MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 19 september 1969

MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 19 september 1969

REDAKTIE

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, no 16 t/m 18 à ƒ 6.25 per stuk;
de cumulatieve index à ƒ 5.-.

INHOUD

blz.

BIJDRAGEN

Dr. Ernst Crone, How did the navigator determine the speed of his ship and the distance run? 5

R.M. Vorstman, Een merkwaardig huldeblijk aan Jan van Galen 13

Dr. H.A.H. Boelmans Kranenburg, Vistuig en vissersschepen in historisch perspectief 16

Mr. H.L. Morsink, De "Nyugat" 22

COLLECTIES

Five viking ships: found and restored (Roskilde) 29

LITERATUUR

Boekbesprekingen :

H.J. Hansen (red.), De glorie van het schip (K. Suyk Jr.) 30

E.H.H. Archibald, The wooden fighting ship in the Royal Navy A.D. 897-1860 (L.M. Akveld) 30

Schepenboek. Een verzameling van 156 oude zeilschepen (R.M. Vorstman) 31

B. Landström, Columbus, de geschiedenis van Don Cristóbal Colón (P. Verhoog) 31-32

Ed. Hambye, L'aumonerie de la flotte de Flandre au XVIIe siècle (J. Van Beylen) 32-33

Ch. Wilson, De gouden tijd van de Republiek (J.J. Temminck) 33

A. Sharp, The voyages of Abel Janszoon Tasman (J.R. Bruijn) 33

C.E. Warnsinck-Delprat (uitg.), Reijse gedaen bij Adriaen Schagen aen de cronen van Sweden ende Polen inde Jaere 1656 (R.E.J. Weber) 33-34

J. Last, Strijd, handel en zeeroverij (H. van de Graaf) 34

K. Van Isacker, De Antwerpse dokwerker 1813-1940
dezelfde, Afscheid van de havenarbeider 1944-1966 (J. Verseput) 35

S. Roskill, Naval policy between the wars, I: The period of Anglo-American Antagonism (Ph.M. Bosscher) 35-36

F.G.A. Woudstra, Duikverhalen (P.C. Wouters) 36

	blz.
Nieuwe artikelen	37
Nieuwe uitgaven	38-46
VERENIGINGSNIEUWS	46
Jaarverslag 1968	47-50

BIJDRAGEN

HOW DID THE NAVIGATOR DETERMINE THE SPEED OF HIS SHIP AND THE DISTANCE RUN? *1)

door Dr. Ernst Crone

The determination of the speed with which a ship travels through the water as well as of of the distance run is effected at the present day by mechanical means. Sometimes the distance run is deduced by the navigator from the number of revolutions of the propeller. As a rule one or more of the following three instruments intended for measurement are to be found in every ship.

1. Through the bottom of the ship can be stuck a retractable tube, to the lower end of which is mounted a small impeller or propeller. In consequence of the movement of the ship through the water the propeller starts revolving. The speed of the ship and the number of miles travelled are registered by the speed indicator and the distance recorder.
2. A thin retractable tube, called Pitot tube, is stuck through the bottom of the ship. The tube, which is closed at the lower end, has a small orifice at the front. The greater the speed of the ship, the greater the force with which the water tends to enter. From the difference between this pressure and that prevailing at the depth of the tube the speed is deduced, which can be converted in relation to the time into distance run. Speed and distance run can be read on a dial.
3. A very widely used instrument is the so-called patent-log or towing-log, consisting of a long line which is paid out from the ship and which has a rotator at the end. Through the movement of the ship this rotator starts rotating, taking along the line in this movement. A recording instrument mounted on board counts the revolutions. On a dial the distance run is read.

The patent-log mentioned sub 3 was developed from the "rotatory-log" with which the Englishman Edward Massey made the first experiments in 1802. That instrument was supplied to Lord Nelson's ships in 1805. If we wished to mention the numerous inventions of an earlier date for determining by mechanical means the distance run, we might go back to the Romans and Phoenicians. These inventions will not be discussed because they were not very useful in practice and did not produce any permanent result.

A simple and non-mechanical measuring instrument known from the end of the sixteenth century and used down to the first decades of the twentieth century was the common-log. This consisted of a long thin line wound on to a reel. Fixed at the end of the line was a quadrant-shaped piece of wood, weighted along its circumference to keep it upright in the water, just at the surface. This log-board was streamed aft. Owing to the resistance exerted by the water it remained stationary while the ship moved on and the line ran out. The log-board formed a fixed point at sea, at least if we disregard the influence of currents. The greater the speed of the ship, the greater the length of the line which ran out. Now the length of the line that had run out in the course of fifteen seconds was measured. This space of time was measured - down to the present century - by means of a small sand-glass, called the log-glass.

In order to avoid the repeated measuring of the length of the line that had run out, a special method was applied. The reasoning was as follows: a ship which runs one nautical mile per hour, that is: 1,852 metres in 3,600 seconds, in 15 seconds runs $15 \times \frac{1,852}{3.600} = 7.71$ metres. As many times as 7.71 metres of the line ran overboard in 15 seconds, so many miles per hour was the speed of the ship. On that account the line was marked by means of a piece of cord at regular intervals of 7.71 metres.

*) Noten achterin, (blz. 50)

These knots formed a thickening. If five of them passed the hand as the log was hove, the speed was said to be five knots. If the conditions of weather and wind did not change and the speed remained constant during the hour, the figure found gave the distance run in one hour, expressed in nautical miles. If the speed varied, more than one measurement per hour had to be made. The common log rendered good services to navigation for a long time, but when sailing-vessels were ousted by steam-vessels, it disappeared from the scene. At high speeds it cannot be used.

The essential feature of the common log was the division of the line into sections of 7.71 metres. This length was directly related to the circumference of the earth, expressed in a current linear measure. As a matter of fact, thanks to determinations of the length of one degree of the meridian, performed by scholars, it was known that the length of one nautical mile or one minute of arc of the meridian - that is: one sixtieth part of one degree of the earth's circumference - was 1,852 metres. If we now go back in history, we find that the first person to divide the log line accurately according to this principle was Willebrord Snellius (1580-1626), professor of mathematics at Leiden, who measured a degree of the meridian in the Netherlands between the towns of Bergen op Zoom and Alkmaar. The linear measure used in his day was the "Rijnlandse roede", which had a length of 3.77 metres. With this measure he marked two base-lines, and by means of the measurement of angles in a triangulation network and an enormous amount of figuring he found that one degree of the meridian had a length of 28,500 "Rijnlandse roeden". This measurement was described by him in his book: "Eratosthenes Batavus, Leiden, 1617" while he discussed the log and the operation of heaving the log a few years later in a book devoted to the theory of navigation 2).

We have to go back to 1574 to come across the first written reference to the log, viz. in an English textbook of navigation 3) based on Portuguese sources. Its author was William Bourne, originally a "gunner", not a scholar, but a keeper of a sailors' pub at Gravesend near London. There he came into contact with sailors. It was for their benefit that he wrote the book, because he had learned from them the needs of navigation. His language and his work were adapted to the intellectual level of his readers. That the book played a useful part in sailors' circles and was appreciated, is evident from the reprints which appeared till 1631.

Bourne's description of the log and its use is as follows 4):

"And to know the ships way, some doo use this, which (as I take it) is very good: they have a piece of wood, & a line to vere out over borde, ... for this purpose, that it should drive a sterne as fast as the shippe doth go away from it, alwayes having the line ready, that it goeth out as fast as the shippe goeth. In like manner they have either a minute or an houre glasse, or else a knowne parte of an houre, by some number of woordes, or suche other lyke, so that the line being vered out, and stopt juste with that tyme that the glasse is out, or the number of wordes spoken, which done, they hale in the logge or piece of wood again, and looke howe many fadome the shippe hath gone in that time: that being knowne, what parte of a league soever it be, they multiplie the number of fadomes, by the portion of time or parte of an houre. Whereby you maye knowe justly howe many leagues and parts of a league the ship goeth in an houre. For an Englishe league doth containe 2500 fadome. And a spanish or portugale league doth contayne 2857 fadomes."

This passage gives rise to three remarks.

1. The time during which the log was allowed to run out was measured by means of a sand-glass with a known running-time or by the pronunciation of a number of words, which had to be done in a given rhythm and in an unvarying period of time.

2. The length of the line that had run out was measured in fathoms. The number found was multiplied by the number of times the sand-glass could run out in one hour. The result gave the distance run in one hour, expressed in fathoms. This could be converted into leagues, because the English league was reckoned equal to 2,500 fathoms. A comparison of the results obtained in this way taught whether the speed of the ship was great or small, had become higher or lower. In this respect the log as here described was a perfectly useful appliance.

In Chapter XIII of his book, Bourne gives some information on the linear measures mentioned by him. One English league is contained twenty times in one degree of latitude, one English mile sixty times. The former therefore has three times the length of the latter. "An Englishe myle conteyneth a thousande pases, and every pase five foote and every foote twelve ynches." The English mile thus had a length of 5,000 feet, the league of 3 x 5,000 feet or, expressed in fathoms, 2,500 fathoms, since 6 feet were counted as one fathom.

All this appears very exact indeed, but it should be borne in mind that the length of these measures was by no means fixed and that the relation between the measures and a certain part of the earth's circumference was not known. If a navigator had had at his disposal a sea-chart on which the length of the mile was marked, still this scale would have been uncertain with regard to the degree of latitude. The conclusion is that the common log was an imperfect instrument for measuring distances, at least in our eyes.

3. Very remarkable words are those at the beginning of the passage quoted above. Bourne writes: "some doo use this, which (as I take it) is very good". Although here the log first appears in a nautical textbook, the author reveals to us that it already existed and was applied in practice at sea, according to him: with seccess. There is no reason to doubt the truth of this statement and not to believe that the log was a familiar aid among "some" navigators. Indeed, what is the case? The sailor, standing on the deck of his moving ship, sees the foam on the waves slide alongside the ship. This movement, which is more rapid according as the ship sails at a greater speed, reflects the movement of the ship. At all times it was the measure by which the sailor conjectured the speed of his ship by sight. Experienced sailors acquired great proficiency in conjecturing this speed. And it was by no means the navigator alone who made this estimation. Every member of the crew used to be interested in the speed of his ship, and in the headway she made during the voyage. He estimated the speed by casting a glance overboard. To how many wagers this observation will have given rise?

In addition to this conjecture of the ship's speed there is another point on which the navigator on board of a sailing-vessel kept a close watch throughout the centuries. We are referring to the sideways drifting of the ship, a phenomenon called leeway in technical language. In fact, a sailing-vessel which is not sailing with the wind exactly aft, but which is steering such a course that the wind is coming more or less from aside, does not travel in the direction of her longitudinal axis. She is subject to a sidelong pressure, under the influence of which she is forced out of her course in a direction away from the direction of the wind. This deviation can be determined owing to the fact that the ship draws the road she is travelling through the water as a visible track in the sea. This track is called the wake. The angle between the axis of the wake and the longitudinal axis of the ship, produced backwards, is the leeway (sideways movement); this angle can be estimated. It is the build of the ship, the sail carried, her speed, the condition of the sea (height and shape of the waves), etc. on which the leeway depends. When one has read the course of the ship on the compass, the angle estimated for the leeway is added to or subtracted from this course. The result gives the direction in which the ship is actually travelling on the sea, a direction which the navigator must know as accurately as possible. For the sake of accuracy the sailor made an attempt to replace the visual estimation of the leeway by a measurement. For this purpose he took a long line with a small wooden block at the end. He cast this block overboard and streamed the line, after which he fixed it on the taffrail, amidships. The block was dragged along and was in the axis of the wake.

The angle between the line and the longitudinal axis of the ship could easily be measured, if desired. Thus the man who streamed the line overboard and saw it run out more or less rapidly performed the same operation as that of heaving the log. It was doubtless not just one skilful and inventive navigator who made the small block on the line slightly larger, so that it remained stationary owing to the resistance of the water, who subsequently determined the speed by measuring the length of the line that had run out, and who had thus invented the common log. We need not be astonished that the simple instrument thus developed in practice was not at once described in a textbook of navigation. Indeed, in those days these textbooks were primarily concerned with the theory of the determination of latitude at sea. Bourne's words ring quite true for those who are acquainted with sailing.

Bourne's booklet 5), which had grown very popular in England, was translated into Dutch. It was the versatile Lucas Janszoon Waghenaer of Enkhuizen, known as an experienced sailor, familiar with the sea and its coasts, and the author of the famous sea-atlas of 1584, who made the translation 6). It appeared twice at Amsterdam, viz. in 1594 and 1599. In his "Enchuyser Zee-Caert-Boeck" of 1593 Waghenaer described the operation of heaving the log in words which clearly betray that Bourne was his source. Here again it is stated that the measurement of the line run out was made in fathoms. Waghenaer enriched the Dutch seafaring world with the knowledge of the log. In this field, however - in contrast to his cartographic work - he did not bring anything new. His merit was confined to this translation. As has already been mentioned, it is to the scholar Snellius that the honour is due of having determined and published the length of the degree of latitude. His work led to the theoretically correct division of the log-line, resulting in a true measurement of the ship's speed and of the distance run in one hour or in twenty-four hours. All this benefited navigation and the safety at sea, not forgetting cartography, that is the improvement of the sea-chart and the enhancement of its reliability. Indeed, the name of Snellius in this field must be mentioned with great respect in the history of navigation.

Let us now go back to the time before Bourne's day. The navigators of the sixteenth century, and likewise those of the fifteenth century, were forced to consider the question as to the speed of their ship and the distance run. The system followed by them cannot be said to form part of the science of navigation. We should speak rather of the art of finding the way across the seas. We moderns, accustomed as we are to the use of aids and measuring instruments, can hardly form an idea of this art.

The system in question was used not only in the sixteenth century, but also well into the seventeenth. It is clearly described in a textbook written by Adriaan Metius, professor of mathematics at the University of Franeker in Friesland, who devoted a great many books to astronomy and the art of navigation. We here refer to a book which appeared in 1632 7). Metius holds that the determination of the number of miles run in 24 hours by a ship sailing in ballast or carrying a cargo can neither be described nor explained or taught to anyone. It must be learned by long experience, that is : in practice. One can master the art of conjecturing the speed during voyages on familiar routes. In that case one knows how far different points are removed from each other. One observes in how much time the ship travels from one point to the other, at the same time paying attention to the speed with which the foam slides alongside the ship. On the high seas it could also be learned. Then - if the ship sailed from the north to the south, that is: along the meridian - the navigator had to determine the latitude every day. He did so by observing the altitude of the sun at noon 8). He thus knew the difference of latitude in 24 or 48 hours, in other words: how many minutes of latitude or nautical miles he had covered in that period of time. At the same time he had to watch attentively the speed with which the ship moved through the water. Through practice and experience he learned to judge how many miles of sailing in 24 hours corresponded to a given speed through the water observed by sight. Without the use of any linear measure and also without knowledge of the length of a degree of the meridian, a direct relation was established between the ship's speed and a number of true nautical miles travelled on the earth.

This exposition of Metius is simple and perfectly clear, also for the navigator of the sixteenth and the seventeenth century. But if it is borne in mind that great errors might lurk in the latitude found, in consequence of the defectiveness of the defectiveness of the instrument with which the sun's altitude was measured, it must have taken years of training before a navigator had mastered this technique. However this may be, sailors had to make shift with it for more than a century.

We will now return to the book of Bourne, viz. to the thirteenth Chapter, Its title reads:

"The thirtenth chapter dothe (does) shewe you by the sayling upon the quarter of your compasse, in how far sayling you do rayse a degree and what you do departe from the Meridian, and in the ende there is a Demonstration therof."

As indicated in this title, Bourne mentions in a series of figures how many miles - of 60 to one degree - have to be travelled for a difference of latitude of one degree, with courses north, north by east, north northeast, etc. In a second series the departure is given. These figures are in very fair agreement with those now found in the traverse table. What Bourne called a demonstration is a drawing representing a circle divided into points of the compass. Figures are placed near the points. They again denote miles to be run and the departure, but this time expressed in a different unit, to wit in English leagues of 20 to one degree and Spanish leagues of $17\frac{1}{2}$ to one degree.

This subject was already very old at the time. In the oldest Portuguese textbook of navigation hitherto known, which dates from 1509 and is antitled: "Regimento do Estrolabio e do Quadrante", the same table is found, apart from some minor differences. In this book the table, in which for a difference of latitude of one degree, point by point, the distance to be run and the departure are mentioned in leguas of $17\frac{1}{2}$ to one degree, is as follows:

	distance	departure
1ste point	17 5/6	3 1/2
2nd "	19 1/6	7 1/2
3rd "	21 1/3	11 5/6
4th "	24 3/4	17 1/2
5th "	31 1/4	26 1/6
6th "	46 1/2	42 1/2
7th "	87 1/6	85

This table may be looked upon as the origin of our two present- day chapters from the art of navigation, viz. drawing the course and dead-reckoning navigation. The same subject-matter is discussed in more detail by the Portuguese author Francisco Faleiro in his textbook of 1535, written in Spanish 9). The values for the distance and the departure mentioned by the latter are the same as those quoted above from the textbook of 1509. It is in Faleiro that one first comes across the compass card divided into points, which was borrowed by Bourne in 1574. In his text Faleiro reveals the meaning of the two above-mentioned series of figures. When the navigator knew the course that had been steered and the latitude had increased by one degree, he could tell by means of the tables how many leguas had been travelled. Now through various causes - which are enumerated in another chapter - it was difficult to know the course - in this case the course made good - and without this knowledge it was not possible to know the number of leguas for one degree of difference of latitude; nor was it possible to tell the distance run and the position of the ship. We read: "no lo sabiendo no pueden saber las leguas que les vale cada grado que alçan o abaxan y no lo sabiendo igoran el punto donde estan."

The procedure therefore was not, as it is now, to determine the difference of latitude from the course and the distance, but the latter was deduced from the course and the difference of latitude. It will be obvious that the closer the course was to east and west, the greater the influence of an uncertainty in the course on the distance calculated, and also that the distance could not be determined in this way if the course was east or west.

Around the middle of the sixteenth century two standard works on the art of navigation were published in Spain. The authors, Pedro de Medina 10) and Martin Cortes 11), go into more detail again on the present subject-matter than did Faleiro. Medina teaches how by plotting on the sea-chart the position of the ship is found as the point of intersection of the rhumb-line and the parallel of the latitude found.

The distance can now be laid off or it can be calculated from the table with the aid of the data: course and difference of latitude. Now one must ascertain, says Medina, whether this distance is identical with the miles travelled; if so, the calculation is correct 12). The author, however, fails to mention how the navigator estimated the number of miles travelled. The passage is followed immediately by the statement that in case there was no difference of latitude, the distance run could not be told with certainty, but could only be conjectured. Medina calls this "arbitrar" 13). Cortes expresses himself similarly. For conjecture, he uses the word "juyzio" (judgment) 14). Both authors consider the duration of the voyage as the datum required for the determination of the distance run. Medina gives the sailor the good advice to keep a notebook and to note therein day by day the force of the wind, how it was coming in, the sails carried, and the number of miles per hour run by the ship. All this would serve him to ook up later, under similar conditions, the probable distance. At the same time it formed an aid in learning to conjecture.

When Medina's book was translated into the Dutch language and was first published at Antwerp in 1580, a supplement was added, which had been written by an Antwerp mathematician, Michiel Coignet 15). In his day, too, when the course was east or west, the navigator still had to rely exclusively on a conjecture of the distance run every day, from which it was deduced what was the total distance run during the voyage. "But I leave it to others to judge how uncertain and perilous this is", writes Coignet. From the above we have seen that learning to conjecture the speed of the ship was based on the determination of the latitude. The latter - in conjunction with the course made good - made it possible to judge the distance run. For the determination of the distance run, the number of hours and days the ship had travelled was taken into account. The instructions given by Medina, Cortes, and Coignet prove that attention had to be paid to the observation of time to ensure accurate navigation.

That accordingly careful attention was consciously paid to the duration of a voyage and the time that elapsed between successive changes of the course, can be inferred from some sixteenth-century Dutch books of sailing directions. Their compilers, who were trained sailors, throw light upon the system of navigation followed by them, which was no doubt also the system of their predecessors. Indeed, as to the aids available to them they were no better off than their fifteenth-century predecessors. Both possessed the compass, by means of which the course of the ship was roughly determined, further the lead and line, which could be used down to a depth of no more than 100 fathoms, and the hour-glass, with which the time was measured. A very imperfect sea-chart gave no more than a rough overall picture of the main features of the coast and the sea. The navigators had to know the details from experience. None of them knew the size of the earth.

Let us have a look at two such books of sailing directions. In the introduction to the rutter of 1566 entitled: This is the chart of the sea for sailing east and west 16) we read how the old sailors instructed the younger ones and taught them about currents and tides, banks and harbours, how the land looked from the sea, what was the direction of the land, and what were the distances between harbours and islands. This knowledge of distances was important. It is for this reason that the booklet contains a separate chapter under the title: "this is for making conjectures". In 41 examples, largely relating to voyages in the Baltic, the North Sea, the Channel, and the Bay of Biscay, the auhtor mentions the number of hours which "he had sailed" between known points. Instances of this are: "I sailed from Bornholm to Gotlant in 18 hours." "I sailed from the Vlie to the Jutland Reef in 28 hours, the wind being a strong breeze and the ship being ballasted." "I sailed from Flushing to Calais in 10 hours, the wind being a strong breeze." Sometimes the course is also mentioned and in many cases the wind is noted. To indicate the force of the wind, it is said that the ship, the masts, and the yards were just able to stand it. When during the voyage the navigator looked overboard, at the foam moving past, the speed of the ship through the water could be related to the duration of the voyage and to the conditions, and it was thus possible to practise and learn to conjecture the speed, this in accordance with the aims of the chapter.

The second book of sailing directions was compiled by Adriaen Gerritsz van Haerlem 17). The book contains a chapter entitled: "to conjecture what distance can be run in 24 hours when the ship is close-hauled and when it has the wind aft". It is interesting to follow this instruction. We read: when the weather is good and the wind favourable, a ship sailing in ballast can run 180 miles in 24 hours if all the sails are drawing properly. The speed of a ship which has the wind aft is less than when the wind comes in from aside. One ship sails more rapidly than another. The conjectured number of miles travelled must be registered in a book every evening. When one wants to make the conjecture, allowing for all the circumstances, one must "call in God's aid, for He is the true teacher". These words show that the problem is diffucult and perilous. Furthermore the latitude must be determined from the altitude of the sun or of a very bright star or the polar star. If the distance run as deduced from the course and the difference of latitude accords with the conjecture, the latter is correct. If not, the distance conjectured must be shortened or lengthened. It was in this way that navigation on the high seas took place. The application of the system started as soon as the land was lost sight of.

In addition Adriaen Gerritsz gives instructions with regard to coastal navigation. As long as the ship was sailing within sight of the land, the above calculations were not required, no more so than the making of notes. Skirting the coast of England, sailing in the North Sea and the Baltic, skirting the coast of Norway and Cape Skagen - quite and extensive area, when added up - the navigator used the land and landmarks as guides, finding his way by stored experience, by means of the knowledge of the waters gained in practice, in the course of time. Wherever his memory failed, the desired information could be obtained by consulting the sailing directions, relying as it were on the experience of the predecessor. Trained present-day navigators will not see anything strange or impossible in this procedure. Did not the fishermen sail the North Sea in the same way until fairly recently?

For the benefit of the young skipper, who must learn to conjecture, by way of example two voyages are analysed in the nautical sense by Adriaen Gerritsz in his booklet, the first being made between Martinmas (11 November) and 11 December 1570 and the second in May 1571. The first-mentioned voyage started at Setubal in Portugal. When the ship had got clear of the land, she was steered northwest by west for 5 times 24 hours. The day's run was conjectured to be 48 nautical miles. The navigator assumes that the position of the ship is southwest by west "slightly more to the south" - that is about 232° - of Cape Finisterre, at a distance of 204 miles. From the 6th to the 10th day various different courses are steered, including courses which take the ship towards the south. She is now conjectured to be southwest by south at 232 miles' distance from the same cape. From the 11th to the 16th day northeasterly courses are steered, 536 miles. Sounding: 80 fathoms. On the 17th day the course steered is northeast by north, 32 miles, and northeast by east, 64 miles. Sounding gives a depth of 65 fathoms. The navigator now conjectures the position to be south by east or south southeast of Cape Lizard, at a distance of 20 to 24 miles. "Presently we saw the Cape north northwest of us at a distance of 12 to 16 miles".

The second voyage, starting at Cabo da Roca (Portugal) and going as far as the Scilly Isles, is described in the same way. In this case some determinations of latitude are given, which served of course to check the conjectured distances.

It is possible and probable that the navigator had a seachart at his disposal, on which he could plot the route of the ship, but no sea-chart is mentioned in this lesson.

This meant in practice that every day a conjecture of the distance run was made and that the course(s) steered and this distance were registered. The result of the determination of the latitude was related to these figures. The time during which certain courses were steered was registered and the depth of the water was measured with the lead. When the course was fixed, the leeway was taken into account.

One cannot but admire the work of this navigator, who after roaming the sea for seventeen days with his sailing-vessel sighted Cape Lizard where he expected to see it. His conjecture of the distance run every day was faultless.

All this on the proviso that the figures furnished were based on the actual facts and the example in the book was not made up by the author. But there is no reason to doubt the former. Adriaen Gerritsz assures his readers that he made the voyage and that everything is his own experience. His book bears ample testimony to his great knowledge as a sailor 18).

Finally it may be asked: how did the fifteenth- and sixteenth century sailor who was sent out to discover new sea routes manage to make those notes which led to the design and construction of sea-charts?

He, too, had the compass as a navigational aid. He, too, could observe daily as he was sailing along that his ship made leeway when the wind was coming in more or less sideways. He allowed for the leeway. He thus knew in what direction he was sailing. The prudent navigator diligently used the time-honoured lead for measuring the depth of the water. There was not yet much possibility to determine the latitude. He did not possess any instrument for determining the distance run.

What this sailor did have was great nautical experience. Obviously, for if he had not been a trained sailor, he would not have been sent out on exploration. This implies that he had sailed various seas and was familiar with the coasts. The picture of the coasts he had visited was clearly present to his mind. He knew from experience or from his notes how much time he required under particular conditions of wind and weather to sail past a familiar island, or from one cape to the next. Although he could not measure distances, in an attempt to make a chart of the coast he could commit that picture to paper with due regard to the proportions between those distances. The oldest sea-charts bear witness to the possibility of this. Many of them exhibit reasonable forms of the coasts.

If such a sailor skirted a coast that was unfamiliar to him, first of all he could plot the course of the ship on a sheet of paper. Everything which he observed on the coast and which was important enough to be laid down had to be related to that line. It was easy to indicate with respect to his route the direction in which he saw a mountain. But he could not lay off a distance run in miles, nor could he determine the distance to the mountain or that to the next characteristic point. Here it was that his experience was of great use to him. In skirting the unfamiliar coast he could determine the time required to sail under particular conditions of weather and wind from one cape to the next. Knowing what distance he would have travelled in the same time and under the same circumstances when skirting a coast with which he was familiar, he was able to compare the distance of unknown length with distances known to him. If at one time he had charted a coast, on the scale then adopted he could also chart the distances along the coast that was unfamiliar to him. The nature of the scale is immaterial. The main point is that on this basis a chart could be made on which distances were correct in their mutual proportions. Experience, correct judgment of the speed of the ship, and observation of sailing times furnished the basis for the cartographic work of the sailor. On long sea routes, too, the distances run could be estimated by means of the duration of the voyage and the speed observed, and could be compared with the distances in familiar waters. When the determination of latitude at sea began to give better results, it became possible to draw important points at the correct latitude in the chart. It was by these means that the navigator in the era of the great voyages of exploration obtained the admirable results of which the cartography of the fifteenth and sixteenth centuries furnishes such plentiful evidence.

EEN MERKWAARDIG HULDEBLIJK AAN JAN VAN GALEN *)

door R.M. Vorstman

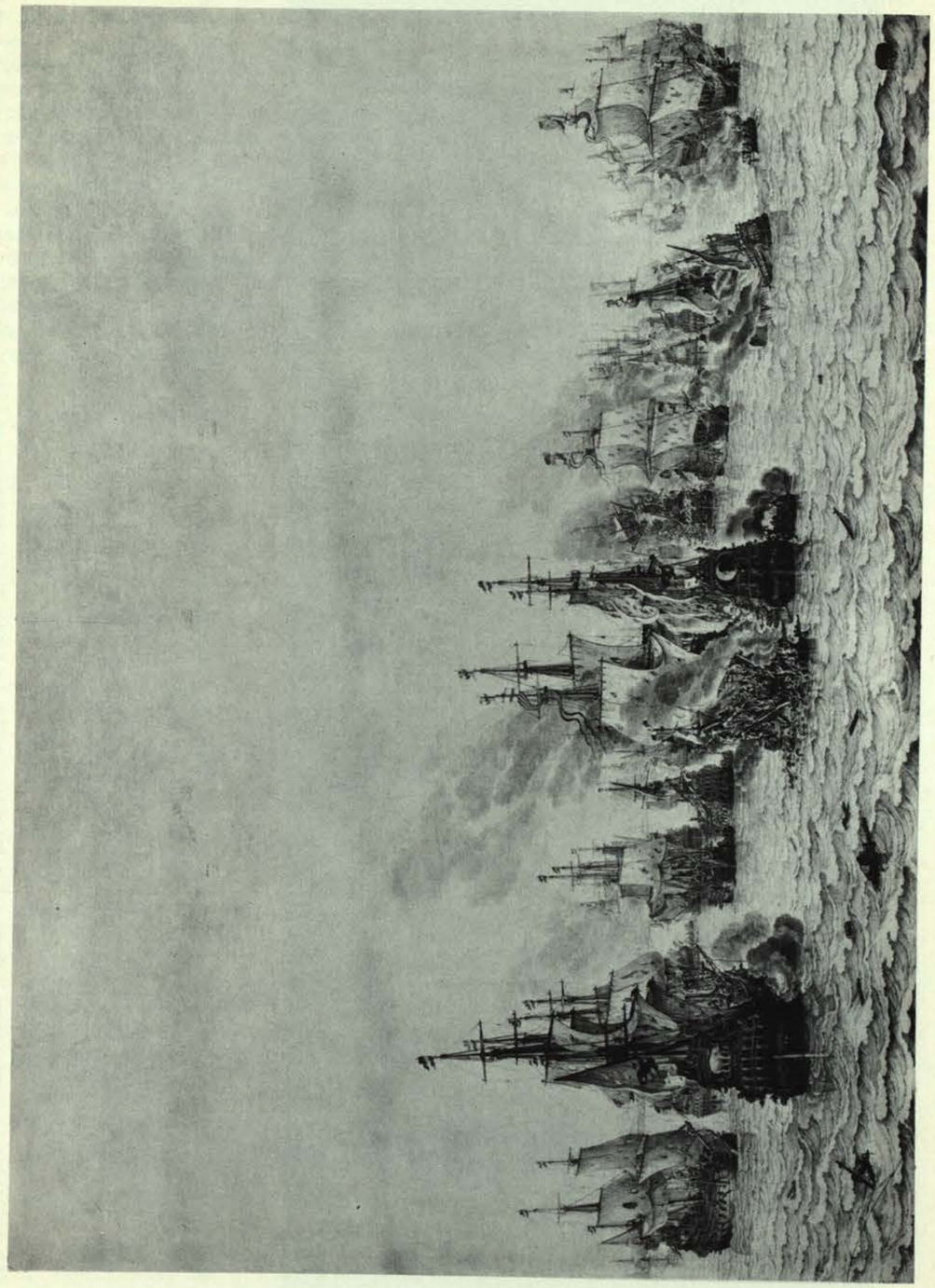
De Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum was in 1965 zo gelukkig uit particulier bezit een schilderij van Abraham Storck, voorstellende de Slag bij de Etna, aan te kopen. 1) Toen van museumwege het schilderij vergeleken werd met het in marmer gebeeldhouwde reliëf van een zeeslag op het praalgraf van De Ruyter in de Nieuwe Kerk te Amsterdam, bleek dat beide composities overeenstemden en dus van een eventuele voorstudie, die bij de vervaardiging van het reliëf gebruikt was, spraké kon zijn. De vraag rees of er bij de overige praalgraven, grafmonumenten en wandepitaphen, die ter nagedachtenis van onze zeehelden werden opgericht, een zelfde verband tussen beeldhouwkunst enerzijds en prent- en/of schilderkunst anderzijds bestond.
Reeds een kort onderzoek kan bevestigen, dat in enkele gevallen de vermoede relatie inderdaad bestaat. Het meest verrast daarbij de vondst van twee tekeningen van Ludolf Backhuysen, welke aan elkaar gepast dezelfde voorstelling opleveren als het reliëf op het grafmonument van Van Gendt in de Dom te Utrecht. Verder was uit de literatuur reeds bekend dat de grisaille, welke Willem van de Velde de Oude, vermoedelijk in opdracht van de nazaten van Cornelis Tromp ter gelegenheid van de Slag bij Livorno (1653) maakte, overeenstemde met het reliëf op het grafmonument van Jan van Galen in de Nieuwe Kerk te Amsterdam. 2) In dit artikel willen wij het marmeren reliëf van dit grafmonument aan een nader onderzoek onderwerpen.
"Ten noorden achter de preekstoel - aldus Dapper in zijn Historische beschrijving der Stadt Amsterdam - ziet men in deze kerk het marmeren graft of zee-tombe, van de manhaften zee-hopman Jan van Galen, dat hem ter eere en ter gedaghtenisse van zijn heldendaet, dien hy aen het veroveren van eenige Engelsche schepen, in 't gezicht van Livorno, deed blijken, hier opgericht. Hy leit geharnast lenghs heen boven op de tombe, in wit marmer met zijn helm en pluimaedje aan zijn voeten. Onder hem, voor aan de tombe, ziet men in wit marmer de zeeslagh, die ter boven gemelde plaetse geschiede, zeer kunstigh uitgehouwen.en daer onder deze veirzen staen." 3)
Deze "marmere graft of zee-tombe" werd, getuige het resolutie-register van de Admiraliteit van Amsterdam, op 7 maart 1654 aanbesteed aan Mr Willem de Keyser en Rombout Verhulst. Artus Quellinus werd belast met het maken van het model. 4) Blijkens een aantekening bij Robinson maakte Willem de Keyser bij de vervaardiging van het reliëf gebruik van "schetse", welke hem geleverd werden door Willem van de Velde. Deze tekeningen zijn helaas verloren gegaan. 5) Het zal daarom wel een niet uit te maken zaak zijn of het reliëf naar deze "schetse" of naar de grisaille gehouwen werd.

Aan de zeeslag bij Livorno waren enkele belangrijke gebeurtenissen voorafgegaan. In 1651 was ter bestrijding van de kaperij in de Middellandse Zee een eskader onder leiding van Joris van Cats uitgezonden. Aanvankelijk tegen de Fransen ingezet, werd in de jaren daarna vooral tegen de Engelsen opgetreden, hetgeen verband hield met de conflicten op de Noordzee. Eén van die gebeurtenissen was in 1652 de verovering van het Engelse schip de Phoenix door Jacob de Boer en de herovering enige maanden later van hetzelfde schip, dat nu onder commando stond van Cornelis Tromp. De woede van Van Galen, bij wie toen de leiding berustte van het Midellandse Zee eskader, was zo groot dat hij in een brief aan de Staten-Generaal schreef: "Doedt een mens 't harte breeken, als mer maer om denckt". De bevelhebber van het Engelse eskader Badiley schreef aan een vriend in Engeland dat Van Galen "stormed as a madman" en zelfs aan de groothertog van Toscane te kennen had gegeven dat het Cornelis Tromp zijn hoofd zou kosten, indien zijn vader niet spoedig een daverende overwinning op de vijand zou behalen. Ook de reactie bij de Staten-Generaal was van dien aard dat het rapport dat Van Galen aan haar uitbracht , als "secreet" werd behandeld. Het is daarom niet

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

verwonderlijk dat Tromp in de maanden hierna alle moeite gedaan zal hebben de schande van de Phoenix uit te wissen. 6)

Iets hiervan proeft men nog in de beschrijving die de zeventiende eeuwse schrijver van het "Leven en bedrijf van Cornelis Tromp", geeft van de Slag bij Livorno: "Capitein Tromp, die by provisie op het schip de Maan, voorheen gevoerd by den Capiteyn David Jansz Bont, in den slag tusschen Elba en Monte-Christo tegens Bodley gesneuveld, tot Schout- by Nacht aangesteld was, smyt het, ingenomen met bitterheid wegens den hoon op de Fenix geleeden, de Sampson aan boord diese soo op hiel dat hy tydt gaf aen een brant-schip, de welck de Hollanders hadden, om dat in de zvde aen te vallen, ende klampten aen, dat het aen brant raeckten ende ontstack sulcx, int voorsz schip Sampson, dat in den tyt van twee uren steets branden . . . ." 7)
In het kort geschetst had de Slag bij Livorno het volgende verloop. In de haven van Livorno werden zes Engelse schepen, die onder bevel stonden van Appleton, door een in een halve cirkel om de haven gelegen blokkadevloot van elf Hollandse schepen, opgesloten gehouden. Uit het zuiden naderde een tweede Engels eskader van acht schepen onder leiding van Badiley. Afgesproken was dat afhankelijk van de windrichting Badiley óf een aanval op de blokkadevloot zou uitvoeren óf deze naar open zee zou lokken, waardoor Appleton met zijn eskader de haven zou kunnen verlaten, waarna een aanval van loef- en lijzijde op de Hollanders kon plaats vinden. De Hollanders lieten zich niet van de rede weglokken en het te vroeg uitgelopen Engelse eskader werd een prooi der Hollanders. Volgens Ballhausen, die een zakelijk beeld geeft van de strijd, werd in de volgende linie de haven verlaten: Henry Bonadventure, Leopard, Sampson, Mary, Peregrine, Levant Merchant. Het eerste vuurcontact werd met de Henry Bonadventure gemaakt, die na een half uur vechten door de Zeven Provinciën, op welk schip Jan van Galen de leiding had, in de lucht werd geschoten. Vervolgens werd de Leopard, ongeveer drie scheepslengten achter de Henry Bonadventure varend, aan bakboordszijde door de Julius Caesar en de Zon geenterd. Vervolgens werd de Sampson door de Halve Maan aangevallen om daarna door een Hollandse brander aangeklampt en in brand gestoken te worden. Tromp wist nog net voordat de brand oversloeg los te maken. Van het Engelse schip werden de bemanning, waaronder de kapitein en de schipper, in Hollandse sloepen gered en gevangen genomen. Het vierde Engelse schip, de Mary, gelukte het als enige naar Badiley te ontsnappen. De twee overige schepen, de Peregrine en de Levant Merchant, moesten zich na langdurige strijd eveneens overgeven. 8)
Verschillende van deze gevechtshandelingen werden door Van de Velde in zijn grisaille weergegeven. Op het schilderij, waarvan de compositie diagonaalsgewijs is opgebouwd, ziet men het belangrijkste gebeuren zich op de voorgrond in het centrum afspelen (zie afbeelding 1). Hier liggen de Halve Maan en de Sampson boord aan boord, terwijl de bemanning van het Engelse schip een goed heenkomen zoekt in de vlucht en zich in de sloepen tracht te redden. Een andere gevechtshandeling speelt zich op het tweede plan af, schuin achter de Halve Maan, waar de Henry Bonadventure, die de strijd met Van Galen had aangebonden, in de lucht vliegt. Schuin daarvoor zijn weergegeven de Zeven Provinciën, duidelijk herkenbaar aan de vlagvoering en een door haar tot zinken gebrachte Engelse brander. Uiterst rechts ligt het eskader van Badiley, benedenwinds, niet in staat te hulp te snellen. Geheel links ziet men op de spiegel van de Witte Olifant, waarvan niet geheel duidelijk is aan welke gevechtshandelingen het deel nam.
Wanneer men nu de compositie van het schilderij vergelijkt met die van het reliëf (zie afbeelding 2), blijkt dat de grote lijnen zijn aangehouden, dat echter in onderdelen kleine veranderingen zijn binnengeslopen. Ten eerste is het landschap en daarmee het torentje dat in de grisaille centraal gelegen is en de eigenlijke plaats van handeling aangeeft, uit de achtergrond verdwenen. Ten tweede is de positie van enkele schepen iets gewijzigd. Zo is de bredezijde van de Halve Maan op het reliëf duidelijker te zien dan op de grisaille, terwijl ook het overboord springen van de bemanning van de Sampson is weggelaten. Een iets andere plaats in de compositie kreeg ook de in de lucht vliegende Henry Bonadventure; deze ligt nu half verscholen achter de Halve Maan. Tenslotte kwamen ook de in zinkende toestand verkerende Engelse brander en het vlaggeschip van Badiley meer op de voorgrond te liggen.



Afb. 1: Slag bij Livorno in 1653, grisaille door Willem van de Velde de Oude, afm. 114 x 60 cm., Rijksmuseum Amsterdam (foto Rijksmuseum)

Afb. 2: Slag bij Livorno in 1653, marmeren reliëf door Willem de Keyser op de sokkel van het grafmonument van Jan van Galen in de Nieuwe Kerk te Amsterdam (foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg)

N.B. Naad linksonder wordt veroorzaakt door breuk in het marmer; naad in het midden door samenvoeging van 2 foto's

Hiermee zijn we aan de eigenlijke kern van ons betoog gekomen: gezien de hele kwestie van de Phoenix met daarbij de geheimhouding door de Staten-Generaal naar aanleiding van dit geval betracht, de woede van Van Galen op Tromp en de pogingen van laatstgenoemde om zich te rehabiliteren, verder het feit dat de grisaille in het bezit was van de nazaten van Cornelis Tromp en dat het belangrijkste motief op dit schilderij het treffen van de Halve Maan en de Sampson is - het eigenlijke vernietigende werk bij dit treffen werd door een brander verricht, het afbeelden hiervan zou afbreuk kunnen doen aan de glorie van Tromp - en tevens het feit dat de ontploffing van de Henry Bonadventure op het reliëf slechts gedeeltelijk weergegeven wordt, bij al deze overwegingen komt het ons voor, dat op het grafmonument dat voor Van Galen werd opgericht "hem ter eere en ter gedaghtenisse van zijn heldendaet", in eerste instantie de heldendaden van een zijner ondergeschikten werden vereeuwigd. We willen hiermee niet suggereren dat een verkeerde voorstelling van historische feiten gegeven wordt, ofschoon deze wel aanwijsbaar zijn. Men zou vrede kunnen hebben met een door ijdelheid gekleurde werkelijkheid zoals deze ons voorgeschoteld wordt in de grisaille, onverteerbaar wordt zij wanneer zij niet op haar plaats is, hier op het grafmonument van Jan van Galen: "doedt een mens t'harte breeken, als mer maer om denckt."

VISTUIG EN VISSERSSCHEPEN IN HISTORISCH PERSPECTIEF *)

door Dr. H.A.H. Boelmans Kranenburg

Het is mij een bijzonder genoegen voor deze vereniging, welke zich met de zeegeschiedenis in het algemeen bezig houdt een voordracht te mogen houden over een onderwerp, dat betrekking heeft op de historie van onze visserij.
Ik heb de indruk dat het een deel van onze maritieme geschiedenis is, dat lange tijd werd verwaarloosd, ten dele omdat het vak een nogal gespecialiseerde technische kennis vereist en ten dele omdat in dit bedrijf de nadruk meer op het vissen dan op het varen ligt.
Bovendien mist het iets van het spektakulaire van de grote scheepvaart; vissers waren en zijn nog steeds gebonden aan de thuishavens en uit hun rangen kwamen geen ontdekkingsreizigers of vlootvoogden voort. Dat wil echter niet zeggen, dat de visserij in onze zeegeschiedenis een beperkte plaats heeft ingenomen. Eerder is het tegendeel waar, want aan de wortel van de zeevaart en de oorlogsmarine in ons land ligt de visserij en tot op de huidige dag zijn de namen van vissers familie's, onder alle rangen van opvarenden van koopvaardij en marine terug te vinden; voor hen heeft het accent zich verlegd en is het varen hoofdzaak geworden.

Het vissen.
De nadruk van hetgeen volgt zal uiteraard minder liggen op het varen, maar juist op het vissen. Met name zal het gaan over de zeevisserij met het accent op de wisselwerking tussen vistuig en vissersschepen. Dat ontheft ons tevens van het geven van een overzicht van visserijmethoden, waarbij geen schip behoefde te worden ingeschakeld, zoals die van de Cauchen in het noorden van ons land, die volgens Plinius van zeewier en waterbiezen touwwerk vlochten om er netten van te maken en daarmede het primitieve begin van de weervisserij inluidden.
Ook behoeven wij daardoor niet in te gaan op de visserij met harpoenen en vorken, waarvan nog zo vele fraaie exemplaren in Ierland en Noorwegen zijn te vinden.
Gaan wij over tot de verhouding vistuig en schip, dan is dit niet de opvolging tussen de kip en het ei. In de visserij staat het vistuig voorop en is het schip het aangepaste instrument aan de visserijmethode. Deze visserijmethodiek bepaalt in hoge mate de instelling van de visser.
Allereerst, omdat zijn inkomen sterk van de vangst afhankelijk is, doch dat is het niet alleen. De basis is, dat hij zich opgenomen voelt in het samenspel van vistuig, arbeidsverdeling en schip, waardoor hij het gevoel heeft dat bij het begin van het vangproces zijn eigenlijke werk aanvangt en dat bij het inhalen van het vistuig zijn arbeid ophoudt; het overige, het heen - en weervaren naar de visgronden ziet hij als bijzaak, behoudens reparatie aan netten en dergelijke.
Daar kwam dan nog bij, dat in het verleden de eigenaar van het schip niet de eigenaar van het vistuig was; de opvarenden namen gewoonlijk zelf een deel van de haringnetten of van de beuglijnen mee, zodat hun aandeel in de besomming het gevolg was van hun arbeidsprestatie en het geleverde visgerei. Deze gewoonte is zelfs zo taai, dat er nu in Schotland nog haringvissers zijn die hun eigen drijfnetten mee aan boord brengen.
Het is uit deze instelling t.o.v. het eigenlijke vissen te verklaren, dat in feite op een vissersschip de stuurman niet de plaatsvervanger is van de schipper voor het navigeren, maar degene die leiding geeft bij het verwerken van de gevangen vis.
Eveneens moet op deze geestesgesteldheid het feit worden teruggevoerd, dat bij grote vangsten het machinekamerpersoneel zich naar het dek spoedt om de helpende hand bij de verwerking te bieden, zoals ook de kok de kookplaat in zulke gevallen in de steek laat.
Dat de Raad voor de scheepvaart in gevallen, waarin deze mentaliteit tot ongelukken en aanvaringen aanleiding geeft, zich moeilijk met dit gegeven kan verenigen, laat zich denken.

*) Tekst van een voordracht, gehouden op de jaarvergadering van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, 19 april 1969 te Scheveningen.

Het begin.
Het tijdstip, waarop men met schepen is gaan vissen hangt af van de markt omstandigheden. Het samenspel van vistuig, arbeid en schip veroorzaakt noodzakelijker wijze een aanvoer, welke verre uitgaat boven de consumptie van de opvarenden. Er moet dus iets zijn van een begin van een marktverkeer, een afzetgebied.
Aanvankelijk kan dit geweest zijn een klooster of slot met aanliggende bewoning, zoals in Egmond, een grafelijke woonplaats zoals in Scheveningen met 's-Gravenhage, of een stad, zoals in Brielle.
Hoewel op deze grondslagen een beperkte visserij mogelijk is geweest ben ik toch van mening, dat de opkomst van de zeevisserij in de lage landen niet aan plaatselijke omstandigheden moet worden toegeschreven, doch aan de opkomst van de steden in Vlaanderen na de invallen van de Noormannen.
In Gent, IJperen en met name in Brugge met hun voor die tijd enorme lakennijverheid, waardoor zij het middelpunt van de westeuropese handel van de late middeleeuwen werden, ligt de geboortegrond van de Nederlandse visserij en scheepvaart.
Het is aan de Vlaamse-kust, aan de waterzijde van wat wij thans West-,Oost- en Zeeuws-Vlaanderen noemen dat de vissersplaatsen van meer dan lokale betekenis opbloeien; een lange reeks van Kales tot Biervliet of Hughevliet, waarvan de laatsten hun verbondenheid met het water in het woord "vliet" tot uitdrukking brengen en plaatsen als Koksyde en Ravensyde hun ligging aan de kust of "zijde".

De vissers zijn typische kustvissers, die verse vis en verse haring aanbrengen en daarvoor gerede kopers vinden. Het groot aantal voorgeschreven vasten- en onthoudingsdagen van de R.K.kerk in de tijd voor de reformatie geeft hen de wind in de zeilen.
Aan de gezouten haring, het typische stapelprodukt in die tijd, wagen zij zich nog niet. Die komt uit Schonen, de zuidkust van Zweden en zij is in handen van de gevestigde en door gewoonte en privileges beschermde Hanseatische handel, waarvan Brugge het eindpunt en een machtige steunpilaar is. Daartegen kan de kleine visserman niet op.

Hun schepen zijn typische kustschepen, zonder veel verschil tussen degenen die van het strand afvaren of uit kleine havens en kreken. De oudsten zijn zelfs roeivaartuigen, waarschijnlijk geinspireerd op de schepen van de noormannen.
De Noordzee is echter geen water om te roeien; de galei heeft het noch in de koopvaardij noch in de marine vergebracht in onze zeegeschiedenis. De schuit komt al gauw dit scheepstype vervangen; het drijfnet voor het vangen van haring is bekend, evenals het scholnet en de beug.
Dan begint de uitwaaiering naar het noorden, waar steden als Middelburg, Vlissingen en Zierikzee opkomen in het kielzog van de Vlaamse grootmachten en waaromheen zich wederom talrijke kleine vissersplaatsjes groeperen. Voorlopig is in Brielle het noordelijkste punt van betekenis. De markt van Brielle als vissersplaats zal echter in de 14e eeuw voortdurend blijven toenemen en deze stad zal de eerste Hollandse vissersplaats worden van werkelijk grote importantie.
Na dit summiere overzicht van het begin van onze visserijgeschiedenis, dat nodig is om een achtergrond te geven aan het verdere betoog, zullen wij de ontwikkeling niet verder vervolgen doch een drietal grepen doen uit de historie, waarin de samenhang tussen vistuig en vissersschip in de zeevisserij duidelijk een nieuwe koers heeft ingeluid.
Wij kiezen daartoe als jaartallen 1416, 1866 en 1960, hoewel wij ons bewust zijn, dat ontwikkelingen niet op een bepaald jaartal zijn vast te pinnen en met evenveel recht enige jaren vroeger of later kunnen worden gekozen.

1416 Het eerste grote haringnet.
Volgens Velius Chronijk van Hoorn werd in 1416 in Hoorn het eerste grote haringnet gebreid. De grondstof voor dat net moet ongetwijfeld inlandse hennep geweest zijn en een henneppen net zuigt veel water op.
Nu was de drijfnetvisserij een passieve visserij, d.w.z. men schoot de vleet als samenstel van netten, welke als een scherm in zee stonden en wachtte tot de haring erin zwom. De netten waren door een reep met het schip verbonden, zodat tijdens het vissen er een zeker evenwicht tussen schip en vleet ontstond.

Bij een groot net behoort derhalve een groot schip, en de Vlaams-Zeeuwse kustvissers bezaten deze niet. Uit andere bronnen weten wij, dat dit schip de haringbuis moet zijn geweest en dat in deze tijd de haringvisserij ter zoute in opkomst was.
Hoe is dit gegaan?
Hiervoor werd er reeds op gewezen, dat de handel in gezouten haring in de bloeitijd van de Hanse een aangelegenheid van de Hanseatische handel was, een moeilijk te doorbreken handelsmonopolie. Oorlogen en zeerovers aan het eind van de veertiende eeuw onderbraken herhaaldelijk het handelsverkeer tussen Schonen en Brugge en het ligt voor de hand dat de Vlaamse aanvoerders van verse haring trachtten ook wat haring in tonnen op zee te zouten om aan de vraag naar gezouten haring te kunnen voldoen. Veel steun van de landsheer hadden de vissers bij dit streven niet, tot in 1413 wederom een tekort aan tonharing uit Schonen ontstond, waarna Jan zonder Vrees in 1413 de meeste belemmeringen voor de Vlaamse kaakharing ophief.
Later ondernomen pogingen om de Vlaamse zeegezouten haring weer beperkingen op te leggen hadden geen succes. Men ziet het tijdstip van het vrij geven van het zouten van haring op zee in 1413 en het breien van het grote haringnet in Hoorn in 1416 ligt niet ver uiteen.
Intussen is het woord kaakharing gevallen en dat maakt dat wij niet helemaal om de veel omstreden figuur van Willem Beukelsz. heen kunnen gaan. Er zijn er, die op grond van het Franse woord "caque" menen dat kaakharing alleen maar gezouten, niet gekaakte haring betekent.
Anderen menen, dat Willem Beukelsz. niet in Biervliet maar in het nabije Hughevliet heeft gewoond. Weer anderen menen hem naar het rijk der fabelen te moeten verwijzen; verwarring van Beukel en het duitse pökel of pekel zouden tot deze mythe hebben geleid. Wij echter staan op het standpunt dat zolang niet het tegendeel is bewezen de nieuwe techniek van het haringkaken mee heeft gewerkt aan de plotselinge opkomst van de zeevisserij van de lage landen. De situering van Willem Beukelsz. in het Vlaamse uitstralingsgebied van de visserij naar het noorden is te merkwaardig, dan dat zij toevallig zou kunnen zijn en het feit, dat Biervliet in het begin van de vijftiende eeuw een belangrijke aanvoerplaats voor gezouten haring was is een aanduiding te meer dat de overlevering een kern van waarheid heeft.
Komen wij tenslotte tot het scheepstype van de haringbuis, dat eveneens tot deze periode is terug te voeren.
Of dit scheepstype van oorsprong een vissersvaartuig of een vrachtvaarder geweest is, is moeilijk uit te maken.
Een Brielse keur uit 1405 verbiedt buizen 's-winters op bepaalde plaatsen op te leggen, waarbij gedacht kan worden aan haringbuizen buiten het seizoen, omdat Brielle toen een haringstad bij uitstek was. In hetzelfde jaar passeerde een buis de tol te Geervliet "geladen met graan". Dat was echter buiten het seizoen, en vrachtvaren was destijds voor de eigenaren van een vissersschip geen ongewone bijverdienste.
Onze twijfel werd verder gesterkt door het volgende. Tot heden toe is vrijwel algemeen aangenomen, dat de buis een van oorsprong Hollands scheepstype was. Kort geleden ontdekten wij echter, dat in de 14e eeuw de handel tussen Trondheim en Engeland onderhouden werd door schepen, waarvan een aantal met name bekend is, waaronder de "Kongebussen" de "Olavbussen" en de "skalrudbussen".
Nu is het in die tijden niet ongewoon aan een naam het scheepstype toe te voegen, waardoor het voor de hand ligt dat de Noorse "bussen" de Nederlandse "buis" is geworden.
Wij zijn daarom tot de conclusie gekomen dat de Noorse buis is aangepast aan het nieuwe Nederlandse vistuig en daarmede de vaderlandse haringbuis is geworden.
De roem van dit scheepstype, dat het met behoud van de grondvorm vier en een halve eeuw van onze visserijgeschiedenis heeft volgehouden, ligt niet alleen in zijn weerbaarheid, doch vooral in zijn praktische uitrusting en inrichting. Voor die tijd was het een soort vang-fabriekschip, dat lang van huis kon blijven, waarop bewerking en opslag door middel van een vergaande arbeidsverdeling onder de bemanning een fabriekmatige grondslag kregen en dat in staat was een zeer gewenst stapelprodukt aan te brengen. Het is ons Nederlands organisatievermogen gepaard met de kunde van de scheepsbouwer en de vakkennis van de visser die uiteindelijk geleid heeft tot een visserij, die in de 17e en 18e eeuw terecht de grote visserij werd genoemd. Inmiddels heeft deze haringbuis het aanzien gegeven aan een ander beroemd scheepstype, de hoeker en dit eveneens via een visserijtechniek.

De buis was namelijk voorzien vaan staatsiehek, waarin een opening voor de helmstok. Voor de bedrijfsvoering hinderde dit niet, want de vleet werd van opzij uitgeschoten en weer ingehaald. Toen echter de beugvisserij met grotere schepen opkwam nam men de buis als grondvorm, doch het staatsiehek verdween, omdat de beug over het achterschip werd uitgelopen. Ook de tuigage werd veranderd, omdat bij uitzetten en inhalen veel meer bij de wind moest worden gevaren. Omdat tenslotte verse vis werd gevangen, werd het schip voorzien van een bun en werd het daardoor langer.
De scheepsmodellen van een haringbuis en een hoeker in de Grote Kerk te Maassluis, de oudste scheepsmodellen van visserijschepen in ons land tonen duidelijk de samenhang en afkomst van beide scheepstypen aan. Deze hoeker verdrong later zelfs de buis als schip voor de haringvisserij.

1856 Het haringnet van katoen.
Een stap van meer dan vier eeuwen lijkt onwaarschijnlijk groot in een bedrijfstak. Toch is zij verantwoord, want naar moderne begrippen is er weinig dynamiek geweest. De uit de buis ontwikkelde hoeker is nog steeds het haringschip bij uitstek, de visserij is passief gebleven. De tijden van de gouden eeuw zijn voorbij, want na de plotselinge sprong voorwaarts aan het begin van de buisnering is langzamerhand een bijtrekken gevolgd van de buitenlandse concurrentie.
Nieuwe impulzen waren nodig, temeer omdat de groei van nieuwe industriegebieden - men denke in dit verband aan het opkomende Ruhrgebied - een aanvang had genomen en de ontwikkeling van de spoorwegen in economisch opzicht de consument veel dichter bij de aanvoerhaven bracht.
Het zat in de lucht dat er iets moest gebeuren. Het visserijbeleid van de overheid, overeenkomstig de instelling van de bedrijfstak zelve protektionistisch en paternalistisch ingesteld, was in 1854 drastisch gewijzigd onder de liberale invloed van de latere hoogleraar Buys. Afschaffing van het kaakverbod voor de schepen van de kustvisserij, vrijheid van aankoop van visnetten in het buitenland, afschaffing van technische voorschriften. Het laissez-faire stelsel brak door, voorlopig in theorie, maar het zette de poort open om de statische bedrijfsvoering te verlaten. Op zulke momenten kan het de daadkracht van één man zijn, die de weg voor een nieuwe generatie van ondernemers vrij maakt.
Is Willem Beukelsz omstreeks 1400 een omstreden figuur als gangmaker van een nieuw procedé met daarop volgende ontwikkeling, over de man die de technische visserij revolutie in de periode na 1856-1866 geleid heeft bestaat geen verschil van mening.
Het is A.E. Maas, over wiens leven en streven in 1966 een alleraardigst boekje verscheen van A.G. Ligthart. Geboren in Rotterdam, zoon van een vroeg-overleden kapitein ter zee, opgegroeid in Scheveningen en experimenteel ingesteld heeft hij een samenstel van eigenschappen, die hem de stoot ter vernieuwing doen geven.
Ook hier weer het begin bij het net.
In Engeland, dat ons als visserijnatie verre overvleugeld had, en waar de industriële revolutie veel sneller en op veel breder terrein doorwerkte, was het katoenen haringnet reeds in gebruik. Maas, die in 1856 een tweetal Scheveningse bommen bezat, ging vissen met enkele katoenen netten tussen de vleet, waarvan het merendeel uit netten van hennep bestond. Via heel wat probeersels en tegenslagen besluit hij in 1859 tot het invoeren van de geheel katoenen vleet.
Dan komt een andere eigenschap naar voren; men verandert niet snel maar volgt onmiddellijk als anderen succes hebben. De omschakeling op het katoenen net was een kwestie van enkele jaren.
Bij deze lichtere netten behoorde een aangepast scheepstype. Het was dezelfde Maas, die deze visserij-technische lijn doortrok. In 1865 werd Maas door de regering afgevaardigd naar de visserij tentoonstelling in Boulogne. Hij zag er de Franse kotter met het emmerzeil, het "lug sail" zoals de Engelsen het noemen. Daardoor heetten in Engeland de schepen met dit zeiltuig "luggers" een naam welke de Fransen als "lougre" hebben overgenomen en de Nederlanders als "logger", maar dan speciaal toegepast op het visserijschip dat als haringlogger algemene bekendheid zou krijgen.
Maas is niet met lege handen uit Boulogne teruggekomen.
Voor hij vertrok had hij een driemaatlogger besteld, welke in juni 1866 in Vlaardingen aankwam, omdat een kielschip nu eenmaal in een haven moet liggen, zoals ook de

hoekervloot dat deed. Het zal niet zonder enige ironie geweest zijn, dat de reder in Scheveningen gevestigd en verstoken van een plaatselijke haven deze eerste logger in den lande "Scheveningen" noemde en met dit schip van de eerste reis af zijn collega's in de Maassteden door de hoge besommingen de ogen uitstak.
Even snel als het katoenen net won de zeillogger het pleit.
In de volgende tien jaren daalde het aantal hoekers van 85 tot 8 en steeg het aantal zeilloggers, zeilsloepen en kotters van 1 tot 105.
De Nederlandse produktie aan gezouten haring ging weer met sprongen omhoog. Het katoenen net was immers vis-namiger en bovendien was het licht van constructie in vergelijking tot het net van hennep. Daardoor kon ook de lengte van de vleet toenemen en vermeerderden de vangkansen dienovereenkomstig.
Niet alleen de netten speelden een rol in de grotere aanvoer. De zeillogger was aanmerkelijk sneller zeilend dan de hoeker, waardoor de vaartijd van en naar de visgronden aanmerkelijk kon worden bekort. Meer visdagen in het seizoen leverden eveneens belangrijke revenuën op en zo sneed het mes van twee kanten.
Nadien is de logger geperfektioneerd, zoals eertijds de haringbuis in zijn groei naar de hoeker. De mechanisatie deed haar intrede, zoals de stoomspil voor het inhalen van de netten, de intrede van de stoomlogger en nog later van de motorlogger. Zwaardere schepen, toeneming van de lengte van de vleet, grotere produktie en steeds een stijgende afzet gaan door tot de eerste wereldoorlog gepasseerd is en zorgen van andere aard de visserij gaan kwellen.

1960 de synthetische netten.
Minder doorzichtig dan de overgang van hennep naar katoen als garen voor de netten is die van katoen naar synthetische garens zoals nylon en perlon.
De maatschappij is complexer geworden en de visserij met haar. Tot na de tweede wereldoorlog lag het zwaartepunt van de nederlandse visserij bij de haringvisserij en met name bij de haringvisserij met drijfnetten.
Het nylon drijfnet heeft inderdaad nog zijn intrede gedaan en de voordelen ervan waren onmiskenbaar. Het tanen van de netten was niet meer nodig en de want-velden met hun boetsters, welke de oude vissersplaatsen een zekere lokale kleur verschaften, gingen tot het verleden behoren.
Een wijziging van het scheepstype heeft het echter niet meer met zich gebracht. In dezelfde tijd dat de eerste nylonnetten verschenen was de bevissings intensiteit uit anderen hoofde dan de drijfnetvisserij zodanig toegenomen dat de haringstand onrustbarend terugliep en er voor de drijfnetvisserij in feite geen plaats onder de zon overbleef. Geen herhaling dus van 1416 en 1856 in de drijfnet sector, wel aanwijzingen op andere gebieden van de visserij.
Door de aanwending van de moderne techniek was het ook niet waarschijnlijk dat een passieve vorm van visserij zich zou kunnen handhaven. Afwachten is niet meer het wachtwoord voor de moderne industrie en ook niet voor de moderne visserij. Ook op dit punt was de Britse visserij ons in de vorige eeuw voorgegaan. Daar had de trawlvisserij, het sleepnet voortgetrokken door stoomtrawlers zich ontwikkeld.
De Fransen perfektioneerden het trawlnet door een nieuwe vinding om het net open te houden door middel van scheerborden, het zgn. Vigneron-Dahl patent.
De werking van deze scheerborden lijkt op die van paravanes bij oude mijnenvegers en vanzelfsprekend eiste deze vismethode aanpassing van het schip.
De oudste trawler had nog veel weg van de grote stoomlogger, doch naarmate de tijd vorderde ging de stoomtrawler en later de motortrawler een meer eigen gezicht vertonen. Vooral na de tweede wereldoorlog kwam echter de versnelling. Moeilijker dan bij de oude vormen van visserij is vast te stellen in hoeverre de technische research bepalend was voor de ontwikkeling van het materiaal en de vorm van het net.
Zo zou men zich de vraag kunnen stellen of de moderne hektrawler er ook gekomen zou zijn zonder het gebruik van nylonnetten.
Soms is die samenhang nog direkt aanwijsbaar, zoals bij de purse-seine-visserij. Het gaat daarbij om een enorme ringzegen, welke om een school haring gelegd wordt en van onderen wordt dichtgetrokken, zodat geen vis meer kan ontsnappen.

Het gebruik van nylon heeft ertoe geleid dat zeer grote netten konden worden gemaakt en de uitvinding van het power block om het net in te halen en de aanpassing van het schip aan dit inhalen waren noodzakelijke gevolgen.
In de sektor van de kottervisserij is ook wederom het gegeven patroon zichtbaar. Daar is men door het herinvoeren van de boornkor, waarvan er een aan beide zijden van het schip wordt neergelaten gekomen tot het opstellen van bomen, over de top waarvan lijnen naar de netten lopen.
De moderne Urker kotter toont aan welke ingrijpende wijzigingen aan het schip zijn aangebracht in vergelijking met de bordenkotter, welke nog slechts enige jaren geleden het gangbare type was.

Ik moge het hierbij laten met voorbeelden van het ogenblik, waarin de visserijtechniek doorwerkt op de scheepsbouw.
Het is onder de huidige omstandigheden een weg met vallen en opstaan, getuige mede het vraagstuk van de stabiliteit van vissersschepen, dat in de kringen van de betrokkenen veel deining heeft doen ontstaan.
Het was geenszins mijn bedoeling een stuk contemporaine geschiedenis van de visserij te geven. Het was veeleer mijn bedoeling aan de hand van enkele hoofdmomenten in de lange historie van onze visserij te demonstreren hoe persoonlijke besluitvaardigheid en ondernemerschap gecombineerd met technisch inzicht ook in deze bedrijfstak tot bijzondere resultaten kan leiden.
Het moge u tevens de overtuiging geven dat de visserij een levende bedrijfstak is, waarvan de geschiedenis de moeite van het bestuderen waard is.

DE "NYUGAT" *)

door Mr. H.L. Morsink

In de rubriek Nieuwe Uitgaven van de Mededelingen 18 van maart 1969 wordt genoemd het werk van dr. Holle Kuschel, Assessorin in Hamburg, getiteld : "Die "Nyugat", ein umstrittener Seekriegsfall." Het boek, dat in 1965 verscheen als band 11 in de serie Hamburger öffentlich - rechtliche Nebenstunden, is het resultaat van een studie, die de schrijfster heeft gewijd aan twee arresten van de Hoge Raad inzake de prijsmaking van dit Hongaarse schip door Hr.Ms. "Kortenaer" op 13 april 1941 in de Timorzee. 1)

De kennisneming van het boek geeft mij aanleiding om niet slechts een min of meer korte bespreking daarvan te geven, doch ook om nader in te gaan op twee van de door de schrijfster behandelde onderwerpen, die mij vanuit maritiem standpunt bezien het meest belangwekkend voorkomen, te weten de nietontvankelijkverklaring van de Staat in zijn reconventionele vordering tot prijsverklaring van het schip en de kwestie van het indult.

Laten we eerst de feiten wat verder bezien. Nadat de "Kortenaer" op 11° 20' Z. 123° 40' 0. de "Nyugat" had aangehouden en een prijsbemanning aan boord was gegaan, werd bevel gegeven op te stomen naar Soerabaja. Na aankomst aldaar werd door de prijscommissaris aangevangen met de werkzaamheden, die vooraf moesten gaan aan een procedure tot prijsverklaring van het schip. Door de Japanse bezetting is het echter tot dit geding niet gekomen. Bij de nadering van de vijand werd de "Nyugat" vernietigd.

In september 1950 dagvaardde nu de Zwitserse Société Anonyme Maritime et Commerciale de Staat der Nederlanden voor de Hoge Raad, die krachtens art. 89 R.O. 2) in eerste instantie, met voorbijgaan derhalve van lagere gerechten, kennis neemt van geschillen inzake prijs en buit. Eiseres, stellende onder meer de neutrale eigenares van het schip geweest te zijn, achtte de prijsmaking en opbrenging onrechtmatig en vorderde de verklaring voor recht, dat zulks het geval was en daarnaast, nu het schip was vernietigd, de veroordeling van de Staat tot betaling van een schadevergoeding, welke primair werd gesteld op $ 1.457.000. De Staat voerde verweer en stelde tevens van zijn kant voorwaardelijk een eis in reconventie in, namelijk tot prijsverklaring van het schip.
Nadat de zaak was afgeconcludeerd, werden op 18 maart 1955 de eerste pleidooien gehouden, welke zich ingevolge afspraak van partijen beperkten tot de vraag, of de "Nyugat" vatbaar was voor prijsverklaring, omdat zij op 13 april 1941 de Hongaarse vlag voerde. Nadat de Procureur-Generaal bij de Hoge Raad omtrent die vraag bevestigend had geconcludeerd, gaf het Hoog College partijen te kennen een zelfde gevoelen toegedaan te zijn, waarna op 18 november 1955 de overige aspecten van de zaak werden bepleit. Ik laat hierbij terzijde, dat zich inmiddels nog een geschil tussen partijen had voorgedaan omtrent een bij acte verzochte vermeerdering van eis in conventie, waartegen de Staat zich had verzet.

Er volgde wederom een conclusie van de Procureur-Generaal, waarna de Hoge Raad op 13 januari 1956 arrest wees. 3) Daarbij werd in conventie aan de Zwitserse rederij haar vordering ontzegd en in reconventie de Staat niet-ontvankelijk verklaard in zijn eis tot prijsverklaring.

De rederij maakte vervolgens gebruik van het rechtsmiddel van revisie, waarbij zij de vernietiging van het gewezen arrest zowel in conventie als in reconventie vorderde. Zij verzocht, kort weergegeven, dat de Hoge Raad, opnieuw rechtdoende, in conventie alsnog zou verklaren voor recht, dat de "Nyugat" ten onrechte was aangehouden en prijsgemaakt, voorts, dat de Staat tot schadevergoeding zou worden veroordeeld, terwijl zij in reconventie de niet-ontvankelijkverklaring van de Staat bevestigd wilde zien, echter met verbetering van gronden. De Staat voerde wederom verweer, maar stelde zijnerzijds geen beroep in revisie in, hetgeen overigens wel denkbaar ware geweest, nu hij in zijn reconventionele eis tot prijsverklaring niet-ontvankelijk was verklaard.

*) Noten achterin, (blz.51)

Nadat de zaak door der partijen raadslieden wederom was bepleit en de Procureur-Generaal zijn conclusie had genomen -waarbij een standpunt ten aanzien van de conventie werd ingenomen, afwijkend van dat in eerste aanleg- wees de Hoge Raad op 6 maart 1959, thans overeenkomstig de op het stuk van revisie bestaande voorschriften oordelende niet met vijf, doch met zeven leden, arrest in revisie. 4) Daarbij werd het arrest van 13 januari 1956, voor wat de conventie betreft, bevestigd, de vorderingen van de rederij bleven haar derhalve ontzegd, terwijl zij voor wat de reconventie aangaat niet-ontvankelijk werd geoordeeld.

Het aan deze beide arresten gewijde boek van dr. Kuschel beslaat in totaal 155 pagina's, waarvan tweederde deel in beslag wordt genomen door Duitse vertalingen van deze arresten, van de conclusiën van het Openbaar Ministerie, van de noot van Mr. Veegens onder het revisie-arrest, voorts van een gedeelte, op de "Nyugat" betrekking hebbende, uit Zeeman 5) en tenslotte van een artikel in de Telegraaf van 19 maart 1956, geschreven naar aanleiding van de eerste pleidooien. De rest, 51 pagina's omvattende, valt uiteen in twee hoofdstukken, waarvan het eerste "Die Geschichte des Nyugat - Falles" een omschrijving geeft van de feiten, van de standpunten van partijen en van de beslissingen van de Hoge Raad bij zijn hierboven genoemde arresten. Het tweede hoofdstuk "Rechtliche Stellungnahme" getiteld, kent zes paragrafen, die achtereenvolgens behandelen :

1. de bevoegdheid van de Hoge Raad.
2. de procedure.
3. de besluiten van de Nederlandse regering in Londen B 58 van 10 juli 1941, B 59 van 21 juli 1941 en C 1 van 7 januari 1942, die alle in betrekking staan tot artikel 15 van het Prijsreglement A 2 van 3 juni 1940.
4. artikel 66 van de Grondwet, gezien in het licht van het volkenrecht.
5. de aanspraken van de rederij naar internationaal gewoonterecht in verband met artikel 66 van de Grondwet.
6. de aanspraken van de rederij naar het geschreven internationaal recht.

Hoewel de verleiding groot is te velde te trekken tegen vele stellingen van de schrijfster, die in deze paragrafen naar voren worden gebracht, zal ik mij uit vrees een beschouwing te geven, wellicht omvangrijker dan de essentiele inhoud van dr. Kuschels' werk, beperken tot de twee onderwerpen, in de aanvang dezes genoemd.

Allereerst dan de niet-ontvankelijkheid van de Staat in zijn reconventionele eis tot prijsverklaring van het schip, welke kwestie de schrijfster in de eerste paragraaf onder het hoofd "Zur Zuständigkeit des Hohen Rates" behandelt. Reeds dadelijk treft haar vaststelling, dat de Hoge Raad eerst na enig aarzelen zou hebben besloten zich bevoegd te achten van dit geschil kennis te nemen. Onduidelijk blijft, waaruit deze aarzeling zou moeten worden afgeleid. Wel is door de Staat als procederende partij in de aanvang van het geding de stelling ingenomen, dat de wederpartij zich had moeten wenden tot de Indonesische prijsrechter, zulks omdat deze na de souvereiniteitsoverdracht bevoegd zou zijn om kennis te nemen van geschillen, die tevoren tot de competentie van de Ned. Indische prijsrechter hadden behoord, doch reeds voor de eerste pleidooien had de Staat dit standpunt laten varen en waren partijen het er over eens, dat krachtens art. 89 R.O. de Hoge Raad bevoegd was.

Absolute competentie is echter een vraag van openbare orde, die iedere rechter in beginsel ambtshalve onder het oog moet zien, zodat de Procureur-Generaal, als wiens taak men kan zien in zijn conclusiën ieder facet van een zaak in beschouwing te nemen, zich daaromtrent uitliet en wel in die zin, dat zijnerzijds de Hoge Raad bevoegd geacht werd, vermits bij de Souvereiniteitsoverdracht generlei regeling is getroffen ten aanzien van het Staatsprijsfonds, waarin ook de opbrengst van prijzen viel, waarvoor destijds een overzeesche prijsrechter bevoegd was. Daaruit werd geconcludeerd dat ten aanzien van rechten en verplichtingen, uit prijsmaking voortvloeiende, geen rechtsopvolging van de nieuwe staat Indonesië bij de souvereiniteitsoverdracht was overeengekomen. Daarom, aldus de Procureur-Generaal, kan slechts de Nederlandse prijsrechter of een orgaan,

waarvan Nederland de jurisdictie zou hebben erkend, bevoegd zijn. Nu een orgaan als hier bedoeld - kennelijk is hierbij gedacht aan een nimmer in werking getreden Internationaal Prijshof - ontbreekt, blijft de Hoge Raad als enige bevoegde rechter over.

De Hoge Raad zelf heeft zich niet expressis verbis in zijn arresten bevoegd verklaard en dat was ook niet nodig, nu geen der partijen de exceptie van onbevoegdheid had opgeworpen. Slechts zijdelings brengt het College art 89 R.O. ter sprake in verband met de gevorderde prijsverklaring, maar van enige aarzeling omtrent deze bevoegdheidskwestie blijkt ook daarbij niet.

De schrijfster geeft er vervolgens blijk van onvoldoende onderscheid te maken tussen onbevoegdheid van de rechter en niet-ontvankelijkheid van een vordering. Zij doet het voorkomen, alsof de Hoge Raad zich onbevoegd achtte van de reconventionele eis tot prijsverklaring kennis te nemen. Dat niets minder waar is, volgt reeds uit het feit, dat de Hoge Raad in het dictum van zijn eerste arrest op die eis geen onbevoegdverklaring liet volgen.

Voor een goed begrip van zaken is het nodig thans eerst het standpunt van de Hoge Raad omtrent de gevorderde prijsverklaring uiteen te zetten. Prijsverklaring, zoals ook bedoeld bij het besluit A 2, dat het materiële prijsrecht regelde, is een rechterlijke uitspraak :

1. op initiatief van de staat gegeven, waarbij wordt vastgesteld, dat de prijsmaking rechtmatig is geschied en het prijsgemaakte door de prijsmaking eigendom van de staat is geworden ;
2. bindend, niet slechts als in een gewoon civiel geding voor de procederende partijen, doch voor allen, wier belangen bij het prijsgemaakte zijn betrokken.

Een dergelijke, allen bindende uitspraak kan niet worden gegeven dan nadat alle bekende en onbekende belanghebbenden in het geding zijn geroepen, om hun belangen te bepleiten, doch een regeling daarvan ontbreekt in A 2. Zoals gezegd, behandelt A 2 slechts het materiële prijsrecht, een prijsgeding reglement is nimmer voor Nederland tot stand gekomen, wel voor het voormalige Ned.Indië, en voor Suriname en Curaçao. 6) Bij gebreke daarvan kan art. 89 R.O., dat de Hoge Raad bevoegd verklaart tot kennisneming in eerste instantie van alle geschillen inzake prijzen, door de oorlogsschepen achterhaald en opgebracht, geen grondslag voor een prijsverklaring opleveren, zodat als gevolg van een en ander de Nederlandse rechter geen prijsverklaring kan uitspreken.

Men zou dit standpunt, zeer in het kort weergegeven, aldus kunnen samenvatten, dat bij gebreke van een prijsgeding-reglement de Nederlandse rechter geen prijsverklaring kan uitspreken. Dit is geen kwestie van onbevoegdheid. Impliciet zegt de Hoge Raad hier, zich wel bevoegd te achten tot kennisneming van het geschil omtrent de prijsverklaring, maar de verlangde prijsverklaring niet te kunnen geven bij gebreke van een prijsgedingreglement.

De schrijfster werpt daartegen in de eerste plaats op, dat ontoelaatbaar zou zijn, dat enig gerecht op grond van het ontbreken van procesrechtelijke bepalingen een uitspraak zou weigeren. Dat gerecht zou dan moeten beslissen, zoals ook bij materiële rechtsvragen, aan de hand van algemene rechtsbeginselen en hier in het bijzonder had de Hoge Raad te werk kunnen gaan met gebruikmaking van de prijsprocesrechtelijke regelingen, zoals die golden voor de overzeesche gebiedsdelen.

Hoe zou dit echter te verwezenlijken zijn? Artikel 5 van het Prijsgedingreglement van Nederlandsch-Indië 7) spreekt van een, door de Gouverneur-Generaal te benoemen, Prijscommissaris, als vertegenwoordiger van de Staat. Deze dient krachtens art. 24 van dat reglement het proces-verbaal van de prijsmaking met alle bijbehorende stukken aan het Prijsgerecht te doen toekomen, waarna dit gerecht bij beschikking de termijn bepaalt, waarbinnen de Prijscommissaris zijn conclusie van eis zal moeten indienen.

Aan deze beschikking van het gerecht moet dan volgens art. 29 algemene bekendheid worden gegeven door publicatie in de Javasche Courant, en de officiele nieuwsbladen van de Nederlandse regering, van Suriname en van Curaçao, verder onder meer door kennisgeving aan de kapitein van het prijsgemaakte schip, zodat alle betrokkenen kennis kunnen nemen van het aanhangig maken van de zaak en een vonnis, allen bindend, naar recht en redelijkheid zal kunnen worden uitgesproken.

In het geval van de "Nyugat" was echter - zo men de overzeesche prijsgedingreglementen al naar analogie voor Nederland had willen toepassen - geen Prijscommissaris door de Nederlandse regering benoemd. Van een algemene bekendheid, aan de zaak te geven op de wijze, voorzien in die reglementen, kon daarom ook geen sprake zijn en mitsdien evenmin van een uitspraak, die alle verschenen of niet verschenen gedaagden "een eeuwig stilzwijgen" zou kunnen opleggen. 8) Hier was geen op initiatief van een door de Staat benoemde Prijscommissaris aangespannen procedure, doch slechts een eis in reconventie in een geschil tussen twee partijen, hoedanige eis zelfs niet bij een eventueel te publiceren dagvaarding wordt kenbaar gemaakt, doch slechts door middel van de - tegelijk met de conclusie van antwoord in het conventionele geding te nemen - conclusie van eis in reconventie, die slechts ter kennis komt van de wederpartij en het oordelende gerecht.

Een toepassing van overzeese prijsgeding reglementen of van algemene procesrechtelijke rechtsbeginselen, die op hetzelfde neerkomen als in die reglementen vervat, was derhalve een onmogelijkheid: een allen bindende prijsverklaring zou in casu een onbillijkheid betekend hebben tegenover diegenen, die buiten de rederij, belangen gehad zouden hebben bij de "Nyugat" en van het aanhangig worden van dat geschil geen kennis konden dragen.

Een tweede verwijt van de schrijfster is dat de Hoge Raad door de gewraakte gang van zaken zich schuldig gemaakt zou hebben aan rechtsweigering. Krachtens art. 13 der wet A.B. 9) kan de rechter, die weigert recht te spreken onder voorwendsel van het stilzwijgen, de duisterheid of de onvolledigheid der wet, uit hoofde van rechtsweigering vervolgd worden. Nu schreef Scholten 10) tientallen jaren geleden reeds dat het geen voorwendsel is, zoals art. 13 wet A.B. meent, indien we zeggen, dat de wet duister en onvolledig is. Dit nog daargelaten, hier is geen recht geweigerd, hier is wel degelijk een beslissing gegeven en wel deze, dat een eis tot prijsverklaring, gedaan op de wijze, als in het geval van de "Nyugat", niet voor inwilliging vatbaar kan zijn en art. 89 R.O. daartoe geen grondslag kan bieden.

Hoewel, naar uit het voorgaande kan blijken, van een onbevoegdverklaring van de Hoge Raad, om over de reconventionele eis te oordelen, geen sprake kan zijn, is nog te bespreken een argument, dat de schrijfster van de bevoegdheid van het gehele geschil - conventie derhalve inbegrepen - meent te moeten ontlenen aan art. 92 R.O. Volgens dit wetvoorschrift neemt de Hoge Raad kennis van ambtsmisdrijven van met name genoemde hoge functionarissen, zoals ministers en de Gouverneur-Generaal en kan de Hoge Raad volgens het derde lid van dat artikel ook kennisnemen van de vordering tot schadevergoeding, als bedoeld bij art. 56 lid 5 R.O.

Ter verduidelijking een simpel voorbeeld: in een strafproces, waarin het Openbaar Ministerie de veroordeling van een verdachte op grond van - laten we zeggen - mishandeling vordert, kan het slachtoffer zich zogenaamd civiele partij stellen en schadevergoeding vorderen, bij voorbeeld wegens gemaakte dokterskosten, beschadiging van zijn kleding of iets van dien aard. De rechter kan dan aan de verdachte een straf opleggen en daarnaast hem veroordelen tot schadevergoeding aan het slachtoffer tot een maximum van *f*. 500,--.

Stel nu het nogal absurde geval, dat de Gouverneur-Generaal, die het opperbevel voerde over de strijdkrachten in Nederlandsch-Indië en uit dien hoofde geacht zou moeten worden het bevel tot aanhouding en tot de vernietiging van de "Nyugat" te hebben gegeven, daarmede een ambtsmisdrijf zou hebben gepleegd 11) en terecht zou hebben moeten staan voor de Hoge Raad, dan zou de rederij zich civiele partij hebben kunnen stellen in dit strafproces.

Nog afgezien van het feit, dat de rederij haar vordering dan tot *f*. 500,-- had moeten beperken, er zou in dat geval alleen sprake kunnen zijn van een veroordeling van de Gouverneur-Generaal in privé tot schadevergoeding, nimmer ene van de Staat. Immers de Staat is - als deelnemer aan het maatschappelijk verkeer op gelijke voet als een privaat persoon - bij dat strafproces niet betrokken. Het heeft dan ook niet de minste zin art. 92 R.O. aan te voeren als argument voor de bevoegdheid van de Hoge Raad om kennis te nemen van het Nyugat-geschil.

Vanuit maritiem standpunt bezien, kan men zeker betreuren, dat de Hoge Raad geen prijsverklaring van de "Nyugat" heeft uitgesproken, maar ik meen, dat onder de gegeven omstandigheden de mogelijkheid daartoe ontbrak. Belangrijk is vooral, dat, zoals ook de schrijfster opmerkt 12), nog steeds geen voor Nederland geldend prijsgedingreglement tot stand is gekomen, zodat een in de toekomst prijs te maken schip bij de huidige stand van de jurisprudentie in Nederland niet zal kunnen worden prijsverklaard.

Hoewel de beide arresten van de Hoge Raad beslissingen bevatten, die ook voor het gewone civiele recht van zeer groot belang zijn, zoals inzake de toetsing van het Nederlandse recht aan ongeschreven volkenrecht, wil ik mij, zoals gezegd, beperken en daaraan en ook aan hetgeen dr. Kuschel daaromtrent opmerkt, voorbijgaan.

Als tweede punt van bespreking de maritiem van belang zijnde kwestie van het zogenaamde "indult". Daaronder wordt verstaan de termijn, die een belligerent aan de in zijn havens liggende vijandelijke handelsschepen toestaat bij het uitbreken van een oorlog om het gebied te verlaten. Bij de VIe Haagse Conventie van 18 oktober 1907 13) werd in het eerste artikel de wenselijkheid uitgesproken tot het verlenen van een vergunning tot vertrek aan zodanige koopvaardijschepen, terwijl art. 3 bepaalt, dat schepen, die de laatste vertrekhaven voor het begin van de oorlog hebben verlaten en op zee onbekend met de vijandelijkheden worden aangetroffen, niet kunnen worden verbeurd verklaard. Op het voetspoor daarvan bevatte art. 77 van het Prijsreglement A 2 een soortgelijke bepaling ten aanzien van op zee aangetroffen vijandelijke handelsschepen. Deze bepaling zou op de "Nyugat" van toepassing kunnen zijn. Immers, het schip had op 5 april 1941 de haven van Perth verlaten, terwijl Hongarije enkele dagen later, op 11 april, aan de zijde van Duitsland Joega-Slavië binnentrok en sindsdien als vijandelijk mocht gelden.

Men kan echter reeds dadelijk opmerken, dat van een onbekendheid met de vijandelijkheden moeilijk kan worden gesproken in een tijd, waarin de oorlogsberichten in vele talen dagelijks per radio worden omgeroepen. Het verslag in de Telegraaf, in Duitse vertaling achterin het boek van dr. Kuschel opgenomen en voor wat het hierna volgende betreft kennelijk ontleend aan mededelingen van de commandant van Hr. Ms. "Kortenaer", die mij destijds hetzelfde vertelde, maakt duidelijk, dat ook aan boord van de "Nyugat" door de radio het bericht van de oorlog met Joego-Salvië was ontvangen. De gezagvoerder, evenals zijn eerste machinist een overtuigde nationaal-socialist - zij werden door de Tsjechische, pro-geallieerde bemanning respectievelijk Hitler en Mussolini genoemd - vond in dat bericht aanleiding zijn aanvankelijke bestemming China op te geven en koers te zetten naar Japan. De marconist had daarop deze koerswijziging uitgezonden.

Voor de Hoge Raad werd in eerste aanleg door de rederij betoogd, dat ook ten aanzien van de "Nyugat" het indult zou gelden en dat met name ook voldaan was aan het vereiste van wederkerigheid, neergelegd in lid 3 van art. 77 van het Prijsreglement. Het berust op artikel 6 van de eerdergenoemde Haagse Conventie, dat bepaalt, dat het verdrag slechts toepasselijk is tussen de verdragsluitende mogendheden en dan nog alleen, indien de belligerenten alle partij zijn bij dat verdrag. Aan de eis van wederkerigheid zou, aldus de rederij, reeds voldaan zijn door het feit, dat Hongarije toendertijd geen oorlogsschepen bezat. Dit nu is bepaald niet waar. Weliswaar bezat Hongarije in 1941 geen zeegaande oorlogsvloot, doch een enkele blik in Weyers' Taschenbuch 1941/42 leert, dat het land beschikte over bewapende patrouillevaartuigen, bestemd voor de dienst op de Donau. Wat zouden deze schepen wel gedaan hebben als zij bij het uitbreken der vijandelijkheden een Nederlandse coaster - zijnde een zeeschip en alleen zeeschepen zijn aan het prijsrecht

onderworpen - op de Donau zouden hebben aangetroffen ? Men werpe mij niet tegen, dat onze coasters daar niet kwamen, de mogelijkheid bestond en dat is voldoende ! Wat zouden Hongaarse troepen, indien zij een Joego-Slavische haven zouden hebben veroverd en daar een Nederlandsch zeeschip zouden hebben aangetroffen, daarmede wel gedaan hebben ?

De Hoge Raad liet in zijn eerste arrest de vraag van het bestaan van Hongaarse oorlogsschepen in het midden, doch achtte de bepalingen omtrent het indult niet van toepassing, omdat voor het bestaan van wederkerigheid nodig was een uitdrukkelijke verklaring dienaangaande, door Hongarije tegenover Nederland afgelegd, welke verklaring echter ontbrak.

In de revisie speelde het indult wederom een rol. Toen werd van de zijde van de rederij aangevoerd, dat er wederkerigheid aanwezig was, omdat Hongarije, dat tot de Conventie van 1907 is toegetreden, daarbij aan die conventie reeds rechtskracht zou hebben verleend, indien maar beiden staten, waartussen het gaat, tot de conventie zijn toegetreden. Ten bewijze van die stelling werd overgelegd een Nederlandse vertaling van de Hongaarse tekst van art. 6 van de VIe Haagse Conventie, luidende: "De bepalingen dezer Conventie zijn slechts toepasselijk tussen de verdragsluitende mogendheden, en slechts indien beide oorlogvoerende partijen deelnemers aan deze Conventie zijn". Wat is echter de redelijke zin van deze toevoeging "en slechts indien....." na de toepasselijk verklaring tussen de verdragsluitende mogendheden? De Hoge Raad besliste dan ook, dat deze Hongaarse tekst slechts een foutieve vertaling was van de officiële, Franse tekst van art. 6:"Les dispositions de la présente Convention ne sont applicables qu'entre les Puissances contractantes et seulement si les belligérants sont tous parties à la convention."

Deze foutieve vertaling kan, aldus de Hoge Raad, niet gelden als een door Hongarije vastgestelde bepaling, dat het indult reeds zou gelden, als de mogendheden, waartussen het bij een oorlog tussen verscheidene staten gaat, beide maar verdragspartijen zijn. Er is dus niet geweest de wederkerigheid, vereist volgens art. 77 lib 3 sub b van het Prijsreglement, dat het indult doet gelden ten aanzien van medeverdragstaten, indien niet alle oorlogvoerende bij het verdrag partij zijn, op voet van wederkerigheid. Dat niet alle oorlogvoerende bij het verdrag partij waren, had de Hoge Raad in ander verband reeds eerder beslist. Engeland en, naar dr. Kuschel mededeelt, ook Frankrijk hadden bij het begin van de oorlog de conventie opgezegd en waren derhalve geen partij meer.

Dr. Kuschel is ten aanzien van de kwestie van het indult kort. Zij wijst erop, dat naar heersende leer de Haagse Conventies slechts codificeren, wat tot nu toe gewoonterecht was, zodat de inhoud daarvan geldt ondanks de clausule si omnes in art. 6 van de VIe Conventie. Men kan zich dan direct al afvragen, waarom dat artikel dan wel in dat verdrag is opgenomen. Bovendien, door de Hoge Raad moest art. 77 van het Prijsreglement in acht genomen worden, in het bijzonder lid 3 van sub b daarvan en toetsing daarvan aan internationaal gewoonterecht is, zoals het College elders besliste, niet mogelijk. Overigens erkent dr. Kuschel, dat er ten aanzien van de VIe Haagse Conventie strijd bestaat omtrent de vraag, of de bepalingen daarvan van kracht zijn met voorbijgaan van de si omnes clausule.

Na de vraag besproken te hebben of Hangarije wel deelnemer was aan de Haagse Vredesconferentie - in feite was dat de dubbelmonarchie Oostenrijk-Hongarije - waarbij met kennelijke instemming geciteerd wordt de opvatting, dat Hongarije naar algemeen erkende rechtsopvattingen mag gelden als een van de rechtsopvolgers van die monarchie - het zij zo -, komt tenslotte in het boek de kwestie van de wederkerigheid aan de orde, waarbij ten onrechte wordt gesteld, dat Hongarije geen enkel oorlogschip bezat. Daarom, aldus de schrijfster, zou het land geen gebruik kunnen maken van het prijsrecht ter zee zodat een wederkerigheidsverklaring onnodig was. Nee, niet in volle zee kan men gezien de aard van de Hongaarse patrouillevaartuigen, toegeven, maar wel in de havens! Ook daar is uitoefening van het prijsrecht mogelijk en toegestaan.

Men behoeft het geenszins eens te zijn met een schrijver, om respect te hebben voor het werk, dat hij heeft verricht, in het bijzonder wanneer, zoals in casu, de bronnen zijn gesteld in een weinig verbreide taal en begrippen uit een buitenlands rechtssysteem moeten worden gehanteerd.

Tot besluit moge ik nog eens wijzen op het feit, dat uit de gebrekkige regeling van het prijsrecht en vooral uit het ontbreken van een prijsgedingreglement blijkt, hoe weinig Nederland ook in dit opzicht ten oorlog voorbereid was. In zoverre is dat vandaag de dag nog zo!

COLLECTIES

FIVE VIKING SHIPS: FOUND AND RESTORED

Since the 20th of June 1969 an unusual museum is open: the Viking Ship Museum in Roskilde, which houses five Viking ships salvaged from the bottom of Roskilde Fjord by archaeologists of the Danish National Museum.

The ships were sunk over nine hundred years ago to prevent enemy fleets from penetrating the fjord as far as Roskilde - in those days an important trading centre with both a royal residence and a cathedral. They were put across one of the most omportant channels in the fjord and heaped with stones. The event was never entirely forgotten but in time the memory of it underwent a transformation, and when archaeological investigations were begun in 1957 local legend knew of only one ship - thought to date from the close of the Middle Ages, i.e. four hundred years after the sinking actually took place.

During the course of three summers all the ships were localised and dated by underwater archaeological excavations, using frogmen's equipment, and some of the wreckage was taken up. However, the ships could not be satisfactorily salvaged in this way, for not only was the current too strong and the visibility underwater, extremely poor, but the ships' timbers were soft and somewhat damaged. Consequently, a cofferdam of sheet piling was built round the five ships in 1962, which enabled the site to be drained and the excavation to be carried out as though on dry land. This extensive operation was completed in four months, and more than 50,000 pieces of wreckage sealed in lenghs of polythene were taken to the National Museum for conservation. The process of conservation was long and difficult. Each piece of wood had to soak in a chemical solution for between six months and two years. The largest of the Roskilde ships is a longship with room for between fifty and sixty warriors, probably intended for forays to England. It is 28 m. in length, and the longest ship yet preserved from the Viking period. The other warship in the find is smaller but with the narrow hull of a racing craft. It was manned by twenty-four oarsmen and was presumably used primarily for raiding in Danish waters, perhaps also in the Baltic.

The find's merchant ships are of special interest. The largest of these is a broad vessel with high sides, built of heavier timber than the others. Here, for the first time, is an example of what appears to be a Viking deep-sea trader - the type used for carrying settlers and livestock across the Atlantic to Iceland and Greenland, and possibly, even to America. The other merchant vessel is smaller (13.5 m.long) and more likely to have plied the Baltic trade routes. It is remarkable well preserved and the boatbuilder's axemarks can still clearly be seen on its timbers.

The fifth and last ship is less striking. It may have been used locally in the reaches of the fjord, or perhaps used for fishing in sheltered waters.

The large merchantman is now reassembled and is on display already. The reassembly of the smaller warship is at present in progress. Visitors to the museum will, therefore, not only be able to study the fine and skilfully built ships of the Vikings, they can also follow the difficult task of reconstruction from the countless pieces of wreckage salvaged from Roskilde Flord.

(Mededeling van de Deense Ambassade te 's-Gravenhage)

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

Hansen, H.J. (red.), De Glorie van het Schip, kunst en kunstnijverheid van scheepsbouwers en zeelieden. Amsterdam, Elsevier, 1967, 272 p., geïll., ƒ.69.-. Oorspronkelijke titel: Kunstgeschichte der Seefahrt, vertaling van J.G. Baggerman.

Zo op het oog een prachtig boekwerk, modern van opzet met zeer vele en goede reprodukties (542) waarvan vele in kleur (90) uit diverse scheepvaartmusea vergaard. De tekst, geschreven door verschillende personen, is afgestemd op de gemiddelde belangstellende, die iets wil weten over de kunst en kunstnijverheid van scheepsbouwers en zeelieden.
De inhoud bestaat uit de volgende hoofdstukken:
De architectuur van het schip; modelbouw; de kunst in de scheepsbouw der oudheid; de houtsnijkunst in de scheepsbouw; kunst in de scheepsbouw der exotische volken; votiefschilderijen van schepen; scheepsportretten; de kunstnijverheid van de zeeman; maritieme kunst in de kunsthandel. Het zou te ver voeren om alle hoofdstukken uitvoerig te bespreken doch enkele volgen hieronder.
In het hoofdstuk "Modelbouw" (21 pag.) van Gerhard Timmermann wordt het wezen van de modelbouw goed besproken; verwacht echter geen techniek van de modelbouw. Het hoofdstuk "Het achter glas schilderen van scheepsportretten" (30 pag.) van Jules van Beylen is, zoals van hem te verwachten was, voortreffelijk. Ook wetenschappelijk gezien alle lof. Heel jammer, dat het vorige hoofdstuk "Scheepsportretten" (20 pag.) van diverse schrijvers en/of medewerkers van veel minder allooi is. Dit hoofdstuk is een droge opsomming van zeeschilders van elk land wat. Doch de grootste allertijden, Spurling, is vergeten !!
Evenals de groten (ook zeelieden), zoals Holst, Dawson en vele anderen, die met het schilderen van het scheepsportret van zeilschepen het allerhoogste hebben bereikt.
Immers, een goed scheepsportret moet aan vier voorwaarden voldoen, die uiteraard niet eenvoudig zijn:

1. De zee moet juist geschilderd zijn, overeenstemmend met het weer, zodat een zeeman direct kan zeggen, welke zee of oceaan dat is;
2. De wolken en/of lucht moeten geheel overeenstemmen met de zee en mogen geen dominerende faktor zijn;
3. Het schip moet in al zijn proporties precies weergegeven zijn en overeenstemmen met de zee en de lucht;
4. Het belangrijkste, doch ook het moeilijkste, het schip moet varen: niet er stijf opgezet zijn, maar het moet zich in volle gratie vertonen.

Jammer, dat er naast de vele, soms zeer primitieve, houterige scheepsportretten niet één werk van bovengenoemde schilders geplaatst is.

Het hoofdstuk "De kunstnijverheid van de zeeman" (21 pag.) van Gerhard Timmermann en Helen L. Winslow begint goed en men krijgt in 19 pag. van Helen L. Winslow een goede beschrijving van het bewerken in been en ivoor. Doch helaas worden het schiemanswerk, de zeemans- en panoramamodellen, flessenschepen e.d. in 2 pag. besproken, wat veel te weinig is. Ook goede voorbeelden ontbreken. Een kleine opmerking: van een zeemansschilderij of zeemansmodel mag dan door haar eenvoud een zekere bekoring uitgaan, historisch heeft het weinig waarde, omdat maar al te vaak de juiste verhoudingen van masten, ra's, romp e.d. ver te zoeken zijn.
De acht pagina's van het laatste hoofdstuk "Maritieme kunst in de kunsthandel" van Marcel B. Keezer zijn slecht benut. Hierin wordt opgesomd welke prijs men nu en welke men een tijd geleden voor een model of portret betaalde. Een overbodig hoofdstuk. Immers, vaak is het met antiek wat de gek er voor vraagt en wat de gek er voor geeft! Een leek mag dan voor een eenvoudig zeemansmodel veel geld over hebben, een kenner geeft er niets voor !!
Dan vindt men nog achterin 18 pagina's met registers, bibliografie etc., hetgeen altijd welkom is.

Al met al een mooi boek, waar veel goeds, maar helaas ook veel te weinig in staat. Doch, hoe de kritiek ook zij, wij mogen blij zijn, dat, ondanks al zijn tekortkomingen, er eindelijk een boek op dit gebied is uitgegeven.

K. Suyk Jr.

ARCHIBALD, E.H.H., The wooden fighting ship in the Royal Navy A.D. 897-1860. London, Blandford Press, 1968, 174 p., 90 sh. Illustraties van R. Woodward.

Bij het zien van een boek als het onderhavige komt bijna onwillekeurig de gedachte op: alweer zo'n fraai verlucht werk over de ontwikkeling van het zeeschip in de zeiltijd; daarbij verwacht men dan nauwelijks nog iets nieuws aan te treffen, gezien de lange reeks reeds verschenen monografieën waarin dit terrein langzamerhand wel lijkt te zijn afgegraven.
Na lezing van Archibald's - curator van de olieverfschilderijen in het National Maritime Museum te Greenwich - boek over het zeegaande Britse zeilende oorlogsschip kon ik echter niet anders concluderen dan dat dit niet "alweer zo'n boek" was. Binnen een bestek van nog geen honderd bladzijden is de schrijver er namelijk in geslaagd een voortreffelijke, puntige schets te geven van zijn verschillende ontwikkelingsfazen, vanaf de nog met veel vraagtekens omgeven roei/zeilschepen uit de tijd van Alfred de Grote tot en met de eerste voorzichtige introductie van de stoommachine bij de Britse marine. Het is een geheel technisch-historisch betoog geworden dat slechts sporadisch aanknoopt bij maritiem historische gebeurtenissen en dan nog slechts om daarmede een bepaalde ontwikkeling te illustreren.
Uitgaande van het bekende axioma dat de constructie van zeilschepen in de 18e en 19e eeuw in principe hetzelfde bleef als in de 17e eeuw en geen ontwerpen van echte nieuwe technieken te zien gaf, beperkt de schrijver zich voor wat betreft de 17e eeuw tot het aanstippen van de verschillende scheepsbouwkundige basisontwikkelingen (Phineas Pett e.a.) en gaat daarna uitvoerig in op de ontwikkelingen in de 18e eeuw met zijn vele wijzigingen en verbeteringen van rompconstructie, tuigage, bewapening, besturing enz. Een en ander wordt verduidelijkt door bijzonder fraaie illustraties van het door Landström in zijn "Het Schip" tot zo'n grote hoogte gevoerde type: afbeeldingen vervaardigd naar de oorspronkelijke scheepsbouwkundige ontwerptekeningen, schilderijen, bestaande modellen enz. (de illustraties zijn vervaardigd door de tekenaar R. Woodward).
De tweede honderd bladzijden van het boek worden ingenomen door onder meer een grote serie tabellen met vele gedetailleerde gegevens over de samenstelling van de Britse oorlogsvloot op verschillende tijdstippen in de behandelde periode, daarbij vele details verschaffend over bewapening, bemanning, gages enz.
Geen gemakkelijk geschreven boek, wel zeer de moeite waard. Rest nog de mededeling dat een tweelingdeel zal verschijnen over de ontwikkeling van het Britse ijzeren en stalen oorlogsschip tot in onze dagen.

L.M. Akveld

Schepenboek. Een verzameling van 156 oude zeilschepen, gereproduceerd naar de oorspronkelijke gravures. Amsterdam, Uitgeverij Minerva, z.j., ƒ 5.90. Internationale editie.

De opzet van dit door de uitgeverij Minerva "verzorgde" boek, ontgaat ons volkomen. Een plaatjesboek van 156 erbarmelijk slecht gereproduceerde gravures. Een minimum uitgave.

R.M. Vorstman

LANDSTRÖM, B., Columbus, de geschiedenis van Don Cristóbal Colón, admiraal ter zee en zijn vier reizen om de West naar Indië, naverteld naar bronnen uit zijn tijd. Amsterdam, P.N. van Kampen en Zoon N.V., 1968, 208 p., geïll., ƒ 59,75. Vertaling van Emy Giphart.

Over Columbus is in de loop der eeuwen een Oceaan van literatuur bijeengevloeid, voor een belangrijk deel onnauwkeurig en meermalen zelfs verregaand onjuist en fantastisch. Nog altijd bevatten verschillende handboeken, encyclopedieën en schoolboeken allerlei Columbus-sprookjes. Dit is bedroevend, want er is géén vroege ontdekker over wiens reizen de contemporaine bronnen ons zó uitvoerig inlichten als Columbus.
Landström is een Zweedse kunstschilder, tekenaar, zeeschrijver en dramaturg, die met deze "Columbus" populaire geschiedenis bedrijft. Een groot deel van de ruim 200 bladzijden wordt ingenomen door circa 150 prachtig getekende en gekleurde platen en kaartjes. Ook over de uitgave van dit luxueus geïllustreerde werk niets dan lof. Maar nu de historische waarde. Op p. 56-57 zien we een artistieke impressie van de drie beroemde scheepjes. Hierover valt onder meer het volgende op te merken:

1. Landström geeft de beide caravelas óók een mars bovenop het mastje. Terwijl alleen de "Santa Maria" een "nao" of "navio de gavia" (=schip-met-mars) was. Karvelen hadden een lichte tuigage, zonder mars.
2. De bonnetten van het grootzeil van de nao zijn veel te hoog. Dergelijke lappen "reefsel" zouden niet te hanteren zijn bij een stijve bries. Zie bovendien hoe de schetsjes van Benincasa (Bologna, 1482) en Juan de la Cosa (Madrid, 1500) bonetas aangeven als smalle stroken.
3. De ankers zijn te 18e - 19e eeuws getekend, hoewel er nog Spaanse ankers van circa A.D. 1500 bestaan, zoals een anker te Cape Haitiën op Hispaniola (W.I.) dat waarschijnlijk afkomstig is van Columbus "Santa Maria".
4. Waarom geeft Landström de schepen een overnaadse huidbeplanking? Overnaads (clinker-built) was vanaf de prehistorische periode typisch Scandinavisch en van rondom-de-Noordzee, doch de Middellandse Zee gebruikte "gladwerk" of z.g. "Karveelbouw" (carvel-built). Wel ziet men op plaatjes van die periode altijd zware berghouten zowel vertikaal als horizontaal rond de romp, zoals Landström trouwens ook tekent.
5. Vlak boven het zeevlak zien we op alle drie de vaartuigen lange roeiriemen uitsteken. In geen enkele bron staat dat Columbus ooit liet roeien! Hoe sloot men op de Oceaan bij slecht weer de lage roeipoorten aan weerszij in de romp?

De tekst geeft onder meer vertaalde gedeelten uit de bronnen, vooral uit het "Journaal" van Columbus' eerste Oceaanreis in 1492. Landström laat daarbij allerlei belangrijke punten weg, zoals bij de "Landfall" (waarover aanstonds). Verder ontdekt men telkens vaagheden, onduidelijkheden, onnauwkeurigheden. Een paar voorbeelden slechts. Op p. 4 vinden we: "1 Spaanse mijl= 8 stadia= 1000 dubbele passen= 1,47 km; 4 Spaanse mijlen= 1 oude zeemijl= 5.88 km". Als navigateur begrijp ik niet wat Landström met "oude zeemijl" bedoelt. Spanje gebruikte in die periode de legua. Columbus noteerde zelf op 9 dec. 1492: "1000 passus qués un cuarta de legua". Met andere woorden de "milla" of "zeemijl" van Columbus was circa 1480 m., zoals reeds lang werd aangenomen (Tacchini, Kretschmer, Fontoura da Costa, etc) en ± 20% kleiner dan onze huidige zeemijl (1852 m).
De daarop volgende tien bladzijden geven te hooi en te gras een geschiedenis van de aardrijkskunde vanaf Eratosthenes en Ptolemeaus tot Martellus en Behaim. Waarom geeft Landström dan over de pre-Columbiaanse ontdekkingen van Amerika maar weinig regels (p.18)? Waarom noemt hij bij de Noorse ontdekkingen van Amerika, behalve vluchtig het woord "sagen", de historicus Adam van Bremen (ca.1067) en IJslander Ari Thorgilsson (1067-1148) niet? Waarom schrijft Landström over het "slechte Spaans" van Columbus (p.54)? De eminente linguist Menéndez Pidál merkte op ("La lengua de Cristóbal Colón", 1944, p. 28) dat Columbus gemakkelijk schreef met een uitgebreid en expressief vocabularium en ondanks syntactische onhandigheden soms een onverwachte hoogte van stijl bereikte ("altura estilística inesperada").
Bij de eerste landing aan de overzijde op 12 oktober 1492 - de z.g. Landfall - en bij de tocht langs de volgende drie tamelijk grote eilanden in de Bahamagroep tot Columbus Cuba bereikte, beaamt Landström letterlijk Morison (p.68 e.v.) Hij voegt er slechts wat romantische trekjes tussen. Maar waarom lezen we niets over de afmetingen van eiland I, van Guanahani zoals de Indianen het noemden? Volgens Las Casas (Hist. vol I Ch.XI) was het wel 15 leguas (=60 millas) lang; volgens Columbus' zoon en biograaf Fernán Colón (Hist.Ch. XXII) zelfs 25 leguas (=100 millas) ! Verder lezen we in Landström bij het vierde eiland (Isabela, volgens Columbus) allerlei futiliteiten, doch niet dat Columbus in zijn journaal beschrijft (19 okt.1492) hoe de noordkust van dit eiland IV Oost-West liep en 12 lequas (=48 millas) lang was, hoe bij de noordoostpunt een kleiner eiland ("isleo") lag, en hoe hij de mooie ronde noordwestkaap, omgeven door diep water, "Cabo Hermoso" noemde. Landström, die hierbij ook kaartjes volgens Morison tekent, maakt "Cabo del Isleta" (Columbus schreef "isleo"!) de noordwestpunt, en plaatst C. Hermoso recht zuid daarvan (p. 74). Dit terwijl Columbus duidelijk vermeldt dat van "isleo" naar C.Hermoso de kust west loopt (journaal 19 okt. 1492:"...desde el isleo la costa al Oueste .....12 leguas fasta un cabo, a quién yo llamé el Cabo Hermoso".

Op 19 november 1492 zeilde Columbus uit van Oostelijk Cuba. Landström schrijft hierover (p.82) dat de ontdekker twee dagen lang "noordnoordwest" koerste. Maar Columbus schreef in zijn journaal op die datum (19 nov. 1492) duidelijk dat hij noordnoordoost stuurde! En daarna geeft Columbus zelfs als totaal behoud over twee dagen noordoost-ten-noorden ("Nordeste cuarta del Norte") 60+12=72 millas of 18 leguas! Verder laat Landström Columbus berekenen dat ze 12 leguas van Isabela (eiland IV) waren. Deze leguas noemt Landström "zeemijlen". En waarom vertelt hij niet erbij dat Columbus hier noteerde dat Isabela (eiland IV) maar 8 leguas (=32 Columbusmillas= ± 26 van onze huidige zeemijlen à 1852 m.) verwijderd was van eiland I (Guanahani, door Columbus San Salvador gedoopt, de beroemde Landfall)? Waarom verzwijgt Landström deze uiterst belangrijke journaal-notitie van Columbus? En vertaalde Landström zelf "Nordnordeste" in "noordnoordwest" of nam hij deze opvallend foutieve vertaling over? Daarbij valt op dat noordnoordwest voert in de richting van Watling Island!
Het geval wordt duidelijk. Na driekwart eeuw controverse welk eiland in de Bahama-archipel Columbus' Landfall van 12 oktober 1492 was, volgde men tenslotte eind vorige eeuw C.R. Markham: Watling

Island was Guanahani of San Salvador. Dit was al meermalen geopperd maar het klopte zo slecht. Markham liet verschillende belangrijke gegevens weg, zoals de afmeting van I bovengenoemd; hij maakte van de "vele eilanden" die vanaf eiland I te zien waren en die door de plaatselijke Indianen werden aangewezen en met name genoemd, gemakshalve "wolken"(want vanaf Watling Island is maar één eilandje te zien, Rum Cay); afstanden die niet klopten, zoals van IV tot I is 8 leguas werden "mistakes of scribes"; hij gebruikte verschillende foutieve vertalingen uit het Spaans.

Omstreeks Wereldoorlog II nam professor S.E. Morison (Harvard) dit alles over, trachtte sederdien het Watling-schema definitief te maken en te fixeren. Hij voegde er alleen nog één uitleg bij om niet kloppende afstanden te verklaren: Columbus zou twee soorten leguas of millas gebruikt hebben, de milla van 1000 Romeinse passen (Morison neemt daarvoor 1472 m.) en bovendien een nieuwe, door hem zelf bedachte "kustmijl" van ruim 700 m. om mee langs kusten te zeilen. Als vakman-navigateur heb ik al eerder over het onzinnige van deze bewering gepubliceerd, o.a. in mijn artikel "Columbus landed on Caicos" (U.S. Naval Inst. Proceedings, October 1954). In hetzelfde artikel formuleerde ik mijn "10 punten" of voorwaarden (volgens teksten uit de bronnen), waaraan eiland I moet voldoen. Bij elk van die punten rammelt de Watling Island-theorie. De bekende navigatie-specialist captain P.V.H. Weems U.S. Navy (ret.) besprak mijn artikel (in U.S. Naval Inst. Proceedings, May 1955) en concludeerde: "I am fully convinced that he (=Verhoog) has finally determined the identity of San Salvador (=Island I, Guanahani, the famous Landfall of Columbus) to be the Caicos Island group".
Er is nog veel meer te vinden, maar laat het bovenstaande genoeg zijn. Het is jammer dat Landström, die zo bijzonder mooi en natuurgetrouw Spaanse landschappen en eilanden in West-Indië weet te schilderen, zich met zijn pen in de historische arena waagde.

P. Verhoog

HAMBYE, Ed., L'aumônerie de la flotte de Flandre au XVIIe siècle, 1623-1662. Leuven, Editions Nauwelaerts, 1967, XXXI en 240 p., gelll. 590 BF. Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et de Lettres de Namur, tome 39.

De auteur, pater jezuiet, die nu professor is aan het St. Mary College te Kurseong in India, gaf reeds in 1946 een lezing over de "Missio Navalis", de zeevaartzending in de 17e eeuw, voor de leden van de Marine Academie te Antwerpen (zie Mededelingen van de Marine Academie 1940-1946, boek III, p. 197-209). Sindsdien werd deze beknopte studie uitgewerkt tot een zeer belangrijk boek, dat een minder alledaags en zeker minder gewoon en bekend aspect van de scheepvaartgeschiedenis belicht, nl. de organisatie van de zielezorg van de zeelieden op de Vlaamse vloot, dit tussen 1623 en 1662.
Toen in 1621 - einde van het Twaalfjarig Bestand - de vijandelijkheden tussen Spanje en de Verenigde Provincies terug losbraken, werd door de regering van de Zuidelijke Nederlanden een plan opgesteld voor de reorganisatie van de vloot en de admiraliteiten. Frederic Spinola was de leider die deze opdracht moest uitvoeren. Hij koos Duinkerken als centrum van de hernieuwde maritieme bedrijvigheid van Vlaanderen, vermits Antwerpen of een andere haven hiervoor niet meer in aanmerking kwam. De strategisch gelegen haven van Duinkerken, nabij de ingang van het Kanaal, werd opnieuw in goede staat gebracht en weldra heerste er een drukke scheepsbouwactiviteit. In 1623 telde de vloot al 20 zware bodems. Deze werden omstreeks 1626 nog aangevuld met een pas ontwikkeld nieuw scheepstype: het fregat, een speciaal voor de ondiepe Noordzee aangepast, snel en beweegbaar schip, dat aan de Hollanders enorme schade toebracht. Deze laatsten aarzelden trouwens niet lang om zelf fregatten in de vaart te brengen (1627).

Op aandringen van Spinola werd door de infante Isabella, gouvernante van de Katholieke Nederlanden, aan de orde der jezuieten gevraagd het aalmoezenierschap op de nieuwe vloot waar te nemen. Dit was het begin van de "Missio Navalis", 1626. De instelling van deze zending ter zee, was wel een bijzonder feit, want het was voor het eerst dat een georganiseerde instelling van die aard, zij het een klein, maar zeer bijzonder werkterrein koos. De bedoeling was de al te ruwe zeden en de levenswijze van de toenmalige zeelui van de Vlaamse vloot enigszins bij te schaven en vooral ze de vreze des Heren bij te brengen, dit in het licht van de contacten met de ketterse noorderlingen. Tevens werd aan bekeringswerk gedacht van niet-christenen, maar vooral van de protestantse tegenstanders, waarvan er heel wat op de Vlaamse vloot voeren of die hen als gevangenen in handen vielen. De Missio Navalis was wel degelijk een van de facetten van de contra-reformatie. De opdracht luidde dat de aalmoezeniers aan boord van de koninklijke schepen zouden verblijven. Zij leefden dus met de zeelui en maakten alle ongemakken van het toenmalige zeemansleven mee. Meerdere van hen zijn dan ook gesneuveld. De vloot - die een andere was dan deze van de Duinkerkers, die veelal door particulieren uitgereed werd - speelde van 1626 tot 1662 een grote rol in de strijd ter zee, zowel tegen de Nederlands als tegen de Fransen.

Het zou niet mogelijk zijn de rol van de Missio Navalis te belichten zonder hierbij de activiteit van de burgerlijke en militaire instellingen te betrekken. Daarom werd het boek van Hambey in twee grote delen gesplitst. Het eerste behandelt het werk van de Missio Navalis als dusdanig, haar betrekkingen met de vloot. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de verre oorsprong van de zending, het werk tijdens de eerste jaren, de tijdelijke opheffing van de opdracht (1628) tot zij terug in werking trad (1634).

Daarbij wordt telkens het leven van de vloot betrokken zowel aan wal als op zee tijdens convooien en gevechten.

In het tweede deel worden gedetailleerde bijzonderheden verstrekt over de leden van de zending, het apostolaat, de gebruikte methodes, de betrekkingen met de kapiteins en haar juridische en financiële positie. Daarna wordt eveneens een uitgebreid overzicht gegeven van de Vlaamse vloot, haar organisatie door Spinola, haar activiteit, haar leden en bevoegdheden, de taak van de schepen, de bemanning en het leven aan boord, de militaire waarde en bijzonderheden over de admiraliteit.
Men zou allicht kunnen denken dat dit boek van Hambye een soort "religieus" boek is, maar dit is allerminst het geval. Het belicht weliswaar een religieus aspect van het toenmalige tijdvak, maar dit is precies belangrijk want het is een van deze kleine facetten waarover niet zeer veel bekend is, behalve misschien in een zeer kleine kring van aan de zaak geïnteresseerde historici. Maar het boek geeft veel meer dan op het eerste gezicht lijkt. Het mag in het raam van de Belgische zeeliteratuur als een primeur beschouwd worden. Nergens was tot hiertoe op een zo uitgebreide en wetenschappelijke wijze - bovendien prettig en zeer leesbaar - over deze zijde van de Belgische geschiedenis geschreven. Pater Hambye heeft hier een standaardwerk verzorgd. Naast de eng religieuze historische feiten heeft hij tevens een uitstekende en bijzonder verlichtende kijk gegeven op de Vlaamse vloot uit de 17e eeuw, waarvan het bestaan door velen zelfs niet eens vermoed wordt. Vergeleken bij wat over de Nederlandse vloot aan literatuur bestaat, zijn de studies over de Vlaamse tegenstanders zeer dun gezaaid. Een bijdrage tot de geschiedenis van de Vlaamse vloot, op het peil zoals door pater Hambye werd bereikt, is dan ook een werkelijke verrijking te noemen.
Het werk is voorzien van ruime verantwoording van de bronnen, indexen, bibliografie en bijlagen. De illustratie is het minst verzorgd. Zij is van slechts matige kwaliteit, althans de weergave ervan. Zij werd geput uit de op zich zelf fraaie etsen van Reinier Nooms (Zeeman), (Verscheyde schepen en gesichten van Amstelredam, omstr. 1652, e.a.) maar dit werd nergens vermeld, noch de herkomst ervan. Hier is ook wel eens een vergissing begaan in de interpretatie van de illustratie (tussen p. 112 en 113) waar de afgebeelde binnenvaartuigen als vissersvaartuigen voorgesteld worden.

J. van Beylen (Antwerpen)

WILSON, CH., De gouden tijd van de Republiek. Nederland in de 17e eeuw. Z.pl., z.j. (1968?), 256 p., ƒ 12.50. Serie Wereldakademie, nr. 34.

Deze Engelse hoogleraar (Cambridge) heeft al heel wat werken aan de Nederlandse geschiedenis en de verhouding van ons land tot Engeland gewijd.
Dit plezierig geïllustreerde boek is een vertaling van "The Dutch Republic", waarvan het jaar van verschijnen al evenmin genoemd wordt als van de Nederlandse uitgave.
In dit werk geeft Wilson betrekkelijk weinig politieke en militaire geschiedenis. Hij gaat vooral in op de culturele aspecten van de Gouden Eeuw en het is bijzonder aardig steeds de invloed van Nederlandse ideeën en vindingen op het Engelse leven en omgekeerd beschreven te zien. Onze handel en scheepvaart, de invloed hierop van allerlei technische vindingen en de cartografie, de vestiging van monopolies in Scandinavië en elders, de Nederlandse gedachten over het volkenrecht, de wisselwerking van Engelse en Nederlandse wijsgeren, evenals de beeldende kunsten en de letteren, krijgen alle uitvoerige aandacht.
In de literatuuropgave worden vooral Engelse werken genoemd.

J.J. Temminck

SHARP, A., The voyage of Abel Janszoon Tasman. London, Oxford University Press, 1968, 375 p., gelll., 80 sh.

Abal Jansz. Tasman (ca. 1603 - 1659) had als schipper in dienst van de V.O.C. reeds ervaring opgedaan met navigatie in onbekende wateren, toen hij in 1642/3 tezamen met F.J. Visscher op twee schepen zijn bekende reis vanuit Mauritius naar Tasmanië, Nieuw-Zeeland, de Tonga- en Fiji-eilanden en langs de noordkust van Nieuw-Guinea maakte en daarna in 1644 de zuidkust van dit eiland en de noordoever van Australië verkende, waarbij hij gelijk verschillende voorgangers Straat Torres voorbijvoer. Voor de V.O.C. boden deze reizen van Tasman geen nieuwe mogelijkheden voor handel, kartografen echter konden hierdoor talrijke leemten in hun kaarten en globes opvullen. Het eigenlijke relaas werd pas sedert het einde van de 17e eeuw beter bekend. Tasmans levensloop - niet van vlekken vrij - bleef grotendeels in het duister.
In 1898 verscheen bij Frederik Muller en Co. te Amsterdam "Abel Janszoon Tasman's journal of his discovery of Van Diemensland and New-Zealand in 1642". Hierin gaf onder meer J.E. Heeres een uitvoerige schets van het leven van Tasman, gestaafd met de teksten van vele archivalia daarop betrekking hebbende én een facsimile-afdruk van een extract van het journaal van 1642/3 uit het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage, met een Engelse vertaling ernaast. Toen in 1919 deel XVII van de Werken van de Linschoten-Vereeniging uitkwam met wederom de reizen van Tasman, werden door de bewerker R. Posthumus Meyjes als redenen voor deze - toch wel gelukkige - doublure aangevoerd, dat de uitgave van 1898 te onhandig van formaat en reeds te zelden verkrijgbaar was en dat nu de reizen voor iedereen toegankelijk werden gemaakt. Ditmaal was het handschrift afgeschreven en voegde de bewerker er een uitvoerig aanhangsel over de navigatie in Tasmans tijd en een bestek van de eerste reis aan toe. Voor de rest baseerde hij zich op Heeres' arbeid.
Met het onderhavige boek van Sharp is het in vele opzichten hetzelfde gesteld. De auteur, hoogleraar te Auckland (Nw-Zeeland) en een autoriteit op het gebied van de ontdekking van Australië en de Pacific, geeft nu weer een Engelse versie van het extract-journaal, die inderdaad wat beter bij het Nederlands van 1642/3 aansluit dan met die van 1898 het geval was. Voor het grootste deel van de annotatie, de lotgevallen van de papieren betreffende de tochten en Tasmans levensloop is nog steeds Heeres zijn vrijwel enige uitgangspunt. Door zijn grote kennis van het betrokken zeegebied is Sharps geografische annotatie uitvoeriger dan die van 1898 en 1919. Nieuw is de tekst van een reisverslag van Hendrik Haalbos, waarschijnlijk chirurgijn op Tasmans schip en alleen in 1671 eerder gepubliceerd, en de tekst van een copie van een journaal van een onbekende opvarende. Sharp gaat verder vaak uitvoerig in op de waarde en de herkomst van kaarten uit deze jaren, die door F.C. Wieder in deel V van de Monumenta Cartographica in 1932 opgenomen zijn.
Dankzij bijzonder zorgvuldig vertalen en annoteren (de uitleg op p. 167, noot 1 en p. 307, noot 2 is evenwel onjuist), dankzij het afdrukken van de talloze fraaie landverkenningen en kaarten uit het extractjournaal en de opneming van overvloedige kartografische illustraties is Sharps boek in ieder geval in de Engelstalige wereld onmisbaar voor de reizen van Tasman geworden: niet dus door het bieden van nieuwe gezichtspunten, maar door het uitstekend samenvatten van de reeds bekende gegevens hierover.
Helaas ontbreekt een bruikbare bibliografie, want de door Sharp gevolgde methode van verwijzing naar geraadpleegde literatuur - via de Index naar de noten - is omslachtig, onoverzichtelijk en ook onvolledig.

J.R. Bruijn

WARNSINCK- DELPRAT, C.E. (ed.), Reijse gedaen bij Adriaen Schagen aen de croonen van Sweden ende Polen inden jaere 1656. 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1968, 197 p., gelll. Werken Linschoten-Vereeniging LXIX.

Het tractaat van Elbing van 11 september 1656, gesloten tussen de Republiek en Karel X van Zweden, is de politieke gebeurtenis die aanleiding heeft gegeven tot de beide in dit deel beschreven reizen, nl. een tocht over zee naar de Elbe en verder over land naar de Weichselmonding van een buitengewoon gezantschap van vier personen met talrijk gevolg en de tocht ener Staatse vloot van 42 schepen onder luitenant-admiraal Van Wassenaer van Obdam naar Dantzig. Politieke bijzonderheden over de Noordse kwestie worden ons echter - naar de bewerkster ons in de inleiding zelf reeds mededeelt - niet gegeven.

Adriaen Schagen, een jongeman van 23 jaar, was met een aantal andere jongelieden als "edelman" toegevoegd aan het buitengewone gezantschap. Niets wijst erop, dat "hare excellentiën" dit gevolg ook maar enigszins in hun overleg betrokken hebben. Zoals gezegd gaat hun reis slechts gedeeltelijk over zee. De voorname personen worden namelijk door 's Lands schip "Overijsel" naar Altona gebracht, de bedienden volgen in een boeier, die ook de staatsiekarossen en de paarden aan boord heeft.
Als er iets in dit journaal opvalt is het wel de betekenis welke ter wille van het aanzien van de gezanten aan het gebruik van rijtuigen wordt gehecht. Terecht vestigt de bewerkster dan ook in een noot onze aandacht op de inrichting van de karossen in die tijd. Schagen maakt ons helaas hierover niet wijzer. Het is een ervaring die men telkens weer opdoet: de vragen van de historicus omtrent het dagelijks leven houden de dagboekschrijvers zelf bijna nooit bezig.
De terugreis wordt door Schagen en een der andere jongelieden wel geheel over zee gemaakt, nl. met de Staatse vloot onder de luitenant-admiraal. Als men echter verwacht dat de jongeman, onder de indruk van het ongewone milieu en van de nabijheid van zovele, destijds reeds zeer bekende officieren, enkele aardige schilderingen geeft van het leven op een oorlogsschip, ontvangt men wederom een teleurstelling. Was dit leven misschien niet zo vreemd voor iemand, die een lange reis door een gevechtsgebied gemaakt had? Inderdaad was de reis van het luisterrijke gezantschap af en toe te kenmerken als "campaining through". Vaak slaapt men op stro, één keer op niets dan de eigen mantels omdat er besmettingsgevaar is. Als Schagen in Polen voor het eerst in drie weken een bed vindt om op te slapen, acht hij dit toch wel het vermelden waard. Hoe het ook zij, het leven aan boord ontlokt hem bijna geen woord.

Slechts éénmaal doet hij een voor ons aardige mededeling, waar De Ruyter het stilzwijgen bewaart. Op de thuisreis te Kopenhagen gaat hij nl. met een gezelschap, in de koetsen van onze ambassadeurs aldaar, de schilderkunst van Karel van Mander bewonderen. Deze, kleinzoon van de schrijver van het "Schilder-boeck", maakt bij deze gelegenheid in opdracht van koning Frederik III, de portretten van luitenant-admiraal Van Wassenaer van Obdam en van de vice-admiralen Witte de With, De Ruyter en Pieter Florisz. Uit het journaal van De Ruyter weten wij, dat deze dezelfde avond nog te Helsingör was en het vermoeden ligt voor de hand, dat de studies voor deze vier beeltenissen in één zitting op eenzelfde dag vervaardigd zijn. Het voorval herinnert aan de generaties lang in zwang gebleven mode van het aanleggen van portrettengalerijen. De historicus dankt hieraan het bestaan van vele portretten van bekende personen, soms in verschillende exemplaren.

De bewerkster heeft het journaal van De Ruyter uit 1656 aan dat van Schagen toegevoegd. Hieruit reist het beeld op van een dier vervelende reizen, zoals zij vaak gemaakt moeten worden als de politiek de aanwezigheid van een krijgsmacht in een bepaald gebied eist. Het meeste wat men verneemt is op reden liggen en stormen afrijden, stengen schieten en weer opzetten, zeilen drogen, het scheepsvolk bezig houden met schrappen, branden, teren en smeren, kwesties over de voeding beslechten. In de monotone opsommingen van windrichting en -sterkte gevoelt de aandachtige lezer echter de eeuwige dreiging van de gevaren der zee en als hij enigszins wil doordringen in het zeemansleven van die dagen, dient hij zoveel mogelijk journalen door te lezen en de opgesomde kleine voorvallen te verwerken. De Ruyter laat zich slechts eenmaal wat uitvoeriger uit en dat is, wanneer de bliksem in de grote mast is geslagen. Met ontroering ziet hij hierin "een schryckelyck teeken van Godt(s) groote kracht". Zijn biograaf Brandt heeft het verhaal vrijwel woordelijk overgenomen.
De bewerking der journalen is zeer zorgvuldig geschied. Van de vele verhaspelde namen wordt een betere spelling gegeven en van vrijwel alle vermelde personen worden biografische bijzonderheden medegedeeld. Bijzondere termen worden steeds verklaard. Van de uitdrukking "cromwel" in de betekenis van "anker" (bij Schagen) vermeldt zij dat deze van elders niet bekend is. Het geheel getuigt van grote toewijding en belezenheid; het moet, in deze bekende uitgave, een grote voldoening betekenen voor de bewerkster, aangezien het journaal van Adriaen Schagen reeds lang familiebezit was.

R.E.J. Weber

LAST, J., Strijd, handel en zeeroverij. Assen, Van Gorcum, 1968, 120 p., gefll., ƒ 7,50. Van Gorcum's Historische Bibliotheek, nr. 84.

In deze paperback tracht de auteur belangstelling te wekken voor "De Hollandse tijd op Formosa". Het gaat hier om de periode 1623-1663, toen de Verenigde Oost-Indische Compagnie diverse handelsposten op het eiland had gevestigd. Zowel door handel als door zeeroof waren hier grote winsten te maken. Uniek voor Formosa was het feit dat de Hollanders hier op grote schaal geprobeerd hebben de oorspronkelijke bevolking tot het Christendom te bekeren. Enkele predikanten deden geweldig hun best. Men leerde de volkstaal en gaf les in Nederlands, en inderdaad werden er bekeerlingen gemaakt.
Wegens de overgrote zuinigheid van de Compagnie viel in 1662 de hoofdvesting Zeelandia in handen van de Chinese aanvoerder Koxinga. De Nederlanders noemden hem uiteraard een piraat, maar hij blijkt een groot handelaar en reder geweest te zijn en op Formosa als een nationale held geëerd te worden. Ook hij doet dus, evenals de Hollanders, aan strijd, handel en zeeroverij.
Deze geschiedenis wordt bij stukjes en beetjes verteld in het reisverhaal van de Nederlandse schrijver Karel Manders. Hij is door een grillig toeval er achter gekomen dat er Nederlanders op Formosa geweest zijn, en bezoekt nu Formosa, Quemoy en Japan om te zien of er nog herinneringen aan die tijd te vinden zijn. Van de nederzettingen blijkt weinig of niets over te zijn. Wel echter zijn Koxinga en zijn Hollandse tegenspelers zeer bekend, zowel op Formosa als in Japan. Zo is er geen doorlopend geschiedverhaal ontstaan, maar een aantal fragmenten, vervlochten in het reisverhaal van Manders. Voor het krijgen van een goed beeld van de Hollandse tijd op Formosa is dit hinderlijk.
Nu zegt de auteur van zichzelf dat hij meer een popularisator is dan een wetenschapsman. Hij wil geen zwaarwichtig, onverkoopbaar, wetenschappelijk werk schrijven. Maar hij gebruikt wel een groot aantal woorden - waarvan zelfs de dikke Van Dale de betekenis niet kent - zónder dat zijn boek een verklarende woordenlijst bevat. En hij schrijft over allerlei Japanse en Chinese heersers alsof iedereen wel weet wie dat geweest zijn. Tenslotte vertelt hij hoe blij Manders is als hij op Formosa enkele kaarten ten geschenke krijgt (p.43), terwijl in zijn eigen boek noch een kaart van Formosa in de Hollandse tijd, noch een kaart van Formosa in de tegenwoordige tijd is opgenomen! Een eigen kaart zou te meer nodig zijn geweest om waar te maken dat de straat tussen Formosa en het vasteland slechts ongeveer 14 km. breed is: op alle kaarten waarmee ik het verhaal trachtte te volgen leek het veel meer! (zie p.8).
Kortom: het onderwerp is belangwekkend. Maar de auteur is en niet in geslaagd het dicht genoeg bij de lezer te brengen.

H. van de Graaf

ISACKER, K. VAN, De Antwerpse dokwerker 1813-1940. Antwerpen, De Nederlandsche Boekhandel, 1966, 254 p., ing. 215 BF, geb. 255 BF.

Dezelfde, Afscheid van de havenarbeider 1944-1966. Antwerpen, De Nederlandsche Boekhandel, 1967, 222 p., ing. 205 BF, geb. 275 BF.

De beide boeken behoren bij elkaar en daarom worden zij in één bespreking samengevat.
De schrijver heeft met zijn onderzoek baanbrekend werk verricht en het ware te wensen, dat ook de Nederlandse boekenschat eens zou worden uitgebreid met dergelijke boeken, waarin het leven en streven van de havenarbeiders op verantwoorde wijze zou worden beschreven.
Het eerste deel omvat de periode, waarin de echte bootwerker de arbeid in de haven beheerste. In het tweede deel maken de lezers kennis met de evolutie in dat beroep en de groei naar de status van de dokwerker naar die van de havenarbeider, die volgens de auteur wederom zijn tijd gehad heeft, want de nieuwe haven met de nieuwe outillage en de nieuwe transportvormen, waarbij onder meer gedacht moet worden aan de opkomst van de kangeroeschepen, zal een nieuw type werknemer doen ontstaan. Op pag. 205/206 schrijft hij: er zal "behoefte blijven bestaan aan een groot aantal havenarbeiders. Maar het lijkt onwaarschijnlijk dat de huidige groep van ongebonden en ongeschoolde dokkers in de toekomst zin zal hebben .... In de containerhaven, die thans aan het groeien is, zal de "dokker" helemaal hebben afgedaan. Vermoedelijk wordt de "havenarbeider" van de toekomst een gespecialiseerde mechanicus, in vaste dienst bij een bedrijf". Deze laatste zinsnede doet reeds zien, dat Nederland dienaangaande een voorsprong op België heeft, want de havenvakschool in Rotterdam kan bogen op jarenlange ervaring bij het opleiden van havenarbeiders. Trouwens ook ten aanzien van de sociale wetgeving, met name met betrekking tot de vroegere ongevallenwet, was de Nederlandse havenarbeider zijn Belgische collega voorbijgestreefd.
Het eerste boek begint terecht met de beschrijving van de aarzelende opkomst van de Antwerpse haven, waarin langzamerhand het havenproletariaat, dat de bootwerkers levert, opkomt. Na 1863 met de opening van nieuwe havenbekkens (dokken) en de afkoop van de Scheldetol zet de groei van de Antwerpse haven in en daardoor neemt de vraag toe naar havenarbeiders, ook kinderen en vrouwen. Zij worden 's morgens voor een dagtaak aangenomen uit een steeds wijdere omgeving van de groeiende havenstad. Dit winningsgebied wordt vooral door de aanleg van stoomtramwagens voortdurend groter. De schrijver brengt ons dan in kennis met de armoede, de smerigheid en de ellende, waarin deze dokkers leefden en werkten, waarbij zij slechts ondersteund werden door arbeid van filantropen, die vooral hun krachten gaven aan het oprichten van soephuizen.
In de negentiger jaren komt wel is waar de vakbeweging, speciaal onder socialistische leiding, van de grond, maar succes bleef uit. Het zal tot 1907 duren voor de organisaties van meer betekenis worden. Stakingen vinden regelmatig plaats, waarbij clericalen en socialisten meestal tegenover elkaar stonden. Na de eerste wereldoorlog komen de verschillende groepen wat nader tot elkaar, maar mede als gevolg van de wereldcrisis wordt er weinig bereikt. Het duurt tot 1936 voor er een betere arbeidsregeling zal komen. Op blz. 222 schrijft Van Isacker: "De dokwerker van 1940 die, na de arbeid, moe en vuil naar huis gaat, is nog de slaaf van een hard werk in een ruwe omgeving; naast de geschoolde arbeiders acht hij zich een minderwaardige. Toch is hij fier over de afgelegde weg : hijzelf en zijn gezin hebben nu de waarborg van een degelijk arbeidsstatuut dat na een strijd van twee generaties werd afgedwongen". Na de tweede wereldoorlog zijn de stakingen, die door de schrijver behoorlijk uit de doeken worden gedaan, aan de orde van de dag. In het algemeen worden deze geleid door trotzkisten. De vakbonden verloren hun greep op de arbeiders, die zich door het verouderd aanwervingssysteem benadeeld voelden, maar na 1950 luwden de stakingen om in 1955 plotseling weer op te laaien. Het aspekt is dan volkomen veranderd, want de ophitsers moeten dan gezocht worden onder de jongeren, die de vakbondbestuurders gingen zien als personen, die met de werkgevers onder een hoedje speelden in plaats van de spreektrompet van de werknemers te zijn en als zodanig de steeds verder gaande eisen moesten verdedigen. Resultaten werden pas bereikt in 1964 toen de 5-daagse werkweek werd ingevoerd en een nieuwe vorm van aanwerving op gang kwam.
Deze globale opsomming van de inhoud der beide boeiende werken geeft reeds aan welke belangrijke vraagstukken door de auteur niet alleen aan de orde zijn gesteld, maar ook uit de doeken zijn gedaan.
Te betreuren valt, dat de schrijver geen nauwkeurige gegevens over de schepen, naar aantal, grootte en inhoud, die de haven van Antwerpen aandeden heeft gegeven. Hij heeft wel terloops over de tegenstelling Antwerpen-Rotterdam geschreven. Op pag. 152 van het tweede boek staat: "De Belgische Transportarbeidersbond zag in dat te Antwerpen niet alleen de tarieven maar ook de lonen hoger waren dan te Rotterdam, wat de Antwerpse haven in een ongunstige concurrentiepositie bracht". Zo mag men zich hiervan niet afmaken, want deze materie is veel ingewikkelder, al wordt slechts gelet op het verschil met betrekking tot het heffen van havengelden. De auteur had hier ook moeten komen op het verschil in arbeidsintensiviteit ten aanzien van het overslaan van stuk- en massagoederen, hetgeen wel degelijk een aspekt is van het leven der havenarbeiders, maar dit gedeelte heeft hij volkomen verwaarloosd. Overigens niets dan lof voor het werk, dat Van Isacker heeft verricht. Tenslotte zij vermeld, dat uitvoerige registers de bruikbaarheid van beide boeken, die zijn voorzien van duidelijke tekeningen en foto's, vergemakkelijken.

J. Verseput

ROSKILL, S., Naval policy between the Wars (I): The period of Anglo-American antagonism 1919-1929. London, Collins, 1968, 639 p., gefll., 70 sh.

In het decennium 1919-1929 is op het gebied van de marinepolitiek zeer veel gebeurd, dat grote betekenis heeft gehad, ook voor de periode, die daarna kwam: denken wij slechts aan de conferenties van Whashington en Genève, aan het ontstaan van een nieuw scheepstype (de 'Washington cruiser'), dat van eerstgenoemde conferentie een direct gevolg was, en aan de ontwikkelingen in verband met het maritieme luchtwapen in de Verenigde Staten, Japan en het Verenigd Koninkrijk. Bovendien vielen in deze tijd episodes als - om twee betrekkelijk willekeurige voorbeelden te noemen - het optreden van Britse zeestrijdkrachten in de Oostzee onder bevel van schout-bij-nacht Sir Walter Cowan en de '"Royal Oak" courts martial', die weliswaar in de eerste plaats van belang zijn in een meer beperkt tijdsbestek, maar die toch de aandacht van de historicus waard zijn gebleven. Door aan de hand van een groot aantal bronnen (waaronder niet de minst interessante zijn de inlichtingen, die Roskill op zijn verzoek van 'overlevenden' uit het behandelde tijdperk heeft verkregen) een beeld van de marinepolitiek in dit tijdvak te schetsen heeft de schrijver van het standaardwerk over de Britse marine in de tweede wereldoorlog opnieuw zeer vele marine-historici aan zich verplicht. Hij heeft daarmee ook stellig een eerbiedwekkende prestatie geleverd, vooral door de wijze, waarop hij 'lijn' gebracht heeft in het materiaal, dat hij verwerkte.
Naast deze woorden van dankbaarheid en lof meen ik echter toch ook enige kritiek te moeten uiten, die ge-

deeltelijk zelfs van vrij fundamentele aard is. De titel, die Roskill aan dit boek gaf, moet gekenschetst worden als een vlag, die de lading niet dekt. Juister zou het zijn geweest als hij zijn werk 'British Naval Policy' had genoemd. Wat hij in wezen doet is het wel en wee van de Royal Navy in de onderhavige periode beschrijven; ontwikkelingen op internationaal-politiek gebied en de lotgevallen van andere marines komen in feite alleen aan bod, als zij op enigerlei wijze voor de Britse marine van betekenis zijn geweest. Bovendien krijgt men de indruk dat zij dan behandeld worden vanuit een toch wel heel sterk 'Anglocentrisch' gezichtspunt. Misschien dat deze kritiek gedeeltelijk ontzenuwd kan worden door te wijzen op Roskill's opmerking in het voorwoord dat hij de gaping heeft willen opvullen tussen het werk van Corbett/Newbolt en zijn eigen boek over de Royal Navy in de tweede wereldoorlog. Dan blijft evenwel toch het bezwaar gehandhaafd dat titel en subtitel - zeker in combinatie - anders doen vermoeden en dat de auteur het zich wat gemakkelijk gemaakt lijkt te hebben bij de behandeling van de anti-Britse stroming binnen de Amerikaanse marine 1).
Wat in dit verband ook opvalt is dat bij de behandeling van de conferentie van Washington zelfs een verwijzing ontbreekt naar het feit, dat het Nederlandse bezit in Zuid-Oost Azië beschouwd kon worden als een strategisch vacuum - een feit, dat ter conferentie toch wel degelijk de aandacht heeft gehad. Niet voor niets was één van de vruchten van deze conferentie een verklaring van de deelnemers aan de Nederlandse regering dat Nederlandsch Oost-Indië onder de garanties van het Vier-Mogendheden-verdrag viel !
Het bovenstaande neemt m.i. echter zeker niet weg dat Roskill de maritiem-historische literatuur heeft verrijkt met een zeer waardevol boek, dat bijna zeker voorlopig het beste overzicht van de betreffende periode zal blijven, dat beschikbaar is.
Tenslotte nog een enkel woord over de uiterlijke verzorging. Druk, register en kaarten voldoen aan zeer hoge eisen. Onder de foto-illustraties bevindt zich zeer veel interessant materiaal; er zijn echter ook afbeeldingen bij, waarvan de kwaliteit niet anders dan matig te noemen is en waarvan men zich toch werkelijk moet afvragen of er geen beter substituut te vinden was geweest. Ik kan niet aannemen dat - vóór de brand van het Imperial War Museum ! - geen betere foto's beschikbaar waren.

Ph. M. Bosscher

1) de lezer zal begrijpen, dat ik dit verwijt met een zekere schroom neerschrijf; ik weet mij echter geruggesteund door de recensent in een zo gezaghebbend orgaan als de 'United States Naval Institute Proceedings'.

WOUDSTRA, F.G.A., Duikverhalen, belevenissen van de mens onder de zeespiegel. Amsterdam, A.J.G. Strengholt, 1968, gebl., f 10,--.

Door de deskundige samensteller zijn in dit boek een aantal persoonlijke ervaringen van duikers bij hun zeer uiteenlopende verrichtingen onder de zeespiegel opgenomen. Zij bestrijken een tijdvak van ruim een generatie en vonden plaats zowel in de verschillende jaargetijden van ons "gematigd" klimaat als in de tropische luchtstreken.
Onder hen zijn er velen die bij de Koninklijke Marine dienen of hebben gediend. Toen de oorlog was afgelopen kwamen duikers zich melden uit krijgsgevangenkampen of plaatsen ergens in Nederland en vormden nieuwe duikploegen. Bij de nu eenmaal ruige werkelijkheid, waarvoor men zich bij de uitvoering van deze duikwerkzaamheden zo dikwijls zag geplaatst, moest men bij zwaar en riskant werk aanvankelijk soms nog "roeien met de riemen die men had". Onder deze duikwerkzaamheden van velerlei aard vielen dan het opruimen van explosieven, zoals mijnen en dergelijke in de havens en op de kust, en het lichten van wrakken; hetgeen vooral in de na-oorlogse jaren van zo groot belang was voor het weer op gang brengen van de industrie en de scheepvaart voor de wederopbouw van ons land.
Dit boek zal door de bijzonder humoristische wijze, waarop een ieders aandeel in deze belevenissen onder en boven water wordt weergegeven, in kernachtige spreektaal, voor lezers die ook van de zeeman iets kunnen velen, een pakkende en opwekkende lectuur zijn.

P.C. Wouters

NIEUWE ARTIKELEN

Gebruikte afkortingen:

AN = American Neptune
Mar = Marineblad
MM = Mariner's Mirror
Nep = Neptunia
RM = Revue Maritime
USNIP = United States Naval Institute Proceedings

ANRYS, H., Bataille pour le S C 122, RM 1969, 452-465.
ÅSTRÖM, S.E., The reliability of the English Port Books, Scand. Econ. History Rev. 16 (1968), 125-136.

BARRITT, M.K., The Navy and the Clyde in the American war, 1777-1783, MM 55 (1969) 33-42.
BASCH, L., Phoenician Oared Ships (part I), MM 55 (1969) 139-162.
BONNEL, U., Les Quakers, pêcheurs de baleines à Dunkerque et Lorient sous Louis XVI, Nep 94 (1969) 9-15.
BOROMÉ, J.A., Dominica during French occupation, 1778-1784, Engl.Hist. Rev. 84 (1969), 36-58.
BOUDRIOT, J., L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856 (suite), Nep 93 (1969), suppl. 1-16; id. 94 (1969), suppl. 1-8.
BREMER, J.T., Enkele opmerkingen over de mogelijkheden van een zeehaven in het Balgzand, in het bijzonder in verband met de bereikbaarheid van het zeegat van Texel voor zeeschepen, Geogr. Tijdschrift K.N.A.G. III (1969) 208-218.
BRINCKEN, A.D. von den, Mappa mundi und Chronographia, Studien zur imago mundi des abendländischen Mittelalters, Deutsches Archiv 24 (1968) 118-186.

CASSON, L., The super-galleys of the Hellenistic age, MM 55 (1969) 185-193.
CHANDLER, D., The siege of Alicante 1708-1709, Hist. Today 19 (1969) 475-485.
CHAUDHURI, K.N., Treasure and trade balances: the East India Company's export trade: 1660-1720, Econ.Hist.Review 21 (1968) 480-502.
CROWHURST, R.P., The voyage of the Pitt - a turning point in East India navigation, MM 55 (1969) 43-56.

DEKKER, W.A., De "Academie de Marine" te Batavia, 1743-1755, Mar 79 (1969) 461-479.
DIEDERIKS, H.A., Amsterdamse binnenscheepvaartpolitiek in de 16e eeuw, Mbl. Amstelodamum 56 (1969) 111-115.
DUDLEY, C.E.S., The 'Leopard' incident 1807, Hist.Today 19 (1969) 468-474.

FARR, G., Custom House ship registers, MM 55 (1969) 3-15.
FISHER, E.G., Battleships of the Imperial Russian Navy, Warship International V (1968) 180-194, 270-284; VI (1969) 26-42.

GORDON, C.H., Ontdekten de Foeniciërs Amerika ?, Sp. Historiael 4 (1969) 323-329; ook 431-432.
GRAY, E.A., The stone frigates of Sebastopol, Hist. Today 19 (1969) 388-396.
GREENHILL, B., The schooner Peggy: an eighteenth-century survival, AN 29 (1969) 54-61.
GUILLEVIN, P., Le programme naval français en 1939-1940, RM 1969, 717-733 (à suivre).

HEIDE, G.D. van der, Nederlandse scheepsresten voor de Australische kust, Ons Zeew. 58 (1969) 1, 31-35.
HEIDE, G.D. van der, Vondsten uit scheepswrakken aan Australische kust, Ons Zeew. 58 (1969) 2, 30-33.
HOH-CHEUNG and MUI, L.H., Smuggling and the Britisch tea trade before 1784, Amer. Hist. Review 74 (1968) 44-73.
HOOP, J.M. d', Les Etats-Unis et la crise du Pacifique (décembre 1941 /avril-mai 1942), Revue d'hist. de la deux. Guerre Mondiale 19 (1969) 67-82.

JACKSON, C.V., Mission to Murmansk, USNIP 95 (1969) Febr. 82-89.
JASPARS, H., De vrije zee, Mar 79 (1969) 429-446.

KALTENSTADLER, W., Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert 1 Teil), Vierteljahrschrift für Soz.- und Wirtschaftsgesch. 55 (1968/9) 481-500.
KELLENBENZ, H., Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Antwerpen und Brasilien in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, Vierteljahrschrift für Soz.- und Wirtschaftsgesch. 55 (1968/9) 449-463.

LOWE, P., The British empire and the Anglo-Japanese alliance 1911-1915, History 54 (1969) 212-225.
LYMAN, J., The cutter brig, MM 55 (1969) 17-21.

MEIRAT, J., Le coup de théatre Monégasque 1641, Nep 93 (1969) 7-16.
MERLI, F.J. e.a., The South's Scottish sea monster, AN 29 (1969) 5-29.
MICHAUD, C., François Sublet de Noyers, superintendant des bâtiments de France, Revue Hist. 93 (1969) 327-364.
MOL, T., Over enige walvisprenten uit de zestiende eeuw, Antiek 3 (1968/9) 381-384.
MÜLLER, J., Die Schiffshygiene in einem lateinischen Manuskript des 16. Jahrhunderts über Schiffahrtskunde (ars nautica), Forschung-Praxis-Gortbildung 17 (1969) 234-240.
MÜNCHING, L.L. von, De Levensloop van twee Nederlandse Kanaalboten, Mar 79 (1969) 311-332.
MÜNCHING, L.L. von, Het einde van de Japanse kruisers Nachi en Haguro, onze tegenstanders uit de Java Zee, Ons Zeew. 58 (1969) 5, 33-36.

NIMWEGEN, G.J. van, Hitlers onderzeebootwapen werd in Nederland geboren, Ons Zeew. 58 (1969) 4, 29-33.

PATTISON, G., The coopers' strike at the West India Dock, 1821, MM 55 (1969) 163-184.
PRINS, A.H.J., Schippers van Blokzijl, een maritieme maatschappij in miniatuur, Uit het Peperhuis 1969, afl. 1.
PRINS, R.J., Zeeverkeer en koopvaardij in tijden van oorlog en oorlogsgevaar, of onder andere buitengewone omstandigheden, Ons Zeew. 58 (1969) 2, 11-16.

RANDIER, J., Yankee whalers, les baleines d'amérique, Nep 94 (1969) 16-22.
RICHEY, M., La traversée de l'Atlantique en solitaire par "Jester" en 1968, RM 1969 701-716.
ROETEMEIJER, H.J.M., Het Lloyd Hotel en de Zuid-Amerika lijn, Ons Amsterdam 21 (1969) 40-47.

SANDERS, H., Night fight off Oran, USNIP 95 (1969) Jan., 56-63.

SCHILDHAUER, J., Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur Hansischen Geschichte, Hans. Geschichtsblätter 86 (1968) 63-76.
SCHMALENBACH, P., The genealogy of the Schnellboat, Warship International VI (1969) 10-23.
SCHOONOORD, D.C.L., Operatie zeemeeuw, Mar 79 (1969) 27-44.
SOULAIRE, J., La pêche à la baleine en France, Nep 94 (1969) 2-8.
Spuigat, het, Wetenswaardigheden gespuid door het bureau Maritieme Historie van de marinestaf, Mar 79 (1969) 72-77; deze rubriek verschijnt hierna in elke aflevering.
STADELMANN, R., Die Abwehr der Seevölker unter Ramses III, Saeculum 19 (1968) 143-155.
SYRETT, D., Living conditions on the Navy Board's transports during the American war, 1775-1783, MM 55 (1969) 87-94.

THOWSEN, A., En studie i vestnorsk trebåt-og treskipsbygging (with summary) Sjøfartshistorisk Årbok (Bergen) 1968, 7-71.
TOLLEY, K., Our Russian War of 1918-1919, USNIP 95 (1969) Febr. 58-72.

VERHOOG, P., Sir John Hawkins 1532-1595, De Zee 90 (1969) 195-198.
VERHOOG, P., Thomas Cavendish en zijn reis rond de wereld 1586-1588, De Zee 90 (1969) 245-250.
VROOM, U.E.E., Vracht- en vissersschepen gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee en Auke Holtrop van der Zee, Uit het Peperhuis, 3e S., afl. 8-10 (1968).

WADE CARUTHERS, J., The seaborne frontier to California 1796-1850, AN 29 (1969) 81-101.
WARNER, O., The character of Collingwood, USNIP 95 (1969) June 63-71.
WEE, H. van der en PEETERS, TH., Een dynamisch model voor de seculaire ontwikkeling van de wereldhandel en de welvaart (12e-18e eeuw), Tijdschr.v. Gesch. 82 (1969) 233-249.
WESTBERG, E.L., The two voyages of the Wasa, USNIP 95 (1969) March 63-77.

ZILVERBERG, S.B.J., Gerard Brandt als kerkhistoricus, Ned. Archief voor Kerkgesch. 49 (1968/9) 37-58.

NIEUWE UITGAVEN

Woordenboeken en encyclopedieën

BES, J., Chartering and shipping terms. Handbuch für die Tramp- und Linienschiffahrt. Deutsche Ausgabe. Hilversum, C.de Boer, 1969 VIII, 516p. ƒ 45,--.

RODING, JOHANN HINRICH, Allgemeines Wörterbuch der Marine. General naval dictionary. Nachdruck der Ausgabe Hamburg, 1793-1798. 4 Bände Amsterdam, Graphic Publs, 1969 632;480;740;240 p.117 plts (11 fold) ƒ 450,--.

SMITH, JOHN, A sea grammar. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 92 p. (The English experience, nr 5) Herdruk van de uitgave London, 1627, compleet in 75 dln niet afzonderlijk verkrijgbaar tezamen ƒ 1800,--.

Oorlogsmarine

ADAMSON, J.H. & H.F. HOLLAND, The shepherd of the Ocean. London, Bodley Head, 1969 464 p. ill. ƒ 31,75.

BACH, JOHN (Ed.), An historical journal of events at Sydney and at sea, 1787-1792 by Captain John Hunter. London/Melbourne, Angus & Robertson, in association with the Royal Australian Historical Society, 1969 452 p. ƒ 42,50.
This volume is the third in a series of six of Australia's "foundation" books to appear in new editions under the auspices of the Royal Australian Historical Society. First published in 1793, Hunter's Journal, as its new editor reminds us, was in fact a compilation, Captain Hunter, R.N., being author of the first part, and Governors Phillip and King and Lieutenant Ball of the rest. The value and variety of information provided by this hitherto scarce work makes a new edition very welcome. The editor has provided useful notes, and an introduction; the original title page and plates have been reproduced in facsmile, and a later portrait of Hunter added. In this series Captain Tench's Narrative and Complete Account, in one volume, appeared in 1961, and Surgeon-General John White's Journal in 1962; Governor Phillip's Voyage and Captain David Collin's Account are promised.
(Times Literary Supplement, 17 April 1969)

BARKER, ANDREW, A report of captaine Ward and Danseker pirates. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 36 p. ill. (The English experience, nr 21) Herdruk van de uitg. London, 1609. Compleet in 75 dln. Niet afzonderlijk verkrijgbaar, tezamen ƒ 1800,--.

BAXTER, J.PH., The introduction of the ironclad warship. Reprint. Cambridge, Mass, Archon, 1968 414 p.

BENNETT, G., Naval battles of the first world war. London, Batsford, 1968 312 p. 50 ill. 14 maps (British Battles) ƒ 26,--.

BRADFORD, ERNLE, The sultan's admiral. The life of Barbarossa, High Admiral to Suleiman the Magnificent. London, Hodder, 1969 240 p. 9 ill. ƒ 21,85.

BROWN, J.D., Carrier operations in World War II. Skepperton, I. Allan, 1968 192 p. 146 ill. ƒ 19,50.

BROWNE, COURTHNEY, Tojo: The last Banzai. London, Corgi Books, 1969 288 p. ill. new ed. ƒ 2,95

COLLIER, BASIL, The war in the Far East, 1941-1945. London, Heinemann, 1969 530 p. ƒ 52,50.

COOK, CH., The battle of Cape Esperance; Encounter at Guadalcanal. New York, Crowell, 1968 172 p. ill.

CRICHTON, T., Naval warfare. London, Dobson, 1969 192 p. ill. (Pegasus Bks) ƒ 8,95.

DEUTSCHER Marinekalender 1969. Berlin, Deutscher Militärverlag, 1968 240 S. ƒ 4,70.

DEUTSCHER Marinekalender 1970. Berlin, Deutscher Militärverlag, 1969 240 S. ƒ 4,70.

DEVEREAUX, W.C., A cruise in the "Gorgon". London, Dawsons of Pall Mall, 1968 XXXVIII, 421 p. 1 map (Colonial Hist.S.) new impr. of the 1869 ed. ƒ 63,--.

DIEKERHOFF, F.L., Het marine-uniform tot 1809. 's Gravenhage, Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, 1969 137 p. tekeningen ill. (Bijdragen tot de geschiedenis van het Zeewezen, nr. 4) niet in de handel

DONITZ, K., Mein wechselvolles Leben. Göttingen, Musterschmidt Verlag, 1968 277 p. ill. ƒ 27,30.

FEHRMANN, C.N., Onze vloot in de Franse tijd; De admiralen De Winter en Ver Huell. Den Haag, Kruseman, 1969 135 p. pltn. ƒ 9,90.

FORBES, F.E., Six months' service in the African blockade, from April to October 1848 in command of H.M.S. "Bonetta". London, Dawsons of Pall Mall, 1969 IX, 145 p. vol.maps (Colonial Hist.S.) new impr. of 1849 ed. ƒ 35,--.

GILL, G.HERMON, Royal Australian Navy 1942-1945. London/Melbourne, Angus & Robertson, 1969 754 p. 84 ill. (Australian Official History of the 1939-1945 War) ƒ 20,80.

GAMBLE, C.F.S., The story of a North Sea air station; Being some account of the early days of the Royal Flying Corps (naval wing) and of the part played thereafter by the air station at Great Yarmouth and its opponents during World War 1914-1918. 2nd ed. London, Spearman, 1967 452 p. ill. maps ƒ 33,10.

GRAY, PETER, The invincible Armada. London, McGraw, 1968 56 p. 74 ill. (38 col.) (Hist. Events S.) ƒ 7,--.

HERRICK, R.W., Soviet naval strategy; Fifty years of theory and practice. Annapolis, United States Naval Institute, 1968 XXXIV, 197 p.

HOUGH, R., The pursuit of Admiral Von Spee; A study in loneliness and bravery. London Allen & Unwin, 1969 179 p. 18 ill. ƒ 20,80.
Mr. Hough's "informal account" of the events culminating in the battles of Coronel and the Falkland Islands in 1914 is the fourth book dealing with the subject in the past nine years. It is well written, and accurate in its facts, but adds nothing to the fascinating but well known story.
(Times Literary Supplement, 10 April 1969)

JAARBOEK van de Koninklijke Marine 1967. Samengesteld door het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf. 's Gravenhage, Staatsdrukkerij- en Uitgeversbedrijf, 1969 420 p. ill. 1 uitsl. bld. ƒ 19,10.

JAPAN's decision for war; Records of the 1941 policy conferences. Transl., ed., and with an introd. by N.Ike. Stanford, University Press, 1967 336 p. ƒ 37,85.

KEALY, J.D.F. & E.C. RUSSELL, A history of Canadian naval aviation, 1918-1962. Ottawa, Canadian Forces Headquarters, Dept. of National Defence, Naval Hist.Section, 1965 174 p. ill. ƒ 22,75.

KNIGHT, CLAYTON, The normandy invasion, Bailey Bros., for Grosset, 1968 183 p. 8 ill. 1 maps (We were there Bks) ƒ 13,25.

LADISLAS, F., The broken seal; The story of "Operation Magic" and the Pearl Harbor Disaster. new ed. London, Mayflower Press, 1969 416 p. ƒ 2,95.

LANGMAID, K., Beat to quarters; Ten outstanding naval exploits. London, Jarrolds, 1968 208 p. ill. ƒ 18,20.

LEMAIRE, W.C.: De Koninklijke Marine. Den Haag, Ministerie van Defensie, Bureau Werving en Personeelsvoorlichting, 1969 192 p. ill. niet in den handel.

LORD, WALTER, Schickt sie auf den Grund des Meeres. München, Scherz-Verlag, 1969 304 S. ƒ 21,80.
In einem detaillierten und spannenden Bericht schildert Walter Lord Vorbereitung und Verlauf der Schlacht bei den Midway-Inseln, der letzten grossen Seeschlacht. Die Japaner waren eindeutig überlegen, sie hatten eine riesige Flotte zusammengezogen, der lediglich die Reste der US-Pazifik-Flotte gegenüberstanden. Ende Mai setzte sich die japanische Flotte, darunter vier Flugzeugträger und mehrere Schlachtschiffe - nach Westen in Marsch. Die amerikanische Seite besass trotz ihrer Schwäche einen unschätzbaren Vorteil: ihre Funk- und Codespezialisten hatten den japanischen Angriffsplan in seinen grossen Zügen entschlüsseln können. Fieberhafte Abwehrmassnahmen wurden eingeleitet. So wurde der Flugzeugträger "Yorktown", der in einem vorhergehenden Gefecht beschädigt worden ist, in einer Rekordzeit behelfsmässig repariert. Ungewissheit bestand allerdings in einem Punkt: handelte es sich bei den entschlüsselten Sprüchen um den tatsächlichen Angriffsplan der Japaner oder veilleicht doch nur um ein Täuschungsmanöver?
Am frühen Morgen des 4 Juni 1942 entdecken amerikanische Aufklärungsflugzeuge die japanischen Verbände. Eine Stunde später greifen die amerikanischen Trägerflugzeuge an....
Trotz der erheblichen Unterlegenheit, trotz taktischer Fehler und furchtbarer Verluste war die Schlacht bei Midway ein eindeutiger Sieg der Amerikaner. Nach Midway waren die Japaner nicht mehr zu einer grossen Flottenoffensive im Pazifik fähig.
Lord beschreibt packend die dramatischen Stunden des 4. Juni. Die Vorgänge werden jeweils aus der amerikanischen und der japanischen Sicht geschildert. Eine Fülle von Szenen, Episoden und Einzeltaten folgen aufeinander und verdichten sich zu einem Gesamtbild. Durch Befragungen zahlreicher Teilnehmer beider Seiten und Auswertung von Kriegstagebüchern konnte Lord auch die kaum noch zu übersehenden und zu entwirrenden Situationen darstellen, in denen Lufttangriffe verschiedener Verbände ineinander übergingen oder amerikanische mit japanischen Angriffen zusammentrafen. Lord vermittelt Einblick in die operative und taktische Planung beider Seiten wie auch in spezielle Bereiche, etwa die Funkabwehr. Lords Bericht ist ohne Pathos, er ist kein "Schlachtgemälde", Ausgangspunkt ist stets die Handlungen einzelner, die Handlungen von Menschen in aussergewöhnlichen Situationen. Nüchtern und doch erregend, ohne Schlachtgeschrei aber mit starker Unmittelbarkeit, hat Walter Lord ein lebendiges Bild des Tages nachgezeichnet der für die USA die "Wende im Pazifik" brachte.
Hans Kluth
(Frankfurter Allgemeine Zeiting, 9. April 1969)

MASON, DAVID, U-boat. London, Macdonald, 1969 160 p. ill. (Hist. of 2nd World War S.) ƒ 5,--.

MASSON, PHILIPPE & JOSE MURACCIOLE, Napoléon et la Marine. Paris, Peyronnet, 1969 332 p. ill. croquis cartes (Col.."Premier Empire") ƒ 24,--.

MELTON, M., The Confederate Ironclads. New York, etc., Yoseloff, 1968 319 p. ill. ƒ 26,--.

MURRAY, JOHN J., George I, the Baltic and the Whig split of 1717. London, Routledge & Kegan Paul, 1969 382 p. ƒ 28,60.

OZANNE l'AINE, Marine militaire ou recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre, suivis Des manoeuvres qui ont le plus de rapport au combat ainsi qu'à l'attaque et à la défense des ports. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1969 ƒ 90,--.

PACIFIC WAR RESEARCH SOCIETY, Japan's longest day. new ed. London, Corgi Books, 1969 256 p. ill. ƒ 4,40.

PATTERSON, A.T. (ed.), Jellicoe Papers. Vol. 2,1916-35. London, Navy Records Society, 1968 XII, 497 p. ill. ƒ 26,--.
Vol. 1, zie: Mededelingen, nr. 14, p. 103-104.

PATTERSON, A.T., The naval mutiny in Spithead, 1797. Portsmounth, Hants, Portsmouth City Cncl, 1969 15 p. 7 ill. maps ƒ 2,95.

PRIEN, G., U-boat commander. Trsl. fr.German G. Vatine. London, Wingate Baker, 47 Museum Str., W-C. 1, 1969 160 p. 8 ill. ƒ 13,25.

ROST, GEORG ALEXANDER, Vom Seewesen und Seehandel in der Antike. Eine Studie aus maritim-militärischer Sicht. Amsterdam, Grüner, 1968 VIII, 108 p. 12 p. foto's ƒ 20,--.

RUGE, F., Seemacht und Sicherkeit. 3. wesentlich erw.Aufl. hrsg. vom Arbeitskreis für Wehrforschung. Frankfurt a.M., Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen, 1968 164 S. Kart. ƒ 13,20.

SOUTHWORTH, JOHN VAN DUYN, Wat at sea. Vol. I. The ancients fleets. The story of naval warfare under cars, 2600 B.C-1597 A.D. New York, Twayne, 1968 370 p. ill. ƒ 31,40.

SWANSBOROUGH, GORDON & M. BOWERS, United States Navy Aircraft since 1911. London, Bodley Head, 1968 528 p. ill. ƒ 42,--.

SWEETMAN, J., The landing at Veracruz, 1914. Annapolis, U.S.Naval Institute, 1968 237 p. ill.

VROMANS, A.G., De mensen en de schepen van de hydrografie in Ned. Indië omstreeks de eerste wereldoorlog. Amstelveen, 1967 68 p. foto's (machineschrift) Ter inzage Marinebibliotheek, 's Gravenhage.

VROMANS, A.G., Op reis met Doorman. Amstelveen, 1967 48 p. foto's (machineschrift) Ter inzage Marinebibliotheek, 's Gravenhage

WARD, W.E.F., The Royal Navy and the slavers. London, Allen & Unwin, 1969 248 p. 27 ill. 8 maps ƒ 20,80.

WARNER, OLIVER, Great sea battles. new ed. London, Spring Books, 1969 304 p. 398 ill. (48 col.) ƒ 28,60.

WITTMAN, T., Les gueux dans les "bonnes villes de Flandre", 1577-1584. Budapest, Akadémiai Koadó, 1969 422 p. ƒ 39,60.

(Zie ook onder de rubrieken: Het Schip-Scheepsbouw; De Schepeling)

Zeescheepvaart - Koopvaardij

ALBERTS, W.JAPPE, De Nederlandse Hanzesteden. Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1969 96 p. 16 p. foto's (Fibulareeks, 15) ƒ 7,25.

BOER, G.J. DE, Scheepvaart 1969. Het laatste nieuws over varen en vaartuigen. Alkmaar, De Alk, 1969 64 p. ill. (De Alkenreeks,177) ƒ 2,50.

BURWASH, English merchant shipping, 1460-1540. Newton Abbot, Davis & Charles, 1969 272 p. ill. new impr. ƒ 31,75.

CARGO Liner Services, 1968. London, Ministry of Transport, The British Transport Docks Board, London, H.M.S.O., 1968 gratis.

COURSE, A.J., Windjammers of the Horn. London, Adlard Coles, 1969 192 p. ƒ 26,--.
...Captain Course has provided a detailed account of the last British merchant fleet (in the 1920s) to trade under sail, those of Sir William Garthwaite's Marine Navigation Company. It is a story full of interest, though the poor quality of the illustrations is disappointing. (The Times Literary Supplement, 13 February 1969)

CROWDY, M., Leif Hoegh & Co A.S., Oslo; The firm and the fleet, 1928-68. Kendal, Westmorland, World Ship Soc., Romney Ave, 1969 65 p. ill. (3 col.) ƒ 4,40.

DUCHÉ, JEAN, The great trade routes. London, Collins, 1969 128 p. ill. (International Library) ƒ 13,50.
The history of the trade routes is the history of human endeavor... This book takes us from the beginnings of trade between nomadic tribes in the East to the present day, when industrialisation and technology have created the vast and complex pattern of modern trade routes to allow the flow of international exchange, the very life-blood of nations. (Uitgevers-aankondiging

DUFF, R.E.B., 100 years of the Suez Canal, Brighton, New England House, 1969 160 p. 8 ill. ƒ 13,50.

EXQUEMELIN, A.O., The buccaneers of America. Trsl. fr.Dutch A.Brown. new ed. Harmondsworth, Penguin, 1969 240 p. 1 map (Classics S.) ƒ 4,40.

FISHER, H.E.S. (Ed.), The South-West and the sea. Exeter, University of exeter, 1969 73 p. 5 maps (Papers in Econ.Hist.) ƒ 4,40.

FORREST, A., Passage to the Cape. Cape Town, H.B.Timmins/London, Bailey Bros., 1968 174 p. ƒ 17,--.

KOSTER, A., Das antike Seewesen. Nachdruck der Ausgabe 1923, Berlin, W.de Gruyter, 1969 254 p. 104 ill. ƒ 77,20.

LEGAHN, E., Sozialistische Seeschiffahrt. Volkseigene Seewirtschaft; Kapitän und Kollektiv. Bremen, Verlag Walter Wulf, 1969 192 S.

McKINNIN, B.N., Management control of delivery fleet operations. London, Industrial & Commercial Techniques, 30-32 Fleet Street, 1969 165 p. ill. ƒ 31,20.

McNEILL, D.B., Irish passenger steamship services. Vol. I Dawlish, David & Charles, 1969 208 p. ill. ƒ 26,--.

MAYER, B. (Ed.), Captain Canot, or 20 years of an African Slaver. new impr. of the 1854 ed. London, Cass, 1968 XVI, 288 p. (Amer.Negro S.) ƒ 65,--.

NATIONAL MARITIME MUSEUM, The great migration crossing the Atlantic under sail. London, H.M.S.O., 1969 32 p. ill. ƒ 4,40.

OPPENHEIM, M.M., The maritime history of Devon. Exeter, University of Exeter, 1969 XXI, 157 p. 31 plts. ƒ 21,85.
Michel Oppenheim (1853-1927) wrote his account of Devon seafaring history, from the Middle Ages down to the Napoleonic Wars, for inclusion in the Victoria County History of Devonshire. The intended volume never appeared and his contribution remained unpublished, is now rescued by Professor W.E. Minchinton, who aids a memoir of the author and a list of more recent books. The history, which includes descriptions of the establishment of Plymouth Dockyard and the building of the Eddystone lighthouses, is printed here as Oppenheim left it, except that the narrative has been broken up into chapters...
(Times Literary Supplement, 29 May 1969)

OYEVAAR, J.J., De Nederlandse koopvaardij, 1968. Rapport. Leidschendam, Kon. Nederlandsche Reedersvereeniging, 1968

SANDIN, B., The Sea Dayaks of Borneo. Before white Rajah rule. London/Melbourne/Toronto, Macmillan, 1967 XX, 134 p. ƒ 26,--

SLAVE trade. 1st and Reports from the Select Committee on... Dublin, Irish University Press, 1968 240 p. 1 map (Brit.Parlty Pprs) new impr. of 1849 ed. ƒ 98,--.

SOVIET merchant ships, 1945-68. Havant, K. Mason, 1969 280 p. 107 ill. ƒ 35,--.

THOMPSON, L.P., Smugglers of the Suffolk Coast. Ipswich, Suffolk, Brett Valley Pubns, 62 A Angel St., Hadleigh, 1969 80 p. ill ƒ 3,55.

(Zie ook de rubrieken: Het schip-scheepsbouw; De schepeling)

Kust- en binnenvaart

POLLARD, ARTHUR, Ships of London River. Hemel Hempstead, Herts., Model & Allied Pbns, 13-35 Bridge Street, 1969 56 p. 50 ill. (Ship books, 1) ƒ 3,25.

Visserij

BROWNE, J.ROSS, Etchings of a whaling cruise. Ed. by J.Seelye. new ed. Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1969 634 p. 13 ill. (John Harvard Lib) ƒ 47,50.

FISHING fleet statistics, 1966-Statistiques des flottes de pêche, 1966- Estadistica de flotas pesqueras, 1966. Rome, FAO, 1967 8,114 p. (FAO, Bulletin of Fishery Statistics, 14) ƒ 3,80.

LACROIX, Louis, Les derniers baleiniers français. Paris, Editions maritimes, 1969 380 p. ill. carts ƒ 32,40.

SCORESBY, W., An account of the Arctic Regions with a history and description of the Northern whale-fishery. New impr. 2 vol. Dawlish, David & Charles, 1969 668,592 p. ill ƒ 63,--.

TYSSER, H.F. (Ed.), Fisheries yearbook and directory, 1968-69. International reference book and directory of the fishing and fish processing industries. London, British -Continental Trade Press, 1968 444 p. ill. ƒ 20,80.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BARBOUR, PHILIP L. (Ed.), The Jamestown voyages under the First Charter, 1606-1609. London, Cambridge University Press, 1969 2 vol. XXVIII, 248; VIII, 276 p. ill. (Hakluyt Society, Second Series, Vol. 136 & 137) ƒ 42,--.

BEECHEY, FREDERICK W., Narrative of a voyage to the Pacific and Berings's Strait. Amsterdam, N. Israel.
Vol.I, 1969 XXII, 474 p. ill. uitsl.bldn (Bibliotheca Australiana, nr. 34) ƒ 151,--.
Vol.2, 1969, IV, 454 p. ill. 4 uitsl.bldn (Bibliotheca Australiana, nr. 35) ƒ 151,--.

COLNETT, JAMES, A voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean. Amsterdam, N.Israel, 1969 IV,VI, XVIII, 179 p. portr. maps (Bibliotheca Australiana, nr. 36) Facs.Herdr. van de uitgave London, 1798 ƒ 47,--.

COOK, JAMES, Journals of his voyages of discovery. Edited by J.C. Beaglehole. Vol.I: The voyage of the "Endeavour", 1768-71. CCLXXVI, 696 p. ill, 17 maps. new impr. London, Cambridge University Press, 1968 (Hakluyt Soc.S.7) ƒ 144,--.

CRONE, G.R., The discovery of America. London, Hamish Hamilton, 1969 242 p. 10 ill. (Turning points in History S.) ƒ 21,85.
This is a fascinating book, and beautiful too. The title suggests boredom. One has heard it all before, a thousand times. And yet, a few pages in, it is clear that one knows hardly anything, only gossip really, and that Mr Crone has performed a useful and scholarly service.
What he has done is to investigate, in the light of contemporary scientific and nautical knowledge, the various early journeys made west of the Pillars of Hercules, paying particular attention to those of Columbus. He has also examined the economic and political pressures that caused westward exploration to be subsidised. Always readable and never "pop," Mr Crone (for many years until 1966 the curator of maps for the Royal Geographical Society) explodes some myths and ponders others, without attempting to pronounce upon what cannot be known with certainty. The authenticity of the Vinland map falls into the latter category. If the map really was made in 1448 and embodies some information derived independently by Norse explorers, then it is very important indeed. But who in that year could know in detail the outline of Greenland, which was not circumnavigated until the nineteenth century? The author suspends judgment and thus wins our trust. Columbus, he insists, did not believe that the world was flat, nor did any learned person of this time. Nor did his men mutiny on the first voyage, although there were several days around September 20, 1492, when they put up strong pressure to return to Spain, only to take cheer again when more favourable winds and various signs of land appeared. The central question, asked and answered by this book, is why Columbus rather than someone else succeeded in crossing the Atlantic? Bravery and greed seem to

have been the answer, combined with practical intuition (Columbus had a hunch that the winds on the western Atlantic behaved in the same way as those on the eastern Atlantic) and also a very New Worldly flair for organisation.
In fact, had not his greed been so enormous he might have made the voyage on behalf of Portugal rather than Spain, but King John of Portugal baulked at his demands: Columbus wanted rights over all his discoveries-lands, islands and seas- including for himself the title of Viceroy and, for all his descendants, a share in the wealth produced.
As a navigator, Columbus was no great shakes and probably did not guide the actual steering of his ship.
The Economist, 19 April 1969

GERSON, N.B., Passage to the West; The great voyages of Henry Hudson. London, Bailey Bros., for J. Messner, 1969 192 p. 2 ill. 1 map ƒ 19,75.

HOWARD, RICHARD (E.), The North West passage; A collection of contemporary documents. London, Cape, 1969 in folder (Canadian Jackdaw S.) ƒ 11,20.

INGSTAD, HELGE, Westward to Vinland. Trsl. fr. Norwegian E.J. Frijs. London, Cape, 1969 256 p. 44 ill. ƒ 28,60.
A Viking has done it again. Just as Bjarni Herjolfsson was the first known European to sight the eastern coast of North America in about 985-6 and Leif Eiriksson the first to set foot ashore and spend a winter there in about 1000, so Helge Ingstad, almost a thousand years later is the first modern explorer to discover an undoubted Norse settlementsite anywhere on the North American continent, and lift from it datable and identifiable evidence of a Norse occupation. He did this at L'Anse aux Meadows in the general area of Sacred Bay near the northernmost tip of Newfoundland, during a sequence of reconnaissance, travel, and excavation lasting from 1960 until last summer.
There had, of course, been no shortage of Norse finds in North America before Mr. Ingstad struck soapstone and iron at L'Anse aux Meadows...
It is not hindsight which convinces us that the clinching evidence of a Norse settlement would be found in northern Newfoundland. It is an area consonant with saga sailing directions and with such topographical information as the Icelandic documentary sources preserve: it agrees with what deductions can be drawn from the Stefansson and Resen maps of the seventeenth century, which are presumably based on saga tradition and maybe postsaga geographical lore: and it is a high presumption that, wherever else men crossing from south-west Greenland to Canada and hopefully heading south might get themselves to, they could hardly fail to reach the northern entrance of Belle Isle Strait. But so far all was theory, even if it was the best theory available. The documentary evidence showed that Norse mariners were aware of three land-areas west and south-west of Greenland, first the rocky Helluland, then to the south of Helluland the forested Markland, and south of Markland the true land of promise, Vinland, whose name to the sagamen certainly meant Wineland but may conceivably have started its career meaning Grassland. Where, and what, were they?
By the 1950s there was a fair measure of agreement that Helluland was the southern part of Baffin Island and Markland eastern Labrador south of Nain.
Vinland had been placed everywhere between Hudson's Bay and Florida, but here too things were falling into place. The view that Vinland should first be sought in northern Newfoundland had been significantly strenghened by the extensive journeyings and nautical, geographical, and archaeological knowledge of Captain W.A. Munn of St. John's, Newfoundland, Professor Vaino Tanner of Finland, and Museumsinspektor Jørgan Meldgaard, of Copenhagen, who between them settled on Pistolet Bay, some dozen miles south of L'Anse aux Meadows, as a neighbourhood likely to reward a well-fitted and sustained archaeological investigation. Meantime Mr. Ingstad was preparing his valuable book about Norse Greenland, Landet under Leidarstjernen. Oslo, 1959 (English translation, Land under the Pole Star, 1966). This brought him up against the problem of the Greenland-mounted Norse voyages to America, and led to his determination to search for their areas of colonization. That search, after 1960, is the subject of his new and engrossing book. Few would be likelier to press it to a successful conclusion. For more than forty of his seventy years he has been an explorer and, in the best sense of the word adventurer...

Westward to Vinland-a translation (and a very good one) with some up-dating of Vestervej till Vinland, Oslo, 1965-will appeal to two groups of readers. If one wishes to learn the latest news about the evidence for Norse settlement in America this is the place to find it. But Westward to Vinland will please anyone who likes the story of a quest, and a yarn about sailing. Flying, excavating, meeting people, and just plain thinking in a remote and enclosed corner of the world...
L'Anse aux Meadows is something of an oasis... The Norse remains include seven house-sites, a smithy, four boat-sheds and three large outdoor pits; some fragments of iron, a small piece of smelted copper, a stone lamp, part of a bone needle, a spindle-shorl of Norse and probably Norse Greenlandic type, found in 1964; and a Norse type ringheaded bronze pin, found in 1968. Some of this material has been subjected to the C-14 (carbon) dating process, and the first dozen results are suggestive of c. 1000 with the normal variation of plus or minus seventy years.
We must wait on the full scientific report for absolute certainty; but it seems as sure as such things can be that Mr. Ingstad's finds give confirmation of what has long been arguable from the Icelandic and other documentary sources, that Norse mariners reached the eastern seaboard of Canada near the year A.D. 1000. Whether L'Anse aux Meadows should be identified with Leif Eiriksson's houses at Leifsbudir is another matter, and an altogether less important one. Just as it will prove no great surprise if some of the finds claimed as Norse prove less surely identifiable than others.
(Times Literary Supplement, 12 June 1969)

JOURNAL of Christopher Columbus, The-. Translated by Cecil Jane. London, Anthony Blond, 1969 227 p. ƒ 26,--.
Cecil Jane's translations of Columbus Journal of his first voyage was published in his "The Voyages of Christopher Columbus (1930). It has now been revised by Dr A.L. Vigneras in the light of certain adjustments in knowledge and of the text prepared by Cesare de Lollis and Julian Paz for the Raccolta Colombiana in 1892. Columbus's original manuscript and the so-called Barcelona copy of it were early lost to sight. All we have to rely on is the abstract made for his Historia de las Indias, by the sixteenth-century historian Las Casas. Dr Vigneras, who over-modestly omits his name from the totle and contents pages, discusses the Journal's textual history in his brief introduction, and sides with those scholars who believe that for all Las Casas's abridgements, additions and "improvements", he did not alter the spirit of Columbus's diary. Dr Vigneras further helps the reader with 150 brief elucidatory notes.
The volume also contains Columbus's Letter discribing the results of his first voyage, a bibliography, and ninety illustrations from late fifteenth and sixteenth-century sources, ten of them in colour. These include numerous maps, plans and details of charts, ten of which are set together to complement Mr R.A. Skelton's appendix. This is a clear and authoritative survey of the "The Cartography of Columbus' First Voyage", and is a lifeline to all castaways soused in their own ignorance and a shade breathless at the misconceptions of Columbus and his contemporaries. The entire book, manufactured in America and now published in England, with a striking Italian-printed jacket reproducing part of a colourful French portolan chart, is attractive to look at, and as pleasant as ever to read for its account of an epoch-making coyage of discovery and its revelation of Columbus's remarkable mind and character.
(Times Literary Supplement, 10 July 1969)

KNIGHT, FRANK (Ed.), Captain Cook and the voyage of the "Endeavour", 1768-71. London, Nelson, 1969 184 p. ill. with contemporary engravings and maps ƒ 18,20.

PEROUSE, JEAN F.G. DE LA, A voyage round the world performed in the years 1785,1786,1787 and 1788 by the Boussole and Astrolabe. Amsterdam, N. Israel.
Vol.1, 1969, LVI, 549 p. ; Vol.2, 1969, VIII, 553 p. Charts and Plates, 1969, 184 p. ill. (Bibliotheca Asutraliana, nrs 27,28,29) each voll. ƒ 187,50.

RIENITS, R. & THEA, Voyage of Captain Cook. London, Hamlyn, 1968 154 p. 200 ill. (Some sol.) ƒ 13,25.
No doubt this will primarily be considered a picture-book; but the arduous story is vividly yet concisely narrated, with a flair for detail that enriches the text as well as illuminating it with well-chosen illustrations - thirty - eight in colour and more than 140 in black-and-white. As well as maps, charts, documents, plans, and photographs of navigational instruments, these include drawings by Hodges, Webber and Parkinson and many others by unknown or scarcely known artists, each conveying something of the excitement of the thing first seen, or first recorded. The brilliant sketch by an unknown hand of a Tahitian Chief Mourner's dress might be equally commended to theatrical designers and to students of the Pacific. Concluding with a photograph of the monument to "the ablest and most renowned Navigator this or any country hath produced", this book admirably celebrates the bicentenary of Cook's first voyage.
(Times Literary Supplement, 10 April 1969)

ROSS, Sir J. Clark, A voyage of discovery and research in the Southern and Antarctic regions during the years 1839-43. 1969, 464 ; 494 p. ill (new impr.) 2 vol. Dawlish, David & Charles. ƒ 63,--.

SWAINE, T., An account of a voyage for the discovery of a North West Passage new impr. of 1748 ed. 2 vol. Wakefield, S.R. Publ./Den Haag, Mouton, 1968 237; 326 p. ƒ 88,20.

VINLAND sagas; The Norse discovery of America. Trsl. fr. Icelandic M. Magnusson & H. Palsson. new impr. Harmondsworth, Penguin, 1968 242 p. (Classics S.) ƒ 4,40.

WARNSINCK-DELPRAT, C.E. (uitg.) Reijse gedaen bij Adriaen Schagen aen de croonen van Sweden ende Polen inden jaere 1656. 's-Gravenhage, Mart. Nijhoff, 1968, 197 p., geïll. (Werken Linschoten Vereeniging LXIX).

Het schip - Scheepsbouw

BIJKER, E.W., Varen is noodzakelijk, leven...? Delft, Waltman, 1969 18 p. Inaug. rede Technische Hogeschool Delft ƒ 1,50.

CALDWELL, J.B., The future of naval architecture. Newcastle, University of Newcastle, 1969 20 p. ill. Inaug. Lect. ƒ 2,95.

CARR, F.G.G., The "Cutty Sark". London, Pitkin, 1969 24 p. ill. (Pride of Britain S.) ƒ 1,75.

COLLEDGE, J.J., Ships of the Royal Navy. Newton Abbot, David & Charles, 1969 624 p. ƒ 52,50.
Students of maritime history will be greatly indebted to Mr. Colledge for this valuable reference book. It is the fruit of many years of research in the Admiralty records and elsewhere and is designed to give the basic details of all major ships in the British and Commonwealth navies from the fifteenth century to the present day. It covers about 13,000 ships and a successor volume will cover a further 11,000 entries of mercantile ships brought into naval service at one time or another. To keep the book to manageable size, information about each ship has been confined to dimensions, dates and places of building and final disposal, and any changes of name. Details of rates, establishments of guns of the various classes of more modern ships, which are contained in the introduction, help the user to build up a more complete picture. It is hoped that the second volume will contain some help for the less experienced student to follow up the basic information so accurately compiled and clearly presented by Mr. Colledge.
(Times Literary Supplement, 24 July 1969)

HADELER, W., Kriegsschiffbau. Darmstadt, Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft, 1968 2 Tle

HEAVER, T.D., The economies of vessel size. A study of shipping costs and their implications for port investments. Ottawa, National Harbours Board, 1968 96 p.

HUGHES, HENRY, Immortal sails. 2nd ed. Prescot, Lanc., T. Stephenson, 1969 240 p. 35 ill. ƒ 21,85.

JANE's freight containers, 1968-69. Edited by G. Downie. London, S. Low, 1969 600 p. ill. maps ƒ 102,90.

JAPANESE aircraft carriers and destroyers. Trsl. fr. Japanese. London, Macdonald & Evans, 1969 new impr. 152 p. ill. (Navies of 2nd World War S.) ƒ 8,40.

JAPANESE battleships and cruisers. Trsl. fr. Japanese. new impr. London, Macdonald & Evans, 1969 152 p. ill. (Navies of 2nd World War S.) ƒ 8,40.

KRUSKA, E. & E. ROSSLER, Walter-U-Boote. Mit 157 Seitenrissen, Decksplänen, Längsschnitten im Text und zwei Fallplänen sowie 32 Fotos auf Tafeln. München, Lehmann, 1969 232 S. ƒ 29,70.

LAP, A.J.W., In voldoende mate aanvaarden. Den Helder, Kon. Inst. voor de Marine, 1969 17 p. Lectorale rede K.I.M., Den Helder

LE MASSON, HENRY, Du Nautilus (1800) au Redoutable. Paris, Presse de la Cité, 1969 470 p. 70 ill. photos et schémas (Coll. "Coup d'Oeil") ƒ 20,30.

LENTON, H.R., Royal Netherlands Navy. Garden City, N.Y., Doubleday, 1968 160 p. (Navies of the Second World War) ƒ 13,05.

LESCALLIER, M., Traité pratique du gréément des vaisseaux et autres batiments de mer...Grenoble Editions des 4 Seigneurs, 1968 - 2 vol. Herdr. van de uitg. 1791 ƒ 120,--.

LLOYD's salutes the Queen Elizabeth 2. London, Lloyd's 1969 35 p. ill. ƒ 1,45.

MERCANTILE Navy list, 1967. Part 1: Steam and sailing vessels. London, H.M.S.O., 1968 402 p. ƒ 88,20.

MITCHELL, W.H. & L.A. SAWYER, British standard ships of World War I. Liverpool, Journal of Commerce, 1968 178 p. ill. ƒ 15,90.

NATIONAL MARITIME MUSEUM, The "Wasa"; Her place in history. London, H.M.S.O., 1969 24 p. ill. ƒ 2,95.

POTTER, NEIL & JACK FROST, Queen Elizabeth 2. The authorised story. London, Harrap, 1969 192 p. ill. ƒ 18,70.

ROBERTSON, F.L., The evolution of navy armament. new impr. London, H.T. Storey, 3 Cecil Court, 1969 307 p. 28 ill. ƒ 52,50.

ROUX, ANTOINE, Sailing ships of the Romantic Era. London, P. Stephens, 1968 31 water coulours and 14 drawings in slip case. ƒ 55,--.

SCHMALENBACH, P., Die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie. Herford, Koehlers, 1968 202 p. ill. ƒ 30,60.

SPURLING, T.P., H.M.S."Dreadnought". First five years. Edited by P.Cobb. Fife, T.P. Spurling, H.M.S."Dreadnought", F.M.O.Rosyth Dockyard, Rosyth, 1968 60 p. ƒ 8,40.

TAYLOR, BOSWELL (Ed.), Ships, Leicester, Brockhampton Press, 1969 32 p. ill. (Pict. Ref. S.) ƒ 2,05.

UDEN, G., British ships and seamen. Book 1: The ships. London, Macmillan, 1969 96 p.ill. (Sources of History Series) ƒ 5,--.

VERMEULEN, A.J., De schepen van de Koninklijke Marine en die der gouvernementsmarine 1814-1962. 's-Gravenhage, Ministerie van Defensie, Marine, 1969 VI, 411 p. Verkrijgbaar in de Marinebibliotheek of op het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, 's-Gravenhage

WILLIAMS, P.N. & R. SERLE, Ships in Australian waters. Melbourne/London, Angus & Robertson, 1969 202 p.ill. (Some col.) ƒ 73,50.

WIT, CORNELIS DE, Mathematical treatment of optimal ocean ship routeing. Rotterdam, Bronder-Offset, 1968 92 p. 1 map Thesis Delft

YK, CORNELIS VAN, De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt. Rotterdam, Langerveld, 1968 Facsimile uitgave

Haven- en zeewerken

CHANDLER, A., Chichester harbour. Haslemere, Blackdown, 1968 66 p. ill. maps ƒ 7,--.

CLARK, E.A.G., The ports of the Exe Estuary, 1660-1860. Exeter, University of Exeter, 1968 247 p. 3 ill. 2 maps ƒ 21,85.

CONTAINERIZATION on the North Atlantic; A port to port analysis. 3 vol. London, National Ports Council, 1969 ƒ 52,50.

HARRIS, J.R.(Ed.), Liverpool and Merseyside; Essays in the economic and social history of the port and its hinterland. London, F.Cass, 1969 XIV, 287 p. ƒ 37,50.

INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, Safety considerations in the use of ports and approaches by nuclear merchant ships. Vienna, Int. Atomic Energy Agency/London, H.M.S.O./'s Gravenhage, Nijhoff, 1969 32 p. (Safety S., nr 27) ƒ 3,80.

KIRK, A.A., Anchor ships and anchor men. London, Bailey Bros, for A.H.Reed, Willington, 1968 186 p. ill. ƒ 15,30.

MORGAN, E.DELMAR, North Sea harbours and pilotage Calais to Den Helder. London, Adlard Coles, 1968 120 p.ill. ƒ 26,--.

SCHEVENINGSE haven, De-. Een studie van de ontwikkelingstendenties. Rotterdam, Stichting Economosche-tenchnologisch instituut voor Zuid-Holland, 1968 87 p.

Loods-, bergings- en reddingswezen

BOER, G.DE, A history of the Spurn lighthouses. East Yorks Local Hist. Society, 1969 72 p. 4 ill. ƒ 4,40.

RICHARD, L. & C.CARTER, Cornish shipwrecks; The South coast. Newton Abbot, David & Charles, 1969 226 p. 32 ill. ƒ 26,--.

Stuurmanskunst

ALTESTE Karte mit den Namen Amerika aus dem Jahre 1507 und die Carta Marina aus dem Jahre 1516 des M.Waldseemüller (Ilacomilus), Die-. Herausgeg.mit Unterstützung der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien von Prof.Jos Fischer, S.J. und Prof.Fr.R.v.Wieser. Nachdr. der Ausg.Innsbruch, 1903. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968 172 p. ill. losbl. in doss. ƒ 160,-- geb. ƒ 250,--.

CRONE, G.R., Maps and their makers rev.ed. London, Hutchinson, 1969 184 p. (University Libr.) ƒ 15,90 goedkope editie ƒ 7,--.

KEULEN, J. & G. VAN, The new large shining sea-torch. (De nieuwe groote ligtende zee-fakkel). 6 parts in 3 vols. Reprint of the edition Amsterdam, 1716-53; 45 double-page charts; 44 double-page charts; 21 double-page charts; 33 double-page charts; 31 double-page charts; 72 double-page charts. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1968-69. set ƒ 2496,--.

NATIONAL MARITIME MUSEUM, Man is not lost; A record of 200 years of astronomical navigation with the Nautical Almanac, 1767-1967. London, H.M.S.O., 1969 44 p. ill. ƒ 5,--.

VADEMECUM pour la navigation maritime. Ministère des Affaires étrangères. La Haye, Staatsdrukkerij, 1968 36 p. ƒ 1,60.

Het recht van de zee - Zeerecht

GARBESI, GEORGE C., Consular authority over seamen from the United States point of view. The Hague, Marinus Nijhoff, 1968 VI, 227 p. ƒ 24,35.

HAAK, W.E., De Hague rules en het Alnati-arrest. Over de reikwijdte van het Brussels cognossementsverdrag. Amsterdam, Scheltema en Holkema, 1969 33 p. (Studiekring Prof.Mr.J. Offerhaus, reeks Internationaal privaatrecht, 5) ƒ 3,75.

KANELLAKIS, P., Die Versicherung des Schiffneubaus. Eine rechtsdogmatische Studie. Berlin, 1969 XVI, 138 S. (Ubersee-Studiën zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht. Heft 35) ƒ 28,60.

MOUTON, M.W., The continental shelf. Photomechanical reprint of the ed. 1952. 's Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1969 XI, 367 p. 1 map ƒ 36,40.

PONTAVICE, E.DU, La pollution des mers par les hydrocarbures (A propos de l'affaire du "Torrey Canyon"). Paris, Pichon, 1968 142 p. (Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, tome 15) ƒ 17,80.

SIMONNET, M.-R., La Convention sur là Haute Mer. Adoptée à Genève le 29 avril 1958 par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Paris,Pichon, 1966 284 p. (Bibliothèque de droit international, tome 34) ƒ 31,10.

SLOUKA, Z.J., International custom and the continental shelf. A study in the dynamics of customary rules of international law. The Hague, Martinus Nijhoff, 1968 XII, 186 p. ƒ 26,25.

De schepeling

BAYNHAM, H., From the lower deck; The old Navy, 1780-1840. London, Hutchinson, 1969 200 p. 10 ill. ƒ 26,--.
Mr Baynham has had the good idea of reprinting, or rather quoting generously from, some rare little books published early in the last century. Some of these seamen's journals are very rare indeed: the British Museum does not possess one of them, and only two of the dozen here noticed have been reissued in modern times. In view of this, especially as the titles of two of them contain misprints, more bibliographical details would be welcome. Unfortunately, the book is marred throughout by a deplorable number of misprints, notably in the spelling of proper names.
Recent studies of the British seaman have sifted the evidence here presented, since the testimonies of pressed men writing at a date far removed from the events described and often with the aim of paying off old scores must be accepted with caution. The editor might have pointed out that the "old sailor from Freenwich Hospital" was really a Captain Barker writing fiction. A powder monkey on duty in the magazine could hardly give an adequate account of a battle, however vivid his memories of particular incidents. Nor can one consider someone writing for an American public on the iniquities of British naval discipline, or an elderly religious fanatic deploring the dissipation of his youth, as reliable historical witnesses.
Mr Baynham's real find is the unpublished journal of Samuel Stokes, another reprobate turned reprobate turned religious. Though a deserter, a drunk and a liar, his reminiscences often throw light on conditions at sea in Nelson's day. The fact that he could pass himself off as an American to avoid impressment illustrates, for example, the difficulties that led to the war of 1812. Such details, with stirring battle scenes and colourful glimpses of life on board, makes us glad to see these scrubby, dably printed little books disinterred today, if only to show that life in the old navy was something more than rum, sodomy and the lash.
(The Economist, 19 April 1969)

DANA, R.H., Journals. Edited by R.F.Lucid. Cambridge, Mass., Harvard University Press/ London, Oxford University Press, 1969 3 vol. set ƒ 159,60.

DANA, R.H., Two years before the mast. new impr. London, Dent, 1969 346 p. (Everyman's Library) ƒ 8,95.

INPASSING van het Koninklijk Instituut voor de Marine in het geheel van de wetenschapsbeoefening in Nederland, De-. Tekst van de voordrachten gehouden op 11 juni 1968 door G.J. Sizoo, R.H. Kerkhoven, B.Buiten e.a. Den Helder, Koninklijk Instituut voor de Marine, 1969 44 p.

LAFFIN, J., Jack Tar; The story of the British sailor. London, Cassell, 1969 324 p. ill. ƒ 18,70.

LEONARD, JACQUES, Les officiers de santé de la marine française de 1814 à 1835. Paris, Klincksieck, 1968 336 p. 20 pl. (Publ. de l'Institut de recherches historiques de Rennes, no 5) ƒ 22,25.

RUSSELL, JACK, Nelson and the Hamiltons. London, Blond, 1969 384 p. ill. ƒ 21,85.
Mr Russell does not try to excuse the writing of yet another book about one of the most publicised relationships in the world, but goes straight into his subject with his first sentence: "There is no doubt that they approved of each other from the beginning". He continues in a somewhat over-written, over-long book, with occasional irritating asides that raise doubts about what is fact and what opinion, to discourse on this famous triangular relationship, against which similar examples nearer our own time, in the Bloomsbury circle in the interwar period, for instance, look pale. But, in totality, this book does contribute to the seemingly inexhaustible curiosity about this affair: it shows the mixture of buxom Emma's pathos, affection, frankness and amusing companionship for which Britain's glorified sea hero fell hook, line and sinker. And it captures the comic opera atmosphere of the court at Naples under the influence of Spain, in the 1790s, to which the bilious Sir William Hamilton, then in his sixties, was British ambassador. Mr Russell is protective towards Emma's character...Perhaps the wonder, looking back, is simply that a man like Nelson, apparently pretty humourless, determined to rise to the top, away from home for spells of five or six years at a time, could establish any lasting relationship with a warm woman. But, then, she maintained that she adored him, and he could say, rather pompously but no doubt sincerely, that if the world had more Emmas there would be more Nelsons.
(The Economist, 19 April 1969)

STUMPF, S.R., The private war. London, Leslie Frewin, 1969 442 p. ill. ƒ 21,85.
Edited and translated by Daniel Horn is the unique diaries of a young German seaman in the Great War which were the only personal memoirs used in the 1923 Reichstag Investigating Committee

UDEN, G., British ships and seamen. Book 2: The men. London, Macmillan, 1969 104 p. ill. (Sources of History S.) ƒ 5,--.

Zeesport

FAIRLEY, G., Wide ocean; small boat. Lymington, Nautical Publ. Co., 1969 160 p. ill, (some col.) maps ƒ 19,75.

GANN, ERNEST K., Song of the Sirens. London, Hodder & Stoughton, 1969 320 p. ƒ 23,40.

GLIKSMAN, ALAIN, Les solitaires de l'Atlantique. De la victoire à ma défaite. Paris, Ed. maritimes, 1969 256 p. ill. cart. ƒ 21,35.

HARVEY, D.O., "Yachting and boating". Book of navigation. London, Sphere, 1967 160 p. ill. ƒ 2,80.

KNOX-JOHNSTON, ROBIN, A world of my own. London, Cassell, 1969 256 p. 24 p. full-colour photographs ƒ 15,90.

MOITESSIER, B., Cape Horn; logical route. Trsl. fr. French I. Moore. London, Adlard Coles, 1969 256 p. ill. ƒ 26,--.

ROSE, Sir ALEC, Around the world with "Lovely Lady". Ed. by P. Muccini. London, Chapman, 1969 45 p. 4 col. ill. ƒ 6,20.

ROSE, Sir ALEC, Sur les mers rugissantes. Lovely Lady autour du monde. Parism Arthaud, 1969 292 p. ill. de 25 photos en noir (Coll. "Mer") ƒ 26,70.

TOGHILL, J., The art of sailing in the Southern Hemisphere; A manual for Australia and New Zealand. London, Baily Bros., for A.H. Reed, Wellington, 1969 160 p. ill. ƒ 7,--.

WILLIAMS, GEOFFREY, "Sir Thomas Lipton" wins. London, Peter Davies, 1969 272 p. 43 photographs, 25 line drawings, plans, graphs, charts ƒ 21,85.

Zee-archeologie

HEIDE, G.D. VAN DER, Nederlandse scheepswrakken op de Australische westkust. Amsterdam, Stichting IVIO, 1969 16 p. ill. (AO-reeks, 1245) ƒ 0,75.

HEIDE, G.D. VAN DER, Zuidelijk Flevoland, vindplaats van scherven en wrakken. Amsterdam, Stichting IVIO, 1968 16 p. ill. (AO-reeks, 1220) ƒ 0,50.

MORRIS, ROLAND, Island treasure. London, Hutchinson, 1969 264 p. ill. ƒ 21,85
Many ships have been wrecked on the Gilstone Ledges, the rocks to the southwest of the Scilly Isles on which Sir Cloudesley Shovell's flagship Association, and most of his twenty-one ship squadron, foundered in 1707. The Scillonians lived on salvage, and were not too particular how they came by it; the half-drowned Sir Cloudesley is thought to have been murdered on the beach by a Scillonian woman for the sake of his rings. Salvage is in the blood of the local people : this book is the story, by a Cornishman, of how he brought up the first big haul of Sir Cloudesley's treasure-over a thousand silver coins and a large number of gold pieces of eight, as well as several of the ship's bronze cannon.
Mr. Morris's treasure hunt, which was conducted in 1967 and 1968, and may well be renewed this year, received a good deal of criticism. Underwater archaeology is a growing enterprise, here as well as in the clearer waters of the Mediterranean, and many people took great exception to Mr Morris's methods, which included dynamiting decomposing iron cannon to get at the beautiful bronze cannon underneath. Mr Morris makes a spirited, and quite reasonable, defence of this action ; the currents and rocks of the Gilstone Ledges have long since battered the actual ships to pieces. But the legal complexities of salvage led to more grievances.
Mr Morris had bought partial salvage rights from the Ministry of Defence, but other people also had the same rights, and none of them had much redress against other divers who cared to have a go. At one time there were four groups diving down to the Association site. (One group of marine archaeologists has recently solved this problem by leasing the sea-bed around a wreck they were interested in the Mary Rose in the Solent, from the Crown Estate Commissioners.)

Then Mr Morris had to prove that the treasure really came from the Association-which was actually extremely difficult until his divers found a silver plate with Sir Cloudesley's arms on it. All this adds a spice to the book, as it must have added one to the hunt. This is a true Cornish sea-story, written with a touch of buccaneering bravado, and a Cornishman's love of salvage. But this Cornishman also loved the things he found, and has illustrated his book with marvellous photographs of the hunt of the booty.
(The Economist, 19 April 1969)

VERENIGINGSNIEUWS

CONTRIBUTIE 1969

De leden, die hun contributie voor 1969 nog niet betaalden, worden verzocht het bedrag à ƒ 10,-- (leden beneden 25 jaar à ƒ 5,--; leden buiten Nederland woonachtig à ƒ 12,50) over te 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.

CONTRIBUTIE 1970

Nota Bene. Op de druk bezochte ledenvergadering van 19 april jl. is besloten de contributie met ingang van 1 januari 1970 tot ƒ 15,-- per jaar te verhogen. Voor leden beneden 25 jaar is de contributie op ƒ 7,50 en voor leden buiten Nederland woonachtig op ƒ 16,50 vastgesteld.

JAARVERSLAG 1968

Leden

In 1968 breidde de Vereniging zich uit met 40 nieuwe leden. 6 personen bedankten voor het lidmaatschap, terwijl 1 lid om financiële redenen moest worden afgevoerd. De dood nam 5 leden uit ons midden De heren Dikkers, Harst, Kamphuys en Spruit, die in de eerste maanden van 1968 stierven, herdachten wij op de vorige jaarvergadering. Later bereikte ons het overlijdensbericht van Dominé Dr. Siccama uit Oudemirdum. Een, ons toegezegd artikel van zijn hand over het zeehistorisch aspect van de annexatie Bosnië-Herzegowina, kwam helaas niet meer gereed. Mag ik U ter herdenking om een ogenblik stilte verzoeken.
Op 1 januari 1969 telde de Vereniging 210 betalende leden.

Jaarvergadering

De jaarvergadering met excursie vormt steeds een hoogtepunt in het Verenigingsleven. De tocht naar Oostelijk Flevoland op 11 mei 1968 was dit in bijzondere mate. Om tussen weiland en koolzaad, voor je voeten, de resten blootgelegd te zien van een scheepje, dat vijfhonderd jaar geleden op diezelfde plek verging, is een ontroerende sensatie. Het was, speciaal na de voorafgaande deskundige en boeiende inleiding over scheepsopgravingen door ons lid, de heer Van der Heide, hoofd van de afdeling Oudheidkundig Bodemonderzoek van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, en, gekoppeld aan een bezoek aan de Werkplaats voor de conservering van oud scheepshout en -ijzer te Ketelhaven, tevens een kennismaking met een boeiend, voor velen onbekend aspect van de scheepvaartgeschiedenis. Een charme temeer was de bustocht door de lentegroene polder, waarbij de heer Van der Heide zich een even groot kenner van de prehistorie, de drooglegging, flora en fauna, de agrarische productie en de bewoningsproblemen van dit nieuwe land toonde, als hij expert is op het gebied van scheepsopgravingen.
Het was alles uitermate interessant, maar er moest veel tijd voor uitgetrokken worden en het valt niet te ontkennen, dat de vergadering zelf ietwat in het gedrang geraakte. Deze vond plaats in restaurant "de Meerkoet" te Lelystad ; in tegenwoordigheid van 35 leden en 9 introducés werden jaarverslag en financiële stukken in ijltempo voorgelezen en goedgekeurd. Binnen het korte tijdsbestek van de rondvraag, stelde de heer H. van Foreest voor om het titelblad van de gedrukte Mededelingen van een passend vignet te voorzien. Deze gedachte vond wel bijval, maar tot een beslissing kwam het niet. Een vraag van de heer Meeldijk of in ons tijdschrift illustraties mogelijk zijn, kon bevestigend worden beantwoord. Tenslotte achtte de heer Everts, binnen het gehele programma van de Algemene Ledenvergadering, de tijd voor het vergaderen veel te kort.
Het bestuur deelt dit bezwaar en het besloot een wintervergadering (zonder excursie) uit te schrijven. Het feit, dat zicht voor deze, in de Mededelingen aangekondigde bijeenkomst, precies één lid meldde, doet vermoeden dat de vergaderlust toch niet zo heel groot is. Temeer verheugt het ons U hier vandaag in zo grote getale aanwezig te zien.

De Mededelingen

De Mededelingen verschenen afgelopen jaar voor het eerst in gedrukte vorm. Ik zal ditmaal auteurs en bijdragen niet met name noemen. De oudere leden vinden ze in hun boekenkast, de nieuwe leden kunnen ze opslaan in de Cumulatieve Inhoudsopgave van ons tijdschrift, die zij bij hun inschrijving als lid ontvingen.
Ik volsta met de opmerking dat het wetenschappelijk peil bleef gehandhaafd en dat de kring van auteurs en medewerkers zich uitbreidde. Uit het feit, dat in de nummers van vorig jaar sociale, demografische, archeologische, koloniale en taalkundige aspecten van de zeehistorie werden belicht, blijkt de grote variatie in onderwerpen. In de rubriek "Collecties" werd opnieuw de aandacht gericht op enige binnen- en buitenlandse musea of museumschepen. Wat de afdeling "Literatuur" aangaat, de redactie ontvangt recensie-exemplaren van meer en meer uitgevers - en niet uitsluitend Nederlandse, terwijl de bibliografie altijd al een internationaal tintje had.
Het is prettig te kunnen constateren, dat reeds thans in verschillende Amerikaanse, Belgische, Duitse, Engelse, Noorse en Poolse musea of boekerijen onze Mededelingen een plaats hebben gevonden. Door het opnemen van meer artikelen in de moderne talen of door samenvattingen in het Frans, Duits of Engels hopen wij het blad in de toekomst ook voor het buitenland aantrekkelijker te maken.

Andere publicaties

Van de mogelijkheid tegen een gereduceerde prijs een drietal der nog voorradige "Werken van de Commissie voor Zeegeschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Academie van Wetenschappen" te betrekken, werd door vele leden van onze Vereniging een dankbaar gebruik gemaakt. De leden, die op zeer voordelige voorwaarden, intekenden op de onder auspiciën van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis verschijnende herdruk van het veeltalig "Allgemeines Wörterbuch der Marine" van J.H. Röding, zullen deze uitgave waarschijnlijk deze maand nog ontvangen.

De Commission internationale d'histoire maritime

Het internationaal contact met onze moeder-vereniging was zeker aangenaam. Er vond een intensieve briefwisseling plaats met de voorzitter van de Commission internationale d'histoire maritime en nimmer verzuimde prof. Mollat in zijn brieven zijn waardering uit te spreken voor het werk van onze Vereniging. In concreto is het niet zo mooi. Wat heeft het voor zin onze leden opmerkzaam te maken op bv. het elfde "Congrès international d'histoire maritime", dat dit jaar van 28 augustus tot 9 september gehouden zal worden op de Middellandse Zee aan boord van de "Ausonia", als de inschrijvingsdatum al is verlopen vóór wij het convocaat hebben ontvangen. Van de voorafgaande congressen, ik denk aan het negende in Sevilla, hebben wij ondanks herhaaldelijk verzoek, nooit enig verslag of rapport te zien gekregen.
Daar komt van onze kant bij, dat de Vereniging niet over de financiële middelen beschikt een afgevaardigde te zenden. Wij zijn dan ook bijzonder dankbaar dat twee van de Nederlandse deelnemers aan het tiende Internationale Zeehistorische Congres, dat van 14-19 oktober 1968, in samenwerking met de Société Jean Bodin, te Brussel werd gehouden, en dat aan "les grandes escales maritimes", de grote aanloophavens was gewijd, nogmaals dat twee van de Nederlandse deelnemers, hoewel zij formeel door andere instanties waren afgevaardigd, ook als vertegenwoordigers van onze Vereniging hebben willen optreden. Hun verslag over dit congres is in het laatste verschenen nummer van de Mededelingen opgenomen. Mevrouw Meilink hield er Nederlands naam hoog door haar voortreffelijke bijdrage over de aanloophavens van de Verenigde Oostindische Compagnie. Een ander van onze leden, Dr H.J. de Graaf, sprak over de havens in de Indonesische

Archipel en Malakka, terwijl ons bestuurslid, de heer Bruijn, in een persoonlijk gesprek met professor Mollat enige misverstanden uit de weg wist te ruimen ten aanzien van het Nederlandse werk aan Jal.

Het Glossaire nautique van Jal

Opnieuw stelde de Ned. Organisatie voor Zuiver-Wetenschappelijk Onderzoek ZWO een subsidie ter beschikking voor het Nederlandse aandeel aan de revisie van Jal's beroemde glossarium. De Nederlandse medewerkers, de heer W. Voorbeijtel Cannenburg en Dr F. de Tollenaere van het Woordenboek der Nederlandsche Taal deden uitvoerig en snel hun werk. Voor de hoofdredactie in Parijs te snel en te uitvoerig. Na het gesprek van de heer Bruijn met prof. Mollat kon de arbeid in Nederland worden vereenvoudigd. Het tempo blijft een probleem. Bij een opzet, waaraan een groot aantal landen is betrokken, moet men zich richten naar de zwakste schakel, en zo gelukte het Parijs niet steeds het materiaal op tijd naar Nederland te zenden. Het is duidelijk, dat de herziening van Jal een werk van lange adem zal worden en wij hopen dat de Nederlandse medewerkers de perseverantie zullen kunnen opleveren, en bovendien dat het zal gelukken hun daartoe de financiële steun te bieden, om hun krachten aan dit werk, dat niet alleen internationaal, maar ook voor de kennis van de oude Nederlandse zeiltermen van het grootste belang is, te blijven geven.

Verdere activiteiten

Een vast omschreven taak kan men het niet noemen, maar het geven van inlichtingen - vaak van practische aard -, en het beantwoorden van vragen op het gebied van de zeehistorie in en buiten de eigen kring, is dikwijls een bewerkelijke en tijdrovende bezigheid. Toch doet het ons genoegen dat steeds meer wetenschappelijke instellingen, uitgevers, de publiciteitsmedia, de krant en de radio (speciaal de Wereldomroep) een beroep op ons doen. Het is een bewijs te meer van de levensvatbaarheid van de Vereniging.
Hoe dit alles wordt gefinancierd, zult u thans vernemen.

FINANCIEEL VERSLAG 1968

Ontvangsten

Overgehouden van 1967	ƒ 1.036,88
Achterstallige contributie 1967	- 259,50
Contributie 1968	- 1.762,--
Reeds betaalde contributie 1969	- 305,--
Verkoop Mededelingen	- 274,75
Bijdrage leden voor de jaarvergadering	- 547,50
Giften 1968	- 37,50
Giften bij voorbaat voor 1969	- 20,--
Advertentie	- 150,--
Rente spaarbankboekje	- 18,96
Subsidies	- 1.750,--
	ƒ 6.162,09

Uitgaven	
Porti	ƒ 114,25
Kantoorbehoeften	- 2,60
Stencilwerk	- 47,60
Reiskosten van Bestuur en Redactie	- 9,20
Jaarvergadering	- 677,95
Contributie N.C.G.W.	- 10,--
Drukken Statuten	- 75,60
Terug teveel betaalde contributies	- 17,50
Drukken en expeditie Mededelingen	- 4.130,60
Saldo	- 1.076,79
	ƒ 6.162,09

Financieel was het jaar 1968 voor de Vereniging moeilijk. Leden, vergaapt u niet aan de laatste door mij genoemde post: een batig saldo van ƒ 1.076,79. Natuurlijk, op 1 januari jl. wás dit bedrag in kas. Maar daaronder viel de 325 gulden aan reeds betaalde giften en contributies voor het komend jaar. Het werkelijk overschot bedraagt ƒ 751,79 en dat betekent, dat wij bijna de helft van onze reserves inteerden.
Toch waren de inkomsten niet ongunstiger dan vorige jaren. De contributies kwamen vlot binnen. Slechts 6 leden hadden op 1 januari hun bijdrage nog niet betaald. Vier deden dit in de eerste maanden van dit jaar, één heeft mij laten verzekeren, dat hij zijn schuld alsnog zal voldoen. 1 lid toonde door wanbetaling niet langer prijs op het lidmaatschap te stellen. Doordat een aantal leden meer dan de minimumcontributie betaalde, ontving de Vereniging - inclusief de "giften bij voorbaat voor 1968" van de vorige rekening à ƒ 37,50 - in 1968 een bedrag van ƒ 75,-- aan donaties. Uit het vervolg zullen de schenkers vernemen hoe welkom hun gift was.
Met genoegen vermelden wij, dat de subsidies in 1968 ƒ 250,-- gunstiger uitvielen dan was verwacht. De Stichting Dr Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds danken wij voor het opnieuw toekennen van een bedrag van ƒ 750,--. Dat de Oostersche Handel en Reederijen haar subsidie van ƒ 750,-- tot ƒ 1.000,-- verhoogde, stemt tot bijzondere verheugenis. De ƒ 100,--, ons door de Nederlandse Organisatie voor Zuiver-Wetenschappelijk Onderzoek ZWO toegezegd, als tegemoetkoming in de exploitatiekosten van ons tijdschrift, werden pas dit jaar verrekend.
De verkoop van oude nummers van de Mededelingen is meegevallen. Ondanks mijn sombere voorspellingen in het vorig jaarverslag, werden nog voor ƒ 274,75 aan exemplaren besteld. Tot zover de inkomsten.
Wat de uitgaven betreft, kan worden geconstateerd, dat op één na alle posten lager uitvielen dan die van het jaar tevoren. Naast de kosten voor stencilwerk, kantoorbehoeften, contributie Ned. Comité voor Geschiedkundige Wetenschappen en bescheiden reiskosten voor Bestuur en Redactie, was er één kleine, onvoorziene uitgave: het herdrukken van de Statuten. De kosten van de jaarvergadering bedroegen, na aftrek van de bijdrage der leden, ƒ 130,45; lager dan in enig ander jaar en belangrijk beneden deze post op de begroting. Schijnbaar het grootste verschil met vorige jaar vormt de post porti met ƒ 114,25 tegenover ƒ 457,52 in 1967. Doch dit is misleidend, omdat tegenwoordig het versturen van de Mededelingen rechtstreeks door de drukker geschiedt en de verzendkosten van het blad dus onder het hoofd "drukken en expeditie Mededelingen" vallen.

En hiermee ben ik bij het knelpunt aangeland: de uitgave van de Mededelingen. Beseffen de leden, en speciaal diegenen, die voortdurend op een groter verschijningsfrequentie aandringen, dat ons tweemaal per jaar verschijnend, toch niet overdreven dik, of overdreven luxieus uitgegeven tijdschrift, niet alleen de gehele contributie plus de gehele subsidie verslindt, maar dat er zelfs dan nog een tekort is. Ter illustratie een kleine rekensom. 210 leden, waarvan 8 jeugdleden, betalen per jaar ƒ 2.060,-- contributie. Het drukken en verspreiden van de Mededelingen (in de goedkoopste vorm offset-druk en terwijl redactie en medewerkers hun bijdrage gratis leveren) kost ƒ 4.130,-- per jaar. Ergo voor de 2 nummers, die de leden jaarlijks in hun bus vinden, legt de Vereniging per lid het volle bedrag van de contributie toe. Met behulp van de subsidies, met de enkele donaties en uit de incidentele en zo ongewisse inkomstenbron - de verkoop der oude Mededelingen - moet de Vereniging het financieel bolwerken. Dat is dit jaar niet gelukt en we hebben in onze spaarpot moeten tasten.

Hoe moet dat in de toekomst ? Hoe moet het dit jaar, nu alles, van een postzegel tot een envelop, van het afdraaien van een stencil tot het zetten van een tijdschrift-pagina zoveel duurder is geworden. En hoe moet het volgend jaar, als zeker twee van onze huidige subsidies zullen ophouden?

U begrijpt dat de financiën voor het Bestuur een bron van voortdurende zorg zijn en dat het zich diepgaand heeft beraden over middelen tot sanering. Wij menen dat er drie mogelijkheden bestaan - een vierde, nl. ons tijdschrift éénmaal per jaar te doen verschijnen, willen wij liever niet overwegen. De Vereniging moet niet achteruit maar vóóruit. Wat dan wel ? Waar een ieder het eerst aan zal denken is contributieverhoging. Daarover spreken wij straks.

Een tweede mogelijkheid is "advertenties" in de Mededelingen. In ons voorlaatste nummer is een begin gemaakt (ƒ 150,--), doch één zwaluw brengt geen zomer. Een oplage, berekend op een 200 abonnés, is voor adverteerders nog weinig aantrekkelijk. Derhalve een verhoging van de lezerskring d.w.z. - en dat is de derde mogelijkheid - het werven van donateurs en vooral uitbreiding van het ledental.
Met medewerking van de Heer Meeldijk, als werfadviseur, heeft het Bestuur een systematische actie op touw gezet. Het is een actie in verschillende fasen geworden. De eerste fase spoorde, door middel van een inlegvel in de Mededelingen, de eigen leden aan tot werving. Deze actie was goedkoop, kon derhalve direct worden uitgevoerd en leverde inderdaad een 30-tal nieuwe leden.

Door geldnood moest de tweede fase, waarin de Vereniging zich richtte buiten de eigen kring, tot 1969 worden uitgesteld. In het begin van dit jaar gingen wij van start met het verspreiden van een circulaire aan een aantal geselecteerde adressen. Dit jaarverslag is niet de plaats de resultaten te vermelden. Bij de behandeling van agendapunt d (contributie) zal de voorzitter U van het grote succes op de hoogte stellen. Vast staat dat 1969 een beslissend jaar voor de Vereniging zal zijn. Wij staan op een tweesprong. Zal - niet door gebrek aan mankracht, want aan capaciteit op maritiem-historisch gebied ontbreekt het niet in onze kring, maar door het gemis aan een solide financiële begeleiding - de weg doodlopen? Of zullen wij, ook als straks de subsidies wegvallen, in staat zijn, op zijn minst op de oude voet, maar bij voorkeur beter geschoeid, voort te gaan? Het Bestuur tracht een goede gids te zijn. Mij dunkt, met behulp van de leden, zal de juiste weg zeker kunnen worden gevonden.
Tot slot lees ik de begroting voor 1969 voor.

BEGROTING 1969

Ontvangsten

Overgehouden van 1968	ƒ 1.076,79
Achterstallige contributie 1968 (5 x ƒ 10,--)	- 50,--
Nog te innen contributie 1969 (7 x ƒ 5,-- jeugd; 172 x ƒ 10,--)	- 1.755,--
Verkoop oude nummers Mededelingen	- 240,--
Subsidies	- 1.850,--
	ƒ 4.971,79

Uitgaven	
Porti	ƒ 200,--
Bureau-behoeften	- 100,--
Type- en stencilwerk	- 200,--
Reiskosten Bestuur en Redactie	- 25,--
Jaarvergadering	- 50,--
Contributie N.C.G.W.	- 10,--
Werfactie	- 300,--
Drukken en expeditie Mededelingen	- 4.600,--
	ƒ 5.485,--
Nadelig saldo	ƒ 513,21

(Beide verslagen werden tijdens de jaarvergadering op 19 april 1969 te Scheveningen door de secr. - penningm. Mej. Drs. A.M.P. Mollema voorgelezen en door de vergadering goedgekeurd.)

* * * * *

RÖDING

Als eerste publicatie in de reeks Monumenta Nautica Historica Selecta, die onder auspiciën van onze Vereniging verschijnt, is in juni 1969 in vier banden een herdruk van het Allgemeines Wörterbuch der Marine van J.H. Röding gereed gekomen. De uitgave werd door de Uitgeverij Graphic te Amsterdam verzorgd. Ons lid Dr. C. Kruyskamp schreef het voorwoord.

VIERDE ENGELSE OORLOG

Het Maritiem Museum "Prins Hendrik", Burgemeester s' Jacobplein 8 te Rotterdam (tel. 010-140044) bereidt een tentoonstelling voor over de Vierde Engelse oorlog (1780-1784), die in december 1969 gereed dient te zijn. Het museum zou graag worden ingelicht over desbetreffend materiaal, aanwezig in privéverzamelingen. Informatie wordt met genoegen op bovengenoemd adres ontvangen.

VALREEPBORDEN

Het Helders marinemuseum wist kort geleden door koop een stel valreepborden te verwerven. Deze bor-

den zijn vervaardigd van eikenhout en aan de voorzijde versierd met de in hoog-reliëf gestoken wapens van (heraldisch rechts) het Koninkrijk der Nederlanden en (heraldisch links) het Vorstenhuis van Waldeck-Pyrmont, gehouden door leeuwen en geschilderd in de voorgeschreven kleuren, het geheel op een witte ondergrond. Deze versiering duidt erop, dat de valreepborden afkomstig zijn van hetzij Hr.Ms. schroefstoomschip eerste klas (fregat) "Koningin Emma der Nederlanden", hetzij Hr.Ms."Koningin Regentes". Een ieder die enige aanwijzing kan geven van welk van beide schepen deze valreepborden afkomstig zijn, wordt verzocht zich te wenden tot de conservator van het museum, Het Nieuwe Diep 2, Den Helder (tel. 02230-14833, tsl. 637).

Z.W.O.-SUBSIDIE

De Nederlandse Organisatie voor Zuiver Wetenschappelijk Onderzoek heeft prof. dr.I. Schöffer, hoogleraar in de vaderlandse geschiedenis, en drs. J.R. Bruijn, wetenschappelijk medewerker eerste klasse met als bijzondere opdracht het geven van onderwijs en het doen van onderzoek in de zeegeschiedenis, verbonden aan de R.U. te Leiden, een subsidie verleend voor het maken van een historisch-statistische analyse van de scheepsverplaatsing tussen de Republiek der Verenigde Provinciën en Zuid-Oost-Azië van 1603 tot 1803. Door deze subsidie is het mogelijk geworden twee studenten in de geschiedenis, de heren J. Steur en P.A. de Wilde, aan te trekken, die op het ogenblik bezig zijn archiefmateriaal voor de historisch-statistische analyse op fiches vast te leggen, welke arbeid - naar wordt gehoopt - eind volgend jaar gereed zal zijn. Daarna zullen de gegevens van deze fiches, die minstens achtduizend in aantal zullen zijn, op ponskaarten worden overgebracht en met behulp van rekenmachines van het Centraal Reken-Instituut worden bewerkt. De uitkomsten zullen in de eerste plaats statistisch nader worden verwerkt. In de tweede plaats zullen zowel dit (ruwe) materiaal als de statistische verwerkingen ervan in het Engels worden gepubliceerd.

PRIJS

Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de drukkerij en uitgeverij C. de Boer te Hilversum is een prijs van drieduizend gulden ingesteld, die om de drie jaar zal worden toegekend voor een oorspronkelijk en onuitgegeven jeugdboek, roman, novelle of essay in de Nederlandse taal. De auteur moet jonger dan veertig jaar zijn. Het manuscript dient tenminste 40.000 woorden te omvatten en moet betrekking hebben op de zee en de zeevaart in de ruimste zin van het woord. In mei 1970 zal de prijs voor de eerste maal uitgereikt worden. De inzending van een manuscript staat open tot en met 31 december 1969.

NOTEN

How did the navigator determine the speed of his ship and the distance run?

1. Tekst van een voordracht gehouden op 24 oktober 1968 tijdens de "International Meeting on the History of Nautical Science", Universiteit van Coimbra, Portugal.
2. Willebrord Snellius, Tiphys Batavus sive histiodromice de navium cursibus et re navali. Leiden, 1624
3. William Bourne, A Regiment for the Sea. London, 1574.
4. Taken from the second edition of 1577, p. 42.
5. The text is printed, with a scientific commentary and a description of the life of Bourne, in Vol. CXXI, second series, of the Hakluyt Society, under the title: A Regiment for the Sea and other writings on navigation by William Bourne, edited by E(va) G.R.Taylor, Cambridge, 1963.
6. William Bourne, De Const der zee-vaerdt. Amsterdam, 1594.
7. Adriaan Metius, Astronomische ende geographische onderwijsinghe. Amsterdam, 1632; p. 180.
8. The sixteenth-century textbooks taught the theory and described the instruments with which the altitude was measured. They also contained the table of the sun's declination, which was required for the calculation. The latter is very simple.
9. Francisco Faleiro, Tratado del Esphera y del arte del marear. Sevilla, 1535.
10. Pedro de Medina, Arte de Navegar. Valladolid, 1545.
11. Martin Cortes, Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar, Sevilla, 1551.
12. Si las leguas de los grados fueren justas con las leguas que hallo de su camino su cuenta esta buena.
13. No ay regla que le pueda dezir justamente lo que ha navegado, sino fuere arbitrandolo que su navio pudo andar segun los dias y horas que ha navegado, y segun el tiempo ha traydo.
14. Y no puede saber lo que ha andado si no a juyzio de buen varon segun la singla dura de su nao por el mucho o poco tiempo que ha traydo.
15. Michiel Coignet, Nieuwe Onderwijsinghe op de principaelste puncten der Zee-Vaert. Antwerp, 1580.
16. Het Leeskaartboek van Wisbuy, gedrukt te Antwerpen 1566, published by J.Knudsen. Kobenhavn, 1920.
17. De Zeevaert ende onderwijsinge der gantscher Oostersche ende Westersche Zee-vaerwater door den vermaerden Piloot ende leermeester der stuerluyden, Adriaen Gerritsz van Haerlem. Amsterdam 1588.
18. If a modern reader should doubt the possibility of determining the speed of the ship by conjecture with reasonable results, he should know that any trained yachtsman is still able to do this, and he may be referred to the unparalleled voyage completed in 1966/67 by Sir Francis Chichester. This voyage is described in his book "Gipsy Moth Circles the World". When on his outward voyage towards Sidney Ch. has advanced to the south of Australia, after having sighted no land since Madeira, he writes in his diary (p. 91):"I still had no log or speedometer, but I found my dead reckoning much better than expected. One gets used to judging speed. For instance, the previous day's run was 158 miles by sun fixes, and my dead reckoning run, based on judging the speed at intervals, was only 3½ miles short of this."

Een merkwaardig huldeblijk aan Jan van Galen:

1. G.A. Cox, De slag bij de Etna 22 April 1676, Jaarverslag van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1962, 1963 en 1964, p. 48-52.

2. H.P. Baard, Willem van de Velde de Oude - Willem van de Velde de Jonge (Amsterdam z.j. Paletserie), 26.
3. O.D(apper), Historische beschrijving der stadt Amsterdam (Amsterdam 1663).
4. E. Neurdenburg, De zeventiende eeuwsche beeldhouwkunst in de Noordelijke Nederlanden (Amsterdam 1948), 150.
5. Van de Velde Drawings, a catalogue of drawings in the National Maritime Museum made by the elder and the younger Willem van de Velde (Cambridge 1958).
6. J.C.M. Warnsinck, Van vlootvoogden en zeeslagen (Amsterdam 1940), 167-241.
7. Leven en bedrijf van Cornelis Tromp, Lieut. Admiraal van Holland en Westvriesland (Amsterdam 1692), 95.
8. C. Ballhausen, Der erste Englisch-Holländische Seekrieg 1652-1654 sowie der Schwedisch-Holländische Seekrieg 1658-1659 (Haag 1923), 526-542.

De "Nyugat"

1. De volledige titel luidt: 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., ƒ 17,80. Voor de aanhouding zie C.E.L. Helfrich, Memoires I (Amsterdam-Brussel 1950), 95 en H.L. Morsink, Prijsrechtperikelen om het Hongaarse schip "Nyugat", in: Onze Vloot 44 (1955), 136.
2. Wet op de Rechterlijke Organisatie en het beleid der Justitie.
3. Nederlandse Jurisprudentie 1956 no. 141.
4. Nederlandse Jurisprudentie 1962 no. 2
5. J.H. Zeeman, Het Nederlandse Neutraliteits- en Prijsrecht, uitgave van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Den Haag 1953.
6. Zo kon dan ook het Prijsrecht in Curaçao de op 10 mei 1940 bij het eiland in beslag genomen Duitse schepen prijsverklaren en wel de "Vancouver", de "Este", de "Alemania" en de "Frisia" bij arresten van 19 december 1940, de "Henry Horn", de "Patricia" en de "Karibia" bij arresten van 24 december 1940 en tenslotte de "Antilla" bij arrest van 28 december 1940.
7. Staatsblad van Ned.Indië 1941 no. 160.
8. Zie H.L. Morsink, Een prijsrechtgeschil in de Atjeh-oorlog, in: Mededelingen van de Ned. Ver. voor Zeegeschiedenis 13 (1966), 26-37, met name p. 30 en 31.
9. Wet van 15 mei 1829 Staatsblad no. 28, houdende algemene bepalingen der wetgeving van het Koninkrijk.
10. Asser-Scholten, Handleiding tot de beoefening van het Nederlandsch Burgelijk Recht, Algemeen deel, 2e druk, p. 7.
11. Ik laat uitdrukkelijk in het midden, of dit zo is.
12. Zie noot 34 op pagina 20.
13. Staatsblad 1910 no. 73.

NOTEN

How did the navigator determine the speed of his ship and the distance run?

1. Tekst van een voordracht gehouden op 24 oktober 1969 tijdens de "International Meeting on the History of Nautical Science", Universiteit van Coimbra, Portugal.
2. Willem-Jacob Snellius, Tychys Batavus sive mathematicus de navium cursibus et re navali. Leiden, 1624.
3. William Bourne, A Regiment for the Sea. London, 1574.
4. Taken from the second edition of 1577, p. 45.
5. The text is printed, with a scientific commentary and a description of the life of Bourne, in Vol. CXXI, second series, of the Hakluyt Society, under the title: A Regiment for the Sea and other writings on navigation by William Bourne, edited by Eva G.R. Taylor, Cambridge, 1963.
6. William Bourne, De Const der zee-vaerd. Amsterdam, 1584.
7. Adriaan Metius, Astronomische ende geographische onderwijsinghe. Amsterdam, 1621, p. 1[illegible].
8. The sixteenth-century handbooks taught the theory and described the instruments with which the altitude was measured. They also contained the table of the sun's declination, which was required for the calculation. The latter is very simple.
9. Pedro Ciruelo, Tratado del Esphera y del arte del marear. Sevilla, 1545.
10. Pedro de Medina, Arte de Navegar. Valladolid, 1545.
11. Alonso Cortes, Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar, Sevilla, 1551.
12. [illegible] de los grados hacen justos con las [illegible] que hacía de su camino en cuenta esta hecha.
13. [illegible] que le pueda decir permanente lo que [illegible] aventurándolo que es servio [illegible] los días y horas que he navegado, [illegible] de navegar [illegible].
14. Si no puede saber lo que ha andado si no a [illegible] de buen varon sagar la angla dare de su ave que el rendro o poco tiempo que ha llegado.
15. Michiel Coignet, [illegible] principalste practise der [illegible]. Antwerpen, 1580.
16. Het Leerboekje van [illegible] Antwerpen 1580, [illegible] 1629.
17. De Zeevaert [illegible] Oostenrijkse [illegible] Amsterdam 1580.
18. [illegible] Sidney Mark Cornelis the World [illegible] Sidney Ch. has arrived on the coast of Australia, after having sighted no land since Madeira, he writes in his diary (p. 41): "I still had so big of speedometer, but I found my dead reckoning much better than expected. One gets used to judging speed. For instance, the previous day's run was 163 miles by sun times, and my dead reckoning was, based on judging the speed at [illegible], was only 3[illegible] miles short of this."

Een overzichtsgig beschrijving van Jan van Galen:

1. [illegible] Cor, De slag bij de Elbe 23 April 1628, [illegible] van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1962, 1963 en 1964, p. 48-[illegible].