MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 24 maart 1972.

MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 24 maart 1972.

REDAKTIE

[redacted]

Uitgegeven met steun van de Nederlandse organisatie voor zuiver-wetenschappelijk onderzoek ZWO en de Oostersche Handel en Reederijen.

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
Drs. L.M. Akveld	secretaris
F.C. van Oosten, luit. t.z. 1ste kl. S.D.	penningmeester
Prof. Dr. T.S. Jansma	
Dr. R.E.J. Weber	

[redacted]

CONTRIBUTIE

Minimum ƒ 15,-- per jaar; leden beneden 25 jaar ƒ 7,50, leden buiten Nederland woonachtig ƒ 16,50.

N.B.
Te voldoen op girorekening 390150 t.n.v. Penningmeester van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, 's-Gravenhage.

Losse nummers van de Mededelingen bij het Secretariaat verkrijgbaar:
no. 1 t/m 11 à ƒ 3,--, no. 12 t/m 15 à ƒ 4,50, no. 16 t/m 19 à ƒ 6,25, no. 20 t/m 24 à ƒ 8,-- per stuk; de cumulatieve index à ƒ 5,--.

INHOUD

blz.

ARTIKELEN

Dr. R.W. Unger, Dutch shipcarpenters' guilds, c. 1400 to c. 1600 5

Dr. J. Belonje, Het oorlogsschip "De Alkmaar" en zijn wapenfeit bij Kijkduin in 1673. 11

Drs. F.J.A. Broeze en Dr. J.R. Bruijn, Nederlandse scheepsresten in West-Australië 15

Summaries of the articles 23

COLLECTIES

C.A. Planten, De marineafdeling van het Heeres Geschichtliches Museum te Wenen 24

Drs. J.P. van de Voort, Het schip in de beeldende kunst: het documentatieproject van het Altonaer Museum te Hamburg 28

Dr. R.E.J. Weber, Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte EV. 30

LITERATUUR

Boekbesprekingen:

R. Hough, The Blind Horn's Hate (S.J. de Groot) 31

C.Ch. Goslinga, The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680 (W.J. van Balen) 32

P. Dekker, De laatste bloeiperiode van de Ned. Arctische Walvis- en Robbevangst 1761-1775 (S. Hart) 33

Chr. Lloyd, Mr. Barrow of the Admiralty. The life of Sir John Barrow 1764-1848 (J.R. Bruijn) 35

C. Northcote Parkinson, The life and Times of Horatio Hornblower (Ph.M. Bosscher) 35

B. English, John Company's last war. A victorian military adventure (M.P.H. Roessingh) 36

A.J. Watts, Pictorial History of the Royal Navy. Vol. I, 1816-1880 (Ph.M. Bosscher) 37

E. Gröner, Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945 und ihr Verbleib (G.J. van Nimwegen) 38

M. Salewski, Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945. Band I: 1935-1941 (Ph.M. Bosscher) 39

K. Dönitz, Deutsche Strategie zur See im zweiter Weltkrieg. (Ph.M. Bosscher) 39

blz.

Nieuwe artikelen 41

Nieuwe uitgaven 44

VERENIGINGSNIEUWS 49

Nederlandse Werkgroep voor de Geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel

NOTEN 51

DUTCH SHIPCARPENTERS' GUILDS, C. 1400 TO C. 1600*

by Dr. R.W. Unger (Vancouver, Can.)

Though less commonly examined historically than ship design or shipping, Dutch shipbuilding was and remains an integral part of the maritime history of the Netherlands. Economically, shipbuilding supplied capital goods to the shipping industry and therefore made an important contribution to this trade sector of the economy. More than that it was the shipbuilder who created novel designs. Technical improvements in ship design merely reflected progress in the shipbuilding industry. The importance of high quality capital goods, goods which included properly suited technical features, is most often recognized by writers on the herring fishery. It is said that the new type of herring net introduced in the early fifteenth century could not be effectively employed until the herring buss came into use.

Clearly the sources of that new type or any new type of vessel, the way the design evolved and the methods of building such a type are important to the history of the economy. Though the need to explore the history of shipbuilding may be widely appreciated, such study has proven to be rather difficult. To all those problems of sources and of technical information common to any examination of maritime history is added a general lack of information about shipbuilding itself. Until the appearance of modern corporate organizations with public responsibility shipbuilding was in the hands of families noted for their conservatism and the haphazard nature of their record keeping. Since historically the tendency has been toward greater formalization, toward more complete records, then of course the study of shipbuilding is most difficult and most problematic for the earliest years, indeed for the years before the Golden Century. The development of the "fluit" in 1595 and its refinement over the following two decades combined with the appearance of a highly centralized and efficient shipbuilding industry in the Zaanstreek marked the establishment of Dutch shipbuilding as the best in Europe. That combined with the development of the Admiralties and a more scientific approach to ship design, another product of the seventeenth century, all combined to generate more extensive records dealing with ship design and with the shipbuilders implementing those designs. Though records may be less extensive still the history of Dutch shipbuilding before 1595 deserves equal or greater attention.

Craft were probably built in prehistoric times along the coast that now forms part of the two maritime provinces of Holland and Zeeland. The extensive commerce of Frisians in the eight and ninth centuries was in part shipped in their own vessels built in the two provinces. The industry, if it can be called an industry in those years, was unstable. A builder would temporarily appropriate a small stretch of beach and there piece together the vessel from a small quantity of wood, wood which might even be found locally. A stable, urban-based and Dutch, that is non-Frisian, industry with fixed and continuing shipbuilding uards did not appear until the time of Count Floris the Fifth (d. 1296).1) From those beginnings in the late thirteenth century the history of Dutch shipbuilding to the late sixteenth century is both complex and elusive. In those years expecially after about 1450, there was rapid technical progress in ship design throughout Europe and in Holland and Zeeland as well. The design and construction of

* Paper prepared with the help of a Fullbright-Hays Related Fellowship from the U. S. Government.

Footnotes see p. 51

the "fluit" was the final step in that progression. It was also a time of the expansion of Dutch commerce into many new trades, some of which Dutch shippers came to dominate. It was also a time of growth in the Dutch fishery and of significant design improvement in Dutch fishing vessels. But evidence from the shipbuilding industry is sparse. The progression in ship design is obscure even if the principle features of the advance are known. No continuing government agency existed over the three centuries to regulate shipbuilding and thus to generate documentary evidence on the industry. Contracts between shippers and builders, for the construction of vessels, an excellent source for information about the design of ships as well as about the shipbuilders and their ways of doing business, do not appear in the two provinces until the late sixteenth century. The parties to such purchases did not need to have such agreements. The usually, at least before 1550, lived near each other and could regularly consult on the design and construction of the ship. What is more, either or both parties might well be illiterate. Though contracts may be few and government documents extremely scarce, one body of evidence does exist. The information comes not from consumers but from producers, from the shipbuilders' organization, their guilds.

Craft guilds were a common feature of European industrial organization in the fifteenth and sixteenth centuries. The demographic disaster of the mid-fourteenth century associated with the Black Death and the economic consequences generated by that disaster caused an increased demand for skilled labourers. The guilds were established or expanded to train those skilled artisans. Shipbuilders did not escape the general European expansion but shipcarpenters' guilds tended to appear well after the Black Death, that is, not until the early fifteenth century. The delay may have come from a slack demand for tonnage associated with the sharp fall in the volume of international trade in the second half of the fourteenth century. Dutch shipbuilders were not alone in choosing to establish guilds. Such groups appeared in the Hanse towns, in England and in France in the fifteenth and sixteenth centuries. Dutch shipcarpenters' guilds were little different from those in other regions or from other craft guilds in the Netherlands. Loosely defined guilds were groups with an economic basis and a legal or quasi-legal position as a public authority which placed their members under some kind of collective discipline in the practice of their common craft. 2) The guild was to train workers for the specific skill in question and also to control or be the agency of control over production and methods of production. The guild received its authority either tacitly or in a charter from some governmental body. Thus it is difficult to say whether a specific guild was an agency of government or of the trade itself, wheter the guild was acting in the common interest of all persons in the town or in the specific interest of the guild membership. Of course the purpose of guild action varied with circumstances, with time and with the nature of the government body authorizing the existence of the guild. Many duties, economic, political and social, devolved on the guilds and the benefits or ill-effects of guild organization varied with the actions taken by the guilds, with how the guilds used the authority given them. The guild could encompass more than one professional group. By the fourteenth century shipcarpenters were already seen as a group apart, as men with a specific skill which required special training. Yet, shipcarpenters often found themselves subsumed in general guilds of wood-workers. Usually called carpenters' guilds, these groups included chair and window-makers. All building trades might be added, even bricklayers. It was still possible in the fifteenth and sixteenth centuries for a shipbuilder to carry on some other trade or trades such as general carpentry or even farming. But the inverse was not true. Shipbuilding was closed and increasingly closed to all except those with precise knowledge of new ship design and building methods. Since shipcarpenters fell into a unique category as early as the fourteenth century, the tendency for those shipcarpenters was to form a separate guild apart from other carpenters. But breaking away from parent guilds was slow in coming. Among other considerations, shipcarpenters apparently decided to wait until the market for their services was large enough to support a reasonable number of men with their specific skill and thus large enough to make such a guild viable. That reasonable number was probably very low. Perhaps as few as ten shipcarpenters would feel able to establish an independent guild in their town.

Despite their quasi-public character, usually a guarantee of great quantities of paper work and therefore surviving evidence, guilds have left few records. What has survived does not, for example, cover all those towns in which shipbuilding took place. Guilds were, by their nature, urban so that building and, more important, what repair work was done on the beaches outside the towns is completely beyond the records of guilds. Few of the guild activities were documented in detail. The result is a tantalizingly scarce body of information, even more tantalizing since it is the principal source of information for the Dutch shipbuilding industry before 1600.

General documents have sporadically survived for some of the Dutch shipcarpenters' guilds. The general items give clues to the social activities of the organizations, to the extent of guild activity in town life and in the lives of the members. Such scraps of evidence also offer a test of the involvement of the guilds in the economy of the town and province. No specific body of information in guild records yields consistent information on those important issues. What is needed is an extensive series of account books like that of the Hoorn guild. Unfortunately, that detailed compilation of income and expenditure starts only in 1593. There are no other accounts from before the introduction of the "fluit". Town ordinances dealing with guilds like those of Amsterdam on guildsmen's caulking (1539) are informative but limited, sporadic and few indeed. The enrollment book of the Goes carpenters' guild shows the number of shipcarpenters and all woodworkers in the guild and presumably in the town. It is the only such book surviving and only covers the later sixteenth century. 3) Of these general pieces the best body of evidence is records of litigation. Chartered guilds were by definition juristic personalities, could sue and be sued in court. If the guild ran smoothly then there was little need for the paperwork and documents which came out of disputes. At Dordrecht not all went well, so records from court cases are rather extensive. Since they are records of the guild they are largely the opinion of the shipcarpenters' organizations. Similar views on court actions have survived at Veere from the late sixteenth century along with the results of petitions to the town government. Dordrecht is the only guild to leave record of a petition to the provincial government. The entire haphazard collection, though informative, is severely limited. The greatest problem, beyond the lack of information and the reliability of some of it, is that documents of one town are not strictly comparable with those of others. Fortunately, though, there is one of documents which to a large degree eliminates that difficulty.

Guild letters, "gildebrieven", are statement of regulations which are to apply to all guild members for the life of the guild. The surviving letters of Dutch shipcarpenters' guilds of the fifteenth and sixteenth centuries all deal with similar topics. Further, it is clear that whit perhaps one exception the letters were not copied one from the other, but rather composed for each specific town to meet prevailing local circumstances. The similarity of topics covered in the letters is striking. The guild letter was first at most importantly a formal announcement of "incorporation", of the establishment of a legal personality. A charter from some political authority might often begin the guild letter to announce the legal establishment of the guild. A statement of charter was not necessary: the promulgation of the letter was enough. The letter was a formal statement of specific regulations, of bye-laws which covered many aspects of the professional and personal lives of shipcarpenters. The letters invariably dealt with requirements for entrance. Each guild has a policy on the citizenship of applicants. Fees on entrance were fixed and training requirements were often laid down, including in a few late sixteenth century instances, the completion of some specific task overseen by guild inspectors as proof of ability. The guild letter set out dates for general meetings of members but there was in general little said specifically about procedure in those meetings. The connection of the guild with the church, at least in letters which appeared before 1572, and general public services to be carried out by the corporation were outlined. More specific were the benefits accruing to members in case of sickness or death. Within the letters is information about the sources of corporate income and the expenditure of that income. Much of each letter is devoted to the constitutional organization of the guild, how it was to be governed, and the protection to be guaranteed members and the officers who took on specified duties for the group.

All the regulations in the guild letter are merely a statement of intent. That statement may or may not reflect fact. Indeed with such limited supplemental information from the general evidence there is no way to demonstrate the effectiveness of the bye-laws. With no source for comparison with the statement of the letters then they must be used very carefully. Apparently the choice is to either make the heroic assumption that the letters were valid, that indeed the bye-laws were adhered to by members, or to simply give up trying to ascertain the nature of organization of the shipbuilding industry during those important years before the Golden Century. There is one way however to avoid the pitfall of questionable enforcement. Some conclusions are possible taken not from the content of the letters but rather from their general nature and from the fact that the guild letters appeared when and where they did.

From the fourteenth through the sixteenth centuries fourteen guild letters have survived which apply specifically to shipcarpenters. Eight of the fourteen come from Holland while the remaining six were drawn up in the much less populous province of Zeeland. Shipcarpenters might fall under sets of bye-laws not specifically for their trade. Such bye-laws are not included such as the 1491 Reimerswaal regulation. There the shipcarpenters were subsumed in the rest of the wood working trades so they may have formed a very small group indeed. Moreover by the late fifteenth century, the town was already in an advanced state of decline because of flooding which had covered almost all the land around the town.4) The fourteen were not the only guild letters drawn up over the three hundred years. Some regulations may have been destroyed with the Reformation. Guilds had church responsibilities and one of their principal concerns was the maintenance of a church altar. With the change in religious practice it was necessary not only to destroy the altar but also to change guild bye-laws dealing with all aspects of religion. The conversion to a secular organization is clearly documented in the Veere guild letter of 1585. The changes, deletions and corrections made in the letter of 1520 were almost exclusively to accomodate the new approach to religion and the new character of the guild.5) Indeed the prime reason the guild drew up a new set of regulations at all may well have been the change in religious practice. It is possible that some guilds merely destroyed the old set of bye-laws and did not bother to draw up a new letter, but there is no evidence that guilds destroyed such letters. If what has survived is not the full body of guild letters promulgated before the Reformation, then the set may well be complete for after the Reformation.

The extant documents from Holland include four guild letters from Dordrecht (1397, 1437, 1548, 1587).6) The earlier two are rather sketchy in the regulation of shipcarpenters. The Alkmaar shipcarpenters received a guild letter in 1521.7) The three letters of the Amsterdam guild were issued between 1578 and 1589, 1589 and 1591. Some less complete ordinances for Amsterdam shipcarpenters exist for the early sixteenth century.8) For Zeeland the earliest document of interest is the pre-Reformation letter of Veere (1520) which was followed by the revised version (1585). A guild of shipcarpenters at Brouwershaven received a charter and guild letter in 1545 and that is apparently the only record of such an organization.9) The guild letters of Vlissingen (1575) and Arnemuiden (1576) were drawn up soon after the Revolt and the change in religion.10) The Zierikzee letter (1597) was the last to appear in the two provinces in the sixteenth century.11) Though those are the only guild letters which have survived that is not to say that these were the only guilds of shipcarpenters. Since shipcarpenters could be subsumed in other guilds, the guild letters do not show conclusively the establishment of a shipcarpenters' guild; only the establishment of a separate or independent shipcarpenters' guild. The Amsterdam craftsmen belonged to at least three other guilds before striking out on their own between 1578 and 1589.12) Further, some guilds though independent did not bother with a formal guild letter. The Haarlem shipcarpenters were fully organized. The earliest extent bye-law is of 1538.13) No formal letter or charter for the guild has survived however. Rotterdam shipcarpenters were in with the general woodworkers until 1554 when they established an independent organization. The earliest surviving guild letter is from the mid-eighteenth century.14) So the eight Holland and Zeeland towns which show surviving guild letters are, with the exception of Rotterdam, those which had formally organised and chartered shipcarpenters' guilds. The nine were by no means the only towns with shipcarpenters' guilds nor for that matter were they the only towns with a shipbuilding industry. The problem then is not why shipcarpenters formed guilds - for that there were usually sound economic reasons - but rather why such groups sought formal regulation.

First, any change in town government, in the personnel ruling the town was the inspiration for guilds to seek such formal recognition of their groups. Acceptance of the Revolt or of the Reformation in the 1570's commonly meant such a change. At Dordrecht the establishment of all craft guilds, shipcarpenters included, was part of a move to more democratic government. The monopoly of political power held by merchant oligarchs was broken in 1367 when Duke Albrecht, count of Holland, granted a charter for the establishment of craft guilds and gave the craftsmen some political power, power to be exercised through the guilds.15) Such constitutional arrangements common in Flanders and South Germany were known only at Dordrecht in Holland and Zeeland. The chartering of guilds at Arnemuiden and Vlissingen came soon after those towns joined the Revolt. At Amsterdam the shipcarpenters chose independance soon after the "Alteratie". The guild letter is not dated so it may well have been drawn up immediately after the change in government.

Second, it appears that the desire to regulate the trade, the desire to have formal legal recognition of the regulatory body was for the shipcarpenters a defensive measure and defensive in an economic as well as a political sense. The formal arrangement, the chartering of a guild in most cases apparently came out of a fear of loss of relative economic strength, of loss of tonnage sales to the shipping industry. Guilds as informal associations of men with common economic interests plying the same trade could and did exist. Such associations of shipcarpenters may have even been larger than the chartered groups. With no data on membership in either type of group comparison is impossible. Still what is important is not the size of the group but rather how the competitive position of the shipcarpenters changed within the memory of members and how those tradesmen assessed their future. The Veere shipcarpenters must have perceived a decline in their prospects after the shift of the Schelde and the concomitant move of shipping from the eastern to the western arm of that river. A guild letter was issued at Veere before 1520 and though the date is unknown it probably appeared after the change in delta sandbars. The letter of 1520 included revision and greater formalization of the earlier bye-laws. The decision of 1520 suggest another step to combat the deterioration. The Vlissingen guild letter was not only the product of a change in government but was also an emergency measure designed to meet the crisis in shipping generated by the Revolt and the confusion about the future of trade through Antwerp. The emergency nature of the decision to regulate the guild is all but stated in the letter. The Zierikzee shipcarpenters guild existed before the earliest surviving guild letter of 1597. The change in trade patterns in the Schelde delta had an adverse effect on the trade of Zierikzee and therefore presumably on demand for shipbuilding. An earlier guild letter of unknown date was apparently designed to overcome the associated economic difficulties. The 1597 letter appeared in the wake of the Revolt which was most damaging to the town. But more than that Zierikzee was fighting a losing battle with silting in the harbour. Shippers were deterred from choosing the town as a transshipment point and thus from employing local carpenters for repair or new construction work. In both Holland and Zeeland the shipcarpenter's guild most conscious of privilege was that of Dordrecht. The group regularly sought reaffirmation of its position. Guildsmen made a point of maintaining records of their privileges. They went to court frequently to prevent infringement of their privileges and at times they sued to extend those privileges. Dordrecht, the home of the most vigorous of organized shipcarpenters' guilds in the fifteenth and sixteenth centuries, was also a town that experienced stagnation in shipping volume, in population and indeed in almost every indicator of economic well-being. Dordrecht throughout the two centuries was attempting to hold onto the prosperity the town had known in the thirteenth century. The vigorous defensive posture struck by the shipcarpenters' guild was apparently just a reflection of a general attitude held by all the people of Dordrecht. Despite their efforts though business, commerce and shipbuilding were lost to towns further down the

Maas, especially to Rotterdam which had an independent shipcarpenters' guild after 1554. The shipcarpenters of many rapidly growing commercial centers of the fifteenth and sixteenth centuries did not seek the establishment of a formal chartered and regulated organization. Amsterdam and Rotterdam are the exceptions. For Amsterdam shipcarpenters, in a rapidly growing town with a well established guild system and a government deeply involved in regulating all aspects of shipping, the choices were limited. They could let the town government legislate for them. That had obvious disadvantages. Guild organization was common so the shipcarpenters turned first to larger guilds which might protect them and then finally to self-regulation through the chartering of their own independent guild. At Rotterdam the situation was very much the same. At Hoorn a shipcarpenters' guild existed but it did not have a guild letter. Brielle, the port of the herring fishery in the fifteenth century, Enkhuizen, the rapidly growing center of the fishery in the sixteenth century, and Edam, reputated to be the greatest shipbuilding center in sixteenth century Holland, had no shipcarpenters' guilds at all. If the shipcarpenters were organized in these three towns it was on a personal and informal basis. These men apparently did not feel the need for a set of regulations to cover their actions. Shipcarpenters in stagnate or declining towns did. And though they may have been taking a defensive measure that is not to say that the shipcarpenters took restrictive action. To look at all guilds as impediments to economic growth would be ignoring the facts. The regulations laid out in the guild letter may have in fact been relatively open and designed instead to promote growth in the industry. Indeed a regulated industry might prove less restrictive of competition than one informally organized. Both Amsterdam and Rotterdam shipcarpenters had a guild and there is no indication that growth of the industry was stunted there by the method of organization. Indeed, in both towns in the late sixteenth and early seventeenth centuries extensive public investment was made in shipbuilding facilities. To assess the restrictiveness of the regulations not only is it necessary to know the effectiveness of the regulations but also to know about the nature of the market for shipping tonnage in Holland and Zeeland. Throughout the fifteenth and sixteenth centuries that market was growing and it seems that some towns or more precisely some shipcarpenters did not feel that their sales were growing fast enough. So these men sought solace in better or rather in more formal internal organization of their trade.

The guild letters of shipcarpenters' organizations can be used effectively in at least one sense. The simple fact of issuing a guild letter demonstrates the intent or aspiration of the tradesmen involved. Wheter or not the regulations were enforced or how they effected the trade is not crucial. The great fear for the historian who uses guild bye-laws is always that they may give a false picture of the true situation. But here only the intention and not the action is important. The pitfall has been avoided. Conclusions about the desires of shipbuilders derived from these documents are valid but of course conclusions about the shipbuilding industry itself must be treated with a great deal more care. The maritime history of Holland and Zeeland before 1595 must in part be based on an understanding of shipbuilding so this evidence, the guild letters and related guild material, is valuable as a first step in examining the origins of superior Dutch ships. Of course, a great deal of other information must be brought to bear on the shipbuilding industry, its structure, personnel and methods of operation before it is possible to assess the contribution of Dutch shipbuilders to the shipping industry and indeed to Dutch maritime expansion of the fifteenth and sixteenth centuries. The men who built the ship though were conscious of their position in the economy and the legitimate legal structure of their towns. Faced with internal or external difficulties they deliberately chose a course of action to meet those difficulties. Shipbuilders apparently were aware of their options and rather than passively accept the situation they picked a positive course of action from among those options.

HET OORLOGSSCHIP "DE ALKMAAR" EN ZIJN WAPENFEIT BIJ KIJKDUIN IN 1673*

door Dr. J. Belonje

Vaak hebben de "schepen van oorlog" ressorterende onder de verschillende admiraliteiten en in het bijzonder wellicht die der XVIIe eeuw, namen gevoerd, welke ontleend waren aan de binnen het gebied van die admiraliteiten gelegen stemmende steden. Die steden plachten hun gecommitteerden naar de zeeraden te zenden en naar mate men daar dan kon opkomen voor het plaatselijke belang - hetgeen volstrekt niet tot de zeldzaamheden behoorde - bleef de vertegenwoordiger doorgaans attent en actief. Deze bemoeienissen beperkten zich niet alleen tot materiele zorgen, zij strekten zich zelfs uit tot de naamgeving bij de bouw van nieuwe schepen.

Wanneer ik mij thans blijf bepalen tot de admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier, dan valt het op dat hier schepen vernoemd zijn naar o.a. de steden Hoorn, Enkhuizen (ook: "Het Wapen van Enkhuizen" en "De Maagd van Enkhuizen"), Medemblik (ook: "Het Wapen van Medemblik" of "Het Casteel van Medemblik"), Alkmaar ("Het Wapen van Alkmaar") en Monnikendam.

Dit betekent intussen in het geheel niet, dat een eenmaal toegekende naam afgedaan zou hebben wanneer het aldus vernoemde oorlogsschip door handelingen van de vijand verloren ging, schipbreuk leed, of afgevoerd werd. Zo is het algemeen bekend, dat bij de genoemde admiraliteit een schip de "Alkmaar", soms "Het Wapen van Alkmaar" geheten, gedurende tal van jaren - tezamen gerekend kunnen wij wel spreken van langer dan een eeuw - deel heeft uitgemaakt van het onder de directie van dit bestuurslichaam uitgeruste en onderhouden gedeelte van 's-Lands Vloot. Evenwel, niet uitsluitend gericht op de naam bestonden er betrekkingen tussen de stad en wat men zou kunnen aanduiden als "haar" oorlogsvaartuig.

Onder het ressort vooral van de admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier toch is het bij herhaling voorgevallen dat de scheepsbouw en de scheepsuitrusting aan de stedelijke magistraten werden overgelaten, wanneer de particuliere ondernemers daar geen baat in zagen. Het valt gemakkelijk te raden vanwaar àlle leveranties dan komen moesten. 1) Zelfs hierbij bleef het nog niet, want niet enkel de kapitein maar meestentijds ook het betrokken scheepsvolk moest dan liefst zonder uitzondering gerecruteerd worden uit dezelfde stad. 2)

Met besliste zekerheid valt niet uit te maken wanneer de éérste "Alkmaar" aan de zeemacht van de Geunieerde Provinciën werd toegevoegd. Het moet evenwel reeds in of mogelijk vóór 1639 zijn geweest, want ik vond in een acte van 5 november van dat jaar melding gemaakt van een zekere Jacob Willemsz., die als schipper fungeerde op het oorlogsschip "Alcmaer", "daer Capiteyn op is Jan Warnarsz Capelman" 3). 's Mans schip, dat 80 koppen en 24 stukken geschut voerde en vanzelf thuis behoorde onder de admiraliteit van het Noorderkwartier, schijnt identiek te zijn met "'t Wapen van Alcmaer", dat in de vloot van admiraal Witte de With in de Deens-Zweedse oorlog van 1644/5 gediend heeft. 4) Zoveel is intussen zeker, dat de kapitein Capelman twee jaren tevoren nog het commando voerde in een actie tegen de Duinkerkers op "De Luypaert". 5)

In ieder geval was er een in 1654 afgebouwd, 32 stukken voerend fregat "Alcmaer" bij onze vloot nog in 1657 aanwezig, 6) dat onder de kapitein-ter-zee De Groot op 18 oktober 1658 uitvoer en deelnam aan de slag in de Sont. In 1660 werd het bevel gevoerd over "Het Wapen van Alkmaar", bewapend met 64 stukken, door Evert Nagtglas, een stadgenoot, die aan verscheidene zeegevechten onder admiraal De Ruijter heeft deelgenomen. 7) Behalve matrozen had Nagtglas, zoals destijds allengs meer gebruikelijk was geworden, ook soldaten aan boord, hetgeen ons toevallig overgeleverd is door een clausule in een testament van 19 juli 1661. 8) Dat stuk werd namelijk gepasseerd ten verzoeke van de Alkmaarder "Sr. Matthijs Schagen", toen hij op punt stond te vertrekken "gaende in qualite van commandeur over de soldaten op den scheepe van den manhaften Capiteyn Nagtglas ten oorloge ten dienste dezer landen."

Gedurende tal van jaren verscheen sedertdien een (Wapen van) Alkmaar in de Nederlandse zeemacht. Bij de uitrusting van de 6 oorlogsschepen, 2 fregatten en één advies-

jacht, die de admiraliteit van het Noorderkwartier in 1672 leveren zou, was "'t Wapen van Alkmaar" onder de kapitein Jan Croock. Dit was het schip dat zich onder gelijk commando ten tijde van het samenbrengen van de vloot geschaard had bij het smaldeel van de vice-admiraal Jan de Liefde op 17 augustus 1673, vier dagen dus voor de slag bij Kijkduin, voorzien als het toen was van een bemanning van 248 (260?) koppen en 63 (64?) stukken geschut. 9)
Op kapitein en schip kom ik hierna uitvoeriger terug. Hier zij voorts aangetekend, dat kapitein Claes Ancker van Alkmaar het commando had over "'t Wapen van Alcmaer" in 1674, 10) en dat ditzelfde schip op 15 mei 1690 vaarbereid lag toen de Alkmaarder Diert Jansz. Cromhout verklaarde te staan" op zijn vertrek als luitenant ter zee ten dienste dezer landen onder het commando van den Edelen Manhaften Capiteyn Jan Kalf met het schip "'t Wapen van Alcmaer." 11) Schip en bemanning namen vervolgens deel aan de bekende slag bij Beachy Head of Bevesier. 12)
En zó is het nog geruime tijd verder gegaan. Tot de "navaale Magt van de Staat" behoorde in 1782 wederom onder de admiraliteit van het Noorderkwartier een "Alkmaar", uitgerust met 50 stukken. De kapiteins, die deze bodem dirigeerden wisselden vrij snel, want in 1782/3 en 1783 traden respectievelijk als zodanig op D.J. van Rijneveld en C.J. Bloys van Treslong. 13) Ditzelfde schip, thans van 54 kanons voorzien volgens de officiële opgaven, bevond zich in de zomer van 1784 in Zeeland en stond toen onder het commando van de kapitein-ter-zee Daniël Heckers. Na het binnenvallen droeg Heckers het bevel over aan den kapitein Jacob Zeewold, in wiens plaats in 1784 Jan Rickers junior in gelijke functie opvolgde. De laatste vertrok in mei van het volgende jaar met het schip naar de Middellandsche Zee. 14) Tenslotte deed het dienst in de slag bij Camperduin.
In die bloedige zeeslag van 11 oktober 1797 werd de "Alkmaar" te 3 uur in de middag na een zwaar gevecht, waarin 33 doden en 82 gewonden vielen, aan de Engelsen overgegeven. Het schip, organiek voorzien van 56 stukken en een bemanning van 350, doch met een tekort van 29 koppen, stond onder commando van de kapitein-luitenant-ter-zee Jan Willem Krafft en had deel uitgemaakt van de voorhoede. Toen de strijd geëindigd was kwam het op sleeptouw van de "Monmouth", die na enkele dagen sukkelen op 14 oktober te Sheerness binnenviel. Herstel volgde en daarna kreeg het schip onder dezelfde (!) naam bij het Britse eskader aldaar een plaats, onder bevel van de kapitein G. Burdon: de admiraliteit had het namelijk nog geschikt geacht voor gebruik ter zee. Er bestaan Engelse tekeningen van het oude vaartuig. 15)
Na deze droevige ervaringen is het bepaald geen wonder, dat de naam "Alkmaar" bij onze marine van later tijd allengs gemakkelijk vergeten werd. Het was eerst in 1873 dat het plan opkwam de oude aanduiding wederom te vergeven; op 8 oktober van dat jaar was Z.M. de Koning tegenwoordig geweest bij de viering van het derde eeuwfeest van het beleg der stad en enkele dagen later ontving de Raad van Alkmaar bericht, dat aan het eerste oorlogsschip, hetwelk voor de Koninklijke Marine van stapel zou lopen, de naam "Alkmaar" zou worden toegekend. Deze belofte werd ingelost. In het volgende jaar kwam voor dit plan in aanmerking een nog ongepantserd schroefstoomschip der 3e klasse van ruim 1000 ton voorzien van zes stukken van 12 cm. en een bemanning van 112 koppen. Het nieuwe vaartuig heeft o.m. bekendheid verworven door zijn reis naar West-Indië via de Westkust van Afrika zowel als in zijn functie van "stationsschip" te Curaçao. 16)
En zo kon de aloude naam nu weer behouden blijven tot de aanvang der XXe eeuw.

Na deze bijzonderheden over het oorlogsschip de "Alkmaar" in het algemeen moge nu het reeds eerder genoemde wapenfeit aan de orde komen. Merkwaardig is, dat de bronnen van onze zeegeschiedenis over dit feit volkomen zwijgen. Ik vond het relaas der gebeurtenis verhaald in een acte, die de plaatselijke notaris Pieter van Everdingen geruime tijd nadat deze voorgevallen was, op papier had gebracht. 17)
Op 10 september 1674 verschenen voor hem "Willem Reyersz timmerman, Gerrit Claesz Cock mede timmerman en Symon Reyersz bootsgesel, alle geweest hebbende in de laatste see bataille tusschen dezen staet ende die van de Engelsche ende France, Maendach den 12. Augustij 1673 op het s'Landts scip "'T Wapen van Alcmaer, gecommandeert door

Capiteijn Jan Croock". Hun eensluidende verklaringen ten overstaan van twee getuigen afgelegd, waren zoals opgemerkt werd gegeven ten verzoeke van hun hier genoemde commandant. De tekst, die geheel voor zichzelf spreekt, laat ik hier letterlijk volgen. De comparanten zeiden: "dat op den voorsz. dach omtrent naar gissinge drie quartier uurs naar suijtooster son het weer van mist eenichsints opclarende, vier Engelsche branders te loefwaert dicht aen vertoonden. Sulcx waer van den eenen sijde een fluijt van 180 lasten omtrent groot gemonteert met acht stucken canon ende ten minsten 25 man recht op het voors. schip "Wapen van Alcmaer" aenquam in meninge om het selve aen boort te clampen. Daerop den voorn. capiteijn Croock ordre stelden dat twaelf van sijne goede ende bevaren matrosen wel versien met houwers 18) ende pistools in de chaloup souden vallen om te sien of sij den voorsz. brander met het volck niet conden veroveren omme alsoo daervan ontslagen ende vrij te zijn. 'Twelck aenstonts is geobserveert, ende hoeseer uyt den voorsz. brander met canon ende musquetten wiert gescoten, soo sijn egter ende dies niettegenstaende de voorsz. 12 gecommendeerde matrosen sich verder vigelerende en couragierende daerop aengevallen, soodanich dat het voorsz. volck van de brander met beyde sijn chaloupen worden genootsaect te vlugten. Als wanneer de voorsz. brander wierd verovert, ende aenstonts eerst de Engelsche vlach van achteren ende naderhant des conings geus van de boegspriet met den lantaarn ende scanscleden zijn afgehaelt 19). 'Twelck gedaen sijnde den voorsz. brander met vuur is aengesteecken ende vernielt, ende de voorsz. gecommandeerde bootgesellen met hun veroverde vlaggen, lantaern en scanscleden aen hun eygen boort gecomen. Eyndigende hiermede haerluyder verclaringe."
Jan Croock, de commandant, behoorde tot een bekende Alkmaarse familie waaruit reeds meermalen kapiteins-ter-zee waren voortgekomen. De betrokkene was bij het aangaan van zijn tweede huwelijk op 6 maart 1661 nog "stuurman", maar hij werd reeds op 5 mei 1666 als kapitein van een oorlogsbodem ten dienste dezer landen genoemd; hij nam deel aan de Vierdaagse Zeeslag van dat jaar, toen zijn schip 2 doden en 4 gekwetsten had. Zijn naam wordt overigens bij herhaling in notariële acten van volgende jaren genoemd, 20) daarbij is er een, gedateerd 22 juni 1671, waarin hij verklaarde van zins te zijn om "eerstdaeghs tzee te gaen". 21) In 1674 voerde hij het bevel over "'t Wapen van Gelderlant" en in 1676 over "De Calve", in het laatste geval ter beveiliging van de zee en tot afbreuk van de vijand. In 1677 was hem daarentegen het schip de "Mercurius" toegewezen, "geequipeert om te cruysen op de verwacht wordende Oost-Indische retourschepen". In zijn geboortestad overleed hij, blijkbaar na een ziekte van enige maanden, nog steeds "capitein te water" zijnde, op 18 december 1678 en zijn begrafenis had aldaar plaats in de Grote- of St. Laurenskerk op de 23 december, uit zijn eigen woonhuis, staande aan de zuidzijde van de Oudegracht.
Veel is er te doen geweest om voor de deelnemers aan de verovering van de brander een erkenning van overheidswege te verkrijgen. Toen er na het gevecht op dit punt niets gebeurde, zag kapitein Jan Croock zich genoodzaakt om persoonlijk hierin verandering te brengen, althans om een poging in die richting te ondernemen.
De bovenstaande akte levert daarvan het duidelijke bewijs. Het duurde tot 13 maart 1676 eer de Raad van State terzake een ordonnantie verleend heeft, maar zulks hield nog niet in, dat toen tevens de gelden bestemd voor de betrokkenen uitbetaald zouden worden, ofschoon de betreffende lastgeving op de Ontvanger-Generaal Mr. Cornelis de Jonge van Ellemeet ten bedrage van zesduizend gulden toch luidde "ten behoeve van capiteyn Johan Kroock ende desselfs onderhebbende officieren en matroosen". Daarom zag Croock zich gedwongen om op 24 oktober 1677 voor notaris Van Everdingen te verschijnen teneinde een volmacht te verstrekken op H.J. Sijes te Groningen, die zich met de invordering der premie zou belasten. 22)
Toen Croock kort daarop stierf werd de volmacht teniet gedaan. De weduwe, die van haar echtgenoot het vruchtgebruik op zijn bezittingen had verkregen, 23) kon daarna het juridische steekspel opnieuw beginnen, maar zij had hier slechts een gering belang bij en trouwens, zij overleefde haar echtgenoot niet lang; haar begrafenis had in de Alkmaarse Grote Kerk plaats op 16 februari 1686. Bij haar boedelscheiding, die eerst in 1693 gevolgd is, moest over de vordering op de Staat geconstateerd worden: "alsoo weynigh apparentie sigh opdoet tot becoming van dat geld, werd deselve post hier niet uytgetogen,

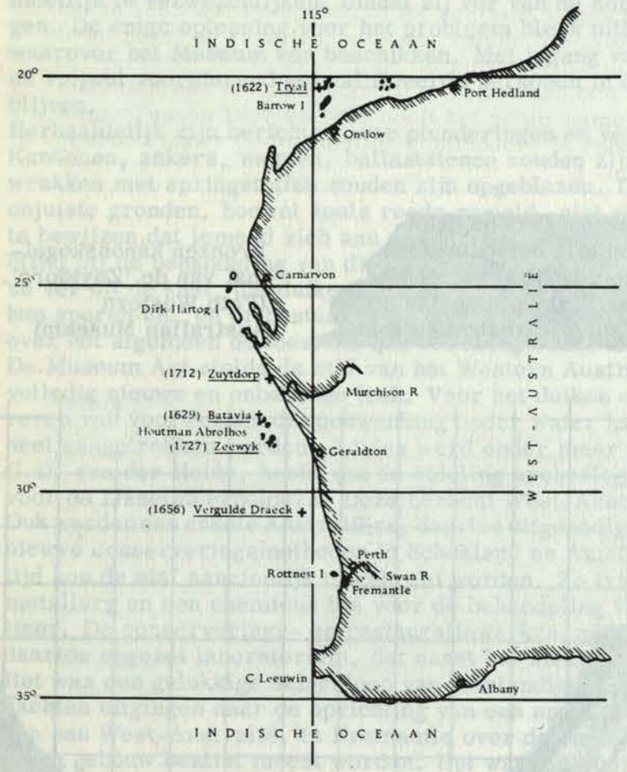
maer alleen gebragt voor Memorie". Zo stond de betrokken notaris tenslotte niet anders te doen dan op 29 november 1719 ter Weeskamer van Alkmaar te verschijnen en daar met goedkeuring van de Heren Weesmeesteren op naam van "de erffgenamen van Kapiteyn Johan Krook en sijn vrouw saliger mitsgaders van sijne officiren en matroosen" de bewuste originele ordonnantie van de Raad van State der Verenigde Nederlanden ter somme van ƒ 6000,-- voor het nemen van de Engelse brander bij Kijkduin op 13 maart 1676 toegestaan, mitsgaders nog een requeste en apostille daarbij behoorende", te deponeren. De Weesmeesters borgen de documenten op in hun lade no. 53 ...
24) Een ongetwijfeld dappere daad was met dat al bijzonder slecht beloond !

Rotsige kust nabij de vindplaats van de 'Zuytdorp'. (Foto Western Australian Museum)

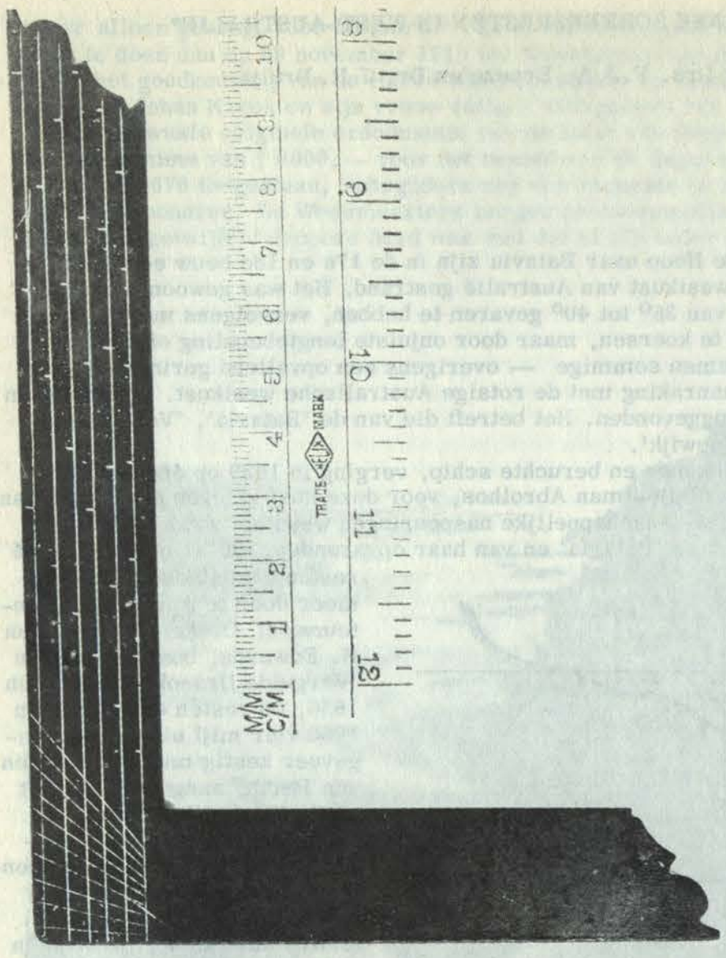
NEDERLANSE SCHEEPSRESTEN IN WEST-AUSTRALIE*

door Drs. F.J.A. Broeze en Dr. J.R. Bruijn

Op weg van Kaap de Goede Hoop naar Batavia zijn in de 17e en 18e eeuw een aantal Oostindiëvaarders op de westkust van Australië gestrand. Het was gewoonte om na lange tijd op een breedte van 35° tot 40° gevaren te hebben, vervolgens met de Z.O. passaat naar het noorden te koersen, maar door onjuiste lengtebepaling of slechte weersomstandigheden kwamen sommige — overigens een opvallend gering aantal — schepen in onvrijwillige aanraking met de rotsige Australische westkust. Wrakstukken van deze schepen zijn teruggevonden. Het betreft die van de 'Batavia', 'Vergulde Draeck', 'Zuytdorp' en 'Zeewijk'.
De 'Batavia', het meest bekende en beruchte schip, verging in 1629 op één van de noordelijkste eilanden van de Houtman Abrolhos, voor deze kust gelegen ter hoogte van Geraldton. Door toeval en wetenschappelijke naspeuringen werd het wrak in 1961/63 ontdekt. De lotgevallen van de 'Batavia' en van haar opvarenden, en het bergen van de resten zijn sindsdien onder meer door te Australische auteurs, H. Drake-Brockman en H. Edwards, beschreven. De 'Vergulde Draeck' strandde in 1656, en resten ervan zijn in 1963 vier mijl uit de kust, ongeveer zestig mijl ten noorden van Perth, aangetroffen. Het wrak van de 'Zuytdorp', in 1712 vergaan en in 1958 geïdentificeerd, ligt nabij de monding van de Murchison River ten noorden van Geraldton, terwijl dat van de 'Zeewijk' in 1966 door duikers definitief voor één van de zuidelijkste eilanden van de Houtman Abrolhos werd gelocaliseerd. Restanten van bewoning van deze eilandjes door de schipbreukelingen waren reeds in de 19de eeuw door een hydrografische expeditie en door guanoverzamelaars gevonden.
De journalist-duiker H. Edwards heeft recentelijk in 'The Wreck on the Half Moon Reef' de lotgevallen van de 'Zeewijk' en de ontdekking van het wrak vastgelegd. Over het lot van een ander wrak, de 'Aagtekerke' (1726), bestaat geen zekerheid.
De ontdekking in een kort tijdbestek van de 'Zuytdorp',

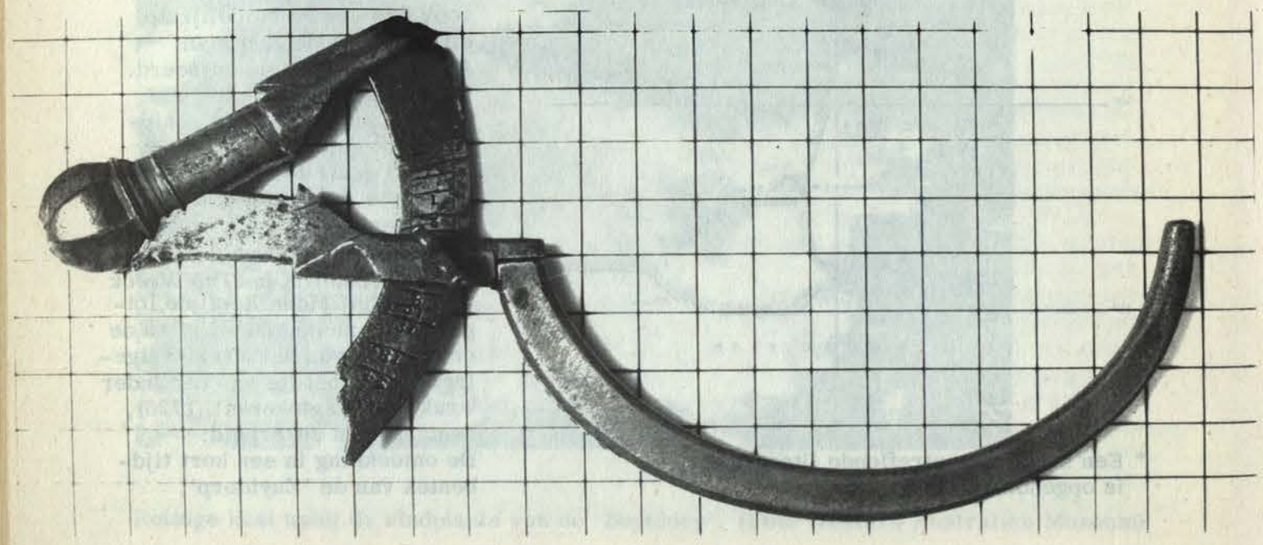


* Een keuze uit betreffende literatuur is opgenomen op blz. 52



Bronzen hoek van de 'Zuytdorp'. (Foto Western Australian Museum)

Bronzen kanonskogelmal van de 'Zuytdorp'. (Foto Western Australian Museum)



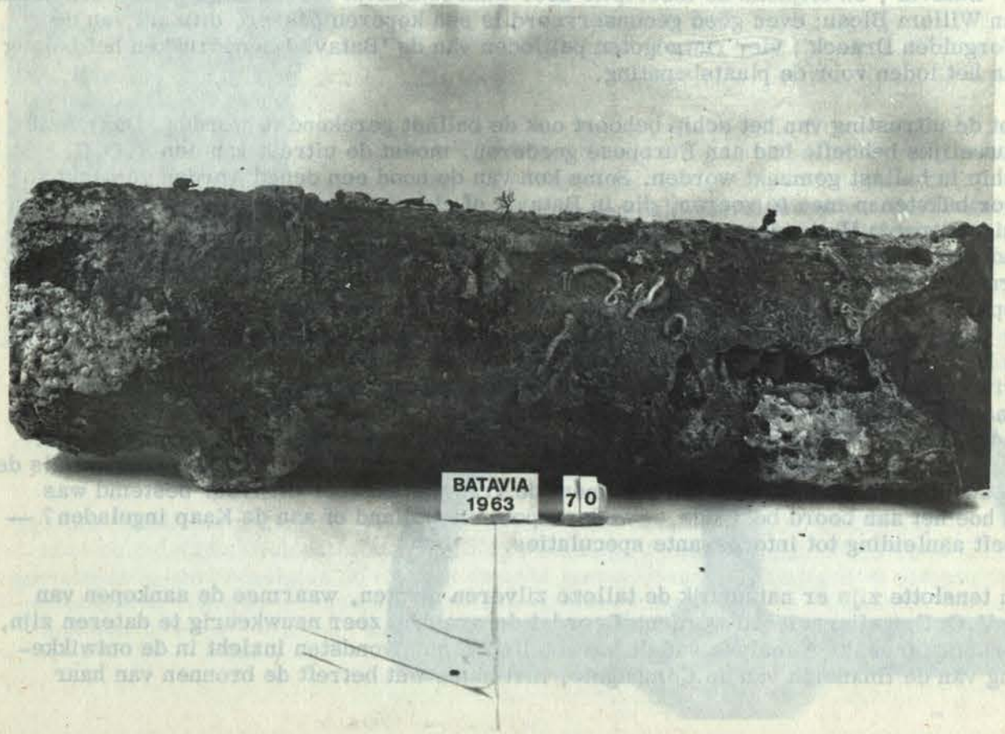
'Batavia' en 'Vergulde Draeck' door particulieren leidde tot een jacht op vermoedelijk aanwezige zilveren munten. Gebruik van dynamiet werd daarbij niet geschuwd. De Royal Mint van Perth kreeg in weinig tijd ongeveer driehonderd pond zilver ter omsmelting aangeboden. Enige wetgeving ter bescherming van deze historische voorwerpen bestond niet, maar dankzij de Museum Act van december 1964 werd het Western Australian Museum te Perth namens de State of Western Australia belast met het beheer over alle wrakken ouder dan 1900 in de Westaustralische wateren.
Enkele correcties, in 1969 aangebracht, en een recente rechterlijke uitspraak (1971) hebben juridische twijfels over de rechtsgeldigheid van deze Museum Act weggenomen. Wetgeving in deze kon op geen precedent elders stoelen. De praktische toepassing van het beheer en het verzamelen van materiaal uit de wrakken stuit op menig probleem.
De 'Zuytdorp' en 'Zeewijk' liggen in moeilijk toegankelijke wateren en duiken is meestal zeer gevaarlijk. Hierdoor genieten beide wrakken een ruime mate van natuurlijke bescherming. Dit geldt in mindere mate ook voor de sinds kort, in 1969, ontdekte resten van een schip nabij de Montebello eilanden ter hoogte van Onslow; vermoedelijk betreft het de 'Tryal', een in 1622 vergaan Engels schip. Gedurende de sporadisch voorkomende dagen, dat de klimatologische omstandigheden duiken naar deze drie wrakken mogelijk maken, wordt vanuit de lucht gesurveilleerd. Anders ligt het echter met de 'Batavia' en de 'Vergulde Draeck'. Beide zijn redelijk goed bereikbaar, het eerste vooral in de winter-, het tweede in de zomermaanden. Lange tijd achtereen kan dan gedoken worden, hetgeen inderdaad in 1964 door onbevoegden gedaan is, waarbij schade aan het wrak werd toegebracht. Bewaking van beide plaatsen door politie is moeilijk te verwezenlijken, omdat zij ver van de normale surveillancegebieden afliggen. De enige oplossing voor het probleem bleek uitbreiding van het aantal duikteams, waarover het Museum kon beschikken. Met ingang van 1970 is dat verwezenlijkt, zodat nu vrijwel voortdurend gekwalificeerde personen in de nabijheid van de wrakken verblijven.
Herhaaldelijk zijn berichten over plunderingen en vernielingen in de pers verschenen. Kanonnen, ankers, munten, ballaststenen zouden zijn weggehaald, terwijl delen van de wrakken met springstoffen zouden zijn opgeblazen. Deze berichten berustten vaak op onjuiste gronden, hoewel zoals reeds gemeld, niet altijd. Hoe moeilijk het evenwel is te bewijzen dat iemand zich aan overtreding van de Museum Act heeft schuldig gemaakt, blijkt bij de behandeling van dit soort zaken voor de rechter. De wrakken liggen immers zo ver uit de kust, dat duikers niet op heterdaad betrapt kunnen worden. De zee wist hun sporen uit, en er bestaat altijd wel de gelegenheid de buit terug te gooien. Toch is over het algemeen de toestand qua bewaking sterk verbeterd.
De Museum Act stelde de staf van het Western Australian Museum in 1964 voor een volledig nieuwe en onbekende taak. Voor het duiken en voor het conserveren en restaureren van voorwerpen die eeuwenlang onder water hadden gelegen moest nieuw personeel aangetrokken worden. Advies werd onder meer gevraagd aan de heer G.D. van der Heide, hoofd van de afdeling archeologisch onderzoek van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Deze bezocht West-Australië in 1967.
Ook werden aan enkele Australiërs, daartoe uitgenodigd door de Nederlandse regering, nieuwe conserveringsmethoden in Schokland en Amsterdam getoond. Vooral de laatste tijd kon de staf aanzienlijk uitgebreid worden. Zo traden bijvoorbeeld onlangs een metallurg en een chemicus toe voor de behandeling van metaal, in het bijzonder van ijzer. De conserverings- en restauratiewerkzaamheden vinden plaats in een speciaal daartoe opgezet laboratorium, dat naast het nieuwe Fremantle Museum gelegen is.
Het was een gelukkige samenloop van omstandigheden, dat op het moment dat de gedachten uitgingen naar de oprichting van een apart museum voor het maritieme verleden van West-Australië, in Fremantle over de bestemming van een leegstaand historisch gebouw beslist moest worden. Het was het voormalige 'Lunatic Asylum', dat in de jaren vijftig van de vorige eeuw voor krankzinnige dwangarbeiders gebouwd was, in de zogenaamde koloniaal-gotische stijl. Gelegen op een heuvel en uitziend over de haven van Fremantle is dit gesticht na een grondige restauratie een aantrekkelijk museumgebouw geworden. Het werd in oktober 1970 geopend en heeft in het eerste jaar van zijn bestaan reeds 155.000 bezoekers getrokken.

De huidige stand van zaken betreffende de Nederlandse scheepsresten kan als volgt geschetst worden. Kort geleden werd tot een ambitieus meerjaren plan besloten, dat in een systematische uitgraving en bewerking van de wrakken van vóór 1800 voorziet. Van sommige interessante resten, als kanonnen, kruiken of ander vaatwerk, verwacht men meerdere exemplaren te prepareren, zodat ook andere musea, die collecties hebben van een maritiem karakter of voor wie de voorwerpen op een andere manier relevant zijn, van de vondsten kunnen profiteren. Zeer geregeld wordt gedoken. De zware stukken worden door een patrouillevaartuig van de Australische marine, die in het algemeen grote medewerking verleent, naar Fremantle gebracht; de aanvoer van de kleine stukken wordt door het Museum zelf verzorgd. Wat de aard van het materiaal ook is, zolang het niet behandeld kan worden, wordt het steeds onder water opgeslagen om eventuele aantasting te voorkomen.
Sommige materialen en voorwerpen hoeven slechts schoongemaakt te worden, wat in enkele gevallen nog altijd een proces van enige weken kan zijn. Tot deze 'gemakkelijke' catagorie kunnen alle zilveren munten, glas- en aardewerk gerekend worden. Van het laatste moeten de baardmankruiken, of Bellarmine jugs, speciaal vermeld worden. Een enkele kruik wordt heel uit zee opgevist, veel vaatwerk moet uit tientallen stukken en stukjes weer tot een zo volledig mogelijk geheel worden opgebouwd. Ontbrekende delen worden door kunststof vervangen. Dit wordt vooral ook veelvuldig gedaan met koperen voorwerpen, die qua materiaal en aard—kandelaars, schotels voor aderlatingen of kookpotten—dankbaar expositie-materiaal zijn; het zeewater spaart koper niet, maar soms is voldoende over om tot een verantwoorde en bevredigende reconstructie te komen. Hetzelfde geldt voor zilveren stukken. Hoezeer dit materiaal aangetast kan worden, blijkt duidelijk uit het volgende voorbeeld. In de 'Batavia' was een stapel leren lappen gevonden, die na enige behandeling de hals- en nekbescherming van enkele borstharnassen bleken te zijn. Het leer was in een redelijke toestand en op een paar plaatsen was nog enige versiering van vliesdun bladgoud aanwezig, dat echter bij de conservering van het leer losliet. Het zilver, dat deel van deze versiering had uitgemaakt, was geheel verdwenen, maar had een afdruk achtergelaten in de koraalbegroeiing, die het leer omvatte, zodat men zich toch een nauwkeurig idee van het origineel kon vormen.

In het verleden leverden ijzeren kanonnen, ankers en kogels bijna onoverkomelijke conserveringsproblemen op. Wat er onder water nog heel gaaf uitzag en dikwijls enige eeuwen, beschermd door koraal of een ander aangroeisel in tact was gebleven, viel boven water als gevolg van de zuurstof in korte tijd, soms slechts enkele maanden, uiteen tot onherkenbare gruizels. In veel gevallen bleek dit probleem een onoverkomelijke hindernis voor opgravingen op grote schaal. Waar ankers en kanonnen spectaculaire en dikwijls de grootste voorwerpen zijn, die de zee terug geeft, moest een dergelijke toestand wel betreurd worden. Door de recente toevoegingen aan de staf hoopt men echter binnenkort tot een bevredigende oplossing te komen.
Betreft het conserveren meestal metalen voorwerpen, de behandeling van leer en textiel—waaronder enige stukjes vermoedelijk Italiaanse kant uit de 'Batavia'—levert verrassende resultaten op. Het zijn geringe hoeveelheden, maar de mogelijkheden van de moderne conserveringstechnieken blijken heel duidelijk uit de resultaten.

De expositie in het Fremantle Museum is niet beperkt tot de Nederlandse wrakken, maar strekt zich uit over de gehele maritieme geschiedenis van de staat en wordt met de plaatselijke historie van Fremantle afgesloten. Wat het maritieme en nogal ambitieuze opgezette gedeelte betreft, hierbij doet zich een levensgrote moeilijkheid voor, met name voor de periode tot omstreeks 1900. West-Australië heeft namelijk maritiem gezien letterlijk en figuurlijk een overwegend passieve geschiedenis, d.w.z. de scheepvaartverbindingen met de buitenwereld zijn eigenlijk altijd volledig onderhouden door schepen en rederijen, die niet in de staat zelf thuis hoorden; mede als gevolg daarvan is veel van de materiële documentatie slechts van wrakken afkomstig. Het gepresenteerde beeld is daardoor uitermate fragmentarisch. Waar het echter geschiedenis van de staat zelf betreft, bij voorbeeld de haven van Fremantle, de walvisstations

Bronzen kanon van de 'Batavia' op vindplaats. (Foto Western Australian Museum)



Koperen kruitcylinder van de 'Batavia'. (Foto Western Australian Museum)

langs de kust of de parelvisserij in het Noorden, worden een duidelijke uiteenzetting van de belangrijkste feiten en veel interessante details geboden. Zo wordt een incompleet beeld gegeven van de verbindingen met Europa, hoewel het fraai gerestaureerde boegbeeld van de 'Samuel Plimsoll', één van Basil Lubbock's favoriete 'colonial clippers', direct bij de ingang een frappante indruk maakt. Ook de vroege exploratie van de kusten, met name het aandeel van de Fransen hierin, komt er nogal bekaaid af. Hetgeen van de wrakken van de V.O.C. en hun inventaris over is, blijft natuurlijk ook het resultaat van toeval.
De expositie is chronologisch georganiseerd. De aandacht van de argeloze bezoeker wordt onmiddellijk getrokken door een kanon van de 'Batavia', dat hij bij het betreden van de eerste zaal op zich gericht ziet. Door medewerking van het Rijksmuseum in Amsterdam heeft men het gedeelte, dat aan de Nederlandse wrakken is gewijd, kunnen illustreren met reproducties van groot formaat en begeleidende teksten betreffende de motieven en aard van de Nederlandse expansie. Men kan de collectie ruwweg in drie categorieën splitsen: de voorwerpen, die van het schip zelf en zijn uitrusting afkomstig zijn, eigendommen van de opvarenden en tenslotte artikelen, die tot de lading behoorden (Gezien het grote programma van de komende jaren, zou men overigens eigenlijk van een voorlopige collectie moeten spreken). Van de 'Zuytdorp' is er een replica van een scheepsbeeld, waarschijnlijk deel uitmakend van de spiegelversiering. Wegens de conserveringsproblemen kunnen nog geen andere houten onderdelen ten toon gesteld worden. Voorts wordt de aandacht getrokken door wapens en munitie van verscheidene van de wrakken; het bronzen kanon van de 'Batavia', een 24-ponder, is vermeld; ook van de 'Vergulde Draeck' wordt een, zij het wat kleiner, kanon getoond; ijzeren en stenen kogels illustreren het kaliber; de resten van enkele pistolen en musketten zijn eveneens gevonden, maar deze zijn nog niet voldoende behandeld om tentoongesteld te kunnen worden; wel zijn er hoopjes kogels, eveneens van ijzer en steen, en een klopje kruit. Enkele van de navigatiemiddelen zijn misschien niet uniek, maar historisch wel belangrijk; zo zijn er een haak en een passer van de 'Zuytdorp' en een astrolabium afkomstig van de 'Batavia', het laatste wel enigszins verweerd; in een voortreffelijke toestand bevindt zich een meridiaan-ring van een globe, eveneens van de 'Batavia', en blijkens de inscriptie zeer waarschijnlijk vervaardigd in de werkplaats van Willem Bleau; even goed geconserveerd is een koperen passer, ditmaal van de 'Vergulden Draeck'; vier ruwgegoten peilloden van de 'Batavia' benadrukken het belang van het loden voor de plaatsbepaling.

Tot de uitrusting van het schip behoort ook de ballast gerekend te worden. Daar Azië nauwelijks behoefte had aan Europese goederen, moest de uitreis van een V.O.C. schip in ballast gemaakt worden. Soms kon van de nood een deugd worden gemaakt door bakstenen mee te voeren, die in Batavia of elders gebruikt konden worden voor huizenbouw in Hollandse stijl. Duizenden van deze ballaststenen zijn gevonden. Een ander voorbeeld van nuttige ballast is een tweetal molenstenen, dat uit de 'Vergulde Draeck' is opgehaald. Van veel vaatwerk, glas of aardewerk, kan niet nauwkeurig bepaald worden of het tot de inventaris van de kombuis behoorde, of voor gebruik door de Compagnie of eventueel voor de handel bestemd was. Hetzelfde geldt voor tinnen en koperen voorwerpen, als kandelaars, inktpotten en schalen. Kennelijk wel voor privé-gebruik door de opvarenden waren Goudse pijpen, gespen van uiteenlopend formaat en ontwerp, en vishaken, die tijdens perioden van windstilte de tijd hielpen doden en waarmee voor aanvulling van de onaantrekkelijke maaltijden kon worden gezorgd. Soms omvatte de lading ook enkele olifantstanden; uit zowel de 'Vergulde Draeck' als de 'Zeewijk' zijn deze naar boven gekomen; de vraag, waarvoor dit ivoor bestemd was en hoe het aan boord belandde — wederexport uit Holland of aan de Kaap ingeladen? — geeft aanleiding tot interessante speculaties.

En tenslotte zijn er natuurlijk de talloze zilveren munten, waarmee de aankopen van de V.O.C. gefinancieerd werden. Doordat de wrakken zeer nauwkeurig te dateren zijn, verkrijgt men door analyse van de verschillende muntvondsten inzicht in de ontwikkeling van de financiën van de Compagnie, met name wat betreft de bronnen van haar

Spiegelversiering van de 'Zuytdorp'
(Foto Western Australian Museum)

Bronzen half-astrolabium van de "Batavia".
(Foto Western Australian Museum)

zilver. De muntenschat van de 'Batavia' reflecteert een verstoring van de handel op Spanje na het hervatten van de oorlog in 1621. Er waren nauwelijks stukken uit Spanje of de Spaanse koloniën in Amerika aan boord. Veruit het grootste gedeelte bestond uit een zelfde verscheidenheid aan zilveren munten die de Republiek toen kende; de volgende opsomming geeft hiervan een indruk: rijksdaalders en dukatons van Zeeland, Holland, West-Friesland, Utrecht, Gelderland, Overijssel, Friesland en Groningen, maar ook van de steden Nijmegen en Deventer; uit de Zuidelijke Nederlanden kwamen kruisdaalders, of patagons, van verschillende typen; hun aantal weerspiegelt de grote infiltratie van deze munt in het Noorden; hiermee is het nog lang niet gedaan: dukaten en thalers van talloze Duitse vorstendommen, rijkssteden en andere muntheren, als Saksen, Hessen, Brunswijk, Hamburg, Lübeck, Neurenberg en Mansfeld zijn eveneens aangetroffen.
De 'Vergulde Draeck' levert het normale patroon van spaanse en amerikaanse zilverstukken, enkele duizenden stukken van twee, vier en acht realen zijn geborgen; die afkomstig uit de munt van Segovia zijn rond geslagen, die van de andere — Mexico en Potosi in de nieuwe wereld, en Madrid, Granada en Toledo in Spanje — zijn niet anders dan ruw gevormde plakken met een stempelslag. Deze 'schat' is voor twee punten van belang. De jaren op de munten tonen, dat de weg van mijn naar V.O.C. in een enkel jaar kon worden afgelegd, en illustreert Amsterdam's positie als stapelmarkt voor het Amerikaanse zilver. Verder is het zo, dat standaard catalogi bestaan van de realen van twee en van acht, maar nog niet van die van vier, een medewerker van het museum hoopt nieuwe informatie aan de reeds bestaande handboeken te kunnen toevoegen, en bovendien tot een geheel originele publicatie over de stukken van vier te komen. De 'Zuytdorp' vertoont wat betreft de gevonden munten een afwijkend beeld. Dit schip was door de kamer Zeeland uitgerust en had een lading speciaal voor de expeditie geslagen munten aan boord; het waren dubbele stuivers, scheepjes- en hoedjesschellingen, alle met het jaartal 1711. Naar de reden hiervan kan slechts gegist worden. Wellicht is er verband met een stagnatie van de aanvoer uit Amerika na het nemen van de zilvervloot in de baai van Vigo; een andere mogelijkheid is, dat het zilver in baren via Curaçao naar Zeeland gesmokkeld is.

Naast voorwerpen van of uit wrakken afkomstig worden ook enkele andere zaken ten toon gesteld, die de contacten van de V.O.C. met Australië illustreren. Van het "vroegste historische document" van Australië, het tinnen bord met inscriptie van Dirk Hartog is een replica aanwezig - het echte bord bevindt zich in het Rijksmuseum. Wel is er het origineel van Willem de Vlamingh's inscriptie van 1697. Voor de lokale geschiedenis van Perth is deze van belang, daar De Vlamingh de Swan River ontdekt heeft en het vacantie-eiland Rottnest, een tiental mijlen voor de kust gelegen, zijn naam gegeven heeft. Van de gebeurtenissen, die zich afspeelden na het vergaan van de 'Batavia' is een nogal leguber reliek in de tentoonstelling opgenomen, een skelet en een schedel van slachtoffers van de muiters. Reproducties van zeventiende-eeuwse prenten en passende teksten tonen de tragedie in volle omvang.

Al met al heeft het museum veel te bieden. Men moet echter wel beseffen, dat de expositie in Fremantle slechts het zichtbare deel van een ijsberg is, waarvan het grootste deel letterlijk nog onder water ligt. Met name omdat de wrakken nauwkeurig te dateren zijn, en wegens de grote hoeveelheden materiaal, die reeds gevonden zijn en in de komende jaren nog opgegraven zullen worden, zal de verzameling voor archeologie en geschiedenis van eminent belang worden.

Ook in Geraldton, in het moderne Civic Centre, zijn enige vitrines geplaatst, die aan de 'Dutch wrecks' zijn gewijd. Uitgestald zijn hier in hoofdzaak dezelfde soort voorwerpen als in Fremantle, maar op veel kleiner schaal: de originele spiegelversiering van de 'Zuytdorp', olifantstanden, netverzwaarders, flessen en pannen, peilloden en pijpen. Voor het gebouw staat een prachtig kanon van de 'Batavia', terwijl men ook elders in de stad deze stukken kan aantreffen.

SUMMARIES OF THE ARTICLES

Dutch shipcarpenter's guilds, c. 1400 tot c. 1600, by R.W. Unger.

The author provides us with an evaluation of one of the few extant sources of the ancient history of Dutch shipbuilding, the guildcharters. These charters were the legal confirmation of the autonomy and capacities of a group (or groups) of craftsmen that as a rule had been organized already as such. The author describes the 14 charters known to us for the relevant period in Holland and Zeeland.
He looks for factors indicative of the growing power of the group as autonomical pressure group, such as the anticipation regarding a changing competitive position. Knowledge of these charters is essential to get a clear perception of the aspirations of the craftsmen concerned.

The man-of-war "The alkmaar" and its feat of arms off Kijkduin, in 1673, by J. Belonje.

After an introduction on the practice in naming ships built by order of the admirality the author describes ships named after the town of Alkmaar in the seventeenth and eighteenth century. Finally the author elaborates on the data he has found concerning the ship "Het Wapen van Alkmaar", her crew and her exploit in the battle of Kijkduin (1673) in the great war with France and England.

Dutch ships' remnants in western Australia, by F.J.A. Broeze and J.A. Bruyn.

The authors present a survey of the state of affairs in the identification of Dutch ships that were wrecked off the coast of western Australia, namely "De Batavia", "Vergulde Draeck", "Zuytdorp" and "Zeewijk".
They give a view of the problems inherent to the salvage - assisted by Dutch experts - and preservation of the remnants of these ships. Finally they describe and elucidate the activities of the Western Australian Museum (Maritime Museum of Fremantle) in the field of ship archeology - which was made more accesible by the Museum Act of 1964.
Also there is a description of objects from the four ships mentioned before which are in the Museum's collection.

COLLECTIES

DE MARINEAFDELING VAN HET HEERES GESCHICHTLICHES MUSEUM TE WENEN

Al is de republiek Oostenrijk thans een kleine niet meer aan zee grenzende natie, op haar 500 shilling biljetten prijkt dan toch maar het antieke schroefstoomschip "Civetta" uit 1829 en het portret van Josef Ressel, die voor dit schip een boorvormige schroef ontwierp en tevens aantoonde dat de beste plaats voor de voortstuwer ligt in de hartlijn van het schip net voor het roer. Men kan verder de zeemacht van het vroegere keizerrijk moeilijk over het hoofd zien, want in de buurt van het Donaukanaal staat de enorme zuil met standbeeld van schout-bij-nacht Tegetthoff, onder wiens leiding de slag bij Lissa werd gevochten. Dat was de slag waar voor het eerst en laatst doelbewust de moderne ramsteven daadwerkelijk in het gevecht werd gebruikt.
De gids voor de musea van de stad Wenen vermeldt voorts dat er in het vroegere arsenaal een Heeresgeschichtliches Museum is met een marineafdeling. Een beschrijving zegt er het volgende over: "Moderne Ausstellungshallen belegen Östenreichs historischen Kampf um Seine Geltung als Europäische Grossmacht und damit um das Schicksal Europas vom 30 jährigen Krieg, über die Türkenkriege, die Epoche Napoleons, Kaiser Franz Joseph I, bis zum Attentat von Serajewo und den ersten Weltkrieg".
Het enorme museum is natuurlijk voor driekwart gevuld met attributen uit de legergeschiedenis, doch in de hal valt het oog op twee vitrines. Deze bevatten minuscuul kleine, doch zeer fijn afgewerkte modelletjes van de gehele "Kaiserliche und Königliche" oorlogsvloot zoals die in mei 1917 bestond. In de rechtervitrine 13 slagschepen, 6 kruisers, 9 jagers, 65 torpedoboten, 22 onderzeeboten, 3 kustverdedigingsschepen, 22 Donaumonitors en patrouillevaartuigen en een 30-tal hulpschepen. In de linkervitrine de schepen die hun bases hadden in de marinehavens Pola, Triest, Lussin, Sebenico en Cattaro, in totaal 2 kruisers, 7 jagers, 27 torpedoboten, 10 mijnenvegers, 3 kanonneerboten en 143 hulp- en wachtschepen.
De marinezaal beslaat de gehele linkerbenedenverdieping. Ik gebruik met opzet het woord marinezaal en niet scheepvaartzaal, aangezien alleen de marine is vertegenwoordigd. Langs het middenpad van deze zaal staan alle scheepsmodellen in blankeiken vitrines, waarvan de bodem gestoffeerd is met een lichtblauwe zijde waarin, in een regelmatig patroon, onklare ankers met kroon zijn geweven. De meeste vitrines bevatten tevens een mutslint met de naam van het schip dat geëxposeerd wordt. Langs de raamzijde van de zaal staan lage platte vitrines met ridderorden, wapens, curiosa, nautische instrumenten, oude maritieme studieboeken, voorwerpen uit de regeringsperiode van keizer Maximiliaan in Mexico en persoonlijke herinneringen aan zeeofficieren.
Hieronder bevindt zich onder andere een getypte gevechtsmelding over het zeegevecht in de straat van Otranto op 15 mei 1917 van kapitein ter zee Nikolaus Horthy de Nagybánya, de latere president van Hongarije. Aan de overzijde van de zaal hangen tegen de muur en tegen de dwarsbeuken schilderijen die waarschijnlijk geen van alle de kritiek van kunstkritici zouden kunnen doorstaan, doch die een zekere historische waarde niet kan worden ontzegd. De rest van de getoonde voorwerpen wordt gevormd door een vijf-tal grote gave schegbeelden ontdaan van hun oorspronkelijke kleuren, enige zeer goede stalen modellen van modern scheepsgeschut waaronder een complete drielingtoren van een slagschip en een aantal torpedo's van Whitehead uit Fiume, onder andere een kopie van de eerste die in 1867 door Robert Whitehead werd vervaardigd. Verder wordt de zaal gestoffeerd met diverse oorlogsvlaggen, waarin domineert het bekende rood-wit-rood in horizontale banen met een geelgekroond rood-wit-rood wapenschild met gele rand in de witte baan van de vlag.
Er zijn ongeveer 20 scheepsmodellen aanwezig, in chronologische volgorde opgesteld, te beginnen met een fraai blankhouten model van een "Kanonenbarke der Kaiserlichen Donauflottille" uit 1740 en eindigende met het laatste en grootste slagschip "Viribus Unitis" uit 1911.
De "Kanonenbarken" waren 22,8 meter lang, 4,8 meter breed met een diepgang van 0,7 meter. Met hun 50 ton waterverplaatsing waren het de grootste roeivaartuigen uit de 17e, 18e en 19e eeuw. Behalve met 30 riemen waren zij ook uitgerust met 2 masten, elk voorzien van een soort emmerzeil. Op de kofachtige vierkante achtersteven lag aan stuur- en bakboord een lange stuurriem. De bemanning bestond uit 1 commandant, 2 stuurlieden, 8 artilleristen en 60 roeiers. De bewapening bestond uit een 18-ponds veldkanon op de bak, drie 3-ponders in de brede zijde aan stuur- en bakboord en een 10-ponds houwitzer op het achterschip. De vaartuigen werden voornamelijk gebruikt voor konvooieren en voor het transport van legergoederen op de Donau, doch ze zijn ook ingezet voor het bombarderen van militaire, met name Turkse stellingen.
Na de "Kanonenbarke" passeren we achtereenvolgens in chronologische volgorde de volgende schepen:

1. Het fregat "Austria" (ex-Pavia), in 1810 gebouwd in Venetië en in 1814 door Oostenrijk overgenomen. Het was 47 meter lang en 11,94 meter breed bij een diepgang van 5 meter. De bewapening bestond uit 28 stuks 18-ponders en 18 stuks 36-ponds karonaden. In 1815 nam het schip deel aan de blokkade van Ancona en patrouilles tegen de Barbaresken. In 1817/1818 maakte het een reis naar Brazilië naar aanleiding van het huwelijk van aartshertogin Leopoldine met Don Pedro I, keizer van Brazilië van 1821-1831. Van 1821-1823 fungeerde de "Austria" als vlaggeschip van admiraal Pauluccis en schout-bij-macht Dandolos voor Napels, waarna het in 1826 werd gesloopt.
2. Het fregat "Novara", in 1850 gebouwd te Venetië. Het had een lengte van 52,3 meter een breedte van 13,68 meter en stak 5,5 meter diep. De bewapening bestond uit vier stuks 60-ponders en 36 stuks 30-ponders. Van dit schip staan twee modellen opgesteld, maar niet op dezelfde schaal. Het grootste toont de "Novara" zoals het in 1862 werd omgebouwd tot schroefstoomschip; het iets gewijzigde zeilplan toont naast de razeilen aan ieder van de 3 masten een gaffelzeil. Het kleinste model geeft het schip weer in de oorspronkelijke uitvoering als zeilschip. De Novaramodellen met hetgeen daarbij hoort vormen een van de hoogtepunten van de expositie. Tussen 1857 en 1859 heeft het schip namelijk een wereldonderzoekingsreis gemaakt onder de toenmalige commodore Bernhard Freiherr von Wüllerstorf. Men heeft toen de gelukkige gedachte gehad om de kunstschilder Josef Selleny (1824-1875) uit te nodigen de reis mee te maken. Het gevolg hiervan is dat thans ruim 100 zeer interessante en heel knap en raak vervaardigde aquarellen en tekeningen bewaard worden, welke in koperen lijsten zijn gevat en die scharnierend aan de muur zijn bevestigd en aldus door de bezoeker omgeslagen kunnen worden als de bladen van een boek. De reis van de "Novara" voerde langs Madeira, Rio de Janeiro, Kaapstad, het eiland Amsterdam, Ceylon, Madras, Batavia, Luzon, Canton, de Marianen, de Carolinen, Sydney, New Zeeland, Tahiti, Pit Cairn, Valparaiso en de Azoren. Van al deze streken en van het leven aan boord in al zijn facetten zijn aquarellen gemaakt; bemanningstypen, het werd aan dek, het volkslogies, het longroomleven, het Neptunusfeest, het is allemaal zeer levensecht weergegeven, doch ook Braziliaanse straattypen, een theetuin in Shanghai, een oevertempel in Mamalkapuram en niet te vergeten enkele aquarellen uit het voormalige Nederlands-Oost Indië, van deze laatste noem ik de tocht door het Rasamala oerwoud naar de vulkaantop Pangerango op Java, en een blik vanaf de Pangerango op de Gedéh en een scène van het straatleven in Buitenzorg op 12 mei 1858. Voor een liefhebber van maritieme aquarellen een ware ontdekking en een blijde verrassing.
3. Het pantserfregat "Erzherzog Ferdinand Maximilian," in 1865 gebouwd te Triest. Het historisch meest belangrijke gebeuren met dit schip was dat het onder kapitein ter zee von Steineck vlaggeschip was van schout-bij-nacht Tegetthoff in de slag bij Lissa, waarbij het, naast het afvuren van 156 granaten, de spectaculaire rammanoeuvre uitvoerde tegen de schepen "Ré d'Italia" en "Palestro".
4. Het stoomschroefschip "Helgoland", in 1867 te Pola van stapel gelopen. Het vaartuig was 69,22 meter lang, 11,38 meter breed en stak 4,74 meter diep. Met zijn 1820 ton waterverplaatsing liep het maximum 12 mijl/uur. De bewapening bestond uit 2 stuks 18 cm Armstrong-kanons en 4 stuks 10 cm Bogenzug geschut, welke in 1876 werden vervangen door 5 stuks 15 cm Krupp kanons en een 7 cm Uchatius (?). Het opvallende aan dit model is dat de kooien in de verschansing niet horizontaal liggen opgestapeld, of althans aan het oog zijn onttrokken, doch paarsgewijs schuin

omhoog staan, zodat ze als een gekartelde witte rand boven de verschansing uitsteken. Bij de feestelijke opening van het Suezkanaal in 1869 werd Oostenrijk door dit schip vertegenwoordigd. Daarna heeft het tussen 1872-1885 een viertal "missions"-reizen gemaakt naar Brazilië, de Antillen, Noord Amerika en Oost en West Afrika.

5. De driemastschoener "Admiraal Tegetthoff", gebouwd te Bremerhaven in 1872. Het schip had een waterverplaatsing van 520 ton bij een lengte van 38 meter een breedte van 7,3 meter en een diepgang van 3,47 meter. Het was uitgerust met een 100 pk stoommachine waarmee het met 6 mijlsvaart een actieradius had van 800 mijl. De bemanning bestond uit 24 koppen. Met deze schoener hebben Linienschiffs-Leutenant Karl Weyprecht en Julius Ritter von Payer een arctische expeditie ondernomen die, na de indienststelling, op 13 Juli 1872 in Bremerhaven een aanvang nam. Het doel was dieptemetingen, ontdekken van eventueel nieuw land en het onderzoek naar een N.O.-passage naar de Stille oceaan. Op deze expeditie werd op 30 Augustus 1872 land ontdekt, thans bekend onder de naam Franz Josefland. Het schip raakte hier vast in het ijs, waarna men met zeer veel moeite met sleden en boten Nova Zembla wist te bereiken. Van deze dramatische periode is een, bijna de gehele wand beslaand schilderij aanwezig; men ziet daarop een groep vertwijfelde en verkommerde expeditieleden bij hun bagage en sleden, door hun commandant aangevuurd om door te zetten en niet terug te keren naar het schip: "Nie Zurück", staat op de naamplaat onder schilderstuk.
6. Het slagschip "Kronprinz Erzherzog Rudolf", lang 90 meter, breed 19 meter, diepgang 7,4 meter met een waterverplaatsing van 6870 ton, vermogen 6500 pk en een maximum vaart van 16 mijl/uur. Het schip was in 1892 aanwezig in Genua ter gelegenheid van de Columbusfeesten en in 1916 werd afgevoerd uit de sterkte. Voor verdere gegevens moge worden verwezen naar ir. R.F. Scheltema de Heere, Dreadnoughts in de Middellandse Zee tot 1918, Bijdragen tot de geschiedenis van het zeewezen, dl. 6, juni 1970 (Uitgave van het bureau maritieme historie van de Marinestaf). De romp van het model was zwart geschilderd en de opbouw wit.
7. Een klein model van de kruiser "Kaiserin und Königin Maria Theresia". Het schip werd in 1893 gebouwd op de werf San Marco te Triest. Het nam deel aan de openingsceremoniën van het Noord-Oostzeekanaal te Kiel en aan een blokkade van Kreta, waarbij opvarenden zich veel lof zagen toegezwaaid wegens de moedige blussing van een in brand staand regeringsgebouw in Kanea. In 1900 werd het schip, in smaldeelverband met de kruisers "Königin Elisabeth" (vrouw van Franz Josef I) en "Aspern" onder vice-admiraal Montecuccoli naar China gedirigeerd wegens de Boxeropstand. In wereldoorlog I tenslotte diende de hulk als woonschip voor een divisie Duitse onderzeeboten in de Middellandse Zee. Het model van het schip heeft eveneens een zwarte romp, doch met een rode boottop, oker masten en witte dekhuizen.
8. Grote modellen van de slagschepen "Budapest" en "Arpad", respectievelijk in 1896 en 1901 gebouwd in Triest. Beide scheepsmodellen zijn geheel lichtgrijs geverfd.
9. Een groot model van het slagschip "Erzherzog Karl", in 1903 gebouwd te Triest. Het model is geheel donkergroen geverfd met een rode boottop.
10. De kruiser "Helgoland", in 1912 gebouwd te Fiume. Hoewel het een waterverplaatsing van 1000 ton had, lijkt het schip met zijn 4 schoorstenen en wijze van kanonopstelling veel op onze torpedojagers van de Roofdierenklasse uit de eerste wereldoorlog. De kleur van het model is lichtgrijs met een rose boottop terwijl het onderwaterschip donkergroen is.
11. Een groot model van het slagschip "Viribus Unitis", gebouwd in 1911 op de werf San Marco te Triest. Als bijzonderheid kan van dit schip vermeld worden dat het in Juni 1914 diende voor de overtocht van aartshertog Franz Ferdinand en zijn gemalin gravin Sophie Chotec, Prinses van Hohenberg, van Triest naar Methovic. Enige dagen later zou het schip, na de moordaanslag in Serajewo op 28 juni, de lijkkisten met de stoffelijke overschotten van de Oostenrijkse troonopvolgers mee terug nemen naar Triest. Op 1 november 1918 zonk het schip met 350 van de 1000 opvarenden in de haven van Pola, als gevolg van een Italiaanse mijnactie.
12. Wat betreft de rondgang langs de modellen resten ons thans nog het donkergroen geverfde model van de torpedoboot "Ulan", het opengewerkte model van de in 1916 te Pola gebouwde onderzeeboot U 27 en het zeer fraaie, door kapitein-luitenant ter zee b.d. Richard Zhernotta vervaardigde, model van de in 1912 te Porto Ré gebouwde torpedojager "Tatza". Het kleine halfdoorgesneden stalen model van de U 27 is met veel liefde voor het detail vervaardigd, zonder aan de strakheid en keurige afwerking afbreuk te doen. Een onder glas liggende tekening met verklarende tekst verhoogt de instructieve waarde in hoge mate. De boot heeft in totaal in de eerste wereldoorlog 33 schepen (18.899 brt) tot zinken gebracht, waaronder op 14 mei 1918 de Engelse jager "Phoenix". Na de oorlog werd de U 27 aan Frankrijk uitgeleverd en gesloopt. Het model van de torpedojager "Tatza" is lichtgrijs geverfd met een donkergrijze boottop en een donkergroen onderwaterschip. De jager zelf werd na de eerste wereldoorlog onder de naam "Fasana" ingedeeld bij de Italiaanse marine.

Voor we van de scheepsmodellen afstappen moet nog één blikvanger genoemd worden. Dat betreft het half opengewerkte model van het slagschip "Viribus Unitis" op een schaal 1 : 25, dus ruim 6 meter lang. Tot in de kleinste details is het inwendige van het schip natuurgetrouw in koper en staal nagebouwd, inclusief de opengewerkte ketels, tandwielkasten, kanontorens en andere technische onderdelen. Doch ook de woonruimten laten niets te raden over, in de admiraalskajuit staan de dossiers en boeken in de rekken, een grote vetplant in zijn pot en het koperen theeservies op tafel. Een foto van dit model is opgenomen op bladzijde 80 van eerdergenoemde publicatie van het bureau maritieme historie van de Marinestaf. Het model is consequent over de hartlijn doorgesneden zodat van de in dat vlak liggende kanonlopen, ankerspilassen en torpedobuizen het inwendige goed is te zien. Dit meesterstuk van handwerk werd vervaardigd op de bouwwerf Austria Werft A.G.

Op 24 oktober 1913 werd er aan begonnen en op 20 oktober 1917 kon het worden overgedragen aan een technisch museum, waar het de eerste jaren in bewaring bleef. Tien modelbouwers hebben er aan gewerkt onder leiding van werkmeester Viktor Scasso, waarbij gedurende de vier jaren gemiddeld dagelijks 8 mensen er aan bezig waren. Naar de huidige maatstaven is dat aan personele onkosten alleen reeds een kleine ƒ 600.000,--. Voorwaar een duur model maar het resultaat is er dan ook naar. Evenals bij de opengewerkte onderzeeboot U 27 worden ook bij dit slagschip alle details verduidelijkt door middel van een grote tekening.

Van de 20 schilderijen, waarvan enkele reeds terloops ter sprake kwamen, kunnen de volgende nog genoemd worden:

Admiraal Herman Freiherr von Spaun (1833-1919) ontwerper van de Habsburg en Erzherzog-klasse slagschepen.

Admiraal Rudolf Graff Montecuccoli, schepper van de Oostenrijks/Hongaarse vloot uit de eerste wereldoorlog.

Vice-admiraal Anton Freiherr von Retz, Commodore van een van de divisies die op 20 juli 1866 vochten in de slag bij Lissa.

Het moment van rammen van het Italiaanse pantserfregat "Ré d'Italia" door het pantserfregat "Erzherzog Ferdinand Maximilian".

Het slagschip "Kaiser" na de ramstoot tegen het Italiaanse pantserfregat "Ré di Portogallo".

Het gehele Oostenrijkse eskader in de Adriatische zee. Het zeegevecht tegen een Deens eskader op 9 mei 1864, waaraan deelnamen de fregatten "Schwarzenberg" en "Radetzky" (typische landmachtnamen), samen met Pruisische kanonneerboten, onder commando van kapitein ter zee Tegetthoff.

Een beschieting van de Marokkaanse kust El Araish op 23 juni 1829 door de korvetten "Adria" en "Karolina" en de brik "Veneto".

Tenslotte een paar notities over de tentoongestelde marineuniformen. Aan het begin van de zaal staan een tweetal tafelvormige vitrines met in totaal 12 figuurtjes van + 25 cm lang gekleed in uniformen van diverse rangen en dienstvakken uit de Oostenrijks-Venetiaanse marine van 1797-1848 en de Oostenrijkse marine van 1848-1918, eindigende met een matroos in kaki-landingsdivisietenue. Ook deze vitrines getuigen van een goede smaak gecombineerd met zeer verzorgde uitvoering.

Achter in de zaal staat een glazen muurkast waarin een vijftal levensgrote poppen in

uniformen uit de eerste wereldoorlog, te weten het daags blauw laken tenue van een elektromonteursmaat en een machinist, en het ceremonieeltenue met lange jas van een korvettenkapitän, een linienschiffsleutnant en een admiraal.
Met deze opsomming hebben de meeste voorwerpen uit het museum de revue gepasseerd. De eindindruk is dat men met een bescheiden, goed opgestelde collectie een uitstekende indruk heeft weten te geven van de hoogtepunten in de korte episode waarin het Oostenrijkse rijk, met name onder de lange regering van Frans Jozef I, activiteiten te water heeft kunnen ontplooien. Al is de huidige president van Oostenrijk Frans Jonas bijna een naamgenoot van zijn grote voorganger, daarmee komt de zee niet terug en ook het Donaustroomgebied in Oostenrijk is een groot deel van het jaar onbevaarbaar wegens de lage waterstand. Deze ietwat weemoedige gedachte komt onwillekeurig bij de bezoeker op, als hij het stille museum verlaat, om zich terug te begeven naar het gewoel van de Weense binnenstad.

C.A. Planten

HET SCHIP IN DE BEELDENDE KUNST: HET DOCUMENTATIEPROJECT VAN HET ALTONAER MUSEUM TE HAMBURG*

In het Jahrbuch 1970 van het Altonaer Museum te Hamburg[1] beschrijft Dagmar Waskönig het documentatieproject "Das Schiff in der bildenden Kunst", waarover zij sedert 1 maart 1968 de leiding heeft.[2] Het project verdient aandacht, omdat ook in Nederland aan de ontsluiting van scheepsafbeeldingen - voor zover het niet een bepaalde collectie betreft - nog weinig wordt gedaan.
Het project richt zich op alle scheepsafbeeldingen in de beeldende kunst, ongeacht de kunstsoort. De afbeeldingen moeten zodanig zijn, dat details nog herkenbaar zijn. In het algemeen worden afbeeldingen uit de volkskunst, bijv. de 19e eeuwse "Kapitänsbilder". Een uitzondering vormen scheepsmodellen.
De opzet van het project is groot. De inrichting van het documentatiesysteem, dat wij nog zullen bespreken, is er op berekend vele duizenden scheepsafbeeldingen te kunnen ontsluiten. De resultaten zijn mijn inziens echter tot nu toe gering, in aanmerking genomen dat al minstens zes jaar aan het project wordt gewerkt.[3] Eind 1969 waren ruim 2000 in West-Duitsland aanwezige scheepsafbeeldingen in het systeem verwerkt. Bij de opsporing ervan heeft men hoofdzakelijk gebruik gemaakt van catalogi en andere publicaties.
De zwart-wit foto's (18 x 24 cm) van de verzamelde scheepsafbeeldingen zijn in oplopende numerieke volgorde opgeborgen in de "Photokatalog". Hierop zijn verschillende toegangen (indexen) gemaakt. De "Standortkatalog" maakt het mogelijk de scheepsafbeeldingen te selecteren naar vindplaats. De ordening is alfabetisch naar de naam van het land; daarbinnen alfabetisch naar plaatsnaam; vervolgens alfabetisch naar instelling; tenslotte alfabetisch naar de naam van de kunstenaar of bij handschriften naar de signatuur. De "Kunstgattungskatalog" is onderverdeeld in rubrieken als tekeningen, keramiek, glas, houten modellen, munten, etc. Per rubriek wordt verder onderverdeeld naar de naam van de kunstenaar of van het land van vervaardiging van het kunstwerk. Naar land van vervaardiging worden ook de hoofdrubrieken van de "Datierungskatalog" onderverdeeld. Deze rubrieken zijn "Bis 500 v. Chr.", "500 v. Chr. bis 800 n. Chr.", "800 bis 1200" en verder per eeuw.
De "Ikonographischer Index" tenslotte maakt het mogelijk de scheepsafbeeldingen naar hun onderwerp te selecteren. De hoofdrubrieken zijn: A. Marinen; B. Schiffsmodelle; C. Schiffsdarstellungen als Dekoration; D. Gegenstände der mit der Schiffahrt und dem Schiffbau verbundenen Körperschaften; E. Historische Ereignisse (ausser Seeslachten) in zeitlicher Folge; F. Einzelne profane Themen und Themengruppen; G. Mythen, Sagen; H. Religion; I. Symbolik und Allegorie.
Het zou te ver voeren de uitwerking van deze hoofdrubrieken uit de "Ikonographischer Index" hier weer te geven. De subrubrieken kunnen achter naar gelang de behoefte verder onderverdeeld worden. In de toekomst is ook nog een "Typenkatalog" voorzien. Volgens Dagmar Waskönig is het weinig zinvol deze index thans reeds te maken, omdat van vele scheepstypen nog te weinig afbeeldingen in het systeem verwerkt zijn.
De verdere uitbouw van het systeem wordt afhankelijk gesteld van de financiële middelen die ter beschikking komen. Men overweegt niet om in de volgende fase ook een ander land "intensief" te gaan bewerken, zoals thans voor West-Duitsland is gebeurd; wel om juist in die richting te verzamelen waar het huidige bestand grote hiaten vertoont.
Het mogelijke nut van dit documentatieproject wordt vooral gezien in het kader van het scheepsbouwhistorisch en kunsthistorisch onderzoek, vooral met betrekking tot de typologie van schepen, de bronnenwaarde van scheepsafbeeldingen in de beeldende kunst, de datering van kunstwerken, de iconografie van scheepsafbeeldingen en de stijlgeschiedenis. Dagmar Waskönig illustreert dit aan de hand van voorbeelden. Voorwaarde is, dat de scheepsafbeeldingen met kennis van zaken, i.c. scheepsbouwhistorie, beschreven worden. Zij stelt, dat de kunsthistorici door gebrek daaraan het thema "schip" stiefmoederlijk hebben behandeld.
Het documentatiesysteem beantwoordt naar mijn mening aan de gegeven doelstellingen. Met deze doelstellingen kan men het eens zijn of niet. De gekozen technische vorm - een conventioneel kaartsysteem - lijkt ons voor de ontsluiting van numeriek opgeborgen afbeeldingen niet de geëigende, vooral niet wanneer het aantal afbeeldingen vele duizenden gaat bedragen. Een doorzichtponskaartensysteem is efficiënter, vooral wanneer meer complexe vragen worden gesteld.[4] In dat geval zou het gewenst zijn een afzonderlijke index op de namen van kunstenaars en landen van vervaardiging of herkomst te maken.[5]
Bij het besproken documentatieproject is gekozen voor een numerieke opberging van de afbeeldingen. De vraag of een systematische opberging van afbeeldingen niet de voorkeur verdient, wordt in museumkringen nogal eens gauw bevestigend beantwoord. Deze opvatting is niet zonder meer juist. Een documentatiesysteem dient allereerst te zijn afgestemd op de gebruikers ervan. Is hun vragenpatroon of "profiel" moeilijk vast te stellen of te uiteenlopend omdat zij bijv. de afbeeldingen willen selecteren naar hun eigen subjectieve oordeel (mooi, sfeervol etc.), dan verdient een systematische ordening de voorkeur.[6] Hierin blijven "verwante" afbeeldingen immers bijeen en kunnen rechtstreeks geraadpleegd worden. Is het vragenpatroon nauwkeurig bekend en op een min of meer beperkt gebied gericht, dan verdient numerieke opberging de voorkeur. De afzonderlijke toegangen of indexen weerspiegelen dan het vragenpatroon. In het besproken documentatieproject is dat ook het geval, d.w.z. op grond van de huidige probleemstellingen in het scheepsbouwhistorische en kunsthistorische onderzoek voorzien de bouwers van het documentatiesysteem dit vragenpatroon. Toekomstige veranderingen hierin kunnen met deze soort van ontsluitingssystemen ("post coordinate systems"[7]) zonder veel moeite opgevangen worden.
"Das Schiff in der bildenden Kunst" is een uit documentair-technisch oogpunt goed project, dat een redelijke "output" zal geven.
De "imput" echter is wel ver achter gebleven bij de mogelijke capaciteit van het systeem. Ook in Nederland zou met een dergelijk postcoordinate systeem de toegankelijkheid van het bezit aan bijv. scheepsafbeeldingen zeer verbeterd kunnen worden.

J.P. van de Voort

* Noten achterin, blz. 53

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR SCHIFFAHRTS- UND MARINEGESCHICHTE E.V.

Op 6 maart 1971 is bovengenoemde vereniging te Düsseldorf opgericht. Zij wil een historisch-wetenschappelijke organisatie zijn en ziet de navolgende taken voor zich:

. "Anregung und Förderung von wissenschaftlichen Arbeiten zur Geschichte der Schiffahrt und Marine in Verbindung met einem wissenschaftlichen Beirat.
. Zusammenarbeit mit anderen in- und ausländischen wissenschaftlichen Institutionen.
. Anlage einer Zentralbibliothek für die Geschichte der Schiffahrt, Marine und Meerestechnik.
. Anlage einer Bibliographie in- und ausländischen Schrifttums zum Thema.
. Archiv für Schiffahrts- und Marinegeschichte, Textarchiv, Bildarchiv, Tonbandarchiv, Mikrofilmarchiv, Dia-archiv.
. Die Bearbeitung einer Zeittafel.
. Die Rezension von aktuellem Marineschrifttum.
. Editionen von älteren klassischen Werken über Schiffahrt und Marine.
. Die prämiierung des besten Seefahrtbuches des Jahres.
. Ein Kolloquium von Autoren zum Thema Schiffahrt, Marine und Meerestechnik.
. Organisation von Vortragsreihen.

De vereniging stelt zich voor, samen te werken met het nieuwe Duitse Scheepvaartmuseum te Bremerhaven en eventueel aan te leggen collecties aldaar te plaatsen.
Het is nog niet geheel duidelijk, of men een eigen tijdschrift zal uitgeven dan wel of men plaatsruimte zal zoeken bij een bestaand vaktijdschrift.
Voorzitter is Prof. Dr. Wilhelm Treue, secretaris Jochen Brennecke. Het verenigingsadres is: 4000 Düsseldorf-Wittlaar, Bockumerstr. 148 c, het postadres luidt: 4000 Düsseldorf-Kaiserswerth Postfach 145.

R.E.J. Weber

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

HOUGH, R., The Blind Horn's Hate. London, Hutchinson, 1971.
336 blz., Gefll., f 34,10.

Richard Hough is er in geslaagd een zeer leesbaar en boeiend boek te schrijven, waarin hij in een achttal hoofdstukken de lotgevallen behandelt van de Europeanen die in aanraking kwamen met misschien wel het onherbergzaamste gebied ter wereld, Vuurland - Tierra del Fuego. De hoofdstukken zijn evenwichtig verdeeld over de behandelde periode, vanaf de ontdekking door Fernâo de Magalhaes van de naar hem genoemde Straat tot op de huidige dag. Lezing van het boek dwingt tot de constatering dat de enige invloed van de "westerlingen" op het land is geweest dat zij de oorspronkelijke bevolking volledig hebben weten uit te roeien; op het land zelf hebben zij geen stempel kunnen drukken.
In het eerste hoofdstuk maken wij kennis met Magalhaes, beleven zijn moeilijkheden met het uitreden van de vloot en lezen van de corruptie van Spaanse hofkringen. Na veel vertraging door muiterij, storm en ziekten, bereikte de vloot de Kaap van de elfduizend Maagden, de ingang van de "Paso". Sterk uitgedund zowel wat betreft manschappen als schepen zeilde Magalhaes tenslotte door de naar hem vernoemde Straat.
Het tweede hoofdstuk beschrijft de reis om de wereld van Francis Drake. Met verbijstering neemt men kennis van de invloed die de zwarte kunst had op de protestantse zeevaarder. Een van zijn beste vrienden laat hij als tovenaar onthoofden, waarna de tocht beter verloopt dan voorheen. Maar eenmaal door de Straat slaat een storm de schepen uiteen waardoor veel zeelieden verdrinken. Dit alles zou geïnspireerd zijn door de geest van de onthoofde tochtgenoot Doughty. Zeer waarschijnlijk om zich te dekken tegen de gevolgen van het in feite onwettig ter dood brengen van Doughty doopt hij zijn schip de "Pelican" om in "Golden Hind". Op het wapenschild van Sir Christopher Hatton, een machtig beschermeling van Koning Elizabeth I en op zijn beurt beschermer van Thomas Doughty kwam dit dier namelijk voor. Het geweld blijft de boventoon voeren.
geweld blijft de boventoon voeren.
In het derde hoofdstuk maken wij kennis met Pedro Sarmiento, een goed zeeman en dapper soldaat, die echter 300 soldaten, mannen, vrouwen en kinderen laat verhongeren in hun twee nederzettingen - Nombre de Jesus en Don Felipe (Port Famine!) - aan de Straat.
In het vierde hoofdstuk spelen de Hollanders de hoofdrol. Olivier van Noort, de Cordes, Schouten en Le Maire en Joris van Spilbergen passeren de revue. Dat Schouten en Le Maire de tweede mogelijkheid om de Stille Zuidzee te bereiken ontdekken en de naam aan Kaap Hoorn gaven zal een ieder weten.
Kaap Hoorn gaven zal een ieder weten.
Het vijfde hoofdstuk geeft de lotgevallen van het eskader van George Anson weer (1740 - 44). Nooit zal een eskader zo slecht uitgerust naar zee gestuurd zijn en zoveel slachtoffers gekost hebben. Op de vloot waren 500 soldaten, variërende van 60 - 75 jaar geplaatst, afkomstig uit de militaire rusthuizen van Chelsea. Geen enkele soldaat keerde dan ook weerom.
In het zesde en zevende hoofdstuk zien wij het optreden van zending en missie. De ondergang van de bevolking ging nu in hoog tempo naderen. De zendelingen kwamen ook vrijwel allen om. Toen er goud werd gevonden was het lot van de vuurlanders bezegeld. Afschotpremies tot een tientje per indiaan deden de rest.
In het achtste en laatste hoofdstuk beschrijft de auteur kort zijn belevenissen en indrukken van zijn reis met een Chileens oorlogschip door de Straat en naar Kaap Hoorn.
Kleine bezwaren en foutjes zijn natuurlijk altijd te vinden. De Australische Compagnie van Le Maire heet tweemaal Campagne Australe; Anson's schip Tryal, een schitterende naam voor een schip dat naar onbekende gebieden gaat, heet Tyral. Dit zijn geen zetfouten daar de index dezelfde namen geeft. Deze index had zorgvuldiger samengesteld kunnen worden; de naam Zuyderzee als plaats waar de schepen van Schouten en Le Maire uitvoeren doet grappig aan.
Het is en blijft echter een boeiend en zeer lezenswaardig boek.

S.J. de Groot

GOSLINGA, C.Ch., The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580 - 1680. Assen, Van Gorcum & Co., 1971 (Anjerpublicaties nr. 12), XVI + 647 blz., geïll., ƒ 80,--

Een ontzagwekkende verrichting, deze uitgebreide en vrijwel uitputtende studie inzake de honderd beste jaren van Nederlandse bemoeienis met "De West". Onbekrompen uitvoering werd mogelijk gemaakt door steun van Z.W.O. en van het Prins Bernhard-fonds. Aan de uitgever komt lof toe voor de keurige verzorging van tekst en afbeeldingen; alleen het kleurenspel op de stofomslag doet wat "paperback-achtig" aan, maar zo wil het kennelijk de geest des tijds, en dit is dan ook mijn enige aanmerking.
Een wetenschappelijk werk van deze omvang en diepte kan uiteraard niet bedoeld zijn om in één ruk te worden uitgelezen. Zelf heb ik er een hele kluif aan gehad en alle zeilen moeten bijzetten om het binnen een voor een recensent redelijke tijd door te werken. Maar eenmaal in het boek lezende blijft men geboeid daarmee doorgaan, of wel men bladert weer even terug om een bepaalde passage voor een tweede of derde keer onder de ogen te krijgen, telkenmale in het licht van het zoëven vernomene. Deze leesbare vorm strekt aan de schrijver tot eer. Hoe menig boekwerk met wetenschappelijke aanspraken wordt niet met los feitenmateriaal en ijverige aantekeningen volgepropt en vervolgens aangestampt als ware het een zak, of als men wil: een worst - dus dingen waarvan algehele vulling als een eerste eis pleegt te gelden. Daartegenover herkent de verraste lezer in Goslinga spoedig een werkelijke auteur, die de veelheid van zijn stof met talent weet te hanteren en met vaste hand te groeperen tot een welgeschapen boek; dus tot iets waarin men niet alleen veel wetenswaardigs kan opslaan, maar dat men bovendien met vreugde kan lezen. Deze persoonlijke opvatting zij mij vergeven op grond van herhaalde eigen pogingen om in dagen van nationale benauwenis dezelfde, hier door Goslinga in fors verband onder de loupe genomen stof, eens in licht bevattelijke gedaante aan een ruimere kring van misschien mismoedig geworden landgenoten bij wijze van opwekking voor te zetten. Onder zulke omstandigheden behoefde, ja mocht een eis van uitputtende wetenschappelijkheid niet op de voorgrond staan; op Goslinga daarentegen rustte deze plicht wèl, en zelfs in de eerste plaats, zodat wij daarnaast zijn boeiende opzet en vlotte leesbaarheid wel als een aangename meevaller in dank mogen aanvaarden.
De schrijver toont een helder begrip voor ontstaan en werking van oorzaken en gevolgen, op staatkundig en militair en confessioneel gebied zowel als terzake van handel en bedrijfsleven, zodat het door hem aangetoonde verband tussen aanleidingen en nadere ontwikkeling of latere kwijning gerust over de gehele linie als juist mag worden aanvaard. Synchronisering in een tabel van jaartallen met betrekking tot de belangrijkste gebeurtenissen hier en ginder is op zichzelf niet beproefd, maar de titels der hoofdstukken en de loop van het verhaal zelf voorzien daarin m.i. ten volle.
Een verdere prettige eigenschap van dit boek is dat het zich heeft weten te vrijwaren van de zelfs door overigens bekwame en terecht gezaghebbende auteurs menigmaal aan den dag gelegde onbedrevenheid in het spellen van Spaanse resp. Portugese namen en termen. Deze vertrouwdheid met de Iberische talen mogen wij wel toeschrijven aan de gelukkige omstandigheid dat de schrijver zelf belangrijke jaren van zijn leven in de Caribische en Latijns-Amerikaanse sfeer heeft doorgebracht, en zich op velerlei gebied daarin thuis voelt. Van deze vertrouwdheid getuigden reeds verscheidene van zijn vorige werken, waarvan in dit kader afzonderlijk vermeld mogen worden: "Emancipatie en Emancipator", Assen 1956; "Geschiedenis van Amerika", Groningen 1961; "History of Venezuelan Painting in the Nineteenth Century", Assen 1967 en "Estudio Biográfico y crítico de Arturo Michelena", Maracaibo 1968, uitg. Universidad del Zulia.
Na 15 jaar lang aan het Peter Stuyvesant College op Curaçao geschiedenis te hebben gedoceerd is Dr. Goslinga zijn specifieke tak van wetenschap gaan onderwijzen aan de University of California te Berkeley, om weldra tot hoogleraar te worden benoemd in het Center for Latin-American studies aan de University of Florida te Gainesville, Fla. Deze heeft hem op een keer twee jaar lang "uitgeleend" aan de Universidad del Valle de Cauca te Cali, Colombia, alwaar zijn bedrevenheid in het Spaans uiteraard op bijzondere prijs werd gesteld.
Met zulk een uitgebreide kennis en brede ervaring toegerust heeft de schrijver zich weten te verheffen boven geschilletjes en standpuntjes van partijdige aard, om het even of deze stoffelijke, wetenschappelijke of confessionele onderwerpen golden. Al voortlezende heb ik deze goede eigenschap in toenemende mate mogen aanschouwen en waarderen.
Mijn conclusie is: dit boek vormt prachtig lees- en studiemateriaal voor al wie in de daarin verwerkte stof belang stelt.

W.J. van Balen

DEKKER, P., De laatste bloeiperiode van de Nederlandse Arctische Walvis- en Robbevangst 1761 - 1775. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1971, 328 blz., geïll., ƒ 95,--

Een boek, dat ik met bijzonder veel genoegen gelezen heb, en dat een boeiend relaas geeft over de belevenissen der walvisvaarders bij Spitsbergen en Straat Davis.
Hun beroep vergde veel zeemanschap. Op hun tocht naar de bestemmingsplaatsen moesten soms zware stormen getrotseerd worden. Hun schip moest zich soms door drijfijs een weg banen of werd door ijsvelden ingesloten. Soms kwam het schip half gekraakt thuis of moest in het ijs achtergelaten worden. Dan trachtte men het leven te redden door te proberen over het ijs een ander schip te bereiken. De vele verklaringen hierover, die schepelingen voor notarissen afgelegd hebben, zijn zeer belangrijk voor de maritieme geschiedenis. Enkele vrij onbekende journalen en dagboeken vertellen over het wedervaren der walvisvaarders en schetsen hun levensomstandigheden. Zeer lezenswaardig en niet geromantiseerd is de levensbeschrijving van Jens Jacob Eschels, die begint in 1769 toen hij als elfjarige uit Föhr naar Amsterdam kwam.
De schrijver heeft zich niet bepaald tot hetgeen in druk verschenen was, maar zijn breed opgezet onderzoek in archieven in Nederland, Bremen en Föhr bracht rijke gegevens aan het licht over de commandeurs en zo mogelijk andere walvisvaarders. Een bijzonder groot getal walvisvaarders was afkomstig van het Noordfriese eiland Föhr. De schrijver bezocht ook de Halligen Oland en Hooge, waar hij tal van inlichtingen kreeg. Omstreeks 1750 kwam 35 à 40 % van de bemanning der walvisvaarders uit Noord-Friesland.
Het boek is rijk geïllustreerd, waarbij een dankbaar gebruik is gemaakt van de verzameling foto's van objecten van de Nederlandse walvisvaart van de heer Thijs Mol te Arnhem en anderen. Eigen foto's en materiaal uit het Friesen Museum te Wijk op Föhr en elders hebben uniek illustratiemateriaal opgeleverd. In de zeer uitgebreide noten bij de illustraties zijn tal van bijzonderheden verwerkt over de geschiedenis der walvisvaart.
Het door de schrijver beoogde doel was het schrijven van een maritieme geschiedenis der walvisvaart. Zijn kennis van die vaart, van maritieme zaken en van de sociale omstandigheden der walvisvaarders maakte dat dit boek een welkome aanwinst in de geschiedenis van het zeewezen werd. De economische achtergrond van de walvisvaart, die uiteindelijk bepaalt of de schepen uitvaren, is welbewust niet behandeld.
De jaren 1761 tot en met 1775 worden chronologisch behandeld.
Het accent ligt op de herkomstplaatsen en personalia der commandeurs. Helaas ontbreekt een overzichtelijke tabel, waarin opgenomen is welk aantal commandeurs uit de herkomstplaatsen kwam en hoeveel tochten de commandeurs van een plaats tesamen ondernamen. Het materiaal hiervoor staat in dit boek.
Dat de scheepsverklaringen in chronologische volgorde opgenomen zijn, is juist. Het zijn de jaarlijks wisselende omstandigheden der winden, wateren of ijsvelden rondom Spitsbergen en Straat Davis, die de schepelingen en hun schip in benauwdheid brachten. Zo dreef in 1771 een hele vloot Groenlandvaarders(met o.a. 91 Hollandse walvisvaarders) drie maanden lang, door ijsvelden omsloten en door stormen gestuuwd, boven 80 graden N.B., d.w.z. boven het Noordoosterland van Spitsbergen. De gelukkige bevrijding uit het ijs in augustus heeft de walvisvaart toen voor een ramp bewaard, maar vele schepen moesten achtergelaten worden. Van de 110 naar Spitsbergen uitgevaren schepen kwamen er 30 of 31 leeg terug en de overige schepen hadden een zeer slechte vangst. Alle 40 uitgevaren Straat Davisvaarders kwamen behouden terug, maar hun vangstcijfers waren zeer matig en 17 schepen waren leeg. Bij elkaar een zeer slecht jaar. Een verlies van minstens 2 ton voor de rederijen ter walvisvaart. De zeer matige vangstresultaten wogen niet op tegen de hogere traanprijzen.
Na 1771 is het aantal walvisvaarders, dat uitvoer naar Spitsbergen, nooit meer boven de honderd schepen gekomen.

Aanvullend zijn o.a. opgenomen de wijzigingen van commandeurs 1776 - 1780, met vermelding van hun herkomst. Verder gegevens over het varen onder neutrale vlag [1]. Hieruit blijkt, dat de commandeurs slecht waren geïnstrueerd, toen hun schepen onder Engels arrest kwamen. Bij verhoor vielen zij vrijwel direct door de mand.
De schrijver geeft in zijn inleiding een overzicht van de geschiedenis van de walvisvaart. Ik wil hier enkele opmerkingen bij plaatsen.
Bij de eerste tochten der Nederlanders waren Engelse interlopers betrokken [2]. Sinds 1635 heeft de Noordse Compagnie concurrentie ondervonden van de particuliere walvisvaart, die de open-zeevisserij bedreef. Buiten de baaien jaagde men dan op de walvis. De gevangen walvis werd langszij het schip gebracht en daar ontdaan van spek en baarden. Het spek werd opgeslagen in vaten en pas in Nederland gekookt.

1) Zie over de techniek der schijnverkoop in dit jaar: Engel van de Stadt 1647 - 1819, 's Gravenhage, 1951, blz. 125, 126.
2) 49e Jaarboek Amstelodamum, Amsterdam, 1957, blz. 34 - 37.

Tussen 1637 en 1640 was er een traankokerij op het eiland Marken en voor 1640 werd in Jisp een traankokerij opgericht.
Vóór de afloop van het octrooi van de Noordse Compagnie in 1642 zijn reeds verscheidene schepen door particulieren uitgereed, o.a. door walvisrederijen uit Jisp. Vanaf 1614 zijn Nederlandse walvisvaarders en kooplieden onder vreemde vlag regelmatig betrokken geweest bij de walvisvaart buiten de Noordse Compagnie om 3).
De organisatie van de walvisrederijen is nog te weinig bestudeerd. Hoewel Lootsma hierover geschreven heeft, geeft hij op zekere punten een verkeerd beeld. De schrijver heeft de voorstelling van Lootsma gevolgd 4). Ook wat betreft het punt, dat partenrederijen pas na 1670 ontstonden. Bij de Nederlandse koopvaardij was partenrederij regel. Ook bij de exploitatie van walvisvaarders. Ik ken geen enkel groot schip, waarvan de schipper de enige eigenaar was. Dit is ook onwaarschijnlijk. De schipper trad in de bevrachtingscontracten namens zijn rederij op als vervrachter en verhuurder van het schip. Hij bezat meestal zelf ook een part in het schip. Na afloop van de reis legde hij aan zijn medereders rekening en verantwoording af. Dit was ook zo bij de bevrachtingscontracten van walvisschepen in de 17e eeuw. Men komt wel de bepaling tegen, dat de schipper mag medegaan en dan vrije kost en drank zal genieten. Het al of niet medegaan was een vrije keus van de schipper en zijn rederij. De reden hiervan is, dat de huurder van het schip of de commandeur van het schip meestal zelf de bemanning uitkoos en hun victualiën en de vleet verzorgde. De taak van een schipper, die medevoer, was het toezicht houden op schip en gereedschap namens zijn rederij. In een contract van 1643 wordt de schipper in het geheel niet genoemd en de reders van het schip regelden het verhuurcontract zelf. Na 1660 is vaker de clausule opgenomen, dat de commandeur voor zijn toezicht op het schip en de scheepsgereedschappen een vast bedrag of verering zal ontvangen van de verhuurder van het schip en in dat geval ging de schipper dus niet mede. Na 1680 vindt men weinig notariële bevrachtingscontracten voor schepen ter walvisvaart. In de 18e eeuw is een notarieel bevrachtingscontract hoge uitzondering.
Het is ook een vertekend beeld, dat de olieslagers in de Zaanstreek door de enorme concurrentie genoodzaakt waren zelf walvisvaarders uit te reden. Ondanks de toenemende concurrentie van het walvis- of spektraan nam de olieslagerij daar in betekenis toe. Ankum zegt in zijn studie over de geschiedenis van de Zaanse olieslagerij: "Hoewel een voelbare concurrent van de olie, heeft de traan de ontwikkeling van de olieslagerij niet kunnen belemmeren" 5).

Het moge in zekere gevallen gegolden hebben, dat de herkomst van de bemanning van walvisvaarders sterk gericht was op de herkomst der commandeurs, dit beeld kan niet zo generaliserend naar voren gebracht worden. Daarvoor is het bewaarde aantal monsterrollen te klein. De vermelding, dat het archief van de Waterschout in Amsterdam verbrand is, is onjuist. Het aantal monsterrollen (vanaf 1770) dat nu aanwezig is op het Gemeentearchief te Amsterdam is gering, vergeleken met het grote aantal schepen dat uit Amsterdam uitvoer. Zelfs in de jaren, dat twee grote portefeuilles monsterrollen voor een jaar geraadpleegd kunnen worden, is dit aantal monsterrollen bij lange na niet gedekt door het aantal schepen 6).
In de behandelde periode komen de meeste commandeurs uit Den Helder of Huisduinen en in mindere mate uit Föhr. In de laatste periode, vooral na 1775, is Den Helder verreweg de belangrijkste herkomstplaats der commandeurs geworden.
In de periode 1761 - 1775 kwam vrijwel geen commandeur uit Vlieland. In de tweede helft der 17e eeuw was Vlieland waarschijnlijk de belangrijkste herkomstplaats van de commandeurs. Mijn twijfel, of de herkomstplaatsen der commandeurs van 1761 - 1775 ook voor de voorgaande periode golden, is groter dan die van de schrijver. M.i. zal een wisselend beeld ontstaan van herkomstplaatsen van walvisvaarders en commandeurs over de 17e en 18e eeuw.
De bijzonder mooie illustraties hebben mijn hart gestolen. Het is jammer, dat de op te kleine schaal uitgevoerde kaartjes van Spitsbergen en Groenland met Straat Davis het moeilijk maken het gebeuren volgens de scheepsverklaringen te volgen.

3) Dr. Sune Dalgard, Dansk -Norsk hvalfangst, 1615 - 1660, Kopenhagen, 1962. In 1660 kreeg De Ruyter een octrooi van de Deense koning. Met enige Amsterdammers richtte hij de Noortcaepse Compagnie op, die ook walvisvaart bedreef. Vgl. Michiele Adriaanszoon de Ruyter en de Noortcaepse Compagnie, Maandblad Amstelodamum, 44e Jaargang, Amsterdam, 1957, blz. 33 - 39.
4) S. Lootsma, Bijdrage tot de Geschiedenis der Nederlandsche Walvischvaart (meer speciaal de Zaansche), Wormerveer, 1937 blz. 54.
5) L.A. Ankum, Een bijdrage tot de geschiedenis van de Zaansche olieslagerij, Tijdschrift voor Geschiedenis, 73e jaargang, 1960, blz. 223.
6) Zie daarover, sinds het verschijnen van het hier besproken boek, nu ook: P. Dekker, Een nieuw licht op de Amsterdamse Oostzeehandel (vervolg), in: Zeewezen 61 (1972) blz. 63.

Dit boek is geen naslagwerk. Er is alleen een register van scheepsnamen opgenomen. Ik vind het onbegrijpelijk, dat de uitgever van dit kostbare boek met zijn zeer rijke inhoud geen register heeft laten maken op persoonsnamen, plaatsnamen en zaken.
Dit unieke boek voor de martitieme geschiedenis van de walvisvaart wordt van harte aanbevolen.

S. Hart

LLOYD, CHR., Mr. Barrow of the Admiralty. A life of Sir John Barrow 1764 - 1848. London, Collins, 1970, 224 blz., geill., £ 2.10.

De Engelse zeehistoricus Lloyd heeft een vruchtbare pen. Reeds menige bronnenuitgave van de Navy Records Society, biografie (Dampier, Marryat, Cochrane) of algemene studie over de Britse marine staat op zijn naam. Ditmaal heeft hij de veelzijdige activiteiten van John Barrow onderzocht.
Deze John Barrow was jarenlang, van 1803 tot 1845, tweede secretaris van de Board of Admiralty, in welke functie hij nauw bij de strijd tegen Napoleon betrokken was en nadien bij de omschakeling van de Royal Navy naar een rol in de Pax Britannica. Als tweede secretaris werd Barrow, een Tory, het eerste voorbeeld van een "permanent civil servant" verbonden aan een op grond van politieke overwegingen samengestelde Board. Voor de Whigs Peel en Graham was hij na 1830 aanvaardbaar. Barrow's grote kennis van het administratieve raderwerk van de Navy stelde hem in staat een voorname rol te spelen bij de opheffing in 1832 van de Navy Board, wier taak door de Board of Admiralty werd overgenomen. Hiermee werd toen uitvoering gegeven aan reeds lang bestaande plannen, in 1805 bijvoorbeeld door Barham geformuleerd. De Navy Board had voornamelijk de materiële behoeften van de Navy verzorgd en sinds 1832 kwam elke tak van deze dienst, in totaal vijf, onder de directe verantwoordelijkheid van één van de vijf Lords Commissioners of the Admiralty.
Op deze wijze werd een efficiënter vorm van organisatie bereikt en werd tevens scherpere parlementaire controle op het financiële beheer van de marine mogelijk.
De samenvoeging van beide Boards is één van de weinige aspecten van het admiraliteitswerk van Barrow, waar Lloyd uitvoerig op ingaat; hij doet dit ook met de zorg van Barrow en van diens zoon voor de marine-archieven. Verhoudingsgewijs veel meer aandacht wijdt Lloyd evenwel aan andere zaken waarbij Barrow min of meer betrokken was, met name exploratiereizen. Door een reis naar China in 1794 als lid van het gezantschap-Macartney en door een langdurig verblijf aan de Kaap had Barrow hiervoor grote belangstelling opgevat en door publicaties erover bekendheid verworven. Zo begon hij na de nederlaag van Napleon - voor wie hij St. Helena als verblijfplaats aanbeval - andere reizen te stimuleren, eerst een mislukte expeditie naar Midden-Afrika, later verschillende ondernemingen die ten doel hadden een noordwestelijke doorvaart van de Atlantische naar de Stille Oceaan te vinden. Het verloop van deze tochten zelf wordt uitvoerig besproken. Hetzelfde gebeurt met de Royal en Geographic Societies, twee verenigingen waarvan Barrow lid was. Barrow was verder een "prolific writer" over geografische onderwerpen in diverse tijdschriften en auteur van biografieën van Anson en Howe en van een studie over de muiterij op de Bounty. Deze laatste drie werken hebben nog steeds veel van hun waarde behouden.
Op deze wijze heeft Lloyd een boek geschreven over enkele van Engelands maritieme en wetenschappelijke aspecten in de eerste helft van de 19e eeuw, waarbij de figuur van Barrow de soms wat vergezochte schakel is.
Van een biografie kan niet gesproken worden. Daarvoor blijft de mens Barrow en diens persoonlijkheid te veel verborgen. Lloyd bespaart hem bijvoorbeeld de kritiek wegens conservatisme, die bij tijdgenoten en in C.J. Bartlett, "Great Britain and sea power 1815 - 1853" (Oxford, 1963), p. 35 gevonden kan worden. Veel blijft alleen maar aan de oppervlakte, ofschoon steeds in een goed leesbare en vlotte stijl. Een typering als die van de nieuwe First Lord in 1812, Dundas, als zijnde een man "in naval matters completely at sea" (p. 89) vergeet men niet licht. Toch overtuigt het boek niet geheel. Het wat slordige referentie-apparaat, moeilijk te vinden dateringen voor Barrow's activiteiten, vreemde plaatsing van illustraties en inadequate kaarten dragen hiertoe ook bij.
Lloyd kan beter, getuige zijn voorlaatste boek "The British seaman".

J.R. Bruijn

NORTHCOTE PARKINSON. C., The Life and Times of Horatio Hornblower. London, Michael Joseph, 1970, 304 blz., geill., ƒ 33,60.

Charles Northcote Parkinson is voornamelijk bekend door een aantal boeken, waarin hij op lucide wijze de draak steekt met daarvoor in aanmerking komende aspecten van de hedendaagse economie. Hij begon zijn loopbaan echter als beoefenaar van de maritieme geschiedenis - een periode uit zijn leven, waaraan wij ondermeer "Trade in the Eastern Seas 1793 - 1813" en een biografie van Lord Exmouth te danken hebben.

Nu is hij tot zijn oude interesse teruggekeerd met een biografie van de vlootvoogd, de voornaamste bijzonderheden uit wiens leven eerder op onnavolgbare wijze werden geromantiseerd door wijlen C.S. Forester.
Wij zijn ervan overtuigd dat velen onder de lezers van Forester's boeken - en dat zijn er hier te lande alleen al duizenden - dankbaar zullen zijn voor het verschijnen van deze levensbeschrijving. Zij geeft nl. antwoord op talloze vragen. Wij kunnen er bij voorbeeld uit vernemen hoe en waar Hornblower zijn jeugd heeft doorgebracht voordat hij naar zee ging, hoe zijn carrière verliep na de val van Napoleon (tot dusver was daarover niet veel meer bekend dan dat hij van 1821 tot 1823 zijn vlag voerde als opperbevelhebber in de Westindische wateren) en hoe het zijn nageslacht tot op heden verging (Parkinson ontving veel hulp van de huidige Viscount Hornblower, die in Zuid-Afrika woont en die hem ondermeer toestemming gaf om Beechey's portret van Hornblower te reproduceren als eerste van een reeks zeer goed gekozen illustraties).
Een ander zeer belangwekkend aspect van het boek vormen de gegevens, die de auteur wist te verzamelen omtrent degene, die Hornblower's grote liefde mag worden genoemd en met wie hij - na aanvankelijke turbulenties - lang en gelukkig was gehuwd. Zo heeft Parkinson ontdekt dat Lady Barbara Wellesley, in de tijd dat Hornblower voor de tweede maal in de Nivernais vertoefde en daar vele en velerlei avonturen beleefde, waarschijnlijk in Wenen een liaison aanknoopte met Baron von Neffzer, officier in een Hongaars cavalerieregiment. Hornblower, zijn avonturen en zijn omgeving zijn uiteraard de hoofdzaak in dit boek; Parkinson heeft echter de kunst verstaan om er, zonder ooit pedant te worden, zeer vele bijzonderheden van meer algemene aard in te verwerken, die het tot een waardevolle bron van kennis maken omtrent allerlei aspecten van de maritieme geschiedenis gedurende de periode, waarin Hornblower leefde. Het is daardoor, behalve een biografie van Hornblower, tevens een tweede "Hornblower Companion" geworden.
Voor ons Nederlanders is het in het bijzonder interessant om van Parkinson te vernemen dat Hornblower in 1816, dus tijdens de expeditie naar Algiers, optrad als "Captain of the Fleet" (stafchef) van Lord Exmouth. Helaas echter heeft hij kennelijk geen gegevens kunnen vinden, die enig licht werpen op de relatie tussen Hornblower en de commandant van het Nederlandse smaldeel, dat aan het bombardement van Algiers deelnam. Hoe graag zouden wij weten, hoe Hornblower's oordeel over Van Capellen was, temeer omdat bekend is - er zijn in het Engels geschreven brieven van Van Capellen aan zijn echtgenote bewaard gebleven - dat beiden zich met elkaar konden verstaan in dezelfde taal.
De Nederlandse zeegeschiedenis is kennelijk aan Parkinson minder vertrouwd dan de Britse. Een indicatie hiervan is dat hij de naam van de zojuist genoemde vlagofficier spelt als "Van de Capellan". Het blijkt ook hieruit, dat hij niets schrijft over een merkwaardige fout van Forester, de enige waarop wij hem ooit hebben kunnen betrappen. Wij bedoelen hier de passage in "The Commodore", waar Forester schrijft over "a Dutch squadron at Amsterdam (which) had been captured by French hussars charging over the ice" en daarmee nieuw voedsel geeft aan een mythe, die reeds door De Jonge als zodanig is ontmaskerd.

Ph.M. Bosscher

ENGLISH, B., John Company's last war, A. Victorian military adventure. London, Collins, 1971, 192 blz. geill., *f* 23,50.

De laatste oorlog van de Honourable East India Company was de Perzische oorlog, tussen november 1856 en maart 1857 uitgevochten aan de modderige oevers van de Eufraat en in de woestijn bij Bushir. De aanleiding was op het eerste gezicht futiel: een ruzie tussen de Engelse gezant Murray te Teheran en de Perzische regering (de gezant zou minder voegzame betrekkingen hebben onderhouden met een Perzische prinses) en het bezit van Herat, een stad gelegen in het niemandsland tussen Perzië en Afghanistan. Ten aanzien van Herat speelde natuurlijk de vrees voor Russische expansie in de richting van India een rol, maar dit was, zo kort na de Krimoorlog, zeker geen reden voor een oorlog met Perzië. De hele zaak had afgedaan kunnen worden met een ferme brief aan de regering te Teheran. De Engelse regering bleek hiertoe echter niet in staat. "That ass Murray seems to have got up a quarrel with Persia", schreef Foreign Secretary Clarendon in december 1855 aan zijn vrouw, en in januari 1856 berichtte minister Granville aan de gouverneur-generaal van India, Canning: "Orders are to be sent to occupy the island whose name I forgot in the Persian Sea" (Granville bedoelde: Karreek bij Bushir). Herat werd door de Perzen ingenomen in oktober van dat jaar, waarna Engeland op 1 november de oorlog verklaarde, vlak voordat een expeditieleger van Bombay naar de Perzische Golf vertrok. Het commando over de vloot was toevertrouwd aan Sir Henry Leeke, Commander-in-Chief of the Indian Navy. "The gallant Admiral, now in his 70th year, has never hitherto sailed, save as a passenger, in the Eastern waters, and of the climate, hydrography and peculiarities of the Persian Gulf he must needs be as ignorant as he is of the native character and tongue ... He supersedes Commodore Ethersey, one of the ablest and most experienced officers of the Indian Navy". Aldus The Times van 2 december 1856.

De débacle op de Krim had een golf van kritiek doen losbarsten over de regering en de hoge militairen. Het is, gezien de slechte voorbereidingen en de totaal onvoldoende uitrusting inderdaad een wonder, dat de expeditionaire macht het er nog zo goed afbracht. (De voornaamste reden was dat het Perzische leger nog slechter geleid werd). De moeilijkheden werden nog vergroot door onduidelijke beleidslijnen, aangezien de regering in India zowel van de Engelse regering als van de directeuren der Compagnie orders ontving.
Barbara English heeft voor het schrijven van haar boek een groot aantal familie-archieven en particuliere collecties doorgewerkt, ondermeer van de gouverneurs-generaal Canning en Dalhousie, de generaals Outram en Havelock, daarnaast ook brieven en dagboeken van militaire artsen, luitenants en korporaals. Omdat zij ook nog beschikt over een levendige stijl en een "keen sense of the ridiculous" (flaptekst), is een origineel en plezierig leesbaar boek ontstaan, met interessante illustraties, waaronder foto's uit de collectie Dalhousie. De samenhang van het geheel heeft echter wel geleden onder haar neiging toch vooral onderhoudend te schrijven. De eerste vier hoofdstukken over de betrekkingen met Herat, het verblijf van Murray in Teheran, de verhouding tot Afghanistan en de voorbereidingen tot de oorlog staan als losse verhalen naast elkaar. Hoofdstuk acht, "Peace", geeft meer dan de titel doet vermoeden: ook de voorgeschiedenis van de oorlog en de politiek van het kabinet Palmerston worden hier uit de doeken gedaan, hetgeen meer op zijn plaats zou zijn in het begin van het boek. De schrijfster heeft gepoogd dit bezwaar te ondervangen door het opnemen van een uitvoerige index met trefwoorden. Over de achtergronden van de Engelse koloniale politiek, de organisatie van de East India Company en de Indian Navy had zij wel wat meer kunnen meedelen. Zij citeert enkele zinnen uit het boek van C.R. Low, History of the Indian Navy, 1613 - 1863 (2 vols., 1877) en heeft blijkens de bibliografie de Cambridge History of British Foreign Policy geraadpleegd, maar de werken van G.D. Bearce en C.H. Philips over de East India Company, de Cambridge History of the British Empire, de Oxford History of India e.d. zijn kennelijk niet gebruikt. Kortom, het is een onderhoudend en soms vermakelijk boek, maar geen "must" voor diegenen, die belangstelling hebben voor Engelse koloniale geschiedenis.

M.P.H. Roessingh

WATTS, A.J., Pictorial History of the Royal Navy, Vol. 1 (1816 - 1880). London, Ian Allan, 1970, 63 blz. geill., *f* 24,70.

Dit boekje bevat een aantal curieuze en instructieve afbeeldingen, maar is toch als geheel een tamelijk teleurstellend product.
De inleidende tekst is oppervlakkig en uiterst summier, een literatuuropgave ontbreekt en ook mist men een behoorlijke verantwoording van de afbeeldingen (zo wordt bij geen enkele reproductie van een schilderij, tekening of prent de naam van de kunstenaar vermeld). De onderschriften van de afbeeldingen bevatten rijkelijk veel onjuistheden. Zo was Bedlam Hospital (blz. 6) niet het "own lunatic asylum" van de Britse marine. Lichte gevallen van krankzinnigheid werden in de aanvang van de negentiende eeuw van marinewege verpleegd te Hoxton, Noord-Oost Londen; wie daar niet kon worden genezen werd soms doorgezonden naar Bedlam, welke inrichting organisatorisch niets uitstaande had met de Royal Navy en waar patiënten van allerlei herkomst werden verpleegd 1).
Het portret op blz. 118 stelt naar alle waarschijnlijkheid een officier van de in 1873 opgerichte "Royal Naval Artillery Volunteers" voor en zeker niet een "typical Victorian Sailor in 1860".
De foto van de "Hotspur" op blz. 123 is zeker niet genomen toen dat schip "on service in the Sea of Marmora" was, maar bijna zonder twijfel - vide de voor dat eiland typische roeivaartuigen, zgn. "dgaisha's", op de voorgrond - in één van de havens van Malta, evenals de foto van de "Rupert" op dezelfde pagina. Wat de opgenomen foto's in het algemeen betreft is het onze indruk dat de selectie van het materiaal wel wat zorgvuldiger had kunnen geschieden: veel meer dan nodig was zijn betrekkelijk nietszeggende, van vrij grote afstand opgenomen zij-aanzichten gereproduceerd.
Het onderscheppen van Arabische dhows tenslotte, die vanuit Zanzibar slaven vervoerden, was inderdaad "a dangerous task requiring courage and enterprise", maar dat toch wel niet "as the officers in charge of the operations were usually only junior lieutenants" (blz. 143).
Een aantal van deze omissies en onvolkomenheden zal vrij gemakkelijk kunnen worden aangevuld, c.q. verbeterd, bij een eventuele herdruk. Tot dan toe menen wij echter te moeten gewagen van een gemiste kans. Dit is temeer te betreuren omdat een boekje van deze opzet bepaald in een leemte voorziet en de samensteller zonder veel extra-moeite aanmerkelijk beter werk had kunnen leveren.

Ph.M. Bosscher

1) Michael Lewis; A Social History of the Royal Navy 1793 - 1815, blz. 397.

GRöNER, E., Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939 - 45 und ihr Verbleib. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972, (7. erweiterte Aufl., bearbeitet von Dieter Jung und Martin Maass), 120 blz., geill., f 24,80.

Toen in 1922 de 20ste (en eerste naoorlogse) editie van het Taschenbuch der Kriegsflotten verscheen, was daarin een eerste samenvattend overzicht opgenomen van de oorlogsverliezen en het lot van alle overige schepen en luchtschepen van de voormalige Kaiserliche Marine. Analoog aan deze samenvatting verscheen in 1953 in de 37ste (en eerste na de tweede wereldoorlog uitgegeven) jaargang van het inmiddels Weyers Flottentaschenbuch geheten jaarboek een soortgelijk overzicht van de schepen der Kriegsmarine en Luftwaffe, samengesteld door Erich Gröner.
Evenals dat bij het eerste overzicht het geval was, zag ook het tweede het licht als afzonderlijke uitgave, en wel in 1954. Ten aanzien van de gestencilde lijsten met het lot van alle eenheden van één bepaald scheepstype van de vroegere Kriegsmarine, zoals die kort na 1945 werden samengesteld en die uiteraard talrijke lacunes en onjuistheden bevatten was het verschijnen van Gröners zorgvuldige werkstuk een grote stap vooruit. Vervolgens zette Gröner zich aan het bewerken van een nieuwe uitgave van zijn vooroorlogse "Die deutschen Kriegsschiffe 1815 - 1936", nu uitgebreid tot 1945; het verschijnen daarvan (in twee delen, 1966 resp. 1968) mocht hij niet meer beleven. Dezelfde medewerkers, die dit boekwerk persklaar maakten, nl. dr. Dieter Jung en Martin Maass, verzorgden ook de nu voor ons liggende, inmiddels al zevende (en geheel omgewerkte) druk van Gröners bovengenoemde "Verbleib".
De tijd staat niet stil en een vergelijking van de opeenvolgende uitgaven van Gröner en zijn medewerkers leert dat dit ook heel sterk geldt voor historisch-technische dokumentaties van deze aard.
Kon het tweedelige standaardwerk "Die deutschen Kriegsschiffe 1815 - 1945" bogen op ettelijke duizenden nieuw opgespeurde gegevens over het tijdvak tot 1936 en daarnaast op de geweldige hoeveelheid feitenmateriaal met betrekking tot de tweedewereldoorlog, ook na het verschijnen daarvan ging het wetenschappelijk onderzoek op dit terrein verder. Het resultaat is dat het hier te bespreken boekwerkje met zijn veel eenvoudiger pretenties van beknopt en overzichtelijk handboekje niettemin als aanvulling op het standaardwerk gezien kan worden, voorzover het Duitse schepen en hun lotgevallen tijdens en na wereldoorlog II betreft.
In summiere vorm is het namelijk op zijn beurt een samenvatting van in verschillende vakbladen verschenen detailstudies over bepaalde schepen of scheepstypen. Zo kan men er naast de 228 maatschetsen uit de vorige drukken maar liefst 62 nieuwe in ontdekken, die men in het standaardwerk tevergeefs zal zoeken. Met name dienen genoemd te worden de interessante verbouwingsplannen voor de "Potsdam", "Europa", "Seydlitz" en "de Grasse" (tot vliegdekschepen); die voor herwapening en verlenging van de "Gneisenau" alsmede de allereerste plannen voor de (oorspronkelijke) "Lützow" en de definitieve als zware kruiser. Helaas ontbreken echter in het tabellarische gedeelte de overeenkomstige cijfermatige gegevens voor wat de eerstgenoemde groep betreft. Jammer is ook dat juist gezien de waarde als samenvatting van recente publicaties voor de categorieën kleine en hulpschepen niet wat meer plaats ingeruimd kon worden - wij denken o.a. aan de artikelen van één der bewerkers (D. Jung) in :Marinerundschau".
Nieuw daarentegen zijn in het tabellarische deel de gegevens over de onderzeeboottypen (ook de tot dusver vrij onbekende ontwerpen in de doorlopend genummerde typenreeks zijn opgenomen), alsook de hoofdstukken over de Duitse Donaustrijdkrachten en de Seenotrettungsdienst.
De grote hoeveelheid feitenmateriaal gecomprimeerd in een dergelijk klein boekje noodzaakt tot een beperkt aantal steekproeven.
Welnu: we hebben daarbij nauwelijks verkeerde of onduidelijke gegevens ontdekt. Het signaleren van enkele onjuistheden van vrij ondergeschikte aard zou dan ook alleen maar betweterig aandoen. Ook het aantal druk- en spellingsfouten - wij controleerden speciaal enkele Hollandse namen - is gering te noemen en steekt bijzonder gunstig af bij werken als "Les flottes de combat" en "Jane's Fighting Ships".
Voor iedere geinteresseerde in het drijvend materieel van de Kriegsmarine, die genoegen neemt met wat minder scheepstechnische data dan in Gröners hoofdwerk te vinden zijn, doch ook voor degenen die een op menig punt belangwekkende aanvulling op die beide delen op prijs stellen, een heel nuttig en relatief goedkoop boekje.
Het vergaren en publiceren van historisch feitenmateriaal omtrent Duitse oorlogsschepen heeft duidelijk een hoge graad van perfectie bereikt. Wij in Nederland zijn wat onze eigen schepen betreft daarbij vergeleken nog maar nauwelijks begonnen ...

G.J. van Nimwegen

SALEMSKI, M., Die deutsche Seekriegsleitung 1935 - 1945. Band I: 1935 - 1941. Frankfurt a/ Main, Bernard & Graefe, 1970, XVI + 595 blz., geill., krtn., f 74,80.

DöNiTZ, K., Deutsche Strategie zur See im zweiten Weltkrieg. Die Antwort des Grossadmirals auf 40 Fragen. Frankfurt a/ Main, Bernard & Graefe, 1970, 230 blz., f 12,75.

Er is, voorzover ons bekend, weinig kans dat het ooit zal komen tot een soortgelijke Duitse uitgave betreffende de tweede wereldoorlog als het in vele opzichten voortreffelijke seriewerk "Der Krieg zur See 1914 - 1918". Dit gemis werd echter reeds voor een groot deel gecompenseerd. Raeder en Dönitz publiceerden hun mémoires, er bestaat een vrij groot aantal studies van Duitse auteurs - wij mogen hier de namen noemen van Brennecke, Breyer en Rohwer - over acties van eenheden der Kriegsmarine, terwijl de Bonner hoogleraar Walther Hubatsch een belangrijk aspect van de geschiedenis van de Duitse marine-organisatie behandelde in zijn "Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848 - 1945".
Hubatsch' leerling en medewerker Salewski presenteert ons nu het eerste deel van zijn breed opgezette studie over de Duitse marinestaf in het decennium, dat door de ondergang van het Derde Rijk werd besloten. Zijn relaas berust grotendeels op het eigen archief van de instantie, die gedurende de periode in kwestie vanaf de Berlijnse "Tirpitzufer" 1) het Duitse marinebeleid vorm gaf en zelfs in belangrijke mate concipieerde, een archief, dat na 1945 naar Londen en Washington werd overgebracht, maar inmiddels weer - na de nodige wederwaardigheden, die niet altijd een positieve weerslag hadden op de toegankelijkheid en overzichtelijkheid van het materiaal - in Duitsland is teruggekeerd.
Ondanks de omvang en de diversiteit van de door Salewski bestudeerde archivalia en andere bronnen en de grote scala van onderwerpen, die daarin aan de orde komt, is zijn boek toch een helder en goed geordend geheel geworden. Tegelijkertijd krijgt men het gevoel dat hij het zeker niet teveel heeft "gestroomlijnd" en daardoor belangrijke zaken heeft weggelaten of onvoldoende geaccentueerd. Bij een zo complexe materie als de door Salewski gekozene mag dat een prestatie van de eerste rang worden genoemd.
Evenzeer verdient de auteur grote lof vanwege zijn streven naar objectiviteit. Zijn boek is zeker geen lofzang op de Duitse marinestaf geworden. Bij de blik, die hij ons gunt in de "keuken" van het Duitse marinebeleid, valt zeker voldoende licht op de problemen, die dit beleid niet heeft vermogen op te lossen.
Waar de oorzaken van dat onvermogen naar Salewski's mening geheel of gedeeltelijk hebben gelegen in een onjuist of gebrekkig inzicht bij functionarissen van de Duitse marinestaf of in hun qua vorming, mentaliteit dan wel karakter onvoldoende toegerust zijn voor de uitvoering van een bepaalde taak, wordt dat allerminst verbloemd, integendeel.
Zeer belangwekkend is in dit verband Salewski's visie op de persoonlijkheid van Raeder: " ... im Grunde humorlos und fromm, autoritätsbewusst und autoritätsgläubig, fachlich hervorragend geschult, gelegentlich prestigebedacht und politisch oft blind . . . Das kühle, Schulmeisterliche, Begrenzte seines Wesens verlieh ihm keinen Glanz, doch er tat seine Pflicht und führte die Kriegsmarine fraglos nach bestem Wissen und Gewissen". Ik moge daaraan toevoegen dat uit vele door Salewski gegeven voorbeelden blijkt dat Raeder's persoonlijkheidsstructuur het hem uiterst moeilijk maakte in conflicten met een Hitler of een Goering zijn standpunt te doen zegevieren: demonie en totaal gebrek aan scrupules wonnen het bijna steeds van de combinatie van correctheid - misschien mag ik schrijven "fatsoen" - en een zekere starheid.
Nu een paar andere zaken, die ons bij het lezen van Salewski's boek bijzonder frappeerden. Dat de Kriegsmarine door het uitbreken van de oorlog werd "verrast" op een voor haar zeer ongelukkig ogenblik, nl. toen de uitvoering van het "Plan Z" net was begonnen, was ons bekend. Wat wij ons echter nooit eerder in die mate hebben gerealiseerd was dat de operatieve gereedheid van vele bovenwatereenheden zozeer nadelig is beïnvloed door hun uitgerust zijn met machineinstallaties, die ten eerste zeer gecompliceerd waren - waardoor het repareren van defecten in de regel zeer lang duurde - en ten tweede eigenlijk nog onvoldoende waren ontwikkeld en beproefd om onder oorlogsomstandigheden te worden gebruikt. Een ernstige handicap was eveneens dat in de praktijk de actieradius van zowel de slagschepen type-"Scharnhorst" als van de zware kruisers en de torpedobootjagers veel geringer bleek te zijn dan de constructeurs hadden berekend. Ook viel ons op hoezeer de Duitse marinestaf zich, tevergeefs, heeft verzet tegen de uitvoering van het plan om de Sowjet-unie aan te vallen. In haar visie kon de oorlog maar op één manier worder gewonnen en wel door het verslaan van Engeland en betekende de aanval op de Sowjet-unie in de eerste plaats dat middelen, die men tegen Engeland diende te gebruiken, nu tempora mutantur ... de "Tirpitzufer" heet nu naar Alwin Köbis en Max Reichpietsch, die in 1917 op het schietterrein van Wahn werden doodgeschoten wegens hun aandeel in de ongeregeldheden bij de "Hochseeflotte" in de zomer van dat jaar.

1)

een andere bestemming kregen. Het zij ons verder vergund om hier te wijzen op een merkwaardige parallel met de eerste wereldoorlog: beide malen werden in de beginperiode van de oorlog vrij snel achter elkaar twee "Flottenchefs" - dus de hoogste bevelhebbers "ter zee" - afgelost omdat hun beleid niet de instemming had van de hoogste bevelsinstantie "aan de wal".
Betreffende de vloot, waarover Duitsland zou hebben beschikt na de uitvoering van het "Plan Z", schrijft Roskill: "The threat to Britain which such a fleet would have constituted is not pleasant to contemplate" 2). Na het lezen van wat Salewski schrijft over de strategische en taktische denkbeelden van Dönitz en van Dönitz' eigen beweringen in het tweede boek, dat wij hier willen bespreken - de Duitse vertaling van een publicatie, die oorspronkelijk is verschenen onder de titel "La guerre en 40 questions" - is men geneigd om die uitspraak met een zekere variatie op Dönitz toe te passen. Wat zou er gebeurd zijn als Dönitz reeds in 1939 opperbevelhebber van de Kriegsmarine was geweest? Als men de plannen van Dönitz - absolute prioriteit voor de bouw van onderzeeboten en gebruik van die U-Boote alleen of in hoofdzaak tegen de Britse aanvoerlijnen in de Atlantische Oceaan - vanaf het begin van de oorlog consequent in praktijk had gebracht dan zou de "Battle of the Atlantic" tenminste voor de geallieerden een veel zwaardere opgave zijn geweest. Bovendien krijgt men uit Döntz' uitingen de indruk, dat hij veel meer dan Raeder was toegerust met de karaktereigenschappen, die hem in staat konden stellen om binnen de gecompliceerde machtsstructuur van Nazi-Duitsland met zijn vele "ingebouwde" persoonlijke tegenstellingen en competentie-conflicten een door hem geconcipieerd programma ook uit te voeren, c.q. uitgevoerd te krijgen.
Alleen al vanwege het bovenstaande is het ten zeerste de moeite waard om kennis te nemen van Dönitz' visie. Daarnaast boeit ons ook de vraag naar de houding van Dönitz ten aanzien van het nationaal-socialisme, een vraag, die ook daarom zo boeiend is omdat Dönitz twintig dagen lang, krachtens het testament van Hitler, is opgetreden als Duits Staatshoofd. Dönitz doet in het hier besproken boekje terzake een aantal zeer belangwekkende uitspraken, die zeker een uitvoerige analyse waard zijn. Daar het hier niet de geëigende plaats is voor een dergelijke analyse zou ik nu willen volstaan met een warme aanbeveling van het boekje aan al degenen, die in de betreffende problematiek zijn geïnteresseerd.
Tenslotte een woord van waardering voor de uitgever, die twee uitstekend verzorgde boeken op de markt bracht. Aan de correctie van de Engelse citaten in het boekje van Dönitz had overigens wel wat meer aandacht kunnen worden besteed.

Ph.M. Bosscher

2) S.W. Roskill, The War at Sea, Vol. I, blz. 53.

NIEUWE ARTIKELEN

ALDERMAN, G., Samuel Plimsoll and the shipping interest. Maritime Hist. 1(1971)1, 73-95
ANDERSON, R.C., The Sicilian war of 1674-1678. Mar. Mirror 57(1971), 3, 239-265.
AUSSEUR, J.P., Bagnes de Barbarie. Neptunia 104 (1971), 10-16.

BAUM, K.J., Aus der Geschichte der frühen Panzerschiffe: Prins Hendrik der Nederlanden, das ehrste Panzerschiffe der kgl. niederländischen Marine. Das Logbuch 7(1971)IV, 12-20
BAUMBER, M.L., The Navy and civil war in Ireland. Mar.Mirror, 57(1971)4, 385-397
BEENHAKKER, A.J., Hollanders op Shetland. Visserij 24(1971)6, 355-374
BELONJE, J., Twee gedenkstenen op de vuurtoren van Marken. Mndbl. Amstelodamum 58(1971)6, 133-137
BERG, M.W., Admiral William H. Standley and the second London Naval Treaty, 1934-1936. The historian 33(1971)215-236
BEYLEN, J. van, Een botter. Bouwbeschrijving voor het model van een visserschip van de Zuiderzee. De modelbouwer 33(1971)7, 311-316, 8, 355-357, 9, 410-413, 11, 488-491, 12, 541-544
BOUDRIOT, J., Les ports de France de Joseph Vernet: 1e port de Rochefort. Neptunia 104(1971), 17-28
BOUDRIOT, J., Les ports de France de Joseph Vernet: 1e vieux port de Toulon. Neptunia 103(1971), 21-28
BOUDRIOT, J., Le vaisseau trois-ponts "l'Océan" 1785-1855. Neptunia 102(1971), 13-28
BURSTIJN, H.L., Theories of winds and ocean currents from the discoveries to the end of the seventeenth century. Terrae Incognitae III(1971), 7-31

CARSON, E., Sources for maritime history (I): customs bills of entry. Maritime Hist. 1(1971)2, 176-190
DAMMAN, W., Die Bremer Kogge; der Versuch einer Rekonstruktion. Das Logbuch 7(1971)II, 21-32
DEKKER, P., De walvisvangst-afbeeldingen door de helderse schilder Jan Mooy. De blauwe wimpel 26(1971)11, 325-328
DEKKER, P., Een nieuw licht op de amsterdamse Oostzeehandel. Het driemastgaljootschip "Victoria". Zeewezen 60(1971)10, 41-45, 61(1972)1, 63-65 en 69
DINTER, E., Albrecht Graf von Roon. Marine Rundschau 68(1971)8, 467-479
DORLEYN, P., Het botslepen. Een uit Spakenburger mond opgetekende vistechniek, voorheen op de Zuiderzee uitgeoefend. Uit het Peperhuis 1971/1
DULM, J.F. van, Van eskaders, smaldelen en flottieltjes. Een historische verantwoording. Zeewezen 61(1971)1, 24-25

FAIRLIE, S., Shipping in the Anglo-Russian grain trade, to 1870 (1). Maritime Hist. 1(1971)2, 158-175
FITCH, M.G., John Fitch: inventor of the steamboat. Steamboat Bill 118(1971), 79-83
FONTAINE VERWEY, H. de la, Willem Jansz. Blaeu en de reis van le Maire en Schouten. Jrb. Amstelodamum 63(1971), 68-87

GESELSCHAP, J.E.J., De trekvaart van Amsterdam naar Gouda. Mndbl. Amstelodamum 59(1972)1, 7-15
GOKHALE, B.G., Merchants and adventurers in India. Hist. Today 21(1971)8, 550-558
GOUGENHEIM, M.A., La Champagne, berceau de l'hydrographie française. Revue Maritime 289(1971), 920-927

HAWKINS, C.W., An introduction to European shipbuilding in the South West Pacific. Mar. Mirror 57(1971)3, 287-301
HEIDE, K. van der, Type van een Waddenzeeschip: de blazer. Modelbouwer 33(1971)12, 547-549
HESSEN, R., The admiralty's American ally, 1914-1918. Hist. Today 21(1971)12, 864-869
HOWARTH, D., The man who lost Trafalgar. Mar. Mirror 57(1971)4, 361-370
HUBERTI, F.H., Maritime Aspekte der Weltgeschichte im 19 jahrhundert Saeculum 22(1971)2-3, 274-304

JACKSON, G., Marine insurance frauds in Scotland 1751-1821. Cases of deliberate shipwreck tried in the Scottish Court of Admiralty. Mar. Mirror 57(1971) 3, 307-322
JAEGER, W., Deutsche Polar-Expedition vor 100 jahren. Das Logbuch 7(1971)II, 8-20
JARVIS, R., Ship registry, to 1707. Maritime Hist. 1(1971)1, 29-45
JOHNSTON, J.A., Parliament and the protection of trade 1689-1694. Mar. Mirror 57(1971)4, 399-413

KAN, C.M., De periplous van Hanno. Acta cartographica XII(1971), 184-237
KAUPS, M.E., Shifting Vinland - tradition and myth. Terras incognitae II(1970), 29-60
KAUPS, M.E., Shifting Vinland - tradition and myth: a rejoinder. Terrae incognitae III(1971), 97-105

LANGHORNE, R., The naval question in Anglo-German relations 1912-1914. The historical journal XIV(1971)2, 359-370
LEE, H.I., Mediterranean strategy and Anglo-French relations 1908-1912. Mar. Mirror 57(1971)3, 267-285
LINDSAY, R.O., Henry IV and the northeast passage to the Indies. Terrae incognitae II(1970), 61-74
LLOYD, H.A., Sir John Hawkins's instructions, 1590. Bulletin of the Inst. of hist. research XLIV(1971) 109, 125-128
LORRAIN, P., Les canons revolvers de marine "Hotchkiss", 1878-1881. Neptunia 104(1971), 45-52

MEESTER, J.B., de, Herinneringen uit mijn adelbostentijd (VII). Marineblad 81(1971)6, 769-780, 7, 919-920
MELVILLE, Ph., Painting ships and the sea. Naut. Research Journal 18(1971)3, 162-171
MERILLAU, J.G., Le quatrième centenaire de Lepante, 7 octobre 1571. Neptunia 104(1971), 1-9
MEYER, A., De Hanzekogge uit Bremen. De vondst, berging en conservering van een uniek schip uit de Middeleeuwen. Olie 24(1971) 12, 373-377
MEYER, J., Dreyer=werft und Altonaer Museum. Jahrbuch Altonaer Museum/Hamburg 1970, 39-58
MOLEN, S.J. van der, Tweemaal de Vliegende Hollander. Nederl. Volksleven 21(1971)3, 233-235
MOLLAT, M., Les rélations de l'Afrique de l'est avec l'Asie: essai de position de quelques problèmes historiques. Journ. of world history XII(1971)2, 291-316
MOORE, J.H., The Eagle and the "Roo: American fleets in Australian waters, U.S. Naval Inst. Proc. 97(1971)11, 43-52
MUNCHING, L.L. von, Lusitania. Nomen est omen... De blauwe wimpel 26(1971)11, 340-342

N.N., Sebastian Cabot, sa mappemonde et ses voyages. Acta cartographica XII(1971), 1-13
N.N., The world oldest academy of naval sciences 200 years old. Marineblad 81(1971)8, 995-1008
NICOLAS, C.B., Marine muziek. Marineblad 81(1971)8, 1043-1096

OLIVIER, L.J.J., Meermin met twee staarten. Spiegel Historiael 6(1971) 12, 690-694
OOSTEN, F.C., van, De adelborstenopleiding in de stad van haai en krokodil: Soerabaja. De opleiding tot marine-officier gaat uit Nederland weg. Zeewezen 61(1972)1, 57-62
OOSTEN, F.C. van, De koloniale marine: stiefkind van de Indische defensie. Zeewezen 60(1971)11, 39-41
OOSTEN, F.C. van, en Ph.M. Bosscher, Taktiek (3) (4-1) (4-2). Het taktisch gebruik van het zeilschip. Marineblad 81(1971)5, 593-651, 7, 863-889, 8, 1019-1042
OZANNE, L'oeuvre des,. Inhoudsopgave van de in de nrs. 87-102 van Neptunia verschenen artikelenreeks. Neptunia 102(1971), "47"

PIVERONUS, P.J., John Rastell's proposed voyage to North America from Ireland, 1517-1519. Terrae incognitae III(1971), 59-65
POHL, F.J., Prince "Zichmini" of the Zeno narrative. (Mogelijke 14e-eeuwse ontdekkingsreis van de Venetiaan Nicolo Zeno in de noordelijke Atlantische Oceaan). Terrae incognitae II(1970), 75-86

QUINN, D.B., The voyage of "Triall" 1606-1607: an abortive Virginia venture. American Neptune 31(1971)2, 85-103

RAY, Th., Annapolis: the Navy's first aerdrome. U.S. Naval Inst. Proc. 97(1971)10, 34-41
RÖSSLER, E., Die deutsche U-Bootausbildung und ihre Vorbereitung 1925-1945. Marine Rundschau 68(1971), 8, 453-466
RüFFLER, Die Moselschiffahrt und ihre Geschichte. Das Logbuch 7(1971) III, 4-8

SCHMALENBACH, P., S.M.S. Blücher. Warship International VIII(1971)2, 171-181
SCHOT BWzn, J., De "slavenkas" te Zierikzee. Zeeuws tijdschrift 21(1971) 1, 19-20
STEGER, E., Untersuchungen über Italienische Seekarten des Mittelalters auf Grund der kartometrischen Methode. Acta cartographica XII(1971), 395-448
STENUIT, R., Les trésors de l'Armade. Neptunia 103(1971), 11-20
STüBLE, R., Fahrzeuge der pazifischen Inselwelt. Das Logbuch 7(1971) IV, 21-29
SUMRALL, R.S., Ship camouflage (world war I): deceptive art. U.S. Naval Inst. Proc. 97(1971)7, 57-77

TAYLOR, B., Andrea Doria: soldier of the sea. U.S. Naval Inst. Proc. 97(1971)9, 47-57
TROOST, W., Capiteynen te water (5): Jan Claesz. Breet. Marineblad 81(1971)7, 891-907
TROOST, W., Hendrick de Keyser als scheepsdecorateur. Ons Amsterdam 23(1971)11, 350-352

URNESS, C., Dmitri Bragin's voyage in the North Pacific (1772-1777). Terrae incognitae II(1970), 87-94
USHERWOOD, S., The siege of Toulon, 1793. Hist. Today 22(1972)2, 17-24

VALE, B., Lord Cochrane in Brazil. I. The naval war of independence, 1823. Mar. Mirror 57(1971) 4, 415-442
VEN, D.J. van der, De haarlemse damiaatjes, kerkescheepjes en scheepspreekstoelen, apostelkoggen en matrozenscheepjes. Zeewezen 60(1971)12, 21-23
VICHOT, J., Le golfe de Bandol et la pêche au thon. Neptunia 102(1971), 1-12
VICHOT, J., Les sirènes. Neptunia 103(1971), 1-10
VÖLKER, E., Der Stand der Diskussion über die Motive der deutschen Norwegen-Unternehmung 1940. Marine Rundschau 68(1971)8, 479-487

VROOM, H.E.E., De afdeling Buitenmuseum van het Rijksmuseum "Zuiderzeemuseum". Uit het Peperhuis 1971/3
WASKÖNIG, D., Das Katalogwerk "Das Schrift in der bildenden Kunst". Jahrbuch Altonaer Museum/Hamburg 1970, 59-92

WESTERLUND, K.E., The Royal Swedish Academy of naval sciences. Navy 76(1971)11, 316-321
WOLKENHAUER, A., Beiträge zur Geschichte der Kartographie und Nautik des 15. bis 17. Jahrhunderts. Acta cartographica XIII(1971), 392-498

ZEEMAN, S., Klaas Duit, de "Zeeduivel". De vergeten redder van Huisduinen. De blauwe wimpel 27(1972)1, 21-23
ZUIDHOEK, A., De slag van Lepanto. De blauwe wimpel 26(1971)12, 363-367

NIEUWE UITGAVEN

Woordenboeken en encyclopedieën

CATALOGUE of the library of the National Maritime Museum. Vol. III, Atlases and cartography. Londen, H.M.S.O., 1971, 1166 blz. gefll., f 131,35

CURTI, O., Modèles réduits. Encyclopédie du modelisme naval. Parijs, Editions Maritimes & d'Outre-Mer, 1971 (vert. uit het ital.), 527 blz., gefll., f 72,20

MARITIEME ENCYCLOPEDIE. Red. J. van Beylen e.a. Bussum, C. de Boer jr., 1970-
dl. III, GAR-KAA, 297 blz., gefll., f 75.00 (1971)
dl. IV, KAA-LUC, 315 blz., gefll., f 75.00 (1971)

Algemeen

ALLEN, S.W., Melville and his world. Londen, Thames & Hudson, 1971, 144 blz., gefll., f 21,65

BEVAN, B., The great seamen of Elizabeth I. Londen, R. Hale, 1971, 319 blz., gefll., f 33.00

BRASS, G.F., A history of seafaring, incorporating the findings of underwater archeology. Londen, Thames & Hudson, 1972, gefll. f 72,90

BROWN, M. (ed.), The Hamish Hamilton book of the sea legends. Londen, Hamish Hamilton, 1971, 275 blz., gefll. met tekeningen van Krystyna Turska, f 20,40

BUTLER, W.E., The Soviet Union and the law of the sea. Londen, Johns Hopkins Press, 1971, 258 blz., gefll., f 57,80

CASSAR, G.H., The French and the Dardanelles. Londen, Allen & Unwin, 1971, 288 blz., gefll., f 40,60

EXQUEMELIN, A.O., De americaensche zeeroovers. Bewerkt door R. Wijzenbroek. Laren, Uitgeverij Luitingh, 1971, 254 blz., gefll., f 15,90

HOLMAN, R.B. (inl.), W.A. BAKER (aant.), C.J.A. Wilson's ships. Barre/Mass., Barre Publishers, 1971, 112 blz., gefll., f 61,90 (bevat reproducties van en commentaar bij een selectie uit Wilson's tekeningen, etsen etc. van verschillende soorten schepen).

HORSTMANN, H., Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter. Bremen, Schünemann Universitäts-Verlag, 1971 (Schriften des deutschen Schiffahrtsmuseums, Bnd. 1; eerder verschenen in Bremisches Jahrbuch 50/51, 1965/1969), 164 blz., gefll.

JAQUET, F.G.P., Gids van de in Nederland aanwezige bronnen betreffende de geschiedenis van Azië en Oceanië 1796-1949. Leiden, Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde.
dl. IV, Koninklijke Bibliotheek en Universiteitsbibliotheek Leiden. (1971)
dl. V, Algemeen Rijksarchief en Ministerie van Binnenlandse Zaken (supplement op dl. II). (1971) (brochure, niet in de handel)

JANE's Fighting Ships 1971-1972. Ed. R.V.B. Blackman. 750 blz., gefll., f 116,25

JOHNSON, R.F., The Royal George. Londen, Charles Knight, 1971, gefll., f 30,05 (...a fascinating account of ships and seamen at the turn of the 18th century and in particular of this famous ship...Uitg. aank.)

KAUFMAN, G. (red.), Altonaer Museum in Hamburg: die Sammlung der Schiffsporträts. Hamburg, Altonaer Museum, 1971 (Schausammlungen des Altonaer Museums, Heft 6), 110 blz., gefll., f 7,60

KEBABIAN, J.S. the Henry C. Taylor collection. (kartografie) New Haven, Yale University Press, 1971, 88 blz., facs., f 36,40

KLEMP, E., Kommentar zum "Atlas des Groszen Kurfürsten". Stuttgart, Belser Verlag, 1971, 293 blz., gefll., Niet afzonderlijk verkrijgbaar.

LLOYD, CHR., Het zeilschip besliste. 's Gravenhage, W. Gaade, 1971 (vert. uit het engels), 126 blz., gefll., f 16.90

MEDLICOTT, W.N., D. DAKIN, M.E. LAMBERT (ed.), Documents on British foreign policy 1919-1939. Series 1A, vol. 3, European and naval questions 1927. Londen, H.M.S.O., 1970, 802 blz., f 65,95

MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Lijst van instrumenten in de verzameling van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Amsterdam, Ned. Hist. Scheepvaart Museum, 1971, 52 blz., gefll., brochure, niet in de handel.

PACK, S.W.C., Sea power in the Mediterranean. Londen, A. Barker, 1971, 270 blz., gefll., f 32,20

PHILLIPS-BIRT, D., A history of seamanship. Londen, Allen & Unwin, 1971, gefll., f 48,20

POTTER, E.B., The Naval Academy illustrated history of the United States Navy. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 320 blz., gefll., f 62,10

RUNCIMAN, W., Collier brigs and their sailors. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk ed. 1926), 288 blz., gefll., f 33,10

SAUL, N.E., Russia and the Mediterranean 1797-1807. Chicago, University Press, 1970, 268 blz., f 34,40

SILKE, J.J., Kinsale; the Spanish intervention in Ireland at the end of the Elizabethan wars. Liverpool, University Press, 1970, 216 blz., gefll., f 32,95

SMET, A. de, (Inleiding tot en catalogus van de tentoonstelling) de Hollandse kartografie. Brussel, Koninklijke Bibliotheek Albert I, 1971, 87 blz., gefll.

SMIT, G., De agrarisch-maritieme structuur van Terschelling omstreeks het midden van de negentiende eeuw. Diss. Groningen, 1971, 218 blz., krtn.

STENUIT, R., Les trésors de l'Armade, Albin Michel, 1971, 320 blz., gefll., f 23,25

TAVERNIER, B., Schicksalstrasse der Menschheit. Bielefeld/Berlijn, Delius, Klasing & Co., 1971 (vert. van het door R. Laffont te Parijs uitgegeven "Les grandes routes maritimes"), 285 blz., gefll., f 42,25

TIMM, W., Kapitänsbilder. Schiffsporträte seit 1782. Rostock, Hinstorff Verlag, 1971, 192 blz., gefll., f 61,60

TOLAND, J., The rising sun. The decline and fall of the Japenese empire, 1936-1945. Londen, Cassell, 1971, 954 blz., gefll., f 45,65

VILLAIN-GANDOSSI, CHR., M. CORTELAZZO, Méditerrannée et Océan Indien. Travaux du 6e Colloque International d'Histoire Maritime Venetië, 1962. Parijs, S.E.V.P.E.N., 1971, 418 + XX blz., f 40,60

WäTJEN, H., Die Niederländer in Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung. Aalen, 1971 (herdruk ed. 1909; Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins hrsg. von D. Schäfer, Bnd. 2), XXV + 416 blz., f 106,90

WATTS, A.J., Pictorial History of the Royal Navy. Vol. 2, 1880-1941. Londen, I. Allan, 1971, 64 blz., gefll., f 25,75

Oorlogsmarine

BARKER, A.J., Suicide weapon. New York, Ballantine, 1971 (Ballantine's Illustrated History of WWII. Weapons Book no. 22), 161 blz., gefll., f 5,50

BROCKMAN, E., The two sieges of Rhodes, 1480-1522. New York, Transatlantic Arts, 1971, 184 blz., gefll., f 39,35

BUEB, V., Die junge Schule der französchen Marine-Strategie und Politik 1875-1900. Boppard a/Rhein, Harald Boldt Verlag, 1971, 185 blz., gefll., f 42,50

FECHTER, H., G. HÜMMELCHEN (ed.), Seekriegsatlas-Mittelmeer, Schwarzes Meer 1940-1943. (inleiding F. Ruge). München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972, f 63,75

GRÖNER, E., Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945 und ihr Verbleib. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972 (7 erweiterte Auflage hrsg. von D. Jung und M. Maass), 120 blz., gefll., f 24,80

HAMPDEN, J., Francis Drake, privateer. Contemporary narratives and documents. Edited and selected by --. Londen, Eyre/Methuen, 1972, gefll., f 45,70

HÜMMELCHEN, C., Die deutschen Seeflieger 1935-1945. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972 (Wehrwissenschaftliche Berichte Bnd. 9), gefll., f 24,55

HUMBLE, R., Hitler's high seas fleet. New York, Ballantine, 1971 (Ballantine's Illustrated History of WWII. Weapons Book no. 23), 160 blz., gefll., f 5,50

MILLOT, B., Divine Thunder (kamikaze). Londen, MacDonald, 1971, 251 blz., gefll., f 24,15

OOSTEN, F.C. van, De Koninklijke Marine in oude ansichten. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1972, 160 blz., gefll., f 18,90

PARRY, A. (ed.), The admirals Fremantle. Londen, Chatto & Windus, 1971, 286 blz., gefll., f 33,80

(betreft Am. maritieme geschiedenis van periode van Onafhankelijkheidsoorlog tot WO I, beschreven aan de hand van dagboeken, brieven e.d. van opeenvolgende admiraals uit deze familie)

PROFILE WARSHIP. Nr. 1 -. Windsor, Profile Publication Ltd., 1970 -
Elke monografie uit deze serie, per deel ongeveer 25 blz. omvattend, gefll., met een prijs van ongeveer *f* 5,50, behandelt de levensloop van een bepaald oorlogsschip en verschaft daarbij vele technische gegevens. Reeds verschenen:

1 HMS Dreadnought (BB)
2 HMS Cossack (DD)
3 USS Hornet (CV)
4 KM Admiral Graf Spee (BB)
5 HMS Campbelltown (USS Buchanan) (DD)
6 KM Prinz Eugen (CH)
7 HMS Vosper (MTB)
8 Kriegsmarine U-107 (SS)
9 USS Charles Ausburne (DD)
10 HMS Illustrious (CV) - technical history
11 HMS Illustrious (CV) - operational history
12 IJN Kongo (BB)
13 HMS Exeter (CH)

RAVAN, A., e.a., British warships of the Second World War. A folio of authentic scale drawings. Ist series. Loden, Conway Maritime Press, 1971, *f* 30,10
(bevat: battleships: Rodney, Royal Oak, Warspite, Renown, Repulse; cruisers: Ajax, London, Manchester, Sussex; cruiser/minelayer: Ariadne; destroyers: Onslow, Lance)

ROWE, J.S., S.L. MORISON (ed.), Ships and aircraft of the United States Fleet. Ninth ed. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 288 blz., gefll., *f* 34,85

SCHOFIELD, B.B., The rescue ships. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 172 blz., gefll., *f* 24,10
(betreft geschiedenis van de komvooien op de noordelijke Atlantische Oceaan in wereldoorlog II)

SCHUMACHER, F.C., Bridge of no return. The U.S.S. Pueblo. New York, Harcourt, Brace & Jovanovich Inc., 242 blz., gefll., *f* 30,10

THOMSON, G.M., Sir Francis Drake. Londen, Secker & Warburg, 1972, gefll., *f* 35,50

TOLLEY, K., Yangtze patrol. The U.S. Navy in China. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 320 blz., gefll., *f* 41,40

WAGNER., G., Die Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945. Im Auftrag des Arbeitkreises für Wehrforschung bearbeitet von --. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972, 716 blz., gefll., *f* 98,60

WATTS, A.J., B.G. GORDON, The Imperial Japanese Navy. Londen, Mac Donald, 1971, 543 blz., gefll., *f* 65,95

WEYERS Taschenbuch der Kriegsflotten 1928. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1971 (herdruk), 443 blz., gefll., *f* 49,60

WEYERS Flottentaschenbuch 1971/1972. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972, 450 blz., gefll., *f* 76,20

Zeescheepvaart

EDWARDS, H., Eilanden der boze geesten. Amsterdam, Wereldbibliotheek, 1971 (vert. van "Islands of angry ghosts" door P.C.M. Dirken), 200 blz., *f* 13,90
(betreft schipbreuk van de "Batavia" en poging tot berging daarvan door de schr.)

FAIRHALL, D., Russia looks to the sea; a study of the expansion of Soviet maritime power. Londen, A. Deutsch, 1971, 287 blz., gefll., *f* 41,45

FISHER, H.E.S., The Portugal trade: a Study of Anglo-Portuguese commerce, 1700-1770. Londen, Methuen, 1971, XVI + 171 blz., gefll., *f* 33,00

FRY, H.T., Alexander Dalrymple (1737-1808) and the expansion of British trade. Londen, Cass for the Royal Commonwealth Society, 1971, 330 blz., gefll., *f* 42,60

GARDNER, B., The East India Company. Londen, Rupert Hart-Davis, 1971, 319 blz. gefll., *f* 31.50

HAGEDORN, B., Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum westfälischen Frieden (1580-1648). Aalen, 1971 (herdruk ed. 1912; Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins hrsg. von D. Schäfer, Bnd. 6, XXII + 568 blz., *f* 112,10

Mc NEILL, D.B., Irish passenger steamship services. Vol. I, north of Ireland, vol. II, south of Ireland. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 232 en 240 blz., gefll., *f* 54,00

ORMEROD, H.A., Piracy in the ancient world. An essay in mediterranean history. Liverpool, University Press, 1971 (herdruk ed. 1924), 286 blz., gefll., *f* 24,15

RAMSFORD, O., The slave trade; the story of the transatlantic slavery. Londen, J. Murray, 1971, 292 blz., gefll., *f* 36,75

SAWYER, P.H., The age of the Vikings. Londen, Edward Arnold, 1971², 254 blz., gefll., *f* 33,65
(.... includes new material on the Vikings' ships...: uitg. aank.)

VILLIERS, A., The war with Cape Horn. Londen, Hodder & Stoughton, 1971, 338 blz., gefll., *f* 31,65

WINKELMAN, P.H., Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzee-handel in de zeventiende eeuw. 's Gravenhage, Mart. Nijhoff, 1971 (R.G.P., Serie 133), 822 blz., *f* 55,00

VISSERIJ

LINKE, H., Die Geschichte der Borkumer Walfängerfamilie Meyer. Bremerhaven, Nordwestdeutscher Verlag Ditzen & Co., 1971, 143 blz., gefll., *f* 32,00

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BONTEKOE. Iournael ofte gedenckwaerdighe beschrijvinghe van de Oost-Indische reyse van Willem IJsbrantsz van Hoorn etc. Amsterdam, P.N. van Kampen & Zoon N.V., 1971 (facs. ed. van de in 1648 bij Jan Jansz. Deutel verschenen druk), 80 blz., gefll., *f* 15,90

DODGE, E.S., Beyond the Capes. Londen, Gollancz, 1971, 429 blz., gefll., *f* 33,40
(".....The chief merit of this book is to provide an comprehensive record of the seamen of all nations who extended our knowledge of the widest ocean in the world during the century after Cook mapped its outlines.....The illustrations are shoddy". Economist, 9 sept. 1971)

FALCK, H., Koers 1 graad zuid 90° west. Darwin's ontdekkingsreizen met de "Beagle". Baarn, Hollandia, 1971 (vert. uit het duits), 215 blz., gefll., *f* 24,50

FORMAN, W., R. SYME, Captain Cook. Wien, A. Schroll & Co., 1971 (vert. uit het engels), 175 blz., gefll., *f* 47,00

GREENHILL, B. (ed.), The opening of the Pacific - image and reality. Greenwich, National Maritime Museum, 1971 (Maritime monographs and reports, no. 2), 27 blz., krt., *f* 5,25

JANE, C., The voyage of Christopher Columbus, being the journals of his first and third, and the letters concerning his first and last voyages, to which is added the account of his second voyage written by Andres Bernaldez. Newly trnasl. and ed. by --. Amsterdam, N. Israel, 1971 (herdruk ed. 1930, Argonaut Press), 353 blz., krtn., *f* 65,00

MAJOR, R.H., The bibliography of the first letter of Christopher Columbus describing his discovery of the new world. Together with a facsimile of Columbus' letter published at Basle 1494. Amsterdam, N. Israel, 1971 (herdruk ed. 1872), 62 + 12 blz., *f* 27,40

WEDDELL, JAMES, A voyage towards the South Pole, performed in the yaers 1822-1824; containing an examination of the Antarctic Sea (1827). Newton Abbot, David & Charles, 1971 (herdruk ed. 1827, met inl. van Sir Vivian Fuchs), 324 blz., gefll., *f* 37,30

WILLIAMSON, J.A., The voyage of the Cabots and the English discovery of North America under Henry VIII. Amsterdam, N. Israel, 1971 (herdruk ed. 1929, Argonaut Press), XIII + 290 blz., krtn., *f* 65,00

Het schip - scheepsbouw

ARCHIBALD, E.H.H., The metal fighting ship in the Royal Navy, 1860-1970. Londen, Blandford Press, 1971, 240 blz., gefll., *f* 50,70

CHAPMAN, F.H. AF, Architectura navalis mercatoria, Londen, Adlard Coles Ltd., 1971 (herdr. ed. 1768), 104 blz., pltn., *f* 82,65

COOK, P., Boatbuilding methods. Londen, Adlard Coles, Ltd., 1971, 128 blz., gefll., *f* 24,15

ELLMERS, D., Keltischer Schiffbau. Wiesbaden, Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V., z.j. (Sonderdruck), 122 blz., gefll.,

GöTTLICHER, A., W. WERNER, Schiffsmodelle im alten Ägypten. Wiesbaden, Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V., 1971. 15 blz., gefll., *f* 29,80

HERIOT, E., Kurzgefaszte illustrierte Geschichte des Schiffbaus. Bielefeld, Delius, Klasing & Co., 1971 (Modellbaureihe), 136 blz., gefll., *f* 30,55

HOFMAN, E., The steam yachts; an era of elegance. Londen, Harrap/Nautical Publishers Co., 1970, 272 blz., gefll., *f* 55,75

HOLLAND, A.J., Ships of British oak. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 240 blz., gefll., *f* 33,80
(betreft houten scheepsbouw in Hampshire)

LAING, A., American ships. New York, American Heritage Press, 1971, 500 blz., gefll., 69,50
(...The author traces the evolution of watercraft on the American continent over the past four millenia.... Whaling is a persistent theme..... but the author does not neglect Bushnell's and Fulton's submarines, the pilot schooners, the clippers, the 90-day gunboats and ironclads of the Civil War.... Uitg. aank.)

MALSTER, R., Wherries and waterways. The story of the Norfolk and Suffolk wherry and the waterways on which it sailed. Lavenham/Suffolk, Terence Dalton Ltd., 1971, 176 blz., gefll., *f* 26,85

MATTHEWS, F.C., American merchant ships 1850-1910. Londen, P. Stephens, 1971 (herdruk ed. 1930/31), 2 dln., 370 + 379 blz., gefll., *f* 91,40

MEYER, J., Hamburgs Segelschiffe 1795-1945. Norderstedt, Verlag Egon Heinemann, 1971, 295 blz., gefll., *f* 65,00

MIDDENDORF, F.L., Bemastung und Takelung der Schiffe. Kassel, Verlag H. Hamecher, 1971 (herdruk ed. 1903), 401 blz., gefll., *f* 75,05

PETREJUS, E.W., Oude zeilschepen: binnenschepen, jachten en vissersschepen. Bussum, Unieboek N.V./de Boer Maritieme Handboeken, 1971, 250 blz., gefll., *f* 45,00

PHILLIPS-BIRT, D., When luxury went to sea. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 96 blz., gefll., *f* 30,55
(betreft interieurs van grote passagiersschepen sinds plm. 1900)

PRESTON, A., V & W class destroyers. Londen, MacDonald, 1971, 138 blz., gefll., *f* 26,85

ROWLAND, K.T., The "Great Britain". Newton Abbot, David & Charles, 1971, 132 blz., gefll., *f* 18,80

SOPERS, P.J.V.M., Schepen die verdwijnen. Bewerkt door H.C.A. van Kampen. Amsterdam, P.N. van Kampen, 1971 (tweede ongewijzigde druk van de ed. 1947), 162 blz., gefll., *f* 17,50

TALBOT-BOOTH, E.C., D.G. GREENMAN, Warship identification. Londen, I. Allan, 1971, 467 blz., gefll., *f* 82,60

WILLIAMS, G.R., The world of model ships and boats. Londen, A. Deutsch 1971, 255 blz., gefll., *f* 36,00

WORCESTER, G.R.G., The junks and sampans of the Yangtze. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, (herdruk ed. Shanghai 1947/48), 656 blz., gefll., *f* 152,35

Stuurmanskunst

TAYLOR, E.G.R., The haven-finding art; a history of navigation from Odysseus to Captain Cook. Londen, Hollis & Carter (for the Institute of Navigation), 1971[2] (new augm. ed. with an appendix on Chinese medieval navigation), 310 blz., gefll., *f* 27,50

Haven- en zeewerken

CAMERON, I., The impossible dream, Londen, Hodder (Stoughton, 1971, 284 blz., gefll., *f* 32,95
(betreft de bouw van het Panama-kanaal)

CHADWICK, L., Lighthouses and lightships. Londen, Dennis Dobson, 1971, 165 blz., gefll., *f* 14,75

Loods-, bergings- en reddingswezen

BORSTLAP, K., Slepen op de zeven zeeën. Geschiedenis van de zeesleepvaart. Bussum, C. de Boer jr., 1971, 183 blz., gefll., *f* 19,90

LARN, R., Cornish shipwrecks. Vol. III, the Isles of Scilly. Newton Abbot & charles, 1971, 238 blz., gefll., *f* 27,95

Zeesport

HENDERSON, R., The racing cruiser. Londen, A & Ch. Black, 1971, 180 blz., gefll., *f* 58,30

KRAMER, J.A.M., W. de BRUIN, Watersport van A - Z. Encyclopaedie voor de waterrecreatie. Bussum, Unieboek N.V., 1971, 255 blz., gefll., *f* 24,90

LIPSCOMB, F.W., A hundred years of the Americ's Cup. Londen, H. Evelyn, 1971, 51 blz., gefll., *f* 35,50

PINAND, Y.-L., Sailing from start to finish. Londen, Adlard Coles Ltd., 1971[2] (vert. uit het frans), 253 blz., gefll., *f* 33,60

SCHULT, J., Aus der Jugendzeit des Motorbootes. Ein nachcenklich erheitender Beitrag zur technischen Entwicklungsgeschichte von Wassersport und Bootsbau. Bielefeld, Delius, Klasing & Co., 1971, 160 blz., gefll., *f* 32,50

SCHULT, J., Aus der Jugendzeit des Yachtsegelns. Ein Beitrag zur technischen Entwicklungsgeschichte von Yachtsport und Bootsbau. Bielefeld, Delius, Klasing & Co., 1971, 149 blz., gefll., *f* 32,50

Zeerecht - recht van de zee

WISWALL, F.L., The development of admiralty jurisdiction and practice since 1800. Londen, Cambridge University Press, 1971, XVIII + 223 blz., *f* 40,70

De schepeling - leven aan boord

MASEFIELD, J., Sea life Nelson's time. Londen, Conway Maritime Press, 1971, (herdruk ed. 1904), 140 blz., gefll., *f* 29,50

Zee-archeologie

COUSTEAU, J.-Y., Diving for sunken treasure. Londen, Cassell, 1971, (vert. uit het frans), 296 blz., gefll., *f* 26,80

VERENIGINGSNIEUWS

Ons bestuur ontving van het secretariaat van de Nederlandse Werkgroep voor de geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel de volgende mededeling:

"Op 31 mei 1971 werd opgericht de Nederlandse Werkgroep voor de Geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel, met het doel om in Nederland en vooral ook door internationale samenwerking de geschiedbeoefening met betrekking tot handel en verkeer in het Noord- en Oostzeegebied te bevorderen. Direkte aanleiding tot de oprichting was de ontwikkeling binnen de Hansische Geschichtsverein in Duitsland. Tot 1970 was dit een vereniging met leden in de Westduitse Bondsrepubliek en in de DDR. In het kader van het streven van de DDR naar erkenning en gelijkberechtiging ging men echter in 1970 over tot de oprichting van een Hansische Arbeitsgemeinschaft in de DDR, die organisatorisch direkt verbonden is met de Deutsche Historiker-Gesellschaft (in de DDR). Daardoor is de oude Hansische Geschichsverein nu feitelijk in tweeën gedeeld, daar zij nog slechts leden in West-Europa telt. De verhouding tussen de beide Duitse Hanseverenigingen is nog niet genormaliseerd, en over en weer kon men elkaars Hansetagungen in 1970 en 1971 niet bezoeken.

Maar wie nog wel de Hansetagungen in de DDR kunnen bezoeken, zijn behalve Polen en Tsjechen ook niet-Duitse Westeuropeanen zoals Nederlanders, Belgen en Skandinaviërs Het Instituut voor Geschiedenis in Utrecht onderhield al sinds tien jaar levendige betrekkingen met de Hanse-historici in de DDR en meende hen in deze nieuwe situatie niet in de steek te mogen laten. Daarbij kwam de overweging dat ook voor de Nederlandse vakgenoten zelf een goed wetenschappelijk kontakt met Oost-Europa onmisbaar is, al was het alleen maar omdat aldaar archiefmateriaal ligt opgestapeld dat voor de Nederlandse geschiedenis van groot belang is. De thematiek van de Hansetagungen en andere Hanse-aktiviteiten heeft zich nooit beperkt tot de geschiedenis van de Duitse Hanse in strikte zin maar beweegt zich altijd op het ruime terrein van de sociaal-economisch-kulturele geschiedenis van Noord-Europa in de middeleeuwen en de 16e en 17e eeuw.
Het was al spoedig duidelijk dat de onstane impasse niet van één der beide Duitse staten zelf uit kon worden doorbroken, maar dat hier misschien wel kansen lagen voor een gemeenschappelijke inspanning van Nederlandse en Poolse historici, die in nationale werkgroepen georganiseerd, een internationale overkoepelende organisatie zouden kunnen oprichten, waartoe de Hanse-historici van de Bondsrepubliek en die van de DDR als gelijkgerechtigde partners, eveneens in nationale werkgroepen of verenigingen georganiseerd, zouden kunnen toetreden. Binnen het internationale kader van deze overkoepelende organisatie zou dan opnieuw en zelfs op grotere schaal wederkerig kongresbezoek en uitwisseling van sprekers en publikaties nogelijk zijn.
De daartoe vereiste nationale verenigingen in de beide Duitslanden bestaan inmiddels, en ook in Polen is een partner voorhanden die aan dit plan wil meewerken. In Nederland en België bestond echter tot voor kort geen vereniging of commissie die zich speciaal met de geschiedenis van handel en verkeer (in ruime zin) in het Noord- en Oostzeegebied bezighoudt, ook al telt de Benelux talrijke historici die op dit terrein werken. Voor

een deel zijn zij lid van de Hansische Geschichtsverein in de Duitse Bondsrepubliek, voor een deel van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, en gedeeltelijk zijn zij waarschijnlijk niet nader georganiseerd. Voor al deze vakgenoten is de nieuwe Werkgroep voor de Geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel bedoeld; toegetreden zijn reeds verscheidene Nederlandse leden van de Hansische Geschichtsverein (persoonlijke en institutionele leden) en verder een aantal andere belangstellenden, ook uit België. De eerste jaarvergadering werd gehouden op vrijdag 22 oktober 1971, voorafgaande aan de jaarvergadering van het Nederlands Historisch Genootschap. Het bestuur bestaat uit Prof. Dr. T.S. Jansma voorzitter, Dr. Johanna Maria van Winter sekretaresse en Dr. F. Snapper penningmeester.
De kontributie is voor 1971 bepaald op *f* 5,- en voor 1972 op *f* 10,- per lid. Het sekretariaat is gevestigd op het Instituut voor Geschiedenis, Kromme Nieuwe Gracht 20 te Utrecht, waar men zich ook als lid kan aanmelden.

Voorlopig zal de Werkgroep geen grote aktiviteiten binnen de Benelux ontwikkelen (zoals kongressen en onderzoekprojekten) maar vooral haar bemiddeling verlenen bij de plannen op internationaal vlak, mede ten bate van haar eigen leden. Maar als het ledental zou groeien en er iets meer financiële armslag wordt verkregen, zou dit kunnen veranderen. De daad is nu dus aan de potentiële leden."

Wij tekenen hierbij het volgende aan.
Aangezien het denkbaar was dat door het voorgaande op het internationale vlak enige verwarring zou ontstaan over de positie van onze Vereniging - met name omdat het te Warschau gevestigde, coördinerende secretariaat van de werkgroepen in de verschillende landen via een "association affiliée" verbonden is met de "Commission internationale d'histoire maritime" te Parijs - werd overleg gepleegd met het bestuur van de Werkgroep. Dit overleg resulteerde in de volgende organisatorische oplossing.
De Nederlandse Werkgroep voor de geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel is met ingang van 1 januari 1972 lid geworden van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis. De Werkgroep ontleent daaraan het recht gebruik te maken van de publicatiemogelijkheden, die de Mededelingen bieden. Voorts is overeengekomen dat de Werkgroep haar internationale contacten - met name die met de "Commission internationale" - zal onderhouden via het bestuur van de Vereniging; omgekeerd zal het bestuur van de Vereniging internationale contacten, die het werkterrein van de Werkgroep bestrijken, laten lopen via het bestuur van de Werkgroep, die deze verder naar Warschau zal doorspelen.
Teneinde de samenwerking een zo concreet mogelijke vorm te geven leek het ons aan te bevelen dat een (bestuurs)lid van de Werkgroep zitting zou nemen in het bestuur van onze Vereniging. Wij zijn zeer verheugd dat de voorzitter van de Werkgroep, prof. dr. T.S. Jansma, persoonlijk de functie van lid van het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft aanvaard.
De bovenvermelde ontwikkelingen zullen hun officiële weerslag vinden in een wijziging van ons Huishoudelijk Reglement.

Het bestuur.

NOTEN

Dutch shipcarpenters'guilds, c. 1400 to c. 1600

1) J.M. Kerling, Commercial Relations of Holland and Zeeland with England from the late 13th Century to the Close of the Middle Ages. Leiden, E.J. Brill, 1954, p. 3.
2) E. Coornaert, Les Corporations en France avant 1789. Paris, Les Editions Ouvrières, 1968, p. 32.
3) Gemeente Archief Hoorn, 1851, Scheeptimmermansgild Rekeningboek, 1593-1601.
J.G. van Dillen (ed), Bronnen tot de Geschiedenis van het Bedrijfsleven en Gildewezen van Amsterdam. Vol. 1, 1312-1611 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, 69) no. 235.
Gemeente Archief Goes, 423 (V nr. 1750), Gildeboeken van het Timmerliedengilde.
4) R. Fruin (ed), Het Recht der Stad Reimerswaal. The Hague, Martinus Nijhoff, 1905, pp. 54-57.
5) Gemeente Archief Veere (Middelburg), Gildebrief van 1 Jan., 1520, Gildebrief van 10 Jan., 1585.
6) A. van Vollenhoven, Ambachten en Neringen in Dordrecht. The Hague, Martinus Nijhoff, 1923, Appendix 3. A printing of the guild bye-law of 1397, Gemeente Archief, Dordrecht, Afdeling Gilden 254.
Gemeente Archief Dordrecht, Afdeling Gilden 232 (1437), 261 (1549), 228 (1587).
7) Gemeente Archief Alkmaar, Archieven van Gilden 92.
8) J.G. van Dillen (ed), op. cit., 1349 (between 1578 and 1589), 772 (1589).
Gemeente Archief Amsterdam, Gilden Archief 1376 (1591).
For earlier regulation of Amsterdam shipcarpenters, caulking, their payment of the beer excise, etc. see J.G. van Dillen, ed., op. cit., 29 (1517), 228 (1538), 235 (1539), 240 (1539), 547 (1567).
For a survey of the regulations pertaining to Amsterdam shipcarpenters issued before an independent guild was formed see, Leonie van Nierop, Bijdragen tot de geschiedenis van de Amsterdamse scheepsbouw, in: Amstelodamum, Maandblad voor de Kennis van Amsterdam, 42ste jrg. (1955), pp. 39-40, 54-55.
9) Gemeente Archief Brouwershaven (Middelburg), Scheeptimmerlieden Gildebrief (1545).
10) Gemeente Archief Vlissingen, Ordonnanties Vlissingen 5161, 23 (1575).
Gemeente Archief Arnemuiden, 287 (1576).
11) Gemeente Archief Zierikzee, Resolutie Boek van St. Toeloopers of Scheepstimmermansgilde.
12) Van Nierop, loc. cit.
13) J. Huizinga (ed.), Rechtsbronnen der Stad Haarlem. The Hague, Martinus Nijhoff, 1911, pp. 253-254.
14) S.C. van Kampen, De Rotterdamse Particuliere Scheepsbouw in de Tijd van de Republiek, Assen, Born N.V., 1953, p. 163.
15) Matthys Balen Janszoon, Beschryvinge der stad Dordrecht. 2 vols. Dordrecht, Symon onder de Linde, 1677, p. 311. The avowed purpose of the ordinance was to give greater political stability. Janszoon reprinted the 1367 ordinance.

Het oorlogsschip "De Alkmaar"

1) Joh. E. Elias, Bijdragen tot de Geschiedenis onzer Admiraliteiten ten Tijde van den Eersten Engelschen Oorlog, Bijdragen v. Vaderl. Geschiedenis en Oudheidkunde VII, 4, bldz. 191 evv; dez. Schetsen uit de Geschiedenis van ons Zeewezen, I 's-Gravenhage 1916, bldz. 142/3 en dez. De Vlootbouw in Nederland, Amsterdam 1933, bldz. 115.
2) Zo vermeldt b.v. een acte van 25 september 1638 verleden voor de plaatselijke notaris H.J. van der Lijn, notarieel archief gemeente Alkmaar deel 44," dat de "Capitein Cornelis Dirksz Cuyten" van Alkmaar toen in zee was" met Alkmaarsch volk!
3) Acte voor notaris v.d. Lijn inventaris a.v. deel 45. De bouw van het schip zal te stellen zijn op 1638; zie Elias, Bijdragen, bldz. 203. Het komt in de lijst van 's-Lands Schepen, uitgegeven door het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, mogelijk voor onder A no. 12.
4) G.W. Kernkamp, De Sleutels van de Sont, 's-Gravenhage 1890, waar hij op bldz. 324 ten onrechte "Coppelman" heet.
5) Acten v. notaris B.J. Heerencarspel te Alkmaar d.d. 17 maart fol. 55 en 17 september 1637, fol. 75 inventaris notar. archief a.v. deel 113.
6) Na 12 december; zie acte v. notaris C. Sevenhuijsen te Alkmaar inventaris a.v. deel 257. Zie ook Seb. Centen, Vervolg der Historie van de Vermaarde Zee- en Koop-Stad Enkhuizen, Hoorn 1747, bldz. 199, 200 en Elias, De Vlootbouw, bldz. 117 noot 1.
7) De Nederlandsche Leeuw, XXVIII (1910) kolom 229.
8) Notaris C. Sevenhuijsen vnd. inventaris a.v. deel 256.
9) J.R. Bruijn, De Oorlogvoering ter Zee in 1673 in Journalen en andere Stukken, Groningen 1966, bldz. 90 met noot; Seb. Centen, Vervolg der Historie v. Enkhuizen, bldz. 90 (met noot) en 206.

10) Em. van der Hoeven, Leven en Dood van Cornelis en Johan de Witt, z.pl. 1705, bldz. 321; notaris P. van Everdingen te Alkmaar acte v. 16 maart, invent. a.v. deel 293.
11) Acte v. notaris A. v.d. Goes te Alkmaar invent. a.v. deel 360. Cromhout bracht het tot commandeur en voerde naderhand de West-Vrieslant en Het Wapen van Aernhem; hij overleed te Alkmaar in augustus 1696.
12) Zie de (gedrukte) "Missive van den Heere Vice Admiraal C. Evertz", 's-Gravenhage 1690, bldz. 2. Zie ook J.C. de Jonge, Het Nederlandsche Zeewezen, III, Haarlem 1860, bldz. 197 evv. en J.J. Backer Dirks, De Nederlandsche Zeemagt, III, Nieuwediep 1871, bldz. 28 evv.
13) "Bijlaagen behoorende tot de Missive door Z.H. den Heere Prince van Orangen en Nassau aen H.H. Mogenden op den 7 October 1782 overgegeven" (gedrukt), bldz. 100; J. de Hullu, De Archieven der Admiraliteitscolleges, 's-Gravenhage 1924, bldz. 279, 282, 286.
14) Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken, Sept. 1784, bldz. 1504. Heckers woonde te Zutphen; hij had, blijkens een acte verleden voor notaris P. de Leeuw te Den Helder v. 25 juni 1782, deel 1788 Rijksarchief in N.-Holland nog het commando over het fregat "Hoorn" een schip van 1780, dat slechts 24 stukken voerde. Zie ook De Jonge Zeewezen, V bldz. 72/3 en G.D. Bom H. Gz., D'Vrijheid 1781-1797, Amsterdam-Londen 1897, bldz. 16 en 55.
15) Bom, D'Vrijheid, Backer Dirks, De Ned. Zeemagt, III en De Jonge, Zeewezen, V, passim. The Earl of Camperdown, Admiral Duncan, London-New York-Bombay 1898, p. 210 sqq; F.E. (Baron) M(ulert), Woensdag 11 October 1797 De Slag bij Kamperduin, Marineblad XII, 1897/8, bldz. 12 evv.; Ph.M. Bosscher, De Nederlandse Mariniers, Bussum 1966, bldz. 68/9; P.A. Leupe en F.A. van Braam Houckgeest, De Geschiedenis der Mariniers, Nieuwediep 1867, bldz. 68; Rotterdamsche Courant van 17, 19, 21 en 24 october 1797.
16) W.J. Cohen Stuart, De Nederlandsche Zeemacht van 1889-1915, 's-Gravenhage 1937, bldz. 41, 44, 103 en 187.
17) Inventaris a.v. deel 295, fol. 31 r°. en v^so.
18) Groot mes.
19) Een schanskleed was een beschermend kleed langs de verschansing, waarachter men zich bij een gevecht "verschanste", maar ook een gekleurde strook doek, waarmede men het schip bij feesten bekleedde. Engelse oorlogsschepen voerden destijds in de strijd van de vlaggestok op de achterspiegel de Engelse vlag rood blauw of wit met het S. George-kruis in de hoek en voor-op de geus, zijnde alleen het S. George-kruis. De lantaarn zal wel die geweest zijn welke men achterop voerde; de grote schepen hadden er 3, mogelijk de brander maar één. (Vriendelijke mededeling van Jhr. H.A. van Foreest, vice-Admiraal b.d., te 's-Gravenhage).
20) Acte v. notaris C. Kessel te Alkmaar, inventaris a.v. deel 261; zie ook Seb. Centen "Vervolgh", bldz. 250.
21) Acte v. notaris P. v. Everdingen, inventaris a.v. deel 292. Zie voor het overige de diverse protocollen van de notaris C. Kessel bovengenoemd.
22) Inventaris a.v. deel 294.
23) Voor notaris C. Kessel, invent. 266, werd een boedelinventaris van Croock's bezittingen opgemaakt op 3 januari en 25 juli 1679 met ampliatie van 7 januari 1681. Voor het navolgende zie de acte van boedelscheiding voor notaris Mr. Aris van der Mieden van 18 februari 1693, inventaris a.v. deel 384, acte no. 13.
24) Gemeente-archief Alkmaar inventaris Weeskamer deel 32 (XVI, fol. 9).

Nederlandse scheepsresten in West-Australië

Een keuze uit voornamelijk recent verschenen literatuur.

Algemeen:
The Western Australian Museum Annual Report 1969-70.
F.W. Stapel, De Oostindische Compagnie en Australië (Amsterdam 1943[2])
G.D. van der Heide, Nederlandse scheepswrakken op de Australische westkust (A.O. boekje 1969).

Batavia:
H. Drake-Brockman, Voyage to Disaster (Sydney 1963 of Londen 1964).
H. Edwards, Islands of Angry Ghosts (Londen 1966).
Wertheim-Gijse Weenink, A.H. en W.F. Wertheim, Hel en paradijs op de Abrolhos, schipbreukelingendrama in 1629, in: Spiegel Historiael 2 (1967) 372-380.
H. Drake-Brockman, Het vergaan van de Batavia, in: Spiegel Historiael 6 (1971) 386-395.

Vergulde Draeck:
C.R. Boxer, The Vergulde Draeck, in: History Today 18 (1968), 173-179.

Zuytdorp:
P.E. Playford, The wreck of the Zuytdorp on the Western Australian Coast in 1712, in: Western Australian Historical Journal, Vol. V part V (1959), 5-41.

Zeewijk:
H. Edwards, The Wreck on the Half Moon Reef (Adelaide 1970).

Het schip in de beeldende kunst

1) Dagmar Waskönig, Das Katalogwerk "Das Schiff in der bildenden Kunst", in: Altonaer Museum in Hamburg. Jahrbuch 1970, 9 Band bldz. 59-89. Zie ook: Mededelingen Ned. Ver. voor Zeegeschiedenis 23 (sept. 1971) bldz. 4C.
2) Daarvoor Dr. Gerhard Kaufmann, vanaf 1 januari 1966; zie hetzelfde jaarboek, 1967, bldz. 172.
3) Zie vorige noot; ondanks steun van de "Stiftung Volkswagenwerk", speelden financiële problemen een rol.
4) Voor literatuur over doorzichtponskaartsystemen, zie Th.P. Loosjes, Over doorzichtponskaarten, in: Bibliotheekleven, 49 (1964), bldz. 432-438.
5) Deze zijn nu als onderverdelingen in de Standorts-, Kunstgattungs- en Datierungskatalog gebruikt en dus niet rechtstreeks te selecteren.
6) Een voorbeeld daarvan: C.H. Gibbs-Smith, The Hulton Picture Post Library, in: The Journal of Documentation 6 (1950), no. 1, March, bldz. 18-24; deze miljoenen afbeeldingen tellende "bibliotheek" is vooral bestemd om de Britse pers- en uitgeverswereld aan geschikt illustratiemateriaal te helpen.
7) Een post coordinate system kan zowel handbediend als geautomatiseerd zijn; voor het gebruik van doorzichtponskaarten in de museumwereld, zie G. Lewis, Obtaining information from museum collections and thoughts on a national museum index, in: Museums Journal 65 (1965-1966), no. 1, June, bldz. 12-22; van computers: Computers and their potential applications in museums, a conference sponsored by the Metropolitan Museum of Art, April 15, 16, 17, 1968, New York, 1969.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Druk "De Blauwbrug"
Amstel 21,
Amsterdam.