MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 18 maart 1969

MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 18 maart 1969

REDAKTIE

[redacted]

Uitgegeven met steun van de Nederlandse organisatie voor zuiver-wetenschappelijk onderzoek ZWO, de Oostersche Handel en Reederijen en de 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.- en no 12 t/m 15 à ƒ 4.50 per stuk; de cumulatieve index à ƒ 5.- .

INHOUD

blz.

BIJDRAGEN

Mevr. Dr. M.A.P. Meilink-Roelofsz, Artus Gijsels in Oost-Azië 5-16

Ir. H.Th. Bussemaker, Oorlogsvoorbereidingen der Japanse marine 17-30

COLLECTIES

Jhr. H.A. van Foreest, Het "U.S. Navy Memorial Museum" te Washington D.C. 31-32

De Bremer Kogge 33

Oudheidkundig bodemonderzoek in de IJsselmeerpolders 33-34

INTERNATIONAAL CONTACT

Mevr. Dr. M.A.P. Meilink-Roelofsz en Drs. J.R. Bruijn, Een Colloque International te Brussel 35-36

LITERATUUR

Boekbesprekingen :

F.L. Diekerhof, De oorlogsvloot in de zeventiende eeuw (E. Bos-Rietdijk) 37

A. van Dantzig, Het Nederlandse aandeel in de slavenhandel (E.T. Akyianu) 38

C.M. Schulten, Nederlandse expansie in Latijns Amerika (A.H. Huussen jr.) 38-39

R. Hoeckel, Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts (G. Nikelait) 39

H. Winter, Der Holländische Zweidecker von 1660/1670 (L.M. Akveld) 39

Chr. Lloyd, The British seaman, 1200-1860 : a social survey (J.R. Bruijn) 39-40

Age Scheffer, Jan Doeksen (W. Troost) 40

A. Bijl Mzn, Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen (D. van der Vlis) 40

blz.

Nieuwe artikelen 41-42

Nieuwe uitgaven 42-48

VERENIGINGSNIEUWS 48

NOTEN 49

CORRIGENDUM 51

BIJDRAGEN

ARTUS GIJSELS IN OOST-AZIE *1)

door Mevr. Dr. M.A.P. Meilink-Roelofsz

Langzamerhand krijgt het Algemeen Rijksarchief in Den Haag ook buiten Europa grote bekendheid wegens de rijkdom aan documenten voor de Aziatische geschiedenis. Maar deze instelling tracht bovendien microfilms te verwerven van stukken, die de Compagnies archieven aanvullen en die meestal bewaard zijn op niet zo voor de hand liggende plaatsen, zowel in openbaar als particulier bezit, in binnen- en buitenland. Voor de openbare instellingen in het buitenland geldt bovendien, dat zulke stukken geschreven in het Nederlands en een onderwerp betreffend, dat meestal niet zal aansluiten bij de andere fondsen van de betreffende instelling ter plaatse weinig belangstelling wekken en daar niet genoeg tot hun recht komen. Het is dan ook verheugend, dat kortgeleden het Algemeen Rijksarchief de microfilms verwierf van een omvangrijke verzameling documenten, die berust in de Badische Landesbibliothek te Karlsruhe in de Duitse Bondsrepubliek.

Het bestaan van deze collectie, die afkomstig is van de functionaris van de Nederlandse Oost-Indische Compagnie Artus of Arnoud Gijsels werd in Nederland pas bekend aan het eind van de vorige eeuw, toen de Duitse germanist Dr.E.F.Kossmann, die zich later in Nederland vestigde, vader en grootvader van bekende Nederlandse geleerden, een summier overzicht van de collectie opstelde. Hij publiceerde dit overzicht in een nu vrijwel vergeten Nederlands cultureel tijdschrift "De Nederlandsche Spectator" (1888). Kossmann was geen koloniale historicus, maar men moet waardering hebben voor de wijze, waarop hij dit overzicht heeft samengesteld.

Dank zij dit artikel werden zowel de uitgevers van de "Bouwstoffen voor de geschiedenis van de Maleise Archipel"P.A. Tiele en J.G.Heeres, als de uitgever van het dagregister van Batavia, de latere hoogleraar in de koloniale geschiedenis aan de Leidse universiteit H.T. Colenbrander op deze collectie opmerkzaam. Men krijgt echter niet de indruk, dat zij de gehele verzameling in Karlsruhe zelf hebben onderzocht. Tiele en Heeres noemen de verzameling terloops. Colenbranders belangstelling was speciaal gericht op een tweetal verbalen van de gouverneur-generaal Van Diemen van 1636 en 1637. Het verbaal van 1636 was eveneens in het Algemeen Rijksarchief aanwezig en week slechts op ondergeschikte punten van dat in Karlsruhe af. Het verbaal van 1637 ontbrak echter zowel in het Algemeen Rijksarchief als in het Landsarchief te Batavia. Het omvat slechts de periode 1 Jan.-27 Mei 1637 en werd door Colenbrander gepubliceerd in zijn serie dagregisters, aangevuld met nog een tweetal stukken na 27 Mei 1637. Van Van Diemen's journaal van zijn tocht naar Amboina, evenmin in Den Haag of Batavia aanwezig, liet hij, - wij zijn dan nog in het prae-technische tijdvak - met de hand geschreven copieën vervaardigden, die nu in de aanwinsten collectie van het Algemeen Rijksarchief berusten.

De eerste Nederlander, die de collectie, althans wat het kaartmateriaal betreft, grondig heeft bekeken was F.C. Wieder, die hiervan in zijn Monumenta Cartografica verslag uitbrengt. Verder reikte de Nederlandse belangstelling echter niet, ondanks dat Kossmann's zelf reeds summiere beschrijving een interessante oogst aan informatie beloofde.

Enige tijd geleden was ik in de gelegenheid gedurende een kort verblijf in Karlsruhe mij van de waarde van deze verzameling te overtuigen. Het bleek mij, dat micro verfilming in alle opzichten verantwoord was, welke films zijn vervaardigd door de Badische Landesbibliothek, die sinds kort in een nieuw gebouw is gevestigd, voorzien van een moderne technische outillage.

*) Noten achterin blz. 49-50.

Deze films stellen mij nu in staat de inhoud van de stukken meer in detail te bestuderen en te vergelijken met die afkomstig van Artus Gijsels in het Campagnies archief. Beide soorten stukken sluiten zeer nauw bij elkaar aan en kunnen de ene niet zonder de andere bij onderzoekingen worden geraadpleegd. Aangezien zij van groot belang blijken te zijn voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostindische Compagnie in Azië en dan speciaal in Zuid-Oost Azië, maar evenzeer voor de sociografie van deze gebieden, wil ik over deze verzameling en vooral over de merkwaardige man van wie ze afkomstig is, iets nader ingaan. De hoeveelheid van de stukken is groot en mijn onderzoek is daardoor nog niet afgesloten. Het hierna volgende draagt zo een voorlopig karakter en beperkt zich uitsluitend tot enige hoofdmomenten uit Gijsels loopbaan als dienaar van de Oostindische Compagnie 2).

Merkwaardig is al Gijsels sociale achtergrond. Als van zovele leidende V.O.C. - dienaren was tot nu toe over Gijsels herkomst vrijwel niets bekend. In de Duitse historische literatuur, waarin zeker aandacht is besteed aan zijn Duitse carrière, weet men hierover ook bitter weinig te vertellen. Zelfs wordt hier de geboorteplaats IJsselstein, die ons althans uit het V.O.V.- archief is overgeleverd, onherkenbaar verminkt. Maar ook het V.O.C. - archief zelf brengt ons behalve met deze geboorteplaats en het geboortejaar 1593 niet verder. Dank zij de aanwezigheid van enkele particuliere brieven in de Karlsruhe-collectie, die verder grotendeels uit copieën van ambtelijke stukken bestaat, werd een aanknopingspunt gevonden voor nader onderzoek naar Gijsels herkomst.

Te veel heeft men de grondleggers van het Nederlandse imperium gezocht in de zeeprovincies, in het milieu van Hollandse - en Zeeuwse kooplieden en schippers. In Gijsels treffen wij echter een afstammeling aan van een riddermatig geslacht uit de landprovinciën. Reeds sinds het laatste kwart van de 15e eeuw is zijn familie gevestigd in het in de Zuidnederlandse provincie Brabant gelegen Oosterhout, een plaats behorende tot het gebied van de graven van Nassau, de voorouders van het huis van Oranje. Gijsels voorvaderen dienden de Nassaus en later de prinsen van Oranje als belangrijke ambtenaren, een relatie die ook later zo nauw blijkt te zijn, dat Gijsels bij al zijn moeilijkheden steeds op de steun van de stadhouder Frederik Hendrik, maar ook van diens neef, de stadhouder in de provincie Friesland kan rekenen.

In de tijd van de geloofsovergang wordt ook de familie Gijsels, die behalve aan Noord-Brabantse families, ook verwant was aan bekende adellijke geslachten in Noord-Nederland, protestant. Tijdens de Opstand tegen Spanje kiest zij de zijde van de prins van Oranje. De troebelen lieten de familie Gijsels niet onberoerd, daar het gebied van de prins van Oranje door scherpe represailles werd getroffen. Het kasteeltje, dat zij bewoonde werd in deze tijd verkocht en Artus Gijsels' vader zal zich waarschijnlijk in het gevolg van de Oranjes ten noorden van de rivieren in het veiliger IJsselstein hebben gevestigd. IJsselstein, dat eveneens tot de bezittingen van de Oranjes behoorde. Men onderschatte niet de invloed van iemands sociale vorming en habitus op zijn latere omgeving, op de wijze, waarop hij zijn taak zal vervullen, en waarop hij met zijn medemensen zal omgaan en dan denk ik zowel aan Europeanen, als aan Aziaten.

Dank zij het milieu, waaruit hij voortkwam, kreeg Gijsels een goede opvoeding. Waarschijnlijk bezocht hij de Latijnse school, die toen reeds in IJsselstein was gevestigd. Ergens in zijn brieven toch spreekt hij over hetLatijn, dat hij in zijn jonge jaren had geleerd, en hij betreurt het, dat hij er maar zo weinig van had onthouden. Hij schrijft echter een heldere en soms beeldende stijl. Gezien het feit, dat hij zoveel schrijft, moet het hem heel gemakkelijk zijn afgegaan. Hij heeft een goede opmerkingsgave en geeft blijk systematisch en ordelijk te kunnen denken. In vele opzichten is hij de typische ambtenaar en bestuurder, zoals dit ook zijn voorouders waren geweest. Hij kan ook historisch gericht denken, vandaar zijn behoefte alles op schrift vast te leggen om het voor het nageslacht te bewaren, al is hierbij natuurlijk ook een element van zelfrechtvaardiging.

Zo groot is zijn belangstelling voor de geschiedenis, ook van de streek, waar het lot hem brengt, dat hij b.v. van de stukken, die hij in zijn gouvernement Amboina vond, een keurige lijst laat opstellen, een collectie stukken, teruggaande tot de eerste Nederlandse vestiging aldaar. Het is jammer, dat zijn opvolgers minder het belang ervan inzagen, want welk een unieke verzameling zouden wij anders hebben kunnen bezitten!

In Gijsels zien wij dus een man met een bestuurlijke achtergrond, als vlootvoogd en krijgsoverste blijft hij daarentegen onder de maat. Hij heeft weinig inzicht in de toe te passen strategie en miste waarschijnlijk ook de nodige besluitvaardigheid. Gewend zich rekenschap te geven van zijn omgeving, was hij een goed diplomaat en bovendien blijkt hij zeer ontvankelijk voor de zo andere samenlevingen dan de Europese, die hij dan ook zeer gedetailleerd weet te beschrijven. Als een goed ambtenaar is hij zeker ook niet vrij van conformisme. De humane denkbeelden uit zijn jeugd laat hij op latere leeftijd gemakkelijk varen en wordt dan de gestrenge uitvoerder van de vernietigingspolitiek van Heren XVII. Ondanks dat zijn belangstelling voor de inheemse maatschappij niet verandert, ziet hij geen beletsel deze te vuur en te zwaard te vernietigen. Een gecompliceerde persoonlijkheid dus, maar zeker waard om bestudeerd te worden zowel in zijn positieve als negatieve kanten.

Als 18-jarige was hij in 1611 onder de hoede van de commandeur van de vloot, de latere gouverneur-generaal Reael naar Indië gevaren, waarschijnlijk dank zij zijn connecties en betere ontwikkeling dan het gros van de Compagniesdienaren, al in de rang van onderkoopman. Hij volgt Reael ook naar de Molukken, waar hij te werk wordt gesteld in de z.g. Ambonse kwartieren, het eiland Ambon en omgeving, een der voornaamste kruidnagelplaatsen voor de Compagnie. In deze streek zal hij het grootste deel van zijn Indische loopbaan doorbrengen. Hier ook werd hij terstond geconfronteerd met het kernpunt van de Compagnies politiek, de handhaving van het specerij-monopolie. Sinds 1605 waren de Nederlanders op Ambon gevestigd en vandaar breidden zij hun invloed uit in de Molukse archipel ten koste van Spanjaarden en Portugezen.

Toch was de Spaans-Portugese invloed, toen Gijsels voor het eerst in de Molukken kwam, niet geheel uitgeschakeld. Zowel op Ternate als Tidore waren nog Spaanse versterkingen. Bovendien vormde de Spaanse macht in de Philippijnen een ruggesteun aan de Portugezen, al was de positie van deze laatsten in hun voornaamste steunpunt Malaka maar precair.

Hoewel de Compagnie de hand wist te leggen op de nootmuskaat door de bezetting van de Banda-eilanden, bleek op den duur de monopolisering van de kruidnagelen heel wat moeilijker. Scherpe druk werd op de inheemsen uitgeoefend om hun producten aan de Compagnie af te staan. De Nederlanders trachtten zich tegenover de inheemsen te rechtvaardigen door te wijzen op de bescherming, die zij de bevolking gaven door de oorlog tegen Spanje en Portugal te voeren, hoewel het Nederlandse monopolie zoveel straffer doorgevoerd een veel zwaarder belasting voor de bevolking betekende dan het Spaans-Portugese monopolie ooit was geweest. De inheemsen waren voor kleden en rijst geheel afhankelijk van de invoer van de vreemde kooplieden bij wie zij hun nagelen tegen deze producten konden inruilen. Die bevoorrading werd hun nu door de Nederlanders afgesneden, die hen wel van rijst en kleding voorzagen, maar in veel te kleine hoeveelheden en tegen veel te hoge prijzen. Het gevolg was, dat de inheemsen de grote concurrenten van de Nederlanders, de Engelsen, te hulp riepen.

Over de te volgen politiek zowel ten opzichte van de Engelsen als tegenover de inheemsen ontstond al spoedig tijdens de periode, dat de jonge Gijsels zijn loopbaan begon, een ernstig conflict tussen de gouverneur-generaal Reael en zijn naaste raadsman, de admiraal en Raad van Indië Steven van der Hagen met de sinds 1614 als directeur-generaal optredende Jan Pietersz. Coen. Reael en Van der Hagen wilden zowel tegen de Engelsen als tegen de inheemsen een minder harde lijn volgen dan de directeuren in Nederland hadden uitgestippeld, maar waarvan Coen zich de onverbiddelijke uitvoerder toonde.

Coen's scherpe kritiek op Reael's leiding moet ten gevolge hebben gehad, dat Heren XVII Reael's keuze tot gouverneur-generaal door de Raad van Indië niet bevestigden en in zijn plaats Coen tot gouverneur-generaal benoemden. Zowel Reael als Van der Hagen vertrokken toen in 1619 naar Nederland. Ernstige tegenstanders tegen de straffe doorvoering van het monopolie waren er toen niet meer in Indië. Gijsels ongetwijfeld een beschermeling van Reael, met wie hij ook nog veel later in een vriendschappelijke, zij het ook eerbiedige verstandhouding staat, moet zowel van Reael als van Van der Hagen invloed hebben ondergaan. Als zijn hoogste superieuren had hij met hen in de Molukken te maken. Ook hun critiek op Coen moet hem bekend zijn geweest en heeft hij gedeeld, en zeker is deze niet, als Colenbrander wil, alleen uit rancune over een onrechtvaardige behandeling door Coen voortgekomen, al zal de persoonlijke antipathie, die hierdoor ontstond, Gijsels critische zin hebben gescherpt.

Ook in zijn belangstelling voor de Aziatische samenleving kunnen Reael en Van der Hagen hem tot voorbeeld hebben gediend, want beiden hebben rapporten en brieven nagelaten, waaruit hun grote kennis van de inheemse maatschappijvorm en de inheemse economie blijkt.

Tijdens dit eerste verblijf in Amboina maakt Gijsels een snelle carrière; helaas berusten over deze perioden geen stukken onder de Karlsruhe collectie, het materiaal zal hiervoor uit het Compagniesarchief moeten worden bijeen gezocht. Het zal echter gezien Gijsels toch nog ondergeschikte positie, slechts fragmentarisch zijn. In 1615 wordt hij tot koopman bevordert, in 1617 is hij reeds opperkoopman op het belangrijke kantoor Hitu en in 1618 wordt hij de tweede man naast de gouverneur Van Speult, die hij bij afwezigheid moet vervangen en die hem bij zijn vertrek naar Nederland een zeer lovend getuigenis medegeeft. Ondertussen had Gijsels tegen de Engelsen moeten optreden, die in 1615 verdreven werden uit hun nederzettingen op Ceram. Belast met moeilijke zendingen naar inheemse hoofden, zal dit hem inzicht hebben verschaft in de inheemse mentaliteit. Zelfs kreeg hij in 1617 opdracht het hoofd van de Islam in Hitu, of zoals Gijsels hem noemt: "de opperste paap, die erge vos" in de loge te lokken en op een schip naar het kasteel Victoria te brengen.

Beter was zijn relatie tot de Christelijke Ambonezen en het pleit voor de wijze, waarop hij deze bevolkingsgroep voor zich weet te winnen, dat enige van de voornaamste hoofden hun zonen aan hem toevertrouwen op zijn terugreis naar Nederland. Na afloop van de theologische studie van de vier jongens zullen zij onder zijn hoede weer naar Ambon terugkeren. Van het begin af heeft Gijsels belangstelling gehad voor de verbreiding van het Christendom en het geven van onderwijs aan de inheemse bevolking. Met de bekende predikant Heurnius voert hij later als gouverneur een uitvoerige correspondentie. Heurnius oordeel over Gijsels is dan ook heel gunstig ondanks diens dikwijls barbaars optreden tegen de hem weerstrevende inheemsen.

Voor Gijsels was de beschavingsarbeid van school en zending in de eerste plaats een wapen tegen de Islam, die zich in reactie tegen de vreemde indringers steeds meer in de Molukken trachtte uit te breiden en waarbij het vooral ging om de werving van de animistische Alfuren, de bergvolken in het binnenland van de eilanden. Tussen hen en de Mohammedaanse bevolking in het kustgebied bestond een scherpe tegenstelling, ongetwijfeld ook ethnisch bepaald. Van een bekering tot de Islam wilden zij over het algemeen weinig weten, daar deze een inbreuk zou betekenen op hun zeden en gewoonten. Volgens Gijsels waren zij vooral afkerig van veelwijverij en voelden zij zich in dit opzicht meer verwant aan de Nederlanders. Dezen zetten de nog koppensnellende Alfuren in tegen de Mohammedaanse inwoners van de eilanden, even als zij daartoe ook de Christelijke Ambonezen gebruikten. Bij tuchtings- en vernielingstochten, wanneer de Nederlanders de contracten geschonden achtten, deden deze Compagnies bondgenoten meestal het vuile werk van roof, moord, brand en vernieling der nagelbomen en dat soms met zulk een woede en razernij, dat de Nederlanders

zelf op matiging moesten aandringen, hoewel zij maar al te gaarne gebruik maakten van de onder deze volken bestaande tegenstellingen.

Vergeleken bij de economische controversen had het godsdienstig antagonisme een veel diepere grond en al zal in het algemeen bij de Nederlanders wel de commercie de doorslag hebben gegeven, toch zijn er in Gijsels brieven tal van uitlatingen, die wijzen op een uitgesproken diepe haat tegen de volgelingen van de profeet en misschien verklaart dit ten dele zijn soms onmenselijk optreden tegen de Mohammedaanse inheemsen tijdens zijn gouverneurschap in Amboina.

Het reeds hierboven vermelde incident, waarbij Gijsels zich de woede van Coen op de hals haalt, is op zichzelf van weinig belang. Toen Gijsels met de twee schepen, waarover hij het bevel voerde, voor Japara verscheen en twee Javaanse jonken veroverde, staakte hij zijn aanval door geloof te hechten aan de bewering van de Engelse koopman te Japara, dat er vrede tussen het rijk van Mataram en de Compagnie zou gesloten zijn. Een lichtgelovigheid, die wel met heel zware boetes voor Gijsels en zijn ondergeschikten werd bestraft. Leest men echter de brief van de gouverneur van Japara, dan beschouwde ook deze Mataram niet in oorlog met de Compagnie. Maar Gijsels optreden doorkruiste Coen's politiek ten opzichte van het Javaanse rijk. Voor Gijsels betekende het vonnis een eerste tegenslag in zijn tot nu toe zo voorspoedig verlopen carriere. Zijn critische gezindheid tegenover Coen zal nu mede door een persoonlijke rancune worden gevoed. Voor de vorming van zijn karakter is deze gebeurtenis ongetwijfeld van grote betekenis geweest.

Het nageslacht dankt hieraan waarschijnlijk ook de reeds genoemde belangrijke rapporten, zowel over Amboina, als over de Compagnies politiek in Azië in het algemeen. Hierin toch liet Gijsels zijn critiek op Coen de vrije loop en terug in Nederland, moet hij deze geschriften hebben laten circuleren onder Coen's tegenstanders. Deze stukken zijn in de 19e eeuw gepubliceerd, helaas vrij gebrekkig zonder verdere annotaties of inleiding. "Het grondig verhaal van Amboyna" is een gedetailleerde beschrijving van land en volk van Amboina, het "Verhaal van eenige oorlogen in Indië" geeft een overzicht van de Compagnies politiek in Azië, terwijl ook een "rapport van personen, komende uit Oost-Indië" van zijn hand zal zijn.

Het vonnis tegen hem geveld, verhinderde toch niet, dat Gijsels kort na zijn komst in Batavia in 1620 benoemd werd tot commandeur over een eskader van drie schepen bestemd naar Nederland te vertrekken. Reeds aan boord gaat hij met rusteloze energie al de informatie, die hij op Amboina heeft verzameld, verwerken tot de bovengenoemde rapporten. Zijn Ambonese beschermelingen kunnen hem op reis wellicht nog nuttige gegevens hebben verstrekt. Gijsels sluit zich in zijn critiek op Coen nauw aan bij die van zijn vroegere chefs Reael en Van der Hagen. In het bizonder verwijt hij Coen diens onmenselijke optreden tegen de Bandanezen en hij trekt een parallel met de Nederlandse Vrijheidsstrijd tegen Spanje: "wij moeten weten, dat sij voor de vrijheyt van haer landt gevochten hebben, daer wij so menighe jaren lijff ende goet voor opgestelt hebben". Hier spreekt een man, wiens familie de Opstand aan den lijve had gevoeld. Colenbrander noemt Gijsels beschuldigingen tegen Coen van zeer ongelijke waarde en hij tracht Coen, echter met weinig overtuigende argumenten vrij te spreken van de beschuldigingen als zou deze aan de z.g. vrij burgers dubbelzinnige instructies hebben gegeven, die hierin een vrijbrief hadden gezien voor piraterij. Voor Gijsels is dit een bewijs van Coen's "Italiaense trekken", "die steeds een achterdeurtje openhoudt". Over het weren van de vreemde handelaars uit de Molukken maakt Gijsels heel juiste opmerkingen en hij wijst op de noodzaak voor de bevolking van voldoende aanvoer van voedsel en kleding. Terecht veroordeelt hij de opzet van Coen alle vreemde handelaars te dwingen naar Batavia te komen. Opmerkelijk is het, dat Gijsels toen reeds pleitte voor de vestiging van een verversings nederzetting voor de Compagnieschepen aan de Kaap de Goede Hoop een voorstel, dat hem blijkbaar na aan het hart lag, want ook later komt hij hier weer op terug.

In Nederland bleef hij nauwe betrekkingen met de bewindhebbers onderhouden. Zo blijkt hij later in een vrij geregelde correspondentie te staan met leden van de patricische Amsterdamse families Hasselaer en Hulft, die de functies van stedelijke magistraten en bewindhebbers van de Oostindische Compagnie vervullen. Tot Gijsels naaste medewerkers in Amboina behoort Evert Hulft, gehuwd met een van de met Gijsels naar Indië gekomen nichtjes, broeder van de nog meer bekende krijgsoverste Gerard Hulft, die tijdens de belegering van Colombo in 1656 het leven liet.

Tijdens dit verblijf in Nederland krijgt Gijsels een eervolle opdracht van de landsregering. De organisatie van de Compagnie liet slechts zeer weinig invloed aan de aandeelhouders, die echter op den duur rekening en verantwoording eisten van het gevoerde beleid. De Staten-Generaal grepen in en belastten in 1627 Gijsels en nog een andere gecommitteerde met het opmaken van deze rekening. Ook deze taak, die in oktober 1628 afgesloten wordt, moet Gijsels weer tot tevredenheid van de bewindhebbers hebben verricht, want nog in dezelfde maand benoemen zij hem onder zeer vleiende bewoordingen tot ordinaris Raad van Indië. Hij verzoekt om in Amboina te worden geplaatst, welk verzoek wordt toegestaan wegens zijn grote ervaring tijdens zijn vorig verblijf daar verworven en waarvan hij in zijn geschriften had blijk gegeven.

Wanneer Gijsels benoemd wordt, is Coen nog gouverneur-generaal, hetgeen hem dus niet heeft belet de benoeming te aanvaarden. Hij blijkt zich dan ook in sterke mate te hebben geconformeerd aan het standpunt van de bewindhebbers. Moeten wij hierin alleen zien de eerzucht van een opportunist of is dit ook te verklaren uit de gehele ontwikkeling van de politiek der V.O.C.? In de tijd van Reael en Van der Hagen was er nog een zekere speelruimte voor een minder hard optreden. Coen's politiek maakte dit voor het vervolg onmogelijk. De Heren XVII, die aanvankelijk nog bevreesd waren geweest voor de gevolgen van een geweld politiek, die tot een algemene opstand had kunnen leiden, betuigen tenslotte hun instemming met Coen's voorstellen. Men kan niet meer terug, wilde men niet het reeds verworven gezag in de waagschaal stellen. Het systeem zette zich vast en een man van de zachte lijn had vermoedelijk geen enkele kans meer op een aanstelling of promotie in Compagnies dienst. Blijkbaar heeft deze ontwikkeling ook Gijsels overtuigd en aan het eind van zijn verblijf in Nederland heeft hij de opvattingen van zijn jeugd ingeruild voor die van het establishment van de heren in Amsterdam. Hij verklaart zich bereid hun politiek in Indië uit te voeren, een politiek, die gericht was op een strenge doorvoering van het specerij-monopolie.

In niet geringe mate waren de moeilijkheden, die de Nederlanders in de specerij-eilanden ontmoetten een gevolg van de Nederlands-Britse rivaliteit. De pogingen om de Engelsen van de Banda-eilanden te verdrijven, leidde tot de overweldiging van de inheemse bevolking en hun vrijwel gehele uitroeing en verdrijving van de eilanden. Deze zelfde naijver was ook de oorzaak van alle verdere conflicten tussen de Nederlanders en Engelsen in de Molukken, waarvan de gebeurtenissen in Amboina in 1623 het meest en langst hebben nagewerkt. Ofschoon het de Nederlanders tenslotte gelukte de Engelse invloed in de specerijhandel uit te schakelen, de naijver werd daardoor echter op ander terrein verplaatst.

In de specerij-eilanden, waar de V.O.C. niet geconfronteerd werd met machtige Aziatische rijken, gebruikte zij haar overmacht om de Aziatische scheepvaart en handel te vernietigen in een aantal zich voortslepende, uitputtende en zeer veel geld verslindende expedities tegen die inheemsen, die weerstand boden. Alleen daar, waar de Engelsen en andere Europeanen zich konden handhaven naast de Nederlanders in Makassar, Bantam en op sommige punten in Sumatra en Borneo kon de inheemse handel voorlopig blijven bestaan en dit maakte de afzet mogelijk door de inheemsen van de producten uit de specerij gebieden, ondanks de pogingen van de Nederlanders om dit te verhinderen.

Alleen in de Banda-eilanden had de V.O.C. de specerij-opbrengst geheel onder controle. In de andere eilanden duurde de strijd nog jaren lang voort, het is juist deze periode, die in de papieren van Gijsels wordt weerspiegeld. Deze strijd zou pas grotendeels worden beëindigd, toen Malaka, Makassar en Bantam in handen van de Compagnie waren gevallen, hetgeen met Bantam pas aan het eind van de 17e eeuw geschiedde.

De Heren XVII rechtvaardigden hun rigoureuze politiek omdat volgens hen, de inheemsen de contracten zouden hebben gebroken, daar zij hun specerijen, in plaats van die aan de Compagnie te leveren, aan de vreemde handelaars verkochten. Zoals ik elders reeds opmerkte gaf dit de Compagnie zeker niet het recht om Aziatische handelaars, die voedsel en kleding brachten, uit te sluiten. De contracten, die meestal onder druk tot stand waren gekomen, specificeerden niet op welke wijze de bevolking in de toekomst van voedsel en kleding moest worden voorzien, als zij alle specerijen, het enige product, dat zij in ruil konden bieden, aan de Nederlanders zouden afstaan. De aanvoer van de Compagnie was veel te gering en de prijs die zij voor deze waren eiste, veel te hoog. Ook mag men zich afvragen in hoeverre Europese normen gelden voor deze Aziatische maatschappij. Dat de Heren XVII zich dit wel degelijk bewust waren, bewijst hun politiek in die streken op de kust van India, waar het monopolie niet met geweld kon worden afgedwongen en de V.O.C. dus afhankelijk was van de gunstige gezindheid van de Indiase heersers.

Daar Amboina alleen al genoeg nagelen opleverde om te voldoen aan de vraag zowel van Europa als van Azië, concentreerde de V.O.C. alle aandacht op de kruidnagelen van dit eiland en liet de nagelen overal elders, in het bizonder op Ceram, zoveel mogelijk vernietigen. Maar dit was een min of meer hopeloze onderneming, daar de inheemsen voortdurend weer nieuwe plaatsen vonden waar kruidnagelen konden worden geteeld.

De vernietigingspolitiek maakte de V.O.C. steeds meer gehaat bij de bevolking, wier vermogen om zich te verdedigen steeds groter werd als gevolg van de voortdurende strijd tegen de Nederlanders. Zij genoten daarbij de steun van de vreemde handelaars, Makassaren, Maleiers en Javanen, die de nagelen in die gebieden kwamen halen. Bovendien moet men het godsdienstig element in die strijd niet onderschatten, hetgeen vaak meer dan de economische tegenstellingen het fanatieke karakter ervan bepaalde, een religieus element, dat zoals ik boven reeds opmerkte, ook niet bij de Nederlanders afwezig was. Terwijl aanvankelijk de energie van Heren XVII nog verdeeld was over verschillende projecten, maken zij in de loop der dertiger jaren alles ondergeschikt aan hun pogingen om het specerij-monopolie te vestigen.

Eind 1630 komt Gijsels na een langdurige en vrij rampspoedige reis, met vrouw en kinderen in Batavia aan. Tijdens zijn verblijf in Nederland had hij zich een vrouw gezocht. Gevonden had hij haar in een van zijn adellijke nichtjes, een die door een verblijf in Engeland al wat meer van de wereld had gezien. Verder had hij onder zijn hoede de Ambonese afgestudeerde jongelieden, bovendien vergezelden hem nog twee ongehuwde vrouwelijke familieleden van zijn vrouw, die in Indië aan een passende echtgenoot moesten worden geholpen. Gouverneur-generaal en Raden vonden het maar een "zware" familie, die het nieuw benoemde lid van de Raad van Indië, op zijn verzoek nu ook tot gouverneur van Amboina aangesteld, tot zijn last had.

Terwijl Gijsels voor zijn lager personeel de vermenging met inheemse vrouwen bepleit, nemen hijzelf en ook zijn directe ondergeschikten dus hun vrouwen mede uit Nederland, die daardoor de eerste Nederlandse vrouwen in de Molukken zijn. Toch schijnt men niet geheel voldaan over dit experiment. Het alleen naar Indië laten overkomen van reeds gehuwde vrouwen naar hun mannen wordt afgeraden, daar dit geen speelreizen "voor vrouwen zijn". Ook de reputatie van de Nederlandse ongehuwde vrouw, die de reis naar Azië ondernam, blijkt een bedenkelijke roep te hebben gehad. Als een van Gijsels medewerkers een welgevallig oog laat vallen op een van de nichtjes moet Gijsels haar reputatie ernstig verdedigen tegen de bedenkingen van een verontruste oom van de bruidegom.

Het is merkwaardig hoe het sociale milieu, waaruit Gijsels stamt, ook een rol blijft spelen op deze verre eilanden. Als gouverneur omringt hij zich zoveel mogelijk met familieleden, leden van die zelfde Nederlandse lagere adel, waaruit hij zelf afkomstig is, die hem zowel in militaire als bestuursambten dienen. Zeker behoren hiertoe een paar heel bekwame integere lieden, maar ook ontbreekt niet de adellijke débouché, die na een voor de tegenpartij fataal duel overhaast op de boot naar Azië wordt gezet en daar zijn neef Gijsels heel wat last en hinder bezorgt. Met deze familieleden wordt een drukke correspondentie onderhouden, daar zij op verspreide posten zijn geplaatst, hoofdzakelijk ambtelijk van karakter, maar waaruit toch ook wel iets blijkt van de onderlinge persoonlijke verhoudingen binnen deze merkwaardige Europese sociale groep. Zelfs aan het vertoon van statie was gedacht, getuige de koets, die door Gijsels aan boord wordt medegenomen.

Om zijn gezin te kunnen onderhouden en bovenal om het zonder twijfel door de opstand tegen Spanje achteruitgegane familievermogen weer te herstellen, is het voor Gijsels noodzakelijk in deze Indische jaren zoveel mogelijk op zij te leggen. Al was het salaris van een gouverneur van Amboina naar de maatstaven van die tijd zeker niet gering, toch wordt op alle mogelijke wijzen naar vermeerdering van inkomsten gestreefd. Mevrouw Gijsels acht het zelfs niet beneden haar waardigheid een detailhandel te drijven in allerlei eerste levensbehoeften als olie, eieren, etc., terwijl zij zich zelfs bezig houdt met de zeer lucratieve verpachting van de vis. Haar echtgenoot houdt het meer op de pacht van de kokosbomen en het branden van arak en dat zeker niet voor eigen gebruik, getuige de bestellingen door de gouverneur van Franse en Spaanse wijnen uit Europa. Het waren o.a. deze activiteiten, die zijn vijand en tijdelijk opvolger Anthonie van den Heuvel aanleiding gaven hem te beschuldigen van particuliere handel. Weliswaar wordt Gijsels hiervan vrijgesproken, omdat met name het arakbranden een prerogatief van de gouverneur was en zijn voorgangers zich hiermede nog heel wat sterker hadden verrijkt. Het resultaat van al deze nevenbezigheden was voor Amboina's gouverneur zeer bevredigend. Vooral de brieven aan Gijsels' moeder lichten ons hierover in. Aan haar maakt hij geregeld vrij grote bedragen over met de aanwijzing hoe deze moeten worden belegd. Hij toont zich daarbij een goed financier door zijn voorkeur voor aandelen van de kleine Kamers, die men tegen de lagere prijs kan krijgen, terwijl het dividend niet van dat van de grotere verschilt. Bovendien moet hij ook land hebben gekocht, daar hij zich bij zijn tweede terugkeer naar Nederland op een landgoed in de provincie Gelderland vestigt.

Tussen Gijsels en zijn voorganger Philip Lucasz. schijnt al dadelijk bij Gijsels' komst op Amboina vrijving te zijn ontstaan. Lucasz. ontvangt zijn opvolger maar koeltjes en deze is vol kritiek op de toestand, die hij aantreft. Philips Lucasz., naar zijn rapporten te oordelen, ongetwijfeld ook een bekwame man, jonger en korter in dienst dan Gijsels, heeft deze blijkbaar geirriteerd door zijn wat pompeuze houding: "dat sommige lieden zo veel raad weten te geven op hun vertrek, alsof zij de gehele wereld regeren konden", terwijl Gijsels forten en gebouwen verwaarloosd aantreft; verder is er een veel te uitgebreid beambtenpersoneel en staan er ook veel te grote schulden in de boeken nog open. Gijsels verwijt Lucasz. een weinig doortastend beleid, een mening, die ook door gouverneur-generaal en Raden wordt gedeeld. Om nu in Lucasz., als Bokemeyer doet, een humane verdediger van de inheemsen te zien, lijkt mij onjuist, want zijn optreden tegen de vreemde handelaars is niet minder gewelddadig dan dat van Gijsels. Lucasz. houding tegen de bewoners van het gebied zelf wordt meer bepaald door de politiek van "met amabele kloekheid ende simulatie vossen met vossen te vangen", dan uit humane overwegingen. Jammer genoeg voor de Nederlanders lieten de vossen zich maar uiterst moeilijk vangen.

Met welke inheemse machthebbers en machtsverhoudingen had de Compagnie in de Molukken en speciaal in de Ambonse kwartieren te maken? Dit gebied behoorde grotendeels tot de invloedssfeer van het sultanaat van Ternate. Zeker was dit het geval met Zuid-Ceram, waar een stadhouder van de sultan zijn hoofdkwartier had.

In Amboina zelf werd de heerschappij van Ternate min of meer betwist, hoewel het voornaamste hoofd, de kapitein Hitu hier de sultan vertegenwoordigde, maar toch achtte men zich hier noch een vazal van Ternate, noch van de Nederlanders, met wie men wel een bondgenootschap had gesloten.

Tijdens Gijsels gouverneurschap stierf in 1633 de oude kapitein, die een zeker bemiddelende rol in de Oostelijke Archipel had gespeeld. Hij wordt opgevolgd door zijn jongste zoon Kakiali, die een veel meer anti-Nederlandse koers dan zijn vader gaat volgen. De Nederlanders eisten van Zuid-Amboina, het gebied dat zij op de Portugezen hadden veroverd, de souvereiniteitsrechten voor zich op; bovendien bestonden over de grenzen van dit gebied geschillen met het sultanaat. Sultan van Ternate was sinds 1627 de uit Spaanse gevangenschap teruggekeerde Hamdja, die zich zowel tegen het rivaliserende rijk van Tidore als tegen de vanuit de Philippijnen opererende Spanjaarden, moest zien te handhaven, terwijl in deze periode het meest gevaarlijk wordt het rijk van Makassar. Dit rijk weet dank zij de Portugees-Nederlandse tegenstellingen en de daaruit voortkomende blokkade van Malaka, een bloeiend handelscentrum te worden, waarheen zich alle handelaars richtten, die het Nederlands monopolie trachten te ontgaan.

De vreemde koopvaarders, die door de Nederlanders in de Molukken werden bestreden, waren overwegend uit deze haven afkomstig, waarheen zich een gedeelte van de handel van Malaka had verplaatst. Menangkabause en Maleise schippers uit Sumatra en van het Maleise schiereiland, maar ook Javanen uit de Javaanse zeesteden Japara, Jortan en Gresik kwamen in de Molukken de specerijen halen. In verhouding schijnt het actieve aandeel van de Makassaren in deze vaart aanvankelijk nog vrij gering te zijn geweest. Voor de verbreiding van de Islam in de Molukken is de Javaanse vaart van grote betekenis, vooral die uit Gresik, waar in de nabijheid van die plaats Radja Bukit of de Girivorst, het hoofd van de Islam daar, was gevestigd, wiens macht door de Nederlanders zo groot werd geacht, dat zij hem de Javaanse paus noemde. Ook de Girivorst zendt schepen naar de specerij-eilanden.

De handelsbloei van het rijk van Makasar stelde de vorst in staat zijn rijk uit te breiden en wel in het bizonder ten koste van Ternate. Hij laat rooftochten ondernemen tegen gebieden, die onder Ternataans gezag staan, in 1634 verovert hij zelfs het eiland Buton. Ook de Nederlanders, die zich reeds geruime tijd met Makassar in een slepende oorlogstoestand bevonden, vreesden aanvallen op hun vestigingen, in het bizonder op de Banda-eilanden. Bovendien kon ieder, die zich tegen de V.O.C. verzette, als de stadhouders op Ceram en later de kapitein Hitu, op steun van Makassar rekenen.

De sultan van Ternate kon in zijn vrij benarde positie de hulp van de V.O.C. gebruiken en was daardoor ook tot medewerking genegen om tegen de Ternataanse stadhouders op Ceram op te treden. Deze volgden door hun grote belangen bij de nagelverkoop aan de vreemde handelaars, een andere politiek dan hun sultan. Door de contracten van de sultan met de Nederlanders waren zijn belangen en inkomsten min of meer beveiligd, maar de bevolking van de Ambonse kwartieren werd daardoor aan de Nederlanders overgeleverd. De sultan had trouwens ook geen machtsmiddelen om zijn vrijwel onafhankelijke stadhouders onder zijn gezag te brengen. Bovendien was hij veel te bang, dat de tuchtigings expedities zich tegen de kern van zijn rijk zouden richten.

De grote uitbreiding van de nagelteelt in deze periode op Ambon en Ceram wijst ongetwijfeld op gestegen welvaart voor de gehele bevolking, die in de eerste plaats al daarvan afhankelijk was voor hun kleding en voedsel. De meeste zijde sponnen echter de Ternataanse stadhouders, voor wie, zoals Gijsels terecht opmerkte het Ambonse gebied een goede melkkoe was". Van de Nederlandse tuchtigings expedities werden echter voornamelijk de dorpelingen het slachtoffer, wier huizen werden verbrand, wier vrouwen en kinderen werden gedood en wier middel van bestaan door het omkappen van nagel- en kokosbomen werd vernietigd.

Met de Ternataanse stadhouders had Gijsels al tijdens zijn eerste verblijf te maken gehad. Hij was tegenwoordig geweest bij de grote begrafenisplechtigheid van de in 1620 gestorven Kimelaha Sabadijn, die volgens Gijsels "meer verstant in zijn eenen vinger had, dan deze Daya (de opvolger) int hele lijf, hoewel hij groot en dik genoeg is". De anti-Nederlandse gezindheid van Daya zal Gijsels oordeel wel hebben beinvloed. Ook deze Daya was in 1623 gestorven. Als gouverneur van Amboina vindt Gijsels tegenover zich de Kimelaha Luhu en diens voorganger Leliato, beiden uitgesproken anti-Nederlands en verbonden met Makassar.

In Amboina bezorgt de jonge kapitein Hitu, Kakiali Gijsels grote moeilijkheden. Gijsels' journalen en rapporten worden voor een niet gering gedeelte gevuld met de strijd tegen deze Indonesische tegenstanders en vormen zo een belangrijke bron voor kennis van de Indonensische machtsverhoudingen. Geen enkel middel wordt aan beide zijde geschuwd. Maar steeds is de dorpsbevolking het kind van de rekening. Want ook de stadhouders treden tegen de met de Nederlanders verbonden Christelijke Ambonezen niet minder barbaars op dan de Nederlanders tegen de onderdanen van de stadhouders. Beide partijen gebruiken in deze strijd de nog koppensnellende Alfuren, die zelf ook weer min of meer slachtoffer van deze machtstrijd worden, waarin mede inzet is de bekering van deze primitieve bergvolken tot het Cristendom of de Islam.

Voor de onderdanen van de Compagnie betekenden de vernietigings expedities een zware last wegens de verplichte roeidiensten op de Cora-Coras, waardoor zij soms maanden achtereen van huis waren en hun landjes niet konden bebouwen. Bovendien hadden zij al die tijd de bizonder ruwe behandeling van de Nederlandse matrozen en soldaten te verduren. In zijn journalen van die tochten geeft Gijsels gedetailleerde en soms zeer beeldende beschrijvingen van de plaatsen en bewoners, met exacte gegevens over hun bedrijf, aantallen huizen, schepen, etc. Tekenaars in zijn dienst vervaardigden tekeningen, die hij als illustratie-materiaal bij zijn beschrijvingen heeft opgenomen.

Ondertussen werd met al die tochten bitter weinig bereikt, terwijl de ontevredenheid van de bevolking steeds toenam en het deficit van het kantoor Amboina steeds groter werd. Hoewel grote winsten werden gemaakt op de verkoop van de specerijen in Europa en Azië, de onkosten ter verkrijging van het specerij-monopolie moeten zeker niet worden onderschat.

Door de bizonder vreemde benoeming door de Hoge Regering van de slecht bekend staande en onbekwame Anthonie van den Heuvel tot gouverneur van Amboina, komt er een plotseling einde aan Gijsels ambtsperiode. Van den Heuvel had als commissaris een inspectiereis door de Molukken gemaakt en beschuldigde na terugkeer te Batavia Gijsels van particuliere handel. Deze werd teruggeroepen, maar daar de beschuldigingen grotendeels vals bleken te zijn, kreeg Gijsels genoegdoening en wordt nu op zijn beurt als visitateur-generaal naar Amboina gezonden om Van den Heuvel af te zetten. Deze hele geschiedenis werpt wel een bizonder eigenaardig licht op de gouverneur-generaal Brouwer, wiens beschermeling Van den Heuvel was. Aan Brouwers invloed is het ongetwijfeld ook te danken, dat deze afgezette gouverneur bij zijn komst te Batavia benoemd wordt tot vice-president van de Raad van Justitie! Van den Heuvel's bestuur over Amboina had bovendien fatale gevolgen. Door op zeer verraderlijke wijze zowel de kapitein Hitu als andere Ambonese hoofden gevangen te nemen, had Van den Heuvel daar een algemene opstand ontketend.

Gelukkig ontgaat Van den Heuvel echter niet zijn gerechte straf. Na het vertrek uit Indië van zijn beschermer Brouwer naar Nederland, laat Van den Heuvel zich zo lasterlijk over zijn superieuren uit, dat hij veroordeeld wordt om gegeseld te worden, terwijl zijn tong met een priem wordt doorboord. Met een zeker welgevallen verhaalt Gijsels dit vonnis aan familie en vrienden in Nederland.

Hij moet dan ook terecht bizonder gegriefd zijn geweest over de ondervonden behandeling, al werd het beleid van de Hoge Regering door Heren XVII in de meest ernstige bewoordingen afgekeurd.

Als visitateur-generaal moest Gijsels, die echter een veel te kleine macht tot zijn beschikking kreeg, de fouten van zijn voorganger zien te verbeteren. Wel weet hij de gemoederen op Ambon wat te bedaren, maar een belegering van de vesting Luciella op Ceram, het hoofdkwartier van de Kimelaha Luhu, mislukt, doordat ernstige ziekten onder Gijsels krijgsmacht uitbreken. Het beleg moet worden opgebroken. Een bevel van de Hoge Regering om de gevangen Kakiali naar Batavia weg te voeren, brengt op Ambon de bevolking weer in beroering. Als gouverneur laat Gijsels op Ambon achter Jochem Roelofsz. van Deutecom, geen man die uitmunt door tact om met de inheemsen om te gaan. Gijsels had liever de benoeming gezien van de bekwame Evert Hulft, maar de Hoge Regering had weer anders beschikt. Pas de nieuwe benoemde gouverneur-generaal Anthonie van Diemen, die begin 1636 met een overweldigende krijgsmacht naar de Molukken gaat, zal het lukken enige orde op de Ambonese zaken te stellen, al zijn ook zijn successen aanvankelijk niet van blijvende aard.

Hoewel dit niet direct uit zijn brieven en papieren blijkt, moet dit alles bij Gijsels een critische gestemdheid ten opzichte van de Compagnie hebben doen ontstaan, al is hij vol waardering voor haar hoogste dienaar in Azië, Van Diemen. Met grote belangstelling heeft hij van diens verrichtingen in de Ambonse kwartieren kennis genomen. Van Diemen's volledige journalen zijn dan ook onder zijn papieren bewaard.

Voor de keuze gesteld om naar Nederland te gaan - hij had reeds lang om beëindiging van zijn verband met de Compagnie verzocht - of om nog een jaar te Batavia als Raad van Indië te blijven, verkiest hij het laatste.

In deze periode neemt hij samen met Philip Lucasz. tijdens de afwezigheid van Van Diemen in de Molukken het hoge ambt waar, maar van het duo is Philip Lucasz. de eerste man. Gezien hun onderlinge verhouding schijnen de beide heren elkaar min of meer ontlopen te hebben en concentreert Gijsels zich voornamelijk op zijn functie als lid van de magistraat van Batavia. Als Raad van Indië vervult hij enige representatieve taken van eerste steenleggingen, eerste schoppen aarde voor een nieuw te graven kanaal e.d.

In dit laatste jaar laat Gijsels, die als Raad van Indië toegang tot de archievn had, weer tal van officiële stukken copieëren, ook stukken uit een oudere periode, dan die hijzelf in Azië had medegemaakt. Hierbij zijn sommige heel belangrijke documenten, die nu in het V.O.C.-archief ontbreken. Om slechts een paar van de voornaamste te noemen, zo is onder Gijsels papieren te vinden een voor de admiraal Pieter Willemsz. Verhoeven in 1609 opgesteld verslag over de Molukken door de opperkoopman en schipper Jan Bruyn. Veel belangrijker nog is het journaal door Nicolaas Puyck gehouden van de eerste Nederlandse ambassade naar de keizer van Japan in 1609, dat nergens elders is bewaard. Ook als lid van de Bataviase magistraat heeft hij voor eigen gebruik stukken laten copieëren, die van belang kunnen zijn voor kennis van de rechtspraak, de financiën en de demografie van het oude Batavia.

Gijsels was een uitgesproken ambtenaar. Het was in zekere zin zijn ongeluk, dat hij in Amboina voornamelijk als krijgsoverste moest optreden. Zijn belangstelling ging uit naar administratieve- en bestuurszaken. Ook school en kerk hadden zijn volle interesse. Zoals gezegd zijn hierover onder zijn papieren belangrijke gegevens te vinden. Men krijgt een indruk hoe de opleiding van het onderwijzend personeel geschiedde en het aantal te werk gestelde inheemse onderwijzers.

Steeds houdt Gijsels zich nauwgezet op de hoogte van de vorderingen der leerlingen, wier ijver hij door persoonlijk uitgereikte beloningen tracht te stimuleren.

Zijn papieren bevatten geen gegevens meer over zijn verdere loopbaan. Blijkbaar heeft hij van zijn latere levensloop minder nauwgezet boek gehouden. In ieder geval is daarvan niets bewaard.

In het eind van de 19e eeuw heeft men zich in Duitsland vrij uitvoerig met hem bezig gehouden in verband met de plannen van de grote keurvorst van Brandenburg om een Compagnie te stichten voor de handel op Azië. Nog een enkel woord hierover.

Terug in Nederland kreeg hij in 1641 van de Staten-Generaal de eervolle opdracht als admiraal de nieuw gestichte staat Portugal met een hulpeskader te steunen tegen Spanje. Ook deze expeditie was weer geen succes. Dan beraamt hij plannen om een Compagnie te stichten in Nederland in concurrectie met de V.O.C., bewijs hoe diep zijn rancune wel moet zijn geweest. Hij ontvouwt die plannen aan de stadhouder Frederik Hendrik, die hierop natuurlijk niet kan ingaan, maar hem aanbeveelt bij zijn schoonzoon de Grote Keurvorst. Gijsels wordt een van de voornaamste raadgevers van die vorst bij diens koloniale plannen. Tegelijk kreeg hij voor levensonderhoud het gebied Lenzen als "ambt" aan de Elbe, waar hij zich weer een goed en verlicht bestuurder toont. In deze jaren trekt hij door Europa en is aanwezig bij de meeste diplomatieke onderhandelingen tot stichting van een Compagnie voor de handel op Azië. Zijn invloed is duidelijk te merken in de ontwerpen die over de organisatie van de Compagnie worden opgesteld. Bij deze diplomatieke activiteiten komt hij in contact met markgraaf Herman van Baden, aan wie hij tenslotte zijn papieren nalaat, uit teleurstelling, waarschijnlijk over de houding van de Grote Keurvorst, die zich van het project distancieert, wanneer dit een te katholiek en Spaans karakter krijgt, want om steunpunten in Azië te verkrijgen, was men zelfs met Spanje in relatie getreden. Van al deze plannen is tenslotte niets gekomen.

Tot zijn dood heeft Gijsels zijn ambt Lenzen behouden. De laatste jaren van zijn leven hield hij zich daar bezig met het schrijven van zijn levensgeschiedenis, die evenmin tot ons is gekomen. Op hoge leeftijd is hij in 1676 te Mödlich bij het stadje Lenzen gestorven.

Het tweede deel van Gijsels' loopbaan is zeker zo belangwekkend als zijn Aziatische periode, maar zoals ik hierboven reeds opmerkte, behoort de beschrijving daarvan tot de Europese geschiedenis. 3)

OORLOGSVOORBEREIDINGEN DER JAPANSE MARINE *)

door Ir. H.Th. Bussemaker

1. Inleiding

Het verloop van een oorlog wordt in toenemende mate bepaald door de theorieën, door militaire strategen van beide partijen opgesteld en uitgewerkt, en de mate van aanpassing van tactische doctrines en wapentechnologie aan deze theorieën. Liddell Hart, Fuller en Guderian, Douhet, Mitchell en Seversky, en Mahan zijn de militaire filosofen van de Tweede Oorlog (1). In extremis zou men zelfs kunnen stellen, dat de werkelijke oorlog slechts een bevestiging is van de geestelijke strijd der militaire denkers, gestreden lang voor het eigenlijke uitbreken van de oorlog.

Gedurende de lange wapenstilstand tussen de twee wereldoorlogen werd er gedebatteerd en gepolemiseerd door de militaire strategen van een aantal naties. De belangrijkste zijn hierboven reeds genoemd. Onze kennis omtrent de denkwereld der Japanse militaire denkers vertoont echter nog grote gaten. Sommige Westerse strategen, zoals Alexander Kiralfy (ref.1,p.457 ev), komen zelfs tot geheel foutieve gevolgtrekkingen. De laatste jaren zijn echter vele sluiers van geheimzinnigheid weggeslagen om dit onderwerp.

De Japanse wapenen bleken in de eerste zes maanden van de nu werkelijk wereld-omspannende wereldoorlog buitengewoon succesvol. Vooral het Japanse Leger sloeg een absoluut record, door in drie maanden tijd 2.500.000 km^2 te veroveren met plm.10% van hun sterkte aan landstrijdkrachten, terwijl de verhouding in mankracht van de aanvaller t.o.v.de verdediger ongeveer 6 op 10 was. Ter staving van deze ongelofelijk lijkende claims volgen hier de cijfers. Zuid-Oost-Azië werd veroverd met 7 devisies, terwijl de Japanners in december 1941 in totaal 51 divisies en 59 zelfstandige brigades te velde hadden! De volgende tabel geeft de verhouding der strijdkrachten weer.

Tabel 1

Strijdkrachten in Z.O.Azië, dec. 1941 (2,3,4)

	Geallieerden		Japanners	
	Troepensterkte	Vliegtuigen	Troepensterkte	Vliegtuigen
Philipijnen	110.000	307	52.000	391
Hongkong	17.000	5	17.000	+50
Malaka	88.600	246	125.000	560
Ned.Oost-Indië	93.000	522	(120.000)	(770)
	+	+	+	+
Totaal	306.600	1080	194.000	±1000

Deze tabel is door de auteur samengesteld uit een aantal, elkaar soms tegensprekende, bronnen. Het aantal vliegtuigen aan geallieerde zijde is inclusief de bijdrage der respectieve geallieerde Marinevliegdiensten, welke opmerking tevens slaat op het aantal Japanse toestellen. Terwijl het aantal vliegtuigen aan geallieerde zijde is genomen als op 7 december 1941, zijn aan Japanse zijde niet meegeteld de vliegtuigen welke tegen Ned. Indië werden ingezet, daar deze voornamelijk uit de Philipijnen en Malaka werden betrokken. Hetzelfde gold overigens voor het merendeel der voor de verovering van Ned.Indië gebruikte troepen. Uit de tabel blijkt reeds zonneklaar de zeer succesvolle tactiek van concentratie, waardoor de Japanners plaatselijk een overwicht bereikten, waarna zij zich op de volgende vijand richtten. Hierdoor konden zij met een uiterste economie aan ingezette troepen toch een numeriek sterkere vijand verslaan. Dezelfde economie aan ingezette eenheden vinden wij bij de Japanse Marine. Dit blijkt uit de volgende tabel:

*) Noten achterin, (blz.50-51)

Tabel 2

Vlooteenheden in Z.O.Azië, 1 dec.1941 (5)

	Geallieerden				Japanners
	Brits	USA	Ned.	Totaal	
Slagschepen	2			2	2
Carriers(CVL)					1
Zware Kruisers	1	1		2	12
Lichte Kruisers	2	2	3	7	8
Jagers	3	12	7	22	54
Duikboten	-	28	16	44	12

Hoewel de overmacht hier duidelijk groter is dan bij de landstrijdkrachten, vooral in de categorie der zware kruisers en torpedobootjagers, is van een verpletterende overmacht toch geen sprake.

Volgens Roberta Wohlstetter (6, p.342) werden er door de Japanners op 7 december 1941 in totaal ingezet-inclusief Pearl-Harbor, Burma, Guam en Wake- 1478 legervliegtuigen en landgebaseerde marinevliegtuigen, 537 carriervliegtuigen, 169 oorlogs- en transportschepen, en 64 duikboten.

Uit al deze statistieken rijst de klemmende vraag - hoe is het mogelijk geweest, dat de Japanners zulke spectaculaire successen behaalden? Dit artikel hoopt deze vraag althans gedeeltelijk te kunnen beantwoorden. Voor de lezers van dit tijdschrift zal een nadere bespreking van de Japanse Landmacht achterwege worden gelaten, en zal dus alleen ingegaan worden op de oorlogsvoorbereidingen van de Japanse Marine en de Japanse Marineluchtvaartdienst.

2. De Strategische Situatie.

Na de Eerste Wereldoorlog was het duidelijk, dat de enige maritieme macht, die Japan te vrezen had, die van de Verenigde Staten was. Na 1916 richtte de Japanse Marine zich hiertegen als toekomstige vijand. Om redenen van economische aard, waar hierop niet dieper zal worden ingegaan, maar verwezen kan worden naar het excellente werk van Cohen(7), of dat van Crowley (8), was het de Japanners duidelijk dat zij nooit de Amerikaanse Vloot zouden kunnen overtreffen qua getalsterkte. Dit vond zijn neerslag in de roemruchte 5:5:3 verhouding van het Vlootverdrag van Washington. Gedurende 15 jaar was dus ook bij verdrag geregeld, dat de Japanse Vloot inferieur zou zijn.

Teneinde toch in een dergelijke situatie niet bij voorbaat aan de U.S.A. te zijn overgeleverd, ontwikkelden de Japanse strategen een plan langs de volgende lijnen. Bij een Amerikaan-Japans conflict zouden de Filipijnen door Japan bezet worden, en de kleine Asiatic Fleet worden verpletterd. De Amerikaanse Vloot zou trachten, volgens de principes van Mahan, een weg open te breken naar de Filipijnen, dwars door het gebied der Japanse Mandaat-eilanden. Hier zouden Japanse duikboten en snelle, zware kruisers de Amerikaanse Vloot uitdunnen. Na 1930 werden in deze conceptie ook vliegtuigen ingepast. De Japanners hoopten dat bij een treffen in de Filipijnenzee de oorspronkelijke 5:3 verhouding der Slagvloten zou zijn gereduceerd tot 1:1. Hier zou dan de beslissende slag à la Jutland worden uitgevochten, waar de kwalitatief betere Japanse schepen, opererend op de binnenlijnen, de Amerikaanse Slagvloot zou verslaan (9).

De Japanse Vlootstrategie was dus in de eerste plaats defensief ingesteld, en werd op de tweede plaats gekenmerkt door het concept van de ene vernietigende zeeslag. Vooral het laatste concept is zéér onvruchtbaar gebleken. Deze strategische grondregels werden rond 1920 vastgelegd in de Kaisen Yok-murei ofwel Regels van de Zeeoorlog, een handboek dat het denken van twee generaties Japanse zee-officieren heeft beinvloed (10).

Zowel de Japanse als de Amerikaanse Vloot hielden, meestal in het najaar, grote manoeuvres op zee. De bedoeling hiervan was het testen van bepaalde doctrines, en het vertrouwd raken met de condities in bepaalde geografische gebieden. Bij de Japanse Vlootoefening van 1934 bv. werd een vijandelijke vlootaanval vanuit de Marshall-eilanden via de Marianen naar Japan nagebootst, waarbij de Japanse Vloot de aanvaller nabij de Bonin-eilanden versloeg. De vlootoefening van 1935 ging uit van een aanval uit het Hoge Noorden, via Aleoeten en Koerilen. De Amerikanen experimenteerden in 1934 met het afslaan van een aanval op het Panamakanaal, en in 1935 met een vijandelijke aanval vanuit de Aleoeten op de Hawaii-eilanden, die nabij Midway werd afgeslagen (11).

Uit de te verwachten krachtsverhoudingen, de bestaande strategische situatie, en de resultaten van deze oefeningen, ontwikkelde de Japanse Vloot een aantal doctrines, en enkele vlootkarakteristieken. De doctrines waren:

1. De tactische doctrine van het nachtgevecht.
2. De tactische doctrine omtrent inzet van het duikbootwapen.
3. De tactische doctrine omtrent inzet van de marineluchtmacht.
4. Doctrines omtrent amphibische operaties en convoyering.
5. De ontwikkeling van het torpedowapen en de invloed daarvan op bovenstaande doctrines.
6. Superioriteit in kwaliteit op een schip-voor-schip basis.
7. De Vlootsamenstelling.

Op de laatste twee punten zal hier in het kort worden ingegaan. Kern van de Vloot bleef de Slagvloot, welke in 1942 omvatte 10 slagschepen, welke snel en goedbewapend waren, en geduchte tegenstanders in een zeeslag. De carriers waren kwalitatief de mindere van die der Ver. Staten, maar hierin bezaten de Japanners een absoluut overwicht (10 tegen 8). Superieur waren de Japanse zware kruisers, moderne schepen met een enorme vuurkracht. Masanori Ito (12) geeft op pag.21 een vergelijking van de zware kruisers van de NACHI-, de PENSACOLA- en de KENT-klasse, uit welke vergelijking de kwalitatieve superioriteit der Japanse zware kruisers blijkt. De Japanse lichte kruisers daarentegen waren kwalitatief veel minder dan die van Amerika, maar werden ook in een geheel andere rol gebruikt, nl. die van flotieljeleiders. De Japanse torpedobootjagers daarentegen waren hun tijd ver vooruit, met hun gesloten geschutstorens, zware torpedobewapening en hoge snelheid (13, p.22).

Deze Vlootkarakteristieken pasten geheel in het Japanse schema van het te verwachten oorlogsverloop. De zware kruisers, en de flotieljes torpedobootjagers vormden de verkenningsvloot, die de Amerikaanse Slagvloot op weg naar de Filipijnen zou moeten uitdunnen door nachtgevechten en verrassingsaanvallen op geïsoleerde vlooteenheden. Tijdens de beslissende zeeslag zou de verkenningsvloot op de Japanse slagvloot terugvallen, aldus vormend de Rengo Kantai of Verenigde Vloot("Combined Fleet"). In dit schema pasten de vliegkampschepen slechts als leveranciers van vliegtuigen voor verkenningsdoeleinden. Pas toen uit het gebruik van de RYUHO voor het vernietigen van de Chinese scheepvaart op de Yangtze, en uit proefnemingen met vliegtuigtorpedo's het vernietigend vermogen van het carriervliegtuig was gebleken, werden de carriers ingepast als meer offensieve wapenen.

3. Tactische doctrines der Japanse Zeemacht.

Deze waren in feite opgebouwd rond de torpedo, het door de Japanners gekozen ultimale wapen. Tussen 1928 en 1933 ontwikkelden dezen als eersten de zuurstofgedreven torpedo, de type 95 mk II van 61 cm diameter (24"), welke bij een snelheid van 49 knopen een reikwijdte had van 5760 meter. Deze torpedo liet géén bellenbaan na. Daarna ontwikkelde Sadaharu Otsuka Japan's geheime wapen, de long-lance torpedo, welke de exceptionele reikwijdte had van 22.000 meter bij een snelheid van 49 knopen. De beste

Amerikaanse torpedo (21") maakte 46 knopen met een reikwijdte van 4500 meter (13, p.23)! Ito (12, p.195) geeft de volgende tabel:

Tabel 3

Vergelijking van torpedo's.

Land:	diameter (cm.)	snelheid (knopen)	bereik (meter)	explosieve lading(kg)
Japan	61	36	40.000	500
U.S.A.	53	32	8.000	300
Gt-Brittannië	53	30	10.000	320

Terecht merkt Ito op, dat de long-lance ontwikkeld werd, om de ongunstige 3-op-5 verhouding in slagschepen te redresseren tijdens de beslissende zeeslag. Maar door de ontwikkeling van het carrierwapen zouden zeeslagen op afstanden van 200 mijl in plaats van 20 mijl worden uitgevochten, en op deze schaalvergroting was de long-lance niet berekend.

De Japanners namen uitgebreide proefnemingen met hun torpedo's. Terwijl andere naties met dummy's oefenden, schoten de Japanners met scherp. Dozijnen oude oorlogsschepen werden tot zinken gebracht met de nieuwe torpedo's. Een steile rotswand aan de kust van het eiland Oshima, Zuid van de Baai van Tokyo, diende als torpedoschietbaan. Op het einde van 1938 was de long-lance (model 93) operationeel en geïnstalleerd op jagers en kruisers. De Japanners ontwikkelden tevens een methode, om de torpedolanceerbuizen snel opnieuw te laden met de long-lance, waardoor de vuurkracht in torpedo's van de jagers verdubbeld werd. De model 93 heeft talloze Geallieerde schepen voor haar rekening genomen. Uit de lange lijst noemen wij de DE RUYTER, JAVA en KORTENAER (Javazee), EXETER, PERTH en HOUSTON (Bantam-baai), CANBERRA, QUINCY en VINCENNES (Slag bij Savo), NORTHAMPTON, HELENA, JUNEAU, PORTLAND (Guadalcanal en Salomons-eilanden).

In 1932 begon Japan met een andere innovatie: de ontwikkeling van de lange-afstandstorpedobommenwerpers voor de Marine, de "Nells" en "Betty's". De in 1938 geïntroduceerde Betty had een actieradius van 2300 kilometer en een snelheid van 500 km/h. Deze bommenwerper kon vanaf 300 meter hoogte op topsnelheid haar 24"-torpedo uitwerpen. Deze torpedobommenwerpers waren ontwikkeld teneinde, opererend vanaf de eilandbases in de Mandaatgebieden, de Amerikaanse Vloot bij haar doorstoot naar de Filipijnen te kunnen decimeren. Hoe efficient zij waren, bewees de ondergang van de PRINCE OF WALES en de REPULSE, teweeggebracht door de "Betty's" van de Mihoro-, Kanoya- en Genzan-luchtgroepen, voorzien van de Mk I en II type 91 torpedo's. Te Pearl-Harbor bewezen de vanaf de carriers opererende "Kate" torpedobommenwerpers hoe dodelijk het torpedoluchtwapen van de Japanse Marine was.

Zo succesvol als de luchttorpedo en de door bovenwaterschepen gelanceerde torpedo was, zo onsuccesvol waren de resultaten van de Japanse duikboten. Dat lag niet aan hun torpedo's - in tegenstelling tot het Amerikaanse duikbootwapen tot 1943 waren daar vrijwel geen blindgangers bij. Maar dat lag aan de doctrine betreffende de tactische inzet van duikboten. De Japanse duikboot diende voor verkenning van de vijandelijke slagvloot, en daarna voor geconcentreerde duikbootaanvallen op deze vloot. Hiertoe ontwikkelden de Japanners ver voor Dönitz een "wolfpack"-tactiek, compleet met commando-duikboot met aan boord een verantwoordelijke Admiraal (14)! Een georganiseerde aanval op de vijandelijke bevoorradingslijnen met duikboten is door de Japanse Marine nooit overwogen.

De rond 160 Japanse duikboten in 1942 kunnen in drie klassen worden verdeeld: de type-A commandoduikboten, de type-B lichtgewapende verkenningsduikboot (met soms een meegevoerd watervliegtuig), en de type-C zware aanvalsduikboten, soms met een meegevoerde dwergduikboot voor penetratie van vijandelijke havens (36).

De tactische doctrine voor duikboot-inzet bleek géén succes. Na opsporing van een Amerikaans smaldeel leidde de geconcentreerde Japanse duikbootaanval tot exorbitante verliezen dank zij het gebruik van Asdic aan boord van de Amerikaanse jagers. Het enige succes van deze tactiek is geweest het tot zinken brengen van het Amerikaanse WASP op 15 september 1942. Veel meer succes hadden de toevallig alleen opererende duikboten, zoals de I-I68 tegen de YORKTOWN (15). De door de Amerikanen gevreesde luchtaanvallen op het Panama-kanaal met door duikboten gelanceerde vliegtuigen bleven uit (16). De verkenners (Type B) werden wel intensief gebruikt, en er werden verkenningsvluchten uitgevoerd over o.a. Melbourne, Sydney, Hobart, Wellington en de Amerikaanse Westkust (17, 18). Ook de dwergduikboten werden gebruikt, o.a. te Pearl-Harbor, Sydney en Diego Suarez op Madagaskar (19).

De geweldige verliezen aan duikboten inspireerden de zee-officieren Sekio Nishina en Hiroshi Kuroki tot het toepassen van een door een mens bestuurde torpedo, waardoor de moederduikboot minder blootgesteld behoefde te worden aan aanvallende escorteurs. Dit werd de "Kaiten" of zelfmoord-torpedo (20).

Een andere Japanse tactische specialiteit was het nachtgevecht. Ook dit vloeide voort uit hun inferioriteit tegenover de Amerikanen. Japanse oorlogsschepen waren uitgerust met meer en betere zoeklichten dan die van welke andere marine ook, er werden zeer effectieve lichtgranaten ontwikkeld, en er werd ten volle profijt getrokken van de hoogontwikkelde Japanse optische industrie. De bemanningen werden door en door geoefend in het nachtgevecht, inclusief het lanceren van torpedo's. Deze doctrine heeft de Japanners een aantal, soms spectaculaire, overwinningen opgeleverd, waarvan wij hier noemen de Slag in de Java-zee, de Slag in Straat Badoeng, de Slag in de Bantam-baai, de Slag bij Savo, de zeeslagen van 13-15 november rond Guadalcanal en de Slag bij Tassafaronga. Pas na de invoering van radar op grote schaal konden de Amerikanen zich veilig meten met de Japanners tijdens nachtgevechten, waarvan de Slag in de Keizerin-Augustabaai de eerste gekwalificeerde Amerikaanse overwinning was.

4. Uitbreiding der Japanse Vloot (1930-1941)

De Japanse Vlootuitbreiding na de Eerste Wereldoorlog werd beheerst door het Vlootverdrag van Washington, waar de Japanners zich inderdaad aan gehouden hebben, zij het morrend. Dit kwam erop neer dat tussen 1922-1930 géén nieuwe slagschepen werden gebouwd, een groot aantal schepen werd afgevoerd, twee pas gereedgekomen slagschepen werden omgebouwd tot vliegkampschepen, en nieuw aan de Vloot werden toegevoegd 11 kruisers, 30 jagers en 27 duikboten (21). In 1930 limiteerde het Vlootverdrag van London bovendien nog het kruiser- en duikboottonnage, en voor Japan als volgt: zware kruisers 108.400 ton, lichte kruisers 100.450 ton en duikboten 52.700 ton.

Passend in dit laatste verdrag werd in 1931 door het Japanse "parlement" de (Eerste) Vlootvernieuwingswet aangenomen, met een looptijd van 6 jaar. In maart 1934 nam het Congres in de U.S.A. het (Eerste) Vinson-Vlootprogramma aan. De Japanners reageerden daarop met een aanvullende begroting, vastgelegd in de Tweede Vlootvernieuwingswet van 1934. In 1936, na de opzegging door Japan van het Vlootverdrag van Washington, werd de Derde Vlootvernieuwingswet aangenomen. Hierin was de bouw van 2 superslagschepen opgenomen, de opzet was met deze schepen een kwalitatieve superioriteit te verkrijgen over de Amerikaanse slagschepen, en de mogelijkheid te hebben deze schepen te gebruiken voor politieke doeleinden, zoals bv. het plegen van chantage op het Ned. Indische gouvernement.

Na het uitbreken van de onverklaarde oorlog met China volgde in 1938 het Vierde Vlootvernieuwingsprogramma.

In 1940 werd in de U.S.A. het Derde Vinsonprogramma wet, gevolgd door het Starkplan van 19 juni 1941: de geboorte van de "two-ocean fleet". Tegenover dit gigantische nieuwbouwprogramma (vergroting tonnage met 70%; 15.000 vliegtuigen voor de Marine!) konden de Japanners niet veel stellen.
De onderstaande tabel geeft een chronologisch overzicht van de Japanse Vloot-uitbreidingswetten (21,22,23).

Tabel 4

Overzicht Japanse Vlootvernieuwingswetten

Vlootvern.wet:	Jaar:	Looptijd:	Begroting:	Bijzonderheden
I	1931	6 jaar	424 milj.yen	25 schepen, 65.000 ton
II	1934	4 jaar	432 milj.yen	48 schepen,137.350 ton
III	1936	5 jaar	800 milj.yen	66 schepen,270.000 ton
IV	1938	5 jaar	1200 milj.yen	83 schepen,340.000 ton
V	1941	5 jaar		159 schepen,650.000 ton

Het Vlootvernieuwingsplan van 1941 is niet meer interessant, aangezien de meeste grote schepen voorzien in dit programma, nooit klaargekomen zijn.
De totale toename van vlootsterkte over de periode 1930-1941 was voor beide partijen ruw-weg gelijk, met voor de Japanners vooral een overwicht in de zwaardere klassen, en voor de Amerikanen een sterkere uitbreiding in de lichte categorieën. Dit moge blijken uit de volgende tabel:

Tabel 5

Vlootuitbreidingsoverzicht

Categorie:	Japan	U.S.A.
Slagschepen	2	-
Vliegkampschepen	6	4
Zware Kruisers	10	17
Lichte Kruisers	-	10
Torpedobootjagers	57	80
Totaal	75	111
Tonnage	497.900	448.000

Bedacht moet worden, dat de Amerikanen bijna twee maal zoveel schepen hadden moeten afleveren, om de 5:3 verhouding tegenover Japan in alle categorieën te kunnen behouden. Daar zij hierin niet slaagden, gingen zij qua overwicht t.o.v. de Japanners relatief achteruit. Hoe het ook zij, op 7 december 1941 nog vóór Pearl-Harbor, bezat de Japanse Vloot een licht overwicht op de U.S. Pacific Fleet. De Japanse Vlootverdeling was op dat moment als volgt (23,p.34-35):

Tabel 6

Japanse Vloot-opbouw, dec. 1941.

Categorie:	Aantal:	Tonnage:
Slagschepen	10	301.400 ton
Vliegkampschepen	10	152.970 ton
Zware Kruisers	18	158.800 ton
Lichte Kruisers	20	98.855 ton
Torpedobootjagers	112	165.868 ton
Duikboten	65	97.900 ton
Scheepstros en overige	156	490.384 ton
Totaal	391	1.466.177 ton

In aanbouw waren op dat moment 88 schepen van in totaal 375.459 ton, terwijl een groot aantal koopvaardij- en vissersschepen zich in ombouw bevond.

De personeelssterkte van de Japanse Marine bij het uitbreken van de oorlog was 322.849 man, waarvan slechts 65.008 dienstplichtig, en waarbij ook nog 1338 gemobiliseerde reserve-officieren. Het was al met al een geduchte strijdmacht, die zich na een omvangrijk nieuwbouwprogramma aan de geallieerden presenteerde.

5. De Japanse Marineluchtmacht.

De Japanse Marine toonde reeds vroeg grote interesse in het piepjonge luchtvaartbedrijf. In tegenstelling tot de situatie bij de Amerikaanse Marine, is echter onbekend, wie de stuwende persoonlijkheden hierbij zijn geweest. Reeds in 1912 zond de Japanse Marine leerling-vliegers naar de U.S.A., Groot-Brittannië en Frankrijk (24, p.40). Zij kwamen terug met Farman en Curtiss watervliegtuigen. Eind 1912 werd te Opama aan de Westkust van de Baai van Tokyo een basis voor watervliegtuigen ingericht. Tijdens de invasie van Tsingtao (1914) werden watervliegtuigen gebruikt, welke werden meegevoerd aan boord van de WAKAYIMA MARU (21, p.5). In 1916 werd de eerste basis voor landgebaseerde Marinevliegtuigen opgericht, te Yokosuka. In 1918 volgde de basis te Sasebo. In 1921 werd een eigen vliegtuigindustrie opgezet en in 1922 verraste Japan de wereld met het eerste als zodanig gebouwde vliegdekschip ter wereld, de 8000 tons HOSHO. In maart 1923 landde luit.vlieger Sunishi Kira als eerste Japanner op het vliegdek van de HOSHO. De Japanse carrierluchtvaart had haar intrede gedaan.

Ondertussen was in de U.S.A. gedetacheerd een briljante jonge Japanse zee-officier, Isoroku Yamamoto. Hij volgde met grote interesse de snelle ontwikkeling van het Amerikaanse carrierwapen, onder de stuwende leiding van Vice-Admiraal W.A.Moffett (25). In 1923 werd Yamamoto na terugkeer in Japan benoemd tot commandant van het nieuwe Marineluchtvaartopleidingscentrum te Kasumigaura. Hij fundeerde hier in feite de Japanse Marineluchtmacht. Onder zijn leerlingen bevonden zich mannen als Minoru Genda en Tamon Yamaguchi, die een leidende rol zouden spelen in de verdere uitbouw van de Japanse Marineluchtmacht (26).

Het Japanse Marineluchtwapen groeide onstuimig. In 1930 omvatte het 284 toestellen, met 109 in reserve (21, p.9). In 1936 waren dit 1620 landgebaseerde toestellen en 701 vlootgebaseerde toestellen; in 1937 waren dit respectievelijk 1810 en 901. Het vierde vlootvernieuwsplan voorzag in een verdere uitbreiding met 75 squadrons (1443 toestellen) Het aantal vliegbases vermeerderde navenant, van 13 op 1 januari 1937 tot 29 op 1 januari 1941 (22,p.9). In dit vierde vernieuwingsplan was 25% van het budget (d.i. 300 miljoen yen) bestemd voor expansie van de Marineluchtmacht. De vliegtuigindustrie (Mitsubishi, Nakajima) kreeg eerste prioriteit in mankracht en productiefaciliteiten. De in de Vlootvernieuwingsplannen voorziene uitbreiding van de Marineluchtmacht is in tabel 7 samengevat.

Tabel 7

Uitbreiding Marineluchtmacht in aantal vliegtuigen

Vlootvernieuwingsplan :	I	II	III	IV
Landgebaseerd Operationeel :	104	97	80	381
" Training :	72	8	182	446
Vlootgebaseerde sterkte :		284	294	1088
Totaal	176	389	556	1915

Na voltooiing van het vierde Vlootvernieuwingsplan zou de Marineluchtmacht 128 squadrons omvatten van in totaal 2270 toestellen, waarvan 65 squadrons met 947 toestellen operationeel, en 63 trainingsquadrons (1323 toestellen). Dit hoge aantal trainingstoestellen beklemtoont de snelle opbouw van het Japanse marineluchtvaartwapen.

De samenstelling van de Japanse marineluchtmacht op 7 december 1941 is als weergegeven in tabel 8 (23, p. 37).

Tabel 8

Japanse Marineluchtmacht 7 dec. 1941

	Operationele Buiten Japan		Luchtgroep Japan		Training		Carrier-gebaseerd		Totaal	
	0	R	0	R	0	R	0	R	0	R
Interceptors	180	51	36	12	50	31	149	10	415	104
Carrierbommenw.	9	5	36	12	38	19	135	3	218	39
Carriertorp. vlt.	6	2	42	14	165	83	189	9	402	108
Landverkenners	18	6								
Land-torp. vlt.	255	84	80	20	4	2			339	106
Transportvlt.	38								38	
2-zitter verk.	10	4	28	14	24	12	99	12	161	42
3-zitter verk.	16	7	28	16	40	20	74	11	158	54
Vliegboten	36	12	14	5					49	17
Landtrainers					286	286			286	286
Watervlt. trainers					94	94			94	94
Overige					84	84			84	84
Totaal	568	171	263	93	785	631	646	45	2262	940

Tot zover wat betreft de kwantiteit der Japanse marineluchtmacht.

Ook kwalitatief was de Japanse marineluchtmacht een geduchte tegenstander. Het meest kwam dit tot uiting in de interceptors. De Zero-Sen was één der onaangenaamste verrassingen voor de Geallieerden. Onbegrijpelijk overigens, want na het eerste succesvolle optreden op 13 september 1940 van Zero's tegen de Russische I-15's en I-16's van de Chinese Nationalisten boven Chungking maakte de Amerikaan Claire Chennault een uitgebreide studie van deze jager. Hij waarschuwde de Amerikaanse Legerleiding meerdere malen, en ontwikkelde zelf een tactiek, welke hij later met inferieure vliegtuigen van zijn AVG met succes boven Burma toepaste in 1942 (27). Nog in september 1941 schreef het Amerikaanse tijdschrift "Aviation" in een artikel "The Japanese Airforce", dat "American aviation expert can say without hesitation that the chief military airplanes of Japan are either outdated already, or are becoming outdated..."

De Brewster Buffalo (eveneens in 1940 geintroduceerd) was "the most powerful fighter in the orient". Ook de Britten meenden na studies van de Japanse luchtmacht in de oorlog tegen China deze te kunnen verwaarlozen (28). De Zero bleek echter een der meest succesvolle interceptors van de Tweede Wereldoorlog (29).

Tabel 9

Vergelijking tussen de Zero-jager en geallieerde jagers. Situatie begin 1942

Type:	Zero A6M3 model 32	Hawker Hurricane I	Spitfire MK V	Brewster Buffalo	Wildcat FM-2
Bewapening	2-7. mm 2- 20 mm 2-132 lbs bommen	8 - 7.62 mm	4 - 7.62 mm 2 - 20 mm 1-500 lbs-bom	4 - 12.7 mm 2-100 lbs bommen	4 - 12.7 mm 2-100 lbs bommen
Motorvermogen	1 x 1130 P.K.	1 x 1030 P.K.	1 x 1470 P.K.	1 x 1200 P.K.	1 x 1350 P.K.
Aantal cylinders	14	12	12	9	9
Max. snelheid	334 mph op 16.670 ft. 338 mph op 19.685 ft.	324 mph op 16.250 ft.	374 mph op 13.000 ft.	321 mph op 16.500 ft.	332 mph op 28.800 ft. 320 mph op 18.800 ft.
Kruissnelheid	207 mph op 13.120 ft.		226 mph op 20.000 ft.	161 mph	164 mph
Klimsnelheid	4500 ft/min. 7 min. 27 sec. naar 19.685 ft.	2300 ft/min. 9.8 min. naar 20.000 ft.	7.5 min. naar 20.000 ft.	2290 ft/min.	3650 ft/min.
Dienstplafond	36.250 ft.	34.200 ft.	37.000 ft.	33.200 ft.	34.700 ft.
Gewicht	Leeg 3984 lbs geladen 5609 lbs	4670 lbs 600 lbs	5100 lbs 6785 lbs	4732 lbs 6321 lbs	5448 lbs 7487 lbs
Afmetingen: Vleugellengte Romplengte Vleugelopper-vlak	36 ft 1" 29 ft 9" 231,7 sq.ft.	40 ft 1" 31 ft 11" 257,5 sq.ft.	36 ft 1" 29 ft 11" 242 sq.ft.	35 ft 0" 26 ft 4" 208,9 sq.ft.	38 ft 0" 28 ft 10" 260 sq.ft.
Vliegbereik (zeemijlen)	1006	425	470	965	900

In tabel 9 is deze jager vergeleken met Geallieerde Jagers van dezelfde periode. Uit de tabel blijkt, dat géén der geallieerde jagers tegen de Zero opgewassen was, met één uitzondering: de Spitfire. Deze jager, waarvan de Britten zich veroorloofden 400 verloren te laten gaan tijdens hun expeditie naar Griekenland (april-mei 1941), werd echter pas eind 1943 boven Burma voor het eerst tegen de Japanners ingezet. De Britten hebben de sleutel tot beheersing van het luchtruim in het Verre Oosten in handen gehad, maar hebben deze gelegenheid voorbij laten gaan.

Wat niet uit de tabel blijkt, is de wendbaarheid van de Zero, die mede daardoor een formidabele tegenstander was. Ook was de Zero, door toepassing van ESD (Extra-Super Duralumin) en door het ontbreken van enig pantser veel lichter dan geallieerde jagers. Maar ook de overige Japanse toestellen mochten er zijn. De 3-zitter Type 97 Nakajima torpedobommenwerper B5NI "Kate", opererend vanaf carriers, was bewapend met een 800-kg bom of torpedo, had een actieradius van 980 km, en een maximumsnelheid van 378 km/h op 3680 m. De eveneens van carriers opererende Aichi Type 97 duikbommenwerper D3AI "Val" was ontwikkeld uit de Heinkel-duikbommenwerpers en voerde een 250 kg bom of 30 bommen van 2 kg mee. De 2-zitter behaalde een max. snelheid van 389 km/h op 2320 m. en had een actieradius van 1820 km. Bepaald revolutionair was verder de vanaf landbases opererende Mitsubishi Type I bommenwerper G4MI "Betty". Deze behaalde een max. snelheid van 428 km/h op 4200 m. hoogte, voerde een bommen- of torpedolast mee van 1000 kg, en had een bereik van 5040 km beladen met torpedo, met een snelheid van 355 km/h kruisend op 3000 meter hoogte. Voor vergroting van het vliegbereik waren integrale tanks in de vleugels ingebouwd, zonder protectie, waardoor de Betty's zéér snel vlam vatten na een treffer. Maar hun enorme vliegbereik maakte het mogelijk, vanuit Frans-Indo China de Britten in Malaka te bestoken, en vanuit Formosa de Amerikanen in de Filipijnen. Ook dit droeg bij tot de verpletterende nederlaag der Geallieerden.

De tactische doctrine voor inzet van het vliegtuig was revolutionair. Wie deze geformuleerd hebben, is nog steeds niet bekend in het Westen. Voor wat betreft de Marineluchtmacht is het mogelijk, dat men veel geleerd heeft van de Amerikanen. Schoutbij Nacht J.M. Reeves ontwikkelde als commandant Aircraft Squadrons Battlefleet de doctrine van de "Long-Range Striking Force". In 1928 lanceerde de LANGLEY een verrassingsaanval op Pearl-Harbor, 13 jaar vóór de Japanners. In 1929 volgde een sensationeel-succesvolle aanval van de vliegtuiggroep van de SARATOGA op het Panama-kanaal (25). Hoe het ook zij, reeds vóór 1935 moet de Japanse marineleiding het gebruik van carriervliegtuigen voor uitsluitend verkenningen hebben afgezworen, want uit dat jaar dateren de specificaties voor de aanvalsbommenwerpers Kate en Val. In feite zijn er zelfs aanwijzingen, dat de Japanse Marine als een der eerste de potentie van het torpedovliegtuig onderkende. Reeds in 1916 werd een budget van *f* 60.000 gereserveerd voor experimenten met torpedobommenwerpers (30, p.70). In 1918 werden van de Engelsen Blackburn Dart torpedovliegtuigen gekocht. In 1937 ontwikkelden de Japanners, nog vóór de Duitsers, de conceptie van het gebruik van het vliegtuig voor directe steun aan grondtroepen. In China werden vliegtuigen ingezet als vliegende artillerie. De lessen, hierbij geleerd, werden met succes toegepast in Z.O. Azië.

Een merkwaardige bijzonderheid van de Japanse carriervliegtuigen was, dat de meeste typen géén vouwvleugels hadden. Hierdoor waren de meegevoerde aantallen vliegtuigen geringer dan bij de Amerikaanse carriers, maar was de vlieggereedheid hoger (31). Uit het bovenstaande moge duidelijk zijn, dat het Japanse Marineluchtwapen een geducht wapen was, dat ten zeerste heeft bijgedragen aan de snelle verovering van Z.O. Azië.

6. Japanse amphibische technieken.

De Japanse aggressie werd ingeleid door de gelijktijdige uitvoering van een aantal amphibische operaties (Thailand/Malaka, Filipijnen, Guam, Wake), later gevolgd door even succesvolle amphibische operaties in Ned. Indië en Australisch Nieuw-Guinea. Daar de Japanners reeds een aantal landingen op de Chinese kust hadden uitgevoerd tijdens hun oorlog in China, is de vraag gewettigd of de Japanners een vastomschreven amphibische doctrine hadden ontwikkeld, evenals de Amerikaanse Mariniers dat hadden gedaan tussen beide Wereldoorlogen.

De moderne Japanse amphibische historie begint met de landing op het Liaotung-schiereiland tijdens de Russisch-Japanse oorlog, gevolgd door de invasie van de Tsingtao-enclave in de Eerste Wereldoorlog. Deze invasies werden ingeleid door detachementen samengesteld uit scheepsbemanningen, gevolgd door reguliere legereenheden. In 1920 experimenteerde het Leger met amphibische operaties met de 3e Infanteriedivisie op de kust van de Ise-baai. De resultaten werden verwerkt in het eerste Dienstvoorschrift Landingsoperaties (Joriku Sakusen Koyo) in 1924. Dit werd in 1933 herschreven en tezamen met de Marine gepubliceerd (32).

Tijdens de conflicten met China - te rekenen vanaf het Shanghaiincident van 1932 - ontwikkelde zich een nieuwe techniek. Het Leger ging geleidelijk de taak voor de vorming van een bruggehoofd overnemen van de Marine. De Marine werd nu alleen verantwoordelijk voor de escortering van de invasie-convooien. De 5e, 10e en 12e Infanteriedevisie kregen een amphibische training, teneinde deze divisies te gebruiken voor de vestiging van bruggehoofden (32, p.8). Ook het transport zelf bleef een Legerverantwoordelijkheid. Hiervoor werd zelfs een speciaal Bureau in het leven geroepen, het Bureau Scheepstransport, dat onder zich had een aantal Inschepings-groepen (Sempaku Butai) welke verantwoordelijk waren voor de juiste belading der transportschepen.

Gedurende het China-conflict ontwikkelde het Leger haar eigen transportschepen, welke landingsvaartuigen meevoerden, daarbij gebruik makend van de ervaringen met het eerste grote landingstransportschip, de SINSHU MARU (gebouwd 1934). Landingsboten (Daihatsu) en tanks werden tussendeks opgeslagen (33). De boeg bezat een kraan en een portaal voor tanks; langszij waren embarkatieportalen voor tanks, en de achtersteven was uitgerust met een slipway voor het te water laten van de landingsboten. Elke Daihatsu had een gewicht van 20 ton bij een lengte van 14 meter, en was uitgerust met een scharnierende klep aan de boeg, waardoor dit type met de Britse LCM een der eerste landingsvaartuigen vóór de Tweede Wereldoorlog was.

In 1941 bouwde het Leger de KORYU MARU, met achterin geplaatste machinekamer, en boegdeuren gelijkend op een LCT. Dit was een echt landingsschip, bestemd om aan land gezet te worden. Dit schip kon meevoeren 4 tanks type 97 (elk 15 ton), 1 vrachtauto en 170 militairen. Het bleef echter een witte raaf. In 1941 kwam echter een zusterschip van de SINSHU MARU gereed, de AKITSUSHIMA MARU.

Op 7 december 1941 bezat Japan een zeegaande koopvaardijvloot van 6.300.000 ton. Hiervan was voor het Leger gerequisitioneerd 2.160.597 ton. Onder supervisie van het Leger waren aan deze schepen reeds de nodige veranderingen aangebracht, inclusief stallen voor de cavaleriepaarden.

De embarkatie van troepen en materieel bleef de verantwoordelijkheid van de commanderende generaal van het invasieleger. Deze delegeerde de indeling en eigenlijke embarkatie aan het Bureau Scheepstransport en de Sempaku Butai. Tsuji (34, p.68-70) beschrijft deze procedure voor de inscheping van het expeditieleger naar Malaka. Tijdens de overtocht was de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het convooi geheel voor de Marine. Maar daar deze géén escorteringsdoctrine kende - pas op 10 april 1942 werd een eerste groep van 24 jagers voor escorteringswerkzaamheden aangewezen (10), was de directe convooibescherming onvoldoende.

De 30 grote transportschepen, met de 5e infanteriedivisie op weg naar Malaka, werden slechts geescorteerd door 3 jagers (32, p. 30). Tijdens de ontscheping waren de taken van de marine het mijnenvegen, bescherming tegen vijandelijke interventie vanuit zee en luchtruim, en ondersteunend vuur. Dit laatste werd echter vermeden vóór de invasie, teneinde het element van verrassing te behouden. Maar ingeval ondersteunend vuur nodig werd geoordeeld, werden leger-artillerie-officieren aan boord van de oorlogsschepen gedetacheerd (32, p. 40).
De Japanse amphibische doctrines werden in feite dus geformuleerd door het Leger, een ontwikkeling diametraal ingaande tegen die in het Westen. Zij waren dan ook alleen succesvol, zolang de landingen werden uitgevoerd op een niet of zwak-beveiligde kust, al duurde zelfs dan de debarkatie vaak zeer lang door de omslachtige lossingsprocedure. Waar de landing werd uitgevoerd op een versterkte kust, werd zij vaak een falikante mislukking (Wake, Milne-Baai, tot op zekere hoogte ook Kota-Baroe).

Voor het uitvoeren van landingsoperaties op kleine schaal, en voor het bedienen van landingssloepen richtte ook de Marine Landingsdetachementen op. Elk landingsdetachement telde plm. 1000 man, en was qua vuurkracht te vergelijken met een Legerbataljon. Deze detachementen werden genummerd naar volgorde van hun oprichting in een van de vier grote Japanse marinebases Kure, Yokosuka, Maizuru, Sasebo. Veel is er helaas niet bekend over deze detachementen. Dit is jammer, aangezien deze detachementen de Amerikaanse Mariniers het meest nabij kwamen, en darrom wel eens foutief als Japanse Mariniers zijn gedoodverfd.

Concluderend kan men stellen, dat door de afwezigheid van werkelijk dominerende geallieerde strijdkrachten in het eerste jaar van de oorlog de zwakke punten van de Japanse amphibische doctrine niet of nauwelijks naar voren zijn gekomen. Zij lijkt daarom zeer succesrijk in haar uitvoering, maar is dat in feite niet.

7. Vooroorlogse voorspellingen.

Als afronding van dit artikel over de Japanse oorlogsvoorbereidingen is het interessant de visies te kennen van vooroorlogse deskundigen op de te verwachten oorlog tussen Amerika en Japan. Helaas zijn schrijver dezes alleen voorspellingen bekend van Amerikaanse auteurs. Zij zijn hoogst belangwekkend, omdat zij een indicatie geven van het beeld, welke de Amerikanen van hun Japanse tegenstander hadden gevormd.

Hoewel het meest up-to-date (1941), is de studie van Puleston (35) het meest teleurstellend. Puleston zweert nog geheel bij Jutland. Hij betrekt in zijn studie der krachtsverhoudingen uitsluitend physieke gegevens, zoals aantallen schepen, aantal kanonnen van een bepaald kaliber, tonnages, etc. Factoren zoals nieuwbouwcapaciteiten, het effect van de Pacifische ruimten op de sterkteverhoudingen, logistiek, etc. worden niet geëvalueerd. Puleston gelooft niet in enige belangrijke Japanse overwinning. Hij voorziet geen enkele moeilijkheid met een snelle doorstoot van Pearl-Harbor naar Guam en vandaar naar de Filipijnen. De rol van het vliegtuig wordt gebagatelliseerd, daarbij wijzend op de evacuatie van Duinkerken onder Duitse luchtsuprematie, en op de Britse Vlootacties in de Middellandse Zee in 1940 onder bereik der Italiaanse vliegvelden. Hij gelooft dan ook vast in een Amerikaanse overwinning, vooral als resultaat van een zeeslag à la Jutland. Hierbij worden de door amateurstrategen gedane berekeningen aangehaald (35, p. 182), volgens welke bij een slagschepenverhouding 10 op 7 de overwinningskansen 100 op 49 zijn, om bij verdere uitschakeling van de tegenstander te stijgen tot 1000 op 343. Een geruststellende berekening! Daar Puleston de Japanse Vloot ook kwalitatief verre de mindere acht van de Amerikaanse, komt hij tot tegenstrijdige uitspraken, zoals bv. dat de Pacific Fleet bij een doorbraak naar de Filipijnen slechts geringe verliezen zou lijden door Japanse vliegtuigen en duikboten (35, p. 234), terwijl het optreden van Amerikaanse vliegtuigen en duikboten vanaf Guam, Wake en Midwau wèl tot grote verliezen aan Japanse zijde zouden leiden (35, p. 238).

Voeg hierbij geringschattende uitspraken over de traagheid van Japanse vliegtuiglanceringen vanaf carriers (35, p. 227) en over de onnauwkeurigheid van Japans scheepsgeschutvuur (35, p. 235) bij uitspraken over de defensieve kracht van bases als Singapore, Manila en Guam (35, p. 241-243) en men heeft enig idee van het aandeel, dat dit indertijd gezaghebbende boek moet hebben gehad in de zelfgenoegzame houding der Amerikanen vóór Pearl-Harbor.

Veel beter is het veel oudere boek van Denlinger en Gary (11). De auteurs geven een goed overzicht van de strategische problematiek der beide landen. Uitgaande van de relatieve sterkte der beide Vloten en het geografische kader wordt de loop van de oorlog voorspeld. De drie potentiële naderingswegen naar de Japanse eilanden worden uitgebreid geanalyseerd, en de Centraal-Pacifische kikvorssprongen van Nimitz in 1943-44 zelfs min of meer voorspeld. Duidelijk wordt aangegeven, dat dit van eiland op eiland springen het Japanse opperbevel tot een moeilijke keuze zou dwingen, wanneer toe te slaan. Zeer accuraat wordt gesteld, dat de Amerikaanse herovering van Guam-welks val binnen een week na het uitbreken van een oorlog eveneens voorzegd wordt - de Japanse Vloot tot een beslissende slag zal brengen (p. 246). Dit is 15-19 juni 1944 inderdaad gebeurd. Het is daarom jammer, dat de auteurs door een onderschatting van het vliegtuig, en van de klimatologische factoren, de Noordelijke naderingsweg naar Japan over de Aleoeten prefereren. Hierbij werd gemakshalve ervan uitgegaan, dat de Japanners ook Rusland hadden aangevallen. Hoewel ook deze schrijvers de plank missloegen, maakt hun analyse een veel gedegener indruk dan die van Puleston. Treffend is bv. de profetische uitspraak, dat na een à twee jaar oorlogvoeren het Amerikaanse publiek, bij gebrek aan spectaculaire resultaten, in zichzelf verdeeld zou raken (p. 288). De gedachte aan Vietnam dringt zich dan wel heel sterk op. Profetisch is bovendien de uitspraak, dat een Japans bombardement van Amerikaanse kuststeden alleen maar de Amerikaanse vastbeslotenheid zou vergroten (p. 271). Dit is met Pearl-Harbor inderdaad gebeurd, en nu, met de gebeurtenissen in Vietnam voor ogen, realiseren wij pas, wat een kapitale psychologische fout de Japanners hier maakten.

De derde auteur, Bienstock (37) geeft nog meer achtergrondinformatie dan Denlinger en Gary, maar is zo verstandig een zo groot gewicht toe te kennen aan factoren als de technologische ontwikkelingen en tactische doctrines, dat hij afziet van speculaties op dit terrein (p. 242). Mede dankzij zijn toegankelijkheid tot de Russische militaire literatuur, onderschat hij de Japanse Vloot bepaald niet. Ook hij voorspelt een beslissende slag in de Filipijnenzee, maar terecht wijst hij erop, dat de beslissende factor in de strijd Amerika's grotere productiecapaciteit zal zijn.

8. Samenvatting

In het bovenstaande is aangetoond, waarom en hoe de Japanners in december 1941 een superieure Vloot en Marineluchtmacht bezaten. Verklaard is, wat ten grondslag lag aan de spectaculaire Japanse overwinningen, zelfs met een zeer economische inzet van krachten aan Japanse zijde. Was er sprake van onderschatting van de Geallieerden door de Japanners, wat deze tot deze minimale inzet bewoog? Geenszins. De Japanners beschikten over accurate gegevens over de U.S. Luchtmacht en Vloot in de Filipijnen, maar onderschatten het Amerikaanse aandeel in de Filipijnse Landmacht (6, p. 365). Hun schatting van de strijdkrachten in Z.O. Azië was echter redelijk accuraat: zie de volgende tabel (38, p. 11).

Tabel 10

Schatting van Geallieerde Strijdkrachten

Gebied:	Aantal militairen:	Aantal vliegtuigen:
Malaka	60.000-70.000	320
Filipijnen	42.000	170
Ned. Oost-Indië	85.000	300
Burma	35.000	60
Totaal	222.000	850

Zij sloegen de plank slechts goed mis met betrekking tot de Legermacht in de Filipijnen, en dat is de reden, dat zij de Filipijnen niet binnen de geplande 50 dagen veroverd hebben.

Vergelijking van deze tabel met eerste tabel leert, dat de Japanse schattingen over de gehele linie aan de lage kant waren, maar niet laag genoeg om de Japanners te bewegen tot catastrofaal geringe inzet van krachten. Jarenlange training en kwalitatieve superioriteit der wapens wogen méér dan op tegen een geallieerd overwicht in getalsterkte.

Ook over een langere periode gezien onderschatten de Japanners de Amerikanen niet. Illustratief is tabel 11, welke de Japanse schattingen betreffende de U.S. productiecapaciteit aan vliegtuigen aangeeft (18, p.48).

Tabel 11

Japanse schattingen

Schatting maandproductie in:	aantal vlt.:	Werkelijk geprod.:
Juli 1941	1500	1459
Dec. 1941	2200	2464
Juni 1942	3500	3703
Schatting jaarproductie in:		
1941	19.300	19.445
1942	47.900	47.675
1943	85.900	85.433

Indien men weet, dat de Japanse schattingen voor de eigen vliegtuigproductiecapaciteit over 1942 4000 toestellen was, en over 1943 8000 toestellen, dan is het duidelijk dat er van enige onderschatting van de Amerikanen in dit opzicht geen sprake is. Echter wel in een ander opzicht. De Japanners onderschatten de vechtwil van het Amerikaanse volk als geheel, en rekenden erop, dat na een aantal verpletterende nederlagen en een gestabiliseerd front in de Pacific het Amerikaanse volk een à twee jaar oorlogsmoe zou worden. De uitslag van de Russisch-Japanse oorlog heeft wel sterk tot deze opinie geleid. De Japanners voerden slechts een oorlog met beperkte doelstellingen (9, p.55).

Hun grote misrekening was de aanval op Pearl-Harbor zonder voorafgaande oorlogsverklaring, terwijl hun diplomaten nog onderhandelden. Het emotioneel reagerende Amerikaanse publiek stelde zich als één man achter de President, en van enige interne verdeeldheid of oorlogsmoeheid is geen sprake geweest. Japan had een door militairen gedomineerde regering, en generaals zijn uit hoofde van het door hun gekozen beroep zelden grote politici. Hoe groot hun psychologische misrekening is geweest, blijkt des te duidelijker nu wij zien, hoe een politicus in Vietnam zonder provocaties op spectaculaire schaal, na het met weinig enthousiasme vechtende Amerikaanse Leger tot een gelijk spel te hebben gedwongen, zijn oorlog tegen Amerika op het thuisfront lijkt te gaan winnen. Was Tojo een Ho Chi Minh geweest, waarschijnlijk had de oorlog dan een ander verloop gehad.

COLLECTIES

HET "U.S. NAVY MEMORIAL MUSEUM" TE WASHINGTON D.C.

Wie de stad Washington bezoekt, regeringscentrum en residentie van de Verenigde Staten, waant zich in een soort 's-Gravenhage, maar dan op sterk vergrote schaal. De fraaie parken, de brede lanen, de kolossale boulevards, rondom een nauwe binnenstad, de grote gebouwen der ministeries, de talloze auto's en ambtenaren, die naar een parkeerplaats hun weg moeten zoeken, men vindt ze er alle in veelvoud terug. Deze gelijkenis gaat zelfs op tot het bezit van een flinke zeehaven, hier echter niet aan het open water, maar aan de brede stroom de Potomac, en zijn zijrivier Anacostia, die uitmonden in de Chesapeake Baai. Het lag voor de hand dat op deze plaats ook een vlootbasis werd gesticht, en daartoe behoort vanzelf een werf, voor bouw en onderhoud van schepen, met de bijbehorende uitrusting. Zo kwam op 2 oktober 1799 de "Washington Navy Yard" tot stand, die Uw bezoek nog altijd waard is.

Toen na 1879 de scheepsbouw hier werd stopgezet, behield de Yard nog steeds haar betekenis als opslag- en bevoorradingsruimte, als administratief orgaan en boven alles als fabriek van scheepsgeschut met bijbehoren. In de befaamde "Gunfactory" werden de zware wapens gemaakt, van de oude gladloops voorladers tot de raketten van onze tijd. Tijdens de Koreaanse oorlog (1950-1953) groeide deze werkplaats uit tot de grootste in haar soort van de gehele wereld. Kort daarna en waarschijnlijk daardoor, kwam men tot het inzicht dat de Yard, om allerlei redenen minder geschikt werd voor het beoogde doel en zo trok de geschutmakerij, met haar enorme installaties, tussen 1961 en 1963 naar elders.

Het verdient ons aller waardering dat de leiding der U.S. Navy een deel der beschikbaar gekomen ruimte (waar eens de onderdelen gemaakt werden van de sluitstukmechanismen) heeft afgestaan aan het U.S. Naval Historical Display Center, voor het inrichten van dit museum. Zo kreeg ons "Torentje" in den Helder, op de Marinewerf aldaar, zijn pendant in de "Gunfactory". Er was niet bijzonder veel te zien op dit gebied in Washington, waar het als hoofdstad eer mee inlegde en recht deed aan het grote verleden van de Amerikaanse zeemacht. Wel vindt men op 1610 H. street het Truxtun-Decatur Naval Museum, met een aardige verzameling in een bescheiden, intieme omgeving, maar niet representatief voor wat de Verenigde Staten betekenen als zeevarende mogendheid, althans niet toen ik het bezocht, omstreeks 1950. Tegen viel mij de collectie in het "(Old) National Museum", aan Independence Avenue, waar de maritieme afdeling eigenlijk alleen bestaat uit talrijke modellen van zeilschepen; zij blijft daarmee in belangrijkheid ver achter bij de andere, aan het verkeer gewijde secties, met keur van oude automobielen, vliegtuigen en spoorwegmaterieel, waarbij een complete locomotief, als haast voorwereldlijk overblijfsel van de eens zo befaamde stoomreuzen. Voor een werkelijk algemene en groots aandoende expositie moet de reiziger zich begeven naar het "Mariners Museum and Library" in Newport News aan de Hampton Roads, zeer befaamd uit de Burgeroorlog. Maar de afstand tot Washington (190 mijl per auto) is wel wat ver voor onze begrippen.

Een liefhebber van de zeegeschiedenis zal daarom hebben uitgezien naar 11 mei 1963, toen het "U.S. Navy Memorial Museum" voor het publiek werd opengesteld. Zoals verwacht werd, en blijkt uit de naam, tracht deze instelling niet te wedijveren met grote, maritieme collecties in Amerika en elders, maar richt zich alleen op de eigen marine, en heeft een sterk instructief karakter. Ook in dit opzicht is het derhalve een tegenhanger van ons Torentje, maar (laten wij schatten) tienmaal zo groot. Hoewel het tentoongestelde begint in de tijd van John Paul Jones, heeft het museum (zeer begrijpelijk)nauwelijks de hand kunnen leggen op enkele, authentieke voorwerpen, die uit de vorige eeuw dateren. Men heeft zich in hoofdzaak moeten bepalen tot zeer goede diorama's, met een gemakkelijk te beluisteren en te begrijpen, gesproken tekst, die de bezoeker zelf kan instellen.

Zo wordt het publiek snel geinformeerd over de grote gebeurtenissen uit de geschiedenis van zijn marine. Ruimer is men gesorteerd in historisch wapentuig, waarvan de oude "Gunfactory" wel een en ander zal hebben bewaard. Aangevuld met uniformen, scheepsmodellen en dergelijke, zal dit deel van de verzameling het beoogde doel niet missen.

Anders kon het zijn met zaken, de Tweede Wereldoorlog betreffende, en de daarop volgende jaren, met de oorlog in Korea, met ruimtevaart en diepzeeonderzoek. Deze nemen dan ook vanzelf het leeuwedeel van de ruimte in. Torpedo's, mijnen en geschut vindt men er in overvloed, tot atoombommen en raketten. De volledig ingerichte onderzeeboot-commandocentrale bezit een periscoop van de Flasher, een der succesrijkste in de Pacific. Schilderijen, onderscheidingen, papieren en andere herinneringen aan de voornaamste personen en daden uit het nog zeer jonge verleden, zijn in overvloed aanwezig. Dit alles zal nog blijven groeien, want vele, thans levende deelgenoten aan belangrijke ondernemingen, zullen hun souvenirs willen nalaten aan het "memorial" museum. Ik had het voorrecht de verzameling van een oud-vlagofficier te zien, met wie ik al vele jaren bevriend ben, en daar was genoeg om een zaaltje te vullen. Deze bewaarzucht is Amerikaans en wordt er ook in de hand gewerkt door goede welstand en ruime behuizing, waarbij het museumwezen wel vaart. Bij de rondgang viel het mij op, hoezeer de bewondering voor de persoon van wijlen admiraal Chester W. Nimitz, die voor anderen overtreft. Een model van het allernieuwste reuzenvliegkampschip de "Nimitz" stond bij zijn beeltenis opgesteld; deze naamgeving is een eer, die slechts de beroemde presidenten Roosevelt en Kennedy en de minister Forrestal met de vlootvoogd hebben gedeeld.

Twee belangrijke dependances vullen het bovenbeschrevene aan. De "Navy Combat Art Gallery", tegenover het museum, in een der andere gebouwen van het factorycomplex, bevat schilderijen en tekeningen uit de oorlog en daarna, meest naar de werkelijkheid vervaardigd door een groot aantal kunstenaars, waaronder enkele, zeer bekende, uit alle delen van de wereld. Hoewel het historisch element in hun scheppingen voorop gaat, zijn er toch verscheidene onder, die een belangrijke kunstwaarde hebben. Op welke schaal dit is verwezenlijkt, toont de na de opening uitgesproken verwachting aan dat de collectie ieder jaar zou worden uitgebreid met rond 150 stuks. Aan de waterkant komt daarbij het z.g. Admiral Willard park, met een openluchtexpositie, die aansluit op wat het museum biedt. Historisch geschut sinds de Burgeroorlog, waaronder een stuk van de kruiser Maine, welks ondergang indertijd heeft geleid tot de oorlog tegen Spanje; Japanse en Duitse dwergonderzeeboten, de eerste Amerikaanse "duikboot", de eerste aan boord gebruikte radar. Aan de steigers liggen gemeerd een "destroyer-escort" (fregat) en een befaamde onderzeeër, die dienst deden in de Wereldoorlog en nog voor opleiding in gebruik zijn. Zij zijn te bezichtigen op verzoek.

Veel aardige, historische plekjes zijn op deze werf met zorg bewaard. Ook de officiele personen in dit land tonen meer belangstelling voor wat onze vaderen ons nalieten, dan sommige Nederlandse instanties, ondanks de pretentie dat onze "beschaving" zoveel ouder en beter zou zijn. Op onze terwugweg passeren wij hier de inderdaad unieke Hoofdpoort, de oudste post van het Korps Mariniers in de Gehele Verenigde Staten. Er naast ligt het fraaie Tingey House uit 1799, sinds de oprichting van de Yard de ambtswoning van haar commandant en thans van de Commandant Naval District, Washington D.C.

Bezoekers aan Washington recommandeer ik de Navy Yard niet over te slaan. Het museum is dagelijks open, de Art Gallery slechts zondags niet. De toegang tot beide is kosteloos. Gezien het talrijke publiek,maakt het de indruk dat deze poging, de geschiedenis van de Zeemacht nader tot de bevolking te brengen, een vruchtbaar resultaat zal afwerpen. Zelfs voor de verdienstelijke leiding van ons eigen Marinemuseum, valt er nog wel iets te leren.

Jhr. H.A. van Foreest

DE BREMER KOGGE

Regierung und Parlament der Freien Hansestadt Bremen haben sich nach gründlichen wissenschaftlichen Vorarbeiten und Prüfungen entschlossen, Geld für die Erhaltung der Kogge bereitzustellen.

Es ist ein günstiger Platz am linken Ufer der Weser im Stadtgebiet in der Nähe der Fundstelle ausgesucht worden. Dort wird ein Gebäude errichtet, in dessen unterem Teil die Kogge zusammengesetzt wird. Sie wird in einem Behälter in einer Konservierungslösung stehen, dessen eine Längswand aus starkem Plexiglas besteht. Die Flüssigkeit wird durch ständige Filterungen im Umwälzverfahren klar gehalten, so dass jeder Besucher das Schiff deutlich sehen kann. Im oberen Stockwerk des Gebäudes stehen Räume für wissenschaftliche Arbeiten zur Verfügung.

Das Gebäude wird in etwa zehn Monaten fertig sein. Der dann beginnende Aufbau der Kogge, deren Einzelteile zur Zeit in Bottichen in einer Halle im Hafen liegen, wird etwa achtzehn Monate dauern.

Uit: Förderkreis für die Bremer Kogge. Mitgliederverzeichnis. 10. Dezember 1968.

OUDHEIDKUNDIG BODEMONDERZOEK IN DE IJSSELMEERPOLDERS

Op sommige punten mag het jaarverslag 1967 wel als heel gunstig worden beschouwd, maar echter niet op alle. Ook in 1967 kon de inrichting van het museum voor de scheepsarcheologie nog niet worden gerealiseerd. Wel werden voorbereidingen voor expositie- en inrichtingsplannen getroffen, maar de loods- die daarvoor bestemd werd gedacht - kon nog niet bij de door de afdeling Oudheidkundig Bodemonderzoek in gebruik zijnde ruimten worden gevoegd. Weliswaar zijn gedeelten daarvan reeds in gebruik voor opslag van materialen en vondsten van groot formaat en werden tevens reeds enkele gewenste voorzieningen getroffen, maar dat betekende nog geen mogelijkheid tot het gebruik voor het exposeren van scheepsresten. Het scheepshout, dat op Schokland was geëxposeerd, moest - vooruitlopend op het inrichten van het museum voor de scheepsarcheologie - worden overgebracht naar Ketelhaven, hetgeen betekent dat thans vrijwel niets van dit spectaculaire deel van het oudheidkundig onderzoek in de IJsselmeerpolders - het scheepsarcheologisch onderzoek - kon worden getoond.

De werkplaats te Ketelhaven bleef normaal in gebruik zoals voorafgaande jaren. Helaas werd nog niet alle outillage - benodigd voor de houtconserveringswerkzaamheden - verworven, maar er werd wel duidelijk vooruitgang geboekt. Zo kon een nieuwe sproei-installatie worden aangelegd, hetgeen veel werkbesparing betekende.

Op het wrak G 64 in Oostelijk Flevoland is het onderzoek voortgezet met verder verwijderen van de grond en in tekening brengen van de gevonden fragmenten. Steeds meer bleek dat dit scheepswrak - hoe deplorabel de toestand ook is - van betekenis is wat betreft de constructies van dit scherpe, overnaads gebouwde schip. Er bleken nog resten van de dekken - omgekeerd in de grond liggend - te vinden te zijn. Het meest interessant in dit schip is de kromme stevenvorm, die in tegenspraak is met de wel geuite mening dat de rechte steven voor vissersschepen de oudste vorm zou zijn (Schokker, pluut en bons) waaruit later de kromme steven (botter en kwak) zouden zijn voortgekomen. Wij hebben op kavel G 64 - hoewel een overnaads schip - in ieder geval te doen met een kromme steven aan een vroeg scheepstype. Er is enig aardewerk in fragmenten gevonden, wat de mening, dat het schip in de vroege 16e eeuw moet zijn vergaan, wel ondersteunt. Van dit wrak zullen onderdelen en met name o.m. de steven worden bewaard.

Van het Wieringer Vlaak, ten noordoosten van Medemblik, werd door Rijkswaterstaat een scheepsrest verwijderd, waaruit vele vondsten werden bovengebracht. Behalve voorwerpen, die tot de huishouding aan boord moeten hebben behoord (vaatwerk, pijpekoppen, koperwerk, enz.), kwam een deel van een overigens niet omvangrijke lading aan het licht. Niettemin omvatte deze toch vele honderden stuks aan vondsten, ten dele verpakt en ten dele groepsgewijs samengebonden. Van dit materiaal is te noemen: enkele kisten met ijzerwaren, zoals bijvoorbeeld grote zagen, dissels, staven staal, pakken (met hout omkleed) met boren en trekmessen, met stro omklede, grote staartschroevenbank en met touwvezel, twee aan twee samengevoegde vijlen werden eveneens bovengebracht. Het meest evenwel trokken de partijen koperen vaten de aandacht, die, in elkaar gestapeld, onafgewerkt, wijzen op een halffabrikaat dat van elders werd aangevoerd om hier te worden afgewerkt. Voorts zijn er pakken met gelooide huiden boven water gekomen. Er wordt nog getracht na te gaan van welke dieren deze huiden zijn geweest. De huiden zijn goed gelooid en er wordt geëxperimenteerd met een juiste conserveringswijze omdat het drogen van de huiden zonder meer deze hard zou doen worden. Ook een aantal verpakte, maar uitermate verroeste degens met benen handgrepen werd aangetroffen. De laatste waren in goede staat, maar helaas dermate geoxydeerd dat het wellicht niet mogelijk zal zijn enkele complete steekwapens te reconstrueren. Met het geheel van deze vondst - op basis van het aangetroffen huishoudelijke materiaal - is de ondergang in de vermoedelijk late 18e eeuw. Deze is daarom vooral van betekenis omdat het enig licht werpt op aanvoer, transport en voorbereiding van materialen. Onnodig te zeggen dat verpakte goederen uit het verleden zelden worden aangetroffen. Vermeldenswaard is voorts nog dat het schip loden spuikokers had, die in vorm geleken op de veelvuldig bij andere schepen aangetroffen houten kokers.

Uit: Jaarverslag 1967 van het Museum voor de IJsselmeerpolders

INTERNATIONAAL CONTACT

EEN COLLOQUE INTERNATIONAL TE BRUSSEL

door Mevr. Dr. M.A.P. Meilink-Roelofsz. en Drs. J.R. Bruijn

In de nieuwe Koninklijke Bibliotheek te Brussel werd van 14-19 oktober 1968 een congres gehouden, georganiseerd door de Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions en de Commission internationale d'histoire maritime. Tot thema had men gekozen een historische en vergelijkende studie van de "Grandes escales maritimes" door de eeuwen heen. Als vertegenwoordigers respectievelijk van het Algmeen Rijksarchief en van de Rijksuniversiteit te Leiden namen ondergetekenden aan deze conferentie deel, terwijl de eerst ondergetekende als rapporteur een bijdrage leverde over de aanloophavens van de Nederlandse Oostindische Compagnie. Ook Dr. H.J. de Graaf was aanwezig en hield een voordracht over de escales in de Indonesische archipel en Malaka.

Men had het congres in achttien secties verdeeld naar vooral geografische en chronologische criteria. Door het toepassen van een vergelijkende methode, gebaseerd op concrete voorbeelden hoopte men een scherper beeld te verkrijgen van de functies van de verschillende types aanloophavens op de voornaamste maritieme routes door de eeuwen heen. Maar hierbij kunnen niet verwaarloosd worden de institutionele, juridische, administratieve en fiskale aspecten, noch die van sociale en culturele aard. Het thema kreeg hierdoor echter zulk een wijde strekking, dat het vinden van een zinrijke synthese wel zeer moeilijk zou blijken. Bovendien heerste bij de deelnemers aan het Congres over de betekenis van het woord "escales" geen communis opinio. In de Romaanse talen betekent escales, escalas, in de eerste plaats, wat men met een modern woord bunkerhaven zou kunnen noemen. In die betekenis loont het onderwerp echter nauwelijks de moeite van een congres en zeker niet van een congres, waaraan ook door leden van de Société Jean Bodin werd deelgenomen en in wier Recueil de voordrachten zullen worden gepubliceerd. De leiding van het congres had daarom een ruimere strekking aan het begrip escales gegeven met een onderscheiding in escales techniques (de eigenlijke bunkerhavens: approviandering, watervoorziening en reparatie), de escales économiques (handelshavens, waar laden en lossen plaats vindt) en de escales impériales (de strategisch navale steunpunten).

Er waren ongetwijfeld verscheidene op zich zelf bizonder interessante lezingen te beluisteren, terwijl ook sommige discussies aanleiding gaven enige problemen scherper te stellen. Als voorbeeld van het grote verschil in de wijze van benadering en behandeling van de stof worden hier slechts vrij willekeurig uit het grote aantal voordrachten enkele vermeld. Zowel bij Professor Claire Préaux van de Universiteit van Brussel, die over de Hellenistische haven Alexandrië een zeer gedetailleerd betoog hield, als bij Mlle. Hélène Ahrweiler, hoogleraar aan de Parijse Sorbonne, die de aanloophavens in de Byzantijnse wereld behandelde of bij Prof. Claude Cahen, die een heldere uiteenzetting gaf over de havens in de periode van de Mohammedaanse middeleeuwen lag het zwaartepunt bij de economische functies van die havens. Daarentegen bepaalden Dr. W. Brulez van de Gentse universiteit, die de havens in het Scheldebekken behandelde, en Prof. Virginia Rau van de universiteit van Lissabon, zich vrijwel uitsluitend tot het zuiver technische aspect. Prof. Rau had in haar voordracht over de aanloophavens van de Portugese Indiëvaarders zowel de bijdrage van Prof. C.R. Boxer, die zelf niet aanwezig was, als die van een groep Portugese historici verwerkt. Prof. Kellenbenz van de universiteit van Keulen legde in zijn voordracht over de aanloophavens van de Hanze het accent weer op de economische functie. Maar daar de voordrachten gepubliceerd zullen worden in het Recueil van de Société Jean Bodin moge met bovengenoemde voorbeelden worden volstaan.

Opvallend was het overwegend Romaans karakter van dit congres, waar de Germaanstaligen verre in de minderheid bleven. Hoewel officiëel twee talen waren toegestaan (Frans en Engels) werd in de praktijk Frans de leidende taal, terwijl bovendien de meeste andere Romaanstaligen als Spanjaarden, Italianen, Portugezen en Zuid-Amerikanen hun voordrachten in hun eigen talen hielden en daarin ook discussieerden, hetgeen het wederzijds begrip niet bepaald bevorderde. Hoewel in de technisch modern ingerichte congreszaal een vertaalinstallatie niet ontbrak, werd deze bij gebrek aan tolken toch niet in werking gesteld. Wordt men door deelneming aan een Colloque International als het onderhavige dus geconfronteerd met de sterk Romaanse oriëntering van het werk van de Commission Internationale, ook gebeurt dit - wat veel belangrijker is - met de sociaal, economische en tevens institutioneel gerichte aanpak van deze beoefening van de moderne zeegeschiedenis.

Een tentoonstelling van op het onderwerp betrekking hebbende literatuur weerspiegelde ook weer het Romaanse karakter van dit congres. Er lagen alleen boeken in die talen en om slechts één voorbeeld te noemen, ontbrak voor de Nederlandse overzeese geschiedenis b.v. Boxer's bekende "The Dutch seaborne empire", maar was wel aanwezig een waardeloos Portugees boek over de Nederlandse koloniën.

Als bij ieder congres waren ook nu enige plechtigheden, ontvangsten en een excursie ingelast. De plechtige opening vond plaats in de Koninklijke Bibliotheek met de toespraken van de voorzitter van de Société Jean Bodin, de graaf J. Pirenne en van de voorzitter van de Commission internationale d histoire maritime, Prof. M. Mollat. Recepties werden aangeboden door de Vereniging van oud studenten van de universiteit van Brussel, door het Instituut van Sociologie van de Vrije Universiteit van Brussel en door het Institut des Hautes Etudes van België. Bovendien noodde de leiding van het Congres de deelnemers op een maaltijd in een van de Brusselse restaurants.

Een gehele dag werd besteed voor een bezoek aan Antwerpen, waar het Nationaal Scheepvaart Museum werd bezichtigd, terwijl in een zitting van de Marine Akademie, die door de deelnemers van de excursie werd bijgewoond, de waarnemend adviseur van de algemene directie van de Antwerpse haven, de heer A. Hoewerckx een voordracht hield over "Anvers, port d'escale de premier ordre", wel in tegenstelling tot Dr. Brulez, in wiens voordracht Antwerpen niet of nauwelijks ter sprake was gekomen.

Na een ontvangst door burgemeester en schepenen van Antwerpen en bezichtiging van het stadhuis, werd de deelnemers een lunch aangeboden in het restaurant van de Compagnie Maritime Belge op het haventerrein, terwijl daarna een lange boottocht door het nieuwe Antwerpse havengebied naar de sluizen te Zandvliet deze excursie beëindigde.

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

DIEKERHOFF, F. L., De oorlogsvloot in de zeventiende eeuw. Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1967, 117 p., geïll., f 6.90.

De schrijver, werkzaam bij het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, noemt zijn werk een "poging om een samenvattend beeld te geven van de vloot in de zeventiende eeuw", met als doel "de interesse voor" en de "serieuze studie van het onderwerp te stimuleren". Het boek moet dus een inleiding geven tot de studie van het vlootwezen in de 17de eeuw. Er bestaat zeker behoefte aan een dergelijk werk: een algemeen overzicht dat de verschillende facetten van het onderwerp behandelt, met verwijzing naar detail-litteratuur of naar het ontbreken daarvan.
Op het eerste gezicht lijkt de werkwijze van de schrijver zeker geschikt om dit doel te verwezenlijken. Een korte geschiedenis van het ontstaan van de Nederlandse zeemacht gaat vooraf aan zeven hoofdstukken waar achtereenvolgens de opbouw van de vloot, het 17de eeuwse schip, de bewapening, de bemanning, het leven aan boord, de navigatiemiddelen en het zeegevecht aan de orde komen. Dan volgen enkele bijlagen, de litteratuurlijst, het register en de verantwoording van de afbeeldingen.
Toch was dit boek voor mij een teleurstelling. Een eerste vereiste voor een boek dat de zeemacht in de 17de eeuw wil beschrijven is toch wel dat in 't kort uiteengezet wordt met welk doel die vloot in stand werd gehouden. Wat was de vlootpolitiek in die periode? Welke belangen bepaalden die politiek? Op welke wijze financierde men die vloot? Deze vragen - en er zijn vele andere denkbaar - worden door de schrijver niet gesteld. Het lijkt of hij het zo vanzelfsprekend vindt dat in de 17de eeuw een sterke Nederlandse zeemacht bestond, dat hij achtergrondinformatie overbodig acht. Veranderingen die gedurende deze periode plaats hebben gehad, worden wel telkens vermeld, maar een opsomming van een aantal losstaande feiten is wat anders dan het beschrijven van een ontwikkeling.
In het hoofdstuk over de opbouw van de vloot vertelt de schrijver dat de slagvloot tot het midden van de 17de eeuw deels uit "echte" oorlogsschepen, deels uit bewapende koopvaarders bestond, maar dat na de slechte ervaringen van de eerste Engelse oorlog ook in Nederland de slagvloot bijna uitsluitend uit speciaal daartoe gebouwde oorlogsschepen werd samengesteld. Hierna beschrijft hij de verschillende soorten schepen die bij de vloot in gebruik waren. Elke samenhang tussen deze mededelingen ontbreekt. De financiële tekorten van de admiraliteiten die na de vrede van Munster het opleggen van schepen noodzakelijk maakten, het feit dat de Staten-Generaal na 1648 een slagvloot niet nodig achtten, de noodzaak om de Duinkerkers te bestrijden, het aandringen van Tromp en De With op een vlootprogramma zoals dat in Engeland in de jaren voor de eerste Engelse oorlog werd uitgevoerd, de invloed van Johan de Wit en Willem III die voor uitvoering van hun politiek een sterke vloot nodig hadden, dit alles blijft onvermeld en het zou dit hoofdstuk toch aanmerkelijk hebben kunnen verhelderen.
De wat verwarde passage over het fregat b.v. was dan misschien wat duidelijker uitgevallen.
(Terzijde: de stijl van de heer Diekerhoff is in het algemeen niet erg helder en soms bepaald vreemd te noemen: "extremiteiten van het schip".)
Ook bij de hoofdstukken over de bemanning en het leven aan boord is het verwaarlozen van de historische achtergrond een duidelijk bezwaar. Vooral hinderlijk is het feit dat de schrijver de financiële moeilijkheden van de admiraliteiten eigenlijk helemaal niet behandelt. In het eerste hoofdstuk worden enkele opmerkingen gemaakt over de financiën van de admiraliteiten, maar hun chronisch geldgebrek met alle gevolgen van dien voor bouw, uitrusten en bemannen van de vloot wordt nergens genoemd.
In zijn inleiding zegt de schrijver dat hij de gegevens verzameld, geselecteerd en geordend heeft: het spijt mij dat ik van werkelijke ordening niet veel heb kunnen ontdekken. Maar ook de wijze van verzamelen en selecteren is mij niet altijd even duidelijk. Waarom b.v. geeft de schrijver wel een verklaring van de log, maar niet van de Jacobsstaf? Waarom wordt bij de behandeling van de zeekaarten de Mercator-projectie zelfs niet genoemd? Als de schrijver een indruk wil geven van de materialen die nodig zijn voor de bouw van een groot oorlogsschip, waarom geeft hij dan een lijst van het materiaal gebruikt voor de bouw van een groot Engels schip? Hij moet er onmiddellijk aan toevoegen dat die lijst niet helemaal klopt voor Nederlandse schepen omdat Engelse schepen groter waren. Het zou wel een heel gereken zijn, maar met gegevens uit Witsen en van IJk is een dergelijke lijst tenslotte wel samen te stellen. Het hele hoofdstuk over het 17de eeuwse schip is trouwens wat mager, vergeleken met dat over de bewapening b.v.
Soms maakt de schrijver bepaald fouten: hij vermeldt dat het meest gebruikelijke materiaal voor ankers Spaans of Zweeds ijzer was; bij Witsen, pag. 119, staat: "Alle ankers ... behooren van 't beste Zweedsche en Spaanse ijzer, omdat het eerste wel stijv en stark, en het tweede wel tay, maar zwak en buigzaam, en daarom zeer wel by 't eerste dient ingeweld en t'samen gesmeed te wezen." In het laatste hoofdstuk laat de schrijver De Ruyter zijn koers wijzigen van zuid-west naar noord-west, dit moet zijn noord-oost (bld. 89); op bld. 92 staat "avond van de derde juni" i.p.v. de nacht van 2 op 3 juni. Vooral waar dit hoofdstuk een uittreksel is van Warnsincks studie over de slag op Schooneveld, zijn dergelijke fouten te meer irritant. De gedachte op zich zelf om Warnsincks studie verkort over te nemen, vind ik op zijn zachtst gezegd ongelukkig. In dit boek van slechts 98 pagina's tekst zijn dertien n.b. niet meer dan een uittreksel!
Tenslotte enkele algemene opmerkingen. Verschillende auteurs die in de tekst aangehaald worden, zoekt men tevergeefs in de litteratuurlijst: b.v. op bld. 66 J.R. Bruijn, bld. 72 Van Eeghen, bld. 82 M. Lewis. De keuze van de illustraties is niet altijd begrijpelijk: waarom b.v. de doorsnede van een Engels schip uit de 18de eeuw (afb. 27)? De verantwoording van de illustraties is ronduit slecht. Als voorbeeld noem ik afb. 24, waarvan vermeld staat dat deze afkomstig is uit de collectie van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf. Het was wellicht nuttiger geweest te zeggen dat het een gravure is uit L. van den Bosch' Leeven en Daden der Doorluchtigste Zee-Helden. Bovendien staat bij deze afbeelding dat het een gravure is van R. de Hooghe i.p.v. I. Padtbrugge.

Samenvattend moet ik zeggen dat dit boek voor mij in elk opzicht een teleurstelling was: een gemiste kans.

E. Bos - Rietdijk.

DANTZIG, A. van, Het Nederlandse aandeel in de slavenhandel. Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1968, 144 p., gebill., *f* 6,90.

A foreign archivist working on Dutch sources for his own national purposes is without more neither an authority on Dutch colonial history, nor, despite his being an African, on that essential ingredient of it, the part played by the Dutch in the Transatlantic slave trade. He may therefore be an unhappy choice for a review of Mr. Van Dantzig's work on the latter topic, for, although his selection is more likely to be too favourable to the author than otherwise, it hardly does justice to the topic itself. The attempt was made at all only upon the assurance that a contribution to the series of popular historical works published under the auspicies of the Dutch Youth Club for the Study of History does not necessarily require expert treatment as such.

Either because so much has already been written (and, I hope, read) on the subject, or perhaps because there has been such a revulsion of feeling against the slave trade, most of the reading public nowadays tend to brush aside the subject as an anathema of history, and perhaps in favour of a contemporary Economic Ministers' document about aid to the underdeveloped countries without suspecting any connection. Especially as the author himself may be considered just such an aid in his present employment as a lecturer at the University of Ghana, Accra, it will be a pity if his very readable account from Dutch, English and French sources of the extent of Dutch participation in the Slave Trade suffers from this tendency.

Inevitably, there are illustrated examples of all the inhuman treatment suffered by the human commodities and tools for the economic success of the colonial plantations that the slaves were, but these are accompanied by other useful details of how the slaves were obtained by native dealers in Africa, of their changing value, and of the manner and means of their exchange for European goods (pp. 48-106). As background information, the author talks, among other things, of older forms of domestic and commercial slavery before it assumed the proportions of the Transatlantic Slave Trade, and of the part played by the Moors of the south of Spain and Portugal in introducing black slaves to Europe, without forgetting the early European contacts with the African coastline which were later to be exploited in that way. Having the advantage of being wise and even 'more human' after the event he derides here and there the religious and humanistic colouring given to the arguments for the transportation for labour overseas of the ill-fated souls. Spain, as champion of Roman-Catholicism, was only fulfilling her obvious mission of converting so many heathens to Christianity, at any rate, before they could be engulfed by Mohammedanism, and their transportation to the nascent colonies was claimed to be a means of bettering the lot of the native Indians who were being maltreated; equally for Holland, waxing strong in Protestant heresy, it could be argued that as many slaves as were caught by the Dutch net, were saved from the excess of the baneful papal influence of Spain and Portugal.

But, perhaps, the biggest attraction of the book for the average Dutch reader would be the sense of solid achievement by the Dutch to be gathered from the quite comprehensive account of how the Dutch so successfully, if at times for only a while, pitted their strength against that of the Spaniards, the Portuguese, the French and the English in the Americas, the West Indies, the East, and in Africa. The whole account in its extent recalls Van Kampen in his 'History of the Dutch outside Europe', without, of course, there being any real comparison with it. The story is told from the beginnings when the Dutch were organising themselves into rather large companies like the East and West Indian Companies to the point where they could take calculated risks and undertake such glorious exploits as the conquest of the Silver Fleet by Piet Heijn, and the taking of São Salvador in Brazil, the latter exploit being combined with a Dutch take-over from the Portuguese in that fertile source of African slaves, Angola, and in the Gold Coast.

To give a balanced picture, there are hints about the political and administrative blunders, mostly at home, by which these achievements were later undone.

Of a precise answer to the main enquiry, to which extent the Dutch participated in the 'business', the author has despaired, and for the reason that certain links are missing from the chain of calculation. He has, however, given some useful statistics (pp. 106-111), from which the reader may draw his own conclusions in addition to the author's that it was for political reasons that the Dutch did not partake of the slave trade to a greater extent than they actually did.

Altogether then, the book is in the tradition of the Fibula series, of which it is No. 27, attractively laid out, accurate and sufficiently detailed as well as handy. "Het moet dus in de smaak vallen."

E. T. Akyianu
(Ghana)

SCHULTEN, C. M., Nederlandse expansie in Latijns Amerika. Brazilië: 1624-1654. Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1968, 104 p., gebill., *f* 6,90.

In de onvolprezen Fibulareeks verscheen onlangs wederom een deeltje dat onze aandacht verdient. De schrijver leidt ons via de ontdekkingsreizen op het westelijk halfrond en de oprichting en expedities van de W.I.C. naar de hoofdschotel van deze prekoloniale dis: de Hollandse pogingen Brazilië van bezetter te doen veranderen. Het gouverneurschap van Johan Maurits van Nassau neemt daarin vanzelfsprekend een belangrijke plaats in. Na Boxer's The Dutch in Brazil (1957) zou een pretentieuze behandeling van dit onderwerp het kader van een Fibulaboekje natuurlijk verre te buiten gaan. Dit was blijkbaar ook niet de bedoeling van de auteur - die overigens niet heeft geschroomd zelfstandig van de archivalia kennis te nemen -: "De grote hoeveelheid onuitgegeven bronnenmateriaal in onze archieven ziende, mag men de conclusie trekken, dat het laatste woord over de geschiedenis van de Nederlanders in Latijns Amerika nog niet gezegd is (zo ooit) en dat verdere bestudering van deze bronnen ongetwijfeld nieuwe perspectieven zal openen." (p. 95)

De schrijver is er uitstekend in geslaagd in kort bestek een informatief en verantwoord overzicht te geven van de Hollandse bemoeienissen met dit deel van Zuid-Amerika. De literatuurlijst en het notenapparaat bieden een goed uitgangspunt aan diegene die zich in detailkwesties wil verdiepen. Gemist heb ik daar wel elke verwijzing naar de geschriften van C. Molengraaff-Gerlings, W. J. van Balen en P. J. Bouman over Johan Maurits, evenals naar de catalogus van de tentoonstelling Maurits de Braziliaan (Mauritshuis 1953).

Over de Joden in Brazilië geeft A. Wiznitzer (Jews in colonial Brazil, 1960) een goed gedocumenteerde geschiedenis. Het spreekt echter vanzelf dat de schrijver een keuze moëst maken en daarover kan men altijd van inzicht verschillen.

Wat betreft de archivalische bronnen, die nieuwe perspectieven zouden kunnen openen : thans staat de vorser de door M. P. H. Roessingh samengestelde Guide to the sources in the Netherlands for the history of Latin America (1968) ter beschikking.

Tot slot moge ik er nog op wijzen dat het boekje ook uiterlijk goed is verzorgd dankzij de fraaie en overvloedige illustraties. In het afschrift van facsimile 36 (Lijste vande siecken) is een aantal storende fouten geslopen. Zo lees ik bijvoorbeeld i. p. v. "d'arcke Noac" (zie ook noot 81) "d'arcke Noe"; en zou men "Jan Jansz. van Amstetc." niet beter uit 'Amstelredam' kunnen laten komen?

A. H. Huussen jr.

HOECKEL, R., Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts, herausgeg. und bearb. von Lothar Eich. Bielefeld und Berlin, Verlag Delius, Klasing und Co., 1967, 115 S., 7 Tafeln und 2 Plänen, DM 19,80.

Nach alten Prospektunterlagen des Verlages Robert Loef, Burg bei Magedeburg/Elbe, sollte die ursprüngliche Ausgabe als Kartei erscheinen. Nach jahrelangem Studium durch Rolf Hoeckel nahm das Werk aber einen solchen Umfang an, dass die Ausgabe in Buchform mit über 100 Seiten, durchaus gerechtfertigt war.

Die vom Verfasser ausgewertete Literatur befasst sich zum überwiegenden Teil mit Schiffen des 17. und 18. Jahrhunderts. Der Titel ist deshalb etwas irreführend. Trotzdem ist schon der Versuch, dem Modellbauer und insbesondere dem Anfänger, eine Beschreibung der Einzelteile von Ausrüstung und Takelage, zu geben, nicht hoch genug anerkennen. Ausführlich wird, soweit es der Umfang des Buches zulässt, der Themenkreis: Masten, Rahen, Blöcke, laufendes und stehendes Gut behandelt. Während den Themen: Rumpf, Beplankung, Gestaltung des Gallions und des Heckes ganze 9 Seiten gewidmet sind.

Die im Buch abgedruckten Skizzen sind für den Modellbauer leicht verständlich. Das am Schluss des Bandes befindliche "Verzeichnis der Abbildungen", erleichtert das Finden beträchtlich. Ein Index, sorgfältig ausgearbeitet, beschliesst das ausgezeichnete Werk.

G. Nikelait
(Jülich)

WINTER, H., Der Holländische Zweidecker von 1660/1670. Nach dem zeitgenössischen Modell im ehemaligen Schloss Monbijou zu Berlin. Bielefeld und Berlin, Verlag Delius, Klasing und Co., 1967, 54 S., 40 Tafeln und 5 Tafeln Schiffsrisse gezeichnet von Wolf-Dietrich Wagner.

Het onderhavige boek van de in 1967 overleden Heinrich Winter, die behalve dit boek nog een aantal werken - voornamelijk over scheepsbouw - op zijn naam heeft staan, is de weerslag van een minutieus onderzoek dat de schrijver heeft verricht bij een uit Nederland afkomstig zeventiende-eeuws model van een tweedekker, dat zich reeds lange tijd in Berlijn bevond; het werd in de tweede wereldoorlog vernietigd. Zoals Winter zelf vermeldt, was het oorspronkelijk slechts zijn bedoeling een artikel te schrijven over de kolderstok, en wilde hij onder meer aan de hand van dit model de juiste werking daarvan demonstreren. Tijdens zijn onderzoek daamaar werd hij echter zo gefascineerd door de vele details die het model op tal van punten vertoonde, dat hij besloot er een heel boek aan te wijden. De schrijver neemt ons daarin als het ware mee voor een rondleiding met uitleg door het gehele model, van spiegel tot galjoen en van het bovenste dek tot onder in het ruim. Daarbij maakt hij ons attent op tal van interessante details aan tuigage en scheepsconstructie, en beschrijft van een aantal onderdelen nauwkeurig de werking; zo weidt bij bv. uitvoerig uit over de wijze waarop het binnenhalen en het opbergen van de ankerkabel in zijn werk gaat. Ondanks het bezwaar dat de talloze scheepstechnische termen in het duits soms voor problemen zullen zorgen, geeft het boek met name ook door de daarin aanwezige detailfoto's en tekeningen een goede, duidelijke indruk van constructie en techniek van een zeventiende-eeuws zeilschip.

L. M. Akveld

LLOYD, CHR., The British Seaman, 1200-1860: a social survey, Londen, Collins, 1968, 319 p., gebill., 45 sh.

Oorlogen ter zee, met hun strategie, tactiek en gevechten, hebben over het algemeen eerder en uitgebreider hun geschiedschrijvers gevonden dan het apparaat achter de slagleverende oorlogsschepen. Hetzelfde geldt voor de bekend geworden aanvoerders tegenover de gewone schepelingen. Voor de Nederlandse marinegeschiedenis gaat dit misschien nog meer op dan voor de Engelse. Deze heeft zich de afgelopen vijftien jaar verrijkt gezien met de belangrijke studies van o. a. J. Ehrman, The Navy in the war of William III (1953), M. A. Lewis, A social history of the Navy 1793-1815 (1960) en D. Baugh, British naval administration in the age of Walpole (1965).

Het is nu Lloyd, emeritus hoogleraar aan het Royal Naval College in Greenwich, die in zijn nieuwste boek voor de eerste maal 'the people', het 'lower deck' alle aandacht geeft. Bescheiden van velerlei aard, met inbegrip van een benijdenswaardige hoeveelheid autobiografieën en herinneringen van gewone zeelieden, stonden hem ter beschikking. Overigens zij direct opgemerkt, dat ofschoon de titel anders doet vermoeden, de auteur zich vrijwel geheel tot de opvarenden van de Navy beperkt en de toestand bij de koopvaardij, zo deze ter sprake komt, vanuit marine-oogpunt behandelt. Bezwaren hiertegen voorvoelde Lloyd kennelijk reeds, toen hij in de inleiding neerschreef, dat het onderscheid tussen 'merchant seaman and the naval rating' een moderne is en zonder betekenis vóór ongeveer 1815. Zeker wanneer men zijn boek 'a social survey' als ondertitel meegeeft, lijkt me dit een onjuist standpunt - immers de vraag waar en hoe de zeeman werkt als hij niet in marinedienst is, behoort ook beantwoord te worden - maar men verzoent zich ermee als men al lezende bemerkt, dat Lloyd in hoofdzaak aan de orde stelt hoe de Navy haar manschappen verkreeg.

De nadruk ligt vanzelfsprekend op de periode ca. 1650-1815, jaren waarin de zeilende Britse marine haar voornaamste rol vervulde en het bemanningsprobleem bij vrijwel iedere uitrusting urgent was. Het pressen van zeelieden voor dienst op de vloot, waarvan Lloyd de oorsprong tenminste in het begin van de 14de eeuw legt, werd toen op grote schaal toegepast. Het systeem daarbij gevolgd bleef bijna onveranderd. De Privy Council gaf de Admiralty een algemene order tot press-gang. Deze zond plaatselijke autoriteiten daarop machtigingen tot het oppakken van zeelieden, wat moest gebeuren door hiertoe aangestelde 'presters', die aan de wal en op het water mochten opereren. Bovendien kregen kapiteins toestemming zelf rechtstreeks betrouwbare manschappen o. l. v. een officier op razzia uit te sturen om hun onvolledige equipages aan te vullen. In principe was press-gang tot mannen 'who used the sea' beperkt en vond zij alleen in havenplaatsen en op thuisvarende koopvaarders plaats.

Deze wijze van 'manning the Navy' is altijd impopulair gebleven, maar zij werd als een noodzakelijk kwaad aanvaard, waarvoor alternatieven ontbraken. De wettigheid ervan is nooit bestreden, wel bepaalde practijken erbij toegepast. Lloyd begeeft zich op nog onontgonnen terrein, wanneer hij

probeert deze noodzaak met cijfers aan te tonen. Hij waagt zich daartoe aan een berekening van het aantal manschappen dat de Navy nodig had en uiteindelijk in dienst had en van de aantallen die voor de koopvaardij beschikbaar bleven. Hieruit blijkt dat in tijd van oorlog - van 1688 tot 1815 toe - nooit voldoende personeel voor de handels- en oorlogsvloot tegelijk aanwezig was, in de Napoleontische oorlogen herhaalde malen waarschijnlijk nauwelijks de helft. Brute methodes bij het pressen vinden hierin misschien een verklaring en zelfs een rechtvaardiging. Lloyd heeft voor dit onderzoek onder meer een lijst van het jaarlijkse totaal der schepelingen van de Navy over 1701-1855 samengesteld. De enorm scherpe stijgingen en dalingen aan het begin en het einde van een oorlog vallen hierin onmiddellijk op, maar eveneens dat de jaren rondom 1724 de absoluut laagste cijfers vertonen, wat merkwaardig genoeg ook voor de Nederlandse marine geldt. Het aantal buitenlanders op de vloot is steeds laag gebleven (10 à 15%) bij de koopvaardij lag dit percentage iets hoger. Gemiddeld de helft van het marinepersoneel bestond uit vrijwilligers. Temidden van zijn prachtige onderzoek slaat Lloyd even de plank mis, als hij naast geheel ongelijksoortige Engelse cijfers suggereert dat in ons land de admiraliteitscolleges tijdens de 'Dutch Wars' potentieel over 80.000 zeelieden konden beschikken en een grotere vloot bezaten (p. 80).
Press-gang verdween na 1815 vrij abrupt. De eerste decennia was hieraan bij de kleine uitrustingen geen behoefte. Zij werd in feite afgeschaft, toen in de vijftiger jaren dankzij de Continuous Service Act een 'standing Navy, consisting of trained men engaged for a long term of service' ontstond en de Royal Reserve werd gecreëerd.
Zoals gezegd het bemanningsprobleem vormt het hoofdonderdeel van dit boek, maar ook de practijk van het pressen met vele kleurrijke details komt ter sprake, evenals de hoogte en de betaling van de gages, de voeding en de gezondheid aan boord. Vooral aan de drie meest voorkomende ziektes scheurbuik, typhus en gele koorts, hun vermeende en werkelijke oorzaken, de verkeerde bestrijdingmethoden, de funeste rivaliteit tussen doktoren en chirurgijns geeft de auteur veel aandacht.
Lloyd heeft een stimulerend boek geschreven, dat ondanks soms wat springerige overgangen bij verandering van onderwerp in een hoofdstuk, de lezer boeit en veel nieuws biedt.

J. R. Bruijn

SCHEFFER, AGE, Jan Doeksen; Avonturen van een Hollandse berger en zeesleper. Baarn, Het Wereldvenster, 2e druk, z.j. *f* 8,90.

Geen onderdeel van onze scheepvaart krijgt waarschijnlijk zo'n publiciteit als het bergings- en zeesleepbedrijf. Herhaaldelijk halen de prestaties van de bergers de voorpagina's der kranten en het t.v.-journaal. Wie zich echter wat nader over dit bedrijf wil oriënteren, is hoofdzakelijk aangewezen op Engelse literatuur. In onze taal verscheen over dit onderwerp weinig. De meeste informatie geven nog de personeelsbladen van de bergingsbedrijven (zoals bijv. het orgaan "De Sleeptros" van Smit/Van den Tak). Typerend is, dat het al meer dan 25 jaar geleden is dat het voortreffelijke boekje "Bergers" van C.J.M. van der Hidde uitkwam. De laatste tijd verschenen echter wel een aantal boeken in het populaire genre over sleepbedrijf op de markt. Men vraagt zich af of na de "redders" (Toxopeus Omnibus, e.a.) nu de "bergers" aan de beurt zijn. Zo heeft K. Borstlap in "De schipper van de Zwarte Zee" het leven van de sleepbootkapitein Teun Vet beschreven. Age Scheffer vertelt in zijn "Jan Doeksen" de avonturen van een Hollandse berger en zeesleper.
Het boek van Scheffer geeft in een zeer prettig leesbare stijl het relaas van een aantal bergingen of reddingen, zo U wilt!, want het accent valt dikwijls op het laatste.
Het is juist deze merkwaardige combinatie van commercie en spontane reddingsgeest die boeit en doet verlangen naar een boek, waarin de geschiedenis, de ontwikkeling van de bergingstechniek en de juridische aspecten eens uitvoerig uit de doeken worden gedaan. Het Nederlandse bergingswezen heeft stof genoeg aangedragen. Toch zou een dergelijk standaardwerk waarschijnlijk iets missen: de sfeer. En dit element komt juist in het boek van Scheffer - een geboren verteller - volledig tot zijn recht. De verhalen bestrijken een periode van ruim dertig jaar. Zij geven een duidelijk beeld van de zeemanschap, het technisch kunnen en de durf die nodig zijn om deze bergingsoperaties tot een goed einde te brengen. Kortom, een prettig leesbaar boek, dat ongemerkt de lezer iets bijbrengt van de techniek van dit boeiende bedrijf.

W. Troost

BIJL MZ., A, Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen. Vlaardingen, Boekhuis Den Draak, 1967, 25 p., gefll., *f*2,50.

In opdracht van de pas opgerichte Historische Vereniging Vlaardingen is dit boekje als eerste van een serie historische werken over Vlaardingen verschenen. Tevens is het bedoeld als inbreng in de discussie over de toekomst van de haven, daar het economisch belang ervan sterk afgenomen is.
Zoals vaak het geval is met havens die in een poldergebied zijn gelegen, heeft ook de Vlaardingse haven zowel een statische als een dynamische functie, nl. afwateringskanaal van de nabijgelegen polders en bron van welvaart voor de bevolking. Schr. laat uitkomen dat de statische functie sinds de middeleeuwen tot het begin der 16de eeuw van primair belang was. Gedurende deze periode nam het hoogheemraadschap Delfland de verantwoording voor het op peil houden van de haven met de erbij behorende kunstwerken als spuien en sluizen, voor haar rekening. Met de opkomst van de scheepvaart en visserij kreeg het economisch belang van de haven voor de stad zoveel gewicht, dat het waterschap in de 17de en 18de eeuw niet van zins was bij te dragen in de kosten van onderhoud. Gedurende deze periode hebben de inwoners van de stad zich grote offers getroost om de haven toegankelijk te houden voor de scheepvaart. De regelmatig optredende verlanding voor de havenmond kwam in het begin der negentiende eeuw tot stilstand, waarmee de conflicten met Delfland omtrent de verdeling der onderhoudskosten goeddeels een eind vonden. In een kort overzicht maakt schr. gewag van verschillende verbindingen over de genoemde haven, nl. naast diverse bruggen ook nog een veerpontje.
Hoewel de auteur zich beperkt heeft tot de lotgevallen van de Oude Haven, is onwillekeurig het accent komen te liggen op de rol die het speelde als spuiwater voor de Delflandse polders en is, jammer genoeg, de haven als bron van welvaart in de schaduw gebleven. Een opmerking dat het water nog steeds zijn statische functie vervult, zou op zijn plaats geweest zijn.
De Historische Vereniging Vlaardingen is haar serie publicaties met een leesbaar en fraai uitgevoerd boekje begonnen.

D. van der Vlis

NIEUWE ARTIKELEN

Gebruikte afkortingen:

AN = American Neptune
HT = History Today
JFSM = Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer
Mar = Marineblad
MM = Mariner's Mirror
Nep = Neptunia
OZ = Ons Zeewezen
RH = Revue Historique
RJ = Rotterdams Jaarboekje
RM = Revue Maritime
SH = Spiegel Historiael
USNIP = United States Naval Institute Proceedings

AKKERMAN, P., Cutty Sark (bouwbeschrijving, wordt vervolgd, red.), Modelbouwer 30 (1968) 576-588.
ALKEMADE, A.J.M. en WOELDERINK, B., Het hofje van Johan van der Veeken, RJ 1968, 247-259.
AUSSEUR, J.R., Le mentor du Comte De Toulouse, Nep 91 (1968) 2-8.
AYACHE, S., en ROBERT, S., Orient-Occident, à la lumière d'un récent congres d'histoire maritime, RH 92 (1968) 57-88.

BAKKER, G., Een onderlinge verzekering voor bootsgezellen te IJlst uit 1663, JFSM 1966, 38-43.
BAUM, K.J., Panzerkreuzer " Fürst Bismarck" 1897-1920, Das Logbuch 4 (1968), Heft 1, 5-17.
BEZEMER, K.W.L., Nogmaals de NEFIS in Australië, Mar 78 (1968) 961-967.
BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., De opkomst van de Grote Visserij, SH 3 (1968) 459-465.
BOOG WATSON, W.N., Alexander Brodie and his fire-hearths, MM 54 (1968) 409-412.
BOOY, H. Th. de, Enkele grepen uit de geschiedenis van het reddingstation Den Helder, De Reddingboot 105 (dec. 1968) 4437-4464.
BOUDRIOT, J., L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856, Nep 89 (1968), suppl. 1-17; vervolgd in 90,91 en 92 (1968), telkens suppl. 1-12.
BOUGARAN, M., Une centenaire: la torpille automobile, RM 1968, 918-947.
BOULIND, R., Drake's navigational skills, MM 54 (1968) 349-371.
BOURNE, K. en BOYD, C., Captain Mahan's War' with Great Britain, USNIP 94 (1968) July, 71-78.
BRUIJN, J.R., De admiraliteiten van Friesland en Amsterdam in de eerste helft van de achttiende eeuw, JFSM 1966, 33-37.

CREYGHTON, W.J.M., "Sustento Infortunatos", Mar 78 (1968), 693-700.
CRONE, E., De Luiwagen van Willem Janszoon Blaeu, K.N.A.G., Georgr. Tijdschrift II (1968) 367-377.

DEKKING, C.L., De historische ontwikkeling van de bevoorrading op zee en enkele toekomst-aspecten daarvan, Mar 78 (1968) 803-827.
DUNN, H.V., A Dutch boeier circa 1800, Naut. Research Journal 14 (1967) 87-96.

FEHRMANN, C.N., Ierse dromen en de nederlaag bij Kamperduin, SH 3 (1968) 672-680.

GEUS, P.B.R. de, Nederland als maritieme natie in de wereld van vandaag, Mar 78 (1968) 643-667.
GLASGOW, T., The navy in the French wars of Mary and Elizabeth I, Part III: the Navy in the Le Havre expedition 1562-1564, MM 54 (1968) 281-296.

HEIDE, G.D. van der, Lading in een scheepswrak in het IJsselmeer, JFSM 1966, 44-52.
HERFERT, P., Frühmittelalterliche Bootsfunde in Ralswiek, Kr. Rügen, Ausgrabungen und Funde 13 (1968) 211-222.
HUAN, Cl., La guerre sous-marine allemande en mer Noire (1941-1944), RM 1968, 1045-1074.
HULSHOF, J.H.B., Strategische aspecten van het gebruik van mijnen en van de mijnenbestrijding, een historische beschouwing vanaf de Russisch-Japanse oorlog tot heden, Mar 78 (1968) 1023-1047.

KNAUERHASE, R., The compound steam engine and productivity changes in the German merchant marine fleet, 1871-1887, Journ. of Econ. Hist. 28 (1968) 390-403.

LAING, E.A.M., Naval operations in the war of the Triple Alliance, 1864-70, MM 54 (1968) 253-279.
LANGLEY, M., Nansen of the 'Fram', HT 18 (1968) 637-645.
LEPOTIER, Le 'Grand Dessein Naval' de Napoléon, Nep 92 (1968) 2-9.
LLOYD, C., The mutiny of the 'Nereide', MM 54 (1968) 245-251.
LOZAC'H, J., Les flottilles 'à l'Espagnole' devant Brest et Boulogne (1799-1801), Nep 89 (1968) 6-14.

MASSON, Ph., e.a., La bataille de l'Atlantique (numéro spécial), Revue d'hist. de la deuxième guerre Mondiale 18 (1968) 3-96.
MAUREL, Ch., Le brevet de capitaine au long cours à 150 ans, RM 1968, 1089-1104.
MAUREL, Ch., Marins écrivains, RM 1968, 729-742.
MEILINK-ROELOFSZ, M.A.P., De Campagnieskist, Stichting Cultuurgesch. v.d. Nederlanders Overzee, Verslag 1966/7, 50-53.
MEISTER, J., 500 Jahre kriegerische Ereignisse auf schweizerische Seen und die schweizerischen Kriegsschiffe, Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift 9 (1968) 508-519.
MILLON, M., Les ouvrages militaires de Mardyck, Revue du Nord 50 (1968) 411-416.
MOLEN, S.J. v.d., "Zamenspraak tusschen de matroos en de landman", Neerlands Volksleven 18 (1968) 363-372.
MORANDIERE, Ch. de la, Les Français à Terre-Neuve, Nep 90 (1968) 11-19.
MORCKEN, R., Norse nautical units and distance measurements, MM 54 (1968) 393-401.
MUNCHING, L.L. von, Het beroemde Konvooi van 1918, OZ 57 (1968) 11, 37-41.

OKUMIYA, M., 'For sugar boats or submarines' USNIP 94 (1968) Aug., 66-73.
ORAM, R.B., The birth and death of a dock, HT 18 (1968) 570-577.

PLUIS, J., De invloed van de etsen van A. van der Laan van schepentableaus (met 42 illustraties), JFSM 1966, 53-88.
POELSTRA, Th.J., Jasper Atkinson, koopman en reder te Rotterdam, ca. 1745-1795, RJ 1968, 124-143.
POLAK-De BOOY, E.P. De speld in de hooiberg, registratie van geschiedbronnen afkomstig van particulieren, Zuid-Holland 14 (1968) 2, 10-15.

POOL, B., Navy contracts after 1832, MM 54 (1968) 209-226.

ROESSINGH, M.P.H., Nederlandse betrekkingen met de Philippijnen, 1600-1800, Bijdr. Taal-, land- en volkenkunde 124 (1968) 482-504.
RONCIERE, M. de la, Les cartes marines de l'époque des grandes découvertes, Nep 90 (1968) 2-10.
RUDOLPH, W., Typologische Bestimmung historischer Wrackfunde, Poseidon 7 (1968) 498-500.

SALISBURY, W., John Paul Jones and his ships: the need for more research, AN 28 (1968) 195-205.
SALM, G.B., Netherlands Forces Intelligence Service (NEFIS) in Australië in de periode maart '42 tot febr. '44, MM 78 (1968) 781-793.
SCHUT, E.C., Ontstaan en ontwikkeling van het torpedowapen, Mar 78 (1968) 1067-1079.
SENNING, C.F., Anglo-Spanisch rivalry in the Spitsbergen Whale fishery 1612-1616, AN 28 (1968) 239-260.
SMIT, A., Oude zeemansgebruiken, De Zee 89 (1968) 399-403.

TABOULET, G., Aux origines du canal de Suez, le conflit entre F. de Lesseps et les Saint-Simoniens (1e partie), RH 92 (1968) 89-114.
TEMMINCK GROL, C.L., De monumenten van Europese oorsprong in Ghana, Bulletin Kon. Ned. Oudh. Bond 67 (1968) 103-121.

VLIS, D. v.d., De verzekering der visserijvloot in Vlaardingen 1814-1900, Zuidhollandse Studiën XIV (1968) 259-273.
VOS van STEENWIJK, A.N. de, Gibraltar, Mar 78 (1968) 907-923 en 1049-1064.
VROOM, U.E.E., Het Enkhuizerzand, Uit het Peperhuis 1968, 302-324.

WALTON, G.M., A measure of productivity change in American colonial shipping, Econ. Hist. Review 21 (1968) 268-282.
WEBER, R.E.J., Van kaapvaart tot zeeroof rondom 1600, OZ 57 (1968) 10, 34-36.
WEGENER SLEESWIJK, F.W., Een vice-admiraal met een fluitschip, JFSM 1966, 29-31.
WESTER, J.J., Piraten en archeologen aan de Donau, SH 3 (1968) 501-503.
WILLIAMS, D.M., Bulk carriers and timber imports: the British North American trade and shipping boom of 1824-5, MM 54 (1968) 373-382.
WOELLER, W., Die Sage vom Fliegenden Holländer, Deutsches Jahrbuch für Volkskunde 14 (1968) 292-314.
WOODWARD, D., Mutiny at Wilhelmshaven 1918, HT 18 (1968) 779-785.
WOODWARD, D., The Mutiny at Kiel, November 1918, HT 18 (1968) 829-835.

ZAPPEY, W.M., Daendels en de Goudkust, SH 4 (1969) 33-40.

NIEUWE UITGAVEN *)

Algemeen

ANDREWS, R.W. & H.A. KIRWIN, This was seafaring. rev. ed. London, Bailey Bros. for Bonanza, New York, 1968 168 p. ill. *f* 23,40.

COLE, WILLIAM, The sea, ships and sailors. London, Hart-Davies, 1968 240 p. 29 ill. *f* 21,85.

FURTHER selections from The tragic history of the sea, 1559-1565. Narratives of the shipwrecks of the Portuguese East Indiamen Aguia and Garça (1559), São Paulo (1561) and the misadventures of the Brazilship Santo António (1565). Trsl. and ed. from the Portuguese by C.R.Boxer. London, Cambridge University Press, 1968 X, 170 p. facs. portr. maps *f* 21,85.

Oorlogsmarine

ALMAN, K., Graue Wölfe in blauer See. Der Einsatz der deutschen U-Boote im Mittelmeer. Rastatt, Fabel, 1967 310 S. Abb. *f* 19,80.

BARBER, N., A sinister twilight, The fall of Singapore 1942. Boston, Houghton Mifflin Cy, 1968 364 p. *f* 15,90.

BENNETT, GEOFFREY, Charlie B. London, Peter Dawnay, 1968 378 p. ill. *f* 31,20. Fisher's Foeman. Just as the development of the early twentieth-century navy was dominated by Fisher, so its modern historiography has been dominated by Fisher's biographer, Professor Marder. This makes it at least possible that Fisher's rival and critic, Beresford, has not received fair treatment. Captain Bennett, having had the good fortune to be given access to the hitherto unused Beresford private papers, was fully justified in attempting a full-scale interpretation of the man. Unfortunately, success has eluded him. Although the new material provides a great deal of insight into Beresford's private and social life, it is noteworthy how much of the book's treatment of his naval and parliamentary life is based on his published autobiographical writings and on Hansard. Furthermore Captain Bennett tends to take Beresford's own estimation of his ability and achievements as true and frequently falls into the trap awaiting all biographers of exaggerating his subject's importance. Events such as the creation of the Naval Intelligence Department and the passing of the Naval Defence Act of 1889 were the results of far more complex processes than their advocacy by Beresford. The equation of Beresford with the naval architect Sir William White as a creator of the late Victorian navy is highly unconvincing. Beresford did play an important part in the modernization and expansion of the Navy. In Parliament, in the press and on public platforms he did much to arouse the public opinion which was necessary if governments were to be persuaded to supply the evergrowing sums needed for Britain to maintain her naval supremacy. He had a full awareness of the dangerous vulnerability of the country's sea-borne trade, although, unlike Fisher, he was blind to the submarine threat. Perhaps his most important service was his pressing for the creation of a Naval Staff, to which Fisher was resolutely opposed. In his earlier days as a commander-in-chief he was an energetic trainer of men and squadrons. But, granted all this, if he had never existed, would the navy of 1914 have been any the worse? The fact that it would be absurd to ask such a question about Fisher shows the relative importance of the men whose quarrel did so much to divide the officers of the Navy into two antagonistic camps.
(The Times Literary Suppl., August 1, 1968)

*) Door de invoering van de BTW op 1 januari 1969 kan niet voor de juistheid van de opgegeven prijzen worden ingestaan.

BENNETT, GEOFFREY, Naval battles of the First World War. London, Batsford, 1968 312 p. ill. (British Battles Series) *f* 26,--.

BONNETT, S., The price of Admiralty. London, Hale, 1968 272 p. 20 ill. *f* 21,85.

BROWN, A. JACKSON, The silk admiral: Weymouth and Melcombe at the time of the Armada. Weymouth, Dorset, A.J. Brown, 140 Dorchester Rd, 1968 128 p. 4 ill. maps *f* 13,25.

CARRISON, D.J., The United States Navy. Washington D.C., U.S. Govt. Dept. & Agencies, 1968 X, 262 p. ill. *f* 26,--.

COURTNEY, ANTHONY, Sailor in a Russian frame. London, Johnson Publ., 1968 256 p. 12 ill. *f* 18,20. The author's reminiscences about the 1964 scandal concerning himself.

DEVINS, J.H., The Vaagsö raid. The commando attack that changed the course of World War II. London, Hale, 1967 222 p. ill. *f* 14,50.

DICERTO, J.J., Missile base beneath the sea. The story of the Polaris. New York, St. Martin's Press, 1967 ill. *f* 29,--.

EISENSTEIN, S., The battleship Potemkin. Trsl. fr. Russian by G. Aitken. London, Lorrimer Publ., 1968 104 p. ill. (Mod. & Class Film Scripts) *f* 7,--.

FARAGO, LADISLAS, The broken seal. The story of "operation magic" and the Pearl Harbor disaster. London, Barker, 1967 X, 441 p. *f* 18,70.
2nd pr. New York, Random House, 1967 447 p. *f* 28,50.

FORESTER, C.S., The age of fighting sail. London, Four Square Books, 1968 252 p. ill. *f* 2,95.

GREENE, ALBERT, Recollections of the Jersey Prison Ship. New York, Corinth Books / Gt. Horwood, McBride & Broadley, 1968 176 p. ill. (Amer. Experience Series). facsimile of 1829 ed. *f* 6,20.

GRETTON, Sir PETER, Former naval person. Winston Churchill and the Royal Navy. London, Cassell, 1968 384 p. 16 p. ill. *f* 26,--.
Mr. Gretton's book about the twentieth-century British Navy and Churchill's special connection with it over half a century ..., is, a professional verdict. It is ... a contribution to the argument for and against the great man ... It is a cool judgment, weighing pluses and minuses. It is, of course, a biased judgment, because it states the Navy's cause. But it does put Winston Churchill into a perspective that he would have recognised, whatever his dissents. The historian will value this (book). (The Economist, November 9, 1968)

HAILEY, F. & M. LANCELOT, Claer for action; The photographic story of modern naval combat, 1898-1964. London, Bailey Bros., for Bonanza, New York, 1968 320 p. ill. maps *f* 28,60.

HERZOG, BODO, 60 Jahre deutsche U-boote, 1906-1966. München, Lehmanns Verlag, 1968 324 S 118 Skizzen eine Karte 137 Photos *f* 91,10.

HÖPKER, WOLFGANG, Wie rot ist das Mittelmeer? Europas gefährdete Südflanke. Stuttgart, Seewald-Verlag, 1968 164 S. *f* 11,45.

HOUGH, RICHARD, Dreadnought. London, Allen & Unwin, 1968 2nd rev. ed. 268 p. ill. *f* 40,--.

HOWARD, M., The Mediterranean strategy in the Second World War. The Lees-Knowles lectures at Trinity College, Cambridge 1966. London, Weidenfeld & Nicolson, 1968 XII, 83 p. *f* 11,75.

INSTRUCTIONS for the guidance of Her Majesty's naval officers employed in the suppression of the slave trade,.. Dublin, Irish University Press, 1968 564 p. (Brit. Parlty Pprs) new impr. of 1884 ed. *f* 151,20.

LEASOR, J., Singapore; The battle that changed the world. Ed. O. Prescott. London, Hodder, 1968 352 p. (Crossroads of World History Series) *f* 23,40.

LEPOTIER, A.A.M., Les derniers cuirassés. Paris, Ed. France-Empire, 1967 364 p. ill. *f* 16,75.

LOCKWOOD, CH.A. & H.C. Adamson, Battles of the Philippine Sea. New York, Cromwell, 1967 251 p. ill. *f* 30,15.

MACINTYRE, D., Trafalgar. London, Lutterworth Press, 1968 80 p. ill. (some col.) (When & Why Series) *f* 7,55.

MARX, ROBERT F., The battle of the Spanish Armada. Ill. London, Weidenfeld & Nicolson, 1968. *f* 11,75.

MERGLEN, A., Surprise warfare; Subversive, airborne and amphibious operations. Trsl. fr. French by K. Morgan. London, Allen & Unwin, 1968 212 p. 32 maps *f* 18,20.

NASH, H.P., The forgotten wars. The U.S. Navy in the Quasi-War with France and the Barbary Wars, 1798-1805. London, Yoseloff, 1968 308 p. 58 ill. *f* 21,85.

NAVAL operations analysis; prep. by the Operational Committee, Naval Science Dept., U.S. Naval Academy. Annapolis, MD, 1968 341 p. ill. *f* 29,85.

OMAN, CAROLA, Nelson. London. Sphere Books, 1968 new ed. 624 p. *f* 8,40.

PACK, S.W.C., The battle of Matapan. new ed. London, Pan Books, 1968 176 p. ill. (Brit. Battles Series) *f* 2,95.

POCOCK, TOM, Nelson and his world. London, Thames & Hudson, 1968 144 p, 130 black and white plts. (Pictorial Biographies Series) *f* 18,20.

PRESTON, R.A., Canada and "Imperial defence". A study of the origins of the British Commonwealth defense organization, 1867-1919. Durham, N.C., Duke University Press, 1967 598 p. *f* 49,75.

RIBBONS, IAN: Monday 21 October 1805. Ill. by the Author. London, Oxford University Press, 1968 *f* 13,25. It is at once a vivid impression of the Battle of Trafalgar and a social history of the period. Both are wonderfully enhanced by the author's many delightful illustrations... The book is arranged as an hour-by-hour, almost minute-by-minute, account of what was taking place that day from 2 a.m. until nightfal, ranging from the far north of Britain to the south, across Europe to darkest Africa, then west to the United States, returning constantly to the fleet and H.M.S. Vixtory as they prepared for and underwent action. Wherever possible the impression is in contemporary words, particularly from the Journal of Travels of Benjamin Silliman, an American teacher, and Will Howitt's account of his Yorkshire boyhood. The sea sections draw chiefly on the Navy Papers and newspapers ...
(The Times Literary Suppl., October 3, 1968)

RIVERINE warfare; The U.S. Navy operations on inland waterways. Washington, D.C., U.S.G.P.O., 1968 52 p. ill. Prijs niet bekend.

ROHWER, J., Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945. München, Lehmanns Verlag, 1968 XXIV, 376 S. 10 Quadratkarten *f* 48,95.

SIGWART, E.E., A history of the Royal Fleet Auxiliary. London, Adlard Coles, 1968 ill. *f* 26,--.
A complete, documented history of the Service and how it operates with details of all the craft recorded as far back as the 16th century.

SMITH, PETER, Destroyer leader. London, William Kimber, 1968 192 p. 22 ill. *f* 26,--.
The story of one destroyer at war - a detailed account of the career of H.M.S. Faulknor. Equipped as a flotilla leader, he was typical of the Royal Naval Destroyer Service and saw action in the Norwegian fiords, in the Mediterranean, on the Arctic convoys and at the Normany landings. (Uitgevers aankondiging)

STEINBERG, JONATHAN, Tirpitz and the birth of the German battle fleet. Yesterday's deterrent. London, Macdonald, 1968 172 p. *f* 10,10.
Originally published as : Yesterday's deterrent.

STUEBING, D. (Ed.), Dieppe, 1942. A collection of contemporary documents. London, Cape, 1968 in folder (Canadian Jackdaw Series) *f* 10,90.

THETFORD, OWEN, British naval aircraft since 1912. 2nd ed. London, Putnam, 1968 432 p. 370 photos 1143 view-drawings *f* 30,50.

THOMAS, DAVID, The battle of the Java Sea. London, Deutsch, 1968 256 p. ill. maps *f* 21,85.

WARNER, O., The Navy. new ed. Penguin Books, 1968 *f* 4,40.

WATERS, J.M., Bloody winter. Princeton, N.J., Van Nostrand, 1967 295 p. ill. *f* 34,15.

WOODWARD, L., Great Britain and the war of 1914-1918. London, Methuen, 1967 644 p. *f* 44,20.

YOUNG, EDWARD, One of our submarines. new ed. Pan Books, 1968 272 p. ill. *f* 2,95.

Zie ook onder de rubrieken: Het schip, Stuurmanskunst en De schepeling.

Zeescheepvaart

ATTON, H. & H.H. HOLLAND, The King's customs. An account of Maritime Revenue and Contraband Traffic. 2 vol. London, F. Cass, 1968 new. ed. of 1908 ed. set of 2 vol. *f* 151,20.

BERNARD, JACQUES, Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1500). Ed. en 3 vol. Paris, S.E.V.P.E.N., 1968 (Coll. "Ports, Routes, Trafics", 23) *f* 140,--.

BLAIR, CLOUGH, Shoestring Shipping Line. London, Bailey Bros., for A.H. Reed, Wellington (New Zealand), 1968 180 p. 33 ill. *f* 18,20.

CAROUR, ROGER, Sur les routes de la mer avec les Messageries maritimes. Paris, André Bonne, 1968 256 p. ill. (Coll. "Les Grands Documentaires Illustrés") *f* 14,60.

CARRINGTON, C.E., The British Overseas. Exploits of a nation of shopkeepers. Part I: Making of the Empire. 2nd ed. London, Cambridge University Press, 1968 XII, 544 p. ill. 21 maps *f* 31,75.

EMIGRANT ships. 1st and 2nd Reports from Select Committee on ... With the Proceedings, Minutes of Evidence, Appendix and Index. Dublin, Irish University Press, 1968 460 p. new impression of the 1854 ed. *f* 134,40.

GOIMARD, JACQUES & FREDDY THIRIET e.a., Venise au temps des galères. 1968 200 ill. dont 8 en coul. 296 p. (Coll. "Ages d'or et réalités) *f* 37,35.

GOSS, R.O., Studies in maritime economics. London, Cambridge University Press, 1968 VIII, 194 p. graphs. tab. *f* 28,60.
Efficiency in sea transport is the general theme of a group of essays which cover the whole area of maritime economics ... The papers discuss legislation and the regulation of sea transport, the balance of payments, economic criteria for ship design, automation in British shipping and port investment ... A valuable introductory section relates the papers to each other and surveys some probable developments in the economic of shipping. (Uitgevers aankondiging)

HIRSCHFIELD, B., The vital link; The story of the Suez Canal. London, Bailey Bros., for J. Messner, New York, 1968 190 p. *f* 19,75.

KINROSS, Lord, Between two seas. The creation of the Suez Canal. London, John Murray, 1968 292 p. ill. *f* 21,85.

MACINNES, C.M., Bristol: A gateway of Empire. Newton Abbot, David & Charles, 1968 480 p. ill. *f* 31,75.
Describing the development of the Merchant Venturers and other trading organisers of the City of Bristol.

MOREBY, D.H., Personnel management in merchantships. London, Pergamon Press, 1968 248 p. 13 ill. *f* 18,20; paperback *f* 13,25.

PUDNEY, JOHN, Suez: De Lesseps' Canal. London, Dent, 1968. 242 p. 39 ill. *f* 23,40.

ROST, G.A., Vom Seewesen und Seehandel in der Antike. Eine Studie aus maritim-militärischer Sicht. Amsterdam, Grüner, 1968 VIII, 107 p. ill. *f* 20,--.

SOVIET Merchant Marine, The-. Publ. by the U.S. Dept. of Commerce. Washington, D.C., U.S.G.P.O., 1967 50 p. *f* 2,10.

STATISTIEK van de koopvaardijvloot 1 januari 1968. Centraal bureau voor de statistiek. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1968 24 p.

STATISTIEK van de scheepvaartbeweging 1967. Centraal bureau voor de statistiek. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1968 40 p. 3 bijlagen plano *f* 4,50.

STATISTIEK van de zeevaart 1967. Centraal bureau voor de statistiek. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1968 152 p. *f* 14,50.

TREGONNING, K.G., Home Port Singapore : A history of Straits Steamship Company Limited, 1890-1965. London, Oxford University Press, 1968 336 p. 49 ill. 5 maps *f* 41,75.

Zie ook onder de rubrieken: Het schip, Het recht van de zee en De schepeling.

Kust- en binnenvaart

STATISTIEK van de internationale binnenvaart 1966. Centraal bureau voor de statistiek. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1968 77 p.

Visserij

CHASE, O., Shipwreck of the whaleship "Essex". New York, Corinth Books / Gt Horwood, McBride & Broadley, 1968 174 p. ill. (Amer. Experience Series) facsimile of 1821 ed. *f* 7,--.

LAY, H., A narrative of the mutiny on the whaleship "Globe". New York, Corinth Books / Gt Horwood, McBride & Broadley, 1968 144 p. ill. (American Experience Series) facsimile ed. *f* 7,--.

STATISTIEK van de visserij 1967. Centraal bureau voor de statistiek. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1968 34 p. *f* 3,50.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

ARMSTRONG, RICHARD, History of seafaring. Vol. 2: The discoverers. London, Benn, 1968 128 p. ill. *f* 15,90.

GERRITSZ., CORNELIS (C. GERALDSON), An addition to the sea journal of the Hollanders unto Iava. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 48 p. ill. (The English Experience, no. 2) Herdr. van de uitg. London, 1598. De serie van 75 dln. tezamen *f* 1800,--.

HAMPDEN, JOHN (Ed.), New worlds ahead. Stories of Tudor and Stuart voyages. Ill. C. Walter Hodges. London, Kaye & Ward, 1968 192 p. (Golden Legend Series) *f* 11,75.

HEARNE, SAMUEL, Journey from Prince of Wales' fort in Hudson Bay to the Northern Ocean. Amsterdam, Israel, 1968 XLIV, 464 p. met 9 uitsl. bldn. (Bibliotheca Australiana, no. 25) Herdr. van de uitg. London, 1795) *f* 72,--.

HEYERDAHL, THOR, Sea routes to Polynesia. Edited by K. Jettmer. London, Allen & Unwin, 1968 232 p. 24 ill. *f* 21,85.
In this book are collected the papers and theses upon which Heyerdahl's controversial yet indisputably scientific reputation rests. (Uitgevers aankondiging)

HOWARD, RICHARD (Ed.), Bristol and the Cabots. A collection of contemporary documents. London, Cape, 1968 in folder (Canadian Jackdaw Series) *f* 10,90.

JACOBY, A., Senor Kon-Tiki. Biography. London, 1968 312 p. 40 plts. *f* 18,--.

JONES, GWYN, A history of the Vikings. London, Oxford University Press, 1968 520 p. ill. maps *f* 31,20.

LANDSTRÖM, BJÖRN, Columbus. De geschiedenis van Don Christóbal Colón, Admiraal ter Zee, en zijn vier reizen om de West naar Indië, naverteld naar bronnen uit zijn tijd. Vert. uit het Zweeds door Emy Giphart. Amsterdam, Van Kampen, 1968 208 p. ill. *f* 59,75.

LUBBOCK, ADELAIDE, Owen Stanley, 1811-50: Captain of the "Rattlesnake". London, Heinemann, 1968 296 p. ill. *f* 31,75.
The biography of an interesting, difficult man, the naval surveyor and explorer after whom the Owen Stanley Range in New Guinea is named. (Uitgevers aankondiging)

MADARIAGA, SALVADOR DE, Christophe Colomb. Trd. de l'anglais par René Guyonnet. Paris, Librairie générale française, 1968 640 p. (Coll. "Le Livre de poche historique", no. 2451) *f* 5,--.

MANDEVILLE, Sir J., Travels. Edited by M.C. Seymour from the Cotton MS Pott. London, Oxford University Press, 1968 288 p. (Wld's Class. Series) *f* 10,10.

MELLERSH, H.E., FitzRoy of the Beagle. London, Rupert Hart-Davis, 1968 308 p. ill. *f* 31,75.
Captain R. FitzRoy R.N. was already a well-known naval surveyor when he took command of the brig HMS Beagle. His task - to complete an Admiralty survey of the South American Coast. With him went Charles Darwin ... The first biography of the strange man, who was later member of Parliament, Governor of New Zealand and founder of the first national meteorological service ... (Uitgevers aankondiging)

MERRIEN, JEAN, Les navigateurs solitaires. Paris, Librarie générale française, 1968 448 p. (Coll. "Livre de poche" série Exploration, no. 2438) *f* 4,--.

NATIONAL MARITIME MUSEUM, Catalogue of the Library. Vol. 1: Voyages and travel. London, H.M.S.O., 1968 428 p. ill. 2 maps *f* 21,85.
Into the Unknown
This volume is the first in a series planned to form, on completition a comprehensive catalogue of the Library of the National Maritime Museum at Greenwich. It is to be followed by further volumes to cover the collections of biography, atlases and charts, shipping companies, naval history and piracy.
It is a collection to make the mouth water, and something of a minor miracle that it has been assembled in so short a time, remembering that the Maritime Museum was not founded until 1934. To look through the more than 1,200 entries is to savour something of the romance and excitement of those hundreds of voyages which opened up the world, and to marvel again at the number of navigators and ships which ventured out into the completely unknown during the early years of exploration.
The richness of the National Maritime Museum collection is perhaps best signalized by such holdings as the magnificent de Bry and Hulsius collections of voyages, both of them considerable rarities. It is something of a triumph to have acquired these two works of collective voyages, or, more accurately perhaps, to have persuaded Sir James Caird to acquire them for the museum. Yet it is surely odd to notice, alongside de Bry, that the museum apparently has no copy of the 1589 or 1600 editions of Hakluyt, in English eyes the supreme compiler of all the books of collective voyages.
This first volume is attractively produced and is arranged geographically, with the voyages within each geographical

group listed chronologically though with subsequent works on the same voyage grouped with the first. This method serves a useful purpost by bringing together all the writings on any particular voyage irrespective of date of publication. The considerable amount of annotation together with bibliographical detail leaves nothing to be desired. The general index is supplemented by an index of ship names.
(The Times LiterarySupplement, September 12, 1968)

SCHOUTEN, WILLEM C., A wonderfull voiage round about the world. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 96 p. (The English Experience, no. 4). Herdr. van de uitg. London, 1619). De serie van 75 dln tezamen *f* 1800,--.

WILSON, T.B., Narrative of a voyage round the world. London, Dawsons Pall Mall, 1968 XVI, 349 p. 3 ill. map (Colonial History Series) facsimile of 1835 ed. *f* 45,--.

Het schip - Scheepsbouw

ANDERSON, ROMOLA & R.C., The sailingship. Six thousand years of history. new impr. London, Bailey Bros., for Bonanza, New York, 1968 212 p. ill. *f* 13,25.

ARCHBALD, E.H.R., The wooden fighting ship in the Royal Navy. London, Blandford Press, 1968 184 p. 50 ill. (36 col.) *f* 45,--.

AYMAR, B., A pictorial treasury of the marine museums of the world. A guide to the maritime collections, restorations, replicas and marine museums in twenty-three countries. New York, N.Y., Crown Publ., 1967 256 p. *f* 39,80.

BETHGE, HANS-GEORG, Der Brandtaucher. Bielefeld, Verlag Delius, Klasing, 1968 176 S. 113 Abb., 16 technische Uebersichtspläne *f* 30,60.

CHAPELLE, HOWARD I., The search for speed under sail 1700-1855. London, Allen & Unwin, 1968 453 p. ill. *f* 45,--.
An exploration of the area of progress in American sailing ship design as an art and science by one of America's leading historians on naval architecture and design. The 132 plans enable both visual examination and analysis of the mathematical factors of hull design. (Uitgevers aankondiging)

DOUGAN, DAVID, The history of North East shipbuilding. London, Allen & Unwin, 1968 258 p. 18 ill. *f* 27,30.
In this detailed analysis of the greatest shipbuilding area in the country, the author shows us the pattern of history and the possible directions of the future. (Uitgevers aankondiging)

DUNN, LAURENCE, Schepen van toen en nu. Vert. uit het Zweeds door K. Eykel. Ills. Tre Tryckare Studio en Gordon Macfie. Wageningen, Zomer & Keuning, 1968 128 p. *f* 9,90.

DUNN, LAURENCE, The book of ships. London, Macdonald, 1968 128 p. ill. (some col.) (Classics of Transportation Series) *f* 8,40.

GARDNER, JOHN, Warships of the Royal Navy. First series: Sail. London, Evelyn, Adams & Mackay, 1968 58 p. ill. plts. (some col.) *f* 42,--
In this excellently produced description of British warships of the Revolutionary and Napoleonic wars, Mr. Gardner has provided illustrations and text of equal merit. The book's main feature is twelve large colour plates of ships of the line, frigates and examples of all the main classes of smaller vessels found in the Royal Navy of the time. The pictures are his own and are designed particularly to emphasize the details of sails and rigging. Each is accompanied by a clear description of the evolution and characteristics of the class and a narrative of the career of the particular ship illustrated. A short but comprehensive and well-balanced preface provides a useful background description of the wars, methods of fighting and of the daily life of the ship's companies.
(The Times Literary Supplement, December 26, 1968)

HANSEN, H.J. (Ed.), Art and the seafarer. A historical survey of the arts and crafts of sailors and shipwrights. Trsl. by James & Inge Moore. London, Faber & Faber, 1968 296 p. ill. (some col.) *f* 82,30.

HOBBS, E.W., How to make clipper ship models, Glascow, Brown, for Ferguson, 1968 215 p. *f* 13,25.

HAIGH, K.R. Cableships and submarine cables. London, Adlard Coles, 1968 416 p. 1 col. ill. *f* 42,--.

JANE's fighting ships, 1914. Ed. F.T. Jane. Newton Abbot, David & Charles, 1968 624 p. ill. (David & Charles Reprints) Facsimile ed. *f* 63,--.

JANE's fighting ships, 1968-69. Ed. V.B. Blackman, London, S. Low, 1968 540 p. ill. *f* 102,90.

LAWRENZ, HANS-JOACHIM, Die Entstehungsgeschichte der U-Boote. München, Lehmanns Verlag, 1968 296 S. mit zahlreichen Stichen, Skizzen, Photos *f* 48,92.

LLOYD's Index of war built vessels, 1940-45. London, Lloyd's, 1968 72 p. 2nd ed. *f* 21,85.

LLOYD's Register of shipping. Register book, 1967-68. Appendix. London, Lloyd's, 1968 754 p. *f* 40,--.

LLOYD's Register of shipping. Register book, 1968-69. List of shipowners. London, Lloyd's, 1968 *f* 31,20.

LLOYD's Register of shipping. Register of ships. 2 vol. London, Lloyd's, 1968 4000 p. set *f* 282,--

LLOYD's Register of Shipping. Register of Yachts. London, Lloyd's, 1968 XVI, 1393 p. *f* 45,--;

LLOYD's Register of shipping. Rules and regulations for the construction and classification of steel ships, 1968 London, Lloyd's, 1968 650 p. *f* 42,--.

MEISONNIER & ROUX, Sailing ships. Water colours of sailing ships of the Romantic Era, painted by Antoine Roux. London, P.Stephens, 1968 31 water colours and 14 drawings in slip case (19th Cent. Albums) *f* 55,--.

SIGWART, E.E. (Ed.), Merchant ships world built. Vol. XVI. London, Adlard Coles, 1968 192 p. ill. *f* 31,75.

SMIT, L. & H. HACQUEBORD, Nederlandse zeilschepen 1813-1880. Alkmaar, De Alk, 1968 64 p. ill. (Alkenreeks, 165) *f* 2,25.

SPRATT, H.P. Transatlantic paddle steamers. Glascow, Brown, Son & Ferguson, 1968 92 p. 8 ill. *f* 11,75.

THORNTON, E.C.B., Clyde Coast pleasure steamers. Prescot, Stephenson / Newton Abbot, David & Charles, 1968 30 p. 18 ill. (Books for Shiplovers) *f* 2,95.

TIMM, WERNER, Kleine Schiffskunde. Über Schiffsdarstellungen aus 10 Jahrhunderten. Dresden, Verlag der Kunst, 1968 94 S. 49 Abb. *f* 5,60.

WEYERS Flottentaschenbuch. 49. Jahrg. Hersgeg. von G. Albrecht, München, Lehmanns Verlag, 1968 412 S. 1243 Abb. *f* 48,95.

WEYERS Taschenbuch der Kriegsflotten. Mit teilw. Benutzung von amtl. Quellen. Hrsg. von B. Weyer. Jahrg. 1905. Neuaufl. München, Lehmanns Verlag, 1968 *f* 42,85.

Haven- en zeewerken

BROWN, A. JACKSON, The silk admiral. Weymouth and Melcombe at the time of the Armada. Weymouth, Dorset, A.J. Brown, 140 Dorchester Rd, 1968 128 p. 4 ill. maps *f* 13,25.

BIJL Mz., A., Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen. In opdracht van de Historische Ver. Vlaardingen, Boekhuis Den Draak, 1967 II, 25 p. afb. krtn portr. *f* 2,60.

MACINNES, C.M., Bristol; A gateway of Empire. Newton Abbot, David & Charles, 1968 480 p. ill. *f* 31,75.
Describing the development of the Merchant Centurers and other trading organisers of the City of Bristol. (Uitgevers aankondiging)

PORTS of the world. London, Benn, 1968 852 p. maps *f* 60,--.

VERSLAG 1967. Staatsvissershavenbedrijf IJmuiden. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1968 44 p. *f* 2,40.

Loods-, bergings- en reddingswezen

FARR, G., Wreck and rescue on the Coast of Devon. Chelmsford, Barton, 1968 198 p. 37 ill. 4 maps *f* 16,95.

LARN, RICHARD & CLIVE CARTER, Cornish shipwrecks: The South Coast. Newton Abbot, David & Charles, 1968 *f* 26,--.

MALSTER, R., Wreck and rescue on the Essex Coast. Chelmsford, Barton, 1968 168 p. 20 ill. 1 map *f* 15,90.

NOALL, C., Cornish lights and shipwrecks. Chelmsford, Barton, 1968 170 p. ill. 1 map *f* 18,20.

Stuurmanskunst

EARL, G.E. & N.PETER, Maritime meteorology. A primer for seamen. London, Maritime Press, 1968 128 p. ill. 2nd ed. *f* 7,85.

GATES, ERNEST S., Sea navigation. A manual for students and yachtsmen. London, Harrap, 1968 144 p. 84 p. diagrams *f* 15,90.

LANDMARKS of mapmaking. An illustrated survey of maps and mapmakers. Maps chosen and displayed by R.V. Tooley, Text written by Charles Bricker. Preface by G.R. Crone. Amsterdam, Elsevier, 1968 220 p. ill. 14 maps *f* 72,50.

SKELTON, R.A. & R.V. TOOLEY, The marine surveys of James Cook in North America, 1758-1768, particularly the survey of Newfoundland. A bibliography of printed charts and sailing-directions. London, 1967 33,14 p. facs. maps (Map Collectors' S., 37)

WYLIE, F.J. (Ed.), The use of radar at sea. London, Hollis & Carter, 1968 296 p. ill. 4rth ed. *f* 35,--.

Het recht van de zee - zeerecht

BUTLER, WILLIAM E., The law of Soviet territorial waters. A case study of maritime legislation and practice. New York, Praeger, 1967 XVIII, 193 p. (Praeger Special Studies in International Economics and Development) *f* 61,95.

EXPLORATION of the sea. Convention for the International Council for the Exploration of the Sea, Copenhagen, 1964. London, H.M.S.O., 1968 16 p. (Cmnd Paper 2586) *f* 1,20.

KUSCHEL, H., Die Nyugat. Ein umstrittener Seekriegsfall. Die Rechtmässigkeit der Aufbringung des ungarischen Dampfers Nyugat in Niederländisch-Indien 1941 und die Klage der Schweizer Schiffseigentümer gegen die Niederlande (1956/59). Hamburg, Metzner, 1965 161 p. (Hamburg öffentlichrechtliche Nebenstudien, 11) *f* 17,80.

LUMB, R.D., The law of the sea and Australian offshore areas, London, C. Hurst, for Queensland University Press, 1968 86 p. *f* 18,20.

De schepeling

BLUNDEN, GODFREY, Charco Harbour. London, Weidenfeld & Nicolson, 1968 404 p. *f* 21,85.
Charco Harbour brings out the seafarer's hard way of life in the eighteenth century, and shows how the dedication of one man can drive others to a joint achievement. Here a voyage of geographical discovery by a great navigator is enlivened by the hopes, fears and disputes of a ship's company. Sir Vivian Fucks. (Uitgevers aankondiging.

HANSEN, H.J. (Ed.), Art and the seafarer. A historical survey of the arts and crafts of sailors and shipwrights. London, Faber & Faber, 1968 296 p. ill. (some col.) *f* 82,30.

LLOYD, CHRISTOPHER, The British seaman. A social survey. London, Collins, 1968 319 p. 8 ill. *f* 23,40.

MORTON, LESLIE, The long wake. From tall ships to narrow boats. London, Routledge, Kegan Paul, 1968 232 p. ill. *f* 15,90.
The author ran away to sea in the traditional fashion, and in his book recounts the voyages he made to South America, to remote Pacific Islands and to New York. (Uitgevers aankondiging)

NEWBY, E., Grain race. Pictures of life before the mast in a windjammer. London, Allen & Unwin, 1968 176 p. ill. ƒ 23,40.

PUGH, P.D.G., Nelson and his surgeons. Edinburgh, E. & S. Livingstone, 1968 76 p. ƒ 15,90 (paperback ƒ 8,40)

SHANTIES. Herausgeg. und kommentiert von Hermann Strobach. Nachdichtungen der englischen und skandinavischen Lieder von Jens Gerlach. Rostock, Hinstorff, 1967 224 p. ill. ƒ 19,80.

TALES of the Fighting Navy from Blackwood. London, Blackwood, 1968 202 p. ƒ 11,75.

Zeesport

CHICHESTER, Sir FRANCIS, Alone across the Atlantic. new ed. London, Allen & Unwin, 1968 158 p. ill. (Unwin Paperbacks) ƒ 4,45.

HISCOCK, ERIC C., Atlantic cruise in Wanderer III. London, Exford University Press, 1968 174 p. 49 ill. in col. maps ƒ 23,40.
Eric and Susan Hiscock took their yacht to America via the Caribbean, then sailed down the New England coast and through the Intercoastal Waterway to Florida. (Uitgevers aankondiging)

GROSER, JOHN, Atlantic venture. London, Ward Lock, 1968 160 p. 28 photographs ƒ 15,90.
The Observer Single-Handed Transatlantic Race was the most exciting and dramatic sporting event of 1968 ... This is ... the inside story of the hazards and triumphs of single-handed transatlantic sailing. (Uitgevers aankondiging)

ILLINGWORTH, JOHN H., Twenty challenges for the America's cup. London, Hollis & Carter, 1968 160 p. 16 p. of plts. ƒ 15,90.

NAYDLER, MERTON, The Penance way. The mystery of Puffin's Atlantic voyage. London, Hutchinson, 1968 242 p. ill. ƒ 15,90.
The detailed journal which journalist David Johnstone wrote day-by-day (and which was retrieved intact by a Canadian destroyer) as he and John Hoare made their ill-fated attempt to row the Atlantic in 1966 forms the basis of Naydler's book which described the whole tragic saga of the rowing-boat Puffin and her two-man crew. (Uitgevers aankondiging)

RAYNES, Lady Rozelle, North in a nutshell. London, Nautical Publishing Cy Harrap, 1968 200 p. 8 p. photographs in full colour maps line ill. ƒ 18,70.
An account of a 1500-mile voyage from Dover to Western Norway that was made by the author and her husband in their 25-foot folkboat. (Uitgevers aankondiging)

ROSE, ALEC, My lively lade. London, The Nautical Publ. Cy, 1968 208 p. ill. (some col.) ƒ 18,20.
The remarkable story of Alec Rose's single-handed and entirely unsponsored voyage round the world in a 36-foot ketch. (Uitgevers aankondiging).

SEARL, F.H.I., The book of sailing. London, Barker, 1968 128 p. ill. ƒ 13,25.

Zee-archeologie

MCKEE, ALEXANDER, History under the sea. London, Hutchinson, 1968 342 p. ill. (some col.) ƒ 31,75.
A book ... which throws into perspective the whole complex, disputed field of underwater archeology and its contribution to history. (Uitgevers aankondiging)

MÖHRES, F.P., Wereld onder water. Uit het Duits vert. en bew. door C.L. Deeleman-Reinhold. Wageningen, Zomer & Keuning, 1967 257 p. ƒ 13,90.

VERENIGINGSNIEUWS

JAARVERGADERING 1969

De algemene ledenvergadering zal dit jaar plaatsvinden op zaterdag 19 april te Scheveningen, waar Dr H.A.H. Boelmans Kranenburg een lezing zal houden over de visserij-geschiedenis. Per convocaat zullen de leden tijdig over het verdere programma en de kosten worden ingelicht.
Houdt in ieder geval thans reeds deze dag voor onze Vereniging vrij !

CONTRIBUTIE 1969

Willen de leden, die hun contributie voor 1969 nog niet betaalden, het bedrag à ƒ 10,-- (leden beneden de 25 jaar à ƒ 5,-- ; leden buiten Nederland woonachtig à ƒ 12,50) over maken op girorekening nr 293591 van Mej. A.M.P. Mollema te 's-Gravenhage of op haar bankrekening bij de Algemene Bank Nederland, Tournooiveld 5, 's-Gravenhage.

NECROLOGIE

Van ons lid Dr. W. Rudolph te Berlijn werd onlangs bericht ontvangen, dat de ook in ons land bekende Duitse zeehistoricus Hans Szymanski op 76 jarige leeftijd overleden is. Szymanski, door Dr. Rudolph "der Begründer der maritimethnographischen Forschung in Deutschland" genoemd, verwierf onder meer bekendheid door zijn publicatie van "Der Ever der Niederelbe" (1932), "Deutsche Segelschiffe" (1939) en "Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen" (1958).

RÖDING's WÖRTERBUCH

De serie herdrukken van oude zeldzame werken op zeehistorisch gebied, die onder auspiciën van onze Vereniging verschijnt (zie Jaarverslag 1967 in Mededelingen no. 17), krijgt thans gestalte door de verschijning - in mei van dit jaar - van Röding's Allgemeines Wörterbuch der Marine.

TENTOONSTELLING

Van 11 maart tot 28 april 1969 wordt in de Bols Taverne, Rozengracht 106, te Amsterdam een tentoonstelling gehouden van geschilderde scheepsportretten. De expositie, die een keuze van een vijftigtal schilderijen en aquarellen omvat uit het depôt van het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen, is in haar geheel gewijd aan dit genre van 19e en 20e eeuwse, naïeve scheepsportretten.

NOTEN

Artus Gijsels in Oost-Azië:

1. Dit artikel is de tekst van een voordracht ingediend voor een International Conference on Asian History, van 5-10 augustus 1968 te Kuala Lumpur (Maleisia) gehouden. Deze voordracht zal in het Engels opgenomen worden in een speciaal nummer van de Journal of Southeast Asian History.
2. In dit stadium van onderzoek zij volstaan met een opgave van een keuze van de belangrijkste literatuur. (zie hieronder)
3. Hiervoor zij speciaal gewezen op het recente artikel van F. Jorberg in Mededelingen 17, blz. 27-35.

H. Bokemeyer,
Die Molukken, Geschichte und Quellenmäszige Darstellung der Eroberung und Verwaltung der Ostindischen Gewürzinseln durch die Niederländer. Leipzig, 1888.

J.R. Callenbach,
Justus Heurnius, eene bijdrage tot de geschiedenis des Christendoms in Nederlandsch Oost-Indië. Utrecht, 1897.

J.A. van der Chijs,
De geschiedenis der stichting van de V.O.C. Leiden, 1856.

J.A. van der Chijs,
De vestiging van het Nederlandsche gezag over de Banda eilanden, 1599-1621. Batavia, 1886.

H.T. Colenbrander en
W.Ph. Coolhaas,
Jan Pietersz. Coen, Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië. 7 vols in 8 parts - Volumes I-V by H.T. Colenbrander. The Hague, 1919-1923, Vol. VI, biography, The Hague, 1934. Vol. III, Bescheiden parts 1 and 2 by W.Ph. Coolhaas, The Hague, 1952, 1953.

H.T. Colenbrander,
Koloniale Geschiedenis 3 vols. The Hague, 1925.

W.Ph. Coolhaas,
Een Indisch verslag uit 1631 van de hand van Antonio van Diemen. Bijdragen, Mededelingen Historisch Genootschap, LXV (1947), p. 1-237.

W.Ph. Coolhaas,
Indische prinsen op een Hollandse school in 1621 in: Amstelodamum, jg. 39 (1952) p. 41-44.

W.Ph. Coolhaas,
Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, Vol. I, 1610-1638. Rijks Geschiedkundige Publicatien Grote serie 104. 's-Gravenhage, 1960.

Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India, 1624-1682, inl. Th. van Riemsdijk, onder toezicht van J.A. van der Chijs, J.E. Heeres e.a. 's-Gravenhage-Batavia 1887-1931. 31 delen.
1631-1634.)
1636.) -uitg. H.T. Colenbrander,
1637) 1898, 1899.

Pieter van Dam,
Beschrijvinge van de Oost-Indische Compagnie Ed. by F.W. Stapel, 7 vols. The Hague, 1927-1954.

Pieter van Dam,
Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie, vierde boek (R.G.P. 96), uitg. Dr C.W.Th. baron van Boetzelaer van Asperen van Dubbeldam. 's-Gravenhage, 1954.

Artus Gijsels,
"Verhaal van eenige oorlogen in Indië" ....., Kroniek Historisch Genootschap 6th series II (1871), p. 497-576, 583-658.

Artus Gijsels,
Grondig Verhaal van Amboyna 1621, 8 mei 1621. Kroniek Historisch Genootschap 6th series, II (1871), p. 348-496.

J.E. Heeres,
Corpus Diplomaticum Neerlando - Indicum Verzameling van politieke contracten en verdere verdragen door de Nederlanders in het Oosten gesloten; van privilegebrieven aan hen verleend, 1596-1799, verzameld door J.E. Heeres en F.W. Stapel, 6 delen 's-Gravenhage, 1907-1955, dl I, 1596-1650 (1907).

E. Heyck,
Brandenburgisch-deutsche Kolonialpläne aus den Papieren des Markgrafen Hermann von Baden-Baden in Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins, Neue Folge, Band II. Freiburg, 1887.

E.F. Kossmann,
Hollandsche handschriften te Karlsruhe, in: De Nederlandsche Spectator, 1888, p. 71-73.

P.A. Leupe,
Beschrijvinge van de eylanden Banda, van de Molucse eylanden en van de Westcust van Sumatra, B.K.I. III (1855), p. 72-85.

N. Mac Leod,
De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië, 1602-1650, 2 vols. Rijswijk, 1927. Vol. II 1632-1650.

M.A.P. Meilink-Roelofsz,
Asian Trade and European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630. 's-Gravenhage, 1962.

T.H. Milo,
Het Nederlands hulpeskader voor Portugal (1641). Overdruk uit Varia Historica voor Prof. Dr Byvanck. Assen, 1954.

G.E. Rumphius,
De Ambonse Historie. Bijdragen Koninklijk Instituut Taal-, Land- en Volkenkunde LXIV (1910).

G. Schmoller,
Ein Projekt von 1658 den groszen Kurfürsten zum deutschen Reichsadmiral zu erheben in: Märkischen Forschungen Band 20 (1887), p. 134 seq.

R. Schück,
Brandenburg-Preuszens Kolonial Politik unter dem Groszen Kurfürsten und seinen Nachfolgern 1647-1721. Leipzig, 1889.

F.W. Stapel,
Geschiedenis van Nederlandsch Indië, ed. by F.W. Stapel. 5 vols. Amsterdam, 1938-1940. Vol. III.

P.A. Tiele,
De Europeërs in den Maleischen Archipel 1509-1623. Bijdragen Koninklijk Instituut Vol. 25, seq. (1606-1610 B.K.I. 32, 1611-1618 B.K.I. 35, 1618-1623 B. .I. 36).
's-Gravenhage, 1884, 1886, 1887.

P.A. Tiele,
Grondstoffen voor de Geschiedenis der Nederlanders in den Maleischen Archipel. 's-Gravenhage, 1886-1895, 3 vols. Dl II (1623-1639). 's-Gravenhage, 1890.

C.A.L. Troostenburg de Bruyn,
De Hervormde Kerk in Nederlandsch Oost Indië onder de V.O.C. 1602-1795. Arnhem, 1884.

François Valentijn,
Oud en Nieuw Oost Indien, 5 vols in 8 parts. Dordrecht-Amsterdam, 1724-1726 (Beschrijving van Amboina) vol. II, 1724.

B.H.M. Vlekke,
Nusantara, A history of the East Indian Archipelago. Cambridge, Mass. etc., 1944. first ed. 1943.

F. Wieder,
Monumenta Cartographica - Reproductions of unique and rare maps, plans and views in the actual size of the originals, accompanied by cartographical monographs. Vol. I-V in 1 band. 's-Gravenhage, 1925-1933.

Oorlogsvoorbereidingen der Japanse Marine :

1. E.M. Earle, "Makers of Modern Strategy", Princeton 1960.
2. U.S. Army in World War II - "The War in the Pacific": L. Morton, "The Fall of the Philipines", Washington D.C. 1953.
3. The War Against Japan- Vol. I: "The Loss of Singapore" by maj.-Gen. S. Woodburn Kirby, London 1957.
4. Saburo Hayashi & Alvin D. Coox, "Kogun- The Japanese Army in the Pacific War", Quantico 1959.
5. U.S. Army in World War II- "The War in the Pacific": L. Morton, "Strategy and Command: The First Two Years", Washington D.C. 1962.
6. Roberta Wohlstetter, "Pearl-Harbor - Warning and Decision", Stanford 1962.
7. Jerome B. Cohen, "Japan's Economy in War and Reconstruction", Minneapolis 1949.
8. J.B. Crowley, "Japan's Quest for Autonomy, 1930-1938", Princeton 1966.
9. H.Th. Bussemaker, "De Japanse Vlootstrategie", in: Marineblad 72 (1963) 47-73.
10. Toshiyuki Yokoi, "Thoughts on Japan's Naval Defeat", in: U.S. Naval Institute Proc. (afgekort tot USNI Proc.) 86 (1960) 10, 68.
11. S. Denlinger and C.B. Gary, "War in the Pacific - A study of Navies, Peoples and Battle Problems", New-York 1936.
12. Masanori Ito, "The End of the Imperial Japanese Navy", London 1962.
13. S.E. Morison, "History of the U.S. Naval Operations in World War II", Vol. III: "The Rising Sun in the Pacific", Boston 1961.
14. The Belgian Shiplover (TBS) 76 (juli/aug. 1960) 225.
15. Yahachi Tanabe, "I sank the YORKTOWN at Midway", in: USNI Proc. 89 (1963) 5, 58.
16. J.E. Long, "Japan's Undersea carriers", in: USNI Proc. 76 (1950) 6, 607.
17. Nobuo Fujita, "I bombed the U.S.A.", in: USNI Proc. 87 (1961) 6, 64.
18. United States Strategic Bombing Survey: Pacific War, Report nr 97 - Japanese Military and Naval Intelligence.
19. Masatake Chihaya, "Japanese submarine tactics", in: USNI Proc. 87 (1961), 2, 78.
20. Yutaka Yokota and J.D. Harrington, "Kaiten - Japan's Human Torpedoes", in USNI Proc. 88 (1962) 1, 55.
21. Japanese Monograph no 145: "Outline of Naval Armament and Preparations for War" Part I (1922-1934).

VERENIGINGSNIEUWS

JAARVERGADERING 1968

De algemene ledenvergadering zal dit jaar plaatsvinden op

zaterdag 11 mei

in de kantine van de Directie van de IJsselmeerpolders in Lelystad.

Ons lid, de heer G.D. van der Heide, zal een voordracht houden over scheepsopgravingen, in aansluiting waarop 's middags een excursie wordt gemaakt naar een opgraving in Oostelijk Flevoland en de werkplaats voor conservering van scheepshout en -ijzer. Verdere mededelingen omtrent programma en kosten zullen de leden te gelegener tijd bereiken.

****

NOTEN

Nederlandse krijgsgevangenen in Engeland :

1. Calendar of State Papers Domestic (in het vervolg afgekort tot CSPD), 1652-1653, 187.
2. Ibidem, 407.
3. Ibidem, 369.
4. Ibidem, 396.
5. CSPD, 1653-1654, 68.
6. Ibidem, 161.
7. CSPD, 1664-1665, 417.
8. Ibidem, 419.
9. British Museum, Additional Manuscripts 18986, f. 390.
10. Public Record Office (in het vervolg afgekort tot PRO), State Papers 29/136, no. 147 (zie Bijlage I).
11. CSPD, 1672, 157 en 222.
12. CSPD, 1652-1653, 27, 28, 77, 216, 220 en 280.
13. CSPD, 1653-1654, 2 en 443.
14. Ibidem, 180.
15. Nu de plaats van de National Gallery, Trafalgar Square.
16. S.R. Gardiner and C.T. Atkinson, Letters and papers relating to the first Dutch War, Vol. 6 (London 1930), 70-71.
17. PRO, State Papers 84/177, ff. 1, 8, 9, 17-20 en 26-28.
18. CSPD, 1664-1665, 469; CSPD, 1665-1666, 198.
19. Ibidem, 198.
20. PRO, State Papers 29/136 nos. 147, 148 en 149 (zie Bijlagen II en III).
21. PRO, Holland Papers, Foreign Correspondence, State Papers 84/178, ff. 13-16.
22. CSPD, 1664-1665, 536; CSPD, 1665-1666, 69.
23. CSPD, 1664-1665, 460-461.
24. CSPD, 1665-1666, 69; British Museum, Additional Manuscripts 15858, no. 87 en 37820, f. 129 recto.
25. CSPD, 1664-1665, 469; CSPD, 1665-1666, 116.
26. CSPD, 1672, 15.
27. Ibidem, 373-374.
28. PRO, State Papers 29/311, no. 130 (zie Bijlage IV).
29. CSPD, 1653-1654, 174-175.
30. G. Robinson, Daniel Whistler, an early director of Naval Medical Services, in : The Lancet, 18 March 1950.
31. J.J. Keevil, Elizabeth Alkin alias Parliament Joan, in : Bulletin of the History of Medicine, 31 (1957).
32. J.J. Keevil, Medicine and the Navy, 1200-1900, Vol. II (London 1958), 41.
33. G. Robinson, Wounded sailors and soldiers during the first Dutch War, in : History Today, 16 (1966), 38-44.
34. E.M. McInnes, St. Thomas Hospital (London 1963), 23.
35. John Woodhall overleed in 1643. Hij was Surgeon-General voor de Engelse Oostindische Compagnie, waar hij zijn ervaring met amputaties en scheurbuik opdeed; hij werkte ook in St. Bartholomew's ziekenhuis.
36. Archieven van het ziekenhuis van St. Bartholomew, Ha 2/1, f. 438 dorso.
37. Ibidem, Ha 4/1, ff. 18 recto en dorso. Zie voor de rantsoenen der Nederlandse vloot : J.R. Bruijn, Voeding op de Staatse vloot, in : Spiegel Historiael, 2 (1967), 175 - 183.
38. Voor meer bijzonderheden over de toestand in Londense ziekenhuizen, zie : Robinson (noot 33).
39. Archieven van het ziekenhuis van St. Bartholomew, Ha 1/5, f. 361 dorso.
40. Ibidem, Hb 1/7, rekening van 29 september 1665 tot 29 september 1666.
41. Ibidem, Ha 1/5, f. 368 dorso.
42. Ibidem, Hb 1/8, rekening van 29 september 1673 tot 29 september 1674.
43. Ibidem, Ha 1/5, f. 129 recto.
44. Ibidem, R 1 a/1, admissions register seamen (1672-1692); Robinson (noot 33).
45. McInnes (zie noot 34) 53; Keevil (zie noot 32) 103.

De "Zorg, dat je er bij komt" in 1813 en 1814 :

1. H. Herman, Onze zeemacht tijdens de Fransche overheersching 1810-1814 (1923, uitg. Vereeniging "Het Nederlandsche Zeewezen"), 98-99.
2. J.J. Backer Dirks, De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst. Deel 2 ('s-Gravenhage, 1890 2), 439.
3. G.J.W. Koolemans Beijnen, Bescheiden uit de archieven der Marine, betrekking hebbende op de omwenteling 1813/14, in : Marineblad 29 en 30 (1914-1916); 1914-15, 176.
4. Marineblad 1914-15, 67 noot 6.
5. Ibidem, 61.
6. "Commissie aan Luitenant J. Steeling in Medemblik op 29 en 30 november 1813", in : Marineblad 1914-15, 173.
7. Vergelijk het verhaal van de gewezen adelborst Zwart van Esch bij Backer Dirks, a.w., 454.

8. Marineblad 1914-15, 545.
9. Backer Dirks, a. w. 454 en 475.
10. Marineblad 1914-15, 532.
11. Zie hierover o. a. ibidem 353.
12. Herman, a. w. 102-103.
13. Marineblad 1914-15, 348 e. v.
14. H. T. Colenbrander, Willem I, Koning der Nederlanden, deel I (Amsterdam 1931), 181.
15. Colenbrander, a. w., 243. Zie hierover ook : H. H. A. de Graaff, De militairrechtelijke organisatie en haar verband met de verhoudingen bij de landmacht 1795-1955 ('s-Gravenhage 1957, Diss.), 141 e. v. Laarzen is het slaan met een touw; slaan met handdaggen is het slaan met gesplitst touw.
16. H. D. Guyot, Marinestudien ('s-Gravenhage 1898) 12.
17. Over de merkwaardige figuur van Ver Huell zie men : Q. M. R. Ver Huell, Het leven en karakter van Carel Hendrik Graaf Ver Huell uit nagelaten aanteekeningen en andere authentieke stukken, 2 dln. (Amsterdam 1847). Over de waardering van zijn houding vgl. de bespreking door J. R. Thorbecke herdrukt in : Historische Schetsen ('s-Gravenhage 1860), 135-156. Verder : J. M. G. A. Dronkers, De admiraals van het Koninkrijk Holland (1806-1810), in : Mededelingenblad van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf 1 (1967), 65.
18. Deze brieven in Marineblad 1915-16, resp. 72, 84, 85 en 86.
19. Backer Dirks, a. w., 444-445; zie ook : Marineblad 1915-16, 169 en Archieven der Admiraliteitscolleges, XXIX, 35 (Algemeen Rijksarchief, afgekort A. R. A.).
20. "Reglement of instructie van den kapitein of anderen officier, aan welken het commando van een oorlogsschip of vaartuig wordt opgedragen" (C. O.), Besluit van 15 mei 1814, gedrukt in : Extract uit het register der resolutien van de Hoog Mogende Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden, 1814 e. v. (A. R. A.).
21. Backer Dirks, a. w., 448.
22. Handschrift in : Archieven der Admiraliteitscolleges, XXXIX, 295 (A. R. A.).
23. H. J. Boldingh, Jhr. Jan Hendrik van Kinsbergen, luitenant-admiraal, 1 mei 1735 - 22 mei 1819, in : Marineblad, 1935, 258.
24. Aantekeningen bij en brieven over het aanwervingsreglement, in : Archieven der Admiraliteitscolleges, XXXIX, 301 (A. R. A.).
25. "Instructie voor schrijvers" (S. I.), in : Extract uit het Verbaal van de Secretaris van Staat voor de Marine der Vereenigde Nederlanden (A. R. A.). De officiële titel ontbreekt; ingevoerd bij Besluit van 14 augustus 1814, no. 23. Verder : S. W. P. C. Braunius, Van schrijver tot officier van administratie 1597-1844, in : Marineblad, 1964, 345-357.
26. Backer Dirks, a. w., 450-451.
27. A. Hallema, Van het tuchthuis naar de Marine in 1814, in: Marineblad 1953, 105; Ph. M. Bosscher, Anderhalve eeuw Koninklijke Marine, in: Marineblad 1964, 611.
28. J. C. M. Warnsinck, De Kweekschool voor de zeevaart en Stuurmanskunst 1785-1935 (1935).
29. Gedenkboek van het Koninklijk Instituut voor de Marine 1854-1929, 9.
30. Archieven der Admiraliteitscolleges, XXXIX, 305 (A. R. A.).
31. "Monsterrollen voor schepen van verschillende grootte : 15 mei 1814", in: Extract uit het Register der Resolutien van de H. M. Staten-Generaal der Vereenigde Nederlanden, 1814 e. v. (A. R. A.).
32. Oeconomisch huishoudelijk waarborgboek, H. Minderman, waarschijnlijk uit 1826.
33. "Reglement op de aanwerving, betaling der maandgelden en verzorging der noodige plunjes en monsterstukken, van en aan het volk van Oorlog ter Zee der Vereenigde Nederlanden", Besluit van 7 augustus 1814 no. 10, in: Archieven der Admiraliteitscolleges, XXXIX, 301 (A. R. A.).
34. Verzameling van Zeeorders (1738-1829) voor de Zeemacht van het Koninkrijk der Nederlanden, zie : Inventaris Marine 1795-1863, Aanhangsel II (A. R. A.).
35. G. H. van Heusden, Van Nieuwediep tot Groot Den Helder (Den Helder, 1954) p. 261. Zie ook : L. Burema, De voeding in Nederland van de Middeleeuwen tot de twintigste eeuw (Assen 1953), 301-303.
36. Brief van Dr. Zwart d. d. 23 januari 1816, in: Archieven der Admiraliteitscolleges, XXXIX, 261 (A. R. A.).
37. Archieven der Admiraliteitscolleges, XXIX, 31 (A. R. A.).

****

CORRIGENDUM:

Op pagina 35, regel 12 van boven in Mededelingen 15 leze men Prins Frederik i. p. v. Prins Hendrik.