft zich bij ons niet te herhalen.

R.E.J. Weber, voorzitter.

BLJDRAGE

Der Fund einer Kogge bei Bremen im Oktober 1962.

Von Siegfried Fliedner
Kustos des Focke-Museums, Bremen.

Die Entwicklung zum großen Fracht - und Segelschiff des Mittelalters setzte im Norden Europas verhältnismäßig spät, in den Jahrzehnten um 1200, ein.

Damals kam ein neuartiger Großschiffstyp auf, der dann für etwa zwei Jahrhunderte die nordischen Meere beherrschten, ja auch auf den längst an größere Schiffsabmessungen gewöhnten west- un südeuropäischen Schiffbau revolutionierend wirken sollte: die Kogge. Nicht zuletzt war er es auch, mit dem der Städtebund der "Hanse" im 13. und 14. Jahrhundert zu seiner Vormachtstellung in Nordeuropa aufzusteigen vermochte.

So bedeutsam sich also dieser Schiffstyp für die europäische Schiffahrtsgeschichte erwies, über seine besondere Formgebung und Bauweise, seine technische Einrichtungen geben schriftliche und bildliche Quellen doch nur bedingt Aufschluß. Vor allem sind es Darstellungen auf Siegeln, die einen Eindruck von seiner äußeren Erscheinung vermitteln. Hier hat man ganz allgemein den - an sich schon recht naheliegenden und darum gewiß richtigen - Schluß gezogen, daß ein auf Stadtsiegeln des 13. und 14. Jahrhunderts vielfach abgebildeter neuartiger Segelschiffstyp, den gerade auch die Hansestädte auf solche Weise zum Symbol ihrer neu erworbenen Seegeltung und Handelsmacht erhoben, jeweils eine Kogge darstellen soll.

Demnach wurde die umwälzende technische Neuerung des Stevenruders, die im europäischen Schiffbau das althergebrachte Seitenruder im Laufe des 13. Jahrhunderts erst allmählich zu verdrängen begann gerade auf die Koggen bemerkenswert früh und konsequent angewandt. Sie hat ihren Typ seit der Mitte des 13. Jahrhunderts entschieden mitgeprägt (frühes Beispiel: Elbinger Siegel von 1242). Damals also bildete sich die charakteristische Umrißform endgültig heraus, die zwar entsprechend den vielfältigen, landschaftlich gebundenen Sonderformen des Koggetyps stark variierte, sich aber im wesentlichen bis tief ins 15. Jahrhundert hinein stets gleichblieb: ein hochbordiger Einmaster mit großem Rahsegel, Stevenruder, geradem Kiel und ebensolchen Steven¹⁾. So stellt

¹⁾ Vgl. dagegen die älteren Siegeldarstellungen von Lübeck und La Rochelle, die durch urkundliche Zeugnisse ausdrücklich als Koggen ausgewiesen sind.

sich die Kogge etwa auf Siegeln von Elbing (Abb.1), Danzig (Abb.2) Kiel, Stralsund, Harderwijk (Abb.4), Damme (Abb.5) und Stavoren dar, von denen übrigens oft auch Varianten erschienen.

Demgegenüber bietet ein anderer nord- und westeuropäischer Schiffs-typus, der des Hulk, auf Siegeln des gleichen Zeitraums ein recht verschiedenes Bild. Hier ist das Siegel von New Shoreham aus dem Jahre 1295 von entscheidender Bedeutung: die Schiffendarstellung ist in der Umschrift (" hoc hulci signo ...") ausdrücklich als die eines Hulk bezeichnet. Ihr lassen sich eine Reihe anderer Siegel, auch Münzen, des 13. und 14. Jahrhunderts zuordnen, in deren Schiffsbildern man ohne weiteres den gleichen Schiffstypus wiederzuerkennen vermag¹⁾.

Wenn auch bei solchen Siegeldarstellungen der Stilwille des Künstlers besonders in Rechnung zu setzen ist, so scheint doch offensichtlich, daß diese Fahrzeuge wesentlich rundlicher gebaut waren als die Koggen, deren Stevenkonstruktion sie auch nicht aufwiesen vielmehr mit vorn und achtern empor- und zusammenlaufenden Planken sog. Kaffen bildeten, auf deren Horizontalabschluß unmittelbar Kastelle gesetzt werden konnten.

Zunächst waren die Hulks kleinere Seeschiffe als die Koggen gewesen, in deren "Schatten" sie dann gleichsam erst zu größeren Dimensionen "heranreiften" (Heinsius). Für den hansischen Schiffahrtsbereich ist aus der schriftlichen Überlieferung zu schließen, daß sie erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts, mit einer weiteren allgemeinen Steigerung der Schiffsdimensionen, den Koggen an Anzahl und Ladefähigkeit gleichzukommen, ja den Rang abzulaufen begannen. Dabei näherten sie sich aber auch in ihrem Bautypus stark den Koggen.

Denn nicht nur, daß in hansischen Urkunden dieser Zeit gelegentlich ein und dieselben Schiffe einmal als Hulk und ein ander Mal als Kogge bezeichnet werden konnten vielmehr spiegeln offensichtlich auch die Siegelbilder eine solche Entwicklung. In Danziger Siegeldarstellungen z.B. wird um 1400 der bisher verwandte Koggetypus von einem solch entwickelten Mischtypus eines großen Hulk abgelöst, den ein wahres Meisterwerk der Siegelschneidekunst festgehalten hat²⁾. Wohl fällt hier im ganzen noch eine stark rundliche Formgebung auf; auf der anderen Seite streckt sich aber der Schiffsrumph bei größerer Fülligkeit wesentlich

¹⁾ Abbildungen z.B. bei P. HEINSIUS, Das Schiff der hansischen Frühzeit Weimar, 1956, Taf. XII, XIII.

²⁾ Abbildungen z.B. bei E. HAGEDORN, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin, 1914, Taf. XII unten, (darüber eine interessante Variante des hier angeführten Danziger Siegels); Alther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Berlin, 1915, Taf. III d; Nachzeichnung bei P. HEINSIUS a.a.O., S.221.

mehr in die Länge. Eine Anlehnung an den Koggetypus darf man auch darin erblicken, daß vorne, wie an der besonderen Führung der Plankengänge dem Steven und der Tauwerkumwicklung (?) deutlich wird. Kaffen- und Stevenkonstruktion in eigentümlicher Weise einander durchdringen, ja, eine Stevenkonstruktion bezeichnenderweise achtern, wo das Schiff ein Heckruder führt, noch intensiver angestrebt erscheint.

Kogge und Hulk, die beiden Haupttypen hansischer Großschiffe begannen solchermaßen in ihren Größenverhältnissen miteinander zu wetteifern als sich mit dem Erscheinen süd- und westeuropäischer Karacken und Karawellen in nordischen Gewässern¹⁾ - grob geschätzt - seit etwa 1450/60 eine grundlegende Wandlung im Schiffbau vollzog²⁾.

Sie ist gekennzeichnet einmal durch den Übergang vom Klinker- zum Krawelbau. Das bedeutet, daß man die Schiffe nicht mehr in der althergebrachten Form klinkerweise, d.h. mit dachziegelartig übereinandergreifenden Planken, sondern in der Art der Karacken und Karawellen, woher der Krawelbau ja auch seinen Namen hat, d.h. mit Kante auf Kante voll aufeinanderstoßenden Planken, zu bauen begann.

Zum andern steigerten sich mit dem Eindringen des Krawelbaus aber auch die Schiffsdimensionen noch mehr, begannen die größeren Schiffe statt nur einen Last mehrere zu führen, dehnten sich die Kastelle schon zu verhältnismäßig aufwendigen Aufbauten, die sich auch organischer mit dem Schiffskörper verbanden.

Ohne Frage war der seit 1400 aufgekommene Mischtypus des Hulk dieser Entwicklung schon von sich aus stark entgegengekommen, sehr im Unterschied zur Kogge, die in hansischen Urkunden dann schon bald sehr viel weniger erwähnt wird ja nach 1460 ihm gegenüber ganz entschieden, schließlich völlig in den Hintergrund tritt³⁾.

1) Vgl. H. WINTER, Das Henseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert. Rostok 1961. Zu den Beispielen für das frühe Auftauchen solcher Schiffe in der Nord- und Ostsee, kann hier noch ein weiteres aus der bremischen Chronik von Rynesberch und Schene (hg. von LAPPENBERG Die Geschichtsquellen des Erzstiftes und der Stadt Bremen, Bremen, 1841 S. 170) hinzugefügt werden. Danach gewannen die Bremer im Jahre 1446 einen "Kraken", also eine Karacke. Ihnen erschien sie zunächst "viel zu stark"; sie war "sehr viele hoch verbordet und vermastet".

2) VOGEL a.a.O. S. 474. führt Jan REYGERSENGENS Chronik von Zeeland (Mitte des 16. Jahrhunderts) an, wonach man "um 1459, und zwar zuerst in Zierikzee nach dem Vorgang eines Brütons nāmens Julian Krawelschiffe an Stelle der bisher allein gebrauchten Hulken und Kraier zu bauen begonnen habe. VELIUS, der allerdings dreiviertal Jahrhundert später schreibende Chronist ergänzt diese Mitteilung dahin die älteren Schiffstypen seien gewesen 'altemael gewracht Crapschuys wyse (d.h. klinkerweise) met de planken op malkander. Welke maniere van werk op desen tijd ook veranderd werd, en men begon voortaan Carvielwerk te maken'

3) Vgl. hierzu auch WINTER a.a.O.

Zwar waren es, wie gesagt, jene fremdartigen Karacken und Karawellen deren in die Augen springende nautische und bauliche Vorzüge den außerordentlichen Umschwung in der Schiffbaugeschichte vor allem bewirkten, deren Vorbild man weitgehend nachzueifern und zur Grundlage für die künftige Gestaltung der Schiffe zu nehmen begann.

Auf der anderen Seite hatte sich aber der Hulk seit 1400 z.B. in der Art, wie bei ihm die unmittelbar auf den Schiffsrumpf gesetzten Kastelle, eine ihm ureigene Bauform also, fortentwickelt erscheinen, der Bauweise der Karacken und Karawellen schon von sich aus stark genähert¹⁾. Ja damit hatte er die durch diese Schiffstypen ausgelöste Umwälzung in einem noch umfassenderen Sinne vorbereitet. Denn "damit ist deutlich jene Dreiteilung in ein hochragendes Vor- und Hinterschiff und ein tiefliegendes Mittelschiff angebahnt, die das auffälligste Kennzeichen der großen Seeschiffe in der zweiten Hälfte des 15. und im 16. Jahrhundert bildet" (VOGEL).

Es ist denn auch nur charakteristisch für den Hulk, daß er selbst die sich seit etwa 1450/60 vollziehende Wende in der Entwicklung des Schiffbaus entschieden mitzumachen vermochte - anders als die Kogge, von der man hierüber, genau genommen, gar nichts weiß. Freilich, bezeichnete er schon um 1400 einen Mischtypus, so war das jetzt in einem noch viel höheren Grade der Fall. Doch erst im 16. Jahrhundert läuft seine Entwicklung eigentlich aus, wird mit dem Namen auch der Begriff des Hulk endgültig von anderen Schiffstypen verdrängt.

Hier soll nun von der Kogge die Rede sein, die, wie eingangs betont, im 13. und 14. Jahrhundert eine ganz hervorragende Rolle spielte. Über ihr Aussehen geben, wie gesagt, vor allem zeitgenössische Siegelbilder Aufschluß, die jedoch in vieler Hinsicht nicht genügen können.

Der Schiffstyp erscheint hier stets klein und in Seitenansicht auch - der Kunstgesinnung jener Zeit entsprechend - nicht eigentlich wirklichkeitstreuer wiedergegeben, vielmehr als ein ornamental empfundenes Sinnbild stark stilisierend dem Rund des Siegels eingefügt. Andere Darstellungen wie Miniaturen, Wandmalereien usw., vor allem aber Schriftliche Quellen, auch mittelalterliche Schiffsreste, oft recht anderer Art

1) Vgl. hierzu auch das Amsterdamer Siegel von 1418 HAGEDORN a.a.O. Taf. XIV) und viele andere mehr. Den gleichen Hulktypus zeigt unverändert selbst noch ein schönes Siegel von 1478 (Maximilian und Maria von Burgund); Abbildung bei WINTER a.a.O., Taf. 12.

müssen deshalb dazu dienen, eine klarere Vorstellung von der Beschaffenheit solcher Schiffe zu gewinnen. Sehr verdienstvolle Arbeit ist in dieser Hinsicht schon von der Forschung geleistet worden, vor einiger Zeit noch einmal in umfassender Weise von P. HEINSIUS mit seiner Veröffentlichung "Das Schiff der hansischen Frühzeit" (1956).

So intensiv dieses Quellenstudium betrieben wurde, das Bild mußte doch vor allem deshalb unvollständig und widerspruchsvoll bleiben, weil bisher noch kein originales Schiff gefunden wurde, das sich mit einer Kogge identifizieren ließ. Es muß deshalb als ein besonderer Glücksumstand betrachtet werden, daß kürzlich nun doch noch ein solcher Fund gemacht werden konnte.

Das Schiff kam im Oktober 1962 bei Baggerarbeiten zur Erweiterung der Weser gegenüber dem Bremer Europahafen zum Vorschein¹⁾. Zunächst waren nur die oberen Partien seines etwas zur Seite geneigten Rumpfes zu sehen (Teile der Backbordwand, der Steven, des Achterkastells). Dennoch trat die Ähnlichkeit mit den "Kogge-Siegeln" des 13. und 14. Jahrhunderts sogleich überraschend in die Erscheinung. Der in geraden schrägen Steven endende Kontur des Schiffes (vgl. Abb. 6), die Klinkerbauweise genagelter Plankengänge von auffallender Breite (bis 65 cm, vgl. Abb. 2, 3), weiterhin mächtige, durch die Bordwand stoßende Querbalken, wie sie etwa auf dem Dammer Siegel von 1309 (Abb. 5), dem Harderwijker von 1280 (Abb. 4) zu beobachten sind, ein den Rumpf überragendes Achterkastell, mit gerüstartigem Unterbau wie auf dem genannten Dammer, den Danziger Siegeln von 1299 und 1371 (Abb. 2) – das alles verdichtete sich zu einem Gesamteindruck, der an einer entsprechenden typologischen und zeitlichen Einordnung des Fundes kaum einen Zweifel ließ. Bei den späteren Untersuchungen bestätigte sich denn auch dieses Ergebnis. Ja, es ließen sich solche Übereinstimmungen selbst bis in kleinste Details verfolgen. Wie auf dem vorzüglichen Elbinger Siegel (Abb. 1)²⁾, das jedenfalls vor 1367 entstand, stellte sich der Vorsteven dar: als ein mächtiges, sich oben nur mäßig verjüngendes und glatt abgesägtes Kantholz, in das dort auch ein Loch für ein Vorstag gebohrt war. Auch das Stralsunder Siegel von

1) Die erste Nachricht von dem Fund erhielt der Verfasser vom Hafenbauamt, Herr Oberbaurat Dr. Wiegemann.

2) Der hier abgebildete, wohlerhaltene Siegelstempel (Stadtarchiv Elbing), dessen für die damalige Zeit wundervoll klare und genaue Kogendarstellung doch unvergleichlich viel aufschlußreicher ist als die bisher davon bekannt gewordene Wachsabdrücke, ist merkwürdigerweise bisher noch zu keiner wissenschaftlichen Veröffentlichung herangezogen worden, die die Geschichte des Schiffbaus und der Schiffahrt im Mittelalter zum Gegenstand hat.

1329 bot sich hier zum Vergleich an. Ja, auf beiden Siegeln erschien insofern eine gleichartige Konstruktion angedeutet, als auch der Vorsteven des Originalschiffes durch vorne deutlich vertretende Bolzen mit einem besonderen inneren Steventeil verbunden war und die Bordwände in die "Naht" diesen Baugefüges stießen.

Doch nicht nur am Bug, auch am Heck des Schiffsfundes waren erstaunliche Entsprechungen zu beobachten (Abb. 1, 6). Der achtere Steven trat ganz im Gegensatz zu dem vorderen, nur sehr wenig nach außen vor; daran befanden sich Ruderösen für ein (nicht mehr vorhandenes) Stevenruder, die mit ähnlichen oblongen Seitenlaschen auf die Bordwände übergriffen, wie sie die Elbinger Darstellung sehr deutlich zeigen. Wenigstens eine davon hatte sich noch erhalten.

Der Gesamtkontur des Rumpfes, wie er vorläufig rekonstruiert werden konnte¹⁾, erinnerte mit seinen stark nach außen fallenden Steven, dem flachen Kiel, dem "Sprung" in der oberen Umrißlinie stark an Koggedarstellungen wie das Elbinger (Abb. 1), mit seiner bei aller Fülle wesentlich gestreckteren Formgebung jedoch auch noch an andere, nicht zuletzt die erwähnte Stralsunder.

Grundsätzlich unterschieden sich allerdings die Siegelschiffsbilder des 13. und 14. Jahrhunderts auch wieder – bei aller überraschenden Ähnlichkeit – von dem Schiffsfund insofern nicht unerheblich, als sie jeweils einen künstlerischen Willen zu strenger Stilisierung, zu ornamentaler Zusammenfassung und Umdeutung aller Formen bekundeten. So erscheinen die Koggen hier gelegentlich zu fast "nußschalenhafter" Gedrungenheit zusammengepreßt (Abb. 1, 2), um sie der Rundform des Siegels möglichst einzupassen. – Ferner wurde die Zahl der jeweils die Bordwand durchziehenden Plankengänge von den Siegelstechern so niedrig gehalten (vor allem Abb. 1, 2), wie sie in keinem richtigen Verhältnis zu der Größe derartiger Schiffe gestanden haben kann. Es geschah dies, um die Bordwandgliederung jeweils, in einer dem kleinen Maßstab angemessenen Weise, markant hervorzuheben.

Der geringe Zahl entsprach auf den Siegelnbildern eine auffallende Breite der Plankengänge. Sie war als ein Charakteristikum auch bei dem Bremer Fund zu vermerken; nur erschien sie hier, da die Zahl der Plankengänge dem Wahren Umfang solch eines Schiffes entsprechend, höher war (12 an jeder Schiffsseite), im Verhältnis nicht zu groß gleichsam auf ihr richtiges Maß zurückgeführt. – Man beachte auch einmal die Menschen auf den Siegelschiffen (Abb. 1, 5). Hier folgte die Darstellung einem in der mit-

1) Vgl. hierzu S. 17; Abb. 7 (Modell).

mittelalterlichen Kunst herrschenden Gesetz, das man in der Kunsthistorie den Bedeutungsmaßstab nennt: im Verhältnis zum Schiff sind sie jedesmal viel zu groß veranschaulicht.

Demgegenüber vermittelt die schriftliche Überlieferung des Mittelalters wesentlich klarere Vorstellungen von der immerhin beachtlichen Größe solcher Schiffe. Freilich wird das Bremer Schiff mit einer Länge von 23,5 m und einer Breite von 7 m (Maximalmaße), sowie einer über 65 Lasten zu veranschlagenden Ladefähigkeit (1 Last = 2000 kg) die Durchschnittsgröße einer Kogge des 13. bis 14. Jahrhunderts schon ein wenig überschritten haben. Dabei führte es wie damals alle derartigen Großschiffe nachweislich nur einen Mast, wobei allerdings fraglich ist, ob man ihn überhaupt schon aufgerichtet hatte (s.S.16).

Über direkte Vergleichsmöglichkeiten mit mittelalterlichen "Kogge-Siegeln" hinaus waren aber noch andere Schiffsdarstellungen zu berücksichtigen. So ist vereinzelt englischen Siegeln¹⁾ sowie einer Brüsseler Miniatur von 1287²⁾ zu entnehmen, was sich auch schon an dem ältesten Kalmarer Schiffsfund (13. Jahrhundert)³⁾ bestätigt hat, daß sich nämlich

auf mittelalterlichen Schiffen eine Winde, ein Bratspill und zwar nicht etwa vorne, wie aus neuzeitlicher Sicht am ehesten zu erwarten stünde (Ankerspill), sondern weit achtern befand. Dort diente solch ein Spill u.a. nachweislich zur Führung der Segelleinen⁴⁾.

Daß man es auf "Kogge-Siegeln" - wie fast ausnahmslos auf mittelalterlichen Schiffssiegeln - nicht sehen kann, scheint seine Erklärung leicht darin zu finden, daß die Fahrzeuge hier stereotyp von der Seite wiedergegeben sind, von wo man es in der Regel kaum wird haben wahrnehmen können, da es hinter der Bordwand verschwand.

Die Richtigkeit dieser Annahme, die sich schon bei dem erwähnten Kalmarer Fund bewahrheitete, bestätigte sich nun auch bei dem Bremer. Das walzenförmige, 3,50 m lange und 0,55 m dicke Bratspill ruhte mit einem nur ganz geringen Abstand vom Deck in seiner Halterung, genauer gesagt, in den kreisrunden Vertiefungen zweier "Wangen", die oben bis unter das Kastelldeck sich erstreckend, auch dieses tragen halfen, sich selbst aber auf den letzten der 5 großen Querbalken des Schiffes abstützten.

Völlig überraschend war nun aber die Inordnung einer zweiten Winde, eines Gangspills, auf dem Bremer Schiff, und zwar noch weiter achtern.

1) Vgl. HEINSIUS a.a.O. S.28 Anm.4; HAGEDORN, a.a.O. Taf IV.

2) Manuskript Brüssel 9916. Abbildung bei HEINSIUS a.a.O. Taf II.

3) Vgl. H. AKERLUND, Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar. Uppsala 1951.

4) Vgl. die Brüsseler Miniatur.

mitten auf dem Achterkastell. Daß etwas derartiges noch auf keinem mittelalterlichen Schiffsbild hat beobachtet werden können wird abgesehen von der vereinfachenden Stilisierung solcher Darstellungen wieder perspektivische Gründe haben. Denn in der dort üblichen Seitenansicht verwehren Brustwehren und Geländer den Blick auf solche Kastelle.

Zwei in Längsrichtung des Schiffes ober- und unterhalb des Kastelldocks verlegte Bohlen dienten als Halterung der dort in einem mittleren kreisrunden Ausschnitt Fußenden Spills. Ein unterer sich nach oben verjüngender Teil dieser insgesamt über 1,85 m hohen Winde war für das Tauwerk bestimmt, ein oberer mit quadratischen Spakenlöchern, ähnlich denen des Bratspills, versehen und kannelurenartig verziert; ihr oberster Abschluß fehlte (Abb.9).

In der Dammer Zollrolle von 1252 wird unterschieden zwischen der "magna navis trabeata"¹⁾, dem "großen Balkenschiff" und der "navis quae habet lose boynge"²⁾, also wohl "ein Schiff, dessen Laderraum mittschiffs offen" (Walther VOGEL) war und nur bei Bedarf mit einem leicht aufzubringenden und wieder abzunehmenden (lose = lose, beweglich) gewölbten Dach (boynge = boginge, Wölbung) versehen wurde.

Die indirekte Schlußfolgerung, die man hieraus allgemein zog, scheint berechtigt, daß nämlich schon im 13. Jahrhundert alle größeren in Damme verkehrenden Seeschiffe, unter denen der Koggetyp gewiß in hervorragendem Maße vertreten war, ein festes durchgehendes Deck (averlop overlop) besaßen.

Für den in der Dammer Zollrolle verwandten Sammelbegriff des "großen Balkenschiffes" war die Erklärung bisher leicht zur Hand, daß starke Querbalken den Rumpf solcher Fahrzeuge durchliefen, die auch häufig aus ihm nach außen sichtbar hervortraten. Durch die Bordwand stoßende Balkenköpfe sind nämlich auf vielen mittelalterlichen Siegelbildern und zwar der verschiedensten Schiffstypen zu beobachten, auf zahlreichen anderen jedoch auch wieder nicht, ganz abgesehen von den zweifelhaften Fällen.

Inzwischen ergaben auch Schiffsfunde Anhaltspunkte dafür daß entsprechende Querbalken oder -hölzer durchaus nicht immer von außen kenntlich waren, sondern lediglich innerhalb des Schiffes als ein wesentliches konstruktives Element in die Erscheinung traten³⁾.

1) trabeata, hier zweifellos von trabs (abis, f.) = Balken Stamm Baum abzuleiten. Vgl. hierzu auch die im Mittellateinischen vorkommende Bedeutung von trabeatus = ortus, natus, von trabeatio = crucifixio passio Christi, von trabea = porticus tecta usw. Sinngemäß entfällt in dem vorliegenden Falle ein bei solchen mittellateinischen Wortbildung auch immer wieder zu berücksichtigender etymologischer Zusammenhang mit trabea (ae f.) = die Trabea (eine Art Staatskleid).

2) Hansisches Urkundenbuch I, Nr.432.

3) Vgl. hierzu vor allem die Kalmarer Schiffe (H. AKERLUND a.a.O.)

Schiffsbauhistorisch gesehen, dienten sie ja vor allem zur Verabsteifung des Schiffskörpers und erst in zweiter Linie, keineswegs in jedem Falle, als Decksträger oder anderen Funktionen. Wo sie also bei mittelalterlichen Siegelschiffen in die Erscheinung treten, sollte das nicht dazu verleiten, sie ohne weiteres als "Decksbalken" zu bezeichnen und Rückschlüsse auf ein entsprechendes Deck zu ziehen - eine Unbedenklichkeit, zu der allerdings selbst ernsthafte Forschung nur allzu gerne neigt.

Wie anders dagegen die Wirklichkeit oft ausgesehen haben dürfte, mag einmal der früheste Kalmarer Schiffsfund lehren, von dem man vermutet, daß es sich vielleicht (!) um eine Kogge handelte.

Zahlreiche solche Querbalken durchzogen - meist in reihenweiser Anordnung, jeweils mehrfach übereinander - das ganze Schiff. Etliche ragten mit ihren Enden durch die Außenplanken, die andern nicht. Obwohl das Schiff auch von außen durchgehend "durchbalkt" erschien, war es doch zum größten Teil oben offen. Nur vorn und achtern besaß es kurze Halndecks. Obendrein waren seine Abmessungen, nicht zuletzt die seiner Balken verhältnismäßig gering (10 - 12 Laten Ladefähigkeit).

Insgesamt also alles andere als ein "großes Balkenschiff" und darum gewiß auch keine Kogge.

Wie dagegen eine Kogge in Wirklichkeit aussah, und zwar gerade auch in Übereinstimmung mit dem Wortsinn der Dammer Zollrolle, davon allerdings konnte das Bremer Schiff einen Begriff geben.

Es war "groß" und "Balken" spielten in seinem Baugefüge hinsichtlich ihrer Zahl, ihres Umfangs und ihrer konstruktiven Bedeutung eine hervorragende Rolle. Es war wirklich ein "großes Balkenschiff", auch insofern, als es das durch die Dammer Zollrolle nahegelegte Charakteristikum eines Volldecks aufzuweisen hatte.

Etwas oberhalb dieses Decks befand sich der vorderste der 5 großen Querbalken des Schiffs, der zwei Poller (zum Belegen der Ankertau) trug ("Betingsbalken"). Die übrigen waren tiefer gelegen; auf ihnen ruhten dicke brettartige Aufsätze mit beiderseits knieartig hochragenden Endigungen, die den Rumpf nach innen absteifen halfen. Erst diese trugen dann die in Längsrichtung des Schiffes verlegten Decksunterzugsbalken.

Lediglich hinter dem - von vorn gerechnet - fünften und letzten der mächtigen Querbalken, dort, wo der Steuermann stand (Ruderstand), waren 2 Decksunterzugsbalken in Querrichtung zu der insgesamt zügig mit einem

"Sprung", von vorn nach achtern durchlaufenden Decksline angeordnet. Diese beiden "Querbalken" waren im Querschnitt wesentlich kleiner als jene fünf, durchdrangen aber mit ihren Köpfen ebenfalls die Außenbeplanung des Schiffes.

Stärkstes Balkenformat dagegen erreichten wieder zwei der konstruktiv wichtigsten Bauteile des Schiffs: die beiden Steven. Ähnlich dem vorderen Steven bestand auch der achtere aus zwei Teilen. Hier war es - im Gegensatz zu jenem - der innere Steventeil, der wesentlich stärker war als der äußere.

Beide - Vor- und Achtersteven - traten übrigens nach unten und außen hin - mit einem geringen Rücksprung der in sie eingreifenden Bordwände - noch etwas kräftiger in die Erscheinung (Vorform des Totholzes). In ihre unteren Enden waren die zu bedeutender Stärke anwachsenden Enden des 15,6 m langen geraden Flachkiels verzapft. Das Kielschwein, das mit rechteckigen Aussparungen 22 der insgesamt über 40 Spanten übergriff, war aus einem Stück mit dem 2,60 m langen, im Querschnitt 0,43 x 0,38 m messenden Mastschuh gearbeitet.

Balkenhaften Charakter hatten freilich auch noch zahlreiche Holzteile von verhältnismäßig geringem Querschnitt, so vor allem die Stützen und Unterzugsbalken des Achterkastells. Indessen, sie alle vervollständigten den, aufs Ganze gesehen, gar nicht zu verkennenden Eindruck einer "magna novis trabeata", eines "großen Balkenschiffes".

Alles in allem ergibt sich hieraus, daß die aus der Übereinstimmung mit mittelalterlichen Schiffsdarstellungen des 13. und 14. Jahrhunderts gewonnene Erkenntnis mit der schriftlichen Überlieferung durchaus im Einklang steht: das Bremer Schiff war eine Kogge, das heißt aber auch ein "großen Balkenschiff".

In diesem Zusammenhang verdient noch eine Stelle in der bremischen Chronik von Rynesberch und Schene besonderer Erwähnung, die um 1400 geschrieben, von einer Bremer Kogge um 1220/21 handelt¹⁾. Die betreffende Erzählung trägt zwar weitgehend den Stempel anekdotenhaft-freier Erfindung, erscheint auch so stark aus dem Geiste eines bürgerlich-bremischen Patriotismus der Zeit um 1400 geschöpft, daß ihre historische Wahrheit in vieler Hinsicht bezweifelt werden muß. Hier genügt jedoch ihre objektive Glaubwürdigkeit, soweit sie die zeitgenössischen Vorstellungen von einer Kogge des 13. bis 14. Jahrhunderts betrifft.

1) LAPPENBERG a.a.O., S. 70 f.

Demnach sollen die Bremer Bürger 1220/21 im Krieg gegen ihren Erzbischof eine Kogge mit viel Volks bemannnt und mit ihr bei entsprechender Windstärke eine Sperrkette auf der Weser gleich im ersten Anlauf durchfahren haben, durch die man ihre um Freiheit und Selbständigkeit ringende Stadt vom Seeverkehr abschneiden wollte. Immerhin sei die Kette so stark gewesen, daß der Erzbischof, ihr erbitterter Widersacher, fest davon übergewesen sei, kein Schiff könne sie sprengen.

Man fühlt sich dabei allerdings unmittelbar an die feste und starke Bauart, und zwar gerade auch des Bugs solcher Schiffe erinnert, wie sie als ein auffallendes Charakteristikum bei manchen Siegelbildern besonders in die Erscheinung tritt, nicht zuletzt auch bei dem Bremer Original-schiff.

Hier dienten übrigens der inneren Verstärkung des Bugs noch zwei den Vordersteven beiderseits begleitende lange Bohlen, von denen jede mit einem ganz bis dorthin durchstreckenden Längsunterzugsbalken des Schiffsdecks verlascht war und die Bordwand überragte. Vielleicht waren sie ursprünglich auch noch dazu bestimmt gewesen, ein Vorderkastell zu tragen, worauf eine ähnliche Situation auf dem Elbinger Siegelbild um 1350 (Abb.

1) deuten könnte. Diese Möglichkeit wurde durch den baulichen Gesamtbe-fund des Schiffes unterstrichen, von dem noch zu sprechen sein wird.

Ferner beschreibt die Chronik dann mit bemerkenswerter Genauigkeit, wie die Bremer Bürger - nach dem Durchsegeln der Kette - die zu derselben Stromsperré gehörenden Pfähle aus der Weser gezogen hätten, die der Erzbischof dort habe einrammen lassen. Die Kogge hätte jeweils an dem Pfahl angelegt, der gezogen werden sollte, und alles Volk darin sich auf die gleiche Seite des Schiffes begeben. Dann sei der Pfahl möglichst niedrig mit einem Tau belegt worden. Sobald der diese Aktion leitende Schiffszimmermann gerufen hätte: "Lauft hinüber auf die andere Seite" ("Levet over by de anderen Bord"), und - wohl mit einem schweren Hammer (?) - kräftig auf den Pfahl schlug, wäre dieser jedesmal - infolge der außergewöhnlichen Zugkraft, die das Schiff bei solch extremer Gewichtsverlagerung entwickelte - aus dem Grund gefahren¹⁾.

Solch ein Verfahren erscheint aber nur denkbar - daran kann die ganze hier geschilderte Situation eigentlich gar keinen Zweifel mehr lassen - wenn der Chronist als selbstverständlich voraussetzte daß das Schiff ein durchgehendes Deck besaß. Daß dies bei den Koggen der Fall war ist andeutungsweise zwar auch schon der Dammer Zollrolle (1252) zu entnehmen,

1) Ähnliche Zug- und Hebemanöver werden gelegentlich selbst heute noch in der seemännischen Praxis ausgeführt.

hier ist jedoch ein neuer Fingerzeig in diese Richtung gegeben.

Auch Kammern oder Kajütten haben die Koggen - sicher Nachrichten zu folge schon sehr früh, Anfang des 13. Jahrhunderts¹⁾ - gehabt. Auf der in der Chronik erwähnten soll sich angeblich sogar ein recht ansehnliches "Gemach" befunden haben. Doch werden sich solche Gelasse in der Regel nur sehr klein und bescheiden ausgenommen haben.

An dem Bremer Schiffs-fund konnten gleich zwei solcher Kammern festgestellt und rekonstruiert werden. Sie waren unter dem Deck des Achterkastells angeordnet, und zwar jeweils dort, wo dieses sich oberhalb und zu beiden Seiten des Bratspills weiter nach vorn erstreckte. Zum Ruherstand hin waren sie jeweils durch eine Bretterwand abgeschlossen an der sich in der einen Kammer ein Leckbrett oder eine Ablaufwanne in der anderen ein kastenartiges Gefäß aus Holz befand. Die Bedeutung beider Geräte, die sich etwa in "Türklinkenhöhe" befanden, auch einen Abfluß unmittelbar durch die Bordwand hatten, ist noch unklar. Sie mögen Küchenzwecken gedient haben. Auch mag dabei bedacht werden, daß die Koggen oft zum Fischfang benutzt wurden und man die Fische schon auf See ausnahm und einpökelte.

Der Beschreibung des Bremer Schiffes, wie sie hier insgesamt angestrebt wurde, ist noch die Bemerkung hinzuzufügen, daß die Bordwände auch innen vollständig beplankt waren. Damit rundet sich das Bild dieses Großschiffs, einer Kogge des 13. bis 14. Jahrhunderts.

Der Typus (mit Stevenruder), wie diese Kogge ihn repräsentiert, hatte sich etwa seit der Mitte des 13. Jahrhunderts herausgebildet (frühestes Beispiel: Elbinger Siegel von 1242). Im übrigen waren kaum Anhaltspunkte für eine genauere Datierung des Fundes gegeben. Nur recht schlichte und derbe Schmuckformen wies das Schiff auf: kennlurenartige Verzierung des Gangspills, Tauwerkornamentik an dem Bruchstück eines vermutlich zum Achterkastell gehörigen Handlaufs, zahlreiche profilierte Balkenendigungen, etwa der 5 großen Uerbalken des Schiffs, der Unterzugsbalken des Kastelldecks u.a.m. Für solch volkstümlich-primitive Kunstformen war es nur charakteristisch, daß sich bei ihnen "romanische" und "gotische", aber auch solchen Begriffen nicht näher unterzuordnende zeitlos-urtümliche Stilelemente miteinander mischten. Auch hiernach erschien eine zeitliche Ansetzung des Schiffs-fundes immerhin noch bis tief ins 14. Jahrhundert hinein möglich.

Sehr klar war dagegen der örtliche Ursprung des Schiffes zu bestimmen. Insgesamt machte es nämlich noch einen durchaus werftneuen Eindruck. Kei-

1) Vgl. HEINSIUS a.a.O., S. 132 (mit Quellenangabe).

nerlei Benutzungsspuren waren festzustellen, auch nicht an den beiden Föllern, dem Gang- und dem Bratspill, die hier doch bei dem ständigen Reiben des Tauwerks schon bald hätten auftreten müssen. Ja einzelne Teile waren noch unfertig, so vor allem der Bretterbelag des Volldecks, der zwischen den Falzen der Decksunterzugsbalken eingelassen werden sollte.

Gewisse Indizien sprechen, wie gesagt, dafür, daß man vielleicht ein Vorderkastell geplant hatte, es aber nicht mehr hat ausführen können. Auch war nicht ganz sicher, ob der Rumpf des Schiffes schon aufgerichtet worden war. Ein Balken mit Wantenresten schien zwar unmittelbar darauf zu deuten, doch im übrigen, an der Mastspur vor allem, fanden sich keinerlei Anzeichen dafür.

Einige Einzelfunde unterstrichen die Tatsache, daß das Schiff noch nicht ganz fertig gestellt worden war. Eine Tonne mit Holzteer wurde aus dem Rumpf geborgen, dessen Inhalt offenbar dazu dienen sollte dem Schiff den noch fehlenden Teeranstrich zu geben. Vereinzelt fand sich auch Handwerkszeug von Schiffszimmerleuten: ein Dexel, ein meißelähnliches Holzinstrument, das offenbar zum Kalfatern verwandt wurde¹⁾, auch ein zweizinkiges Eisengerät, dessen Verwendungszweck noch nicht näher geklärt werden konnte, sowie zahlreiche noch unbenutzte Nägel und Holzdübel.

Ein bedeutsamer Schluß war aber aus alledem zu ziehen: das Schiff, das noch nie gefahren, offenbar nicht einmal zu Wasser gelassen worden war, ist bremischen Ursprungs gewesen.

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß es einer Naturkatastrophe zum Opfer fiel. Der einzige mittelalterliche Schiffsbauplatz, der in der näheren und weiteren Umgebung der Fundstelle für den Bau solch eines Großschiffes in Frage gekommen sein dürfte, befand sich wenige Kilometer flussaufwärts und zwar auf dem "Teerhof", unmittelbar bei der bremer Altstadt. Offenbar war das Schiff dort während einer der für das 13. bis 14. Jahrhundert häufig bezeugten verheerenden Sturmfluten von seiner Helling getrieben worden und am Fundort gesunken.

Die Bergung des Wracks, mit der unmittelbar nach seiner Entdeckung im Oktober 1962 begonnen wurde, gestaltete sich äußerst schwierig. Das Schiff erstreckte sich selbst bei niedrigem Wasserstand noch tief unter den Wasserspiegel der Weser. Dabei hatte sich von Anfang an gezeigt, daß sich seine Verbände, bei den in der Weser herrschenden starken Strömungsverhältnissen (Gezeitenwechsel) sofort überall dort lösten, wo es der

¹⁾ Diese Arbeit war übrigens an den Bordwänden und dem Katelldeck des Schiffes schon beendet gewesen.

schützenden Sand- und Kleischichten zu ermangeln begann, die es umgaben. Es konnte deshalb auch nicht im Ganzen, sondern mit Taucher- und Baggerhilfe, nur in seinen Einzelteilen, Stück für Stück, aus dem Strom geborgen werden.

Zunächst hatten allerdings noch 3-4 m hohe Sand- und Kleimassen abgetragen werden müssen, da sie infolge des ständig wechselnden Wasserstandes der Weser, herabzurutschen und dadurch das Wrack auseinanderzureißen drohten. Danach wurden die Schiffsteile selbst nach und nach freiebaggert, -gespült und -gesaugt, d.h. sowie eine Partie freilag, wurde zunächst die Fundsituation geklärt – eine Aufgabe, die unter Wasser besonders schwierig war, weil die Sichtverhältnisse in der Weser denkbar schlecht sind. Anschließend wurden die betreffenden Teile Stück für Stück vom Schiffskörper gelöst und an Bord eines Fontons gehoben. Dort wurden sie beschriftet, vermessen, photographiert und in Rekonstruktionszeichnungen eingetragen. Schließlich wurden sie insgesamt in einer freundlichst von der Bremer Hafenbauverwaltung zur Verfügung gestellten Halle eingelagert, nachdem sie, wiederum jeweils einzeln zum Schutz gegen Pilzbefall mit Flurasil LS besprüht und, um der Gefahr vorzeitigen Austrocknens vorzubeugen, in Plastikfolie luftdicht verpackt worden waren.

Insgesamt war dies also eine recht umfangreiche und schwierige Arbeit, die sich denn auch mit einigen Unterbrechungen, bis etwa zur Mitte dieses Jahres hinzog.

Inzwischen wurde ein Modell der Kogge im Maßstab 1 : 10 begonnen (Abb. 10), wurden vor allem aber auch Vorbereitungen getroffen, um das Schiff – Zug um Zug mit einer endgültigen Konservierung aller Holzteile – auf dem Gelände des Focke-Museums, des Bremer Landesmuseums für Kunst- und Kulturgeschichte, wieder aufzubauen.

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

MUSEUM VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS gevestigd te Schokland.

JAARVERSLAG 1962.

Hoewel een aantal minder belangrijke schepen, na te zijn uitgegraven en summier onderzocht, van de lijst kon worden aangevoerd, breidde het aantal schepen dat uit diverse overwegingen van bodemkundige en oudheidkundige aard dient te worden onderzocht, zich nog uit. Dit berekent dat in werkelijkheid de achterstand groter is geworden hoewel - zelfs ten koste van de voorlichtende en conserverende taak veel aandacht en activiteit aan het veldwerk is besteed.

Het archeologisch onderzoek kan het tempo van de mechanische ontgining en het grote aantal vondsten niet bijhouden. Als vervolg hiervan wecht een steeds groter aantal schepen op afwerking, terwijl de problemen voor het conserveren van de te bewaren houten scheepsonderdelen groter worden omdat de kwaliteit van de scheepsresten allengs minder wordt. Voorts werkt een en ander remmend op de mogelijkheden van publikaties omtrent de opgravingen, omdat voor het uitwerken van de veldtekeningen en het tekenen van het vondstenmateriaal onvoldoende tijd beschikbaar is.

ALGEMEEN WERKZAAMHEDE

2. Onderzoek en publiciteit

Noordoostpolder.

Een merkwaardige vondst werd ontvangen in de vorm van een stuk verfhout, dat bij graafwerk in de gemeente Urk was gevonden. Braziliaans verfhout werd in vroeger tijden veel geimporteerd voor het bereiden van verfstof voor de kleding.

In sectie S vond een der pachters een anker met houten stok. Het gawe exemplaar betekende een goede aanwinst, want deze ten minste XVIIId eeuwse stokankers komen zelden in goede staat voor.

De pachter van kavel E 159 meldde de vondst van een scheepswrak. Bij nadere verkenning bleek, dat wij slechts te doen hadden met een deel van een boord van een schip, doch het aanwezige is alleszins interessant. Het betreft een geheel bewegerd, twee meter hoog en vijftien meter lang gedeelte van een overnaads schip, dat vermoedelijk dateert uit de 16e eeuw of eerder. Aan het stuk zit nog een steven. Het wrak vertoont bre-

de huidgangen van vrij aanzienlijke dikte. Er zijn aanwijzingen voor een gangboord of dek. Wat betreft de bouw is het een zeer belangrijk fragment, dat verder onderzoek wettigt.

Er vonden besprekingen plaats betreffende het wrak E 81 in verband met orientatie t.a.v. de mogelijkheden van bergen en conserveren (het betreft hier een zeer interessant, omstreeks 1650 vergaan schip).

Oostelijk Flevoland.

Op kavel H 27 werd een scheepswrak dat zeer ernstig was beschadigd uitgegraven en de belangrijkste gegevens die nog te achterhalen waren zijn vastgelegd.

Het betrof een schip, in onderdelen, van een merkwaardige constructie. Het had geen kiel, de huidplank midden onder het schip was ook niet dikker dan de andere huidgangen. De achtersteven was op deze middengang geplaatst. De twee gangen aan weerszijden van de middenplank liepen over de steven door en maakten daarmee de verbinding. Er was geen slemp-hout aanwezig. Ook de achterstevenconstructie was afwijkend van de meest normale bouw. Het geheel gaf de indruk, dat wij met een onvoldoend uitgebald anceerde scheepsform hadden te doen, wellicht een voorloper van een later type. Het wrak dateerde uit de XVIIde eeuw, getuige enkele munten, pijpjes, aardewerk (waaronder een prachtige, grote, gave kan) en tegelfragmenten.

Er zijn in het schip twee mesjes gevonden met fraai gevormde koperen hechten, zeer fijn versierd met veelkleurige details in emaille, waarvan een met een slanke leeuwkop. Deze zijn vermoedelijk niet-Nederlands. Dat wij hier te doen hebben met een niet-Nederlands scheepswrak is niet uitgesloten. Verdere studering van het wrak vindt nog plaats.

Op kavel K 23 is een scheepsrest gevonden, die bij verkenning een achtergedeelte van een stuurplek te zijn van een stoer vrij hoog opgebouwd schip met vier berghouten. Een bijzonder gelukkige omstandigheid was, dat dit boord was afgeknapt, waardoor het tot aan de bovenkant compleet was te zien. Het schip bleek zodanig interessante constructies te vertonen, dat gemeend werd dat het moest worden bewaard. Het is naar de werkplaats te Ketelhaven overgebracht, waar het zal worden geconserveerd.

Het wrak dat in kavel L 10 is gevonden, is een zeer lang bijzonder smal gebouwd, ijzeren vaartuig geweest, dat door stoom werd aangedreven. Ketel en machine zijn ernstig beschadigd. Het schip had passagiersaccommodatie voorin, daarachter een ruim voor het vervoer van vee en eventuele stukgoederen, een machinekamer en een achterruim. Het was iets meer dan 41 m lang en midscheeps nauwelijks 5 m breed. Er zijn pogingen gedaan om via de pers te weten te komen, welk schip dit geweest zou kunnen zijn. Er bleek een zeer grote belangstelling voor het geval te bestaan. Een reeks van nog in deze eeuw "vergane scheepen" - tussen 1900 en 1930 - werd gemeld. De correspondentie leverde een aantal bijzondere gegevens op betreffende de jongste scheepsbouw en scheepvaarthistorie van de Zuiderzee.

.....

Op kavel J 68 zijn twee wrakken aangetroffen. Het ene was een met plaatijzer beslagen houten vissersschip, dat van geen belang werd geacht en verwijderd is. Enkele karakteristieke onderdelen van ijzer zijn voor de collectie bewaard. Het tweede is de rest van een zwaar schip, dat vermoedelijk overnaads is gebouwd en dus van vrij vroege datering mag worden geacht. Daar het dek nog aanwezig is, mag worden aangenomen dat het schip, dat met veel slagzij in de grond ligt, compleet is. Uit het wrak zijn enkele onderdelen bewaard, die als karakteristiek kunnen worden beschouwd voor de fase van de stoomscheepen. Dit element ontbrak tot nu toe geheel aan de verzameling.

.....

De merkwaardigste vondst van de verslagperiode is een ijzeren kanon van kavel C 7. Het bleek bij verkenning, dat er geen scheepsresten bij het kanon waren te vinden. Het stuk geschut is mooi gaaf. Een zwaar touw werd onder het kanon gevonden. Het stuk is in bewerking om ontzild te worden.

.....

Met de bovengenoemde vondsten is het aantal geregistreerde wrakken voor dit gebied gestegen tot 70. Hiervan zijn er tot nu toe 40 prijsgegeven en verwijderd als van te weinig betekenis. Nog enkele andere zullen worden opgeruimd met berging van de inventaris. Een viertal moet nog worden verkend. Er zijn thans 30 scheepswrakken die voor systematische opgraving zijn gereserveerd.

.....

3. Restauratie en conservering.

De reeds jaren bestaande gedachten- en ervaringen-uitwisseling op het gebied van houtconservering met musea in het buitenland werd voortgezet. Ook contacten met andere instanties, met name die welke zich met metaalconservering bezighouden, hebben tot de overtuiging geleid dat toepassing van snellere en minder arbeidsintensieve methoden voor het conserveren van metaalvondsten mogelijk is, met uitstekende resultaten. Met goede uitslag worden nu chemische middelen toegepast daer waar het ontroosten voorheen uiterst moeizaam tot stand kwam.

Voor deze metaalconservering wordt uitsluitend gebruik gemaakt van citroen- en fosforzuur. Plastics worden toegepast bij het afdekken van de reeds geheel schoongemaakte vondsten. Proeven met het aenvullen van ontbrekende delen met "plasticsteel" hebben tot gelukkige resultaten geleid. Zodra de gelegenheid voor dit werk te Ketelhaven geheel in orde is, kan het grote aantal metaalvondsten dat op bewerking wacht ter hand worden genomen.

Te bewaren scheepshout werd ook dit jaar nog met methylcellulose behandeld, hoewel voor stukken de voorkeur uitgaat naar Polyethyleenglycol. Hiermede zijn opnieuw proeven gedaan. Ook met andere middelen zijn proeven opgezet, zoals o.m. met Arigal-C. Dit middel geeft uitstekende resultaten, maar is vrijwel uitsluitend toe te passen voor betrekkelijk kleine houtvondsten; voor de grotere blijven de sproeimethoden aangewezen, hoewel ook baden mogelijkheden schijnen te bieden mits niet voor methylcellulose-behandeling.

.....

De nieuwste uitgave van het National Maritime Museum te Greenwich is gewijd aan de geschiedenis van het reddingswezen. De titel luidt:

"For those in peril ..."; Lifesaving then and now. London. H.M.S.O.
1963.

LITERATUUR

De Dokkumse Admiraliteit

In 1596 besloten de Staten van Friesland tot de oprichting van een eigen admiraliteit in Dokkum. Het volgende jaar, in 1597 erkenden de Staten-Generaal bij hun reorganisatie van het bestuur van het zeewezen deze nieuwe Friese admiraliteit als een generaliteitscollege. De keuze van Dokkum als plaats van vestiging bleek geen gelukkige: de geografische ligging voldeed geenszins en de toegangsweg dreigde al jarenlang geheel te verzanden. Toch leek het alsof het college zich blijvend in deze stad ging vestigen. Het kocht in 1615 het gebouw aan de Haven (het zg. Oude College), dat het stadsbestuur sedert 1597 ter beschikking had gesteld. Een ecuipagehuis en een scheepswerf waren ook aanwezig. In 1618 kwam zelfs een aanzienlijke uitbreiding achter het Oude College gereed, die de naam van Nieuwe College kreeg. Een aanzienlijk gebouwencomplex bleef dan ook achter, toen het admiraliteitscollege in 1645 zijn zetel verplaatste naar Harlingen.

In het artikel "De voormalige admiraliteitsbehuizingen te Dokkum" (De Vrije Fries, 45e deel (1962), p. 166-181) beschrijft W.L. KEIKES de verdere lotgevallen van deze gebouwen. Aanleiding hiertoe is het gereedkomen van de restauratie van het Admiraliteitsgebouw, het Nieuwe College, dat na 1645 een sterk wisselende bestemming heeft gehad als woonhuis, Latijnse school, arme lieden tehuis en klokkenfabriek. Het zal nu ingericht worden als cultureel centrum en museum. Het gebouw is van buiten hersteld in de waarschijnlijke staat van 1618, van het zeventiende eeuwse interieur is evenwel bijna niets overgebleven. KEIKES weerlegt de opvatting, dat dit Admiraliteitsgebouw de oorspronkelijke behuizing van het college is geweest. Deze misvatting kan gemakkelijk ontstaan doordat het Oude College reeds in 1684 werd afgebroken en een belendend pand met onder andere de gevangeniskamer in 1802 verdween. Deze open plek werd niet opnieuw bebouwd. Met foto's, tekeningen en bijlagen verduidelijkt KEIKES zijn betoog, maar over de lotgevallen van de andere onroerende goederen van het Dokkumse college zwijgt hij.

J.R. Bruijn.

'UIT DE TIJDSCRIFTEN'

- ASBECK, C.E.VAN: De Koninklijke Marine in de wedloop. Een beschouwing over de organisatie van de Marinestaf. In: *Marineblad*, 1963, p.282-292.
- BUSSEMAKER, H.TH.: De Japanse vlootstrategie, 1905-1945. In: *Marineblad*, 1963, p.47-73.
- CHAUDHURI, K.N.: The East India Company and the organisation of its shipping in the early seventeenth century. In: *Mariner's Mirror*, 49 (1963), p.27-41.
- CHUKOU YI: History of the Chinese navy. In: *Marineblad*, 1963, p. 1022-1029.
- GILBERT, N.J.: British submarine operations in World War II. In: *U.S. Naval Institute Proceedings* March 1963, p.73-81.
- HASSLÖF, OLOF: Wrecks, archives and living tradition. In: *Mariner's Mirror*, 49 (1963), p.163-177.
- HOLLAND, A.J.: Naval shipbuilding on the Hamble River before 1815. In: *Mariner's Mirror* 49 (1963), p.21-27.
- NELSON, A.G.: Phormio, the first naval tactician. In: *U.S. Naval Institute Proceedings*, 1963 p.88-95.
- PATLISON, G.: Shipping and the East India Docks, 1802-1838. In: *Mariner's Mirror* 49 (1963), p.208-212.
- ROGER, P.: L'Amiral Linois, illustre marin de la Révolution et de l'Empire. In: *Revue maritime*. 201 (juillet 1963), p.866-878.
- SAMUEL Pepys and naval contracts. In: *History today*, September 1963.
- TURNER, E.H.: The Russian squadron with admiral Duncan's North Sea fleet, 1795-1800. In: *Mariner's Mirror* 49 (1963), p.212-222.

Het januari 1963 nummer van *United States Naval Institute Proceedings* is geheel gewijd aan de Marine in 1973.

NIEUWE UITGAVEN

Oorlogsmarine

- ANDERSON, BERN: By sea and by river. The naval history of the Civil War. New York, Knopf, 1962. 303 p. ill.
- BIDLINGMAIER, G.: Einsatz der schweren Kriegsmarineeinheiten im ozeanischen Zuführkrieg. Strategische Konzeption und Führungsweise der Seekriegsleitung. September 1939-Februar 1942. Neckargemünd, 1963. 270 p. 7 maps (Die Wehrmacht im Kampf, 35).
- BREYER, SIEGFRIED: Die Seerüstung der Sowjetunion. München Lehmanns Verlag, 1963. XII, 268 S. 42 Lichtbildern. 28 Zeichnungen im Text, 23 Karten und 165 Schiffs-, Flugzeug- und Flugkörperskizzen.
- Organisation der Sowjetmarine, Laufbahn, Ausbildung, Personalwesen, Zum sowjetischen Kriegsschiffbau, Waffen und Geräte, Die Schiffe der Sowjetmarine, die Marineluftwaffe die Marine-landstreitkräfte.
- CABINET OFFICE: History of the Second World War at sea, 1939-45. Vol.I: The defensive. London, H.M.S.O., 1962. new impression.
- CAGELING, M.A.: Zeegaande vloot. 's Gravenhage, Van Stockum, 1963. 204 p. ill.
- "Zolang de vrijheid een machtsprobleem blijft in deze wereld, zolang zal ook de vraag wie de zee beheert een levensvraag blijven. Een levensbelang voor iedereen ongeacht zijn maatschappelijke positie, nationaliteit en godsdienstige of politieke overtuiging. Het ideaal is de vrije zee voor alle volken, maar tot nu toe is het niet mogelijk geweest dit ideaal te verwezenlijken zonder de bescherming door machtsmiddelen, uiteraard maritieme machtsmiddelen".
- Met deze wijze woorden begint het boek "Zeegaande vloot" van M.A.Cageling, kortelings verschenen bij W.P. van Stockum te 's-Gravenhage. De schrijver stelt hiermede de kern van het probleem dat de aandacht waard is van elke Nederlander. De staatssecretaris, thans minister van Defensie Z.Exc. P.S.J.de Jong, zegt in zijn voorwoord, dat

- het niet eenvoudig is een populair en goed gedocumenteerd boek samen te stellen, waarin zowel doel en streven, als omvang en verscheidenheid in materieel van onze Koninklijke Marine duidelijk worden gesteld en omschreven.
- Wij geloven, dat de schrijver niettemin uitstekend in deze opzet is geslaagd en dit verbaast ons ook niet. De heer Cageling mocht dan zijn deskundigheid op het gebied der maritieme defensie-aangelegenheden als journalist hebben verworven; hij is tevens een specialist als welhaast geen ander van zijn professie, op het gebied der maritieme politiek en strategie.
- Reeds jaren voor de tweede wereldoorlog stond de heer Cageling op de bres voor een aanzienlijke versterking van de "Zeegaande Vloot", een term door admiraal Helfrich geïntroduceerd voor die maritieme machtsmiddelen, wier taak ligt op de open zee, zulks in tegenstelling tot de lokale defensiemiddelen.
- Cageling nam deze taak als maritiem journalist altijd ernstig op, omdat hij deze zag als een roeping, een roeping, waarin hij ondanks teleurstellingen is blijven geloven. Zijn gedegen kennis der maritieme politiek en strategie is gefundeerd op veel lezen, goed luisteren naar en gedegen discussiëren met politici en zeeofficieren, ouderen en jongeren van voor de oorlog en kennelijk ook van de huidige generatie.
- Zo ontstond dan dit boek, beknopt, zakelijk, vlot en met overtuiging geschreven. (Haagsche Courant, 22 augustus 1963).
- CAPPER, D.T.: Macat defensive. London, Arthur Baker, 1963. This book ought to strike an elegiac note because its subject, the Royal Navy's Command at the Nore, was dissolved two years ago the potential conditions of modern warfare having made it, in the views of their lordships at the Admiralty, unnecessary. Its historical interest (over more than a thousand years) abides
- This is a brisk and seamanlike work. For centuries the Nore was the shield and buckler of London and the Home Countries ... Many splendid figures stride bravely across Mr.Capper's pages from Drake, Blake and James II (who was so good an Admiral and so lamentable a King) to Roger Keyes and Martin Dunbar-Masmvth (Books of the Month, September 1963).
- DOREN STERN, PHILIP VAN: The Confederate navy. A pictorial history. New York, Doubleday, 1962. 253 p. ill.

FARHEY, JAMES J.: Pacific war diary, 1942-45-zie: De Schepeling.

FEIS, H.: The road to Pearl Harbor. New York. Atheneum/Transatlantic Book Series, 1963. XXVI 356 p.

GRAHAM, GERALD S. & R.A. HUMPHRIES (ed.): The navy and South America, 1807-1823. London, Navy Records Society 1963. 394 p.

The invasion of the Iberian Peninsula by Napoleon in 1807 had two major repercussions on South America: the Portuguese court (escorted by the British navy) was transferred from Lisbon to the Portuguese colony of Brazil, and the overthrow of the monarchy in Spain precipitated revolutions for independence in Spain's American colonies. During the years of revolution and war in Spanish America British naval officers found themselves in the unfamiliar and delicate roles of diplomat and consul, since for fifteen years Britain's sole diplomatic and consular representatives in South America resided in Brazil, which did not declare its independence from Portugal until 1822. Not until 1823 were the first consuls and commissioners appointed to the new Spanish American states and at this convenient point the present collection of letters is brought to a close.

Its editors have nothing but praise for the way in which most officers performed their difficult duties: protecting Britain's expanding trade and preventing abuse of the right of blockade; maintaining informal relations with revolutionary governments while respecting the sovereignty of Britain's ally Spain. ... For the most part they acted with "notable discretion and distinction", with dignity, detachment and effectiveness", and with "the greatest patience, forbearance and statesmanship"

* are those written by Bowles while a captain in the Rio de la Plata (1813-14)

Much the best and most informative despatches * are later as commander-in-chief (1816-19). ... The editors have provided an excellent introduction on the liberation of South America and the biographical and other notes are impeccable. The despatches themselves are a pleasure to read. (The Times Literary Supplement, September 13, 1963).

HELBING, GUNTHER:

Die deutsche Marinepolitik 1908-1912 im Spiegel der österreichisch-ungarischen Diplomatie. Berlin/Frankfurt a.M., Mittler, 1961. 75 p. (Marinerundschau, Beiheft 6).

HOEHLING, A.H.:

The week before Pearl Harbor. New York, Norton, 1963. 238 p. ill. The first Japanese bombs blasted the Sunday

quiet of Pearl Harbor, a startled seaman on the destroyer Manahan exclaimed, "I didn't even know they were sore at us". Others involved knew "They were sore", but from the lowliest blue-jacket to the President of the United States, all seemed equally astonished. Since that harrowing day six full-dress investigations and at least 14 books have tried to place the blame.

Now comes A.A. Hoehling, a gifted popular historian with still another book on the subject.

After all that has gone before, can he possibly add anything new to our knowledge? Indeed so.

Mr. Hoehling gives us the best picture yet of the intra-service bickering that went on in Washington. Resourcefully, he has probed beyond the top brass and also interviewed many of the hard-working juniors.

The result is not just backstairs gossip. It tells a lot about why things went wrong. Take the case of Comdr. A.H. McCollum, the capable Far East expert in the Office of Naval Intelligence. When McCollum tried to send a warning to the fleet on Dec. 4, he was stopped by Adm.

Richmond Kelly Turner, chief of the War Plans office- apparently not because there was anything wrong with the message, but because it was considered an encroachment on War Plans' jurisdiction.

But Mr. H's greatest contribution is a sort of Pearl Harbor round table near the end of his story. Through interviews and correspondence he skilfully assembles the views of a dozen key figures. No longer bound by the formality of

official investigations, these men are refreshingly candid. Of course, they don't agree ...

But for the most part they are searching for no villains. It's a shame that Mr. H. doesn't follow suit.

Going beyond his charges of Washington apathy

Roosevelt of possible chicanery

"The December 7 attack was a Waterloo" writes Mr. H., "yet one which -astonishingly- failed to beget a comparable St. Helena". The explanation is simple. There's no case. Of course President Roosevelt knew war was coming - every knowledgeable person in Washington did - but nobody knew when or where. All eyes were on Southeast Asia; and this, as Roberta Wohlstetter points out in her brilliant analysis of the disaster led to a fatal error: "the very human tendency to pay attention to the signals that support current expectations about enemy behavior". Col. Kendall J. Fielder has perhaps touched the real truth in Mr. Hoehling's splendid round-up of participant's views. Fielder was the Army's chief intelligence officer in Hawaii and has consequently taken his share of lumps. Yet he shows no rancor when he says, "My belief is strong that no one person or group of persons was responsible. As a nation we were very cocky and smug. We looked down on the Japanese and never dreamed they would dare strike American soil, and we thought our Navy was invincible" (The New York Times Book Review, 8 September 1963).

HOUGH, RICHARD:

The hunting of force Z. London, Collins, 1963.
255 p.

The prewar commitment to send a fleet to Singapore in the event of Japanese aggression was a political gesture to allay Australian and New Zealand doubts at the continued British naval reductions in far eastern waters. It was a promise made against Admiralty advice, which pointed out the impossibility of implementing it should there be a simultaneous war in Europe.

It is against this background that the sinking of the Prince of Wales and Repulse must be set. It was strategic nonsense to send one modern battleship not yet fully worked up and one 20-year-old battlecruiser unsupported to Singapore in the circumstances, and it was the wildest of wishful thinking to suggest that they could deter a Japan set upon aggression. Yet there remained an undeniable moral obligation to send a fleet eastward. So the stage was set for tragedy and

a tragedy yet more poignant because of the firm belief of its Commander-in-Chief that naval gun-power held the mastery over shore-based aircraft used at sea.

Mr. Hough deals faithfully, if a little lengthily, with the loss of these two ships in the South China sea. His brief includes the early United States bombing experiments at sea by General Mitchell, the arguments pro and con the battleship versus the bomber, and the whole background of sea and air warfare which led to the day of decision off the east coast of Malaya on December 10, 1941.

Through his story runs the enigma of Admiral Phillips. He was a brilliant staff officer, a man of great brain and integrity, a destroyer expert who had never commanded a battleship at sea. Yet his choice as Commander-in-Chief Far East was virtually automatic, for no other officer in the Navy could match him in brilliance of thought and steadfastness of purpose qualities which, above all, were needed in the east at that desperate time. But the writing was on the wall from the moment his little squadron arrived in Singapore on December 2, for Phillips then had no other option but to venture in search of the Japanese. Mr. Hough recognizes this and tells the subsequent story with a sure touch of drama and tragedy.

(*The Times*, 8 August, 1963).

JONES, KEN & HUBERT KELLEY: *Admiral Arleigh (31-knot) Burke. The Story of a fighting sailor*. Philadelphia, Chilton, 1962. 203 p. plts.

LLOYD, CHR.:

St.Vincent and Camperdown. London, Batsford, 1963. 184 p. 31 ill. (British battles series).

The year 1797 witnessed two of the greatest victories in British naval history: St.Vincent and Camperdown. These battles were of decisive importance in the war against revolutionary France. Prof. Lloyd's account of them gains immeasurably because the engagements are seen in the total strategic context of the war. The battles themselves are described with unusually skilled understanding of the personalities of the commanders and of the tactics of their fleets. The leaders on both sides and the parts which they played, become living to the reader through eye-witness accounts, some of them previously unpublished. Plentiful battle plans combine with

contemporary portraits and paintings to make the course of each action comprehensible and vivid.

MACINTYRE, DONALD: Fighting ships and seamen. Stockport, Evans, 1963..

The author uses in his latest book an opportunity that may be final. He retells expertly 16 exploits of the two world wars, from Jutland and the Dardanelles to Leyte and Walcheren. As he says, no nation has a monopoly of seamanlike qualities, and he acknowledges the skill and bravery of friend and foe impartially. But Jutland confronted battleship with battleship for the last time before the air age began and most of those on either side never had so much as a glimpse of their enemy. Except for the more closely engaged little ships, was has now become "a remote, impersonal business dependent upon mathematical calculations by mechanical computers" and courage purer and more selfless because often unobserved and perhaps never to be known. That was nearly 50 years ago since when science has produced such wonderful refinements as to leave doubt whether, after any future large-scale conflict, any chroniclers will survive to praise for non-existent readers courage invisible. (Daily Telegraph, 6 September 1963).

MAGUIRE, ERIC: Dieppe: August 19. London, Jonathan Cape 1963.

... Mr. E. tells his story with taut candour: his judgments are restrained; he does not, however, accept the official claim that Dieppe had more influence than any other operation on the conduct of the Normandy landings more than two years later. Since this claim has been accepted by the Canadian official historian, Colonel Stacey, and since the Canadians were the principal sufferers, it seems to me that Mr. Maguire deserved to be read very diligently indeed. (Books of the Month, September 1963).

MOULTON, J.L.: Haste to the battle. A Marine Commando at war. London, Cassell. 1963. 224 p. 8 ill.

NAMBIAR, O.K.: The Kunjalis. Admirals of Calicut. London Asia Publishing House, 1963.

The story of the hundred years of naval conflict between the Zamorins of Calicut and the Portuguese in the Indian Ocean.

PEILLARD, LEONCE: U-boats to the rescue. London, Jonathan Cape, 1963. 272 p. ill. The "Laconia" incident.

POPE, DUDLEY: The black ship. London, Weidenfeld & Nicolson, 1963.

A piece of 3/4 in. by 3/4 in. pitchpine of the same length (three feet) and free of knots was substituted and a blow delivered using the man's full strength. The wood broke into three pieces, where the tails hit, was five inches long and landed 17 feet from the trestle—the remaining two pieces were of course lashed to the bars.

This description of an experiment carried out by the author of THE BLACK SHIP using a cat-o'-nine-tails built to the specification of one last used in the Navy in 1867 illustrates the thoroughness with which Dudley Pope has checked every inch of his terrible yarn. It accounts also for the causes and the occasion of the bloodiest mutiny in the history of the Royal Navy when, in 1797 in the West Indies, the crew of the 32-gun frigate Hermione butchered the infamous Captain Pigot and nine of his officers and delivered the vessel to Napoleon's Spanish ally.

Pigot was not merely an inhuman disciplinarian in the rigid mould of a Bligh, who seems by comparison a model of lenient restraint: he was a flaring paranoiac who brewed fancied slights and cat's-paw incidents into a tempest of uncontrollable rage.

According to the regulations, a maximum of 12 lashes only might be inflicted, but the elastic Articles of War, which to the ends of rough justice served the majority of humane commanders as a useful rule of thumb, afforded infinite scope to men of Pigot's stamp. The infliction of as many as 300 lashes was not exceptional, nor was flogging through the Fleet, whereby a man was systematically smashed to death with Neronic ritual:

we are not about so that we do not know what to do. Every man in her would sooner be set at like tarregaite by musketree than remain any longer in her.

That was a cry from Spithead, where the tars

had mutinied shortly before the bloody events aboard Hermione, loyally adamant that of all the abuses they suffered, lack of leave, pay delays, foul food, cheating purser and botching thieving surgeons, the arbitrary brutality was the worst.

So on that September day in the Caribbean when sails were being reefed aloft and Pigot bawled his threat to flog the last man down three men - one little more than a boy, fumbling in desperate panic, plummeted to death on deck. "Throw the lubbers overboard", he said. It was to be his own fate, and the moment marks the climax of this meticulously documented story.

The setting of the scene is masterly and his extensive research has ferreted out many odd and revealing things from the corners of history. But after the gruesome and pathetic details of the mutiny, the narrative of Hermione's subsequent career, and of the slow bringing to book of all but a handful of those concerned, loses steerage way. The ship was their only world: some had been continuously at sea for ten or more years, and were pathetically dependent on the system: killing Pigot, their guide, philosopher and fiend, they had killed their father: mostly they gave themselves up like lost sheep when they found that the Spaniards had nothing for them but stone-breaking and contempt.

But spiritless though they were in their own defence, and though they remain little more than a muster of names and sentences (if only there were on record a deposition by the wife of the murdered boatswain, who was on board!) they are among the unacknowledged legislators, for Hermione's story hideously reinforced the moral of Spithead and the Nore.
(*The Observer*, 29 September 1963).

POWELL, J.R.: *The navy in the English Civil War*. London, Bailey Bros. for Archon Books, 1963. 240 p. ill.

ROBERTSON, TERENCE: *Dieppe: the shame and the glory*. London, Hutchinson, 1963. 452 p. 16 ill.

RÖHR, A.: *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*. Oldenburg, Stalling Verlag, 1963. 208 p.

TENENTI, ALBERTO: *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*. Paris, Seupen, 1962. XVI, 211 p. ill
(Bibliothèque générale de l'Ecole pratique des hautes études, VIe section).

THOMER, EGBERT: *Der Sprung an die Küste. Oldenburg/Hamburg, Stalling Verlag, 1963. 80 p.*

In der Serie seiner "Marine-Bildbände" hat sich der auf diesem Gebiet mit reichen Erfahrungen versehene Stalling-Verlag nun eines Themas angenommen, das - wie der Zweite Weltkrieg zeigt - von entscheidender Bedeutung für die moderne Strategie sein kann: amphibische Landungsoperationen. Eingeblendet in Darstellungen großer Landungsvorhaben der Geschichte und eine entsprechende Bilanz aus dem Zweiten Weltkrieg findet sich eine Darstellung der vorerst noch kleinen amphibischen Streitmacht der Bundesmarine.

Abgerundet wird das mit hervorragenden Fotos versehene großformatige Buch durch einen Blick auf das, was die Marinen der Großmächte auf diesem Gebiet zu bieten haben. In diesen Bildern deutet sich bereits das nächste Kapitel der militärischen Entwicklung an: der Übergang zu triphibischen Operationen, Landungsoperationen von Hubschrauberträgern aus.

(Frankfurter Allgemeine, 19 September 1963).

TUCKER, GLENN: *Dawn like thunder. The Barbary Wars and the birth of the U.S.Navy*. New York, The Bobbs-Merrill Co., 1963. 487 p.

... With American independence, the new United States had no protection in the Mediterranean and its flourishing commerce with the countries of southern Europe was immediately threatened by the Barbary pirates. The story of our dealings with these piratical states and of our eventual war with Tripoli is the theme of Glenn Tucker's "Dawn like thunder". He has written a book filled with out-of-the-way details of one of the most bizarre episodes in American history. For example, Mr. Tucker points out that Trinity Church on lower Broadway was completed with the unused balance of a fund collected to ransom American sailors held in slavery by the pirates. Frequent collections were taken up to ransom slaves, and the new American Government was called upon to produce large sums as tribute to the corsairs.

Morocco was more favorable to the new nation; for some reason the Emperor of Morocco fancied that the religion of President Washington's country was akin to that of Islam. On the other hand, the successive rulers of Algiers were exceptionally greedy and intransigent. Thomas Jefferson and John Adams, who sought to reach some understanding with the Barbary States in the early years of Confederation, found that tribute to four countries would cost more than a million dollars a year.

Jefferson learned in his first negotiations with the Barbary pirates that the payment of blackmail was no solution. Consequently as Secretary of State in Washington's Administration he was in favor of creating a navy to deal with the problem. And when he became President and the Tripolitans, in May 1801 declared war on the United States, he was determined to settle the problem by force of arms. It is true that it took Congress more than eight months to recognize a state of war with Tripoli and to approve measures of force, but at length we despatched warships to the Mediterranean.

Mr. Tucker gives a blow-by-blow account of our military actions. He describes William Eaton's incredible march overland from Egypt with Lieut. Presley O'Bannon, seven other Marines, and a ragged army of nondescripts who eventually captured Derna. This event which gave a line to the Marine's hymn, finds proper recognition in these pages.

The book makes fascinating reading throughout. It gives a succinct account of the development of the first American Navy and provides excellent appraisals of early American naval commanders—Samuel Barron, Edward Preble, Stephen Decatur, and others. In short Mr. Tucker has written a delightful narrative and description of one of the strangest chapters in our early history. (The New York Times Book Review, 25 August, 1963).

WARNER, O.: Great sea battles. London, Weidenfeld & Nicolson, 1963. 304 p., 48 col. plts. p. 350 ill. waarvan een Nederlandse vertaling verscheen.

WARNER, O.: De grote zeeslagen uit de geschiedenis van de 16de tot de 20ste eeuw. 's Gravenhage, Van Stockum, 1963. 304 p. ill.

WATSON, J.A.: Dakar operation. London, P.R.M. Publ., 1962. 232 p. ill. maps.

WELLER, GEORGE: The story of submarines. New York, Random House, 1962. 210 p. ill. (Landmark Books).

Zeescheepvaart

COURSE, A.G.: The merchant navy. A social history. London, Muller, 1963. 320 p.

GIBBS, C.R. VERNON: British passenger liners of the five oceans. A record of lines and liners since 1840. London,

Cambridge University Books, 1963. 560 p. 152 photographs. 20 drawings.

This is a historical survey of all the ocean liners — more than 1,300 of them — that have plied from British and North American ports, and across the Pacific, since the days when the first large passenger-carrying companies were formed. The establishment and development of all the pioneer steamship companies is traced out in detail, and thus there emerges a detailed survey of the modern ocean passenger liner and its employment.

The book depicts the rapid spread of regular British services from the first steam "Pathfinders" until they reached New Zealand and crossed the Pacific, finally ousting sail. In its exhaustive cataloguing of all ships employed, it forms an important work of reference; but the historical and geographical background is perceptively observed, and the book thus also becomes an exciting story of great pioneering, in which designers, engineers, financiers, navigators and seamen all play their parts.

SCHREINER, J.: Føringer. Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur. 1914-1920. Oslo, Norges Rederforbund. 1963. 466 p.

WIETHOFF, B.: Die chinesische Seeverbotspolitik und der private Überseehandel von 1368 bis 1567. Hamburg, Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens/Wiesbaden in Komm., 1963. IX, 235 p. (Mitteilungen des Gesellschaft f. Natur- und Völkerkunde Ostasiens, Bd. 45).

Kustvaart/Visserij

RUDOLPH, W.: Die Insel der Schiffer. Zeugnisse und Erinnerungen von rügischer Schiffahrt. Von Beginn der Entwicklung bis 1945. Rostock, VEB Hin storff, 1962. 246 p. 28 pltn.

Reizen

BERNARDINI-SJOESMEDT, ARMAND: Christophe Colomb. Paris, Les Sept Couleurs, 1961. 328 p. (bibliothèque historique).

CIORANESCU, ALEXANDRE: Ouvres de Christophe Colomb, présentées traduites et annotées par ... Paris, Gallimard. 1961. 530 p. ill. maps, portr. facs.

- COOK, JAMES: Cooks Fahrten um die Welt. Bericht nach seinen Tagebüchern. Übers. aus dem Englischen. Hrg. von Paul Beyer. Leipzig, Brockhaus, 1963. 397 p. ill. maps. port.
- HAKLUYT, RICHARD: The principall navigations of the English nation. Edited by David B. Quinn. London, Cambridge University Press, 1963. 2 vol.
- Richard Hakluyt's celebrated collection of narratives and documents has been called "the prose epic of the modern English nation". It is known to the reader of today in its second larger and revised version, published by Hakluyt in three volumes in 1598-1600, for this has been reprinted in the twentieth century. The original version, issued in 1589 is substantially a different work, containing many texts which Hakluyt subsequently, for reasons of policy and prudence, omitted or altered. It has never been reprinted and is therefore known to few but specialists.
- The Hakluyt Society, which was founded in 1846 to carry on the tradition of Richard Hakluyt, has now prepared a facsimile reprint of the 1589 Principall Navigations by photo-offset. Professor Quinn has added a bibliographical introduction and there is a new index.
- SEAS, maps and men. An atlas-history of Man's exploration of the oceans. Garden City, Doubleday, 1962.
- WILSON, J.: A missionary voyage to the Southern Pacific Ocean. Performed in the years 1796 1797, 1798, in the ship Duff. Reprint of the edition London 1799. Graz, Akademische Druck- und Verlagsanstalt, 1963. ca 550 p. 6 plts, 7 maps (Frühe Reisen und Seefahrten in Originalberichten, 5).
- H e t S c h i p
- HOECKEL, RUDOLF: Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts. Herausgeg. von Lothar Eich. Rostock, VEB Hinstorff Verlag, 1962. 128 p. 152 Strichätzungen und 8 Seiten. Fotos sowie 2 Ausschlagtafeln mit Schiffsrisse. Neuerscheinung.
- HOYT, EDWIN F.: From the Turtle to the Nautilus. The story of submarines. Boston, Little, Brown, 1963. 134 p. (An Atlantic Monthly Press Book).

- LENTON, H.T. & J.J.COLLEDGE: Warships of World War II. Part 5: Auxiliary support vessels. Hampton Court, I. Allan, 1963. 72 p. 52 ill.
- LENTON, H.T. & J.J.COLLEDGE: Warships of World War II. Part 6: Trawlers whalers and drifters. Hampton Court, I.Allan, 1963. 80 p. 41 ill.
- MERCHANT ships: world built. London, Coles, 1963. The 1963 edition of this comprehensive illustrated register of particulars of new merchant ships of 1,000 gross and upwards delivered in the previous twelve months.
- POLMAR, NORMAN: Atomic submarines. Princeton, Van Nostrand, 1963. 286 p. ill.
- SCHULL, P.: Great ships around the world. London, Yeseloff, 1962. 260 p. ill.
- SILVERSTONE, P.H.: United States warships of World War II. Part I: Battleships. Hampton Court, I.Allan, 1963. 64 p. 60 ill.
- STOKES, TED: Ship recognition: warships. London Adlard Coles, 1963. ill. Commander Ted Stokes R.N., has revised and brought up to date Laurence Dunn's invaluable little handbook which is well illustrated and packs a remarkable amount of information about the navies of the world into a relatively small compass.
- SVENSSON, SAM & G.MACFIE: Zeilend door de eeuwen. Bewerkt door K.Boonenburg. Amsterdam, Van Kampen, 1963. 107 p. tekst. 60 p. ill.
- WHITEHOUSE, A.: Subs and submarines. London, Muller, 1963. 408 p. ill.
- WINTER, HEINRICH: Das Haneschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert, die letzte Hansekogge. Rostock, VEB Hinstorff, 1963. 68 S. 17 Abb. 24 TfIn., 3 Schiffsrisse. Schrijver weerlegt op menig punt de bestaande mening over Middeleeuwse scheepsbouw en constructie. De Hanzeschepen waren veel ranker dan algemeen werd aangenomen.

Haven en Zee werken

BIRD, J.: *The major seaports of the United Kingdom.* London, Hutchinson, 1963. 432 p. ill.

GÖBEN, H.: *Der wettbewerb der deutschen Fischereihäfen und seine Probleme.* Berlin, Duncker & Humblot, 1961. 222 p. (*Verkehrswissenschaftliche Forschungen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg*, Band 2).

OLDEWAGE, R.: *Die Nordzehäfen in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.* Tübingen, Mohr, 1963. 290 p. (Veröffentl. der List Gesellschaft, 29).

Reddingswezen

ELDER, M.: *For those in peril. The life-boat service.* London, J. Murray, 1963. 144 p. 16 ill.

Stuurmanskunst

CORTESAO, ARMANDUS & AVELLINUS TEIXEIRA DA MOTTE: *Tabularum geographicanum Lusitanorum specimen.* Lissabon 1960. 64 p. 39 plts.

Facsimile afdrukken uit Portugese atlassen van 1519 tot 1643 met begeleidende Portugese en Engelse tekst.

Seas, maps and men. *An atlas-history of Man's exploration of the oceans.* Garden City, Doubleday, 1962.

Recht van de zee/Zeehandelsrecht

CLERE, J. LE: *Les chartes parties et l'affrètement maritime.* Paris, Librairies techniques, 1963. 230 p. (Collection de droit maritime et des transports, III).

NECKER, KARL HARTMANN: *Der räumliche Geltungsbereich der Haager Regeln.* Berlin, Walter de Gruyter, 1962. 113 p.

LIGONIE, J.A.M.: *Le connaissance et la lettre de voiture maritime.* Paris, Pichon, 1963. 237 p. (Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, VII).

MOLENGRAAFF, W.L.P.A.: *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandse handelsrecht.* Haarlem, Bohn, deel 4, afl. 2 1962. 204 p.

Met deze aflevering, herzien door Prof. Mr. Chr. Zevenbergen, is de behandeling van het Zeerecht voltooid. De hierna volgende slotaflevering die in 1963 zal verschijnen, bevat de bewerking van het Binnenvaartrecht door Mr. J. Verhoeve.

De Scheepeling

BURTON, H.: *A seaman at the time of Trafalgar.* Oxford University Press, 1963. 32 p. ill. (People of the Past Series).

FAHEY, JAMES J.: *Pacific war diary: 1942-45.* New York, Houghton Mifflin, 1963. 404 p. ill. maps.

If all nuclear weapons are barred the world may take out future aggressions in old-fashioned war. In a case of that kind Mr. Fahey's diary would be a rather valuable manual on how things were done in naval combat on the desperate threshold of the atomic age.

As it stands, it is one of the most astonishing memoirs of the year. And I imagine that historians and other creative writers will quarry Mr. Fahey's pages with proper appreciation of its high-tonnage veracity.

Mr. Fahey is, like Henry James, a man of mixed Boston and New York background. He now drives a truck for the city of Waltham, Mass. His diary was kept on loose sheets of paper, perhaps on those ineffable V-mail forms, and assembled at leisure. The first outside reader was J. Bryan 3d, author of "Admiral Halsey's Story". Others who saw its value got typescripts of it into the archives of the Navy and the Library of Congress.

But it took the strong hand of dm. Samuel Eliot Morison, who would have invented the Pacific War if it had not occurred, to berth it in book form. He and Houghton Mifflin deserve a Well Done for that.

"Personal narratives of wars by statesmen, generals and admirals are fairly numerous", the incomparable Morison says for us all, "but accounts by private soldiers and ordinary seamen are exceedingly rare ... The great merit of Mr. Fahey's book is that it gives the American bluejacket's point of view".

Of course seamen and soldiers in prodigious quantities do write novels about the gruesome

art of killing as an instrument of national policy. And just as statesmen and warriors are said to use the methods of the last war too often and too late, so the novelists often follow styles made famous by a previous generation's leading literary lights.

There is nothing literary at all about Mr. Fahey's book. He never confuses a Kamikaze with Moby Dick.

After surviving one diving attack from the Japanese End-of-Co-Prosperity suicide squads, he wrote: "This was the first time I ever saw a person's brains, what a mess".

When you think what a large thing a cardcarrying symbolist would make of a situation involving the human mind like that, you may be amazed at Mr. Fahey's dutiful moderation.

Yet in his own way he achieves a great deal. It will not surprise you overwhelmingly to hear that sleeplessness, hunger, homesickness, terror and boredom accompany the valor and squalor of war. These elements are all emphasized in Mr. Fahey's book with remarkably objective as well as subjective precision. He is often surprised to find himself still alive after his ship, the light cruiser Montpelier, emerged from another and yet another fight.

This is one of the luxuries of war. There aren't very many others that you can think of, offhand. Yet a decent meal is a novelty. And a night's sleep is a sensationally unusual event in this chronicle of seaborne battles.

Grumbling is frequent but deep bitterness is rare. Sleeping on steel decks so hot that they'll light a match for you on contact is never endorsed. The bugs in the food can be explained, but not appreciated. Toward the end, Mr. Fahy made a memorable comment on the longdistance advocates of unconditional surrender.

"Everyone here wants the war to end as soon as possible." The people back in the States who thought it should continue, he suggested, might volunteer to "swap places with our prisoners in concentration camps". But, of course the war never reached that particular totality.
(New York Times, 15 July 1963).

NES, DIRK VAN: Die maritime Bildersprache des Aischylos. Gro-

POYNTER, F.N.L. (ed.): The Journal of James Yonge, Plymouth surgeon, 1647-1721. London, Longmans, Green, 1962. 247 p.

VERENIGINGSKIEUWS

LEDE: L1JS

The watermark is a faint, light blue circular emblem. It contains a central figure, possibly a deity or a historical figure, standing and holding a long staff or sword. This central figure is surrounded by a ring of smaller, less distinct human figures. The entire emblem is set against a light blue gradient background that transitions from a darker shade at the top to a lighter shade at the bottom.

PERSONAL

Overste L.D. de Kroon, hoofd van de Marine Voorlichtingsdienst, heeft op 27 september jl. afscheid genomen uit deze functie. De heer De Kroon is thans werkzaam op het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf.

1 E/binger Siegel, vor 1367



2 Danziger Siegel, 1371



4



4 Siegel von Harderwijk, 1280

5 Siegel von Damme, 1309

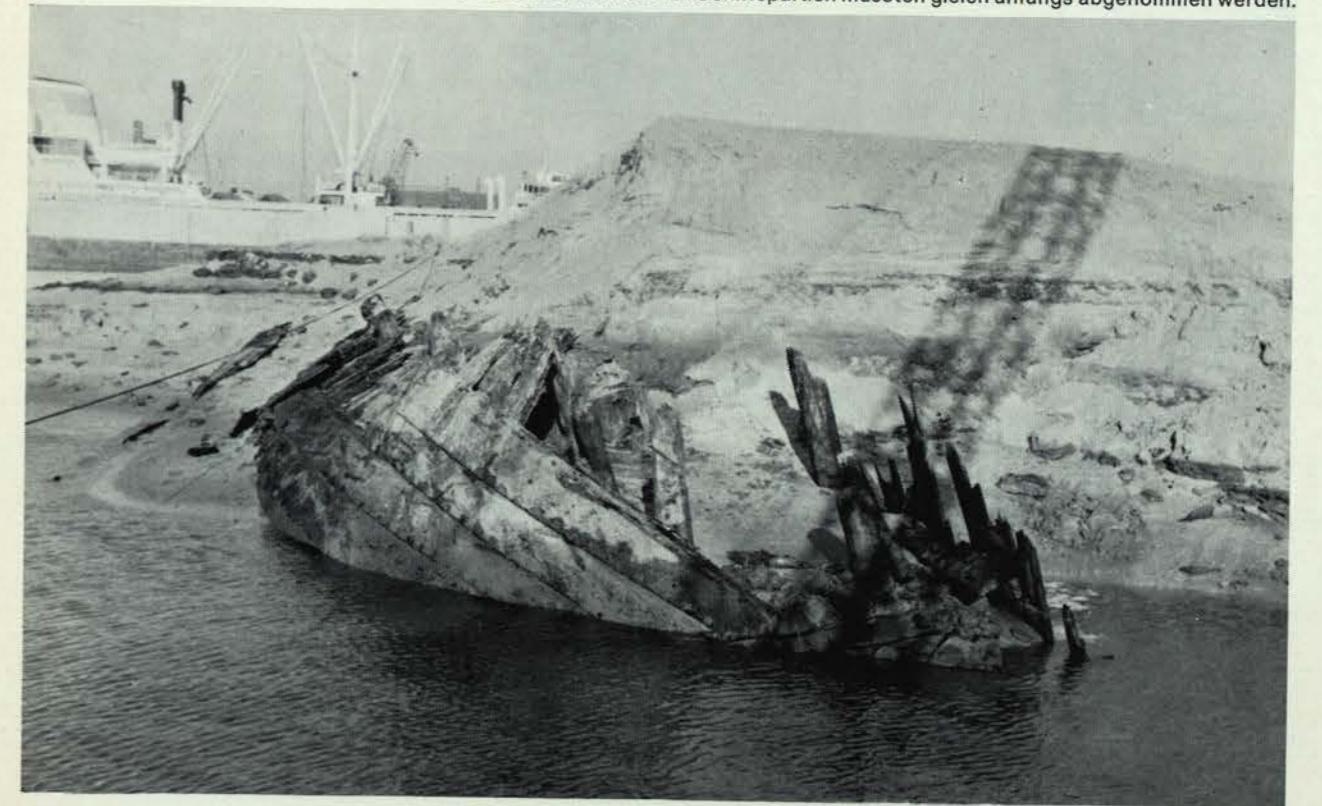
3 Bremer Schiffsfund. Partie der sich zum Heck hin rundenden Backbordwand.





6 Bremer Schiffsfund. Blick auf Heckpartie mit Achtersteven.

8 Bremer Schiffsfund. Blick von achtern. Grosse Teile der oberen Schiffspartien mussten gleich anfangs abgenommen werden.



9 Bremer Schiffsfund. Gangspill.



7 Das im Bau befindliche Werkmodell der Bremer Kogge.



