MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 17 september 1968

Aan onze Leden,

"N o e s n a d a" (dat is niets), zou de hertog van Alva hebben gezegd, toen een ijlbode van de Spaanse bevelhebber in Holland en Zeeland hem in Brussel de inneming van Den Briel kwam melden. Hoe deerlijk vergiste de trotse landvoogd zich!

Dit jaar herdenken wij, dat vier eeuwen geleden de Nederlandse vrijheidsstrijd tegen het toen oppermachtige Spanje begon. De slag bij Heiligerlee (1568) die als het begin van de Tachtigjarige Oorlog wordt beschouwd, werd ter plaatse en tijdens de Taptoe-Delft indrukwekkend gememoreerd. Zonder afbreuk te willen doen aan deze belangrijke gebeurtenis, zij bedacht, dat de werkelijke (zelf)bevrijding van ons land eerst (dankzij de drieste daad van de watergeuzen) op 1 april 1572 een aanvang nam. Pas daarna durfden tal van steden in het westen des lands zich "voor de Prins" te verklaren.

Onze staatkundige vrijheid werd dus op zee geboren, en daar in latere jaren gehandhaafd. Te water werden de meeste beslissende slagen in onze historie uitgevochten: tegen Spanje en vervolgens tegen Engeland en Frankrijk.

Maar de geschiedenis van ons zeewezen beslaat een veel groter gebied dan politiek en oorlogvoering; handel, scheepvaart, visserij, overzeese vestigingen, scheepsbouw, schilder en beeldhouwkunst, literatuur en wat niet meer. Kortom een onafzienbaar veld van belangrijke economische en culturele activiteiten, waarin iedere liefhebber iets van zijn gading kan vinden. Zo zijn het verhaal van ons volksbestaan en de zeegeschiedenis ten nauwste met elkaar verweven.

Alleen al met dit argument moet het U, waarde medeleden, niet te moeilijk vallen onze Vereniging, die slechts 200 leden telt, sterker te maken door Uw vrienden en relaties, die daarvoor in aanmerking komen gezien hun vorming en belangstelling, tot een toetreden te bewegen.

Er is zoveel dat het lidmaatschap van onze vereniging, met haar lage contributie, aantrekkelijk maakt en U weet dat. Tweemaal per jaar verschijnt ons orgaan, de "Mededelingen", met een grote verscheidenheid aan boeiende stof uit de maritieme historie. Het ligt in de bedoeling dit blad aanmerkelijk uit te breiden. Met meer leden kan uit dit plan worden

bespoedigd. De reeds veschenen 17 nummers vormen voor belangstellenden in de zeegeschiedenis een waardevol bezit en voor studerenden een dankbare bron van kennis.

Onze jaarvergaderingen, die vrijwel steeds gepaard gaan met aantrekkelijke excursies, vormen telkens een hoogtepunt in het verenigingsleven. Wij herinneren onze leden van "het vroegste uur" (mei 1961), of U, die later zijt toegetreden, aan de tochten naar Amsterdam (1961, tentoonstelling "Het Scheepvaartmuseum zoals het reilt en zeilt"); naar Rotterdam (1962, lezing van mr. Van 't Hoff in het Maritiem Museum "Prins Hendrik"); naar Den Helder (1963, waar de Vereniging gastvrijheid genoot van de Koninklijke Marine); nogmaals naar Rotterdam (1964, met o.m. een lezing van ir. Scheltema de Heere en een bezoek aan de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij); naar Hoorn (1965, met een bezoek aan het Westfries Museum, de ontvangst door het Gemeentebestuur, toen drs. Van de Ketterij sprak over de "Algemene- en de zeemanstaal); naar 's-Gravenhage (1966, voor de herdenking van de Vierdaagse Zeeslag door admiraal Van Foreest en professor Boxer in de Ridderzaal, met bezoeken aan de tentoonstelling "De Vrije Zee" en aan enkele mijnenvegers in de Scheveningse haven); naar Antwerpen (1967, met de ontvangst door het stadsbestuur en een bezoek aan het Nationaal Scheepvaartmuseum aldaar); naar Oost-Flevoland (1968, met bezichtiging van een opgraving van een 16de-eeuws scheepswrak, de werkplaats voor het conserveren van oud scheepshout en -ijzer en een lezing over deze onderwerpen van de heer Van der Heide).

Waarde leden, vertelt dit alles aan mogelijke gegadigden voor het lidmaatschap van onze Vereniging. Er zijn recente nummers van ons blad "Mededelingen" in voorraad. Op verzoek zenden wij gaarne een proefnummer aan serieuze kandidaat-leden.

De contributie bedraagt *f*. 10,-- per jaar; voor jeugdleden beneden de 25 jaar *f*. 5,--.

Opgaaf van adressen voor toezending van proefnummers of van nieuwe leden wordt gaarne ingewacht bij de secretaris, [redacted]

Willen wij als vereniging de financiële zorgen te boven komen, dan is een grote vermeerdering van het ledental dringend nodig. Elk lid trachte daarom een nieuw lid te werven. Verdubbeld staan wij sterk!

HET BESTUUR

MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

No. 17 september 1968

REDAKTIE

[redacted]

Uitgegeven met steun van Nederlandsche organisatie voor zuiver-wetenschappelijk onderzoek ZWO,
Oostersche Handel en Reederijen en Stichting Dr Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds.
Verschijnt tweemaal per jaar.

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Sous-commission néerlandaise de la Commission internationale d'Histoire Maritime

opgericht 20 mei 1961

BESTUUR

Jhr. H.A. van Foreest, vice-adm. b.d.	voorzitter
Mej.Drs. A.M.P. Mollema	secretaris/penningmeester
Dr. R.E.J. Weber	
Drs. J.R. Bruijn	
F.C. van Oosten, luit. t.z. 1ste kl S.D.	

[redacted]

CONTRIBUTIE

Minimum ƒ 10.- per jaar; leden beneden 25 jaar ƒ 5.-; leden buiten Nederland woonachtig ƒ 12.50:
Te voldoen op girorekening 293591 t.n.v. Mej. A.M.P. Mollema, 's-Gravenhage.

Losse nummers van de Mededelingen bij het Secretariaat verkrijgbaar:
no 1 t/m 11 à ƒ 3.-, no 12 t/m 15 à ƒ 4,50 en no 16 à ƒ 6,25 per stuk;
de cumulatieve index no 1-15 à ƒ 5.-.

INHOUD

	blz.
Een Rijks Maritiem Museum	4
BIJDRAGEN	
Dr.Simon Hart, Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw. Een historisch-demografisch onderzoek (with Summary)	5-20
G.D.van der Heide, Oudheidkundig onderzoek in de voormalige zeebodem	21-26
Friedrich Jorberg, Admiral Aernoult Gijsels van Lire. Ein Holländer im brandenburgischem Dienst	27-35
COLLECTIES	
F.C.van Oosten, Victory-museumschip	36-37
H.J.de Graaf, De slag bij Duins in een Spaans museum	38
Museum voor de IJsselmeerpolder (uit het Jaarverslag 1966)	39-40
LITERATUUR	
Boekbesprekingen:	41
J.Kr.Tornöe, Addendum to Columbus in the Arctic (P.Verhoog)	41-42
C.R.Boxer, Francisco Vieira de Figueiredo (M.P.H.Roessingh)	42
G.Hafström, Utblicker kring tillkomsten av skeppet Wasa (J.R.Bruijn)	43
S.Pepys, Dagboek van een levensgenieter, bew.A.Alberts (H.W.Harten)	43
A.Alberts, Laten we vrede sluiten (A.H.Huussen jr)	44
M.Parlange, Les signaux de la défence des côtes en Belgique (J.F.van Dulm)	44
B.Liddle Hart en B.Pitt(red.), Standaard Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog I (F.C.van Oosten)	44-45
W.Rudolph, Handbuch der volkstümlichen Boote im ostlichen Niederdeutschland (J.van Beylen)	45
W.Langeraar, Mens en Zee (S.J.de Groot)	45-46
F.G.A.Woudstra, Tussen zeesterren en amphora's (G.D.van der Heide)	46
Overzicht van artikelen	47-48
Nieuwe uitgaven	49-55
VERENIGINGSNIEUWS	56
Jaarverslag 1967	56-59
NOTEN	60-61
CORRIGENDUM	61

EEN RIJKS MARITIEM MUSEUM

Het blijde nieuws in de dagbladpers over het Rijks Maritiem Museum,dat de regering zou willen vestigen in 's Lands Zeemagazijn, was aanleiding dat het Bestuur zich wendde tot de Heer D.H.Couvee, Hoofd van de Afdeling Nederlandse Geschiedenis van het Rijksmuseum om nadere informatie. De Heer Couvee, in deze materie bij uitstek bevoegd, was zo vriendelijk ons op korte termijn onderstaand artikel toe te zenden, waarvoor wij de schrijver bijzonder erkentelijk zijn. Er blijkt wel uit dat nog weinig vaststaat over de inrichting van het Museum en de daar onder te brengen collecties, in tegenstelling tot de indruk die van verschillende zijden gewekt is. Laat ons hopen dat de plannen tot een prachtige uitkomst leiden!

De Voorzitter

Het is er eindelijk van gekomen. De regering heeft besloten een Rijks Maritiem Museum te stichten. Het zal worden gevestigd in 's Lands Zeemagazijn op het Amsterdamse Kattenburg. De verzamelingen van de vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum zullen de basis en de kern van de expositie vormen.
Dit besluit is in de eerste plaats een erkenning en bekroning van het bijzonder belangrijk werk dat met veel zorg, toewijding en kennis van zaken is verricht door de zojuist genoemde Vereniging. Sinds 1922, het jaar waarin het Scheepvaartmuseum werd opgericht is dankzij schenkingen, legaten en aankopen een indrukwekkende verzameling bijeengebracht. Veel hiervan zou bij het niet bestaan van het Museum naar het buitenland zijn gegaan of zelfs geheel zijn verdwenen. Dat dit werk ondanks de ongunst der tijden (crisis- en oorlogsjaren) is voortgezet pleit wel voor het doorzettingsvermogen van de Vereniging. Het is een zaak van rechtvaardigheid, dat in de nieuwe opzet deze Vereniging op de een of andere wijze invloed op de gang van zaken blijft houden. Het zou trouwens van onwijs beleid getuigen als niet van de kennis en enthousiasme van de leden der Vereniging zou worden geprofiteerd. Intussen is het duidelijk dat de oprichting en het voortbestaan van een degelijk en aantrekkelijk Maritiem Museum in deze tijd niet anders dan door de overheid kan worden gegarandeerd.
Investering en exploitatie vragen sommen die door particulieren niet meer kunnen worden opgebracht.
Het Rijks Maritiem Museum dat straks zijn poorten opent, zal één uit een reeks van scheepvaartmuseums in Nederland zijn. In ons land zijn vele steden en streken ieder op eigen wijze met de zee en de scheepvaart verbonden. Het is daarom onjuist het nieuwe museum te zien als een centralistische instelling.
Vanzelfsprekend zal het nodig zijn in onderling overleg te komen tot een logische indeling van de belangstellingssfeer der verschillende museums en een daarop afgestemd aankoopbeleid. Het bestaan van een tweede belangrijke verzameling als die in het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam en de verschillende collecties in kleinere plaatsen is op zichzelf een bewijs van de veelzijdigheid van Nederland's bindingen met de scheepvaart. De collegiale samenwerking die nu al aanwezig is, zal verder uitgebouwd moeten worden, zodat ieder museum een duidelijk eigen gezicht krijgt. De realisering van het nieuwe museumproject zal zeker nog enige jaren op zich laten wachten. Moge deze tijd benut worden om weldoordachte plannen op te stellen, die ertoe zullen leiden dat Nederland straks zal kunnen wijzen op een combinatie van Scheepvaartmuseums die tezamen alle aspecten van het zo gevarieerde onderwerp zullen behandelen.
Op dit moment is een gelukwens aan de velen die met grote vasthoudendheid aan het besluit tot stichting van het Rijks Maritiem Museum hebben aangedrongen op zijn plaats. De talloze binnen- en buitenlandse liefhebbers van de zeegeschiedenis wachten de opening met spanning af.

D.H.COUVEE

B I J D R A G E N

Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw.

Een historisch-demografisch onderzoek.*)

door Dr.Simon Hart

Inleiding.

Bij een historisch-demografisch onderzoek naar de Amsterdamse bevolking in de tijd van de Republiek zijn zekere kwantitatieve gegevens inzake zeelieden ter beschikking gekomen, die waard zijn hier behandeld te worden. De Amsterdamse ondertrouw- of huwelijksintekenregisters zijn hiervoor als bron gebruikt.

Alle personen, die in Amsterdam een huwelijk wilden aangaan, moesten zich vervoegen bij de Commissarissen van huwelijkse zaken (politieke personen), die hun personalia in een der huwelijksintekenregisters inschreven. Zij gebruikten voor de bruiden en bruidegoms, die geacht werden te behoren tot de Gereformeerde, de Waals Gereformeerde of de Engels Gereformeerde kerk, of die niet opgaven tot een andere gezindte te behoren, het register voor kerk. Hun geboden werden in enige kerken afgekondigt, waarna zij door een Kalvinistisch predikant getrouwd werden. De niet-Kalvinistische bruiden en bruidegoms werden in het huwelijksintekenregister voor het stadhuis ingeschreven. Hun geboden werden van de pui van het stadhuis afgekondigd en zij werden door schepenen getrouwd.

In deze registers werd vastgelegd: de naam van bruid en bruidegom; hun geboorteplaats; waar zij in Amsterdam woonden; bij een eerste huwelijk de leeftijd en anders de naam van degene, wiens weduwe of weduwnaar men was. Vóór 1715 is ook het beroep van de bruidegom vermeld. Tenslotte moesten beide partijen de akte ondertekenen, of een kruisje of merk zetten.

Om allerlei redenen (o.a. het voorkomen van dubbeltellingen en de opgave van de leeftijd) heb ik alleen de bruidegoms, die een eerste huwelijk aangingen, bij dit onderzoek betrokken. Verder is ook geen rekening gehouden met de bruidegoms, die op akte van elders zijn ingetekend. Deze intekening op akte vond plaats, indien men elders in ondertrouw ging en de predikant, koster of secretaris van die plaats hiervan aan de Commissarissen kennis gaf, omdat indien één der partijen in Amsterdam woonde of kort tevoren gewoond had, de geboden hier moesten gaan. In de intekening op akte van elders is meestal geen geboorteplaats, beroep of leeftijd vermeld.

Bruidegoms en zeelieden.

De vermelding in de ondertrouwakte van het uitgeoefende beroep maakt het mij nu mogelijk iets mede te delen over de bruidegoms, die vóór 1714 "zeeman" van beroep waren. In feite kwam het beroep "zeeman" niet voor in deze registers. Men heeft als beroep opgegeven: "varensman", "varensgezel", "schipper", "stuurman" etc. Verscheidene schippers en stuurlieden moeten zich "varensman" genoemd hebben. Kennelijk was dit de populaire benaming in het spraakgebruik der zeventiende eeuw, want 93% der zeelieden (29002 bruidegoms) gaf als beroep op "varensman". Voor de gehele eeuw zijn deze percentages : 1601-1625: 95; 1626-1650: 90; 1651-1675: 94 en 1676-1700: 95. Slechts 47 bruidegoms gaven "matroos" als beroep op, van wie 44 in de periode 1661-1677.

*) Noten achterin blz. 60-61

Waar in dit artikel over zeelieden gesproken wordt in de periode 1586-1713 zijn hiermede dus bedoeld, de varensman of varensgezel (35202), matroos (47), bootsman (4), konstabel (11), schipper (bij wie ook de grootschipper gerekend is 780), schipper op Bergen (Noorwegen 1), schipper op Londen (3), schipper op Hamburg (12), schipper op Rouaan (3), schipper van de West Indische Compagnie (1), smalschipper (38), boeierschipper (15), galjootschipper (1), luitenant ter zee (39), kapitein ter zee (43), kapitein-luitenant ter zee (2), commandeur (12), stuurman (333), en tenslotte de soldaat te water (1587-1600: 123; 1601-1650: 755; 1651-1663: 87). De beroepsopgave "soldaat te water" wordt in de ondertrouwregisters niet meer gevonden na 1663. De "soldaat te water" is onder de zeelieden opgenomen, omdat hij vaak herkomstig was uit de plaatsen, vanwaar ook bruidegoms, die "varensman" als beroep opgaven, kwamen. Wij weten, dat het merendeel der soldaten te land in het buitenland geboren was. Dit blijkt ook het geval te zijn bij de soldaten te water. Hiervan getuigt ook de verklaring van de Admiraliteit van Amsterdam van 12 december 1659: "wert de oorlog te water uyt dese landen voor een groot gedeelte met uytheemsch bootsvolck gevoert"(1). In de achttiende eeuw was het trouwens ook niet mogelijk de oorlogsvloot te bemannen, indien men niet genoeg "uytheemsch bootsvolck" kon aanwerven. Bij kapiteins te water of ter zee moet niet alleen aan marine-officieren gedacht worden.

De binnenvaart, ook die op de Zuiderzee (voor zover het na te gaan was) is niet bij dit onderzoek betrokken. Ook zijn buiten beschouwing gelaten de 88 vissers, 85 waterscheepslieden en 62 waterscheepsknechten, die hun beroep bijna uitsluitend op het Y en de Zuiderzee uitoefenden.

Bij dit beroepsonderzoek was een storend element, dat over bepaalde jaren van een te groot deel der bruidegoms het beroep niet opgegeven was. Voor een overzicht der zeelieden was het daarom nodig het percentage dergenen, wier beroep onbekend was, vast te stellen. Het is niet toelaatbaar deze bruidegoms met onbekend beroep naar proportie onder de beroepsgroepen te verdelen. De periode 1578-1585 (toen bij 70% het beroep onbekend was) en de jaren 1714 (37% beroep onbekend) en 1715 (toen slechts in enkele maanden soms het beroep vermeld is) zijn niet in de navolgende tabellen opgenomen. Men moet voor ogen blijven houden, dat dit materiaal dus steeds de bruidegoms uit de Amsterdamse ondertrouwakten betreft, die daar een eerste huwelijk wilden aangaan.

De groep "zeelieden" is geplaatst tegen de achtergrond van de gehele Amsterdamse bevolking, voor zover die uit de gegevens van genoemde ondertrouwakten valt af te lezen. Daarom kan een stijging van het aantal zeelieden toch percentueel een daling te zien geven, indien het totale aantal bruidegoms sterker gestegen is.

Wij kunnen over geen betrouwbaar materiaal voor de volkstellingen in Amsterdam beschikken. Voor 1570 schatte men de bevolking op 27 à 30.000 en voor 1600 op 50.000. De telling van 1622 gaf 105.000 en die van 1630 gaf 115.000 personen. Indien we ons een beeld moeten vormen van het bevolkingsgetal in 1670, zouden we een getal van 200.000 in gedachte kunnen nemen. De volkstelling van 1795 gaf als uitkomst 217.000, maar men meende dat dit getal tot 221.000 opgevoerd moest worden. Waarschijnlijk heeft Amsterdam in de tijd van de Republiek zijn grootste bevolkingsomvang gehad omstreeks 1780.(2).

Uit de bijgevoegde tabellen (zie bijlagen A en B) valt duidelijk het groeiproces van Amsterdam af te lezen, waarbij de zeevaart een zeer belangrijke rol heeft gespeeld. Op grond van de beroepsopgaven in de ondertrouwakten komen we op een percentage van 22% zeelieden. We moeten ons bewust blijven van het feit, dat we hier geen meting van de Amsterdamse beroepsbevolking voor ons hebben. Afwijkingen in de huwelijksfrequenties bij de beroepsgroepen zijn niet te berekenen. Aan de ene kant kunnen we ons voorstellen, dat de huwelijksfrequentie bij de zeelieden om allerlei

redenen lager ligt, aan de andere kant blijven veel zeelieden hun beroep niet trouw. Eens zeeman altijd zeeman, is een fictie. Het risico van het vak is groot en menig zeeman vond zijn voortijdig einde in het zeemansgraf. Van enkele gilden weten we op zeker ogenblik hoeveel gildebroeders ertoe behoorden. Voor alle vrije beroepen en de meeste gebonden beroepen zijn we aangewezen op de beroepsopgaven in de ondertrouwakten vóór 1714. We kunnen helaas niet beschikken over een beroepsopgave van de Amsterdamse bevolking ten tijde van de Republiek. Daarom moeten we ons, met alle betrekkelijkheid van dien, tevreden stellen met deze berekening van een percentage van 22% zeelieden.

De herkomst der zeelieden 1651-1665.

Er is ook onderzocht, waar bruidegoms/zeelieden, die in de periode 1651-1665 in Amsterdam een eerste huwelijk aangingen, geboren zijn. Nu berustte de opgave van de geboorteplaats in de ondertrouwakte op een mondelinge mededeling van de bruidegom. De klerk, die dit op moest schrijven en een zekere ervaring verkregen had, moest vaak op zijn gehoor afgaan en hij had soms geen besef, welke plaats bedoeld was. Sommige Engelse plaatsnamen zijn zo verhaspeld weergegeven, dat die niet te localiseren zijn. Het identificeren van de opgegeven geboorteplaatsen was een moeizaam werk. Helaas bleken toch enkele plaatsnamen niet opgelost te kunnen worden, terwijl ook de andere gegevens in de akte niet duidelijk maakten uit welk land de bruidegom kon komen.

Aan de hand van de in de bijlage A opgenomen tabel kunnen we berekenen dat 5831 zeelieden in de periode 1651-1665 een eerste huwelijk wilden aangaan in Amsterdam. Hun herkomst is nagegaan en de uitkomst hiervan is in onderstaande tabellen verwerkt.

Tabel van de herkomst der zeelieden, die in de periode 1651-1665 in Amsterdam een eerste huwelijk wilden aangaan.

	1651-1655		1656-1660		1661-1665		1651-1665	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Amsterdam	334	18	430	21	428	22	1192	20½
Nederland zonder Amsterdam	380	21	476	23	430	22	1286	22
Buitenland	1100	61	1159	56	1094	56	3353	57½
Totaal	1814	100	2065	100	1952	100	5831	100

Indien we nu naast elkaar zetten de percentages van alle bruidegoms, die elders geboren zijn, en die van de zeelieden/bruidegoms die elders geboren zijn, dan zien we dat daar een samenhang tussen bestaat. De daling van de percentages voor alle bruidegoms geeft ook een ongeveer gelijke daling van die van de zeelieden/bruidegoms te zien. Hier volgen de percentages, nl.: 1651-1655 resp. 68 en 82; 1656-1660 resp. 67-79; 1661-1665 resp. 65 en 78 en over de gehele periode 1651-1665 resp. 67 en 79½.

Wanneer we van alle bruidegoms de zzelieden/bruidegoms aftrekken en van alle elders geboren bruidegoms, de zeelieden/bruidegoms die elders geboren zijn, dan blijken de percentages voor de rest van deze elders geboren bruidegoms te zijn: 1651-1655: 63½; 1656-1660: 63½; 1661-1665: 62 en 1651-1665: 63, waaruit duidelijk blijkt, dat het Amsterdamse element bij de niet-zeelieden veel hoger lag.

Hoewel we voor deze periode het buitenlandse element bij de zeelieden reeds konden vaststellen, kunnen we helaas nog niet beschikken over een dergelijke

analyse voor alle elders geboren bruidegoms. Men kan veilig aannemen, dat percentueel de buitenlandse herkomst bij de zeelieden aanzienlijk hoger zal liggen dan bij alle andere bruidegoms, die elders geboren zijn.

In de onderstaande tabellen zijn verdelingen gemaakt naar "varenslieden" en "schippers". Onder varenslieden zijn ook begrepen: de matrozen, konstabels en soldaten te water. Onder schippers : de verschillende zeevarende schippers, luitenants ter zee, kapiteins ter zee en kommandeurs. Onder zeelieden: de groepen varenslieden en schippers samen.

Tabel van de varenslieden etc., die in de periode 1651-1665 te Amsterdam een eerste huwelijk wilden aangaan.

	1651-1655		1656-1660		1661-1665		1651-1665	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Amsterdam	306	18	399	20	392	21	1099	20
Nederland zonder Amsterdam	343	20	445	22	392	21	1180	21
Buitenland	1080	62	1140	58	1085	58	3305	59
Totaal	1729	100	1984	100	1871	100	5584	100

Tabel van de schippers etc., die in de periode 1651-1665 te Amsterdam een eerste huwelijk wilden aangaan.

	1651-1655	1656-1660	1661-1665	1651-1665	
	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	%
Amsterdam	28	31	34	93	38
Nederland zonder Amsterdam	37	31	38	106	43
Buitenland	20	19	9	48	19
Totaal	85	81	81	247	100

Een vergelijking van de tabel der varenslieden met die van de schippers toont diudelijk, dat de in het buitenland geboren schippers verre in de minderheid zijn. Deze groep schippers etc. is meer een proeve, want ik heb reeds eerder opgemerkt dat onder de varenslieden ook stuurlieden en schippers verscholen moeten zijn. Wij kunnen hier echter wel de conclusie uit trekken, dat ongeveer 80% van de officieren ter zeevaart Nederlander was.

Van het groepje van 92 soldaten te water in deze periode blijkt er één in Amsterdam geboren te zijn, zeven in overig Nederland en 84 in het buitenland. Van deze laatsten kwamen 32 uit Duitsland, 7 uit Denemarken, 8 uit Ierland en 12 uit Schotland.

Tabel van de zeelieden, die in de periode 1651-1665 in Amsterdam een eerste huwelijk wilden aangaan en die in Nederland geboren zijn, onderverdeeld in Amsterdam en de verschillende provincies.

		1651-1655	1656-1660	1661-1665	1651-1665
Amsterdam:	varensman	306	399	394	1099
	schipper	28	31	34	93
	zeeman	334	430	428	1192
Noord-Holland:	varensman	86	98	88	272
	schipper	5	15	8	28
	zeeman	91	113	96	300
Zuid-Holland:	varensman	76	86	80	242
	schipper	14	4	6	24
	zeeman	90	90	86	266
Friesland:	varensman	82	126	80	288
	schipper	6	4	8	18
	zeeman	88	130	88	306
Groningen:	varensman	27	34	25	86
	schipper	-	4	2	6
	zeeman	27	38	27	92
Overijsel:	varensman	24	26	32	82
	schipper	3	1	4	8
	zeeman	27	27	36	90
Zeeland:	varensman	15	29	36	80
	schipper	2	2	1	5
	zeeman	17	31	37	85
Utrecht:	varensman	10	16	24	50
	schipper	3	-	5	8
	zeeman	13	16	29	58
Gelderland:	varensman	10	11	10	31
	schipper	2	-	3	5
	zeeman	12	11	13	36
Noord-Brabant:	varensman	10	17	6	33
	schipper	1	-	-	1
	zeeman	11	17	6	34
Limburg:	varensman	3	1	5	9
	schipper	1	1	1	3
	zeeman	4	2	6	12
Drente:	varensman	-	1	6	7
	schipper	-	-	-	-
	zeeman	-	1	6	7
Totaal zonder Amsterdam:	varensman	343	445	392	1180
	schipper	37	31	38	106
	zeeman	380	476	430	1286
Totaal Nederland:	varensman	649	844	786	2279
	schipper	65	62	72	199
	zeeman	714	906	858	2478

Van een aanzienlijk getal in Nederland geboren zeelieden blijkt de wieg dus in Amsterdam gestaan te hebben. Indien we Amsterdam buiten beschouwing laten blijkt van de rest 68% geboren te zijn in Friesland, Noord- en Zuid-Holland.

Ik geef nu de belangrijkste geboorteplaatsen:

Noord-Holland: Aalsmeer 17, Alkmaar 8, Edam 8, Enkhuizen 29, Haarlem 39, Hoorn 25, Monnikendam 8 en Texel 13.

Zuid-Holland: Delft 15, Dordrecht 14, Gouda 21, 's Gravenhage 14, Leiden 19 en Rotterdam 51.

Friesland: Ameland 33, Bolsward 8, Dokkum 19, Harlingen 44, Hindelopen slechts 7, Kollum 13, Leeuwarden 27, Makkum 8, Sneek 11, Stavoren 10, Terschelling 11, Vlieland slechts 6 en Workum 18.

Groningen: de stad Groningen waarbij ook het Groningerland gerekend is 51.

Overijsel: Blokzijl 16, Kampen 8 en Zwolle 13.

Zeeland: Middelburg 17, Vlissingen 32 en Zierikzee 9.

Utrecht: de stad Utrecht 20.

Nog eens, dit betreft dus steeds de zeelieden, die tussen 1651 en 1665 in Amsterdam in eerste huwelijk in ondertrouw gingen. Natuurlijk hebben uit de genoemde plaatsen veel meer personen aan de Amsterdamse scheepvaart deelgenomen. Van de aan de Zuiderzee gelegen plaatsen zullen velen in hun eigen gemeenschap getrouwd zijn. Het maakte voor hen niet veel uit, dat zij in Amsterdam moesten aan- en afmonsteren. Voor velen was de zeevaart slechts een seizoenarbeid. De vrouw zorgde vaak thuis voor de boerderij. De bewoners der Waddeneilanden zullen evenmin in Amsterdam zijn gaan wonen. Vele schepen lagen soms geruime tijd op de rede op goede wind te wachten, lagen aldaar in lading of werden daar gelost. Het is bekend, dat schepen die in Texel lagen, door de gezinnen van het scheepsvolk bezocht werden. In november 1607 klaagden de reders van het schip "de Witte Eenhoorn" (schipper: Cornelis Sybrantss Croon, van Hoorn) bij hun bevrachters, de Guinese Compagnie, omdat hun schip reeds lang gereed lag in Texel voor de reis naar de kust van Guinea, maar de lading (behoudens 8 kistjes) tegen de afspraak in nog steeds niet gearriveerd was. Dit bracht voor de rederij kosten mede: " soo doordien tvolck met haer vrouwen ende kinderental t'samen soo veele langer t'scheep gegaen, gegeten ende gedroncken hebben "(3). Er was zelfs een schip dat de "miebrenger" genoemd werd, waarmede de vrouwen uit het schip gehaald en naar Terschelling gebracht werden (4).

In de meer directe omgeving van Amsterdam kunnen we wijzen op de vele Waterlanders, die op de schepen dienden, van wie er in verhouding weinigen in Amsterdam trouwden. De verplaatsingsmogelijkheid (mobiliteit) van de zeeman is veel groter dan van personen, die een ander beroep uitoefenen. In Amsterdam woonde ook veel ongetrouwd scheepsvolk bij slaapbazen.

Tabel van de zeelieden, die in de periode 1651-1665 in Amsterdam een eerste huwelijk wilden aangaan en in het buitenland geboren zijn.

		1651-1655	1656-1660	1661-1665	1651-1665
Duitsland:	varensman	392	344	318	1054
	schipper	13	15	4	32
	zeeman	405	359	322	1086
Noorwegen:	varensman	269	336	304	909
	schipper	-	-	2	2
	zeeman	269	336	306	911
Zweden:	varensman	116	117	152	385
	schipper	2	2	-	4
	zeeman	118	119	152	389
Denemarken:	varensman	98	97	135	330
	schipper	2	1	1	4
	zeeman	100	98	136	334
Polen:	varensman	23	28	18	69
	schipper	1	-	-	1
	zeeman	24	28	18	70
Baltische landen:	varensman	9	13	12	34
	schipper	1	-	-	1
	zeeman	10	13	12	35
Engeland *):	varensman	86	109	68	263
	schipper	-	-	2	2
	zeeman	86	109	70	265
Frankrijk:	varensman	44	38	27	85
	schipper	1	1	-	2
	zeeman	45	39	27	87
België:	varensman	27	30	30	87
Spanje:	varensman	1	11	2	14
Portugal:	varensman	3	1	1	5
Italië:	varensman	4	3	6	13
West-Afrika:	varensman	2	3	2	7
Oostenrijk:	varensman	1	-	-	1
Diverse landen:	varensman	1	5	5	11
Onbekend:	varensman	4	5	5	14
Totaal		1100	1159	1094	3353

*) Hierbij zijn inbegrepen de varenslieden uit Schotland, resp. 3, 7 en 2 en Ierland 3, 4 en 1.

Van de in Duitsland geboren zeelieden uit de voorgaande tabel kwamen de meesten uit Sleeswijk-Holstein (356) en Oost-Friesland (148). Belangrijke geboorteplaatsen in Duitsland zijn: Ditmarschen 62, Flensburg 53, Föhr 38, Husum 78, Tönning 19, Lübeck 58, Hamburg 109, Bremen (met Stift) 88, Jever 32, Oldenburg 36 en Emden 94.

Ook uit Noorwegen trok een groot getal zeelieden naar Amsterdam. Sommige plaatsen werden als het ware leeggezogen. Ik noem: Bergen 173, Dramsfjord 25, Flekkerö 75, Fredrikstad 46, Listerlandet 71, Maerdö 33, Oslo 50, Risör Sund (Westerrijsen)159, Stavanger 67, Tönsberg 33 en Trondheim 45.

In Zweden: Göteborg 47, Marstrand 144 en Stockholm 71.
Denemarken: Höjer 20, Kopenhagen 77, Ribe 25 en Tönder 40.
Tenslotte: Londen 32, Antwerpen 21, Duinkerken 18, Koningsbergen 20 en Danzig 36.

Ook voor de buitenlanders was de zeevaart vaak seizoenarbeid. Velen trokken in het voorjaar naar Amsterdam om in de herfst weer naar huis te gaan. Zo uit Föhr, waarvan het volgende voorbeeld spreekt: In de tweede helft van maart 1683 huurden 86 man van Föhr een smakschip, dat zij voor drie weken van victualie voorzagen, onder meer van slecht gemeen bier, dat "zij zelfs aldaer brouwen". Zij gingen als passagiers in het ruim om "van daer naer dese stad gevoert te werden om huijr te soecken op Groenland of andere gewesten, gelijck sij sulx ordinaris jaerlijx zijn doende". Door de zeer goede oostenwind verliep de reis, die inderdaad anders wel eens drie of vier weken duurde, zeer voorspoedig en binnen drie etmalen waren zij alhier gearriveerd. Zij kregen nu moeilijkheden, omdat de impostmeester hen verdacht van het frauduleus invoeren van het bier, dat zij voor eigen gebruik medegenomen hadden en dat zij door hun voorspoedige reis overgehouden hadden. (5)

In de achttiende eeuw bemanden de zeelieden van Föhr, de Hallingen en Jutland de walvisvaarders. Toen in maart 1755 een veertigtal vaartuigen met volk (waarschijnlijk 2500 of 3000 man) naar Amsterdam trok om aldaar op de walvisvaarders aan te monsteren, konden zij door de ijsgang Amsterdam en zelfs Edam niet bereiken. (6)

Een deel van de scheepvaart was gebonden aan het seizoen. De walvisvaart was een zomerbedrijf. In de winter werd de vaart naar het Oosten moeilijker en kwam dan vrijwel tot stilstand. Indien er op de Zuiderzee ijs lag, kon geen schip uitzeilen of binnenkomen. Vele schepen lagen in de winter in Amsterdam in het Y in de laag. De Westvaart was voor een deel gebonden aan de Oostvaart en aan de toegankelijkheid van de eigen haven. Ook de vaart op de route Amsterdam-Setubal (zout laden)-Danzig, Koningsbergen of Riga (graan laden)- en terug naar Amsterdam, was gebonden aan het seizoen. Hier stond tegenover dat de graanvaart op het Middellandse Zeegebied, in het bizonder op Italië, meer een najaars- en wintervaart was. Om broei in het graan te voorkomen, was het beter de grote hitte in de Middellandse Zee te ontlopen. De schepen daarheen vertrokken meestal in het najaar. Voor de reis Amsterdam - Archangel (lossen, graan laden) - Italië vertrokken de schepen eind augustus uit Archangel. In de winter bleven in het Middellandse Zeegebied verscheidene schepen heen- en weervaren. Men nam vracht in, waar deze was, en vervoerde die naar een andere haven in dit gebied. In 1607 waren september en oktober de topmaanden voor de Amsterdamse notarissen, die toen vele bevrachtingscontracten op Italië moesten opmaken. (7) Voor de rederij was het aantrekkelijk indien een schip zowel naar het Oosten als het Westen reizen kon maken. Helaas beschikken we nog niet over genoeg kwantitatieve gegevens om een duidelijk beeld te kunnen krijgen van de exploitatie der schepen. Er zijn verschillende factoren, soms van zuiver menselijke aard, die het economisch rendement van het schip beperken.

De 5831 bruidegoms, die bij hun ondertrouw tussen 1651 en 1665 opgaven zeeman van beroep te zijn, tonen aan hoe belangrijk de scheepvaart was als middel van van bestaan voor de Amsterdamse bevolking.

De binnenvaart in een of andere vorm werd in die periode door 526 bruidegoms bedreven. Er waren 613 scheepstimmerlieden en ruim geïnterpreteerd komen we tot 1719 kooplieden/handelaars resp. winkeliers.

Tabel van de zeelieden, die in de periode 1651-1665 te Amsterdam een eerste huwelijk wilden aangaan en hun onderlinge verhouding naar herkomst.

	Absoluut:	percentage:
Amsterdam	1192	20½
Nederland zonder Amsterdam	1286	22
Totaal Nederland	2478	42½
Duitsland	1086	18½
Noorwegen	911	15½
Zweden	389	6 3/4
Denemarken	334	6
Engeland	245	4
Overige landen	388	6 3/4
Totaal Buitenland	3353	57½
Totaal	5831	

Uit deze tabel blijkt, dat de bruidegoms/zeelieden, die in het buitenland geboren waren, met hun 57½% de meerderheid uitmaakten. De 46 3/4% van Duitsland, Noorwegen, Zweden en Denemarken overtreffen de 42½% van Nederland. De mankracht voor onze scheepvaart is grotendeels door het buitenland geleverd.

Voor een aantal plaatsen is het mogelijk op te geven hoeveel bruidegoms, die vóór 1716 voor de eerste maal in Amsterdam in ondertrouw gingen, daar geboren zijn en tevens het aantal zeelieden onder hen. Daar men nog doende is met de bewerking van de verschillende geboorteplaatsen moest mijn keus bepaald blijven tot het reeds bewerkte materiaal. (8)

Lijst van enige plaatsen met vermelding van de aantallen bruiden en bruidegoms die vóór 1716 in Amsterdam voor de eerste maal in ondertrouw gingen, het aantal zeelieden onder hen en het percentage der zeelieden.

	Bruiden:	Bruidegoms:	Zeelieden:	Percentage Zeelieden:
Edam	247	208	41	20
Enkhuizen	643	488	204	42
Haarlem	1558	1912	250	13
Harderwijk	326	273	40	15
Harlingen	501	609	281	46
Hasselt	370	242	20	8
Hindelopen	77	73	51	70
Hoorn	557	517	170	33
Utrecht	1675	2025	165	8
Weesp	375	226	30	13
Antwerpen	2243	3056	179	6
Bergen (Noorwegen)	534	995	829	83
Bremen	1356	1636	449	27
Danzig	164	731	324	44
Ditmarschen	201	424	188	44
Emden	1436	1427	478	33
Emmerich	407	371	28	8
Esens	382	398	52	13
Flekkerö	292	376	330	89
Flensburg	182	315	168	53
Göteborg	425	418	363	87
Hamburg	1314	2266	809	36
Husum	684	827	320	39
Jever	562	793	141	18
Koningsbergen	33	235	141	60
Kopenhagen	612	673	467	69
Lübeck	172	646	353	54
Marstrand	170	675	619	92
Risör-Sund	844	692	637	92
Rostock	47	153	86	56
Stettin	9	158	109	69
Stockholm	175	768	641	83
Stralsund	32	189	112	59
Tönder	122	326	174	54
Tönning	255	308	133	43
Wesel	772	517	42	8

De kolom bruiden is hierbij gevoegd om duidelijk te maken dat de immigratie in Amsterdam beslist niet tot de mannen beperkt bleef. De vrijheid van vestiging en uitoefening van godsdienst, de mogelijkheid hier een bestaan te vinden en land- streek- en plaatsgenoten aan te treffen, waren bizonder aantrekkelijke voorwaarden voor de immigrant en immigrante. Het assimilatieproces van de immigranten heeft geen moeilijkheden opgeleverd. Velen kwamen uit een Nederduits taalgebied, maar ook de Scandinavische immigranten blijken geen aanpassingsmoeilijkheden gehad te hebben. Het is b.v. opmerkelijk, dat in de Lutherse kerken in Amsterdam geen godsdienstoefeningen in het Deens of Zweeds gehouden zijn.

Bij het bekijken van de voorgaande tabel heb ik nog een paar opmerkingen. De Edammers bleken ogenschijnlijk meer belangstelling voor de scheepsbouw te hebben; van hen was 40% der bruidegoms werkzaam in de scheepsbouw tegen

slechts 20% in de scheepsvaart. Het aan de plaats gebonden zijn van personen, die in de industrie werkten, komt hier naar voren. Enkhuizen gaf na 1685 een teruggang te zien. De Haarlemmers kwamen vooral in de periode 1616-1685 in grote getale naar Amsterdam, wat zich herhaalde na 1760. De immigratie der Harderwijkers bleef na 1630 op een zelfde niveau en liep na 1775 op. Uit Harlingen was de immigratie vrij gelijk verdeeld, met hogere getallen tussen 1600 en 1650 en een dieptepunt tussen 1685 en 1710. Hoorn geeft na 1685 een teruggang.

Antwerpen is in deze lijst opgenomen om te laten zien hoe weinig belangstelling de Antwerpse immigranten voor de zeevaart hadden. Wanneer we voor Antwerpen de periode 1586-1620 bezien, blijken de getallen te zijn: bruiden 1518, bruidegoms 1410, zeelieden 58. Na 1670 verflauwde de trek uit Antwerpen naar Amsterdam. Voor Emden is de grootste immigratie na 1600. Ook hier daalde de immigratie na 1670. Voor Hamburg steeg de immigratie na 1610, kwam wat lager te liggen na 1670 en brokkelde na 1740 pas meer af. Husum geeft een teruggang na 1660 en Marstrand weer na 1670. Voor Risör-Sund waren de topjaren der immigratie 1656-1690. Voor Tönder en Tönning vinden we na 1670 enige teruggang.

Het veel genoemde jaartal 1670 blijkt ook in de tabel bruidegoms en zeelieden (Bijlage A) een teruggang te geven voor het aantal bruidegoms, die elders geboren zijn.

Analfabetisme bij de zeelieden.

Bij een onderzoek naar het voorkomen van analfabetisme, waarvan ik de resultaten elders publiceerde (9), zijn in het proefjaar 1660 ook de zeelieden betrokken. In het begin van dit artikel heb ik verteld, dat de bruiden en bruidegoms hun ondertrouwakte moesten ondertekenen. Was men de schrijfkunst niet machtig, dan tekende men met een kruisje of merk. Daar enige leesvaardigheid voorafgaat aan schrijfvaardigheid, kan de handtekening, die met enige stuntelige letters gezet werd, geacht worden afkomstig te zijn van een alfabeet.

Bij dit onderzoek van 1660 zijn 543 varenslieden, 5 stuurlieden en 12 schippers betrokken. Het bleek toen dat 53% der zeelieden analfabeet was. Voor degenen van hen, die in Amsterdam geboren waren, was dit percentage 45 en voor hen, die elders in Nederland geboren waren 41. Onder de buitenlandse zeelieden trof men 59% analfabeten aan. Daar het percentage analfabeten bij alle bruidegoms, die in 1660 ondertrouwden, 36% was, blijkt duidelijk, dat het analfabetisme onder de zeelieden en vooral bij de in het buitenland geboren zeelieden, hoog was.

Leeftijd der bruidegoms/zeelieden bij hun eerste huwelijk.

Indertijd heb ik een onderzoek ingesteld naar de leeftijd van de bruiden en bruidegoms, die voor het eerst in ondetrouw gingen (10). Toen werden de jaren 1626, 1627, 1676, 1677, 1726, 1727, 1776, 1777, 1809 en 1810 onderzocht. Nu is berekend hoe oud de zeelieden waren, die in de jaren 1676 en 1677 voor de eerste maal in ondertrouw gingen. Dit is verwerkt in de bijgevoegde tabel (zie bijlage C). Daar van twee zeelieden in 1676 de leeftijd niet bekend was, zijn deze niet in de tabel opgenomen.

Tenslotte zijn in de nu volgende tabel de leeftijden der zeelieden/bruidegoms vergeleken met die van alle bruidegoms. De hier berekende gemiddelden berusten op eerder gepubliceerde gegevens en op de opgaven, die in bijlage C vermeld staan (11).

Tabel van de gemiddelde leeftijd der zeelieden/bruidegoms in Amsterdam in 1676 en 1677 vergeleken met die van alle bruidegoms, bij hun eerste huwelijk.

	1676:		1677:		1676/1677:	
	jr.	mnd.	jr.	mnd.	jr.	mnd.
Zeelieden Amsterdam	27	7	27	6	27	7
Zeelieden overig Nederland	28	10	28	2	28	2
Zeelieden Buitenland	29	2	28	11	29	
Gemiddelde van alle zeelieden	28	8	28	5	28	6
Gemiddelde van alle bruidegoms	27	8	27	4		
Gemiddelde van alle bruiden	26	2	26	1		

Er blijkt uit, dat bij de zeelieden de gemiddelde trouwleeftijd inderdaad hoger ligt. Opmerkelijk is de trap- Amsterdam, overig Nederland en Buitenland. Hier blijkt, dat in een stad met veel immigratie de huwelijksleeftijd bij eerste huwelijk hoger komt te liggen. De immigranten, in het bizonder de buitenlandse immigranten, huwen op een latere leeftijd dan zij, die in de eigen geboorteplaats trouwen.

In de tijd van de Republiek is Amsterdam, waar de scheepvaart zulk een belangrijke rol speelde, een tijd lang de grootste havenstad van Europa geweest. Wij mogen ons gelukkig prijzen, dat in Amsterdam voldoende materiaal aanwezig is om een historisch demografisch onderzoek in te stellen naar de Amsterdamse zeelieden.

BIJLAGE A

Tabel van bruidegoms en zeelieden te Amsterdam 1586-1713.

	I. Brg.	II. Brg.E.	III. Zeel.	IV. Zeel in %	V. Brg.E. in %	VI. Brg.O. in %
1586-1590	2007	1015	282	14	51	15
1591-1595	2516	1682	477	19	67	13
1596-1600	2537	1754	575	22	69	11
1601-1605	3524	2620	685	19	74	9
1606-1610	3680	2945	680	18	80	10
1611-1615	4275	3362	531	12	79	9
1616-1620	4940	3801	699	14	77	12
1621-1625	5083	3694	873	17	73	16
1626-1630	6312	4450	1512	24	71	14
1631-1635	6522	4664	1775	27	72	14
1636-1640	7250	5149	1956	27	71	13
1641-1645	7951	5923	2220	28	74	10
1646-1650	7564	5531	1929	25	73	9
1651-1655	7623	5173	1814	24	68	7
1656-1660	8536	5756	2065	24	67	4
1661-1665	8859	5794	1952	22	65	3
1666-1670	9305	5900	2337	25	63	2
1671-1675	8025	5206	1623	20	65	5
1676-1680	7197	4382	1593	22	61	6
1681-1685	8907	5125	1437	16	58	6
1686-1690	8297	4712	1305	16	57	5
1691-1695	8697	4696	1821	21	54	3
1696-1700	8672	4739	2274	26	55	-
1701-1705	7759	4153	1804	23	54	7
1706-1710	8653	4409	1983	23	51	9
1711-1713	4943	2497	1320	27	51	14
1586-1713	169634	109132	37522	22	64	8

Afkortingen:

I. Aantal bruidegoms te Amsterdam, dat een eerste huwelijk wilde aangaan. Afgekort: Brg.

II. Aantal bruidegoms te Amsterdam, dat een eerste huwelijk wilde aangaan en niet in Amsterdam geboren was. Afgekort: Brg.E. (= Bruidegoms elders geboren).

III. Aantal zeelieden onder de onder I genoemde bruidegoms. Afgekort: Zeel.

IV. Percentage van de onder III genoemde zeelieden, vergeleken met het onder I vermelde getal bruidegoms. Afgekort: Zeel. in %.

V. Percentage van de onder II genoemde bruidegoms, vergeleken met het onder I vermelde getal bruidegoms. Afgekort Brg.E. in %.

VI. Percentage van de bruidegoms, van wie bij hun eerste huwelijk het beroep onbekend was, vergeleken met het onder I vermelde getal bruidegoms. Afgekort: Brg.O. in % (= percentage bruidegoms, beroep onbekend).

BIJLAGE B

Tabel van bruidegoms en zeelieden te Amsterdam 1591-1710, in tienjarige perioden.

	I. Brg.	II. Brg.E.	III. Zeel.	IV. Zeel. in %	V. Brg.E. in %	VI. Brg.O. in %
1591-1600	5053	3436	1052	21	68	12
1601-1610	7204	5565	1365	19	77	10
1611-1620	9215	7163	1230	13	78	11
1621-1630	11395	8144	2385	21	71	15
1631-1640	13772	9813	3731	27	71	14
1641-1650	15515	11454	4149	27	74	9
1651-1660	16159	10929	3879	24	68	6
1661-1670	18164	11694	4289	24	64	3
1671-1680	15222	9588	3216	21	63	6
1681-1690	17204	9837	2742	16	57	5
1691-1700	17369	9435	4095	24	54	2
1701-1710	16412	8562	3787	23	52	8
1591-1710	162684	105620	35920	22	65	7

Tabel van bruidegoms en zeelieden te Amsterdam 1586-1710, in 25-jarige perioden.

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
1586-1610	14264	10016	2699	19	70	12
1611-1635	27132	19971	5390	20	74	13
1636-1660	38924	27532	9984	26	71	8
1661-1685	42293	26407	8942	21	62	4
1686-1710	42078	22709	9187	22	54	5

Tabel van bruidegoms en zeelieden te Amsterdam 1601-1700 in 25-jarige perioden.

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
1601-1625	21502	16422	3468	16	76	12
1626-1650	35599	25717	9392	26	72	12
1651-1675	42348	27829	9791	23	66	4
1676-1700	41770	23654	8430	20	57	4

Tabel van bruidegoms en zeelieden te Amsterdam 1601-1700, in 50-jarige perioden.

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
1601-1650	57101	42139	12860	23	74	12
1651-1700	84118	51483	18221	22	61	4
1601-1700	141219	93622	31081	22	66	7

Voor de afkortingen: zie bijlage A.

BIJLAGE C

Leeftijden van de zeelieden bij hun eerste ondertrouw te Amsterdam, 1676 en 1677.

leeftijden:	1676			1677			1676/1677			Totaal:
in jaren:	Ad:	O.N:	Bu:	Ad:	O.N:	Bu:	Ad:	O.N:	Bu:	
20	5	-	2	3	2	1	8	2	3	13
21	-	-	2	6	3	3	6	3	5	14
22	8	1	10	10	7	7	18	8	17	43
23	5	5	7	9	4	11	14	9	18	41
24	4	4	14	12	8	15	16	12	29	57
25	8	4	10	10	12	17	18	16	27	61
26	9	9	17	9	9	21	18	18	38	74
27	-	3	9	3	5	9	3	8	18	29
28	9	8	22	11	10	18	20	18	40	78
29	5	6	4	7	4	9	12	10	13	35
30	4	7	19	5	4	20	9	11	39	59
31	3	2	6	1	2	9	4	4	15	23
32	2	2	9	7	3	8	9	5	17	31
33	2	-	7	6	-	4	8	-	11	19
34	-	2	5	-	-	7	-	2	12	14
35	2	-	1	1	5	6	3	5	7	15
36	2	2	12	1	3	8	3	5	20	28
37	-	-	1	1	3	1	1	3	2	6
38	2	-	2	3	2	2	5	2	4	11
39	2	-	1	-	1	-	2	1	1	4
40	-	1	5	1	1	5	1	2	10	13
41	-	-	-	-	2	-	-	2	-	2
42	-	1	2	-	-	1	-	1	3	4
43	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1
44	-	-	3	1	-	1	1	-	4	5
46	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
47	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1
48	-	-	-	2	-	-	2	-	-	2
50	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1
Totaal	73	57	170	111	90	184	184	147	354	685

De in deze tabel gebruikte afkortingen zijn: Ad.=Amsterdam, O.N.= overig Nederland, Bu.= Buitenland.

SUMMARY

This study is the outcome of a historical demographical inquiry in the Amsterdam "ondertrouwregisters" (=registers which list prospective brides and bridegrooms). In these registers the bridegroom's birthplace, age and occupation were given. All bridegrooms who wanted to marry for the first time, before 1714, are included in this inquiry into the occupational group of sailors.

It appears that in the period 1586-1714 twenty-two percent of these bridegrooms (in all 37522 sailors) were seafaring men. In the period 1651-1665 twenty and a half percent of the 5584 sailors from that period was born in Amsterdam, twenty-two percent in the remainder of the Netherlands and fifty-seven and a half percent abroad (of these last 18½% in Germany, 15½% in Norway, 6 3/4% in Sweden, 6% in Denmark, 4% in Great-Britain and 6 3/4% in other countries).

The most important birthplaces of these sailors are given. In a list of 10 Dutch and 26 foreign places is showed how many brides and bridegrooms from these places married for the first time in Amsterdam before 1716 and how many of the bridegrooms were sailors is indicated. Moreover an inquiry was made into illiteracy among those bridegrooms/sailors in 1660 and finally into the average age of the bridegrooms/sailors who married in 1676 and 1677 (those born in Amsterdam 27 years 7 months, those in the remainder of the Netherlands 28 years 2 months, those from abroad 29 years).

OUDHEIDKUNDIG ONDERZOEK IN DE VOORMALIGE ZEEBODEM.

door G.D.H. van der Heide

Het oudheidkundig bodemonderzoek in het voormalige Zuiderzeegebied valt duidelijk in twee delen uiteen. Deze beide facetten zijn niettemin met elkaar verbonden, sluiten zelfs in sterke mate op elkaar aan. Eensdeels betreft het onderzoek de resten van planten, dieren en mensen, anderdeels de restanten van scheepswrakken. Het is duidelijk dat het eerste betrekking heeft op de bewoningsgeschiedenis van het gebied, waarbij de resten van flora en fauna een belangrijke bijdrage leveren voor milieu- en klimaatsreconstructie. De studie van deze bewoningsgeschiedenis levert, evenals het tweede facet, de scheepsarcheologie, een interessante bijdrage tot de sedimentatiegeschiedenis, dat is tot de kennis van opbouw en afbraak van het landschap, dat eens mens en dier tot woongebied diende. Daarvoor is evenwel meer nodig dan de enkele nalatenschap van de menselijke bewoners. De studie van de geologie van de periode van het jonge kwartair: pleistoceen en holoceen, is er nauw bij betrokken. Dit geldt evenzo voor de biologica uit de bodem, welke betere inzichten kunnen verschaffen omtrent het milieu, waarin de mens leefde. Zo ergens is deze combinatie hier noodzakelijk om tot redelijke resultaten van het archeologisch onderzoek te komen.

In de loop van de jaren dat het onderzoek plaatsvond is er veel veranderd, merkwaardig genoeg vooral ook in de aard van het vonstenmateriaal. Gelijk gebleven is evenwel het feit dat de vondsten worden aangebracht, of wel gemeld door allerlei mensen, die werken bij de beide Rijksdiensten: Dienst der Zuiderzeewerken en Rijskdienst voor de IJsselmeerpolders, die met de uitvoering der inpolderingswerken zijn belast. De vondstmelding leidt tot verkenning en hierdoor tot het bepalen of een vondst een gesloten, op zich zelf staande- waarnaar verder onderzoek niet noodzakelijk- is, dan wel tot verdere opgravingen aanleiding geeft. De verkenning is de eerste kennismaking met situaties en omstandigheden. Op grond daarvan wordt beslist omtrent het al dan niet systematisch uitvoeren van de opgravingen. Moet het object van belang worden geacht, dan wordt tot systematisch onderzoek besloten volgens de kwadrantenmethode- of voor scheepsresten een variant op deze methode. Is het van minder betekenis dan kan worden beslist of eventueel door eigen personeel van de afdeling het object wordt uitgegraven, dan wel het geheel wordt prijsgegeven.

Voor een systematische opgraving is het nodig het systeem op de juiste wijze te kunnen uitzetten en daartoe moet men min of meer het object kennen. De vondsten worden gedaan bij baggerwerk in het natte, of later op het droge, wanneer de gronden worden bewerkt. Tijdens het slotengraven langs de wegen, de bermsloten, of om de kavels, de kavelsloten, of bij het aanleggen van de bredere tochten, komt een aantal vondsten aan het licht. Meer kansen zijn er evenwel wanneer het begreppelen voor de detailontwatering plaatsvindt. Het zijn aanvankelijk mechanisch gegraven open greppels. Later worden de drainreeksen met draineermachines gelegd en ook dan kunnen bodemvondsten aan het licht komen. Er bestaat een vondstmeldingssysteem en na melding wordt de verkenning uitgevoerd.

De oude nederzettingssporen tekenen zich soms in donkere kleur in de bodem af, of vallen op door fragmenten van vuurstenen werktuigen en aardewerkscherfjes, die in sloottaluds worden aangetroffen tijdens bodemkartering. Geheel anders, en meer substantiëel uiteraard, zijn de resten van de scheepswrakken.

Het verwijderen van de grond van het object geschiedt volgens de kwadrantenmethode, dat wil zeggen dat dit aanvankelijk in vier gedeelten wordt ontgraven met behoud van elkaar kruisende grondprofielen. In deze profielen kan men waarnemen hoe de regelmaat van de grondlagen kan zijn gestoord door de activiteiten van de mens. In de gevallen van de woonoverblijfselen betreffen deze verstoringen meestal de vroegere brandhaarden, zoals die in het noordwesten van Oostelijk Flevoland op diverse plaatsen zijn aangetroffen, soms begravingen enz. In de gevallen van de scheepswrakken kan worden waargenomen hoe het grondlagenpakket plaatselijk is veranderd door het wegzakken van het wrak, dat zich in de plastische zeebodem heeft weggewerkt. Verstoringen van de ondergrond, die zijn waargenomen, zijn bijvoorbeeld sporen van eergetouwen uit de voorhistorie die de grond hebben omgewerkt, in zekere mate hebben opengekrast ten behoeve van het verbouwen van gewassen, bestrijding van akkeronkruiden, of iets van dien aard. Dit geschiedde reeds in de jonge steentijd. In de zeebodem zijn deze sporen bewaard omdat dit gebied voor een deel niet door de zee is verstoord maar geleidelijk overstroomde. Nieuwe afzettingen hebben na het beëindigen van de woonmogelijkheid het oude landschap toegedekt.

Zo heeft tot nu toe het gebied van de Wieringermeer geen prehistorische woonsporen opgeleverd, wel echter een aantal vondsten uit de jonge steentijd en de vroegere bronstijd. Bovendien zijn talrijke resten van laat-Middeleeuwse nederzettingen in dat gebied aangetroffen.

De aanvankelijke situatie voor de Noordoostpolder was dat ook daar eerst benoorden Schokland en ten zuiden van Kuinre, maar later ook dieper het poldergebied in, herinneringen aan nederzettingen werden aangetoond. Zo kon men voor Wieringermeer- en Noordoostpolder elk de vindplaatsen van een achttal nederzettingen aanwijzen, in de meeste gevallen getypeerd door een laag scherven en beenderen.

Het bleef in het Noordoostpoldergebied niet bij uitsluitend laat-Middeleeuwse gegevens, ook van vroegere datering werden woonresten waargenomen. Zo werden verblijfplaatsen ontdekt van mensen uit de jonge steentijd en vermoedelijk vroege bronstijd, aan of nabij stroomgeulen van de Overijsselse Vecht en de IJssel. Beide oude rivierbeddingen, herinnerend aan een periode dat dit gebied land was, dat door rivieren was doorsneden, hebben eens op hun oeverland woonplaatsen geboden aan prehistorische mensen.

Gedeeltelijk zijn het de zandige koppen, de holocene rivierduinen geweest, die de mensen als woongelegenheid hebben aangelokt, ten dele waren het de oeverwallen van de rivieren. Dit is in de Noordoostpolder vastgesteld, maar duidelijker komt dit naar voren bij het onderzoek naar de voorhistorische woonsporen in Oostelijk Flevoland. Daar onderscheidt men thans in het stroomdal van de IJssel, uitsluitend in de ondergrond, dankzij de waarnemingen in tocht- en slottaluds, een aantal oude woongronden.

Vóór 3660 v.Chr- naar uit radio-actieve koolstof-(C14) bepaling van de houtskool van de oude woonplaats is gebleken- hebben op enkele van de rivierduinen mensen gewoond en er hun doden begraven. Zij hebben er talrijke brandhaarden aangelegd en mogelijk bereidden zij hun voedsel in de hete as. Dit voedsel heeft bestaan uit vis en jachtbuit, waaronder bevers. Hiervan zijn kleine fragmenten, graten en botten teruggevonden. Het aardewerk dat de mensen nalieten is grof en weinig versierd, de vuurstenen werktuigjes van heel verscheiden aard tonen overeenkomst met, dan wel herinnering aan microlithen uit het Mesolithicum. Op grond van het bovenstaande kan ten dele worden gedacht aan een zeer laat-mesolithische, dan wel een uiterst vroege neolithische woonplaats, waarvan de vondsten thans in situ liggen op 5- tot 5.75 m beneden N.A.P. Ook dit is een interessant

gegeven. Het is niet mogelijk, althans nu nog niet, de gevonden resten in één der in Nederland bekende culturen onder te brengen; er wordt nog gewerkt aan dit onderzoek.

De woonplaatsen op de oeverwallen van het vroegere IJsselsysteem kunnen wel wat jonger zijn. Deze indruk krijgt men uit het ontbreken van microlithen. Zekerheid is daarover echter nog niet verkregen omdat de gegevens van de C-14 bepalingen nog niet bekend zijn. Daar woonden dus mensen, stellig in het vroege neolithicum, op de kleiafzettingen op de oever van de stroomgeul, die zich nu nog duidelijk aftekent in de ondergrond. Op een niveau van 5.50 m beneden N.A.P., ligt een donkere baan van een oud woonvlak met begravingen daarin, met potscherven en vuursteen. Er zijn beenderen van zoogdieren, meest kleine brokjes, waaronder vooral van bevers, aangetroffen. De vraag dringt zich op of men te doen heeft met woon- dan wel met alleen begraafplaatsen, waar men onder het uitvoeren van allerlei ceremoniëel de doden begraven zou hebben. Tot dit ceremoniëel zouden maaltijden kunnen hebben behoord. De situaties en het vondstenmateriaal doen echter vermoeden dat het hier toch woninggebied betreft waar men ook zijn doden aan de grond toevertrouwde.

Er zijn thans diverse vindplaatsen bekend, waar nog onderzoek moet plaatsvinden. Voor een goed deel heeft men deze landschapsgedeelten met aangepaste beplantingen gemarkeerd en voor nader onderzoek vrijgehouden.

Van laat-Middeleeuwse woonsporen in Oostelijk Flevoland is tot nu toe niets waargenomen. Wel heeft het Westelijke Veluwegebied land verloren in de periode van de laat-Middeleeuwse transgressies. Zo is ook een gedeelte ten zuiden van Schokland een prooi geworden van de zich uit het Almère ontwikkelende Zuiderzee. Dit heeft echter niet betekend dat in dit territoir oud-Middeleeuwse woonresten verloren gingen. Het landschap dat verdween, heeft meer gelegen in de nabijheid van Elburg en Doornspijk en- wat betreft het grensgebied van Zuidelijk Flevoland- nabij Nijkerk en Naarden. Verwacht mag worden- daarvoor is goede grond en zijn zelfs duidelijke aanwijzingen- dat het oude Doornspijk, het slot Hulkestein bij Nijkerk en Oud-Naarden zich niet zover bevonden van de latere kustlijn, dat ze in de huidige polders kunnen worden teruggevonden. Gedeeltelijk zijn de sporen hier aangetroffen op het oeverlandschap of bij laag water in het gebied dat nu randmeer van de polders is.

De oude nederzettingsresten, als dateerbare scherven en dergelijke, hebben bijgedragen tot de datering van de grondlagen. Op die wijze is een goed beeld van de sedimentatiegeschiedenis- de opbouw en afbraak van dit landschap- ontstaan, tot aan het einde van de late Middeleeuwen. Hierop geven enkele scheepsopgravingen de gewenste aansluiting. Immers, scheepswrakken van na deze periode hebben een goede bijdrage geleverd voor de kennis van de jongere afzettingen in dit gebied.

Het aantal tot nu toe gevonden wrakken is groot: twintig zijn er totaal geregistreerd in het gebied van de Wieringermeerpolder. Hieronder zullen er enkele van jonge datering zijn geweest, maar ook uit de zestiende- en zeventiende eeuw. Het aantal dat tot nu toe in de Noordoostpolder aan het licht kwam is beduidend groter, waarschijnlijk mede in samenhang met de geografische situatie en de bij stormweer meest voorkomende windrichting: honderd drie en zestig werden geregistreerd. In Oostelijk Flevoland zijn reeds honderd wrakken verkend.

In de eerste plaats komt de vraag op of uit de vindplaatsen van scheepsresten iets valt af te leiden omtrent vaarroutes. Dit is, voorzover te beoordelen, niet het geval. De wrakken liggen zeer verspreid en daarin laten zich geen bepaalde vaarlijnen onderscheiden. Wat betreft de datering valt te vermelden dat er in de Noordoostpolder enkele schepen zijn gevonden van laat-Middeleeuwse ouderdom, die een belangwekkende bijdrage leveren tot de kennis van de overnaadse scheepsbouw uit die tijd. Van iets latere data is een reeks wrakken van karveel gebouwde schepen bekend. Ook een aantal soms

redelijk bewaard gebleven wrakken uit de zestiende- en zeventiende eeuw is opgegraven en getekend. Deze na-Middeleeuwse tijd was een periode van ongunstige omstandigheden, wellicht zowel door de Tachtigjarige Oorlog als door de klimaatstoestand, waardoor meer schepen dan normaal tenondergingen. Het midden van de zeventiende eeuw tekent zich in het grondprofiel als een schelpenlaag af en getuigt daarmee van een woelige zee, mogelijk in samenhang met veel stormweer. In dit verband is het heel merkwaardig in de grond waar te nemen dat op de schelpenrijke, grofzandige laag Zu III een laag van zware kleiafzetting volgt. Uit de tijd van deze fase van de Zu II-afzettingen is tot heden nog geen enkel scheepswrak gevonden. Daarentegen wel weer van de Zu I, de laatste sedimentatie-fase vóór de afsluiting in 1932. Nadien werd de nog volgende afzetting van slik beheerst door het feit van de afsluiting en de in het IJsselmeer in uitvoering zijnde bagger- en zandzuigerwerkzaamheden.

Ook rijst de vraag of het mogelijk is na te gaan waarom bepaalde schepen tenondergingen. De praktijk heeft uitgewezen dat dit slechts in zeer enkele gevallen wellicht kan. Het blijkt meestal geheel niet doenlijk te zijn, na te gaan wat de reden van de ondergang was. In het algemeen kan worden gesteld dat er diverse oorzaken voor deze catastrofen kunnen zijn geweest. De schepen waren soms oud en vaak gerepareerd. Daarvan is- dankzij opgravingen- een gehele reeks voorbeelden bekend. Een ander deel van de schepen is wellicht tenondergegaan door aanvaring. Weer andere zijn in de winter blijven steken in het ijs bij het oversteken van de Zuiderzee en hebben de tocht niet kunnen voortzetten. Misschien raakte ook menig schip bij storm in moeilijkheden. Er zullen herhaaldelijk mensenlevens bij deze scheepsrampen te betreuren zijn geweest, doch er zijn weinig skeletten gevonden. In vele gevallen zullen de mensen van boord zijn gekomen of, wanneer zij het er niet levend afbrachten, zullen zij wellicht aan land zijn gespoeld. Enkele malen zijn bij ontginningswerk skeletten aangetroffen van mensen, die eeuwen geleden ergens in de zeebodem waren blijven steken. In twee gevallen hebben daarop gevonden muntgroepen belangrijk bijgedragen tot de datering van de overgang van zoetwater naar het verzilten van de Zuiderzee. In het herkennen van deze overgang spelen schelpen en de kleinere Ostracoden een waardevolle rol.

Om wat voor schepen gaat het tot nu toe bij de vondsten van wrakken in de voormalige Zuiderzeebodem? In feite om velerlei typen, die bepaald niet alle kunnen worden benoemd. Het is moeilijk en in sommige gevallen zelfs onmogelijk, om met zekerheid vast te stellen welk scheepstype een opgegraven wrak vertegenwoordigt. Het ontbreken van zeilwerk en tuigage is vaak een handicap voor determinatie van het type. Toch is het dikwijls niet weinig wat wordt teruggevonden. In vele gevallen is er redelijk veel van het oorspronkelijke vaartuig over in de vorm van de hul van het schip. Vaak zijn de scheepsboorden goed bewaard gebleven, zeker wanneer ze- gebroken in de kim- zijn omgeslagen en naast de overige scheepsresten zijn te vinden. De paalworm heeft dan daarop zijn vernielend werk niet kunnen doen omdat het hout geheel onder de grond geraakte en daarmee voor Teredo onbereikbaar werd. Hoewel vaak delen ontbreken is het totaal veelal toch goed reconstrueerbaar en geeft de opgraving voldoende houvast om de vorm van de romp van het schip met mastplaats, enz. vast te kunnen stellen. Veel merkwaardige constructies komen bij het onderzoek aan het licht.

Hoewel de hoofdprincipes van de scheepsbouw, behoudens de grote verandering van overnaadse- naar karveelbouw, weinig veranderingen hebben ondergaan, verschillen de schepen onderling enorm. Zelfs wanneer het vermoedelijk dezelfde typen betreft kunnen er nog duidelijk verschillen in detail worden waargenomen. Wie zich realiseert hoeveel typen vissersschepen er ten tijde na de afsluiting nog in de oude Zuiderzee visten zal daarbij bedenken hoe gevariëerd de schepen van de Zuiderzee en het eerdere Almère moeten zijn geweest. Een lijn te trekken van systematische ontwikkeling over de diverse scheepstypen is daarmee heel moeilijk, zo niet onmogelijk. En toch moet er veel aan bepaalde scheepstypen in vaste maten en vormen zijn geweest zodat gerust van een zekere mate van standaardisatie kan worden gesproken. Dit heeft een tweetal vondsten duidelijk gemaakt. Het betreft twee geheel onafhankelijk van elkaar gevonden kniëen (één uit de Noordzee en één uit de Zuiderzeebodem) die wel waren voorbewerkt maar niet gebruikt; er kwamen geen pengaten in voor. Deze stukken maken het waarschijnlijk dat men elders, wellicht in het buitenland, gedeelten scheepshout voor bepaalde scheepstypen kon bestellen, die dan vrijwel in de vorm werden geleverd. In de Nederlandse scheepsbouw werd blijkens de vondsten, vooral eikenhout gebruikt, dat misschien voor een klein deel uit het eigen land kon komen, maar zeker voor een goed deel zal zijn geimporteerd. Een studie van rekeningen zou in deze- voor zover nog niet reeds verrichtinteressant kunnen zijn. Ook grenen is wel gebruikt voor de scheepsbouw, doch geheel uit grenenhout gebouwde schepen zijn tot nu toe niet in de IJsselmeerpolders gevonden. Er zijn onderdelen aangetroffen die er op wijzen dat men grenenhout in sommige gevallen voor grotere constructies wel gebruikte. Van bewegeringen is vaak een deel van grenen vervaardigd geweest.

Onder in de grond gevonden wrakken bevinden zich zowel schepen van de koopvaardij als van de visserij. Het was uiteraard te verwachten dat vooral kleinere koop- en beurtvaarders zouden worden aangetroffen. Zo zijn er natuurlijk uit de latere tijd, uit de achttiende- en negentiende eeuw nogal wat wrakken van tjalk- en praamachtige schepen teruggevonden. Maar ook koopvaarders, die niet voor de verbinding tussen de steden van Nederland dienden, hebben wel het lot van de ondergang ondergaan. Gevonden zijn ook de resten van laat-Middeleeuwse vaartuigen, die bepaald voor internationale handel hebben dienst gedaan. Zo is er bijvoorbeeld een jacht uit de zeventiende eeuw aangetroffen van 26 m lengte en 6.50 m breedte. Jachten behoren tot de groep van schepen waarvan bekend is dat ze voor grote handelsvaart op de wereldzeeën dienst deden. En er zijn meer fragmenten van bewapende koopvaardijschepen aangetroffen.

Behalve wrakken van handelsschepen is er een aanzienlijk aantal resten van visserschepen waargenomen. Ook daarbij blijkt de variabiliteit in de bouw groot te zijn. Er waren vaartuigen voor visserij op de Zuiderzee met rechte stevens, zoals schokker, pluut en bons en met kromme stevens, als onder meer botter, kwak en aak. Er is wel eens gedacht dat de schepen met de rechte stevens het oudste zouden zijn en dat de vaartuigen met kromme stevens zich daaruit zouden hebben ontwikkeld. Er is ten aanzien van dit gegeven de laatste jaren wel twijfel ontstaan, want een aantal opgegraven scheepsresten, daterend uit de zestiende- en de zeventiende eeuw, vertoont kromme stevens en geeft geen aanwijzing toen reeds ontwikkeld te zijn uit de rechtgestevende schepen. De mogelijkheid dat beide groepen van scheepstypen al heel lang naast elkaar hebben bestaan is duidelijk aanwezig. Voorlopig is het nog niet mogelijk aan de hand van de opgravingen een datum van ontstaan vast te stellen voor elk van deze beide typen.

Uit de opgegraven vissersschepen blijkt duidelijk- en dit geldt in feite ook voor alle andere vaartuigen- hoe enorm zwaar en sterk werd gebouwd: voor onze huidige begrippen vaak overmatig zwaar, ondoelmatig zelfs. De hoeveelheid gebruikt eikenhout is geweldig; vaak ligt spant tegen spant, waardoor een totale wand van inhouten ontstond, aan de buitenkant zwaar bekleed met een dikke huid, aan de binnenkant met wegeringen, van soms ook vele centimeters dikte. Uit de zestiende-eeuwse wrakken blijkt dat de schepen toen nog niet een gesloten bewegering hadden. In de zeventiende eeuw sloten de bewegeringen geheel aan elkaar; het schip werd dus van binnen beter afgewerkt dan voordien. Dit is niet alleen bij vissersschepen waargenomen, ook bij vroegere koopvaardijschepen kwam de niet gesloten bewegering voor.

Het opgraven van de gevonden wrakken betekent dat ze nauwkeurig worden afgemeten, getekend en gefotografeerd. Daarmee worden alle details vastgelegd. Zelfs de pengaten en de houten en ijzeren nagels worden daarbij ingemeten. Een totale vogelvluchtopname is het doel van dit meetwerk, welke wordt gecompleteerd met één overlangse en meerdere dwarsdoorsneden. Dit alles maakt dat een reconstructie van het totaal mogelijk is. Eventueel kan in sommige gevallen bovendien de mogelijkheid aanwezig zijn van een reconstructie in model. In vele gevallen is dat mogelijk omdat daartoe voldoende aanknopingspunten worden gevonden. Niettemin ziet de afdeling Oudheidkundig Bodemonderzoek van de Rijksdienst voor de IJsselmmerpolders dit niet in de eerste plaats als zijn taak. Deze is vooral het opgraven en vastleggen van de gegevens, die te gelegener tijd zullen worden gepubliceerd. Daarvoor zijn reeds geruime tijd voorbereidingen aan de gang. Tal van opgravingsrapporten zijn voor dit doel reeds gereed, een aanzienlijk aantal verkenningen is eveneens praktisch klaar.

Uiteraard komen bij de opgravingen heel veel constructies tevoorschijn, waaromtrent de vraag zich aandient of dit materiaal, na getekend te zijn, kan worden opgeruimd of wel bewaard moet blijven. Een deel daarvan wordt inderdaad van betekenis geacht. Dus wordt getracht dit materiaal te behouden. Deze wens tot bewaring vereist intussen ruimte, financiële middelen en conserveringsmogelijkheid. Zonder het laatste blijft ons scheepshout en evenmin gevonden geoxydeerd ijzer, leer- en vaatwerk en wat niet al- niet behouden. Tot dit doel is een conserveringswerkplaats opgebouwd, aanvankelijk uitsluitend op Schokland, later ten dele verplaatst- voor wat betreft hout- en ijzerbewerking- naar Ketelhaven, in het noorden van Oostelijk Flevoland.

Het daar nu gedeponeerde en in behandeling zijnde materiaal toont overduidelijk het waarom van deze bewaring. Theoretisch zou men kunnen volstaan met schaaltekeningen die alle gegevens bevatten, maar in werkelijkheid kan maar een klein aantal mensen deze tekeningen lezen. Schaalmodellen kunnen een beeld geven van een scheepstype, maar allerlei bijzondere constructies en details, speciale voorzieningen én een juist beeld van de grootte leert men bepaald niet uit deze modellen. De bewaarde gedeelten van schepen evenwel geven een heel duidelijk beeld en een goede suggestie omtrent oude scheepsbouw. De ervaring is dat de stoere, grof bewerkte stukken scheepshout veel meer aanspreken dan men zou verwachten. Het is een duidelijk verstaanbare getuigenis van vakmanschap van de bouwers van de houten schepen uit voorbije eeuwen. Evenzo is het een getuigenis van het leven aan boord van de kleine, maar zeewaardige schepen, die de wereldzeeën in het verleden hebben bevaren.

ADMIRAL AERNOULT GIJSELS VAN LIRE. EIN HOLLÄNDER IN BRANDENBURGISCHEM DIENST *)

von Friedrich Jorberg (Hiddesen bei Detmold/Lippe)

Noot van de Redaktie

Bij het hierna volgende artikel van de Heer Jorberg moet de lezer ermee rekening houden, dat de studie grotendeels is gebaseerd op Duits materiaal. De schrijver beschouwt het dan ook als een eerste proeve, waarop aanvullingen hem welkom zijn. Het artikel is een goed voorbeeld van de allroundheid van een 17de eeuwer die zeeman, koloniaal beheerder, administrator en een soort patriarch op zijn Brandenburgse bezittingen was. Met toestemming van de schrijver heeft de Redaktie op enkele ondergeschikte punten bekortingen aangebracht.

Im Gegensatz zu dem allgemein bekannten Reeder Benjamin Raule (1) ist in Deutschland die Erinnerung an Aernoult Gijsels (2) lediglich in dem beschränkten Gebiete seines stillen Wirkens als Pächter des Amtes Lenzen lebendig geblieben. Die Veröffentlichungen in den Schriften der Heimatkunde der früheren preussischen Provinz Brandenburg und Berlins streifen nur gelegentlich seine Arbeiten auf zivilen Gebieten, denen jeder Glanz offiziellen, äusseren Erfolges jedoch versagt blieb. Die Archivquellen über seine Herkunft, seine Vorbildung und sein übriges Leben sind dürftig, so dass es schwer ist, ein einwandfreies Bild seiner Persönlichkeit und seines Wirkens zu geben.

-I-

Gijsels wurde 1593 in IJsselstein (Provinz Utrecht) geboren (3). Über seine Familie ist nur bekannt, dass er verheiratet war und eine Tochter, Wilhelmine Clara -verehelichte Freifrau von Meerettig- besass, die am 9.9.1627 auf dem Hause Noortorf geboren wurde und am 19.7.1678 in Mödlich, 51 Jahre alt, verstarb. Es soll auch noch ein Sohn -Johann Martin- vorhanden gewesen sein. (4)

Schon frühzeitig trat Gijsels, um die See und damit fremde Länder kennen zu lernen, 1609 (5), als Schreiber in den Dienst der 1601 gegründeten "Vereinigten Niederländisch-Ostindischen Compagnie ", der V.O.C. (Kammer von Seeland) ein, die ihn nach den neuerworbenen Niederlassungen in Indien, vermutlich zuerst nach Colombo auf Ceylon und von dort nach Amboina, entsandte.

Dort muss sich der junge Angestellte hervorragend bewährt und ausgezeichnet haben, denn bereits 1618 mit 25 Lebensjahren und 9 Jahren Dienst in der Compagnie, wurde er zum Oberkaufmann und Befehlshaber für das Gebiet von Amboina ernannt. 1619 wird der Hauptsitz der V.O.C. von Amboina nach Batavia verlegt. 1621 kehrte Gijsels als Kapitän und Befehlshaber einer Retourflotte auf dem Schiff "Walcheren" in die Heimat zurück. In seiner Begleitung befanden sich vier Söhne eingeborener Hauptlinge der Molukkeninseln, die in Europa die niederländische Sprache und Kultur lernen sollten.

In den Jahren 1621 bis 1629 war Gijsels in der Zentrale der Verwaltung der V.O.C. in Amsterdam tätig. 1621 veröffentlichte er in einer Denkschrift persönliche Angriffe, gegen den fast gleichaltrigen Generalgouverneur J.P.Coen. (6)

Gijsels würde 1628 die Aufstellung eines umfangreichen Berichts über die Tatigkeit der Kompagnie, über ihre Erfolge und Misserfolge. sowie die Prüfung der Rechnungen und der Wirtschaft der ersten zwanzig Jahre der V.O.C. von 1608 bis 1628 übertragen. Da er in der Heimat nicht die, von ihm für seine aufopfernde Tätigkeit und

*) Noten achterin blz. 60-61

und sein erfolgreiches Wirken in den Tropen erwartete Anerkennung und die Unterstützung seiner Vorschläge fand, zog er sich in 1629 auf seine Güter zurück. Eines dieser Güter wird wohl "Lier" gewesen sein, dessen Lage bisher jedoch noch nicht festgestellt werden konnte.

Aber bereits 1629 (38 Jahre alt) tritt Gijsels, zum Direktor der V.O.C. und zum Ausserordentlichen Rat von Indien, sowie zum Gouverneur von Amboina ernannt, für die Dauer von neun Jahren mit einem Flottenkonvoy wiederum die Ausreise nach den Molukkeninseln an. An Bord befinden sich die drei Häuptlingssöhne (der vierte ist in Europa verstorben). Auch seine Gattin und seine beiden, damals noch unverheirateten Schwestern, begleiten ihn auf dieser Reise. Dies waren die ersten Europäischen Frauen, die sich den Mühsalen, Entbehrungen und Gefahren der weiten Seereisen und des Aufenthalts in den Tropen, unmittelbar "unter dem Äquator", unterzogen.

In den Jahren zwischen 1621 und 1629 muss Gijsels vermutlich geheiratet haben; er bezw. seine Braut waren damals etwa 32 Jahre alt. Persönliche Angaben über seine Gattin sind uns leider nicht überliefert worden; ob sie bezw. die beiden Schwestern Gijsels nach Europa zurückgekehrt sein, oder ob sie in den Tropen geblieben sind bezw. dort geheiratet haben wissen wir nicht.

Der zweite Auslandsaufenthalt in Amboina dauerte von 1629 bis 1638. Während dieser Zeit setzte sich Gijsels für die Ausbreitung der kolonialen Macht der V.O.C. und um die Durchführung des unbeschränkten Monopols dieser Gesellschaft ein.

Selbstverständlich blieben Reibereien und Anfeindungen wegen angeblicher Grausamkeiten gegen die einheimische Bevölkerung bei der gelegentlichen Niederschlagung von Aufständen nicht aus. Bei der Beurteilung dieser einschneidenden Anordnungen dürfen wir jedoch nicht den Zeitcharakter und die wenig empfindsame Rechtspflege jener Tage, soweit eine solche den Eingeborenen gegenüber überhaupt bestand, vergessen, auch nicht die böswilligen Intrigen seiner Widersacher. Die Allgemeinheit vertrat indessen den Standpunkt, dass Gijsels nur das Beste für sein Volk erstrebt und gewollt hat.

Einer der Gegner . Van den Heuvel (7), verdächtigte u.a. Gijsels, er habe unlautere Geschäfte zu seinem eigenen Nutzen betrieben, ohne hiermit freilich durchzudringen. Gijsels konnte die Angriffe widerlegen; sein Gegner Heuvel wurde wegen falscher Anschuldigung zum Widerruf seiner Behauptungen und zu den damals zeitgemässen und üblichen Strafen der öffenlichen Ausprügelung und des Durchbohrens der Zunge verurteilt. Eine Bewährung kannte man damals noch nicht!

Nach neunjährigen Tropendienst führte Gijsels 1638, mit dem Titel und dem Gehalt eines" Ordentlichen Rates von Indien " und als Befehlshaber der jährlichen Retourflotte von Amboina nach den Niederlanden. Der Geleitzug bestand aus sieben bewaffneten Handelsschiffen.die eine Ladung im Gesamtwert von über 1 1/2 Millionen Gulden an Bord hatten.

In der Folgezeit übertrugen ihm die Generalstaaten den Oberbefehl über einen niederländischen Flottenverband, der zur Unterstützung der Portugiesen dienen sollte. Portugal befand sich von 1580 bis 1640 unter spanischer Herrschaft. Zu den Offizieren, die diesem Verbande zugeteilt waren, gehörte auch der Kontreadmiral (Schout bij Nacht) De Ruyter. Ein von Gijsels bei Kap St. Vincent (Spanien) am 5.11.1641 gegen eine spanische Flotte durchgeführtes Seegefecht führte jedoch nicht zu dem erwarteten Erfolg. Es blieb, wie üblich, nicht aus, dass man die Schuld hierfür Gijsels zuschob. (8)

Verbittert zog sich Gijsels zurück und war nunmehr ausschliesslich bestrebt, die

nicht an der V.O.C. beteiligten Kaufleute unter Umgehung des ausschliesslichen Monopols dieser Handelsgesellschaft für einen "freien Handel" zu gewinnen. Da er jedoch bald die Unmöglichkeit erkennen musste ein solches Unternehmen, trotz erheblicher Anhängerschaft in den Niederlanden, aber ohne den Schutz einer Macht, aufzustellen, wurde er vermutlich auf Anraten bezw. Vermittelung des Erbstatthalters der Niederlande an dessen Schwiegersohn, den Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg (9) verwiesen. Dieser Schritt war allerdings mit den Interessen der V.O.C. nicht in Einklang zu bringen.

II

Mit zwanzig Lebensjahren übernahm Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg-1640- noch während der Wirren des dreissigjährigen Krieges (1618 bis 1648) die Regierung eines durch Kriegseinwirkungen und als Hauptkampfplatz völlig zerstörten Landes. Die durch Erbschaft, vereinzelt auch durch Kriege erworbenen, über die ganze Breite Norddeutschlands von Memel bis nach Cleve, also auf etwa 800 km zerstreuten, sehr verschiedeartigen Gebiete des Territoriums, hingen durch nichts zusammen, als durch die Person ihres Landesherrn. Ostpreussen gehörte nicht einmal zum Verbande des Römischen Reiches Deutscher Nation. Diese Länder, Städte usw. fühlten sich jedes als ein Land für sich und beanspruchten volle Selbständigkeit oder Sonderrechte.

Nur allein Hinterpommern hatte einen Zugang zur Ostsee und eine direkte Verbindung mit dem Stammlande, die Mark Brandenburg, aber seine lange Küste war sehr flach, sandig und nirgens gab es einen wirklich brauchbaren Hafen. Alle anderen Zugänge und Häfen des Landes befanden sich in den Händen ausländischer Staaten. Brandenburg hatte Ostpreussen von Polen als Lehen erhalten. Vorpommern mit Stettin, Stralsund und Rügen gehörte Schweden. Die Häfen Wismar und Rostock waren mecklenburgisch, bezw. von Schweden besetzt, Holstein und die Niederelbe unterstanden der Oberhoheit Dänemark/Holstein, Hannover, Hamburg und Schweden. Über die Unterweser verfügte Schweden, Bremen, Oldenburg, Hannover und über die Ems die Grafschaft Friesland/ Emden. Der Zugang zu den Meeren und damit die Wege zu den überseeischen Ländern waren dadurch Brandenburg verschlossen.

In den ersten Tagen des Jahres 1647, also ein Jahr nach seiner Heirat, fand, gelegentlich eines Besuchs in Amsterdam, eine zusammenkunft des Kurfürsten mit Gijsels statt. Auf grund mehrerer Aussprachen gelangte der Kurfürst zu der Überzeugung, dass Gijsels, nach seinem Auftreten, Fähigkeit und Erfahrungen durchaus geeignet wäre seine Pläne für den Aufbau eines gewinnbringenden Überseehandels durchzuführen. Auch die Vorschläge Gijsels, die dieser 1647 in einer Denkschrift vorlegte, fanden ein williges Ohr. (10)

Nach dem Inhalt dieser Denkschrift sollte von Ostpreussen aus nach noch unbesetzten Uberseegebieten Handel und Schiffahrt betrieben werden. Waren von dort vorteilhaft bezogen, und diese dann im eigenen Staate mit Gewinn verkauft werden. Die Gründung einer " Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie " mit einem Kapital von einer Million Reichstaler, sollte unter Heranziehung kapitalkräftiger und einflussreicher Niederländer und sonstiger Ausländer bewirkt werden. Man bezweckte hiermit die Durchbrechung der Monopole der V.O.C. durch eine, auf den Freihandel beruhende, Handelsgesellschaft, ohne damit in eine Kollision mit der V.O.C. zu treten, da die Geschäfte nur an noch unbesetzten Küstengebieten erfolgen sollten.

Mangels anderer geeigneter Häfen würde als Basis dieser Neugründung der Hafen von Königsberg/Pillau in Aussicht genommen, der im Gebiet dese früheren Ordenstaates. Preussen lag, mit dem der Kurfürst am 7.10.1641 durch den König von Polen, Unter Gewährung umfangreicher Verpflichtungen, belehnt worden war.

In Pillau sollte unter Ausnutzung der im Hinterlande befindlich riesigen Bestände von Eichenholz, eine grosse Schiffswerft angelegt werden. Bis zum Abschluss des West-

fälischen Friedens sollte jedoch das Projekt dieser Gründung geheimgehalten werden, um etwaige Störmassnahmen ausländischer Diplomaten zu vereiteln. Der Kurfürst hoffte noch immer, dass seine Bemühungen in den schwebenden Verhandlungen, die Gebiete von Vorpommern und Rügen zugewiesen zu erhalten, sich erfüllen würden. Durch den endgültigen Abschluss des Friedenspaktes (1648) bliebt Brandenburg, wie bisher, trotz der äussersten Bemühungen der brandenburgischen Diplomaten, von den Zugängen zu den Meeren abgeschlossen und erhielt die gewünschten Gebiete nicht.

In keiner Weise liessen der Kurfürst und sein Berater Gijsels sich durch diese Fehlschläge in der Durchführung ihrer einmal gefassten Beschlüsse erschüttern. Als ersten Erfolg konnten sie die Aufstellung und die Ausrüstung eines aus armierten Handelsschiffen bestehenden Flottenverbandes unter Führung des Obersten Von Hille für sich in Anspruch nehmen. Die Einheiten griffen von Pillau aus erfolgreich in die Ereignisse des polnisch- schwedischen Krieges (1655-1660) aktiv ein; sie zeigten auf See zum ersten Male die Flagge Brandenburg/Preussens. Schweden und Polen mussten Kenntnis nehmen von dem Vorhandensein einer kleinen aber tüchtigen brandenburgischen Flotte auf der Ostsee.

-III-

Bei den weiteren Plänen und Unternehmungen des Kurfürsten stand ihm Gijsels mit seinem Wissen und seinen Erfahrungen beratend zur Seite. Gijsels war sich völlig klar darüber, dass eine Weiterverfolgung seiner eigenen Pläne und die Vertretung der kolonialen Anspruche Brandenburgs auf starken Widerstand der Niederlande, insbesondere der V.O.C., stossen würde. Er erkannte sehr wohl die Schwierigkeiten, die nicht behoben werden konnten. Obgleich es ihm seine Vermögensverhältnisse sicher erlaubten in seiner alten Heimat einen ruhigen und gesicherten Lebensabend zu verleben, - er ist jetzt 57 Jahre alt- bleibt er doch seinem, wohl auf Wunsch des Kurfürsten, gefassten Entschluss treu und "emigriert" -1650- endgültig in das Kurfürstentum Brandenburg.

Nachdem er sich vermutlich einige Zeit zur Information in der Landeshauptstadt Berlin aufgehalten haben dürftte, beginnt nun ein ganz neuer, bedeutungsvoller Abschnitt im Leben des alternden Gijsels, der nun unbegrenzt in den Dienst des Kurfürsten un des brandenburgischen Staates tritt. Er wird zum Geheimen- Rat ernannt und erhält das Amt und die Burg in Lenzen (11) an der Elbe als " Geschenk ", d.h. ihm werden die Einkünfte aus den Abgaben und den Erträgnissen der Ortschaft und des Grundbesitzes des Amtes überwiesen.

Nicht zufällig mag der Kurfürst diesen Ort am rechten Ufer der Elbe für seinen Schützling ausersehen haben. Hier in der fruchtbaren "El -Wische" standen Landbau und Viehzucht in Blüte. Die Bevölkerung war überwiegend niederländischer friesischer oder flänischer Abstammung, die laufend etwa 200 Jahre lang, hierher aus der ehemaligen Heimat ihren Zuzug erhalten und ihre Sitten und Gebräuche bewahrt hatte. Die durch die Einwirkungen des Dreissigjährigen Krieges entvölkerten Höfe der Gegend waren zum teil wieder mit Hilfe neuer niederdeutscher und niederländischer Zuwanderer aufgebaut worden. Das Landschaftsbild mit seinen niedersächsischen Bauernhäusern ähnelten weitgehendst dem der Niederlande. Auch hier müssen die Bauern, wie in ihrer ursprünglichen Heimat hinter Deichen und Dämmen für Erhaltung ihres Daseins gegen das Wasser des Stromes kämpfen.

Nach dieser Stadt Lenzen verlegte Gijsels in 1650, damals schon Witwer, mit seiner Tochter Clara, die vermutlich auch bereits Witwe war, seinen Wohnsitz. Hier entfaltete er in seiner ihm übertragenen amtlichen Stellung, die etwa der eines heutigen Landrats eines Kreises entsprach, eine segensreiche Tatigkeit.

In der Person des brandenburgischen Legations-Sekretärs Johann Friedrich Schlezer (geb. 1610 in Güstrow/Mecklenburg) erhielt Gijsels für die weiteren Planungen seiner Vorhaben einen tüchtigen, gewandten, mit den diplomatischen Besonderheiten wohl vertrauten Mitarbeiter. Es gelang ihnen bereits nach kurzer Zeit u.a. im Verhandlungswege eine völlige Gleichstellung der Behandlung der brandenburgischen mit den niederländischen Schiffe in Fragen des Sundzolls dürch Dänemark zu erreichen.

Da für den in Aussicht genommenen Überseeverkehr nur der Weg auf der Niederelbe für weitere Planungen in Frage kam, die Hansestadt Hamburg, deren Unterlauf und Mündung aber beherrschte, nahmen Gijsels und Schlezer engere Beziehungen zu der freien Hansestadt Hamburg auf.

Durch die Einschaltung Hamburgs in seine Gründungspläne glaubte der Kurfürst die dortige Kaufmannschaft und die ausländischen Finanziers interessieren zu können, die in erheblichem Umfange Anhänger des freien Handels und Gegner der Monopolwirtschaft waren; die Zeichnungen für die neue Handelsgesellschaft hoffte er an der Hamburger Börse baldigst unterzubringen. Aber sowohl die hamburgischen, wie auch die ausländischen Kaufleute äusserten, trotz grundätzlichen Einverständnisses, ernste Bedenken und fürchteten, dass die Niederlande eine derartige Gründung als feindlichen Akt ansehen und mit Schwierigkeiten im Handel oder gar mit offener Kriegserklärung beantworten könnten. Schlezer, der als Verhandlungsführer für Brandenburg nach aussen in Erscheinung trat, während Gijsels sich, als Niederländer, im Hintergrunde halten musste, versuchte die Bedenken der hamburgischen Partner mit der Erklärung zu zerstreuen, der Kurfürst werde sich gegebenenfalls die Gründung seiner Kompagnie vom Kaiser in Wien bestätigen und sie unter kaiserlichen Schutz stellen, lassen. Dieser Hinweis trug wesentlich zur Beruhigung bei.

Die Angelegenheit wurde im April 1650 der hamburgischen Ratsversammlung vorgetragen und von dieser " für befugt, nützlich und practicabel " erachtet! Die Admiralität von Hamburg beschloss darauf einen Betrag von 50.000 Reichstaler aufzubringen, wenn der Kurfürst von sich aus weitere 50.000 Reichstaler einzahlen würde, d.h. ehe eine Einlage des Kurfürsten nicht nachgewiesen werden konnte, wollte man sich selbst zu keiner Zeichnung verstehen. Hamburg erklärte sich jedoch bereit den Plan der Kompagniegründung den in Hamburg angesiedelten ausländischen Kaufleuten vorzulegen und die Zeichnung der Aktien zu empfehlen. Es folgten langwierige Verhandlungen mit den Deputierten Hamburgs und den niederländischen Interessenten über die Gewährung von Garantien für etwaige Gewalttätigkeiten gegenüber den Schiffen der neuen Kompagnie durch die Generalstaaten und V.O.C. Obleich diese Besprechungen zum Abschluss gebracht wurden, besassen sie doch nur theoretischen Wert, solange die Zeichnungsliste leer blieb. Weitere Verhandlungen wurden von Gijsels und Schlezer in Ostpreussen, Königsberg, Danzig, Kurland, Elbing, Thorn und mit dem König von Polen geführt, um sie zum Beitritt zur Handelsgesellschaft aufzufordern.

1650-1651 weilte Gijsels wiederum in Hamburg, um persönlich in die schleppenden Verhandlungen einzugreifen. Im Mai 1651 schloss er die Vereinbarungen über ein Kaufangebot Dänemarks bezüglich der dänischen Festung und Faktorei Dansburg/Tranquebar im Distrikt Madras in Vorderindien an Brandenburg für 20000 Taler in bar und gegen weitere 100.000 Taler in Aktien der neuen Brandenburgisch- Ostindischen Kompagnie ab. Der Streit um die Jülichsche Erbfolge (1609-1666) und der Ausbruch des Jülichschen Erbfolgekrieges (1651) brachte das hoffnungsvoll begonnene Werk ins Stocken. Die Unkosten und die Rüstungen verschlangen grosse Summen, obgleich der Landbesitz des Kurfürsten um Cleve, Mark und Ravensberg vergrössert wurde. Da die für den Erwerb von "Dansburg" benötigten Gelder nicht flüssig gemacht werden konnten, unterblieb die Ratification des Kaufangebots innerhalb der gestellten Frits. Gijsels und Schlezer setzten trotzdem ihre Bemühungen fort. Am 11.Juni.1653 trat Dänemark jedoch von seinem Verkaufangebot bezüglich "Dansburg" zurück. Damit wurde der

erste Kolonisationsversuch, für Brandenburg eine Niederlassung in Vorderindien zu erwerben, begraben.

Dank der weiteren Anregungen und der ständigen Bemühungen Gijsels wurde der Plan zur Gründung einer Brandenburgisch-Ostindischen Kompagnie nach dem Abschlusse des Friedens von Oliva/Danzig (3.5.1660) erneut aufgenommen. Diesmal sogar mit einer weit grösseren Zielsetzung. Schon früher hatte dem unermüdlichen Admiral die Gründung einer "Reichsmarine" unter Führung des Kurfürsten von Brandenburg als "General-Admiral" vorgeschwebt, um dem "Römischen Reich Deutscher Nation" wieder Weltgeltung zu verschaffen. Es sollte deshalb jetzt versucht werden, den Deutschen Kaiser und die Deutschen Länder zu einem Zusammenschlusse und zu einer Gründung einer "Ostindischen-Fürsten-Kompagnie" zu gewinnen. Diese hätte, nach Ansicht von Gijsels, mit ganz anderen Machtmitteln auftreten und die Möglichkeiten zur Schaffung einer grosszügigen Kolonialpolitik schaffen können.

Allein auch dieses Projekt versandete, obwohl es einen eifrigen Förderer in der Person des spanischen Franziskaners Christof Roxas de Spinola, den späteren Bischof von Wiener Neustadt, besass. In diesem Zusammenhang fand auch der Besuch des Markgrafen von Baden im Auftrage des Kaisers Leopold I. (1658-1705) in Lenzen in 1661 statt, auf den am Ende der Darstellung noch eingegangen wird.

-IV-

In seiner Wahlheimat, über die die Stürme des Dreissigjährigen Krieges hinweg gerast waren, entfaltete Gijsels eine ausserordentliche Tätigkeit. Er ordnete den Wiederaufbau der zerstörten Häuser in Stadt und Land an, und forderte von den Gebieten um den Niederhein, aus den Niederlanden und aus Flandern Kolonisten an, um die leeren Hofstellen zu besetzen. Baumaterialien, Aussaat und Vieh mussten herbeigeschafft und das überwucherte Ackerland wieder nutzbar gemacht werden. Das völlig zerrüttete Gerichts-Polizei-und Steuerwesen musste wieder auf eine gesunde Basis gestellt werden. Auch an die Einrichtung von Schulen musste gedacht werden. Gijsels sorgte für den Anbau der Kartoffel und des Flachses. In Verbindung hiermit richtete er Spinnstubenabende ein zur Beschäftigung und Unterhaltung der Landbewohner an den langen Winterabenden. Anregend wirkte dabei der Tabakgenuss den Gijsels von den Niederlanden her zu schätzen wusste und den er in diesem Gebiete mit Erfolg einführte. Schwierigkeiten hatte er jedoch mit den Angehörigen der Familien des hier herrschenden Adels, die jedoch von ihm mit straffer Hand bald beseitigt wurden.

Seine Aufmerksamkeit richtete Gijsels auf die handwerkliche Ausbildung der Bewohner und auf die Unterstützung der Künstler, die sich überall im Lande als Flüchtlinge aufhielten. Er führte die Leinen-und Handweberei ein; ein niederländischer Tuchfärber belehrte die Bauern unentgeltlich in der Handhabung dieses Gewerbes. Seinen Landsmann, den Landschaftsmaler Adam Pynaker (12), liess er von Amsterdam nach Lenzen kommen. Auf Gijsels Vorschlag gab der Kurfürst dem Künstler den Auftrag, für seine Galerie Bilder sämtlicher Städte seines Landes zu malen. Das erste, um 1650 gemalte Bild, war das der Stadt Lenzen, das sich bis zum Jahre 1945 noch im Rathaus zu Lenzen befand.

Mit der lutherischen Bevölkerung hatte der aufgeklärte Calvinist Gijsels jedoch weniger Erfolg. Gegen den hier noch immer herrschenden Hexenwahn, eine Folge des zermürbenden Krieges, musste er mit drastischen Mitteln einschreiten. Wie das alte Mödlicher Kirchenbuch ausweist, wurden noch 1665 und 1666 fünf, als Hexen verdächtige alte Frauen dem Feuertode überantwortet.

Seine grösste Sorge galt aber der Ausbaggerung und der Flussregulierung der Elbe und der Befestigung der flachen, gekrümmten Ufer zwischen Wittenberge bis zum Löcknitzfluss, sowie der Sicherung der Wische" durch hohe Deichbauten und Schaffung von Achterdeichen nach niederländischen Vorbildern. Auch umfangreiche Reformen wurden bezüglich der unhaltbaren Schiffahrts- und Zollverhältnisse auf der Elbe durch den Admiral eingeleitet. Erreicht wurde freilich auf den vielen Konferenzen, an denen Vertreter aus Hamburg, Brandenburg, Mecklenburg, Braunschweig-Lüneburg, Braunschweig-Wolfenbüttel, Kursachsen, Schweden und aus der Stadt Magdeburg teilnahmen, so gut, wie garnichts. Auch hier, wie auch in vielen anderen Dingen zeigte sich nur zu deutlich, wie man das deutsche Territorium durch den Vertrag von Münster auf Betreiben Frankreichs zerstückelt hatte.

Die von Gijsels wiederholt angeregte Strombauverbesserungen im Gesamtlauf der Elbe blieben unerledigt. Die verkehrshindernden Zollplänkereien blieben bestehen und wirkten sich lähmend auf die gesamte Flussschiffart, das Transportwesen und den Handel aus. Für den brandenburgischen Abschnitt des Laufs der Elbe sowie für die Flüsse Havel und Spree schuf Gijsels eine staatliche Kommission zur Beaufsichtigung einer geordneten Frachtschiffahrt. Diese Kommission befasste sich auch mit der Anheuerung tüchtiger Mannschaften, sie schuf eine Schiffsordnung, veranlasste die Bereinigung und die Bezeichnung des schwierigen Fahrwassers und die Bereitstellung von Stromlotsen (Haupter). Durch Anlage, Ausbau und Unterhaltung von Kanälen und Schleusen suchte Gijsels mit Hilfe niederländischer Spezialisten (genannt wird ein Baumeister Michael Mathias Smids) die Schiffahrt von der Oder (Breslau) nach der Elbe (Hamburg) abzuleiten, und dadurch den Verkehr nach dem schwedischen Umschlagshafen Stettin lahm zu legen.

Est ist weiterhin nicht unwahrscheinlich, dass Gijsels auf Grund seiner Erfahrungen auf dem Gebiete des Schiffbaus und des Schiffwesens auch die Aufsicht über die in seinem Verwaltungsbezirk Westpriegnitz, am Zusammenfluss der Havel in die Elbe, in Havelberg, übertragen worden ist. Man kann wohl annehmen, dass Gijsels die in Havelberg im Auftrage des Kurfürsten hergestellten Schiffsrümpfe für Hochseeschiffe abgenommen hat, die dann auf Prähmen nach Harburg/Hamburg transportiert, dort fertiggestellt und für die Fahrt nach Übersee ausgerüstet wurden. Auf dieser Werft wurden zeitweise sieben niederländische Schiffsbaumeister neben vielen Zimmerleuten beschäftigt.

Die von dem niederländischen Maler Maderstegh und den beiden Kupferstechern Peter Schenk und Oldenburgh gefertigten Ansichten dieser kutfürstlichen Werft in Havelberg zeigen vollausgerüstete Fregatten mit angeschlagenen Segeln; dies dürfte aber nicht den Tatsachen entsprochen haben. Hierbei dürfte es sich wohl um sogenannte "Repräsentationsbilder" gehandelt haben.

-V-

Etwa 1670 siedelte Gijsels vermutlich nach dem, der Stadt Lenzen benachbarten Dorfe Mödlich über, um in der selbstgewählten Einsamkeit seinen Lebensabend zu beschliessen. Wie gross das Wohlwollen des Kurfürsten gegenüber Gijsels stets geblieben ist, dafür spricht der Inhalt eines Vertrages bezüglich des Amtes Lenzen, der zwischen ihnen abgeschlossen wurde. Er trug, wenn auch nicht den Namen, so doch den Charakter einer Schenkung. Danach sollte Gijsels das wichtige Lenzen im Gnadenwege für nominell 500 Reichstaler in Erbpacht auf Lebenszeit erhalten. Sechs Jahre zahlte Gijsels gar nichts und als er im neunten Jahre die Erbpacht für drei Jahre erlegen sollte, wurde die Schuld anderweitig verrechnet, sodass Gijsels nichts bezahlen brauchte!

1676 starb der frühere niederländische Admiral, 83 Jahre alt und wurde in einem Gruftanbau an Chor der Kirche in Mödlich beigesetzt. Der Heute nicht mehr vorhandene

Bau war schmucklos in Fachwerk mit Ziegeldach errichtet und anscheinend nur als Behelf gedacht. Der endgiltige Gruftanbau ist dann, wohl aus irgend einem Grunde unterblieben. Die alten, leeren Särge befinden sich heute in dem Heimatmuseum der Stadt Lenzen; sie waren hellgrün angestrichen, der grössere trug die vergoldete Inschrift:

"Der weyland Hochedelgeborene, Gestrenge und Hochehrenveste Hr. Arnold Gysell van Lyer, ordinairer Raht der Niederlanden in Ostindien, Gouverneur über die Eylande und Forteressen Amboina, Admiral der Niederlande, zum Dienst des Königs von Portugal, Churfürstlich Brandenburgischer Geheimer Rat und Erbpossessor des Amts und Hauses Lenzen, ist geboren zu Löwenstein im Jahre 1580, gestorben den 8 Dezember 1676 Seines Alters 97 Jahr."

Der kleinere Sarg war in silbernen Buchstaben, wie folgt, beschriftet:

"Frau Wilhelmina Clare Gysels van Lyer Tochter, Freifrau von Meerettig, gebohren auf dem Hause zu Noortorf 1627, den 9 September, gestorben den 19 Juli, 52 Jahr (1678) alt".

Im Museum in Havelberg befinden sich fernerhin noch einige Rüststücke des Admirals; es sind dies jedoch keine eichentlichen Rüstungen, sondern nur Prunkstücke, die nach der Sitte der Zeit, zur Ausschmückung des Sarges bei der Beisetzung dienten.

Als nach dem Ableben das Amt, seine Besitzungen, Rechte und Einkünfte von der Finanzkammer wieder eingezogen werden sollte, wurden der Tochter Gijsels im Gnadenwege diese Einkünfte noch für weitere zwei Jahre belassen. Als die Tochter, noch vor Ablauf dieses Termins (1678) starb, ging der gesamte Besitz, da Erben anscheinend nicht vorhanden waren, an den Kurfürsten bezw. an die Finanzkammer zurück.

-VI-

Inwieweit bereits "frühere Beziehungen" zwischen Gijsels und Benjamin Raule bestanden haben und ob die Empfehlung Raules für die Pläne des Kurfürsten zur Errichtung einer Flotte und der Anlegung von überseeischen Kolonien von Gijsels ausgegangen sind, war an Hand der Unterlagen nicht festzustellen, die Möglichkeit ist jedoch keines Falls von der Hand zu weisen.

Raules aktive Tätigkeit für Brandenburg beginnt zu dem Zeitpunkt, als sich Gijsels, vielleicht aus Krankheitsgründen, von Lenzen zurückzieht (etwa 1675). Die ersten überseeischen Unternehmungen Brandenburgs nach der Westküste Afrikas (Goldküste) fanden 1681 statt. Die "Kurfürstlich Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie" mit dem bescheidenen Kapital von 50.000 Reichstalern, (wovon 50% der gezeichneten Aktien sich im Besitz niederländischer Kaufleute befanden) wurde durch Edikt vom 7./17 März 1682 gegründet. Diese Handelsgesellschaft bestand bis zum 2.5.1711 und wurde dann an die Niederländische-Westindische Compagnie verkauft.

Um von der Persönlichkeit Gijsels abschliessend ein Urteil zu gewinnen, sei einer Charkaterisierung gedacht, die der Markgraf von Baden von ihm entworfen hat. Dieser besuchte 1661 im Auftrage des Kaisers Leopold I Gijsels van Lier in Lenzen und blieb dort drei Wochen zu Gast. Der Markgraf nennt den "Niederländer", der "ungefähr im 68 Jahre aus Gelderland gebürtig sei" einen sinnreichen, in See- und Commercien hocherfahrenen Mann, von redlichem und arbeitsamen Gemüt, sonst in Calvinischer Religion erzogen (der Markgraf war Katholik), hat einen dreissigjährigen Sohn, so sich auch von Jugend auf und noch dato zur See brauchen lässt und bereits Capitän in der Flotte ist, die letzthin (also etwa 1660) unter Vizeadmiral de Ruyter ausgelaufen ist."

Diese Angabe bezgl. des Sohnes steht im Gegensatz zu den Behauptungen, dass Gijsels das Schicksal vieler bedeutender Männer geteilt habe, denen keine männliche Nachkommenschaft beschieden gewesen sei. Eine weitere Bestätigung des männlichen Nachkommens finden wir ferner in der Bestallung des Admirals Gijsels zum Präsidenten der zu gründenden Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie von August 1651, in der ausdrücklich "sein Sohn Johann Martin Gijsels" oder" einer der Schwiegersöhne des Admirals zum geeigneten Nachfolger" ausersehen wurde. (13)

Markgraf Hermann von Baden führt in seiner Darstellung weiter aus:" Dieser Mann (Gijsels) hat von Jugend an sein Leben in steter Müh und Arbeit ohne Müssiggang zugebracht, er habe mehr als 20 Bände über den Anfang und die "Continuation" der ersten Schiffahrten nach Indien und was denen Trafiquen zu Wasser und zu Lande mehreres anklebt, auch was ihm selbst in währender Zeit von Glück und Unglück widerfahren sei, eigenhändig geschrieben".

Diese vielverheissenden Aufzeichnungen, die sich hauptsächlich mit der Geschichte Indonesiens beschäftigen, wollte Gijsels als Vermächtnis der neuen Brandenburgischen-Ostindischen Handelsgesellschaft zuweisen. Leider ist von ihnen nicht mehr viel vorhanden. Zum Teil liegen sie noch unausgewertet im Archiv in Karlsruhe, zum andern sollen sie im Archiv in Den Haag lagern. Sicher könnten diese Unterlagen uns noch sehr viele Aufschlüsse geben.

Diese Aufzeichnungen dürften vermutlich wohl auch im Zusammenhang mit dem vielbändigen "Dagh-Register gehouden int Castel Batavia" stehen, die teils von der Landesdruckerei in Batavia, teils vom Kolonialarchiv in den Haag herausgegeben worden sind. Hohe Kolonialbeamte liessen sich damals von diesem "Journal" Abschriften anfertigen. Dies wird auch wohl Gijsels getan haben. Im Dagh-Register gibt Dr. Colenbrander an, dass ein damit nahezu übereinstimmender Text im "Manuscript-Journal" und ein weiterer für 1637 in der Hof - und Landesbibliothek in Karlsruhe (Baden) aufgefunden worden ist. Beide gehören anscheinend zu den Papieren aus Gijsels Besitz, die er dem Markgrafen anlässlich des Besuches übergeben hat. Vielleicht enthalten diese Quellen weitere, uns bisher unbekannte, bisher noch nicht ausgewertete Informationen. Besässen wir Gijsels Hinterlassenschaft an Aufzeichnungen im ganzen Umfange, so würden wir in der Lage sein eine lückenlose Darstellung der Persönlichkeit und das Lebens des Admirals und über seine Arbeiten zu veröffentlicen. Dies ist zu beklagen! Eine solche, auf die vorerwähnten Unterlagen beruhende Auswertung würde aber weit über den Rahmen der vorliegenden Arbeit hinausgehen.

Ungewöhnlich bewegt, reich an Streben, Kämpfen und Erfolgen war das Leben Gijsels! Ohne jeden Zweifel besass er ganz ausserordentliche Eigenschaften und Fähigkeiten. Seinem früheren Vaterlande, dass er verbittert verliess, hat er 38 Jahre lang an hervorragender Stelle, in hohen Rang, in Krieg und Frieden, im In-und Auslande gedient und für die Entwickelung des Überseebesitzes der Niederlande Grosses geleistet.

Weitere 16 Jahre seines Lebens und seiner Arbeid galten dem Wohle des jungen brandenburgischen Staates, und seines Herrschers, des Kurfürsten Friedrich Wilhelm.

Ein zeitgenössiches Bild Gijsels ist uns leider nicht überliefert worden. (14)

COLLECTIES

VICTORY-MUSEUMSCHIP

' The bones of the Victory ought to be sacred relics for Englishmen to worship almost'. Thackeray

Het huidige schip HMS Victory is het zevende schip van de Britse marine, dat deze naam draagt. In 1758 besloten de ministers van koning George II tot een groots bouwprogramma van 12 linieschepen, Bovenaan deze lijst stond een schip van 1000 stukken, dat in Chatham gebouwd zou worden en op 23 juli 1759 op stapel werd gezet. Nu was het jaar 1759 voor de Britten een zeer succesvol jaar op militair gebied. Ter zee werden klinkende overwinningen behaald bij Lagos (18 augustus) en in Quiberon Baai (20 november), te land zegevierden hun wapens te Minden (1 augustus) en Quebec (13 september). Men besloot dit schip daarom dan ook de naam Victory te geven.

Ontworpen door Thomas Slade,Senior Surveyor of the Navy, werd de Victory eerst op 7 mei 1765 te water gelaten. De normale tijdsduur voor het bouwen van een driedekker-linieschip van dergelijke afmetingen was in die tijd vijf jaar, doch de successen op zee en de vrede van Parijs (10 februari 1763), die een einde maakte aan de Zevenjarige Oorlog, hadden de dringende noodzakelijkheid voor een dergelijk schip verminderd. Eerst 13 jaar na de tewaterlating werd de Victory in dienst gesteld.

Toen Frankrijk in 1778 namelijk in de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog de zijde van de Amerikanen koos, werd de Victory naar Portsmouth gebracht en zo spoedig mogelijk uitgerust. In mei 1778 werd de vlag van admiraal Keppel, opperbevelhebber van de Channel Squadron, gehesen en twee maanden later, op 27 juli, zag de Victory zijn eerste actie in de slag bij Quessant. In de loop der jaren voerde het schip achtereenvolgens de vlag van de admiraals Hardy, Geary, Hyde Parker, Kempenfelt en Lord Howe. In 1782 nam het linieschip nog deel aan de slag bij Kaap Spartel (20 oktober). Het was geen wonder dat het schip geliefd was als vlaggeschip aangezien het een bijzonder goede zeiler was.

In 1783 werd de Victory uit dienst gesteld en op 3 september van het jaar maakte de vrede van Versailles een eind aan de onafhankelijkheidsoorlog. Tien jaar later werd het schip weer in dienst gesteld en zeilde naar de Middelandse Zee onder commando van Lord Howe. Bij een van de vele operaties in dit zeegebied, namelijk bij de belegering van Calvi in 1794, werden kanons en manschappen van de Victory geland en onder bevel geplaatst van Horatio Nelson, die bij deze gelegheid zijn rechteroog verloor. Tot november 1797, toen het schip weer uit dienst werd gesteld, voer de Victory nog als vlaggeschip van de admiraals Man en Sir John Jervis en nam onder andere deel aan de slag bij Kaap St. Vincent (14 februari 1797)

Van 1798-1800 diende zij als hospitaalschip voor de gevangenschepen op de Theems en in 1801 onderging de Victory een zeer groot onderhoud, dat twee jaar duurde en waardoor het schip praktisch geheel werd herbouwd. In april 1803 werd zij weer in dienst gesteld en deed thans dienst als vlaggeschip van Lord Nelson. Het linieschip nam deel aan de blokkade van Toulon en aan de jacht op de Franse admiraal Villeneuve naar West Indië in 1805. In dat zelfde jaar volgde een van de meest beslissende zeeslagen in de maritieme geschiedenis, de slag bij Trafalgar (21 oktober), in welke zeeslag Nelson sneuvelde en de Victory zwaar beschadigd werd.

Terug in Engeland onderging het schip een uitgebreide herstelling om in maart 1808 wederom in dienst te worden gesteld. Nog vijf jaren deed zij dienst, de meeste tijd als vlaggeschip van admiraal Saumarez. In december 1812 volgde de uitdienststelling en toen na reparaties het schip in 1815 weer gereed was voor zee, maakte de slag bij Waterloo (18 juni) een einde aan het Napoleontische tijdperk en ging het linieschip in reserve. In 1824 echter werd de Victory vlaggeschip van het Portsmouth commando en, met uitzondering van de periode van 1869 tot 1889, vervulde het schip deze taak tot heden den dag.

Tot 1922 heeft het oude vlaggeschip van Nelson in de haven van Portsmouth gelegen, doch tegen deze tijd was de toestand van haar romp zo slecht geworden, dat men besloot haar in een dok te plaatsen. Op het publiek werd een beroep gedaan gelden te geven voor de restauratie van het schip in de gedaante van het jaar 1805, een beroep dat zo succesvol was, dat men deze restauratie gemakkelijk heeft kunnen uitvoeren.

De afmetingen van het schip zijn als volgt: lengte (grootste) 226.3 voet (68.98 meter), lengte (kiel) 150.1 voet (45.7 meter), wijdte (grootste) 51.5 voet (15.60 meter). Waterverplaatsing 2.162 ton. Bemanning 850 koppen. Bewapening 32 32-ponders, 28 24-ponders, 42 12-ponders, twee 68-pond carronades.

De Victory is voortreffelijk gerestaureerd en bij een bezoek aan dit meer dan 200 jaar oude 'ship of the line' krijgt men een uitstekend idee van de inrichting van een dergelijk schip uit de 18e/19e eeuw. Men kan zich een goede voorstelling maken van de omstandigheden waaronder de 850 man aan boord hebben geleefd en gewoond.

Tegenover HMS Victory, het vlaggeschip van de Commander-in-Chief Portsmouth, bevindt zich het Victory Museum waarin een grote collectie van relikwieën van Nelson, zijn officieren en manschappen en van de Victory zelf staan tentoongesteld; voorts een collectie van Nelson's originele scheepsmeubilair, scheepsmodellen, schilderijen en prenten, boegbeelden enz. Een van de belangrijkste stukken is de koningsloep van Karel II, waarin het stoffelijk overschot van Nelson van Greenwich naar de Whitehall Stairs werd overgebracht. Voorts treft men een panorama van Trafalgar aan, geschilderd door W.L.Wyllie, dat een beeld van de slag geeft toen deze op zijn hoogtepunt was.

De ererol van HMS Victory luidt als volgt:

Armada	1588	Dover	1652
Portland	1653	Gabbard	1653
Scheveningen	1653	Orfordness	1666
Solebay	1672	Schooneveld	1673
Texel	1673	Barfleur	1692
Ushant	1778	Ushant	1781
Toulon	1793	St. Vincent	1797
Trafalgar	1805	Baltic	1808

F.C. van Oosten

DE SLAG BIJ DUINS IN EEN SPAANS MUSEUM.

Enige tijd geleden bezocht ik te Madrid het Museo Naval of Marine-museum, gevestigd in een vleugel van het Ministerie van Marine.

Zijn inhoud was natuurlijk niet te vergelijken met de schatten aan merkwaardigheden, opgetast in de maritieme musea te Greenwich, Amsterdam of Rotterdam, maar toch bevatte deze collectie een paar voorwerpen, van belang voor de geschiedenis onzer Nederlanse zeevaart, b.v. een zeekaart van Sumatra uit de 17e eeuw met Nederlandse bijschriften, het model van een Hollandse pink uit 1870, en zelfs een sabel, die aan de prins van Oranje, de latere koning Willem II zou hebben toebehoord. Dit wapen zou blijkens het uitvoerige bijschrift, zijn "tomado por el regimiento de voluntarios Belgas", dus veroverd zijn door het regiment van Belgische vrijwilligers. Daarop zou het geschonken zijn aan "Juan van Halen" door het Voorlopige Revolutionaire Bewind van België. Hoe het van deze Spanjaard met zijn Nederlandse naam in Madrid, en zelfs in het Museo Naval terecht was gekomen, werd niet vermeld.

Doch het merkwaardigste waren wel vier schilderijen van gelijk formaat, genummerd C2-5 of 683-687, zodat ze een serie schenen te vormen. Duidelijk was, dat ze vier fazen van een zeeslag tussen Spaanse en Nederlandse schepen voorstelden, dicht bij een hoge kust. Van de moeilijk leesbare opschriften- de schilderijen hingen vrij hoog boven kasten- kon ik slechts één datum onderscheiden, n.l. op het eerste schilderij: 7 september 1639. Waarschijnlijk zal dit viertal schilderijen dus vier momenten uit de slag bij Duins voorstellen, die na een wekenlange inleiding, op 12 oktober 1639 met een overwinning van de Nederlandse admiraal, Maarten Harpertsz. Tromp eindigde.

Van de zwijgende marine-officier, die mij gedurende het ganse bezoek als mijn schaduw volgde, kon ik niet de minste toelichting verkrijgen. Tijd voor een nader onderzoek ter plaatse ontbrak; ik was op doorreis. Ook zijn pogingen later via het Bureau voor Kunsthistorische Documentatie ondernomen, niet met succes bekroond.

Toch zou het m.i. de moeite waard zijn eens na te gaan, wat de betekenis dezer schilderijen is. Wanneer en door wie werden ze gemaakt? Was een Vlaming de schilder? Maar wie gaf hem de opdracht? Het is natuurlijk vreemd, in een Spaans Museum, dat de roem der Spaanse armada behoorde te verheerlijken, de conterfeitsels van een zware nederlaag aan te treffen, zij het hoog tegen het plafond aan in een donkere hoek. Overigens is de Spaanse admiraal Antonio de Oquendo in zijn vaderland heus wel in tel, al dolf hij bij Duins het onderspit. Men heeft zelfs een standbeeld voor hem opgericht, welke eer onze grote Tromp nog niet is te beurt gevallen. Deze moet het met een grafmonument te Delft doen.

Verdient het niet aanbeveling, om naar deze schilderijen, die bij mijn weten nog niet gesignaleerd werden, eens een beter en vollediger onderzoek in te stellen, dan waartoe schrijver dezes in zijn korte bezoektijd in staat was? Gaan misschien leden onzer vereniging dit jaar naar Spanje en zouden zij dan in het Museo Naval eens een kijkje kunnen nemen? Misschien dat de omstandigheden om thans van deze vier schilderijen foto's te maken of te verwerven gunstiger zijn dan vijftien jaar geleden.

H.J. de Graaf

MUSEUM VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS
(uit het Jaarverslag 1966)

De geschiedenis van het museum Schokland stond in het verslagjaar 1966 geheel in het teken van de restauratie van het voormalige kerkgebouw met pastorie. In de werkplaats te Ketelhaven is voor zover mogelijk het conserveren van scheepshout en -ijzer voortgezet. De technische outillage werd uitgebreid en de conserveringsproblematiek nader bestudeerd. De verwachting van 1965 dat de grote landbouwloods te Ketelhaven eind 1966 voor het exposeren van scheepsresten uit de IJsselmeerpolders beschikbaar zou komen, ging niet in vervulling.

De afgekondigde personeelsstop veroorzaakte een verder achterop geraken van het scheepsarcheologisch onderzoek, daar bij ontginningswerkzaamheden weer een aantal scheepswrakken aan het licht kwam. Volstaan moest worden met het verkennen van een aantal gemelde vondsten en het verwijderen ervan, wanneer ze geen betekenis hadden voor het onderzoek naar wordings- en bewoningsgeschiedenis en uit scheepsarcheologische overwegingen. Er werd dus ook in de Noordoostpolder niet gewerkt aan scheepsopgravingen.

In voorbereiding kwamen de plannen voor de expositie, die na het gereedkomen van de restauratie in het voormalige kerkgebouw zal worden ingericht, en de daaraan aan te sluiten permanente tentoonstelling in de grote loods. De plannen houden in om ook de biologie en met name het dierenleven in de IJsselmeerpolders erin te betrekken. Daarbijwordt gedacht aan de relatie tussen het zich in stadia ontwikkelende cultuurlandschap en de fauna. Daardoor zal een deel van de scheepsarcheologie van Schokland verdwijnen en overgebracht worden naar Ketelhaven, mede met het oog op de plannen voor de scheepsarcheologische collectie aldaar. Op Schokland komt daardoor meer ruimte vrij voor de geschiedenis van het eiland, waaraan tot nu toe vrijwel geen aandacht kon worden besteed. Aan de uitvoering van een deel van deze plannen kon echter nog in het geheel niet worden gewerkt, omdat de beschikbare ruimte dit niet toeliet.

Er zijn weer een aantal wrakken gemeld en verkend in Oostelijk Flevoland. Het scheepswrak B 19 is een althans gedeeltelijk overnaads gebouwd, maar overigens praamachtig vaartuig met een lengte van ± 14 m bij een breedte van 3,50 m. Het is stellig een interessant scheepstype dat een systematisch onderzoek wettigt. In kavel B 20 is een scheepszwaard gevonden van een nog niet in de collectie aanwezig type. De vondst wordt te Ketelhaven in de werkplaats geconserveerd. Kavel B 51 leverde een wrak van een klein, zwaar gebouwd vaartuig op van nog onbekende ouderdom. Het wrak is vermoedelijk 12 m lang en 3 m breed. Het lijkt waarschijnlijk dat wij hier te doen hebben met de rest van een vissersscheepje. Het zit 1,20 m diep. Er is een scheepsanker met houten stok gemeld en in de werkplaats te Ketelhaven aangebracht.

Markerwaard

Het Council of Underwater Archaeology in de Verenigde Staten stelde voor in het IJsselmeer te experimenteren met een nog in ontwikkeling zijnd toestel, een zogenaamde "Mudpinger", om op basis van seismografische onderzoekingen na te gaan of er mogelijkheden zouden zijn om scheepswrakken en andere objecten onder de zeebodem te verkennen. Het voorstel werd gaarne aanvaard. Met medewerking van Rijkswaterstaat, Arrondissement Hoorn, konden de verkenningen worden uitgevoerd. Enkele bekende, door vissers gemelde scheepswrakken, werden mit dit toestel verkend, waarbij de werking van de apparatuur duidelijk voldeed.

Aan verdere verkenningen ging enige literatuur- en archiefstudie vooraf, in deze gesteund door de medewerking van de conservator van het Westfries Museum en archivaris te Hoorn. In de eerste plaats werden de gegevens bestudeerd omtrent de roemruchte slag op de Zuiderzee uit 1573 (de slag waaruit de naam van Bossu overbekend is).

Uit dit onderzoek bleek dat mogelijk slechts twee schepen van de Spaanse vloot in het Hoornse Hop ten onder zijn gegaan, terwijl het admiraalschip van Bossu " De Inquisitie", door Nederlandse schepen"geklampt", al vechtende met de Nederlandse vaartuigen om de Nek is afgedreven en ten oosten van Hoorn, nabij Schellinkhout aan de grond geraakte. Omtrent de afloop van dit gevecht is voldoende bekend; van het schip "De Inquisitie" wordt vermeld dat het van een dubbeling was voorzien, hetgeen bekend is van meerdere belangrijke schepen uit de 16e en 17e eeuw. Het lijkt alleszins waarschijnlijk dat dit Spaanse schip niet ter plaatse is gebleven. Een nadere verkenning in het kustgebied tussen Hoorn en de Nek leverde geen gegevens op, hetgeen ook nauwelijks te verwachten was geweest.

Intussen werd er, naar aanleiding van historische gegevens, eveneens verkend in het kustgebied ten westen van Hoorn, ten oosten en noordoosten van Scharwoude. Er zijn gegevens bekend omtrent landverliezen in het gebied van het Hoornse Hop. Er is sprake van inlagen, die onstaan zijn naar aanleiding van vervanging van verloren gegane dijken en er wordt in de literatuur bij de zeer betrouwbare chroniekschrijver Velius gerept van een verloren gegaan gedeelte van Scharwoude. Een kerk met kerkhof zou zijn verdwenen in zee in de late Middeleeuwen. Met de "Mudpinger" werd door de Amerikaanse Oceanograaf dr. Hoskins en de leider van het Council of Underwater Archaeology, dr. John Huston, in het door ons aangegeven gebied gewerkt, waarmee inderdaad in een beperkt gedeelte in de bodem, enkele honderden meters uit de kust, afwijkende verschijnselen werden geregistreerd. Deze plaats kan zeer wel overeenkomen met het verloren gegane gebied van Scharwoude liggende in de lijn tussen deze plaats en Hoorn. Aangezien geen verdere verkenningen konden volgen in de IJsselmeerbodem, kon de juiste aard van de in de bodem geregistreerde resten niet worden vastgesteld. Overigens is het experiment zeker geslaagd: het toestel heeft getoond dat hiermee stellig scheepswrakken en andere objecten in modderige gronden kunnen worden vastgesteld tot enkele meters beneden de zeebodem.

Aan de haven te Den Helder werd een stuk scheepshout aangebracht met fraai snijwerk. Het meest waarschijnlijke is dat het stuk diende tot ondersteuning van een boegspriet met een soort zeeslang- of draakversiering met pijlvormige staarten. De kop is voorwaarts gericht en er is een onversierd deel, waaromheen vermoedelijk touw is bevestigd om de boegspriet vast te maken. Het forse stuk, dat mogelijk verticaal op de voorsteven bevestigd is geweest met lange, ijzeren pennen, heeft wellicht bij een vóór-17e eeuws schip behoord, daar de 17e eeuwse en latere schepen een andere constructie vertoonden. Het is een zeer bijzondere aanwinst, die ter conservering in de Ketelhaven is ondergebracht. Het stuk weegt stellig meer dan 1000 kg.

TORNØE, J.Kr., Addendum to Columbus in the Arctic, Oslo, 1967, 39 pp., maps., z.p.

To start with the last part of this Addendum: I am happy that linguist Torvald Kvamme wrote this profound study about the text of the Kensington Stone, and that Tornöe does publish it here. After the almost lifelong research work of Hjalmar R. Holand and his publications on this subject, containing among other things dozens of photographs and affidavits about Viking halberds, swords, lanceheads, axes, hatchets, fire-steels, etc. found in that Minnesotaregion, accredited by a score of specialists - J.T. Adams, Fr.J. Betten, F.S. Cawley, T.P. Christensen, Stefan Einarsson, J. Fisher, A.D. Fraser, G.M. Gathorne-Hardy, R. Hennig, W. Hovgaard, Ph.A. Means, to call a few names - this scientific brawl looked settled, until new grawing at the veracity of the runic text of the Kensington Stone started. All the Viking artefacts and triangular "mooring-holes" in boulders were sheer forgotten, together with judgements like "if this case is not conclusive many men must have been hanged annually on insufficient evidence (Gathorne-Hardy), or "contra facta non valent argumenta" (Prof. J. Fisher S.J.). Therefore it's a boon to notice how a Scandinavian linguist has the courage to write about it again, and to prove that this runic inscription of the Kensington Stone is a genuine and dependable message from six centuries ago in the heart of North America.

Furthermore gives Tornöe in this booklet a comparison of four maps: Sigurd Staphanius or Skalholt (1579), Resen (1605), the newly found Yale-map (1440) and the Hungarian map (1599). Only the two newly found maps-Yale and Hungary -show Greenland as an island. As far as I know not a single of the other mediaeval maps gives Greenland as an island: neither the Claudius Clavus (1427), sundry maps of Donnus Nikolaus Germanus (circa 1466-1482), Waldseemüller (1507), nor Jón Gudmondsson in Torfaeus. Nevertheless Tornöe shows how according texts in "Historia ecclesiastica" (1141) and "The King's Mirror" (ca. 1250) Greenlanders knew that there was "no land north of Greenland", in other words they must have circumnavigated Greenland in the north before circa A.D. 1200. It is possible that during the deterioration of climate from the 13th century onward going far north was hindered by the increasing ice, so the Scandinavian mapmakers and historians forgot all about it and made Greenland a peninsula in the far north of "Pilapelant" and "Biarmalant" (=Russia). On the other hand geographers in central Europe may indeed have saved knowledge about the far North they had collected from Scandinavians during the crusades. About the move of Norse Greenlanders to Canada there are more data than the Tunnitlegends and some stone ruins along the Labrador-coast as the author gives us. Stefansson in 1910 found white-skinned Eskimos with blue eyes, blond beards and typical European faces on Victoria Island, as a photo in his book shows ("My life with the Eskimo", N.York., 1930). Hovgaard (N.York, 1914) shows the similarity of the Lacrosseballgame of Indians in Canada with the Old-Knattleikrballgame as played in Iceland during the mediaeval centuries. Already César de Rochefort ("Histoire ...de l'Amérique ... etc", Rotterdam, 1681) told about a voyage from Flushing to the Davis Strait and Baffin Island as far as 72°N.lat. in 1656, to barter ironware (needles, fishhooks, knives, etc.) for fur. And besides an excellent description of both Kayak and Umick we read how along this coast there were living two kinds of people in perfect friendship, one kind very tall, well built, rather white ("de coleur assez blanche"), the others smaller, olive-coloured, with short legs. Also Franz Boas gives particulars about the Inuit (=Eskimos) and the Tornit (a race of giants), and how the Eskimos used to steal Tornit-children ("Eskimo etc.", Bull. Museum Nat., Hist., Vol XV, N.York 1907). Of late there is a study of Tr.J. Oleson (Oxford Press, London, 1964) how the Thule Eskimo culture developed through intermixture of Norse colonists in Greenland and the Dorset culture.
It must have given satisfaction to many that Helge Ingstad in 1965 discovered and excavated foundations of Norse houses and Norse artefacts dating from circa 1000 A.D. according C-14-tests of charcoal in a smithy there on northern New Foundland near L'Anse aux Meadows. Thus it has been proved now conclusively and scientifically accepted that some Norsemen were living in North America circa A.D. 1000.

Although a minor fact with respect to the main argument, I believe that Tornöe is right that this Norse village of L'Anse aux Meadows cannot have been "Leiv's budir" in "Vinland". Where is in New Foundland the mild winter the sagas tell us about, when "no frost came, and the grass hardly withered ?". Where is "the river that flowed out of a lake ?". Where is "the self-sowing grain"? This above all: Where are the vines and the grapes of "Wineland"? Not only the sagas tell us about these grapes, but also historian Adamus Bremensis, who got this information circa A.D. 1070 from the Danish King Svein II Estrithson, "whose memery was like an engraved tablet ". Adam, magister at the cathedral-school in Bremen, reports clearly about this Wineland of the Scandinavians, where wild grapes produced very good wine, and where also there was an abundance of wild grain("Gesta", cap. 246:".... vites sponte nascuntur, vinum optimum ferentes. Nam & fruges ibi non seminatas abundare"). After so much evasion of clear historical texts, it seems indeed necessary to mention "the profusion of wild vines (nowadays) on the island of Martha's Vineyard" (p.117).
I would like to add to this what I read in an article of the "Vineyard Gazette" (the local paper on the island) of September 24, 1965 how this time of the year (September) in every kitchen there "grape jelly is being made" from wild grapes, which prevail in "an amazing variety: deep purple, almost black, red grapes, pale green", and "the fragrance and flavor" of the dripping juice. Also I have seen personally in large backgardens of New England, around Boston Mass. and elsewhere, how wild vines climb high up along shrubs and trees, and are considered as an annoying weed by the gardeners. This calls to mind the report Verrazano made for François I in 1524, in which he described the great many vines climbing up against the trees, and how these wild grapes were soft and sweet ("... molte vite dalla natura produtte. ..... alzaldosi agli alberi ..... il frutto suave e dolce"). One wonders how many times these facts about wild grapes in North America have to be repeated so that not some specialist will tell us again that "vinber" and "vinvid" and "vites, vinum optimum ferentes" means "cranberries", or "tyttebear", or "grass", because that suits his special coastwise voyage for Leif Eriksson better.
The booklet begins with an article "How Columbus rediscovered America", by D.Y. Tsukernik (Kazakhstan), first published in the American magazine "Fate". The article is mainly built, like a dramatic mysterystory around the three central pages of the argument, to prove that Columbus in 1492 had a secret chart and secret sailing directions, so that

he knew where he was going, i.e. to Islands in West India visited already by other Europeans. Here we read the story again how Columbus' sailors started to murmur on September 23, 1492 and how also his logbook tells us on September 25 that Columbus had sent a chart to Martin Alonso, the captain of the "Pinta", a chart which showed islands in that sea. Tsukernik tells us this story, so clearly written in Spanish by Columbus, in a confused drawn-out way, and then starts vague digressions:" .....Columbus proved that he had reliable information ..... What did this chart contain ? .... islands in this sea ? ... etc. He tries to argue that this was not the chart sent to Columbus by Toscanelli (it was !), not "Mercator's chart" (of course not !), nor connected with the voyages of the Zeno brothers (!), etc.

If Tsukernik, who calls himself "more a philologist than a historian" (p.94) wants all the exact answers, he must look up Las Casas "Historia de las Indias", Lib.I cap. XXXVIII. There we read how this map of September 25, 1492 was indeed the chart of Toscanelli, which chart showed "many islands and the Continent which were the beginning of India, and there the Kingdoms of the Great Khan" ("muchas islas y tierra firme que eran el principio de la India, y por alli los reinos del Gran Khan"). And in the same passage we read that Las Casas "now" (ca. 1520) has this same Toscanellimap in his possession, with other things of the deceased Admiral Columbus ("Esta carta es la que envio' Paulo (Toscanelli), fisico, el florentin, la cual yo tengo en mi poder con otras cosas del Almirante").

Why Columbus choose his route on a low latitude (p.95) is evident: he intended to go to "India", to the Spice-islands, to the southeastern part of Asia (America did not yet exist). Moreover he knew already something of the Northeast Tradewind, because he had sailed on those latitudes with the Portuguese, and worked in Lissabon: since Henry the Navigator quite some Oceanographic knowledge had been compiled in Lissabon already, e.g. the homebound voyage from Elmina always along the "Sargasso route and the Azores."

Why Columbus did not sail northwest but southwest after his Landfall is also evident: the Indian guides he took along from the first island Guanahani took him in that direction, promised a very big island named "Colba" (logbook October 21, 1492), which name Columbus wrote as "Cuba" a few days later (October 23.)
The sailor on the "Pinta" who first saw land in the moonlight (October 12) was not Juan Rodriga Bermejo (p.99) but Rodrigo de Triana (L.Casas I cap. XXXIX; F. Colón cap. XXI).
From a nautical, navigational and also from a Spanish-historian point of view it's a pity that Tornöe enclosed this article in his book.

P. Verhoog.

(Bespreking van twee eerdere publicaties van Tornöe in Mededelingen 13, 80-86)

C.R. BOXER, Francisco Vieira de Figueiredo: a Portuguese merchantadventurer in South East Asia, 1624-1667. 's-Gravenhage, Nijhoff, 1967, 118 p., gefll., ƒ 12,--. Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, deel 53.
In 1940 publiceerde prof. Boxer een artikel over Vieira in 'Boletim Eclesiastico de Macau'. De onderhavige uitgave is een Engelse vertaling van het artikel, aangevuld met gegevens die de auteur sedert 1940 over Vieira verzamelde. De Portugese teksten zijn als appendices afgedrukt, met samenvattingen in het Engels. Zoals in al zijn publicaties verrast de schrijver ons door zijn grote kennis van het bronnenmateriaal, in het bijzonder het Nederlandse, en door de wijze waarop hij met de daaruit verkregen gegevens een boeiend verhaal opbouwt.
Francisco Vieira de Figueiredo is dan ook wel een boeiende figuur. Hij was afkomstig uit een klein dorpje in Estremadura (Portugal) en vertrok in 1622 of 1623, vermoedelijk als soldaat, naar Indië. In 1634 treedt hij op als koopman te Negapatnam aan de kust van Coromandel, naar het zeggen van de Portugese Onderkoning stond hij daar op betere voet met de Hindoes dan met de Christenen. Dit is een van Vieiras opvallendste eigenschappen: het kweken en onderhouden van goede relaties met de Aziaten. Omstreeks 1642 vestigt hij zich in Makassar en spint vanuit deze belangrijke haven een netwerk van handelsrelaties met de Soenda-eilanden, de Molukken, China, de Philippijnen etc. Hij doet zaken met Engelsen en Hollanders maar ook met Chinezen en Indonesiërs en treedt op als afgezant van de Sultan van Gowa (Makassar). Als vertegenwoordiger van de Sultan (en tevens van de Portugese Onderkoning te Goa) bezoekt hij Bantam en Batavia, waar hij groot opzien baart "wegens d'uytnemende costelijckheijt sijner cleedinge en andere vercierselen". Herhaaldelijk bezoekt hij later Batavia in verband met handelsaangelegenheden. Het zou te ver voeren, Vieira in al zijn diplomatieke en commerciële besognes kriskras door Zuid- en Oost-Azië te volgen.

In de appendices, voor een groot deel briefwisseling tussen Goa en Makassar, komt de strijd tussen Hollanders en Portugezen, met veel andere zaken, uitvoerig aan de orde; Vieira blijkt een waardevolle informant voor zijn landslieden geweest te zijn. Hij stierf in 1667 vrij plotseling op Timor, waar hij zich twee jaar tevoren gevestigd had.
Prof. Boxer heeft zijn tekst en de brieven uitvoerig geannoteerd, en geeft in het glossarium nog verklaringen van nautische termen, Aziatische muntsoorten etc. Het boek bevat verder een facsimile handtekening van Vieira en drie platen. Een ervan toont de curieuze gebloemde en vergulde brief van G.-G. Joan Maetsuyker aan de Nawab Mir Jumla "Veltheer vanden grooten Mogol in Assam" (1663), welke brief deel uitmaakt van de collectie van de auteur. Francois Valentijn gaf er eertijds in zijn 'Oud en Nieuw Oost-Indiën' een minutieuze beschrijving van.

M.P.H. Roessingh.

HAFSTRÖM, G., Utblickar kring tillkomsten av skeppet Wasa. Statens Sjöhistoriska Museum Meddelanden XI (1968), 150 p., gefll., z.p.

Tijdens het onderzoek dat na het kapseizen van de Wasa in 1628 werd ingesteld heeft de in Zweden woonachtige Nederlandse koopman Arent Huybertzoon de Groote meegedeeld, dat een in Holland voor Franse rekening gebouwd oorlogsschip als voorbeeld voor de Wasa gediend zou hebben. Deze mededeling is voor Hafström aanleiding geweest naspeuringen naar de betrouwbaarheid ervan te doen. Aan de vrij uitvoerige Nederlandse samenvatting van zijn studie (p. 130 -139) is het volgende ontleend.
Tezamen met zijn broer Hendrik - reeds meer dan twintig jaar in Zweden als scheepsbouwer werkzaam - ondertekende Arent Huybertzoon de Groote in januari 1625 het contract voor de bouw van de Wasa. Hendrik is in het voorjaar van 1627 tijdens de bouw overleden en Arent verliet in de loop van het onderzoek in het najaar van 1628 Zweden heimelijk. Hafström beschrijft Arent's commerciële relaties met Zweden en komt wat diens getuigeverklaring betreft tot de conclusie, dat deze onjuist moet zijn en de z.g. bouwplaat bij het afsluiten van het contract om chronologische en technische redenen onmogelijk bestaan kan hebben. Het schip waar Arent op gedoeld heeft, moet de in 1626 in Nederland gebouwde Saint Louis geweest zijn. De auteur heeft in Zweedse, maar ook in Nederlandse, Franse en Engelse archieven onderzoek verricht en constateert tot zijn spijt, dat in ons land de geschiedenis van de scheepsbouw in de eerste decennia van de 17e eeuw een braakliggend terrein is. Ook in de meeste andere perioden zou men eraan toe kunnen voegen.
Naar aanleiding van de bouw in Holland van acht Franse oorlogsschepen gaat Hafström uitvoerig op de diplomatieke en militaire verhoudingen in tussen de Republiek, Frankrijk en Engeland in de jaren 1625 - 1629. Een belangrijk punt daarbij was het weghalen door een Engels eskader in 1627 van een van de acht schepen, de Saint Esprit, van de rede van Texel, terwijl Hollandse oorlogsschepen werkeloos toekeken. In een bijlage zijn onbekende bijzonderheden over de inventaris van de Saint Louis opgenomen. Eveneens zijn enige in het Public Record Office te Londen gevonden details over de bouw van de Saint Esprit te Zaandam en Amsterdam vermeld.

J.R. Bruijn.

PEPYS, SAMUEL, Dagboek van een levensgenieter 1660-1669.
Diary and correspondence of Samuel Pepys, vert. en bew. door Dr. A.Alberts, Den Haag, Kruseman, z.j., 251 p., gefll., ƒ 10,90.

Het manuscript van dit dagboek - 6 gebonden delen - was door Pepys na zijn dood vermaakt aan een neef met de bepaling dat het na diens overlijden moest worden geschonken aan Pepys' alma mater, Magdalene College in Oxford (hier zal Cambridge bedoeld zijn - Rec.). Daar is het blijven liggen, vergeten; het was ook niet gemakkelijk toegankelijk, zoals het was opgetekend in een soort steno. Toch was het niet Pepys' bedoeling geweest zijn ontboezemingen voor zich te houden, daar hij een sleutel tot dit geheimschrift bij zijn papieren had nagelaten. Het zou echter tot 1819 duren, voordat door dominee John Smith een begin gemaakt werd met de ontcijfering: twaalf tot veertien uur dagelijkse arbeid hadden in 1822 een in leesbaar Engels herschreven verhaal tot resultaat ! Zo vertelt ons de vertaler in zijn Inleiding. In een Verantwoording tot slot deelt hij mede een beperkte keuze uit het geheel te hebben gedaan. Daarbij heeft hij gebruik gemaakt zowel van de reeds genoemde uitgave van Smith (1854 - 5e druk), als ook van de ontcijfering van het manuscript door dominee Mynors Bright, editie H.B. Wheatley (1893-99) en van de uitgave door John Warrington (in 1963 herzien).
Deze bewerking, menen wij, mag over het algemeen geslaagd genoemd worden. De lezer krijgt een goede indruk van Pepys, die dankzij zijn beschermer , Sir Edward Montague (later Lord Sandwich), de maatschappelijke ladder opgeklommen is tot hij op 27-jarige leeftijd Clerk of the Acts (zo ongeveer permanent onderstaatssecretaris voor de Marine) geworden is. Men krijgt een indruk van een man, die zijn ogen goed de kost geeft. Vooral het vrouwelijk schoon ontgaat hem niet. Daar heeft hij zelfs zoveel belangstelling voor, dat hij voortdurend ruzies met zijn jaloerse (?) echtgenote, waar hij toch veel van zegt te houden, moet bijleggen. Is het om deze escapades dat de bewerker zijn vertaling bovengenoemde titel heeft meegegeven ? Terwijl Mollema, wiens "In woelige dagen" in 1948 een derde druk beleefde, bij zijn bewerking het grote gebeuren als achtergrond niet verwaarloosde, wordt door Alberts onze dagboekschrijver zelf in het middelpunt geplaatst. Mollema nam bijv. Pepys' reactie op het sluiten van de Triple Alliantie in januari 1668 op, terwijl Alberts zich beperkt tot Pepys' zorgen tezelfdertijd over zijn nicht Kate Joyce! Onze levensgenieter neemt het er goed van: afspraakjes maar ook veelvuldig schouwburgbezoek en belangstelling voor muziek (Pepys componeert zelf liederen !), waarbij het zingen (op de wandeling en in bierhuizen) niet vergeten wordt. Toch zijn er ook schaduwzijden aan dit ogenschijnlijk zorgeloze leven. Pepys, hoewel uit een geziene familie stammend, kwam niet uit een welgesteld gezin (zijn vader was kleermaker); zuinigheid kenmerkt hem dan ook aanvankelijk, soms de vorm van gierigheid aannemend (p.62), vooral ten opzichte van de uitgaven van zijn vrouw (p.30,99,104,168), en hem voortdurend beducht makend voor diefstal (p.99,150,186) of ander financieel ongemak (p.91). Die zuinigheid blijkt ook bij de huiselijke dineetjes, die Pepys geeft en die goed verzorgd zijn, maar wat heeft het niet allemaal gekost ! (p.73). Ook zijn eigen gezondheid is een bron van zorg (p.62,66) en belangstelling: zo memoreert hij enkele malen de verjaardag van zijn "verlossing van de steen" (p.44,63,78,107).
En dan zijn zorgen om zijn maatschappelijke positie ! Het genoegen zich te kunnen ophouden in hofkringen en gezien te worden in het gezelschap van de koning of de hertog van York wordt overschaduwd door de vrees voor het verlies van zijn baantje zodra hij meent hoger geplaatsten onwelgevallig te zijn geweest (p.87,164). Hoe moeilijk valt het hem zijn houding te bepalen, wanneer zijn beschermer ("Mylord") in ongenade is gevallen (p.128).
Kortom, de lezer krijgt hier een goede indruk van de mens Pepys. Dat de bewerker, die vrijwel voortdurend hoffuncties en de titels van toneelstukken in vertaling geeft, een enkele keer de oorspronkelijke naam aanhoudt (p.204), bij straat- en geografische namen, waarvan de Engelse vormen gebruikt worden, zo nu en dan deze vertaalt (p.182,195) en op p.31 Pepys zijn knecht Will "de zak laat geven", doet weinig af aan de leesbaarheid en het genoegen dat men aan deze bewerking beleeft.

ALBERTS, A., Laten we vrede sluiten. De merkwaardige voorgeschiedenis van de Vrede van Breda. Amsterdam, Van Kampen, z.j., 56 p. gefll., ƒ 7.90.

Na de grootscheepse herdenking van de Vierdaagse Zeeslag, was de herdenking van de Vrede van Breda slechts een kwestie van tijd. Van 23 september tot 23 oktober 1967 werd in het Cultureel Centrum "De Beyerd" te Breda een tentoonstelling gewijd aan deze Vrede, die o.a. voor ons koloniaal rijk zulke verstrekkende gevolgen had.
Dr. Alberts heeft over de voorgeschiedenis van de Vrede een luxueus uitgevoerd boekje het licht doen zien. Op een luchtige, soms ironiserende toon onderhoudt hij ons over de doeleinden van de Engelse en Hollandse politiek in de jaren 1666 en '67. In het relaas is veel plaats ingeruimd voor citaten uit Samuel Pepys' Dagboek (waarvan Alberts onlangs een Nederlandse uitgave verzorgde). Pepys was lid van het Britse admiraliteitscollege en als zodanig goed op de hoogte met de Engelse ontwikkelingen. Tot kennis van de voorgeschiedenis der onderhandelingen dragen zijn aantekeningen echter nauwelijks bij.
Verder zijn wij in Alberts' relaas getuige van de voorbereiding en uitvoering van de tocht naar Chatham, waarover De Witt reeds in oktober 1666 een bespreking had met de Franse gezant D'Estrades. Over de vredessluiting zelf leze men de beschouwingen van Y.P.W. van der Werff "Vrede van Breda" in:Spiegel Historiael 2 (1967) 436-442, alwaar men ook de verwijzingen naar de literatuur vindt, die bij Alberts geheel ontbreken.

A.H. Huussen jr.

PARLANGE, M., Les signaux de la défense des côtes en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne sous l'occupation française (1794-1814). La Haye-Bruxelles, Van Goor en Zonen, 1968, 145 p., gefll. ƒ 29,50.

In dit boek, verschenen met steun van Z.W.O., behandelt de schrijver een belangrijk en weinig bekend onderwerp, dat ook voor onze nationale maritieme geschiedschrijving van groot belang is. Het boekwerk is zeer uitgebreid gedocumenteerd en fraai geïllustreerd en wij mogen de schrijver dankbaar zijn voor zijn diepgaande studie.
In de Catalogus der verzameling van Modellen van het Departement van Marine (Modelkamer) van 1858 is het hoofdstuk F geheel gewijd aan telegrafen en seintoestellen. Deze collectie die zich thans in het Rijksmuseum te Amsterdam bevindt, helaas in beschadigde toestand, kan aan de hand van de afbeeldingen nu weer gerestaureerd worden. De speurzin van de heer Parlange heeft n.l. ook illustraties opgeleverd, waarop de seinpalen langs de Nederlandse kust voorkomen. Het is te betreuren dat er nog steeds geen maritiem museum is waar deze seinpalen ten toon gesteld konden worden, want dan had de schrijver deze ongetwijfeld ontdekt en zijn werk met afbeeldingen ervan kunnen completeren, vooral omdat de beschrijving van het seinsysteem langs de Nederlandse kust het grootste deel van het boek inneemt.
Oorspronkelijk opgezet als een waarschuwingssysteem betreffende de bewegingen van vijandelijke schepen voor de kust, werd het later een effectief middel om het gehate continentale stelsel te kunnen doorvoeren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat bij de bevrijding van de Franse overheersing de Nederlandse bevolking zich haastte de palen te vernielen.

J.F. van Dulm.

LIDDLE HART, BASIL en PITT, BARRIE (red.), Standaard Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog, deel I. Antwerpen- Utrecht, Standaard Uitgeverij, 1968, 448 p., gefll., ƒ 54,--.

In oktober 1966 werd in Engeland een aanvang gemaakt met de publicatie van de History of the Second World War, een uitgave die werd verzorgd door Purnell & Sons, Ltd. te Londen en in 96 wekelijkse afleveringen, van 28 pagina's elk, zou verschijnen.
Deze geschiedenis van de tweede wereldoorlog staat onder een voortreffelijke leiding: hoofdredacteur is Sir Basil Liddell Hart, redacteur is Barrie Pitt, twee mannen, die borg staan voor een verantwoorde en gedegen opzet. Voorts verleent het Imperial War Museum te Londen zijn volle medewerking.
In het eerste deel van de History of the Second World War zegt Sir Basil onder andere: 'It is now 21 years since the Second World War ended. So this is a symbolic and a suitable time for producing a history of it that can be both mature, and a lasting value'. Hierin is de redactie uitstekend geslaagd door vooraanstaande historici en militairen van de voornaamste oorlogvoerende landen aan het woord te laten bij de beschrijving van de vele aspecten uit de tweede wereldoorlog.
Enkele van de medewerkers op maritiem-historisch gebied zijn: Kapitän zur See Bidlingmaier, Dudley Pope, Admiral Sir Henry McCall, Commander M.G. Saunders, Lieutenant-Commander P.K. Kemp, J.C.E. Smith, David Woodward, Jacques Mordal en Captain D. Macintyre.
Voorts zijn talrijke archieven geopend waar in ruime mate gebruik van is gemaakt. Het resultaat is dan ook, dat dit werk een bijzonder objectief beeld van de tweede wereldoorlog geeft. Op verschillende stafscholen van de Britse krijgsmacht wordt de History of the Second World War als officieel handboek gebruikt.
Enige tijd geleden heeft de Standaard Uitgeverij te Antwerpen het gelukkige idee gehad de History of the Second World War ook toegankelijk te maken voor het Nederlands-lezende publiek. Deze Standaard Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog wordt echter, in tegenstelling tot de Britse editie - en de sindsdien verschenen Italiaanse en Franse edities -, niet in wekelijkse afleveringen verkocht, doch in zes delen, die gelijk staan aan 16 wekelijkse afleveringen elk.
Voorts zijn specifiek Nederlandse en Belgische gebeurtenissen uitgebreider behandeld dan in de Engelse uitgave, wat de waarde van dit prachtige werk voor het Nederlands-lezende publiek zeker zal vergroten.
Aan de Nederlandse uitgave werkten mee de Koninklijke militaire academie te Breda en de Koninklijke militaire school te Brussel, terwijl zij onder toezicht staat van luitenant-generaal b.d. E.J.C. van Hootegem, die onder andere in zijn voorwoord zegt: 'De samenstellers van dit grootse werk hebben een objectiviteit weten te bereiken, waarvoor alle partijen uit die oorlog slechts eerbied kunnen hebben'.
In mei 1968 is het eerste deel uitgekomen, dat begint met de beschrijving van de periode tussen de twee wereldoorlogen en eindigt in april 1941.
Van maritiem-historisch belang zijn de volgende hoofdstukken: Duitse schepen op koopvaart; De slag in de Rio de la Plata; De ondergang van de Graf Spee; Hitler overvalt Noorwegen; Het epos van Duinkerken: Operatie Dynamo; Mers el-Kébir: de ondergang van de Vichyvloot; De aanval op Dakar; Operation Menace; Operatie Zeeleeuw of de invasie in Engeland; Malta, vliegdekschip in de Middellandse Zee; Konvooien in de strijd ter zee; Oorlog in de Middellandse Zee; De zeeslag bij Kaap Matapan. In het artikel Nederland op 10 mei '40 wordt in het kort iets gezegd over het optreden van de Koninklijke marine gedurende de meidagen. Het werk is verlucht met fraaie foto's - zowel zwart-wit als kleuren - waarvan vele voor de eerste maal gepubliceerd worden en is verder voorzien van zeer duidelijke kaarten, grafieken, tekeningen van schepen, vliegtuigen, uniformen, wapens, tanks en militaire vervoermiddelen.
Dit eerste deel, dat evenals de vijf volgende, 448 bladzijden kunstdrukpapier telt, maakt een zeer verzorgde indruk en biedt een schat aan gegevens. Politieke, militaire , sociale en economische toestanden worden boeiend uit de doeken gedaan. In vergelijking met de Engelse editie zijn de kaarten in de Belgisch-Nederlandse editie veel duidelijker en fraaier uitgevoerd.
Al met al kan de Standaard Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog warm worden aanbevolen aan allen, die zich voor dit tijdperk interesseren. De prijs van ƒ 54,- per deel is zeker niet te hoog, indien men de uitstekende kwaliteit in aanmerking neemt.

Onlangs heeft de redactie van de History of the Second World War meegedeeld, dat 32 extra wekelijkse uitgaven verzorgd zullen worden, waarin drie soorten artikelen behandeld zullen worden, namelijk: 1) Analytische artikelen, die de ontwikkeling in de scheepsbouw, vliegtuigconstructie, wapens, tanks enz. nader zullen belichten. Voorts artikelen over de strategie, taktiek, chemische oorlogvoering, de medische verzorging, de amfibische oorlogvoering, de opkomst van het vliegkampschip en nog veel meer. 2) Artikelen over de na-oorlogse tijd, zoals de koude oorlog, Neurenberg, de krachten, die aan weerszijden van het IJzeren Gordijn werkzaam zijn. 3) Artikelen over de gevangenkampen gezien vanuit Brits, Amerikaans, Japans en Duits oogpunt, over onderscheidingen, het leven aan de thuisfronten, de verzetsbewegingen, enz. De extra delen zullen tevens een zeer uitgebreide inhoudsopgave en bibliografie bevatten, alsmede een geïllustreerde chronologie. Met deze uitbreiding zal deze geschiedschrijving van de tweede wereldoorlog enorm in waarde stijgen en de Standaarduitgeverij overweegt thans om de 32 extra edities in twee extra delen uit te geven.

F.C. van Oosten.

RUDOLPH, W., Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Berlin, Akademie-Verlag, 1966, 150 p., gefll., z.p.
Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin (Deutsche Demokratische Republik), Veröffentlichungen des Instituts für Volkskunde, Band 41.
De auteur, die verbonden is aan de Deutsche Akademie der Wissenschaft zu Berlin (DDR), heeft met deze zeer grondige en uitermate interessante studie een volledig beeld gegeven van de typen en varianten van kleine boten uit het gebied tussen de rivieren Trave, Havel en Oder. De stof werd verdeeld in groepen volgens de kenmerken van de bouwwijze van de vaartuigen: de uitgeholde boomstamboten (Einbäume) en de uit planken opgebouwde boten, waarin telkens weer meerdere varianten te onderscheiden zijn. De typen werden alle bestudeerd naar de terminologie en de naamgeving - volkskundig, historisch en naar de literatuur, hun bouwplaatsen, bouwwijzen, de manier van voortbewegen, de bemanning en de techniek van het voortbewegen, de verspreiding en het gebruik, de ontwikkelingsgeschiedenis en de verspreiding in andere gebieden. De studie is op uitstekende wijze geïllustreerd door 124 foto's en tekeningen, bovendien door 18 platen met lijnenplans van de besproken schepen. Literatuurlijst, bronnen en register zijn aanwezig.
Het werk van Dr. Rudolph heeft een leemte gevuld in de scheepvaart- en volkskundige literatuur van het oostduitse gebied. Men moet betreuren dat deze leemte voor Nederland en België nog immer blijft bestaan. Bij ons werd het onderwerp eventjes en slechts oppervlakkig benaderd door J. van Beylen, Platbodems in de lage landen, Mededelingen van de Marine Academie VI (1952) p.37-42 , waarin enkele boten genoemd werden, maar tot een afgerond en volledig overzicht zoals dat van Rudolph is men nog niet geraakt. Het aantal boten en de verspreiding ervan vormen echter een niet te onderschatten moeilijkheid, die niet zonder aangepaste middelen en in een handomdraai kan omzeild worden. Dr. Rudolph kreeg blijkbaar deze middelen en hij kon ook steunen op een traditie. Reeds in 1860 werd in Duitsland een aanvang gemaakt met de bestudering van boottypen en in 1873 en 1880 werden er al modellen van deze vaartuigen gebouwd. Meerdere studies werden eraan gewijd, vooral dan door volkskundigen. Onder hen bevonden zich vorsers als Walther Mitzka (Deutsche Bauern- und Fischerboote, 1933), Karl Brunner, Hans Szymanski en andere.
Het onderzoek van Rudolph nam een aanvang in 1958 en eindigde in 1965. Dit werk van Rudolph zou een aansporing moeten zijn om een soortgelijk onderzoek in ons eigen gebied aan te vatten. Het kan - om zijn kwaliteiten- ook als voorbeeld dienen.

J. van Beylen (Antwerpen)

LANGERAAR, W., Mens en zee. Amersfoort, A. Roelofs van Goor, 1967, 264 p., gefll., ƒ 13,90.

Dit boek is niet bedoeld als een wetenschappelijke verhandeling over het zeeonderzoek, zegt de schrijver. Desondanks zal een meer historisch ingestelde lezer met maritieme belangstelling wel enige moeite hebben met enkele hoofdstukken van dit boek. Vooral zal dit het geval zijn met het derde hoofdstuk 'Het zeeoppervlak'. Dit hoofdstuk is nu echter juist van belang, daar men hier vertrouwd kan raken met de factoren die van belang zijn voor elke zeereis. Hierin worden behandeld: golven, deining, branding, brekers, getijden en zeestromingen.
Een zeehistoricus zal het opvallen, dat bij het citeren van Maury's boek "The physical geography of the sea" jaartal van verschijning en titel niet altijd bij elkaar passen. Oorzaak en reden zal waarschijnlijk zijn, dat de schrijver een latere Engelse editie (van 1860) in handen heeft gehad, in plaats van de originele Amerikaanse druk (van 1855).
Er worden in dit boek zeer vele aspecten van het moderne zeeonderzoek kort besproken, zodat men een goed overzicht hiervan krijgt. Dat de instrumenten voor het verkrijgen van gegevens niet voor of na de hoofdstukken over de chemische en fysische eigenschappen van de zee worden behandeld, is jammer, daar dit zou hebben bijgedragen tot duidelijkheid. Er zijn meer aanwijzingen, die erop duiden dat het boek in een vrij snel tempo is geschreven. Ook de keuze van de foto's weerspiegelt dit: van de twintig zijn er vijf van de Nansen-waterschepper, vier van de zeebodem; drie foto's beelden vrij onduidelijk voor de buitenstaander de echolood-schrijvers af; de foto van de bathythermograaf die buitenboord hangt, is zeer slecht.
Wat een verrassende vernieuwing is in boeken van deze soort, is het feit dat er veel aandacht is geschonken aan de internationale rechten en afspraken: zowel in hoofdstuk vijf als zes, terwijl in het laatste hoofdstuk de internationale organisaties worden ge-

noemd. Door een werkelijk internationaal beheer, voorbijgaande aan locale belangen en politieke drijfveren, zal pas een rationeel gebruik van de zee en de zeebodem kunnen plaatsvinden.
Dat de schrijver afkomstig is uit de hydrografie, blijkt zeer duidelijk in de laatste hoofdstukken. Het maken van kaarten, plaatsbepaling en triangulatie krijgen veel aandacht, terwijl de fysische, chemische en geologische oceanografie er maar zeer mager afkomen. Van een behandeling van de visserijbiologie is vrijwel geen sprake. Een meer evenredige verdeling zou het boek ten goede zijn gekomen. Het zijn lang niet alleen hydrografen die op zee onderzoek verrichten.
Het laatste hoofdstuk over de geschiedenis van het zeeonderzoek is duidelijk gezien vanuit het gezichtspunt van de marineman. Commandanten van schepen gebruikt voor grote expedities worden op de eerste plaats genoemd, terwijl in feite de wetenschappelijke leiders met hun academisch gevormde staven de roem van deze expedities vestigden (Challenger, Siboga, Willibrord Snellius).
Bij de behandeling van de voor ons Nederlanders belangrijke International Council for the Exploration of the Sea (ICES) blijft een van haar oprichters, landgenoot en Secretaris-Generaal Dr. P.P.C. Hoek, geheel ongenoemd. Dat de schrijver tweemaal vermeldt dat de ICES pas in 1965 intergouvernementele status zou hebben verkregen, getuigt dat hij niet geheel op de hoogte is met de geschiedenis van de organisatie: in feite was de ICES al in 1902 'internationaal'; alleen een belastingtechnische manipulatie van de Deense regering maakte in 1964 deze officiële stap nodig.
Ondanks bovengenoemde bezwaren zal de lezer die zich interesseert voor de rechtskundige problemen en de internationale organisatie van het zeeonderzoek en tevens voor het meer technische onderzoek, veel wetenswaardigs in dit boek aantreffen.

S.J. de Groot.

WOUDSTRA, F.G.A., Tussen zeesterren en amphora's. Amsterdam, A.J.G. Strengholt's Uitgeversmij N.V., 1967, 509 p., gefll., f 27,50.

Van Luitenant ter zee 1ste klasse en Chef van het Duikbedrijf van de Koninklijke Marine, Woudstra, verscheen een boek over theorie en praktijk van het duiken.
Er is in de jaren na de oorlog een snel groeiende belangstelling ontwikkeld voor het sportduiken. Was aanvankelijk duiken alleen mogelijk voor speciale lieden, die dit als beroep uitoefenden, na de oorlog hebben velen de vreemde, stille, groene wereld onder water ontdekt met hun speciale apparaturen en daarmee is in feite een al oude droom van de mens verwezenlijkt.
Het boek van Woudstra beoogt twee dingen: de geschiedenis van het duiken voor de leek te behandelen, en de noodzakelijke informaties te verschaffen aan hen, die zelf willen gaan duiken. De schrijver veronderstelt in zijn voorwoord dat het sportduiken ook in Nederland op de duur zeer populair zal worden. Weliswaar lenen de Nederlandse wateren, met veel slik en plankton, er zich minder voor dan vele wateren elders (Middellandse Zee bijvoorbeeld), maar men kan ook met zijn apparatuur buiten de landsgrenzen gaan en daar beleven wat in de drabbige Nederlandse wateren niet mogelijk is.
Het boek van Woudstra is een omvangrijk werk geworden, hoewel men de indruk krijgt dat de schrijver zich nog beperkt heeft. Wij vinden er vele zaken in behandeld; om enkele voorbeelden te noemen: de geschiedenis van het duiken, de situatie voor duikwerkzaamheden vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog, gevaren bij het duiken, de duiktheorie en de duikapparatuur. De onderwaterfysica en- physiologie worden in diverse paragrafen behandeld. Ook de gevaren van het duiken komen in zicht, gevaren van druk, ademhalingsproblemen, enz.; de duikapparatuur wordt nader besproken, de veiligheid en de communicatie.
Daarna komen ook eerste-hulp-verlening en decompressie aan de orde. Het werken met gereedschappen onder water wordt tevens behandeld.
Ondanks beperkingen is het een omvangrijk boek geworden met veel informaties over tal van onderwerpen met betrekking tot de duikerij, of het nu professioneel dan wel amateurduiken is. Achterin vindt men een aantal decompressietabellen. Juist in verband met de veelvuldigheid van de behandelde onderwerpen en gegevens was een register in dit boek wel van belang geweest. Het is geïllustreerd met meer dan 250 deels technische tekeningen, die verhelderend werken, en een aantal foto's.
De auteur heeft vele eigen belevenissen door zijn verhaal gevlochten en heeft daarmee het boek gemaakt tot veel meer dan een louter technische informatiebron. Voor allen, die zich interesseren voor de duikerij is het een heel lezenswaardig en waardevol boek geworden, dat wij graag aanbevelen.

G.D. van der Heide.

OVERZICHT VAN ARTIKELEN

Gebruikte afkortingen :

Am	= Amstelodamum (maandblad)
BBMH	= Bijdragen Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf
EHJ	= Economisch Historisch Jaarboek
HT	= History Today
J.v.NHSM	= Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum
Mar	= Marineblad
MM	= Mariner's Mirror
MMA	= Mededelingen Marine Academie België
OZ	= Ons Zeewezen
RM	= Revue Maritime
SdH	= Spiegel der Historie
SH	= Spiegel Historiael
USNIP	= United States Naval Institute Proceedings

ANDREWS, K.R., The aims of Drake's expedition of 1577-1580, Amer. Hist. Rev. 73 (1967/8) 724-741.

BERK, G.L., Considérations sur la douane d'Elseneur à la fin du XVIe siècle, Revue du Nord 50 (1968) 5 - 24.
BOOY, H.Th.de, Grepen uit twee eeuwen geschiedenis der Maatschappij tot Redding van Drenkelingen, 1767-1967, Amsterdam 1967, 86 p.
BOOY, H.Th.de, Geboorte en groei van het Nederlands reddingwezen, Catal. tent. "Alle hens gered", Rotterdam 1968, 5-34.
BOSSCHER, Ph.M., De aantekeningen uit het persoonlijk journaal van luitenant-admiraal Michiel Adriaanszoon de Ruyter betreffende de Vierdaagse Zeeslag, BBMH 3 (1968) 103-111.
BOSSCHER, Ph.M., "Een compositie van steen en water", J.v.NHSM 1965-'67, 64-68.
BOVILL, E.W., The Madre de Dios, MM 54 (1968) 129-152.
BOXER, C.R., The Vergulde Draeck 1656, HT 18 (1968) 173-179.
BRANDENBURG, H.J., Walvisruggen of "Whalebacks", OZ 57 (1968) 4, 33-37.
BRANDT, von, The Bremer Kogge: an appraisal concerning the scientific significance of the discovery of the Bremer Kogge and requirements for its evaluation, MM 54 (1968) 19-21.
BROMLEY, J.S., Some Zeeland privateering instructions: Jacob Sautijn to Captain Salomon Reynders, 1707, in: William III and Louis XIV, Essays 1680-1720 by and for M.A. Thomson (Liverpool 1968) 162-189.
BIJL, A., Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen, uitgave Hist. Ver. Vlaardingen, 1967, 20 p.

CAPPER, Y.M., Captain Cowan's sail, MM 54 (1968) 181-186.
CARACI, G., La "Vinland Map", Studi Mediaevali 7 (1966) 509-615.
CLIFT, A.D., "...Long Live the Queen", USNIP 94 (1968) April, 34-40.
COX, G.A., Een gouden medaille van de V.O.C., in 1746 door Heren XVII geschonken aan Jan de With, J.v.NHSM 1965-'67, 56-63.
CRONE, E., Een zonne- en getijdenwijzer in zakformaat, J.v.NHSM 1965-'67, 51 -55.
CUSHING, D.H., The east anglian fishery in the eighteenth century, Journal de Conseil 31 (1968) 323-329.

DEKKER, P., Het hekbeeld van de "Oranjeboom", SdH 3 (1968) 50-55.

FREEMAN, A.Z., A moat defensive: the coast defence scheme of 1295, Speculum 42 (1967) 442-462.

GRENVILLE, J.A.S., American naval preparations for war with Spain, 1896-1898, Journ. of Am. Stud. 2 (1968) 33-47.

HART, S., Historisch- demografische notities betreffende huwelijken en migratie te Amsterdam in de 17de en 18de eeuw, Am 55 (1968) 63-69.
HART, S., Enige statistische gegevens inzake analfabetisme te Amsterdam in de 17de en 18de eeuw, Am 55 (1968) 3-6.
HOBBS, R.A., The congreve war rockets, 1800-1825, USNIP 94 (1968) March, 80-88.
HÖSCH, E., Zar Paul I (1796-1801) und die russische Mittelmeerpolitik am Ausgang des 18. Jahrhunderts, Saeculum 18 (1967) 294-315.

JASPERS, H., Over de constructie en het gebruik van de jacobsstaf, Mar 78 (1968) 491-500.
JONG, Th.P.M. de, Het waagstuk van de winst op een markt in wanorde. Een studie over de Noord-Atlantische handel met Latijns-Amerika, 1807-1830, EHJ 31 (1967) 85-149.

KANNEGIETER, J.Z., De Zeestorm van Pieter Bruegel, SH 3 (1968) 130-135.
KENNETT, L., The strange career of the Stonewall, USNIP 94 (1968) Febr., 74-85.
KOEN, E.M., Duarte Fernandes, koopman van de Portugese natie te Amsterdam, Studia Rosenthaliana 2 (1968) 178-193.
KORRINGA, P., Estuarine fisheries in Europe as affected by man's multiple activities, Estuaries (ed. Am.Ass. for the Advancement of Science) 1967, 658-663.
KORRINGA, P., Biological consequences of marine pollution with special reference to the North Sea fisheries, Helgoländer Wiss. Meeresuntersuchungen 17 (1968) 126-140.

LEEUWE, H.H.J., Een politiek gelegenheidsspel van Jan Vos: "Ontzet van Koppenhaven", Nieuwe Taalgids 61 (1968) 182-189.
LUCAS, L., Le canal de Suez et la guerre, RM 1968, 170-182.

MASSON, Ph., La politique navale française de 1850 à 1914, RM 1968, 183-203.
MASSON, Ph., La politique navale française de 1919 à 1939, RM 1968, 283-295.
Mc CORD, N., The seamen's strike of 1815 in North-East England, Econ.Hist.Review 21 (1968) 127-143.
Mc CORD, N., The impress service in North-East England during the Napoleonic war, MM 54 (1968) 163-180.
MICINSKI, J., Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920-1939 (met Eng.summary), Prace Muzeum Morskiegow Gdansku II (1967) 232 p.
MINCHINTON, W.E., Michael Oppenheim, 1853-1927, MM 54 (1968) 85-93.
MOLEN, S.J. van der, "In een Urker kerk hoort een scheepje": over een levende zeemanstraditie, Neerl. Volksleven 17 (1967) 294-298.
MOLLAT, M., Problèmes maritimes de l'histoire des croisades, Cah. de Civil. Médiévale 10 (1967) 345-359.
MÜNCHING, L.L. von, De vrijwillige Russische vloot, Oz 57 (1968) 7, 35-39.
MÜNCHING e.a., L.L. von, De materieelverliezen der Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945, Mar 78 (1968) 351-411.

OVEREEM, J.B. van, De collectie Dr. W.A. Engelbrecht, MMA 19 (1967) 75-86.

PRYNNE, M.W., Henry V's Grace Dieu, MM 54 (1968) 115-128.

RACKL, H.W., Een duik in het verleden, SH 3 (1968) 239-245.
ROESSINGH, M.P.H., De schat van "De Liefde", TP, trefpunt van C.R. en M 1968, 22-24.
ROEY, J. van., De Antwerpse schippers als sociaal-professionele groep en hun houding inzake godsdienst in het laatste kwart van de XVIe eeuw, MMA 19 (1967) 1-7.

SALISBURY, W., Early tonnage measurement in England, Part V: Colliers, deadweight, and displacement tonnage, MM 54 (1968) 69-76.
SAVORNIN LOHMAN, A.F. de, Enkele Hollandse episodes uit het leven van een Deense kapitein, OZ 57 (1968) 6, 29-32.
SCHELTEMA DE HEERE, R.F., Een vroeg pantserdekschip, BBMH 3 (1968) 23-48.
SCHELTEMA DE HEERE, R.F., De Donaumonitors en andere, BBMH 3 (1968) 49-102.
SMIT, A., Begin der Amsterdamse Stoomvaart, De Zee 89 (1968) 151-156.
STEENSGAARD, N., Consuls and nations in the Levant from 1570 to 1650. Scand. Econ. Hist.Rev.15 (1967) 13-55.

TEENSMA, B.N., Don Francisco Manuel de Melo en de Nederlanden, SH 3 (1968) 219-224.
TWIGT, K., De Koninklijke marine in het begin van de 20e eeuw, BBMH 3 (1968) 1-22.

VERHULST, L., Arthur Brys en Henry Gylsen, MMA 19 (1967) 9-54.
VLEGGEERT, J.C., De eerste georganiseerde werkstaking, SH 3 (1968) 213-218.
VREEDE, B., De grondlegging van 's lands zeemacht, Mar 78 (1968) 515-553.
VROOM, U.E.E., Urck, een zeker eiland in Almere, SdH 3 (1968) 151-164.

WAITES, B., The fighting gallery, HT 18 (1968) 337-343.
WANING, C.J.W. van, Pleziervaartuigen in de Gouden Eeuw, OZ 57 (1968) 3, 35-37 en 5, 39.
WILLIAMS, C.S., and MERLI, F.J., The Normandie shows the way: report of a voyage from Cherbourg to Vera Cruz, 4 September 1862, MM 54 (1968) 153-162.
WILLOCK, R., Gunboat diplomacy, operations of the North America and West Indies squadron 1875-1915, Amer. Neptune 28 (1968) 5-30 and 85-112.
WIT, J.G. de, Dutch fishingcraft from the fourteenth century onwards, Mermail 1967, no.11, 2-13.
WOODCOCK, G., The North-west Passage conquered, HT 18 (1968) 480-486.

ZAPPEY, W.M., Dirk Hudig L.Jzn., levensschets van een Amsterdamse reder, EHJ 31 (1967) 3-40.
ZIJL, H. van, Het Durgerdammer Veer, Ons Amsterdam 20 (1968) 154-159.

NIEUWE UITGAVEN

Woordenboeken en encyclopedieën

In het voorjaar van 1969 zal het eerste deel van een zesdelige MARITIEME ENCYCLOPEDIE verschijnen. Verschillende van onze leden werken daaraan mee. De voornaamste onder hen was W.P.L. Spruit, helaas onlangs overleden. Hij stelde ons reeds in Mededelingen 12 (p. 30-34) in het artikel "Een Mer à Boire" op de hoogte van de voorbereidingen voor deze uitgave. Nu, bijna drie jaar later kunnen wij voor nadere gegevens over dit grote project naar de achterin opgenomen advertentie verwijzen.

Algemeen

CELERIER, PIERRE, Histoire de la navigation.2ème éd. Paris, Presses universitaires de France, 1968 128 p. (Coll. "Que sais-je ?", no.43) ƒ 2,75.

WACHSMUTH, DIETRICH, (Pompimos ho daimoon). Untersuchung zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen. Berlin, 1967 486,10 p. Abb. Thesis Freie Univ.Berlin. Niet in de handel.

Oorlogsmarine

ANTIER, JEAN-JACQUES, Histoire mondiale du sous-marin. Paris, Laffont, 1968 392 p. ill. de 24 p.de h.-t. ƒ 21,65

BILLINGSLEY, E.B., In defense of neutral rights: The United States Navy and the Wars of Independence in Chile and Peru. Chapel Hill, North Carolina University Press/London, Oxford University Press, 1968 276 p. maps ƒ 28,50

BRENNECKE, JOCHEN, Haie im Paradies, Der deutsche U-Boot-Krieg in Asiens Gewässern 1943-45. Dramatische Originalberichte Überlebender und bisher unveröffentlichte Geheim-Dokumente. 2. überarb. und verb.Aufl. Herford, Koehler, 1967 342 p. ill. ƒ 25,75.

BRENNECKE, JOCHEN, Hilfskreuzer Thor; Hecht im Atlantik. Herford, Koehler, 1967 257 p. ill. ƒ 20,40.

BRIDGE, H., Journal of an African cruiser. London, Dawsons of Pall Mall, 1968 VII, 189 p. (Colonial Hist.S.) Facs. of 1845 ed. ƒ 25,--.

BUXTON, T.F., The African slave trade and its remedy, 1839-40. new ed. London, Dawsons of Pall Mall, 1968 XXIV, 610 p. 2 maps (Colonial Hist.S.) ƒ 70,50.

COLOMB, J.C.R., Slave catching in the Indian Ocean. A record of naval experiences. London, Dawsons of Pall Mall, 1968 XI, 503 p. 8 ill. maps (Colonial Hist. S.) Facs. of 1873 ed. ƒ 60,50.

CORSAIRES, Les-. 20 document dont 1 en coleur. Paris, Delpire, 1968 sous pochette (Coll., "Documents", no.12) ƒ 10,25.

DAVIS, VINCENT, The Admirals Lobby. Chapel Hill North Carolina University Press/London, Oxford University Press, 1968 348 p. ƒ 34,30.

DEVLIN, Lord, The House of Lords and the Naval Prize Bill, 1911. London, Cambridge University Press, 1968 32 p. (Rede Lect.) ƒ 2,80.

DUMAIS, LUCIEN A., Un canadien français à Dieppe. Paris, France-Empire, 1968 262 p. ill. de 12 photos (Coll. "Série Bleu marine") ƒ 14,--.

GARDINER, LESLIE, The British Admiralty. London, Blackwood, 1967 418 p. ƒ 25,--.
No complete history of the Admiralty has ever been written. There are specialists works on particular periods and the valuable articles of Sir Oswyn Murray in the Mariner's Mirror which were all he completed of a projected history. Commander Gardiner has not attempted to fill the gap but has compiled, within a chronological framework, a disordered and anecdotal description of the department's development and activities. He is more concerned with personalities than with policies and his treatment of character is superficial and unilluminating. There is nothing more tedious than sustained flippancy and here is flippancy in full measure.
(The Times Literary Supplement, May 9, 1968)

GRENFELL, R., Horation Nelson. A short biography. new ed. London, Faber, 1968 248 p. 5 ill. 4 dr. ƒ 12,75.

GRIEVE, A.M., The last years of the English slave trade, Liverpool, 1750-1807. London, Cass, 1968 XII, 332 p. ill. (Libr. of Afr.Stud.)
New impr. of the 1941 ed. ƒ 36,--.

HAMBYE, E., L'aumônerie de la flotte de Flandre aux XVIIe siècle (1623-1662). Louvain, Nauwelaerts/ Paris, Beatrice Nauwelaerts, 1968 XXX, 240 p. 8 pls. ƒ 56,80.

JAARBOEK van de Koninklijke Marine 1966. Samengesteld door het Bureau maritieme historie van de Marinestaf. 's Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1967 432 p. ill. ƒ 18,--.

KEPPEL, H., The expedition to Borneo of H.M.S. Dido for the suppression of piracy. 2 vol. London, Cass, 1968 XVII, 430 p.; XII, 316 p. ill. maps New impr. of 1847 ed. set ƒ 115,90

KLEPSCH, P., Die fremden Flotten im 2. Weltkrieg und ihr Schicksal. Zeichnungen S. Breyer. Mit 163 Schiffsskizzen und Decsplänen. München, Lehmann, 1968 284 p. ƒ 43,10.

LECKIE, ROBERT: Les Marines dans la guerre du Pacifique 1942-1945. Paris, Flammarion, 1968 576 p. (Coll. "J'ai lu, série Leur aventure", no A 184) Trsl. from English ƒ 4,60.

LEWIS, A.F.P., Captain of the Fleet: The career of Admiral Sir William Domett, G.C.B., 1751-1828. Sidney, Keepsake Press, 1967 36 p. ƒ 2,80.

LLOYD, CHRISTOPHER, The Navy and the slave trade. new impr. London, Cass, 1968 XIII, 314 p. ill. maps (Libr. of Afr.Stud.) ƒ 30,50.

LOBBAN, R.D., Nelson's navy and the French wars. London, University of London Press, 1968 64 p. ƒ 5,90.

LORD, WALTER, Incredible victory. London, Hamish Hamilton, 1968 ƒ 21,--.
A dramatic account of the battle of Midway during the Second World War.

LUND, PAUL, PQ 17 - convoy to Hell. London, Foulsham, 1968 256 p. 16 p. ill. ƒ 17,50.

McLACHLAN, DONALD, Room 39; Naval intelligence in action, 1939-45. London, Weidenfeld & Nicolson, 1968 456 p. ill. ƒ 25,--.

Naval Intelligence, looked upon after its First World War successes as something of a magic art, was every bit as vital in the Second World War and had in many ways an even greater success. This is perhaps surprising at first glance, for legend has created for us in Admiral Hall a First World War D.N.I. of diabolical ingenuity, the sort of man who is produced not more than once in a century, a Nelson in the world of Intelligence. That Admiral Godfrey, and after him Admiral Rushbrooke, produced just as impressive service for the fleet, and over a much wider sphere, makes us wonder whether the Hall legend has been overplayed or whether Godfrey and Rushbrooke were equally genii of the lamp.....
More important still was his (Godfrey) work in eradicating the feeling, still held by more than one admiral in 1939, that Intelligence by its nature was something bogus and dirty. The N.I.D. of 1939 started its war with the inestimable advantage over its predecessor of 1914 that a working cooperation inside the Admiralty had been built up with the Operations Division. They were no longer at each other's throats as in 1914, and at least the available information not only reached the fleet but also, through Godfrey direct, those in authority who planned the major operations. As Professor Marder has made clear in his study of the battle of Jutland, it was the Operations Division in 1916 who took the decision not to keep Jellicoe informed of the vital Intelligence intercepts which might have led to a second Glorious First of June. That could never have happened with Godfrey in the D.N.I.'s chair. He made Intelligence respectable, even if to some it still smacked a bit of black magic.....
(The Times Literary Supplement, May 16 1968).

MASSON, HENRI LE, Flottes de combat / Fighting fleets, 1968. Paris, Editions maritimes et d'outremer, 1967 442 p. ill. ƒ 60,--.
Titre en français et en anglais.

MOOREHEAD, A., Gallipoli. new ed. London, Hamish Hamilton, 1968 384 p. ill. ƒ 21,--.

NASATIR, A.P., Spanish war vessels on the Mississippi, 1792-96. New Haven, Yale University Press, 1968 VIII, 359 p. (Yale Western Americana, 18) ƒ 43,20.

OOSTEN, F.C. VAN, De ontwikkeling van het krijgskundig en maritiem-strategisch denken. Den Haag, Bureau maritieme historie van de Marinestaf, 1968 237 p. stencil Niet in de handel.

OOSTEN, F.C. VAN, De strijd tegen de onderzeeboot in de Tweede Wereldoorlog. Den Haag, Bureau maritieme Historie van de Marinestaf, 1967 67 p. stencil Niet in de handel.

ORMEROD, H.A., Piracy in the ancient world; An essay on Mediterranean history. rev. ed. London, Argonaut, 1968 286 p. (Lib. of Antiq.) ƒ 40,80.

PADFIELD, P., Broke and the "Shannon". London, Hodder & Stuoghton, 1968 236 p. ill. ƒ 21,--.
Towards the end of the last war there was a story current about an American officer upbraiding an Englishman about his ignorance of the war of 1812-14. Did he not know that the British burned Washington ? "Good God," was the reply, "did we ? I know we burned Joan of Arc."
British ignorance is only equalled by the exaggerated interest taken by Americans in the frigate actions that heralded the birth of their Navy. The conclusion of an unnecessary war which settled none of the points at issue is forgotten because, one Napoleon was defeated, the whole force of the British fleet was brought to bear on driving American shipping off the seas and making discreditable landings.
The Shannon's capture of the Chesapeake, which only lasted eleven minutes in all, was the most shattering frigate action in history, entailing higher casualties per minute than any other. Captain Broke was so badly wounded that he never again served at sea. Captain Lawrence was killed, his last conscious words being not the posthumous "Don't give up the ship," but "Blow her up."
Mr. Padfield rightly concentrates on Broke's command of the Shannon, because there was only one thing remarkable about the man-his passionate interest in gunnery at a time when his fellow officers were far too complacent about battle training. As the biographer of Admiral Sir Percy Scott, he is able to conclude his book with a telling comparison between these two gunnery enthusiasts. Interesting particulars are given about Broke's system of training, which led to such a remarkable results when put to the test. Sometimes the style is inclined to be over picturesque, but the narrative of the frigate duels is vigorous and convincing. The most original parts of the book are the quotations from Broke's attractive letters to his wife. Only two faults may be found with this very readable book : more space might have been devoted to the extraordinary career of Provo Wallis, the lieutenant who took the prize into port, who became the longest lived naval officer on record, dying as Admiral of the Fleet at the age of 101 ; and there is no index.
(The Economist, April 6, 1968.)

PEILLARD LÉONCE, Sink the Tirpitz ! Trsl. from French by Oliver Coburn. London, Cape, 1968 320 p. ill. ƒ 17,50.

PETROW, RICHARD, Across the top of Russia. London, Hodder & Stuoghton, 1968 322 p. ill. ƒ 17,50.
In the summer of 1965, the U.S., Coast Guard icebreaker "Northwind" sailed on an oceanographic mission to polar seas never before visited by a U.S. scientific expedition. At a time when relations between the Soviet Union and the United States were strained over Vietnam, "Northwind" was under orders to make the fabled North east Passage across the top of Russia, a route that has been "off limits" to all non-Russian ships since the Communist revolution. The book makes public for the first time the full story of the constant harassment "Northwind" encountered from air and naval units of the Soviet Union .... It includes the text of a series of previously unpublished diplomatic exchanges that passed between the two governments revealing the nature of the long-standing and bitter dispute over free access to a key part of the North Polar Region and freedom of the seas. (Uitgevers Aankondiging).

ROSKILL, STEPHEN, Naval policy between the wars. Vol. I, The period of Anglo-American antagonism, 1919-1929. London, Collins, 1968 639 p. 76 ill. ƒ 33,60.
Until now there has been a gap in British naval history. It existed between the official histories of the first world war (to which must be added the more recent and penetrating analysis by Professor Marder of British naval policy between 1890 and 1918) and Captain Roskill's official history of Britain's part in the naval war in the second world war. No one has been more conscious of this gap than Captain Roskill himself. In two volumes he is seeking to fill it. To judge by the first, which covers the years between 1919 and 1929, future naval historians-and other, more wide-ranging ones besides-will remain deeply in his debt.
Documents, reams of them, are the bricks with which he constructs this history, American ones as well as British. The records have been opened for Captain Roskill and, therefore, much of the detail of what he describes is new. It is easy to forget the sheer hard work that goes into the absorption of such a mass of documents. And then comes the even more formidable task of shaping them into a whole that is comprehensible and palatable to the reader. Here, as one has come to expect, Captain Roskill succeeds.
This, however, is no broad, smoothly flowing narrative of generalities. The themes are too many, touching, intermingling, and then whirling away into a different pattern as in a chain dance, to make this possible. The reader has to concentrate as Captain Roskill cross-cuts between one theme and another, one year and the next. But the broad pattern of this historical dance is made plain while the partners in the set, as it were, are readily identifiable.
In the 1920s there were two great naval powers, Britain and the United States, and a growing one, Japan. In their projected construction programmes, the two great powers sought in each other's strength a justification for their proposals (without seriously thinking that they would ever pit that strength against the other). Both wanted to hold Japan in check, in a subordinate position. All three were still thinking in terms of the long lines of battleships. But all three were becoming increasingly aware of air power and, hence, of carriers. Each reacted in its own way, with the United States and Japan (which were not haunted by the Jutland obsession as the British Admiralty was) gradually drawing ahead of Britain, not so much in the number of carriers afloat as in the development of an air doctrine for naval warfare.
In Britain, that development was bedevilled by the clash between the Air Ministry and the Admiralty. This dispute makes bad though fascinating reading now, for it delayed, to Britain's detriment in the second world war, the creation of a separate fleet air arm (which both the United States and Japan maintained) controlled, as it should have been, by the navy. The Air Ministry was too obsessed with the idea of independence (enshrined in the bombers) to give enough thought and weight to the fleet's needs. The admirals, on the other hand, were not tender enough in appreciating the need for a completely independent air force that had strategic and tactical doctrines to develop that went beyond serving the wants of the navy and army. And they failed to grasp fully what the implications of the development of both aeroplanes and submarines to naval warfare were. It comes for instantance as a shock to read, in a sentence that Captain Roskill italicises, that in the British fleet "not one exercise in the protection of a slow mercantile convoy against submarine or air attack took place between 1919 and 1939".
Charitably, such lack of foresight might be ascribed to the fight forced on the admirals simply to keep a fleet "second to none" in being. These were the years of domestic economy (bringing the now all too familiar story of defence cuts and of in-fighting between the services for their slice of a meagre cake). They were the years too, of international disarmament conferences (where the sometimes bitter rivalry about parities between the Amèricans and the British diverted their attention to some extent from the growth in Japanese naval power). And in Britain the baleful influence of the "ten years rule" first began to spread. These are troubled years that Captain Roskill documents so fully and describes and analyses, with an appropriate but not unfair naval bias, so admirably.
(The Economist, March 16, 1968)

SCHOFIELD, B.B. & L.F. MARTIN, The rescue ships. London, W. Blackwood, 1968 172 p. 24 ill. ƒ 15,30.

SHANKLAND, PETER, The phantom flotilla. London, Collins, 1968 224 p. ƒ 15,30.
The phantom flotilla is a true story and an unusual one. In 1915 two motor boats, commanded by an eccentric naval officer, were sent from Southampton to challenge the German naval supremacy on Lake Tanganyika. The book tells the story of the strange expedition that travelled the 3,000 miles from Capetown to achieve the victory on the Lake.
(Uitgevers aankondiging)

SPENCE, S.A., The mutiny and piratical seizure of the Convict Brig "Cyprus", 1829. Mitcham, Sy, S.A. Spence, 1968 80 p. plts maps ƒ 43,20.

WARNER, OLIVER, The life and letters of Vice-Admiral Lord Collingwood. London, Oxford University Press, 1968 296 p. 11 plts. 2 maps ƒ 22,50.
Zie ook onder de rubriek Het Schip.

Zeescheepvaart

BOLLAND, J.H., Slepende rijk. Het ontstaan van de Nederlandse zeesleepvaart 1813-1870 (met een korte beschrijving van de ontwikkeling tot 1940). Leiden, Stenfert Kroese, 1968 396 p. ƒ 34,--.

BOXER, C.R. (ed.), Further selections from the tragic history of the sea, 1559-65. Trsl. fr. Portuguese. London, Cambridge University Press, 1968 240 p. ill. maps (Hakluyt Soc., 2nd Series Vol. 132) ƒ 22,50.
The first English translation of three Portuguese narratives of shipwrecks in the sixteenth century: the Sao Paulo off Sumatra, two East-Indiamen off the Cape of Good Hope, and the misadventures of a voyage from Brazil to London. 42s. net
(Uitgevers aankondiging)

CRAIG, R. & R. JARVIS (Ed.), Liverpool Registry of merchant ships. Manchester, Manchester University Press, 1968 238 p. (Chetham Soc.S.) ƒ 30,50.
This is a contribution to maritime history which it seems that no one has undertaken before. Mr. Craig transcribes from Liverpool's register of shipping - the most complete for any port - the particulars of all ships afloat in 1786 and for some years after that date. He then analyses the information in a series of statistical tables. The general history and purposes of shipping registration are the theme of the introductory section by Mr. Jarvis.
(The Times Literary Supplement, June 6, 1968).

GREENHILL, BASIL: The merchant schooners. new ed. Vol. I & II. London, David & Charles, 1968 248;232 p. ill. per deel ƒ 25,--.
The story of the small fore- and aft rigged merchant sailing ships from 1870-1940. New and greatly extended edition, completely reset and with new photographs. (Uitgevers aankondiging)

LAST, J., Strijd, handel en zeeroverij. De Hollandse tijd op Formosa. Assen, Van Gorcum, 1968 182 p. ill. (Van Gorcum's historische bibliotheek, nr. 84) Paperback ƒ 7,50.

MARINE marchande, La-. Études et statistiques 1967. Paris, Ministère de la Marine marchande, 1967 86 p. ill. f 7,10.

SMITH, R. HERBERT, Merchant ships and shipping. London, Hutchinson, 1968 240 p. ill. (Ships and Shipping Libr.) f 33,60.

SPEARS, J.R., The American slave trade. new ed. London, Bailey Bros, for Kennikat Press, 1968 XVI, 232 p. f 36,--.

STATISTIEK van de zeevaart 1966. 's Gravenhage, Staatsdrukkerij en-Uitgeversbedrijf, 1968 94 p. (Centraal Bureau voor de Statistiek) f 9,--.

UNITED NATIONS, Liner shipping in India's overseas trade. London, H.M.S.O. 's Gravenhage, Nijhoff, 1968 200 p. f 11,75.

WYT's digest of Dutch shipping and shipbuilding 1967. Publ. by Dagblad Scheepvaart 13th ed. Rotterdam, Wyt, 1967 304 p. ill. f 30,--.
Zie ook de rubriek Het schip.

Visserij

BARTZ, FRITZ, Die grossen Fischereiräume der Welt. Versuch einer regionalen Darstellung der Fischereiwirtschaft der Erde. Band I: Atlantisches Europa und Mittelmeer, XVII, 461 p. 62 Krtn. 44 ill.; Band II: Asien mit Einschluss der Sowjetunion, XX, 594 S. 86 Krtn., 67 Abb. Wiesbaden, Steiner, 1964-1965 (Bibliothek geographischer Handbücher) f 77,-- en f 86,50.

CUSHING, D.H., The arctic cod. A study of research into the British trawl fisheries. Oxford, Pergamon Press, 1966 93 p. f 11,35.

HARDEN JONES, F.R., Fish migration. London, E. Arnold Publ., 1968 VIII, 336 p. f 57,60.

KOK, R. DE, Beschrijving van visserijarchieven. Den Haag, Ministerie van Landbouw en Visserij, 1966 Niet in de handel

MOREY, GEORGE: The North Sea. London, Frederick Muller, 1968 285 p. f 20,--.
Although the English had relished the eminently transportable herring since the Conquest, they showed little interest in where it came from. The North Sea began to be known just over a hundred years ago, when with the building of the railways ordinary people flocked in their millions to the seaside; when Scarborough, Lowestoft and Margate, which had been gathering places for the well-to-do, lost the fashionable few and gained the unfashionable many. If, nowadays, affluence takes large numbers even farther afield, the motor car still brings to the east coast its immense weekend traffic from the depths of the Midlands and the North.
Did the North Sea matter to England before it was glamourised by the holidaymakers and dramatised by the treasurehunters with drilling rigs ? It figures so little in song and story that one could almost fancy the Englishmen of the past had turned their backs on it. In fact, of course, it has always been important; economically for fish and cheap northsouth transport, internationally for trade with Scandinavia, the Baltic and the Low Countries, strategically, as a "moat defensive." Mr. Morey's book recounts something of all this, from geological formation to Viking invasions and packet services. It is a mixed bag of short essays, in a genre becoming increasingly fashionable, though in this case the essays' common theme-the North Sea-gives them little unity. However, it provides much light interest and entertainment, appropriate to intermissions in bucket and spade work on this summer's beaches-as in the story of the fifty thousand great-coats ordered in England for Napoleon's army, paid for, shipped to Hamburg, and intercepted and confiscated by the British Navy's blockade.
(The Economist, June 8, 1968.)

OLIVIER, R.C., Trawlermens handbook. London, Fishing News, 1965 f 15,30.

VENABLES, BERNHARD, Baleia. The whalers of the Azores. London, Bodley Head, 1968 208 p. 29 line drawings 17 half-tones. f 15,30.

WIT, J.G. DE (Red.): Tridens, visserij onderzoekingsvaartuig van het Ministerie van Landbouw en Visserij. Den Haag, "De Visserijwereld" en Ministerie van Landbouw en Visserij, 1968 104 p. Niet in de handel

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BEAZLEY, C.R., Prince Henry the Navigator. London, Cass, 1968 XXVIII, 336 p. ill. maps New impr. of 1923 ed. f 43,20.

CAWLEY, R.R., Unpathed waters. Studies in the influence of the voyages on Elizabethan litterature. new impr. London, Cass, 1968 X, 285 p. f 40,30.

CHIDSEY, D.B., Shackelton's voyage. new ed. London, Tandem, 1968 191 p. 8 ill. f 2,80.

FAVIER, JEAN, De Marco Polo à Christophe Colomb (1250-1492). Paris, Libr. générale française, 1968 384 p. (Coll. "Le Livre de poche, série: Encyclopédie Larousse", no. 2310) f 5,50.

KENDRICK, T.D., A history of the Vikings. new ed. London, Cass, 1968 XII, 412 p. ill. f 36,--.

MACINNES, C.-M., Captain Thomas James and the North West Passage. Bristol, The University, 1968 28 p. f 1,70.
The subject of Professor MacInnes monograph was one of the last of the early searchers for the North-West Passage. Captain JAMES sailed on behalf of the Bristol Merchant Venturers, who were fearful for their trade if the simultaneous expedition from London succeeded in finding a back-door to the East. James failed in his search as they all failed, but at least did better than his London rival, the truculent Captain FOXE. Professor MacInnes shows him in an agreeable light, without claiming he was in the front rank of explorers or comparable with such men as Hudson. (The Times Literary Supplement, May 2, 1968)

MAGNUS, P., Sir Walter Raleigh. London, Collins, 1968 156 p. f 9,70.

MÜLLER, GERHARD F., Voyages from Asia to Australia. Amsterdam, N. Israel, 1968 XLIII, 81 p. 2 uitsl. krtn. (Bibliotheca Australiana, 26) f 36,--.
Facs. Herdr. van de uitg. London, 1761.

ONTDEKKINGSREIZEN in beeld. Een verslag in oorspronkelijke documenten. 's Gravenhage, G.B. van Goor, 1968 80 p. ill. f 3,95.

ORLANDI, E. (Ed.), The life and times of Columbus. Trsl. fr. Italian F. Lanza. London, Hamlyn, 1968 78 p. ill. (some col.) (Portraits of Greatness S.) f 9,45.

PREVOST/DE HONDT: Histoire générale des voyages, ou nouvelle collection de toutes les rélations de voyages par mer et par terre, nouvelle édition revue sur l'original anglais et ou l'on a rétabli avec soin ce qui a été supprimé ou omis par le traducteur. Avec figures et les cartes gravées de J.v.d. Schley. Amsterdam, Associated Publ., 1968 Intekenprijs tot 30 november Réimpression de l'édition La Haye, Pierre de Hondt, 1747-1780 f 4900,--
daarna f 5400,--

QUINN, DAVID B., Richard Hakluyt editor. A study on the history of navigation in the 16th century. Followed by the complete facsimile edition of Richard Hakluyt's Divers voyages (1582) to which is added a facsimile of A short and briefe narration of the two navigations to New France ... 1580). Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 LXXII, 268 p. f 50,--.

RAMUSIO, GIAN BATTISTA, Navigationi et Viaggi 1563-1606. 3 vol. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1967-1968 (Mundus novus, vol. 2-4) f 385,--.

SHARP, ANDREW: The voyages of Abel Janszoon Tasman. London, Oxford University Press, 1968 372 p. 20 plts 55 ill. f 38,40.
Outlines Tasmans early life and voyages, as well as providing a translation of Tasman's journal and the "sailor's" journal of the voyage of 1642-3.

VANCOUVER, GEORGE, Voyage of discovery to the North Pacific Ocean and round the world. Amsterdam, N. Israel, 1968 3 vol. met charts f 325,--.
Facs.-uitg. van de uitg. London, 1798

Het schip - Scheepsbouw

ADAMS, HARRY, Rafts and boats. London, Cassell, 1968 32 p. ill. (some col.) (Everyday Life Books) f 2,80.

ADAMS, HARRY, Motor boats and ships. London, Cassell, 1968 32 p. ill. (some col.) (Everyday Life Books) f 2,80.

BARNABY, K.C., Some ship disasters and their causes. London, Hutchinson, 1968 256 p. ill. f 30,--.

BLUNDELL, W.G.D., Ships of the modern Royal Navy. Hemel Hemstead (Herts), Model Aeronautical Press, 1968 128 p. 117 ill. f 17,50.

CHAMIER, J., Sailing dinghies and cruisers. London, Cassel, 1968 48 p. ill. (Buyers Guides) f 1,95.

CHAMIER, J., Skiboats, runabouts and powercruisers. London, Cassell, 1968 48 p. ill. (Buyer's Guides) f 1,95.

FRACCAROLI, A., Italian warships of World War II. Shepperton, Ian Allan, 1968 208 p. ill. f 15,30.

GRIFFIN, PETER W.M., Paddle steamers. London, Evely, Adams & Mackay, 1968 58 p. ill. f 40,30.
The first authentic proposal for a steam-powered paddle vessel was Jonathan Hull's paddle-tug of 1737, and this was followed by a number of achievements in steam-paddle propulsion, up to Robert Fuller's "Clermont" of 1807. These early developments are dealt with in the introduction and illustrated with line drawings, while the main body of the book consists of colour plates and descriptions of ships ranging in date from the "Comet" of 1812 to the Belgian "Marie-Henriette" of 1894, built for the Dover-Ostend channel service .....
(Uitgevers aankondiging)

HULSMAN, K., Probleme des Wachstums der Seeschiffsgrössen. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1966 211 p. (Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Beiträge, Heft 44) f 19,55.

LESCALLIER, M., Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtiments de mer. Grenoble, Ed. des Quatre Seigneurs, 1968 2 vol. ill. de 34 pl. gravées f 115,50.
Réed. de l'éd. Paris, 1791 Luxe editie f 296,40.

MORRISON, J.S. & R.T. WILLIAMS, Greek oared ships, 900-322 B.C. London, Cambridge University Press, 1968 352 p. 32 p. ill. f 60,50.
This is the first attempt at a thorough collection and examination of all the evidence, both literary and archaeological, about Greek oared ships from Homer to the death of Alexander. The argument is supported by a full catalogue of the relevant works of art (decorated pottery, bronze fibulae, and sculpture), and by an assembly of the literary and epigraphical evidence.
(Uitgevers aankondiging)

SCHEPENBOEK, Amsterdam, Uitgeverij Minerva, 1968 156 afb. van oude gravures f 5,90.

SIMMONS, MARTIN, Warships of the Royal Navy. First series, Sail. Ill. by John Gardner. London, Hugh Evelyn, 1968 58 p. ill. f 40,30.

SMITH, C.G. & O. WARNER (Ed.), Ballons and ships. 18th century transport. London, The Ariel Press, 1967 20 p. 12 ill. (Golden Ariel S.) f 11,35.

SMITH, D. & D. NEWTON, The Cutty Sark. London, Oliver & Boyd, 1968 24 p. ill. (Famous Ships S.) f 1,95.

SMITH, D. & D. NEWTON, The Flying Enterprise. London, Oliver & Boyd, 1968 24 p. ill. (Famous Ships S.) f 1,95.

SMITH, D. & D. NEWTON, The Royal Charter. London, Oliver & Boyd, 1968 24 p. ill. (Famous Ships S.) f 1,95.

SMITH, D. & D. NEWTON, The Titanic. London, Oliver & Boyd, 1968 24 p. ill. (Famous Ships S.) f 1,95.

STAFFORD, E.P., The Far and the Deep, The submarine from U-boat to Polaris. London, Barker, 1968 382 p. ill. f 18,--.
A history of the submarine from the launching of the first U-1 by Germany in 1906, up to March 1967, when the United States commissioned the "Will Rogers", the last of 41 ballistic missile submarines.
(Uitgeversaankondiging)

WEYERS Taschenbuch der Kriegsflotten 1914. München Lehmanns Verlag, 1968 584 p. 1045 Abb. f 41,15.

Haven- en zeewerken

BIRD, J., Seaport gateways of Australia. London, Angus & Robertson, 1968 264 p. 25 plts. 53 maps. f 40,30.

HAMPTON, T.A., The sailor's world. London, David & Charles, 1968 128 p. ill. f 12,75.

HUNTER, JOHN, An historical journal of ... Port Jackson and Norfolk Island. London, Angus & Robertson, 1968 ill. new. ed. f 38,40.
This is the fourth of the Australian First Fleet documents to be republished. It adds to our knowledge of the first Sydney settlement, particularly from a navigational point of view.

ISACKER, KAREL VAN, Afscheid van de havenarbeider, 1944-1966. Antwerpen, De Nederl. Boekhandel, 1967 222 p. ill. f 22,50.

ISACKER, KAREL VAN, De Antwerpse dokwerker 1830-1940. 2e herz. dr. Antwerpen, De Nederl. Boekhandel, 1966 254 p. ill. f 20,90.
1e uitg. 1963

NEALE, W.G., At the port of Bristol. Vol.I. Bristol, Port of Bristol Authority, 1968 207 p. ill. f 21,--.

Loods-, bergings- en reddingswezen

MAAS, PETER, The Rescuer. London, Collins, 1968 f 15,30.
The Rescuer is the story of a man and a ship. The ship was the submarine "Squalus" which fell 243 feet to the bottom of the sea, trapping 59 men. The man was Charles Bowers Momsen, who had pioneered submarine rescue devices and who undertook the exciting and successful recue operation.
(Uitgevers aankondiging)

SCHOFIELD, B.B. & L.F. MARTIN, The rescue ships. London, Blackwood, 1968 172 p. 24 ill. f 15,30.
This is the story of a service specially developed during World War II to cope with the German U-boat attacks on shipping, told by Vice-Admiral Schofield and Lieutenant Commander Martin, organiser of the service.

SMITH, J.E. (Ed.), "Torrey Canyon", Pollution and marine life. London, Cambridge University Press, 1968 208 p. 29 plts (14 in colour) f 25,--.
This report, from the Marine Biological Laboratory at Plymouth, discloses the short-term biological consequences of the oil leaked from the "Torrey Canyon", and of the measures adopted to clear it.
(Uitgevers aankondiging)

TORREY CANYON Disaster: Report on the scientific and technological aspects. (Colonial Office). London, H.M.S.O., 1968 60 p. ill. f 3,20.

Optische en electrische berichtenwisseling

PARLANGE, MICHEL, Les signaux de la défense des côtes en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne sous l'occupation française (1794-1814). 's Gravenhage, G.B. van Goor, 1968 148 p. ill. f 29,50.

Stuurmanskunst

BENSAUDE, JOAQUIM, L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes. Réimpression de l'éd. Berne, 1912-1917. Amsterdam, N. Israel/ Meridian Publ. Co., 1967 302 p. f 45,--.

BLAEU, JOHAN, Le grand atlas ou cosmographie Blaviane. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 . Compl. in 12 vols. Niet afzonderlijk verkrijgbaar f 3.750,--.
Intekenprijs tot verschijnen van Vol.I f 3.250,--.

COTTER, C., A history of nautical astronomy. London, Hollis & Carter, 1968 408 p. ill. f 30,50.
The author is a senior lecturer in maritime studies, and gives a comprehensive account of the development of nautical astronomy, discussing the personalities and latest techniques involved.
(Uitgevers aankondiging)

DAY, Sir ARCHIBALD, The Admiralty Hydrographic Service, 1795-1919. (Ministry of Defense, Navy Department). London , H.M.S.O., 1967 426 p. ill. plts. maps f 50,40.
The Admiralty Chart is one of the glories of the Royal Navy. In the recent organizational revolution of the armed forces, the only parts of the old Admiralty permitted to retain the title were the building and the chart. Until last year students of the history of the department responsible for the production of such charts had to be content with Dawson's Memoirs of Hydrography privately printed in 1885 and now a very scarce book. Then the present Hydrographer, Rear-Admiral Gordon Ritchie, published an excellent narrative of the activities of the syrveyors under the title of The Admiralty Chart, and now his predecessor, Vice-Admiral Day, gives us a detailed history of the office itself up to 1919.
Dawson's book was a compilation of biographical notices and annual lists of charts merely pour servir. The last half of Admiral Day's book follows the same pattern from the date where he left off, but there is also far more about the development of the office. For these records we must be duly grateful. Unfortunately, much of the aridity of style and the inconsequential method of presenting the facts which mars Dawson's account has rubbed off on the present book. As a work of reference it will be invaluable, but there is an inhumanity about it which makes Admiral Ritchie's book essential supplementary reading. Who could guess, for example, from the entries here that Sir Edward Belcher was the most obnoxious officer who ever commanded a survey ship ?
Nor is the bibliography satisfactory. Poor A.H.W. Robinson, who wrote the only recent history of chart-making up to 1855, loses his initials- an annoying omission for any one who has to look him up in the catalogue of a large library. Des Barres disappears altogether, nor is the late Admiral Somerville's popular book mentioned. Oddly enough, the word "bibliography" on page 368 should read "biography". However, a vast amount of interesting information has been dredged up, not only about the founding of the office in 1795 to furnish information "for preventing as much as possible the difficulties and dangers to which Your Majesty's Fleet must be exposed", but also about the modern origins of echo sounding, the Compass Department, the meteorological service and the study of oceanography. Dalrymple began to print charts in 1800, but it was Hurd, his more competent successor, who first sold them to the public in 1819 and Parry who added the Sailing Directions now called Pilots ten years later. Since the days of Hilaire Belloc, Pilots have been the favourite reading of yachtsmen and it is good to know that a department which has always existed on a shoestring now pays a handsome profit on the two million charts which it prints annually.....
(The Times Literary Supplement, June 6, 1968)

Het recht van de zee en zeerecht

ANDROULIDAKIS-DIMITRIADIS, ISMENE, Der Passagiervertrag auf See. Eine rechtsvergleichende Darstellung. Berlin, W. de Gruyter, 1967 XXXVI, 258 p. (Ubersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht, 33)
Oorspr. Proefschrift Hamburg 1963 f 43,10.

BOITEUX, L.A., La fortune de mer et le besoin de sécurité. Origines et débuts de l'assurance maritime. Paris, SEVPEN, 1968 226 p. (Coll. "Ports, Routes, Trafics") f 19,90.

DIPLOCK, K., Breach of the contract of carriage by sea. Göteborg, Gumperts, 1967 18 p. (Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg, 33) f 6,70.

MATEESCO, M., Le droit maritime et le droit aérien de l'U.R.S.S. à l'heure de la coexistence pacifique. Paris, Pedone, 1967 384 p. f 41,60.

SINGH, N. & R. COLINVAUX, Shipowners. London, Stevens & Sons, 1968 XXVI, 403 p.
(Brit. Shipping Laws, vol.13) f 64,65.

De schepeling

COURSE, A.G., The wheel's kick and the wind's song. London, David & Charles, 1968 new. ed. 288 p. ill. f 22,50.

HAMPTON, T.A., The sailor's world. London, David & Charles, 1968 128 p. ill. f 12,75.

HARDWICK, MICHAEL & M., The worlds greatest sea mysteries. London, Odhams, 1968 254 p. f 11,35.

TAURE, EVERT, I come from a raging sea. Trsl. fr. Swedish and ed. by Paul Britten Austin. London, Peter Owen, 1967 160 p. f 16,60.

Zeesport

AUBIN, (Cd,), En bourlinguant sur les sept océans. Paris, France-Empire, 1968 362 p. (Coll. "Série bleue marine") f 14,--.

BORDEN, CHARLES A., Sea quest. Small craft adventures from Magellan to Chichester. London, Robert Hale, 1968 334 p. ill. f 22,50.

CHICHESTER, FRANCIS, De eenzame zee en de lucht. Vert. A.J. Richel. Hoorn, West-Friesland, 1968 320 p. 13 p. foto's
O.t., The lonely sea and the sky f 14,50.

CHICHESTER, FRANCIS, De wereldreis van Gipsey Moth. Bew. door Thomas W. Ferguson. Hoorn. West-Friesland, 1968 276 p. ill.
O.t., Gipsy Moth circles the world f 16,90.

KAMPEN, H.C.A. VAN, De zeilsport. 7e geheel herschreven dr. door Ir. J. Loef. Amsterdam, Van Kampen, 1968 X, 856 p. 28 p. foto's tekeningen f 55,--.

MULVILLE, FRANK, The Terschelling sands. London, Herbert Jenkins, 1968 208 p. ill. f 15,30.
The story of how the author and his wife and small children sailed in a fishing smack, built at the turn of the century, from Essex to Denmark, during which their boat is battered almost to destruction on the Terschelling sandbanks
(Uitgevers aankondiging)

RIDING, J., The voyage of the "Sea Egg". London, Pelham Books, 1968 171 p. 20 ill. f 15,30.
The epic story of the author's single-handed voyage across the Atlantic in the smallest yacht ever to make the crossing
(Uitgevers aankondiging)

SIMPSON, COLIN & CHRISTOPHER, ANGELOGLOU, Sir Francis Chichester - die Reise des Jahrhunderts. Aus dem Englischen von Peter Schäcker. München, Scherz Verlag, 1967 100 S. Fotos (Phoenix-Buch) f 10,70.

SLOCUM, J., Sailing alone around the world. rev. ed. London, Hart-Davis, 1968 384 p. ill. (Mariners Lib.) f 8,10.

TABARLY, ERIC., Victoire en solitaire. Paris, Arthaud, 1968 336 p. 82 phot. 46 dessins et cartes f 17,75.

Zee-archeologie

WAGNER, KIP, Edited by L.B. TAYLOR, Pieces of eight; recovering the riches of a lost Spanish treasure fleet. London, Longmans, Green, 1967 224 p. ill. f 18,--.

WOUDSTRA, F.G.A., Tussen zeestereen en amphora's. Theorie en praktijk van het duiken. Amsterdam, Strengholt, 1967 509 p. 263 ill. f 27,50.

VERENIGINGSNIEUWS

EEN ALGEMENE LEDENVERGADERING

Aangezien gebleken is dat tijdens de jaarlijkse bijeenkomst in het voorjaar de excursie zoveel tijd vergt dat te weinig gelegenheid voor vragenstellen en discussie in de vergadering overblijft, stelt het bestuur voor een algemene ledenvergadering te beleggen, welke, bij voldoende belangstelling, in de namiddag van zaterdag 30 november a.s. gehouden zal worden. Plaats en uur zullen nader bekend gemaakt worden. Punten voor de agenda en een voorlopige opgave van deelneming worden gaarne vóór 2 november 1968 ingewacht.

JAARVERSLAG 1967

Leden

In het jaar 1967 werden 40 nieuwe leden benoemd. 4 personen bedankten voor het lidmaatschap, 1 lid moest wegens wanbetaling worden geschrapt. Door de dood verloor de Vereniging in 1967 twee leden: de heren J.S. Bax, kapt.t.zee b.d., en Ir.M.W.Voogt J. Ezn. In onze herdenking van hen willen wij tevens betrekken degenen, die de Vereniging de eerste maanden van dit jaar ontvielen.
15 januari stierf de heer J.J.Dikkers, schout-bijnacht b.d. In februari overleed ons zo actieve lid, de heer W.P.L.Spruit, als schrijver van zeeverhalen onder de naam Willem de Geus bekend. 16 april ging heen de heer B.Harst, die verscheidene onder U zich van vorige excursies zullen herinneren. Op de 17de van dezelfde maand verloor de Vereniging de eerst kort tevoren lid geworden Drs.J.H.A.M.Kamphuys. Mag ik U voor hen om enkele ogenblikken stilte verzoeken.
Op 1 januari 1968 telde de Vereniging 182 leden.

Activiteiten

1. Jaarvergadering

De keuze van Antwerpen als vergaderplaats voor 1967 bleek een gelukkige. Op zaterdag 6 mei werden 42 leden en hun introducés op het Antwerpse Raadhuis ontvangen. Namens het Gemeentebestuur heette de schepen voor Openbare Werken, de heer Jos.Ponson, het gezelschap welkom. Hij sprak over Antwerpen als havenstad en releveerde de historische band tussen Nederland en België, door onze Voorzitter passend beantwoord. Een rondgang door het merkwaardige 16e/19de eeuwse gebouw besloot dit onderdeel van het programma.
Aangezien de notulen van de eigenlijke jaarvergadering reeds in Mededelingen 15 werden opgenomen, behoef ik hier slechts de hoofdzaken te memoreren. Dat is, in de eerste plaats, de bestuurswisseling. Vier van de zittende leden (de heren Van Foreest, Weber, Bruijn en mejuffrouw Mollema) werden in het nieuwe bestuur herkozen. Commandeur van Dulm, die niet herkiesbaar was, werd opgevolgd door de heer F.C. van Oosten.
Omdat één van de leden van de kascommissie verhinderd was de boeken te controleren, kon de penningmeester slechts voorlopig décharge worden verleend. Zij hoopt deze vandaag ook voor haar financiële beleid in 1966 definitief te ontvangen.
Na een uiteenzetting over de precaire financiële toestand - hoofdzakelijk in verband met de uitgave van ons tijdschrift - werd niet alleen unaniem tot contributieverhoging besloten, doch, op voorstel van enkele leden, uitdrukkelijk gesteld, dat het vastgestelde bedrag van ƒ 10,-- als een minimumbijdrage moet worden gezien. Tevens werden de aanwezigen opgewekt van de mogelijkheid tot het doen van schenkingen een guller gebruik te maken.
De middag voerde het gezelschap, via een wandeling door oud-Antwerpen, naar het Nationaal Scheepvaart 'Museum, waar de deelnemers, onder de bezielende rondleiding van de conservator, de heer J. van Beylen, zó zeer in het aanschouwde opgingen, dat de toegemeten tijd verre werd overschreden en van een bezoek aan de Antwerpse havens moest worden afgezien. De terugtocht over de nieuwe route door de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden besloot deze geslaagde jaarvergadering.

2. De Mededelingen

De mededelingen verschenen in 1967 tweemaal, in een oplage van 350 exemplaren en een formaat van respectievelijk 131 en 113 gestencilde pagina's. Om de bestaande cumulatie van ambten binnen het bestuur op te heffen, ging de redactie van ondergetekende over in de bekwame handen van de heren Bruijn en Huussen jr.

Niet te vergeefs deed de redactie ook dit jaar een beroep op de vaste kern van - als ik het zo noemen mag "gevestigde" medewerkers. Admiraal van Foreest wijdde een artikel aan de "Herdenking van Luitenant-Admiraal Tsjerk Hiddes" en de rol van de Friezen in onze zeegeschiedenis. Verder wekte hij in "De Bloedvlag" de lezers tot verder onderzoek naar dit- zo hij bewees - in naam en uiterlijk meer dan in doel lugubere dundoek. Dr. Crone deed uit archiefstukken "De tentoonstellingen op het gebied der scheepvaart, Rotterdam 1852, Amsterdam 1853" voor ons herleven. De heer Vromans vervolgde zijn "Scheepsmacht in de Caraïbische Zee in 1914" en Ir. Scheltema de Heere "de Notities betreffende de kapitale schepen in de Slag bij Jutland". Daarnaast meent de redactie, dat ook aan jongere leden, die nog niet zoveel publiceerden, de gelegenheid moet worden gegeven hun bijdragen te leveren. Dat geldt voor Drs. Bruijn's "De Admiraliteit van Amsterdam, 1730-1740" en voor Drs. van der Vlis' "Reis van het fregatschip "Het Vergenoegen" naar Angola en Suriname, 1793-1797".
In de rubriek "Collecties en Tentoonstellingen" beschreef zijn directeur, mejuffrouw Drs. van Overeem, ontstaan en geschiedenis van één van onze belangrijkste scheepvaart musea "Het Maritiem Museum"Prins Hendrik" te Rotterdam", terwijl de heer Braunius de in dit Museum gehouden "Wasatentoonstelling besprak. Dr. Weber verschafte enkele bijzonderheden over het Israëlische "Maritiem Museum te Haifa". De rubriek "Museumschepen" bevatte beschrijvingen van Hr.Ms. Buffel in het Marine-établissement te Amsterdam - zoal geen echt museum-, dan toch een authentiek historisch scheepje - en van Nansen's beroemde Fram. Het artikel van de heer von Münching "De gedenkboeken van onze Rederijen" werd onder de rubriek "Literatuur" opgenomen. Het is alleen al van belang wegens de uitgebreide opgave van een soort boeken, die veelal in eigen beheer uitgegeven, dikwijls zeer moeilijk zijn te achterhalen.
Het "Internationaal contact" was vertegenwoordigd door het verslag van Drs. Roessingh, de Nederlandse deelnemer aan het Internationaal Congres voor Zeegeschiedenis", dat van 5-10 september 1966 te Beiroet werd gehouden. Een cumulatieve inhoudsopgave van de nrs. 1 tot en met 15 der Mededelingen vormt, in de dubbele betekenis van het woord, het sluitstuk van deze eerste-als het ware proef- periode van onze Vereniging en haar orgaan.
De Mededelingen betekenen niet alleen het voornaamste

contactmiddel tussen de leden; zij zijn ons visitekaartje naar buiten. Nu gebleken is, dat de Vereniging over voldoende potentieel beschikt, om - kwalitatief zowel als kwantitatief - het bereikte niveau te handhaven, en nu - zoals U straks zult horen- wij financieel wat ruimer kunnen ademen, heeft het bestuur besloten het uiterlijk van ons tijdschrift beter aan zijn inhoud aan te passen. Of wij daarin zijn geslaagd, staat ter beoordeling van de leden, die kort geleden het eerste gedrukte nummer ontvingen.

3. Andere publicaties

Door het provinciaal bestuur van Friesland werd de herdenkingsrede voor Tsjerk Hiddes de Vries, op 30 november 1966 te Harlingen - "Wijs beleydt ende getoonde couragie" - in een 15-tal exemplaren onze Vereniging ter beschikking gesteld. Binnen enkele dagen hadden de brochures hun weg naar de leden gevonden. De vorig jaar in het uitzicht gestelde bundeling der historische voordrachten ter gelegenheid van de Manifestatie 1666 - Nederland ter zee - 1966, door de koninklijke Nederlandsche Vereniging "Onze Vloot" kwam gereed. Het is voor de Nederlandse zeehistorici ongetwijfeld van belang, dat, wat die dagen is gezegd- en wel speciaal de voordrachten ter herdenking van de Vierdaagse Zeeslag-, met Van Foreest's bijdrage nog aanmerkelijk uitgebreid en verdiept - nu in boekvorm is verschenen. Het verheugt het bestuur temeer, dat het mogelijk bleek alle Verenigingsleden kosteloos dit boekje te bezorgen.

Internationaal contact:

Het Glossaire nautique van Jal

De Organisatie voor Zuiver-Wetenschappelijk Onderzoek Z.W.O. heeft de door ons aangevraagde subsidie toegekend voor het Nederlands aandeel aan de herziening van Jal's veeltalig woordenboek. Als één van de laatste kenners op dit gebied, vervult de heer Voorbeijtel Cannenburg - in samenwerking met het Woordenboek der Nederlandsche Taal - de opdracht met een deskundigheid, die zijn arbeid niet alleen in het internationale kader, maar ook voor de kennis der oude zeiltermen in Nederland zelf van onschatbare waarde maakt.

Verder contact

Het verdere contact met onze moeder- en zuster-organisaties in het buitenland was wederom teleurstellend. Ditmaal lag de moeilijkheid niet buitenslands, maar in de eigen contreien. De door onze Vereniging voorgestelde Nederlandse afgevaardigde, accepteerde aanvankelijk de uitnodiging van de Commission Internationale de l'Histoire Maritime om op hun Congres te Sevilla een spreekbeurt te vervullen. Daar hij geen vergoeding voor zijn onkosten kon krijgen en evenmin verlof van zijn werk, besloot hij tenslotte niet te gaan. Het was toen te laat een remplacant te vinden. Na deze teleurstelling hebben we geen enkel bericht meer uit het buitenland ontvangen.
Niet alleen vanwege het gunstig resultaat vermelden wij het verzoek van de "Förderkreis für die Bremer Kogge" om bij de regering van de staat Bremen te pleiten voor het behoud van de Bremer Kogge, waarvan wij, zoals U zich zult herinneren, de vondst indertijd als eersten in ons blad publiceerden. Wij zien in dit verzoek toch ook een bewijs dat zelfs hier en daar in het buitenland de stem van onze Vereniging telt. Op onze persoonlijke brief aan de Senator für das Bildungswesen ontvingen wij ten antwoord, dat Senat und Bürgerschaft von Bremen alles zullen doen om de overblijfselen van dit unieke scheepje blijvend te behouden.

Verdere activiteiten:

Binnen de Vereniging

De vragenlijst naar de zeehistorische activiteiten der leden had maar een gering succes. Te weinig antwoorden kwamen binnen om publicatie te wettigen. Wel werd door bestuur en redactie- ter beantwoording van vragen, het leggen van contacten en voor aanwijzingen voor medewerkers en onderwerpen voor het tijdschrift - meermalen een dankbaar gebruik gemaakt van de ontvangen gegevens. Uiteraard kan een ieder zich voor inzage tot het Secretariaat wenden.

Buiten de Vereniging

Het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam polste het Bestuur over een zekere samenwerking door middel van onze Mededelingen. Door interne omstandigheden zag het Museum bij nader inzien van verdere onderhandelingen af. Gaarne verklaren wij, dat wij voor suggesties tot samenwerking met het Museum steeds openstaan.
Op een geheel ander vlak lag het contact met Uitgeverij Graphic te Amsterdam. Het zal U bekend zijn, dat door de moderne reproductie-technieken steeds meer uitgevers overgaan tot het herdrukken van oude, niet door auteursrecht belaste, werken. Aangezien wij doordrongen zijn van het nut voor de zeegeschiedenis van het voor een redelijke prijs toegankelijk maken van dergelijke bronnen, stond het Bestuur sympathiek tegenover een voorstel van bovengenoemde uitgever, die dit soort werk ook verricht voor de Vereeniging tot Uitgaaf der Bronnen van het Oud-Vaderlandsche Recht om, onder auspiciën van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, heruitgaven te verzorgen van een reeks voor de maritieme geschiedenis belangrijke boeken.
Het zit dan zo, dat de Vereniging commerciëel niet is betrokken en zich ook niet voor de onderneming verantwoordelijk stelt, doch voor het gebruik van onze naam en voor ons advies (bij de keuze der boeken, het vinden van de beste, originele exemplaren, het vinden van de geschikste inleider en dergelijke) garandeert de uitgever onze leden bij voorintekening 25% boekhandelskorting.
In 1968 zal de inschrijving op de eerste publicatie-Röding's vierdelig "Allgemeines Wörterbuch der Marine" worden geopend.
Mag ik hiermee mijn jaarverslag beëindigen en tot het voorlezen van de financiële stukken overgaan.

REKENING EN VERANTWOORDING VAN DE FINANCIËLE MIDDELEN 1967

Ontvangsten		Uitgaven	
Overgehouden van 1967	ƒ 960,17	Porti	ƒ 457,52
Achterstallige contributie 1966	- 102,--	Bureaubehoeften	- 200,45
Contributie 1967	- 827,50	Type- en stencilwerk	- 25,55
Reeds betaalde contributie 1968	- 402,50	Jaarvergadering 1967	- 757,26
Achterstallige bijdrage ledenvergadering 1966	- 6,50	Uitgave Mededelingen	- 2.068,--
Bijdrage deelnemers aan de jaarvergadering 1967	- 580,--	Reiskosten Bestuur	- 21,30
Verkoop oude nummers van de Mededelingen	- 400,50	Contributie Ned. Comité voor Geschiedkundige Wetenschappen	- 10,--
Verkoop brochures		Aan de Kon. Ned. Ver. "Onze Vloot" voor de uitgave van de 4-Daagse Zeeslag	- 378,--
v. Waning-Monnickendam	- 6,25	Saldo	- 1.036,88
Bosscher - Peking	- 1,--		
Wijs Beleidt	- 7,--		
Vierdaagse Zeeslag	- 10,50		
Giften 1967	- 72,50		
Giften bij voorbaat voor 1968	- 37,50		
Rente spaarbankboekje	- 41,04		
Subsidies	- 1.500,--		
	ƒ 4.954,96		ƒ 4.954,96

1967 is, ondanks de pessimistische verwachtingen, financieel een niet ongunstig jaar geweest. Het batig saldo bedraagt, zoals U hoorde, ƒ 1.036,88. Dat wil zeggen, dat niet alleen de reserve van vorig jaar à ƒ 960,17 niet behoefde te worden aangesproken, maar dat bovendien op de lopende uitgaven een bedrag van ƒ 76,71 werd gespaard. Op een spaarbankboekje staan thans ƒ 1.000,-- die de Vereniging een kleine rente opleveren.
De gunstige ontwikkeling in onze geldmiddelen is hoofdzakelijk te danken aan twee subsidies, ieder van ƒ 750,--, n.l. van de "Stichting Dr. Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds" en van de "Oostersche Handel en Reederijen". Het is bijzonder verheugend dat deze subsidies ons ook voor 1968 zijn toegezegd. Vanaf deze plaats mogen wij nogmaals beide organisaties onze dank betuigen voor hun steun, die het de Vereniging niet alleen mogelijk maakte in 1967 het periodiek op de gebruikelijke wijze uit te geven, maar ons de stoute stap deed wagen, met ingang van 1968, de Mededelingen in offset-druk, in fraaier en handzamer vorm te publiceren.
De ontvangsten aan contributies geven een iets geflatteerd beeld, omdat- behalve de achterstallige bijdragen voor 1966 -, een groter bedrag binnenkwam aan vooruit betaalde contributies voor 1968, dan de nog te vorderen achterstallige contributies voor 1967 bedroegen. Voor de ƒ 110,-- aan giften, door de leden boven hun contributie betaald, zijn wij dankbaar.
De verkoop van brochuren levert, wat ook de bedoeling is, de Vereniging geen winst op. De ƒ 25,- die binnenvloeiden, stroomden er aan administratiekosten, enveloppen en postzegels weer uit.
Een onverwacht rijke bron van inkomsten bleek de verkoop van oude nummers van de Mededelingen. Deze post bracht afgelopen jaar meer dan ƒ 400,-- pure winst op. Evenwel er komt een ogenblik, dat het volume,-in letterlijke, zowel als in overdrachtelijke betekenis- van oude nummers te zwaar, de prijs te hoog wordt voor de aanschaf van een volledige set door nieuwe leden.

Wij vrezen dat, met ons 16de nummer, deze grens is bereikt, temeer nu het nieuwe uiterlijk van het gedrukte tijdschrift, de aankoop van voorafgaande gestencilde nummers minder aantrekkelijk maakt.
Schaften in 1967 bijna alle nieuwe leden zich een set aan in de eerste maanden van 1968 werd nog geen exemplaar verkocht. Deze inkomstenbron zal in de komende jaren minder overvloedig vloeien, zoniet geheel opdrogen. Tot zover wat de inkomsten betreft.
Aangaande de uitgaven kan worden opgemerkt, dat de porti wederom met bijna ƒ 100,-- stegen. Het lichtere gewicht van ons tijdschrift in zijn nieuwe vorm zal dit jaar hopelijk een besparing aan postzegels opleveren.
De jaarvergadering kwam de Vereniging - na aftrek van de bijdragen der deelnemers - op ƒ 167,26 te staan. Met het oog op de stijgende kosten van andere posten, hebben wij op de nieuwe begroting het bedrag voor dit evenement met ƒ 50,-- verminderd.
Een dure, zij het naar de mening van het Bestuur verantwoorde, uitgave vormde onze bijdrage in de drukkosten van het boekje over de "Vierdaagse Zeeslag" door de Kon. Ned. Vereniging "Onze Vloot". Hadden wij de voordrachten van de jaarvergadering 1966- die immers ook in een groter kader dan van de Vereniging werden uitgesproken - in ons eigen tijdschrift opgenomen, dan was nimmer dié circulatie bereikt, die nu mogelijk was. Tevens achten wij de ons gerekende kostprijs à ƒ 2,-- per stuk zeer redelijk. Bovendien was een kleine besparing mogelijk door onze leden, die uit hoofde van lidmaatschap, of als donateur van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam, reeds een exemplaar ontvingen, niet automatisch nogmaals het boekje te zenden, doch slechts op speciaal verzoek.
Wel was het Bestuur verbaasd over en teleurgesteld door de weigering van "Onze Vloot" de kosten te dragen van de presentexemplaren aan de auteurs, die - in hoofdzaak door onze bemiddeling - hun bijdragen gratis aan "Onze Vloot" ter beschikking stelden. Omdat "Onze Vloot" ook voor nabestellingen een hoger dan overeengekomen bedrag vorderde, werd besloten dat onze Vereniging zich verder niet

met verkoop zou belasten, doch gegadigden voor bestellingen naar "Onze Vloot" zal verwijzen.
Tenslotte de Mededelingen. Nu de uitgave geheel ten eigen laste kwam, sprongen de exploitatiekosten omhoog van ƒ. 661,-- in 1966 tot ƒ. 2068,-- afgelopen jaar. Alleen dankzij de genoemde subsidies was het mogelijk het tijdschrift normaal te doen verschijnen. De verdere stijging in kosten door drukken inplaats van stencillen hoopt de Vereniging grotendeels zelf te kunnen bestrijden uit de contributieverhoging van jongstleden januari en een deel van het batig saldo. Dit batig saldo is een moeilijke zaak. Sparen wij, dan wordt het krijgen van subsidies moeilijker. En we moeten sparen voor het tijdstip dat wij geen subsidies meer krijgen. Wij moeten reserves voor de toekomst kweken. Eén van de subsidies houdt ná volgend jaar in elk geval op en ons doel is zo spoedig mogelijk "self-supporting" te worden. Een zorgvuldig afwegen van inkomsten en uitgaven, het vermijden van onnodige uitgaven, kortom een voorzichtig en zuinig beheer blijven onontbeerlijk. Toch, gezien de huidige stand van zaken, wil het bestuur op déze vergadering nog geen nieuw voorstel tot verhoging der contributie doen.
De begroting voor 1968 gaat er dan als volgt uitzien:

Ontvangsten		Uitgaven	
Restant 1967	ƒ 1036,88	Porti	ƒ 500,--
Achterstallige contributie 1967 (3 x 4,-jeugd; en 32 x 7,50 gewoon)	- 252,50	Bureaubehoeften	- 280,--
Nog te innen contributie 1968 (9 x een te weinig betaalde ƒ. 2,50; 7 x 5,- jeugd en 130 x 10 gewoon)	- 1357,50	Type- en stencilwerk	- 100,--
Subsidies	- 1500,--	Jaarvergadering	- 200,--
		Drukken van de Mededelingen	- 3000,--
		Reiskosten van Bestuur en Redactie	- 50,--
		Contributie aan het N.C.G.W.	- 10,--
		Saldo	- 6,88
	ƒ 4146,88		ƒ 4146,88

(Beide verslagen werden tijdens de jaarvergadering op 11 mei 1968 te Lelystad door de secr.-penningm. Mej. Drs. A.M.P. Mollema voorgelezen en door de vergadering goedgekeurd).

Diversen

Het opleidingsschip van het Matrozen-Instituut van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, de "Pollux", liggende in het Oosterdok te Amsterdam, verkeert wat haar driemastbarktuigage betreft in een staat die dringend vernieuwing vereist. Het schip maakt deel uit van een historisch belangwekkend maritiem gedeelte van de hoofdstad, waarin 's Landszeemagazijn - het komend Rijksmaritiem Museum - op Kattenburg, de Prins Hendrikkade met 17de eeuwse koopmans- en pakhuizen en de Kweekschool voor de Zeevaart andere voorname elementen vormen.
De totale kosten van het herstel van de tuigage van de "Pollux" worden voorlopig op ƒ135,000 geraamd. Het bestuur van het Matrozen-instituut doet een beroep op financiële steun (giro 285698 t.n.v. het Matrozeninstituut te Amsterdam).

In het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam wordt t/m 30 september a.s. een tentoonstelling gehouden betreffende hèt Nederlandse Reddingwezen, getiteld "Alle hens gered".

De Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V. houdt van 18 t/m 20 oktober a.s. in het Fockemuseum te Bremen zijn achtste Arbeitstagung. Op dezelfde plaats wordt van 19 oktober t/m 24 november een tentoonstelling van het werk van scheepsmodelbouwers georganiseerd.

Overdrukken van het artikel van de Heer L.L. von Münching e.a., De materieelverliezen der Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945, Marineblad 78 (1968) 351-411, zijn verkrijgbaar à ƒ 2,50 op het Bureau Maritieme Historie der Marinestaf, Stadhouderslaan 154, 's-Gravenhage.

NOTEN

Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw:

1. J.C.de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandse zeewezen I (Haarlem 1858²) 663 noot. Prof.C.R.Boxer heeft in zijn voordracht "Sedentary workers and seafaring folk in the Dutch Republic", in:Britain and the Netherlands Vol.II. (Groningen,1964) blz.148-168 duidelijk gemaakt, dat voor de bestudering van zekere problemen van onze zeegesciedenis het noodzakelijk is dat wij beter geïnformeerd worden over het aandeel van de buitenlandse zeelieden in onze scheepvaart. Dit artikel wil o.a. hiertoe een bijdrage leveren.
2. Zie mijn artikel:"Historisch-demografische notities betreffende huwelijken en migratie te Amsterdam in de 17e en 18e eeuw", in Maandblad "Amstelodamum" 55 (1968) 63-69.
3. Gem.Archief Amsterdam, Not.Archief no.109 fol.38, 4 nov.1607.
4. Idem Not.Arch.200 fol 252v-253, 18 juli 1619.
5. Idem Not.Arch.3806 blz.37, 2 april 1682; blz. 343, 13 april 1682; blz.651, 23 april 1682.
6. Vgl.S.Lootsma,"Bijdrage tot de Geschiedenis der Nederlandsche Walvischvaart" (Wormerveer,1937) 25 e.v.
7. Zie voor een overzicht van de aantallen binnenkomende schepen: Mr.W.F.H.Oldewelt,"De scheepsvaartstatistiek van Amsterdam in de 17e en 18e eeuw" in het Vijfenveertigste Jaarboek Amstelodamum (Amsterdam,1953) 114-151.
8. Ik dank de heer J.Ipema, zijn medewerkers en hun voorgangers, door wier jarenlange arbeid op het Amsterdamse Gemeentearchief het grondwerk verricht werd, waarvan nu zekere vruchten geplukt kunnen worden.
9. Maandblad "Amstelodamum" 55 (1968) 3-6.
10. "Bronnen voor de historische demografie in Amsterdam", een inleiding op 24 mei 1965 gehouden voor de Historisch-Demografische Kring, Stencil, Bijlagen 8-16.
11. Ik dank Mevrouw Dr.C.Faber-Gouwentak voor het berekenen der gemiddelde leeftijden.

Admiral Arnoult Gijsels van Lire:

1. Vgl.die Aufsätze des Verfassers: Benjamin Raule, in: Mededelingen van de Nederlandse vereniging voor Zeegeschiedenis Nr. 10 (1965) 1-9; und Die churfürstlich-brandenburgische Marine - 1684, ebenda Nr.12 (1966) 9-22. Die Ausführungen stützen sich auf Unterlagen die dem Verfasser von der Witwe des 1945 verstorbenen Admiralstabssekretärs Chr.Voigt übergeben worden sind.
2. Aernould, Aert,Aerts, Aertus, Artus, Arnold. Der Name "Gijsels" Bzw."Gijsels van Lier" erscheint nicht in den deutschen Lexiken. In: Hünemörder, Deutsche Marine- und Kolonial Geschichte, S.91, wird nur " der niederl. Admiral Liers" angeführt.
3. Nach anderen Angaben:" 1580 in Löwenstein" - ohne näherer Angabe; so auch auf dem Originalsarg in Mödlich/Lenzen. Es wird auch angeführt dass er, bezw. seine Familie "aus dem Gelderlande" stamme. Seine Tochter wurde " auf dem Hause Noortorf" geboren, aber auch dieser Ort ist nicht festtellbar. Vgl.auch Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek I (Leiden 1911), S 1010/1012. Eine im Hauptarchiv in Berlin - Dahlem aufbewahrter Original-Namenszug lautet:"Aernoult Gysels van Lire". Vielleicht hatte G.Beziehungen zu der Stadt Lier (französisch:"Lierre") in der jetzt belgischen Provinz Antwerpen, Arrondissement Mecheln. Es besteht auch die Möglichkeit, dass sich G. erst nach seiner Übersiedelung nach Brandenburg aus persönlichen oder gesellschaftlichen Gründen den Zusatz: "van Lier" zu seinem bisherigen Namen "Gijsel" zugelegt hat.
4. Vgl.J.C.deJonge, Geschiedenis van het Nederlansche zeewezen II (Haarlem 1859²) 220-223 und J.R.Bruijn (ed). De oorlogvoering ter zee in journalen en andere stukken (Groningen 1966) 229: er starb in 1675.
5. Die Verwendung von Angestellten in einem derartig jungen Alter war damals nichts Aussergewöhnliches! Es wird auf das Einstellungsalter des späteren niederl. Generalgouverneurs Coen und der englischen Angestellten Clive und Warren Hastings verwiesen.
6. Vgl. Kroniek van het Historisch Genootschap in Utrecht, 27 (1871).
7. Wahrscheinlich: Antoni van de Heuvel, 9. Gouverneur Amboinas.Vgl.Tresoor der zee- en landreizen. Beredeneerd register op de Werken der Linschoten-Vereeniging deel XXVI-L, bearb. von C.G.M.van Romburgh en C.E.Warnsinck-Delprat ('s-Gravenhage 1957) 286.
8. Vgl.T.H.Milo,Het Nederlandse Hulpeskader voor Portugal (1641), in: Varia Historia aangeboden aan Prof. Dr.A.W.Byvanck (Assen 1954) 165-176.
9. Geboren: 16.2.1620 - gestorben: 9.5.1683 in Potsdam. Von 1634 - 1638 Ausbildung und Studium in den Niederlanden. Regierungsantritt am 1.11.1640 mit 20 Jahren, verheiratet mit Luise Henriette, Tochter Friedrich Heinrichs von Oranien.
10. Vgl. die Verweise in: Tresoor der zee- en landreizen usw.(Anm.7) S.263 Spalte 2.
11. Lenzen war ein wichtiger Stützpunkt, eine Grenz- und Zollstation zwischen Brandenburg, Hannover und Mecklenburg, deren Grenzen hier zusammenstossen, sowie eine stark in Anspruch genommene Fährstelle für den Übergang über die Elbe zwischen Nord- und Mitteldeutschland; sie lag in unmittelbarer Nähe der alten Heerstrasse von Berlin nach Hamburg. Mit grösster Wahrscheinlichkeit hat man später auch noch auf frühere Projekte Gijsels zurückgegriffen. Im Hinblick auf die ausserordentliche günstige Lage der Stadt Lenzen und dem Vorhandensein umfangreicher Eichenwälder sollte hier 1733, für eine zu gründende Preussisch - Orientalische Handelsgesellschaft ein Industriezentrum errichtet werden, mit grossen Schiffswerften, ausgedehnten Ausrüstungsquais, Lagerhäusern, Werkstätten für die Anfertigung von Segel - und Tauwerk, Herstellung von Pech, Gelb- und Eisenguss, Brauereien, Branntweinbrennereien, Brot - und Zwiebackbäckereien,usw. Aber auch dieses Projekt scheiterte an den Widerstande Hamburgs und Dänemarks. Erst 1750 konnte ein erfolgreicher Handel von Emden aus durch ein Preussische Gesellschaft aufgenommen werden! Ziel der Fahrten war Kanton in China.
12. Pynaker (Pynacker, Pijnaker) geb. 13.2.1621 in Pijnakker bei Delft, begraben am 28.3.1673 in Amsterdam, von Both ausgebildet, in Schiedam, Delft und Amsterdam tätig, behandelte mit Vorliebe italienische Motive bei Sonnenbeleuchtung, Landschaften meist mit Menschen und Nutztieren.
13. Vgl. R.Schück, Kolonialpolitik Brandenburg-Preussens 1647-1721 II (Leipzig 1889) 39.
14. Vermerk: Bei der Unvollständigkeit und Ungenauigkeit des vorliegenden deutschen Materials über Gijsels wäre es erwünscht, wenn diese Darstellung "aus deutscher Sicht" durch Angaben, Hinweize bzw. Berichtigungen aus niederländischen Archiven, Veröffentlichungen usw. ergänzt werden würden. Ich wäre für jede Mitteilung dankbar. Anschrift: Hiddesen bei Detmold / Lippe, -D- 4935- Hülsen Weg 3a I.

Einige weitere Literaturhinweise:

E.Handtmann, Admiral Gijsels van Lier, in: Prignitzer Volksbücher Heft 38 (Pritzwalk 1912).

E.Heyck, Brandenburgische-deutsche Kolonialpläne, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins, Neue Folge Band 2 (1887) Heft 2

Schmoller, Ein Projekt von 1658, den Grossen Kurfürsten zum deutschen Reichsadmiral zu erheben, in: Märkische Forschungen, Band 20 (Berlin 1887).

Chr.Voigt, Admiral Gijsels van Lier, in: Brandenburgia-Monatsblatt (1915) Nr.Juni-Juli, (1914) S.120, (1913) Nr.November-Dezember.

CORRIGENDUM

Op pag. 6, regel 9 van onderen in Mededelingen 16 leze men "tewerkstelling i.p.v. "repatriëring", op pag. 8 op regel 13 t/m 11 van onderen "dat door de zusters in haar avonduren en door ..... in staat waren, gesponnen was " en op regel 6 van onderen "pennies" i.p.v. "premies".

MARITIEME ENCYCLOPEDIE

De zee van A tot Z in zes delen

De eerste MARITIEME ENCYCLOPEDIE ter wereld is een handboek voor een ieder, die ook maar iets met varen en schepen te maken heeft. 85 Maritieme deskundigen brengen voor het eerst hun „Know how" bijeen in een indrukwekkend naslagwerk, een alphabetische encyclopedie in zes rijk geillustreerde delen. Groot formaat 17 x 24,5 cm., ruim 4.000 kolommen tekst en 600 pagina's illustraties in kleur en zwart/wit. Geredigeerd door W. Spruit, L. von Münching, J. van Beijlen en A. van Kampen. Prijs per deel f 67,50. De intekenprijs bedraagt f 60,= per deel, terwijl voor leden van de „Algemene Vereniging van Zeevarenden", Vereniging van Kapiteins en officieren der koopvaardij", Vereniging van marine-Officieren", „Militaire Belang Ver. v. Beroepsschepelingen bij de zeemacht" een speciale ledenprijs is vastgesteld van f 52,50 per deel. Verschijning twee delen per jaar. Teken nu in op deze bijzondere voorwaarden of vraag omgaand nadere inlichtingen aan. Een fraai vierkleuren-prospectus ligt voor U klaar!

Toen de opzet van de **Maritieme Encyclopedie** vaststond, is er een schema gemaakt van de inhoud. Eerst een globaal plan, dat geleidelijk aan hoe langer hoe meer is gedifferentieerd. Het uitgangspunt ligt bij de geofysica, vooral met betrekking tot de meteorologie en de fysische oceanografie. Daarnaast bij de oceanologie, o.m. bij de beschrijving van de marine biologie en -geologie. Hierop volgt dan het gebruik van de zeeën, door vissers, koopvaarders, ontdekkingsreizigers, oorlogsmarines en nog vele andere lichamen en mensen, zowel in het verleden als thans. Het voorgaande voert weer naar de scheepsbouw, scheepstypen, voortstuwing, geografie, cartografie, hydrografie, wiskunde, astronomie, zeevaartkunde, zeemanschap, geneeskunde en hygiëne; ook de historie en de ontwikkeling van dit alles. In een **Maritieme Encyclopedie** behoort ook „Het recht van de zee", dat een onderdeel is van het Volkenrecht en het regiem omvat van de volle zee, de territoriale zee en het continentaal plat, zulks ter onderscheiding van het „Zeerecht" dat het transport ter zee regelt en deel uitmaakt van het handelsrecht. Dan volgen havens, instellingen, belading, overslag, chartering, scheepshypotheken, verzekering, enz. De binnenvaart en de watersport met veel van hetgeen daaraan vastzit, zullen ook hun plaats krijgen. Tot besluit van deze ruwe opsomming dienen dan nog de zeeschilders, de historici, de zeeschrijvers, de belangrijkste tijdschriften en het gebied van de volkskunde. folklore en de musea genoemd te worden.

Enkele onderwerpen uit de inhoud zijn:
De Zee - Zeevaartkunde - Scheepvaart - Scheepsbouw - Scheepsvoortstuwing - Havens en kanalen voor de zeevaart - Visserij - Loodswezen - Reddingwezen - Marine - Onderwijs - Zeerecht - Assurantiën en hypotheken - Bevrachting - Belading - Overslag - Kunst - Volkskunst - en onder diversen: Sport - Hobbies - Musea - Verenigingen - Tijdschriften.

VERZENDBOEKHANDEL ERATO N.V.

NIEUWE KEIZERSGRACHT 96-98, AMSTERDAM-C.
TELEFOON 020-22 61 55

INTEKENBILJET

Aan verzendboekhandel ERATO N.V.,
Nieuwe Keizersgracht 96-98, Amsterdam-C.

Ondergetekende;
Naam:.....
Adres:.....
Woonplaats: .....

- ☐ bestelt hierbij de zes-delige **MARITIEME ENCYCLOPEDIE** tegen de intekenprijs van f 60,= per deel;
- ☐ bestelt hierbij als lid van:... de zes-delige **MARITIEME ENCYCLOPEDIE** tegen de speciale ledenprijs van f 52,50 per deel;
- ☐ bestelt alleen het uitgebreid gratis prospectus.

Het verschuldigde bedrag zal worden voldaan:

- ☐ per deel na ontvangst;
- ☐ door maandelijkse overschrijving van f 10,- op girorekening 460585 ten name van Verzendboekhandel Erato N.V., Nieuwe Keizersgracht 96-98, Amsterdam C., Telefoon: 020-226155.
- ☐ *S.v.p. zwart maken wat wordt verlangd.*

MARITIEME ENCYCLOPEDIE

De zee van A tot Z in zes delen

De serie MARITIEME ENCYCLOPEDIE ter wereld is een handboek voor een ieder, die ook maar iets met varen en scheepvaart te maken heeft. 88 Maritieme deskundigen hebben voor het eerst hun "know how" bijeen in een indrukwekkende uitgave, een alphabetische encyclopedie in zes fijn bedrukte delen. Groot formaat 17 x 24,5 cm, meer dan 4.000 kolommen tekst en 600 beelden, illustraties in kleur en zwart/wit. Gebeiteerd door W. Ebrard, L. van Maanen, J. van Baillen en A. van Kamper. Prijs per deel 1 15,20. De inteekenprijs bedraagt 1 60,= per deel, inwijl voor ieder deel een de "Algemene Aftekening van Zeevaarden", "Militaire Belang Ver. v. Bedrijfsscrapbeldingen pil de zeemacht", een speciale tekeningen van marine-officieren", "Militaire Belang Ver. v. Bedrijfsscrapbeldingen pil de zeemacht", een speciale tekeningen van de officieren der koopvaardij". Aftekening van de kapiteins en officieren der koopvaardij". Tekeningen van de officieren van de zeemacht, der koopvaardij, enzovoorts. Dit alles tot de bekende prijs van 1 25,20 per deel. Aftekeningen twee delen per jaar. Tekeningen in op deze pijzondere voorwaarden dan is aanzienlijk lager dan de reeds door ons vermelde prijs van 1 60,= per deel.

Tot de zeer van de Maritieme Encyclopedie behoorend, is er een Zeemans Bewaarplaat van de wereld. Zeer een fijnste bijna, met kleinste details. Het uitgevoerd in een prachtig formaat van 70 x 100 cm. Deze plaat is de ideale aanvulling op de Encyclopedie. Dit alles tot de bekende prijs van 1 60,= per deel. Aftekeningen van de Encyclopedie en de Zeemans Bewaarplaat tot de aftekeningen van