MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 26 maart 1973.

MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 26 maart 1973.

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, kapt. t.z. 1ste kl. S.D.	penningmeester
Prof. Dr. T.S. Jansma	
Dr. R.E.J. Weber	

[redacted]

CONTRIBUTIE

Minimum *f* 15,-- per jaar; leden beneden 25 jaar *f* 7,50, leden buiten Nederland woonachtig *f* 16,50.
Te voldoen op girorekening 390150 t.n.v. Penningmeester van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, Voorburg.

Losse nummers van de Mededelingen bij het Secretariaat verkrijgbaar:
no. 1 t/m 11 à *f* 3,--, no. 12 t/m 15 à *f* 4,50, no. 16 t/m 19 à *f* 6,25, no. 20 t/m 26 à *f* 8,-- per stuk; de cumulatieve index à *f* 5,--.

INHOUD

blz.

ARTIKELEN

Dr. Simon Hart, Amsterdam shipping and trade to Northern Russia in the Seventeenth Century 5

Dr. C.M. Schulten, Het aflopen van de 'Madonna de la Piedad' in 1639 31

Dr. C. de Jong, Deens - Nederlandse mededinging in de Groenlandvaart. De verhouding tussen twee zeventiende-eeuwse schilderijen van een Deens, onderscheindelijk Nederlands landstation op Spitsbergen 37

Dr. S.J. de Groot, Het zeevisserij-onderzoek in Nederlands-Indië, 1904-1949 43

Summaries of the articles 55

MENGELWERK

W.C. Harthoorn, Alternatieve hypothese betreffende het "Hohenzollern"-model 56

J.C.P. baron Seyart van Woerden, Andermaal het "Hohenzollern"-model 58

A. de Booy, Op zoek naar uitredingskosten rond 1600 61

W.J. van Balen, The alleged Gold Coast portrait of De Ruyter 63

J.R. Bruijn, J.A. Faber en S. Hart, Rapport over de stand van het onderzoek op het gebied van de zeegeschiedenis 67

COLLECTIES

Scheepsopgravingen in de IJsselmeerpolders in 1970 70

R.E.J. Weber, Ulster Museum, Belfast: De Armada-schat 71

LITERATUUR

Boekbesprekingen

Maritieme Encyclopedie, deel V en VI (J.R. Bruijn) 72

J.P. van de Voort, De Nederlandse Noordzeevisserij; een volkskundige bibliografie (S.J. de Groot) 72

J.M. Fuchs en W.J. Simons, Shell journaal van Nederlands scheepvaart (Redaktie) 73

S.A. Papadopoulos (ed.), The Greek merchant marine 1453-1850 (L.M. Akveld) 73

H. Horstmann, Vor- und Frühgeschichte des europäischen Flaggenwesens (A.H. Huussen jr.) 74

S. Fliedner en R. Pohl-Weber, The Cog of Bremen (R.E.J. Weber) 75

blz.

J.C.A. de Meij, De watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572 (C.G. Roelofsen) 75

K.R. Andrews (ed.), The last voyage of Drake and Hawkins (A. de Booy) 77

C. de Jong, Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart, deel I (P. Dekker) 78

R. Fruin, De oorlog van 1672 (Ph.M. Bosscher) 80

Nic. Witsen, Architectura Navalis (W.C. Harthoorn) 80

J.H. van den Hoek Ostende, De geschiedenis van het College Zeemanshoop 1822-1972 (L.L. von Münching) 81

K. Borstlap, Slepen op de zeven zeeën (J.H. Bolland) 81

L. de Jong, Het Koninkrijk der Nederlanden, Deel 3 (K.W.L. Bezemer) 82

F. Bargoni en F. Gay, Corazzate classe Conte di Cavour (Ph.M. Bosscher) 83

A. Blussé van Oud-Alblas, De geschiedenis van het clipperschip (R.E.J. Weber) 84

W. Chr. Donraadt (ed.), Zij waren er bij; eilanders op de walvisvaart (S.J. de Groot) 84

W. Ferguson, De magie van Kaap Hoorn (R.E.J. Weber) 84

Nieuwe boeken en artikelen 86

VERENIGINGSNIEUWS

Jaarverslag van de Nederlandse Werkgroep voor de Geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel 96

Studiereis naar Stockholm 97

NOTEN 105

ARTIKELEN

AMSTERDAM SHIPPING AND TRADE TO NORTHERN RUSSIA IN THE SEVENTEENTH CENTURY *

by Dr. Simon Hart

"De seevaert ende commertie hanght aen den anderen als een kettingh; d'een can sonder d'ander niet bestaen."
(Sailing and trade depend upon each other like a chain; one cannot exist without the other.) 1)

In this article an attempt was made to give a new contribution to the knowledge of the history of the Dutch shipping trade in the seventeenth century. This branch of maritime history that is of international interest has been studied insufficiently. This study was restricted mainly to an examination of the Amsterdam notarial archives. The main problem is that an examination of this very important source for the history of shipping and trade is very time-consuming.

In the seventeenth century shipping and trade to Northern Russia was almost exclusively centered in Amsterdam. In this study I confined myself to Archangel and Lapland, the areas of Northern Russia that were of interest for trade and shipping 2). Special attention was given to shipping. By means of an analysis of a great number of notarial charter-parties an attempt was made to enlarge our knowledge of shipping. Lack of statistical material makes it difficult to determine the size of Dutch shipping and trade in the seventeenth century 3).

Charter-parties

A charter-party is a written contract of a special character between a freighter (or freighters) and a shipmaster (who acts in name of the shipping company) 4). A broker acted as intermediary between the parties who usually met at the exchange or the merchant gave the broker instructions about the freight-price. Apparently it depended upon the circumstances or the wish of the freighter or skipper whether the agreement was put in writing by the notary and signed by the parties. In the notarial charter-parties it is sometimes mentioned that an agreement had been reached before. 5) For every route the percentage of notarial charter-parties is different. It is much lower for the Baltic route than for shipping to Northern Russia 6).

The charter-parties that were not passed before a notary can of course not be examined. Also the third group of charters, viz. of ships that sailed entirely at the risk of the shipping company as far as the cargo was concerned, could not be taken into account. These ships are called general cargo carriers. The skipper or the shipowners had to find their own orders from various merchants or private parties in Amsterdam or Archangel, who would ship one or more lasts.

In this article the lasts that are mentioned are lasts of 2000 kilog. of rye. One last is two tons. For heavier and lighter goods there are methods of computation to arrive at a ship's last. Sometimes this was put down in the notarial charter-party 7).

My examination of the Amsterdam notarial charter-parties to Northern Russia yielded some 2100 charter-parties in the period 1594-1700. I am of opinion that these make up some 50 to 60 % of the charter-parties. This estimate is based upon information obtained from the litterature on this subject and for a number of years I have found better founded estimates. The estimate of an average of a century of about 35 ships a year on this route must be considered as very preliminary. Sometimes there are considerable deviations for certain years 8).

*notes see below, pag. 105

The Cargo Capacity of Ships going to Northern Russia.

First of all a attempt was made to compute the cargo capacity of the ships that went to Archangel and Lapland. As it appeared to be impossible to do so for certain ships (mainly in the period 1631-1640), the number of charter-parties at our disposal was given in brackets before the number of ships. The figures are:

(60)	60	ships	in	1594-1600	with	an	average	of	95½	lasts per ship
(167)	165	"	"	1601-1610	"	"	"	"	109	" " "
(160)	160	"	"	1611-1620	"	"	"	"	101	" " "
(206)	200	"	"	1621-1630	"	"	"	"	113	" " "
(319)	292	"	"	1631-1640	"	"	"	"	119½	" " "

After 1627 a lot of rye was shipped from Archangel, as a result of which the number of ships taking that route increased steadily. The tonnage of the ships that touched at Lapland or that berthed there for a longer period of time appears to have been smaller, for in the period 1594-1600 there were twelve such ships with an average of 83 lasts and after that respectively twenty with an average of 81 lasts; 36 of 72; 36 of 83 and 22 with an average of 107½ lasts 9).

The small number of ships that was freighted from Archangel to Germany, England, France, Spain or Portugal allows no further computations.

Shipping from Archangel to Italy was at its peak in the period 1601-1610 with 36 ships with an average of 125 lasts.

During the Russian civil war (the Smuta 1605-1616) when Russia was also at war with Poland and Sweden, many foreigners tried to save life and goods. This can be seen from the charter-parties. In the nine years preceding the war 1594-1604, there were 107 ships giving an average of twelve charter-parties a year. In the period 1605-1613 there were 157 ships with an average of seventeen charter-parties a year and from 1614-1622 there were 137 ships with an average of fifteen charter-parties a year. We may compare the average cargo capacity of the ships that sailed on the route Amsterdam-Archangel-Amsterdam with that of ships sailing on different routes. Yzerman gives an average of 81,3 lasts for ships sailing to Spain and Portugal from 1594-1602. Christensen arrives at an average of 79 lasts for 335 ships sailing to the Baltic in the years 1594 and 1595. It is a pity that we do not know the capacity of the ships that were sent to Russia by the Russia Company.

From these data I would like to conclude that the Dutch trade (in fact the Amsterdam trade because here the entire trade to Russia was centered) had probably overshadowed the English trade to Northern Russia by the end of the sixteenth century.

Freight-prices.

By means of the Amsterdam notarial charter-parties for Northern Russia we can get a picture of the average freight-price per last of cargo in the years 1594-1645. Minus a few exceptions 10) my computation of the price per last of cargo of before 1628 is based upon the cargo capacity of ships in lasts and the freight-price as mentioned in the charter-parties (e.g. 100 lasts, ƒ 2300.-). The charter-parties of after 1627 usually give the cargo capacity in lasts and the freight-price per last. With the charter-parties of before 1645 I required that the cargo capacity had to be mentioned in the charter-party. This limited the number of ships that could be used for the computation of the average freight-price. Experience has taught me that if the size of a ship is given in feet, the existing methods for the computation of the cargo capacity of a ship in lasts show too many deviations. It was possible to arrive at this conclusion because of a great number of ships the size is given in feet as well as in lasts. After 1640 the size of the ships is more and more given in feet. Of various ships length and width are further only given in Amsterdam feet and inches. Before 1667 only the local feet measures are given for ships built in Zaandam, Edam, Enkhuizen, Hoorn or Medemblik. I do not yet know how the Zaandam foot compared to the Amsterdam foot. These limitations influenced the construction of the table below and prevented these computations from being continued after 1645. After 1645 my freight-prices per last are mainly based upon statements in charter-parties of ships that carried grain (mainly rye) from Archangel. The cargo capacity of these ships was usually given in lasts.

My computation of the freight-prices per ton (= ½ last) in English currency is based upon the rates of exchange London-Amsterdam that appear in the protests of bills of exchange in the Amsterdam notarial archives (1594-1645, 1651, 1652). The five-year averages are based upon yearly averages. The number of rates of exchange that were found per year vary strongly. The computation of the rates of exchange in a given year is based upon the average of that year 11).

It appeared possible to get some idea of the factors that influenced the freight-price in shipping to Northern-Russia from the notarial charter-parties, various affidavits of merchants and their agents and from ships's protests. It was examined whether it was of any influence if the ships carried merchandise and/or cash on the outward journey, whether the number of lay-days in Archangel made any difference and what influence the number of guns on the ships and if possible the number of the crew had upon the calculation of the freight-price.

Special attention was paid to the charter-parties of some freighters who chartered a great number of ships for Archangel in a certain year. As the first of these I would like to bring forward Selio Marselis (merchant in Amsterdam) and his brother Peeter Marselis (who calls himself Marcellus and is often so journing in Russia) who made a great number of contracts with Coenraed Poppens (merchant in Bremen) 12). In between May 18 and June 25, 1633 there are no less than 32 notarial charter-parties of them 13). Almost all of these ships must have loaded rye in Archangel. It is stipulated every time that on the outward journey goods have to be carried to Archangel. Thirty-one of these ships had a lay-time of one month in Archangel and for one ship this was three weeks. The total cargo capacity of these ships was 3837 lasts. This gives an average of 120 lasts a ship. On the whole the price of a last stands for the freight-price of one delivered or unloaded last of rye in the port of destination. If rye was loaded the price per last was usually ƒ 1,- to ƒ 1,50 higher and if this was barley the price per last was ƒ 1,- lower 14).

Together with Selio Marselis, Peeter Marcellus had bought a consignment of 1450 lasts of rye in Russia. After the ships had been chartered for Archangel, the well-known Amsterdam merchant Elias Trip (for one fourth share) and the brothers Jan and Pieter Gerritsz. Hooft (together for one fourth share) participated in this transaction on June 2, 1633. Each partner had to see to it that his share in the purchase price of the rye, that amounted to a total of ƒ 102.750,- was available in cash in Archangel in time 15).

For the shipping of these 1450 lasts of rye a total of thirteen ships were chartered before or on June 2, 1633, viz. ten unarmed ships at ƒ 18,- a last and three other ships armed with ten iron guns at ƒ 20,- a last. The size of these ships varied from 100 to 150 lasts. Their total cargo capacity was 1490 lasts. This yields an average freight-price of ƒ 18,50 or £ 1.12.10 per last or £ o.16.5 per ton.

The buying price of this rye was ƒ 71,- a last. I am confident that delivery in Archangel was F.O.B., to which 2 % at the most for tolls and other expenses must be added. The low freight-price must have been very welcome. This may have persuaded Elias Trip and the Hooft brothers to sign the contract on June 2. In June 1633 rye was quoted at the Amsterdam exchange at ƒ 128,10. In october 1633 this price had dropped to ƒ 114,80.

More deeds concerning the sale of rye must have been passed, for in this year nineteen other ships were chartered by them. We may assume that more people whose names are not mentioned were involved in the larger consignments.

In the period of June 3 till July 25, 1633 Selio and Peeter Marselis together with Coenraed Poppens, chartered these nineteen ships, the total capacity of which was 2347 lasts. Ten of these ships were unarmed, three were each mounted with 10 to 11 iron pieces and five each with 6 to 7 iron pieces. The one ship that was mounted with 2 iron pieces can be considered as being unarmed. If we take a look at the freight-prices of these ships, it appears here also that for ships, armed with 10 iron pieces the freight-price is ƒ 2,- per last higher. For a ship armed with 6 to 7 iron pieces the freight-price was ƒ 1,- per last higher.

The size of these ships varied from 100 to 140 lasts. The average freight-

Table average freight-price Amsterdam-Archangel-Amsterdam 1594-1645

Period	Number of ships	Average capacity in lasts	Number of lasts	Average price per last in guilders	Average price per ton in guilders	Average rate of exchange pound Sterling comp. to guilder	Price per ton in pound Sterling
1594-1600	39	98	3854	25.-	12,50	10,35	1. 4. 2
1601-1605	30	116	3487	22,57	11,29	10,93	1. 0. 8
1606-1610	39	110	4276	23,22	11,61	10,55	1. 2. 0
1611-1615	48	105	5056	19,53	9,76	10,61	0. 18. 5
1616-1620	51	108	5530	19,74	9,87	10,54	0. 18. 9
1621-1625	37	115	4268	18,82	9,41	10,78	0. 17. 5
1626-1630	108	125	13491	27,47	13,72	10,98	1. 5. 0
1631-1635	221	118	26018	21,92	10,96	11,18	0. 19. 8
1636-1640	32	135	4342	25,37	12,69	11,16	1. 2. 9
1641-1645	26	151	3931	28,07	14,04	11,79	1. 3. 10

price is ƒ 19,70 or £ 1.14.11 a last or £ 0.17.5 a ton. When we add these to the first 32 ships the average freight-price is ƒ 19,25 a last or £ 0.17.1 a ton.

The average size is then 120 lasts (= 240 tons). The unarmed ships were less than 120 lasts and also unarmed were three ships of 120, two of 125, three of 130 and two of 140 lasts.

After June 2, 1633 the price per last per ship seems to rise a little. Before June 2 ƒ 18.- was asked for unarmed ships and after that date ƒ 19.- per last was asked.

From July 16 till July 27, 1632 the Amsterdam merchants Jan and Pieter Gerritsz. Hooft 16) chartered nine unarmed ships of 120 to 150 lasts to bring rye from Archangel. On the journey Amsterdam-Archangel the ships had to carry merchandise and a few ships carried cash (silver coin). Their total capacity was 1168 lasts 17). The freight-price per delivered last of rye was ƒ 20,- or £ 0.17.9 a ton.

On July 6, 1632 Pieter Ranst chartered three unarmed ships at ƒ 18.- a last or £ 0.16.1 a ton 18).

For the two unarmed ships that were chartered by the Marselis brothers and Poppens on July 10 and 19, 1632 a price per last of ƒ 22.- and ƒ 20.- was asked 19).

On July 12, 1632 Jonas Abeels chartered three unarmed ships that had to carry merchandise on the outward journey. Here the price was ƒ 20,- for a last of rye and ƒ 21,50 for a last of wheat 20).

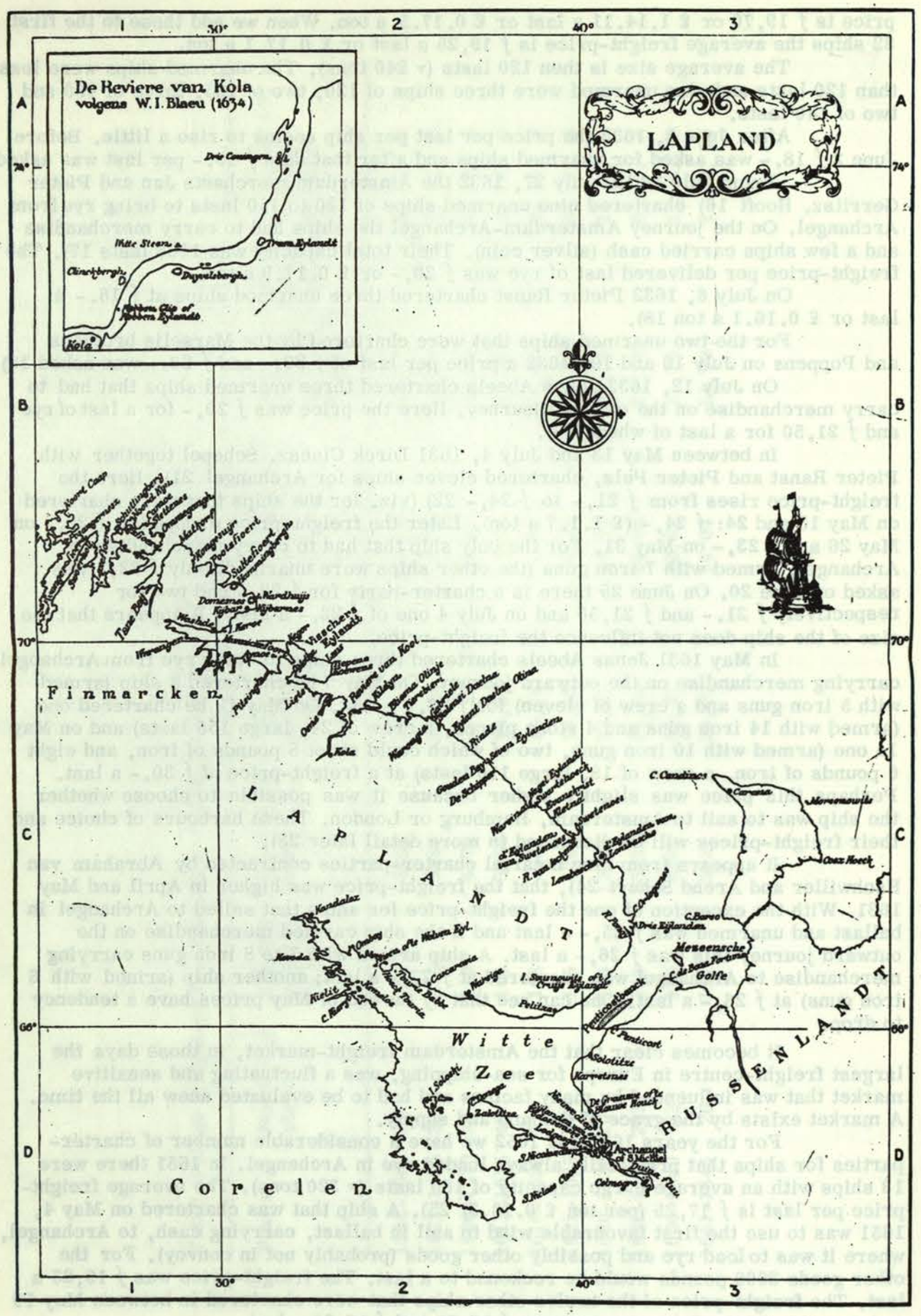
In between May 13 and July 4, 1631 Dirck Claesz. Schepel together with Pieter Ranst and Pieter Pels, chartered eleven ships for Archangel 21). Here the freight-price rises from ƒ 21,- to ƒ 24,- 22) (viz. for the ships that were chartered on May 13 and 24: ƒ 24,- (£ 1.1.7 a ton). Later the freight-price dropped to ƒ 22,- on May 26 and ƒ 23,- on May 31. For the only ship that had to carry merchandise to Archangel, armed with 7 iron guns (the other ships were unarmed) only ƒ 22,- was asked on June 20. On June 25 there is a charter-party for ƒ 22,- and two for respectively ƒ 21.- and ƒ 21,50 and on July 4 one of ƒ 22.- a last.) It appears that the size of the ship does not influence the freight-price.

In May 1631 Jonas Abeels chartered three ships to bring rye from Archangel carrying merchandise on the outward journey. On May 5 he chartered a ship (armed with 5 iron guns and a crew of eleven) for ƒ 27,- a last. On May 12 he chartered one (armed with 14 iron guns and 4 stone pieces, a crew of 24, large 155 lasts) and on May 14 one (armed with 10 iron guns, two of which could shoot 8 pounds of iron, and eight 6 pounds of iron, a crew of 18, large 110 lasts) at a freight-price of ƒ 30.- a last. Perhaps this price was slightly higher because it was possible to choose whether the ship was to sail to Amsterdam, Hamburg or London. These harbours of choice and their freight-prices will be discussed in more detail later 23).

It appears from nine notarial charter-parties contracted by Abraham van Eschwiller and Arend Schuyt 24), that the freight-price was higher in April and May 1631. With the exception of one the freight-price for ships that sailed to Archangel in ballast and unarmed was ƒ 25,- a last and if the ship carried merchandise on the outward journey this was ƒ 26,- a last. A ship armed with 7 to 8 iron guns carrying merchandise to Archangel was chartered at ƒ 27,- a last; another ship (armed with 6 iron guns) at ƒ 26,- a last. One can see that by the end of May prices have a tendency to drop.

It becomes clear that the Amsterdam freight-market, in those days the largest freight-centre in Europe for sea-shipping, was a fluctuating and sensitive market that was influenced by many factors and had to be evaluated anew all the time. A market exists by the grace of demand and supply.

For the years 1651 and 1652 we have a considerable number of charter-parties for ships that practically always loaded rye in Archangel. In 1651 there were 13 ships with an average cargo capacity of 160 lasts (= 320 tons). The average freight-price per last is ƒ 17,25 (per ton £ 0.15.3) 25). A ship that was chartered on May 4, 1651 was to use the first favourable wind to sail in ballast, carrying cash, to Archangel, where it was to Load rye and possibly other goods (probably not in convoy). For the other goods 3600 pounds would be reckoned to a last. The freight-price was ƒ 19,25 a last. The freight-price of the twelve other ships that were chartered in between May 19 and June 22, 1651, fluctuates between ƒ 16,75 and ƒ 17,25 a last.



For the year 1652 we have 37 charter-parties that can be used in our study. Of these ships the total cargo capacity was 6222 lasts, which gives an average of 168 lasts (= 336 tons) a ship. The average freight-price is almost ƒ 18.- a last (£ 0.16.6 per ton) 26). To this we can add the following remarks.

For two ships that were chartered on April 30, 1652 the freight-price was ƒ 19,-; in charter-parties of May 4 it was ƒ 18,50 and ƒ 17,75. Then on May 10 it is ƒ 18,25 and on May 11 ƒ 19,-. The freight-price of the other 31 ships that were chartered in between May 10 and July 4. 1652 fluctuated between ƒ 17.25 and ƒ 18,25 (viz. two at ƒ 17,25; four at ƒ 17,50; four at ƒ 17,75; nineteen at ƒ 18.- and two at ƒ 18,25 a last.)

The armament of the ship did not influence the freight-price very much, it can cause a difference of ƒ 0,50 a last. Most grainships usually sailed in convoy and were unarmed. It was pointed out above that for a great number of ships it is impossible to compute a price per last. That's why it is not possible to arrive at an average price per last for quite a number of years. For those years it seemed desirable to mention the freight-prices per last that appear in some charter-parties. Where an average price per last for the route Amsterdam-Archangel-Amsterdam could be computed, this was done.

1647 June	ƒ 25,-	
1648 July	ƒ 23,-	
1650 June 10	ƒ 25,-	(6 iron guns)
1650 July 1 & 5	ƒ 18,50, ƒ 19,50 and ƒ 20,-	
1650 July 7	ƒ 23,-	(6 iron guns)
1650 July 18	ƒ 23,-, ƒ 16,50 and ƒ 17,-	
1653	ƒ 20,- and ƒ 21,-	
1654	ƒ 28,75	
1655	ƒ 31,- and ƒ 36,50	
1656	ƒ 18,20	(average freight-price 12 ships)
1658	ƒ 17,10	(" " 4 ")
1659	ƒ 17,60	(" " 7 ")
1660	ƒ 17,50	
1661	ƒ 20,-	
1662	ƒ 23,-	
1664	ƒ 20,-	(6 iron guns), ƒ 20,25 (8 iron guns)
1666	ƒ 39,- and ƒ 37,-	
1667	ƒ 40,-	(4 ships) and ƒ 39,- (1 ship)
1669	ƒ 23,50	
1671	ƒ 23,-	
1672	ƒ 52,-	
1674	ƒ 27,25	(5 iron guns)
1675	ƒ 24,-	(average freight-price 8 ships) 27)
1676	ƒ 23,-	(" " 5 ") 28)
1677	ƒ 23,50	(" " 4 ") 29)
1678	ƒ 31,-	(1/3 heavy goods)

1679	ƒ 26,50 30)	and ƒ 27,- (hemp, Russian leather) 31)
1680	ƒ 19,-	(tallow, hemp and mats), ƒ 16,- (rye) and
	ƒ 21,-	(2 ships)
1682	ƒ 20,-	
1685	ƒ 21,-	(potash), ƒ 27,- (tallow), ƒ 25,- (hemp),
	ƒ 29,-	(Russian leather) and ƒ 35,- (elk-hides)
1687	ƒ 19,-	and ƒ 19,75
1688	ƒ 20,-	(tar)
1690	ƒ 30,-	(tar)
1693	ƒ 39,-	(rye) and ƒ 40,- (other goods)
1694	ƒ 29,50	(rye)
1695	ƒ 29,50	
1698	ƒ 31,-	
1699	ƒ 20,-	(for 4 ships with tar)
1700	ƒ 18,-	(for 3 ships with tar) and ƒ 18,50 (for 2 ships with tar)

This list shows a changing picture. The freight-prices were influenced by the risks of piracy and the conditions of war. The freight-price per last of tar (one of the heavy goods) was the lowest compared to other merchandise.

Freight-prices to Archangel

It was interesting to find out some more about the freight-price for merchandise that was shipped to Archangel. In a great number of charter-parties it was stipulated that merchandise or cash (silver-coin) was to be taken along. Some-times there is an indication that the freight-price was higher because of this. In a few cases it is mentioned that the skipper could not take passengers or goods for others without the freighter's consent who thus protected his interests. In other cases the skipper was free to do so. The skipper that sailed at the ship-owner's risk without a contract of any kind would of course try to get a cargo for Archangel. Merchants and private parties wanting to ship one or more lasts of goods to Archangel could always find a ship. In an affidavit of November 20, 1647, some merchants that were trading to Russia declare that in the summer of that year the usual freight-price to Archangel was ƒ 5,50 or ƒ 6,- a last. Passengers did not have to pay freight for their luggage like a bed, chest and small articles that had to be stowed under the deck. The above merchants declared that they had shipped goods or had done so for others at this price 32). In 1670 an agreement was made about the freight-price of certain goods (non Russian goods) going to and/or coming from Archangel. 33).

Shipping to Lapland

In the sixteenth century, before Archangel was made a centre of trade, the relations of the Southern and Northern Netherlands with Northern Russia were mainly confined to Lapland. Denmark, Sweden and Russia made claims on this contested area. When ships were sailing to and about the coast of Lapland without paying toll, the Danish king felt compelled to take steps because the proceeds of the Jutland Sound dropped 34). The governor of the castle of Vardøhus received assistance from Danish men-of-war to seize ships that tried to ignore the Danish toll-rights. In 1583 the English made a treaty with the Danish king, followed by the French. Others, among

whom the Dutch, did not do so. In 1582 two ships that had been chartered by Antwerp merchants to go to the coast of Lapland were seized by a Danish warship near Sem'Ostrov (seven islands). These merchants then authorized their agents David and Simon van Salingen, Olivier Brunel and Bernard van de Zande to release their goods. The well-known Van Salingen was also share-holder in the company. One of these ships called the "Fortuyn" of the Amsterdam skipper Claes Jenssen, had been chartered in Amsterdam and had sailed from there. The excuse offered was that they were unaware of the prohibition of the Danish king. They argued that they were in no way associated with Jacob van de Walle or his company who had been aware of this 35). One had to obtain an expensive pass from the Danish king if one wanted to sail to Lapland.

In his study Ahvenainen compared the number of passes issued to the number of chater-parties at the end of the sixteenth century and came to the conclusion that they more or less tallied. The freighter had to take care of this pass. The Danish king's representative in Holland, also called herault, intermediated in this.

The costs were about ƒ 3,- a last and ƒ 24,- for the ship. The number of lasts given was usually 30 to 40% less than the real number 36). Later a pass valid for more than one year came into use. In 1634 Isaack Bevelot authorizes Johan Letten to make use of a pass that had been issued by the king of Denmark for a period of six years and that permitted a ship of 100 lasts to sail to and trade in the "streams belonging to the Norwegian crown" under Lapland up to Russia 37).

Only ships sailing to Lapland were usually provided with such a pass. In the seventeenth century there were more problems. I have to confine myself to certain aspects of shipping and trade. In the period that is discussed here, some merchants had settlements in Kola that was then in Russian hands. The ships that sailed to Lapland were called Kola-ships ("Koolvaarders"). In the charter-parties it is mentioned that ships went to Lapland for the fishery. The expression "for the fishery" does not mean that any fishing was done 38). From the person who had the local fishery-rights fish was bought that was supplied by the fishers. Exported was: usually salmon, but also salted cod and sometimes stockfish, train-oil and Muscovian glass (that was found in mountains). Just as it was customary in shipping to Archangel, ships sailing to Lapland would have a mate on board at the freighter's expense, who was to give instructions in stowing and loading and who checked the cargo.

The skipper carried a free-pass of the Danish king. It is customary that merchants, agents, coopers and sometimes also sailors came along as passengers, enjoying free passage and board 39). As on the Archangel route the crew often had to assist in bringing people and goods to and from the shore and the ware-houses. Another condition sometimes is that the crew is to assist in gutting and salting the fish. Sometimes it is stipulated that among the crew there had to be one who has sailed on a cod-fisher and can gut fish 40). Also the ship's carpenter had a special assignment. He was to repair the boat of the freighter or the agents that was used in loading and unloading the fish in Kola and make it fit for the fishery 41).

Another condition is that besides his portage the skipper was not allowed to carry anything for himself or anyone else, whether letters, diamonds or passengers, without the agent's or freighter's consent, conditions that were also made in charter-parties to Archangel. Sailing on the fishery one sailed from one harbour to the other along the coast, such as Sem-Ostrov, Kildin (Kilduyn), Jokanga (Yukanski islands, Jochona), Ponoj (Penoj), Cape Njemetski (Kegor), Uma (Ombay), Poluostrov Rybacy (Fisher's Peninsula), Porjaguba (Porja bay). It was quite a long journey. The ships would usually sail along the coasts and harbours of Lapland for three months. Goods and silver-coin were also sent to Kola from Amsterdam. Most ships that were chartered for Lapland had to touch at Archangel to unload part of the cargo and return to Kola to load the last cargo and from there they sailed to their home-port.

The salomon that was caught in Lapland "smelled good and lovely and was reddish in colour" 42). In those days salmon was a good export article for Russia and by ways of the entrepot-market (staple-market) also for Amsterdam. The salmon, that was loaded into other ships in Archangel often came from Lapland. The freight-prices of ships that sailed to Lapland (Kola is usually mentioned) are rather diverse. The

ships that went to or came from Archangel and touched at Kola in passing, should not be taken into account. These belong to the ships that sailed to Archangel.

Per year there are too few charter-parties to make a computation of an average cargo-capacity or an average freight-price useful. To give some insight into this matter some data were collected. This survey below concerns ships that sailed to Lapland and stayed on the coast of Lapland for a condiderable period of time and then sometimes paid a short visit to Archangel to sail back by ways of a harbour in Lapland. Where Amsterdam is given as a harbour of choice, the freight-price per last for the other harbour is also given.

1596 Ship of 85 lasts, crew of 14 and a free mate and armed with 6 iron pieces, with a lay-time of three months (not reckoning the sailing days from one harbour to the other). Freight-price ƒ 28,- a last (£ 1.6.11 a ton) 43).

1597 90 lasts ƒ 28,- 44).

1598 ƒ 26,- and ƒ 24,- 45)

1599 ƒ 26,- and ƒ 22,- 46)

1601 ƒ 23,50 (to Le Havre, Dieppe or Calais ƒ 30,-) 47)

1602 ƒ 26,25 (to Embden ƒ 28,-) 48)

1603 ƒ 27,- and ƒ 30,75 49)

1605 ƒ 24,- (to Hamburg ƒ 25,50) 50)

1606 ƒ 28,50, ƒ 22,50 and ƒ 25,- (Hamburg or Bremen ƒ 26,25) 51)

1607 ƒ 29,- (Hamburg or Bremen ƒ 30,-), ƒ 25,50

1608 ƒ 33,- and ƒ 33,50

1609 ƒ 22,- and ƒ 25,25 (lower freight-price, truce with Spain till 1621)

1610 ƒ 19,- and ƒ 20,-

1611 ƒ 20,-, ƒ 19,50

1612 ƒ 21,50, ƒ 23,-

1613 ƒ 22,50

1615 ƒ 19,-, ƒ 23,50

1617 ƒ 22,-

1618 ƒ 26,50

1619 ƒ 26,50

1620 ƒ 24,-, ƒ 25,-

1621 ƒ 24,-, ƒ 26,-, ƒ 29,- (end of truce with Spain, has no influence on freight-prices).

1622 ƒ 26,25 (also from Hamburg)

1623 ƒ 20,-, ƒ 26,-

1624 ƒ 19,-, ƒ 20,-, ƒ 21,50

1625 ƒ 16,50, ƒ 17,50

1626 ƒ 17,50, ƒ 19,50 (Hamburg ƒ 21,-), ƒ 20,- (Hamburg ƒ 21,50) 52)

1627 ƒ 20,- (only coast of Lapland, ƒ 22,50 if also to Archangel) 53)

1628 ƒ 28,-, ƒ 23,25

1630 ƒ 32,-

1631 ƒ 26,25, ƒ 30,50

1632 ƒ 25,-

1633 ƒ 22,-

1634 ƒ 26,50, ƒ 27,50

1636 ƒ 23,-

1637 ƒ 29,50, ƒ 27,50

1638 ƒ 28,-, ƒ 29,-

1639 ƒ 30,-

1642 ƒ 25,-

1644 ƒ 29,-

1645 ƒ 32,50, ƒ 29,-

1648 ƒ 22,25 (peace with Spain)

1650 ƒ 22,-, ƒ 25,-, ƒ 25,50, ƒ 27,-

1651 ƒ 25,-

1652 ƒ 19,-, ƒ 24,-, ƒ 25,-

1657 ƒ 20,50

1658 ƒ 18,50

1660 ƒ 23,-

1661 ƒ 22,-, ƒ 23,-, ƒ 26,-

1662 ƒ 22,50, ƒ 24,-

1663 ƒ 24,75 (also to Archangel ƒ 28,-), ƒ 22,-

1666 ƒ 50,-

1698 ƒ 5,50 per month (ƒ 24,75 for 4½ months)

John Chadsley, Englishman from Hull, regularly chartered ships for Lapland from 1612 onwards. These ships returned to Hull to unload there. In Hull the skipper received part of the freight-price. The rest was paid two or three months later for which Chadsley had to stand surety. A rate of exchange of 2 shilling = 1 guilder was used. A couple of times Chadsley borrowed money on bottomry. 54)

Charter-parties from Amsterdam via Archangel to other harbours

A number of ships that sailed from Amsterdam to Archangel did not return to Amsterdam to unload. Amsterdam was sometimes mentioned as one of possible places of discharge. When this is the case it is possible to compare the freight-price to different harbours. Almost all skippers that are mentioned in the 2100 charter-parties are Dutch. In the period 1594-1700 55 % of the skippers came from the province of North-Holland, 21 % from Friesland and 15 % from the islands Texel, Vlieland and Terschelling. If Amsterdam was one of the harbours of choice, the skipper will usually have preferred to discharge there if the freight-price remained the same. If he had to unload in one of the other harbours his chances of being chartered again within a short period of time were probably not very big. When the ship arrived in Amsterdam the larger part of the crew could be discharged quickly, which will have been important if the ship arrived late in the season with a crew that was eager to be home. Looking at the higher prices we should take these factors into account. Every extra day that the skipper would have to hire his crew would cost his company money. That is why extra lay-days had to be paid extra.

In 1634 Amsterdam merchants declare at the request of a member of the council of the city of Bremen, that a charter from the Vlie or Texel to Archangel and back was as expensive as a charter Bremen-Archangel-Bremen. It was easier to find a ship in Amsterdam than in Bremen (20 : 1) and therefore a charter Amsterdam-Archangel-Amsterdam was to be prefered. The insurance premiums were the same, 3½%. The merchants declare that in 1631 the freight-price fluctuated between ƒ 21,- and ƒ 26,50 a last 55).

Richard Barne and John Harvard acting as "merchants of the English nation in the name of the Muscovy Company in London" ("Coopluyden van de Engelsche natie uitten name van den Compagnie van Moscovien residerende te Lonnen daer vooren de rato caverende") chartered two ships in Amsterdam with a cargo capacity of 70 and 100 lasts on April 8 and 9, 1598 56). The route was: load cargo in Amsterdam, sail to Archangel, where an agent or proxy of the said company will unload and reload the ship within a lay-time of 40 days, back to Amsterdam or London and unload there. The ship of 70 lasts was armed with 6 iron guns, 6 stone guns, fire-arms etc. The crew consisted of 13 men and a mate who was to be paid by the freighters. There would be an agent on board who would enjoy free passage and board. The ship of 100 lasts was similarly armed and had a crew of 14 with a mate and his servant who would be paid by the freighters (free mate). A merchant and one employee would come along enjoying free passage and board.

For both ships the freight-price was ƒ 28,- a last (£ 1.7.8 a ton) when unloaded in Amsterdam and ƒ 33,- a last (£ 1.12.8 a ton) in London. Both skippers received a flag as a gratuity. The freight-prices were rather high but not higher than of other charters of that year. After May 12, 1598 the prices dropped. Some ships were then chartered at ƒ 20,- to ƒ 24,- a last. In 1596, 1597 and 1599 we do not find such high freight-prices of ƒ 27,- to ƒ 28,- a last, bar a single exception of ƒ 27,- a last. In 1594 and 1595 the freight-price was higher, viz ƒ 29,- to ƒ 30,- a last.

It is open to doubt whether Richard Barne (who is called Ritzert Berens in two charter-parties but who clearly signed Richard Barne) was really acting in the name of the Russia Company in London. Willan 57) says of him: "Thus in an undated document, which probably belongs to 1597, the Russia Company complained that one of its servants, Richard Barne, who had been recalled from Russia 'with enterlopers'. He had subsequently gone to Russia again, where he intended 'to joyn stock with interlopers'. Barne was governor of the Russia Company in 1580, 1583, 1591 and 1592 and chief agent of the Russia Company in Russia in 1600 and 1602 58). I suppose that Barne and Havard chartered these two ships as interlopers under the flag and privileges of the Russia Company.

On May 17, 1600 the Amsterdam merchant Dirck Wouters, who traded to Russia chartered a ship of 85 lasts, armed with 5 to 6 iron pieces and with a crew of 12 plus a free mate, to sail to Archangel with a cargo of goods. It was to be unloaded and reloaded there within six weeks, after which the ship was to return to Amsterdam, Hamburg or London depending upon the orders of the merchant's agent. The freight-price to Amsterdam or Hamburg is ƒ 20,- a last (£ 0.19.2 a ton) and to London ƒ 23,50 a last (£ 1.2.6 a ton).

In 1601 Sion Lus from Amsterdam, freights a ship of 70 lasts for Archangel. On the return voyage the skipper will hear in Texel where he is to unload. If in Amsterdam the freight-price is ƒ 26,- and if it is London, Le Havre, Dieppe or Rouen it is ƒ 31,50 a last 59).

In 1602 he freights a ship at a price of ƒ 22,- a last when it is unloaded in Amsterdam and ƒ 25,- a last when it is unloaded in Le Havre 60). In 1604 Marcus de Vogelaer freights a ship at the following prices: Amsterdam ƒ 18,-, Hamburg ƒ 19.-, Leghorn ƒ 37,- a last 61). Also in 1604 Sion Lus has to pay ƒ 17,- a last for Amsterdam, ƒ 18,- for Hamburg and ƒ 34,50 a last for Leghorn 62). Another ship freighted by Lus in the same year has the same price for Amsterdam, Bremen or Hamburg, viz. ƒ 21,75 a last 63). For a ship that was chartered in June 1604 the freight-price is ƒ 22,50 for Amsterdam or Hamburg, ƒ 27,50 for London and ƒ 25,- for Le Havre 64). For the ship that is freighted by Hans van Keerbergen in 1605 the price per last is ƒ 27,50 for

Amsterdam or Hamburg, ƒ 31,25 for London and ƒ 30,- for Le Havre 65).

In 1606 ƒ 20,- is asked for Amsterdam, ƒ 21,- for Hamburg and ƒ 40,- for Leghorn 66). For a ship that was freighted in 1607 the prices are: ƒ 27,- for Amsterdam, ƒ 29,50 for Hamburg and ƒ 31,50 a last for Le Havre 67). In 1607 and 1608 the price per last to Hamburg is generally ƒ 1,50 higher than to Amsterdam.

Of the ship the "Vliegende Leeuw" that was chartered in 1610 the price per last is ƒ 22,- for Amsterdam and ƒ 27,- for Lisbon or S. Lucar 68). For the ship that was freighted in 1625 by Arnout van Liebergen the price per last is ƒ 32,- in Rouen and ƒ 37,50 in Bayonne de France or Le Havre 69). After 1628 the difference in price between Amsterdam and Hamburg is bigger, viz. ƒ 3,- a last. In 1629 this was ƒ 1,- or ƒ 1,50 a last. In 1630 the price for Amsterdam was ƒ 25,- and for Hamburg or London ƒ 29,- a last. In three charter-parties of July 1630 the difference in price between Amsterdam and Hamburg was ƒ 6,- a last 70).

1629 Shows the difference: Amsterdam ƒ 33,50, Bremen ƒ 35,50. A ship that was freighted with six horses for Archangel, that had to be unloaded there and reloaded with rye had to pay ƒ 28,- in Amsterdam and ƒ 32,50 in Bremen. For a ship of 110 lasts the prices of that year were: Amsterdam ƒ 26,-, Hamburg ƒ 31,- and London ƒ 39,- a last. For another ship: Amsterdam ƒ 26,50 and London ƒ 34,-, Another charter-party of that year shows a smaller difference: Amsterdam or Götenborg ƒ 25,- and Hamburg or Bremen ƒ 28,- a last 71).

Among the great number of charter-parties of 1631 (when great quantities of rye had to be taken from Archangel, with a lay-time of one month or three weeks in Archangel) there are a number of contracts that mention as places of discharge Amsterdam, Hamburg or London. For a ship of 155 lasts (armed with 5 iron pieces and a crew of 11) the price was respectively ƒ 30,-, ƒ 35,- and ƒ 39,-. For two other ships (one of 155 lasts, 14 iron pieces, a crew of 24 and one of 110 lasts, 8 iron pieces and a crew of 18) prices were respectively ƒ 30,-, ƒ 35,- and ƒ 39,- a last 72). The higher price is clearly due to the number of guns.

For four other ships that were chartered in May 1631 with Amsterdam or Hamburg as place of choice the freight-prices were respectively ƒ 27,- and ƒ 32,-, ƒ 23,- and ƒ 28,-, ƒ 27,- and ƒ 32,- and ƒ 26,- and ƒ 31,- a last 73). Freighters were the merchants Abraham van Eschwiler and Arent Schuyt. All these ships were rye-ships.

Some other ships from Archangel were directly freighted to another harbour. Crijn Crijnsz. Hooft, merchant and burgher of Bergen (Norway) freighted himself or through his relative Pieter Willemsz. Hooft (merchant of Amsterdam) ships to Bergen, Glückstadt or Copenhagen 74).

In 1633 the difference in the price between Amsterdam and Hamburg was ƒ 4,- 75). Another contract of that year gives Amsterdam ƒ 21,- per delivered Amsterdam last and when discharged on the Eems, Weser or Elbe ƒ 26,- 76). There are various reasons why it is impossible to compare the prices in later charter-parties.

Shipping to Italy

From the end of the sixteenth century onwards ships were freighted to the Italian harbours of Leghorn, Genua and Venice. The journey went from Amsterdam to Archangel and from there directly to Italy, though sometimes a stop was made at Cadiz. Russian leather and caviar were the favourite articles of export. Contemporary writers say that the Russians were skilled in dying leather and giving it a scent that would not wear off. This could not be imitated.

The ships that sailed from Amsterdam to Archangel and Italy were also called "caviar-ships". A condition that is sometimes mentioned in the charter-parties is that a number of lasts of caviar is to be carried as ballast, which meant that no freight had to be paid. Ships sailing to Italy were quite heavily armed. This was required by the regulation of "Straights-shipping" for ships that passed through the Mediterranean 77). In June 1594 Isaac le Maire and company send a ship from Archangel of 75 lasts, armed with 10 iron pieces and a crew of 18. This ship was to sail either to Amsterdam

(freight-price f 32,75 a last) or to Venice aroud England (unloading and loading within two months) and back to Amsterdam. The freight-price of f 130,- a last can of course not be compared to other prices 78).

In this chapter further only ships are given of which the freight-price per last to an Italian harbour is known or could be computed. In 1596 the freight-price of a ship from Archangel to Genua and/or Leghorn is f 60,- to be paid in reals of eight at 45 stivers (= f 2,25)a real 79). In 1597 it was f 43,- for Venice and in case the ship returned to Amsterdam with a cargo f 56,- a last 80). In these years most ship reload in Italy or Marseille and return to Amsterdam.

In 1601: Leghorn f 39,- for a ship that was to unload part of its cargo there and the rest in Venice at f 55,- a last 81).
The higher prices in Venice are often due to the fact that also other harbours were visited.
In 1602: Leghorn resp. f 56,50, f 43,-,f 50,- and f 45,50 (Venice then f 56,- 82).
In 1603: Leghorn resp. f 45,- and f 41,- and Venice f 55,- and f 49,- .
Another ship Leghorn or Genua f 39,50, Venice (via Ancona) f 50,- and only Venice f 46,- 83).
In 1604: Venice resp. f 46,- and f 44,75 84)
In 1605: Leghorn resp. f 35,- and f 38,50, Venice f 43,75 and f 43,- 85)
In 1607: Leghorn f 40,- 86)
In 1608: Leghorn f 50,-, via Leghorn to Venice f 60,-, but directly to Venice f 55,- 87)
In 1611: Venice f 50,- 88)
In 1612: Leghorn f 51,-, Venice f 68,- 89)
In 1624: Amsterdam f 20,75, going to Venice f 49,-. Another ship: Leghorn f 40,-, going to Venice f 48,- 90)
In 1626: Amsterdam f 26,-, Leghorn f 58,- and Venice f 72,- 91)
In 1630: Amsterdam f 37,-, Leghorn f 69,- and Venice f 77,- 92)
In 1634: Amsterdam f 24,-, Leghorn f 49,-, Genua and Leghorn f 53,50
In 1642: Genua and Leghorn f 50,- 93)
In 1656: Genua or Leghorn f 61,- 94)
In 1657: Leghorn resp. f 62,50 and f 62,-
In 1658: Leghorn f 65,-, Venice f 75,- 95)
In 1659: Leghorn f 68,-
In 1662: Leghorn f 69,-
In 1663: Leghorn f 69,-
In 1664: Leghorn f 70,-, Venice f 90,-
In 1666: Leghorn resp. f 110,- and f 120,-
In 1667: Leghorn f 120,-
In 1668: Leghorn f 105,-

From 1674-1677 goods for Italy are exclusively shipped by English ships. The English skipper took care of a pass with all its privileges. Sometimes the ship sails to Yarmouth by ways of Amsterdam to take in supplies, then to Archangel and from there to Italy. The freight-price to Leghorn is then about f 100,- a last 96).

In the years after 1677 there are again Dutch ships sailing to Italy.

In 1678: Leghorn f 98,- and f 115,- 97)
In 1679: Leghorn f 100,- 98)
In 1680: Leghorn f 100,-, Venice f 120,- 99)
In 1681: Leghorn f 100,- 100)
In 1684 and 1686: Leghorn f 100,- 101)
In 1687 and 1688: Leghorn f 75,- 102)
In 1697: Leghorn f 120,- to f 150,- 103)
In 1699: Leghorn 106 2/3 guilders 104), f 106,70

Goods shipped to Italy were then mainly Russian leather, tallow, wax and caviar. In paying the freight-price of ships that were chartered for Marseille, Genua, Leghorn, Napels, Venice etc. the freight-price of which was given in guilders, the current rate of exchange of the place of discharge to Amsterdam was used 105).

If we take a comprehensive view of the history of our trade and shipping in the seventeenth century, it appears that our knowledge of this field with its international aspects, is quite insufficient. This is certainly not only true for trade and shipping to Italy but also for almost every area in this internationally important branch of economic history 106).

General cargoes

Little can be said of the ships that sailed entirely at the risk of the shipowners, also called "general cargo carriers". When a ship that was to call at Archangel in its way from the coast of Lapland did not appear, this caused problems in Archangel in August 1639. Some skippers were found willing to carry a few lasts extra at a high price. They may have seen this as a captain's bonus. I suppose that they did this on the sly. The freight-price they demanded for a few lasts was as high as f 60,-, f 75,-, f 80,-, f 85,- or f 90,- a last 107). It is clear that the general cargo carriers were not available. These of course always had to ask a higher freight-price. All expenses that were normally paid by the freighter such as harbour-, anchorage- and lightering-fees were for their own account. In 1652 there is a complaint that the general cargo carriers are not expected in Archangel 108). An agreement was made in 1670 to regulate the freight-prices of general cargoes.

In 1686 and 1687 contracts were made between skippers, brokers and shipbrokers in Amsterdam fixing the freight-prices of a number of general cargoes to Italy (Russian leather among others), Alicante and Smyrna 109).

Duration of the journey

Seven ships, well armed and with a rich cargo, sailed from Texel in the company of two convoy-ships in 1625. One of these convoy-ships was to make the whole journey to and from Archangel. In Russia this ship would stay 80 miles from the coast. This fleet arrived from Texel in Archangel in 22 days 110).

In 1661 twenty-two prominent merchants who traded to Russia, declare that there are several instances in which the journey from Texel to Archangel took 16 to 20 days. A journey of four weeks or a few days more or less was normal and is called an "ordinary" journey. After 1652 it became customary that the last fleet left Archangel on October 4 or 6 and some ships would even leave after this date. As a result of this several ships left for Archangel at the end of August to return with their cargo in the same year 111).

In 1661 several skippers make an affidavit from which their late departure appears, in 1652 for Archangel on August 30, return to Texel on November 17; 1653 departure on August 12, arrival in Texel on November 29; 1656 departure on August 20, return on November 2; 1657 departure August 26, return November 22; 1658 departure August 29, return November 5; 1659 departure August 16, return November; 1660 three ships depart on August 29 and return on November 6 112). Brokers declare that this affidavit agrees with their experiences 113).

In 1666 a skipper declares that he left from Texel on September 7 of that year and arrived in Archangel on October 3, which he left with his cargo on October 15 and that he arrived in the Vlie on December 1. He also declares that on October 16 two ships from Hamburg arrived at Archangel which had left Hamburg on September 9. Another skipper declares that he left on September 7 and arrived at Archangel on October 6, there he unloaded and reloaded and left again on October 19 and arrived in the Vlie on December 6 and in Amsterdam on December 15. He also declares that when he was in the Vlie with his ship before sailing to Archangel, the English burnt a great number of ships in the Vlie. A third skipper declares that he left from Texel on September 9 and arrived before the river of Archangel on October 6 and in Archangel on October 12; having unloaded and reloaded he left Archangel on October 20 and got outside

the river there on October 22, he sailed off on October 26 and arrived in the Vlie on December 7 and in Amsterdam on December 19. Some merchants affirm these affidavits and one of them declares that he chartered the last mentioned ship on September 1 114). The second English war must have been a reason for ships to leave so late in the year.

Amsterdam merchants who traded to Russia, declare in 1668 that in that year a fleet of 14 to 15 ships left on August 15 and stayed in Archangel for a considerable period of time during the market there. Most of the ships sailed back again on October 18 and 20 and four on October 24. All returned safely 115). In 1668 almost all Dutch ships left Archangel with the fleet on October 10 and joined a convoy-ship at sea on October 12 116).

There was of course a reason for these late departures. The market in Archangel closed in August. The toll-office was practically closed after that time and did little bussiness. Ships that arrived late could profit from this. When the date of the year-market was moved to a later date other problems arose. Ships that wanted or had to leave Archangel late in the year ran the risk of having to spend the winter there. In 1668 seven ships got stuck in the ice four miles from Archangel 117). In 1679 a placate was issued in Amsterdam saying that ships should have left the river in Archangel after September 1, but this was withdrawn in 1686 118). Later the early fleet left Texel at the end of May and the large fleet at the end of July.

Lay-days

A lay-time of one month was normal for Archangel but there are quite often variations of 14 to 60 days. In the initial period (from 1594) it was often stipulated that the ship had to remain in Archangel until September 10. If the number of lay-days is stipulated in the charter-party one usually allowed three to six days more or less. In Amsterdam the discharge-time was 14 to 20 days. If the lay-time is longer than stipulated, the extra lay-days had to be paid. The amount to be paid was usually left to the decision of an arbitrator. It is also often stipulated that an arbitrator is to be consulted in case of disagreement about the freight-price. In other contracts the sum to be paid for extra lay-days was given and ran from 14, 20 to 50 guilders a day, depending on the ship's cargo capacity and crew 119). The arbitrator's decision about the freight-price was binding when the ship had to winter in Archangel. Sometimes it is stipulated in the charter-party how much higher the price per last would be if the ship had to winter. A ship of 80 lasts, freight-price ƒ 20,- a last, that was chartered on July 18, 1602, will be ƒ 5,- a last more in that case. For a ship that was chartered in 1661 the freight-price would be about 30% higher if it had to winter 120).

In some contracts it was stipulated that if the ship left in advance of the fleet and therefore had fewer lay-days, the freight-price would be less 121). The fleet that arrived in Archangel in September 1695 and left in convoy on October 18, quickly became ice-bound and remained in that condition until May 23, 1696 and did not arrive in Amsterdam before the end of August with a considerably damaged cargo 2). Of a group of Dutch ships that left Archangel in 1668, seven got ice-bound in the river four miles from Archangle and had to winter there. The agents that were aboard those ships had to use ice-sledges to return to the Netherlands 123).

Crews

For many ships and their crews the lay-time in Archangel and the coast of Lapland would sometimes last two or three months. The crew had to row the ship's boat or the boat of the merchant to and from shore. They were also employed in storing the goods in warehouses and bringing goods on board 124). They have to help in getting fire-wood and assist the cook in getting it on board 125). The fire-wood was used as dunnage, but often one, two or more fathoms of fire-wood were for the skipper or the freighter. This stipulation often appears in the contract

The crew had to take special care of the freighter's goods and render assistance in case of fire or other calamities 126). This was always stipulated after the fire of Archangel of 1619 but also sometimes before that year. Archangel with its wooden houses saw many fires, sometimes very large ones.

In an affidavit of 1617 made by a crew to the benefit of their skipper they say something about their food. When they were in Archangel the crew had soft bread that was bought there by the skipper. If there was no soft bread left when they departed, the crew would have to eat hard bread or ship-biscuit. The skipper had bought sheep in Archangel and treated the crew to a stew of fresh meat and turnip on Sundays. The skipper further bought two oxen there. When they had been there for six or seven weeks the first ox had been slaughtered and the second around the time of their departure from Archangel. The skipper had bought three oxen for himself and for the ship four casks of tar and pitch and a cask of train-oil that was to be used as fuel for the lamps. The skipper bought one fathom of fire-wood from the Russians and five or six bundles of hoops to refirm the casks. During their stay in Archangel he bought fresh salmon for the crew 127).

It was often expressly stipulated that the crew was not allowed to sell small quantities of beer, brandy or other alcoholic drinks 128). It was also forbidden to sell tobacco 129). Such a prohibition does not mean that these activities to earn a little extra did not take place. The crew was not allowed to bring wine or brandy to the coast of Lapland. When at their return in Archangel in 1619 the crew discovered that their wine and brandy which they had left behind there was lost in the fire, they refused to do all sorts of jobs 130).

Skipper and mate

According to the charter-parties the skipper is to take care of the merchant's goods as if they were his own. He was mostly also responsible for the stowing of the cargo. Most of the contracts have a stipulation that he will be assisted by a mate who is to be paid by the freighter and will enjoy free passage and board. This does not mean that the skipper had little or no knowledge of the waters around Archangel and Lapland. It is possible that such a free mate was sent along on the first journies to Northern Russia and that this became customary later. In a few cases one finds the stipulation that the mate will receive and stow the goods in the name of the merchant 131). When the skipper was loading grain, the mate had to "tick" the amounts 132). If more than one merchant loaded goods in the ship, the skipper had to sign the bills of lading 133).

The skipper is not responsible for dampness of the cargo or heating if heating is caused by a cargo of masts and affects other goods 134). The skipper is responsible for correct stowage and ballasting 135). In a charter-party the skipper may be ordered to fire a salute. In 1628 he has to fire every gun on the birthday of the Czar 136). In 1616 on Emperor's Day all ships have to fire their guns and also in 1618 in honour of the Czar's daughter.

Captain's gratuities

The bonus or gratuity that the skipper will receive is not always mentioned in the charter-parties. This is often left to the "discretion" of the freighter and is often to be settled at the ship's return. A new flag is sometimes given in guilders and can be worth 60, 40, 24 etc. guilders 137). In a few instances he receives this at his departure. The red flag requested by skipper Cornelis Joosten, from Zierikzee (ship of 130 lasts, 16 iron guns, crew of 20) is rather odd. Joosten also got ƒ 60,- 138). Another skipper was more interested in a white flag 139). Fixed sums of money of various sizes are often mentioned 140).

After 1653 a gratuity of ƒ 50,- is often mentioned 141). Other gratuities are a silver cup of ƒ 40,-, a new hat of different value, a cloth for a coat, a fur jacket of ƒ 60,-, a fur coat and a jacket for the skipper's wife, a plastron for his wife 142).

Portage

With portage is meant the small quantity of goods that the skipper, his mate and crew could load for their own account free of freight. It is often mentioned in the contracts, particularly the crew's portage. In 1594 the skipper of a ship destined for Italy could load three to four tons for himself, the members of the crew each one ton; 1597 the skipper and mate of a ship going to Lapland could load 8 casks of tar and 6 casks of salmon. One last for the skipper and half a last for the mate is often mentioned. In another instance the skipper and mate can both load half a ton and one fathom of fire-wood. In 1604 a skipper gets half a last and the crew as much as they can load in their "harness-casks" (harnas-tonnen). In 1652 it is three lasts for the skipper and the crew. After 1684 it is regularly stipulated that the skipper has a portage of three lasts and the mate one of a last 143).

In other contracts it says that when the ship cannot be fully loaded, the full freight-price will be paid, provided that the skipper will bring two fathoms of fire-wood for the freighter 144). The skipper buys the fire-wood that is often needed for the stowage of the ship at the freighter's expense and this wood is divided between him and the freighter after his return. If rye and other goods are loaded this wood is sometimes called "shifting boards and dunnage boards" (gevendeelen en garnierinckdeelen) 145).

Armament

When there are no precise regulations, it is difficult to see any relation between the number of guns and the size of the crew. This is true for the route Amsterdam-Northern Russia-Amsterdam. Small ships sometimes have a considerable number of guns on board. A ship of 55 lasts sailed in May 1594 armed with 8 iron pieces and 4 stone guns and a crew of 17. In 1595 there was a ship of 70 lasts, armed with 10 iron guns and 4 stone guns and with a crew of 12 plus two boys, and two ships of 1598 carry 6 iron pieces with a crew of 12 and 13.

If we take the ships with a cargo capacity of 140 lasts of which we know the number of iron pieces and crew, we get the following list for the period 1603-1638:

1600	15	men	6	iron pieces	1628	19	men	14	iron pieces
1602	15	"	6	" "	1629	20	"	14	" "
1603	17	"	8	" "	"	16	"	10	" "
1613	21	"	12	" "	"	11	"	6	" "
1615	11	"	10	" "	"	18	"	12	" "
1618	15	"	8	" "	1630	13	"	6	" "
1622	16	"	12	" "	"	12	"	6	" "
1623	16	"	12	" "	1635	14	"	10	" "
1624	17	"	8	" "	1637	18	"	14	" "
"	18	"	10	" "	1638	24	"	18	" "

The greater number of ships was unarmed and usually had a smaller crew on board, e.g. in 1619 a ship with a crew of 12; in 1636 a ship of 160 lasts had a crew of 12 and six armed pieces. The following list concerns ships of 100 lasts in the period 1595-1633:

1595	19	men	10	iron pieces	1616	14	men	10	iron pieces
1597	15	"	6	" "	1617	15	"	12	" "
1598	15	"	6	" "	1618	13	"	10	" "
1599	13	"	6	" "	1621	11	"	8	" "
1600	11	"	6	" "	1626	14	"	8	" "
1600	13	"	4	" "	"	12	"	6	" "
1613	13	"	6	" "	1630	15	"	10	" "
1615	12	"	12	" "	1630	15	"	8	" "
"	13	"	6	" "	1633	12	"	6	" "
1616	17	"	9	" "	"	16	"	12	" "

The size of crews of unarmed ships of 100 lasts was: in 1615 a crew of 11, in 1617 of 9 and 10, in 1618 of 9, in 1620 of 8 and 9, in 1623 two of 10, in 1625 of 13, in 1626 of 9 and in 1634 of 9.

The great number of guns that we find on this route may be due to the fact that ships that also sailed to e.g. the Levant, kept their guns on board when they sailed on less dangerous journies.

When we take a comprehensive view of the great number of charter-parties of the year 1631 and 1632 and take into account the upward and downward tendency of the shipping-market per year, viz. the downward tendency of 1632 as against 1631, our first conclusion is that compared to unarmed ships, the freight-price of a ship with 10 or more iron guns is two to four guilders a last higher and of a ship with 6 iron guns one to two guilders a last higher 146). In other years the difference in price is even greater and sometimes there is no difference at all. In a few instances it is mentioned in the charter-party that the freight-price will be higher if the ship is armed. 147).

The fact that the ships sailed in convoy made heavy armament unnecessary. Sometimes the task of providing convoy of the Admiralty was a heavy one. In the fourties of the seventeenth century the number of merchant vessels must have increased considerably 148).

Bottomry

In the notarial archives one regularly finds bottomry-contracts. Also of the sixteenth century. One must abandon the idea that money was only lent on bottomry to skippers who needed cash for ship's repairs or victuals. One likes to see a skipper do this in a strange harbour.

Bottomry has become an I.O.U. in which the creditor of a bottomry-bond takes the risks and money can be lend on bottomry on the ship and its cargo. In calculating his premium the bottomry holder will have to take into account his loss of interest, the insurance premium and other risks. The debtor of a bottomry bond has to repay the amount of money borrowed plus the premium one week or fourteen days after the ship has arrived at the place where the contract ends.

Bottomry bonds were signed by merchants who had a shortage of ready money and of course by skippers.

Here follow some notes on bottomry, first of all of the route Amsterdam-Archangel-Amsterdam:

1602 May	premium	16 %	G.A.A., N.A. 92/121 v.
1603 May	"	16 %	" N.A. 94/189 (only for the outward journey)
1606 May	"	6½%	" N.A. 195/18 (ƒ 2200,- of merchandise)
1617 June	"	15 %	" N.A. 434/112 v.
1621 July	"	15 %	ƒ 3000,- of cloth, N.A. 166/133 v.
1622 June	"	15 %	" 2400,- of cloth, N.A. 737/77 v.
1622 June	"	16 %	" 1200,- of cloth, N.A. 646 A/136
1623 June 16	"	15 %	" 1200,- of cloth, N.A. 717
1624 June	"	15 %	" 3600,- of cloth, N.A. 741/148
1626 June	"	5 %	a month, ƒ 600,- on ship, N.A. 228/151
1641 June	"	16 %	ƒ 700,- on ship, N.A. 1568/221
1645 June 24	"	20 %	" 600,- on ship, N.A. 690
1645 July	"	11 %	only for Archangel-Amsterdam, N.A. 1573 A/411
1657 June	"	16 %	N.A. 1121/291 v.
1662 June	"	15 %	N.A. 2212 B/1142
1662 Aug. 9	"	15 %	N.A. 907
1663	"	15 %	N.A. 2214 B/1087, N.A. 2215 A/47
1668 June	"	15 %	N.A. 2227/543
1669 June	"	15 %	N.A. 2230/623
1672 Aug.	"	26 %	N.A. 2239/1005
1683 July	"	11½%	ƒ 10.000,- and ƒ 5500,- of cloth and back, N.A. 4962/79,84

Route Amsterdam-Kola-Archangel-Amsterdam:

1598 April	premium	30 %	ƒ 1500,-, N.A. 79/170
1617 April	"	16 %	" 300,-, N.A. 147/133
1626 June	"	5 %	a month, N.A. 229/148
1648 July	"	32 %	ƒ 200,- for the mate and back to Amsterdam, N.A. 3819/679

And finally in June 1680 premium 30% for route Amsterdam-Archangel-Cadiz-Amsterdam. N.A. 3797 B/727. It was not customary to pass a bottomry bond before a notary, the signature of the debtor was sufficient 149). The risk of shipping to Archangel must have been considered higher for the premium for the route Amsterdam-Spitsbergen-(Svalbard) -Amsterdam was 13% in 1662 150).

Marine insurance 151)

It was customary to insure goods that were sent to and from Archangel or Lapland. In 1595 the well-known merchant and insurer Roemer Visscher took over a number of insurances from a colleague from Delft who had gone bankrupt. Among these there was an insurance of ƒ 550,- on goods going to Archangel at a premium of 12 %. I suppose that this must have been also for the return voyage 152).

In the insurance-agreement of January 1615 the premium for a journey Archangel-Amsterdam or the provinces of North-Holland, Friesland and Zeeland and the river Meuse is fixed at 3½%. The same premium was reckoned for Archangel-Bremen or Hamburg and Emden, for Archangel-Genua or Leghorn it was 8%, Venice 9%, La Rochelle 5½%, Rouen and Le Havre 5 %.

Bottomry bonds could also be insured at a premium that was 16 2/3 % less than insurance of ships or merchandise 153). The Dutch often sailed on the above mentioned routes.

It appears that according to the Koopmansadviezen concerning the plans for the foundation of an insurance company in 1629, the premium for going to and coming from Archangel was 5 to 5½% during the Twelve Year's Truce. In 1628 this premium was to have been 7½% 154). In 1617 going to and coming from Archangel was insured at 3 % 155). In 1631 the premiums for coming from Archangel to Amsterdam, Hamburg and Bremen was 3½% 156). That is the same as in 1615. For a large consignment of hemp, Russian leather and tallow from Archangel to Amsterdam 4 % insurance was paid in 1662 157).

The merchants gave the brokers orders to take out an insurance. The brokers were most knowledgeable in this field 158). The route to Archangel had the advantage that in case of ship-wreck in the White Sea, the Norwegian coast or the Dutch islands part of the cargo washed ashore and/or could be salvaged, even at Bear Island (Björwöya) 159). The notarial archives do not offer much as a source for tracing the values of the insurance-premiums. This is usually settled between the broker and the insurers. In a few exceptional cases insurance-premiums are mentioned. For the eighteenth century we can use the archives of the Insurance Chamber.

Merchants

The merchants were the propelling force in the trade with Russia. In this context we must restrict ourselves to the freighters/merchants who appear most often in the notarial charter-parties.

In the initial period 1594-1600 the company of Isaac le Maire, Dirck van Os and Pieter Pulle should be mentioned first. Before coming to Amsterdam they had traded in Antwerp. They appear jointly in twenty charter-parties (exactly one third of the charters). Van Os is also mentioned in two charters with Marcus de Vogelaer. Pulle is apparently the smallest of the three. In 1594 a great number of merchants declare about them that as merchants of good quality, reputation, honour and credit ("wesende coopluyden van goede qualiteit, reputatie, eer ende crediet"), they traded

extensively with Spain, Portugal, France, Italy, England and the East and West Indies and that they would entrust them with very large sums. The notary adds to this that they did very important business in trade, changing money and insurance 160).

Le Maire was the fore-runner of the Amsterdam overseas traders. He was very active in trade to Spain, Portugal, France and Italy 161). The twenty ships that were chartered by his company on the route Amsterdam-Archangel-Amsterdam had an average cargo capacity of 107 lasts. The six ships that he chartered to go from Amsterdam to Archangel and from there to Italy (Leghorn, Genua and Venice) had an average of 129 lasts. For shipping to Lapland and in particular to Kola his Company used smaller ships with an average of 90 lasts (3 charters). One ship of 120 lasts was chartered to go from Amsterdam to Setubal and from there with salt to Archangel and back with a cargo to Amsterdam. In 1607 he charters another 28 ships with grain and beans (not from Archangel) for Italy but then his appearance in the notarial charter-parties ends abruptly. Although Le Maire's trade with Northern Russia (Archangel and Kola) compriced only a small part of his activities, this trade was important for these areas. Le Maire's company gave a strong impetus to this trade.

After these merchants Marcus de Vogelaer should be mentioned, who was also born in Antwerp. In the initial period (1591-1600) he appears in nine charter-parties 162). He founded the firm of merchants De Vogelaer. This firm did a lot of business with Russia until 1659 and was the most important firm in this trade. In 1607 George Everhard Klenck (born in Dillenburg 1580) had come into his service as factor. After De Vogelaer's death in 1610 he served his widow Margaretha Valckenburg (died in 1650) and was soon made a partner of the firm De Vogelaer. Besides this Klenck also traded for himself since 1625 163).

Another colourful though not very respectable figure of the initial period was Sion Lus, a well-known pawnbroker first in Dordrecht (from 1574), later in Leiden, The Hague, Amsterdam and finally in Breda. There are thirty charter-parties in his name in the period 1599-1605. On November 26, 1601 he obtained "open patens" through his relation in The Hague that demanded free passage and all possible help for him. He then sent his son Abraham Lus to Muscovia with five others to take charge of his affairs and trade there. Lus first ran his business from Leiden but when he became pawnbroker in Amsterdam, he also moved his business there. He met his financial fate in Amsterdam. Lus, who had regularly been accused of fraud was defrauded himself in the trade with Russia. From the affidavits of his factor Nicolaes van Breusegem we learn how Van Breusegem and another employee, Samuel Bernart, who collaborated with his brother Hans Bernart and Dirck Reijniers (both traders in Russia), availed themselves of Lus' privileges, whose possessions and goods in Russia were estimated at 72 to 132.000 guilders. These privileges had to be kept going by great soms of money, donations and entertainments. In Lus'house a lot of money was spent on drink and he kept a large household there. Bernart appears to have endangered Lus'privileges with his own sneak-trade. When he sent Russian leather to Leghorn for his own account, he exchanged bad leather with leather of a better quality, which led to many complaints about the bad quality of the goods of Lus. One must admit that the way in which the factors had to work with the Russian toll-officers made it difficult to remain fully honest. The Russian trade of Lus became a fiasco. He now had to borrow money himself with the proceeds of his pawnbroker's shop as one of the securities. Notwithstanding the heavy expences a nice profit could be made from the Russian trade but several merchants lost their money in it 164).

Finally I would like to mention Dirck Woutersz. (1592-1633). His name appears twenty times in the charter-parties of 1599-1611. He came from Enkhuizen and was probably active there in the trade with Russia. He seems to have specialized in the Muscovy trade. For him this trade was profitable, for he left a fortune of 250.000 guilders. He had a house at the Rozengracht in Amsterdam on the gate of which was painted "the city Smolensko". He also called his cottage at Baambrugge "Smolensko". It is not clear what his relation with Smolensko exactly was. His trade was more directed at Archangel and Lapland. In the nineties of the sixteenth century he came to Amsterdam with his wife. His brother Adriaen Woutersz. (also trader to Russia) was born in Dordrecht in 1582 165). Here we have a link between Dordrecht and Enkhuizen. From

both places trade was carried on to Archangel and Lapland from a very early date. It is clear however, that it was mainly the Antwerp merchants who were active in the trade to Northern Russia before 1585. When these merchants left Anwerp for Amsterdam in 1585 the centre of this trade also moved to Amsterdam and they laid the foundations of the Amsterdam trade-relations with Northern Russia. The majority of the factors and agents trading in Russia in the initial period also came from the Southern Netherlands.

Besides the merchants mentioned above the most important merchants trading with Northern Russia in the first half of the Seventeenth century were: Jean le Brun 166), Gommer Spranger 167), Pieter and Selio Marselis, Jan and Daniel Bernard 168), Arend Schuyt, Joan Andrea and Ottavia Tensini 169), Jacob Teunisz. van Stralen (son-in-law of Dirck Wouters, member of the city council of Amsterdam) and Thomas de Swaen (backed by the well-known Elias Trip 170).

For the second half of the seventeenth century one should first mention the Baptist firm merchants Thesingh (Hendrick Thesingh 1631-1681, his widow and his sons Egbert Thesingh 1661-1726 and Jan Thesingh 1659-1701). They are mentioned as freighters 166 times in the period 1663-1700 171).

The English overshadowed

The question may arise how it was possible that the Dutch were able to compete with the English in the Russian area. After Richard Chancellor had reconnoitred the mouth of the Dwina in 1553 and the Russia Company had been founded, the English had obtained special privileges such as freedom of tolls and of travelling in Russia and a better legal position. The English also had regular diplomatic contacts with Russia contrary to the Dutch. When Narwa fell into the hands of Sweden in 1581 Russia was cut off from the Baltic Sea. As a direct route to Russia and for the Russians to the West, one had to make use of the harbours in the North, Lapland but especially the mouth of the Dwina became vitally important.

After 1581 also the Russia Company had to use the Arctic waters for direct trade-contracts with the Russians. They first sailed to St. Nicholas at the mouth of the Dwina but after the Dutch had made Archangel into a sea-port town, the Russia Company also went there.

The main English export-article was cloth as it was in the Baltic. They imported cordage, hemp, wax, tallow, train-oil, furs and hides 172). Their trade was in fact barter-trade. The Russia Company delivered a great deal of cordage to the English Admiralty but the English government was not very eager in paying its debts to the Russia Company.

The Russians needed silver for their own coins and tried to obtain this by their trade. That is why the trade with the English was not very profitable for the Russian economy, since they did not pay tolls and did mostly barter-trade. All other nationalities paid toll in silver-coin and had to pay cash for Russian goods in Archangel. It was always less profitable to trade by barter than to pay cash. The difference in Archangel amounted to 10, 12 or 15 % 173). For certain goods sometimes one fifth, a quarter or a third of the price had to be paid in silver coins. In 1660 it had become customary that this had to be done for one quarter, half, three quarters or the full price 174). That is why one had to have a supply of silver rixdollars and ducats in Archangel.

The English had to be careful with their silver. English coins could not be exported, only foreign currency. Their Eastland Company was handicapped in its Baltic trade by this limitation. Also the Russia Company suffered from it 175). The export of silver rixdollars and ducats was no problem for the Dutch and their ships brought these coins to Archangel. The Danish and the English have tried to avoid the expensive Archangel market by trying to make direct contact with the Russian fur-dealers 176). When they try to make contact with fur-dealers in the mouth of the Petschora in 1611, they cannot buy fur because they have no specie. Soon after this Russia prohibits foreigners to trade outside the Russian tolls. I am of opinion that the lack of specie and

the competition combined were reason why the English Russia Company lost its market-position in Archangel notwithstanding its privileges. It was overshadowed by the Dutch quite early, probably as early as the end of the sixteenth century. For the Dutch the unfavourable balance of trade with Russia was no handicap since the Amsterdam staple-market could handle this. The available English specie was also needed for the English East India Company. If we look at the import and export of goods, trade to Asia was extremely unprofitable. Silver and gold also played an important part in the trade-competition between the English and the Dutch. Because the English were not strong financially they lost the competitive struggle with the Dutch, notwithstanding their privileges (until 1648).

Besides Richard Barne, also Peter Allen, merchant in London who regularly freighted ships to Archangel from 1597, was an interloper. He also later settled in Amsterdam 177). Above we have also mentioned John Chadsley who chartered ten ships between 1612 and 1619.

Other Dutch shipping practices

In trade there are many international relations. Not only the charter-parties but also many other deeds give evidence of this. Sometimes English merchants in Amsterdam acted for English merchants in Hamburg.

From 1605-1608 the Amsterdam merchant Jan Thijsz. Vleyshouwer freights ships for German merchants, viz. Alessandro Rocca and Walraven Hillegers, merchants in Hamburg and in 1606 for Giovanni Battista Chinucci. The Hamburg merchants Gijsbrecht van Dalen and Caspar Wolf are mentioned as freighters in 1607 and 1608. In 1606 Isaac van Eijckt, merchant in Lübeck, is mentioned as freighter and Elias Petit, merchant in Staden in 1607 and Jan Clamp and Hermann Muller, merchants in Bremen in 1608. 178).

The Amsterdam merchants were also interested in Russian goods that arrived at Hamburg or Bremen. In a time of war a neutral harbour was always important if one wanted to continue trade under another flag. In 1628 De Moucheron prides himself on the fact that he sent ships from Hamburg to Archangel to bring grain to Spain and the Flemish coast. When some Amsterdam merchants (Josua Rendorp among others) pointed out to him that this was prohibited and threatened to have his ships stopped by men-of-war, he defended himself by saying that that would be a foolish thing to do since it was the Amsterdam merchants who were interested in this. It is clear that under a neutral flag certain Amsterdam merchants were active in a trade that was forbidden to them 179).

As in other commercial affairs one is not always certain if the merchant who appears as the active party in a charter-party is really the man who is in charge. Some other notarial deeds tell us how the relations really were. Some merchants traded on commission also at the year-market of Archangel. Other had formed a company to do so.

With the exception of large consignments of grain, tar, hemp or linseed, the merchants who had to send goods back to Amsterdam from Archangel, distributed their goods over various ships. It happened that a ship had 25 or more loaders. In Archangel the whole cargo was declared in the name of the largest loader who would settle accounts with the other loaders. Also the anchorage-fees were in his name.

There came about 10 % expenses on goods that were bought on the year-market and loaded in the ship for toll, commission, broker's fees, ware-house rent, packing and other wages 180). Goods that had to be sent from Moscow to Archangel were tranported by land by ways of Jaroslav to Vologda and were then shipped to Cholmogory and Archangel along the rivers Suchona and Dwina.

Settlements in Archangel

In the first half of the seventeenth century and probably as early as the end of the sixteenth the Amsterdam merchants had their own ware-houses and houses in Archangel. In 1606 Sion Lus sold his ware-house and residence at the "German Gasthof"

in Archangel to Herman Jansz. van der Goes who sold it that year to Gaspar de Vogelaer, who again sold it to Addriaen Sybrecht Faes in 1613 181).

All ware-houses and houses in Archangel were made of wood. At the great fire of Archangel of 1619 the whole city was laid in ashes and the merchants also lost their ware-houses. The damage was very great, for the goods stored were also lost. For Gillis Meunicx (all whose goods were burnt and whose silver-ware melted into one lump) this was probably a reason to become less interested in the trade to Russia 182).

In the notarial archives there are several deeds of the sale of houses and ware-houses in Archangel. In the next fire of 1667 another great number of ware-houses and goods (also large consignments of hemp) were lost. Later stone ware-houses were built. Valuables were sometimes stored in fire proof cellars. In the charter-parties of the first half of the seventeenth century it is stipulated from 1619 onwards that crews were to assist in case of fire in Archangel. A ware-house that was sold in 1630 appears to be 10 by 10 metres. The price of a ware-house was ƒ 500,- in 1663, 1664 and 1670 183). The Klenck family owned the Klenckenhof in Archangel. In her will of 1629 the widow of Marcus de Vogelaer leaves her three sons Marcus, Johan and Daniel de Vogelaer houses and guest-houses in Archangel, Cholmogory, Vologda, Jaroslav and Moscow 184).

The entrance to the Archangel harbour was not very good. This is why in 1642 the merchants wanted to make use of the new outlet of the river at Archangel. They authorized a few colleagues to effect this, who could spend 1500 rubles (ƒ 7500,-) to obtain this right. To pay their joint expenses they would agree upon a fee to be paid per last in Archangel 185).

The prices of rye

For a few products it is possible to learn something of the prices that had to be paid in Russia and the prices that these products fetched on the Amsterdam market. In some contracts the buying-price is mentioned; some from merchant to merchant but also several from the Commissioner of the Czar to merchants in Amsterdam.

In January 1633 a group of 24 Amsterdam merchants bought 5000 lasts of rye from Van der Heiden, representative of the Czar, at ƒ 62,50 a last f.o.b. In Archangel the additional costs were 2% for toll and bonuses and one rixdollar per last as commission for the Amsterdam merchants Joost Willemsz. Niekerck and Josua Rendorp 186). The latter two then earned ƒ 12500,- on this transaction but of course they will have had their expenses. Delivery was made in Archangel in August 1633. In 1633 the November-price of Prussian rye in Amsterdam was ƒ 125,30 a last. The buying-price was ƒ 312.500,- and it was sold at ƒ 626.500,-. The merchants had to take care of the money and the ships. The freight-price of rye (charter Amsterdam-Archangel-Amsterdam) was then ƒ 20,- a last, that is ƒ 100.000.-. Added to this had to be 2% for tolls and bonuses, a loss of interest of 6 months, 3% insurance and 6 to 7% expenses to be made in Amsterdam for unloading, storing and transportation. The profit made was probably ƒ 100.000,- (difference between selling- and buying-price ƒ 314.000,-) and thus a profit was made of 30%. The price of the rye f.o.b. Archangel rose however. In Januari it was ƒ 62,50, in May ƒ 67,50 and early July ƒ 75,- a last.

A consignment of 500 lasts of wheat that was also sold in January 1633 promised to yield an even larger profit 187). On the same conditions as above the buying-price was ƒ 80,- a last and the market value was ƒ 203,- in May 1634.

In June 1658 the Commissioner of the Czar, John Hebdon, sold 4000 lasts of rye to well-known traders to Russia, viz. De Vogelaer and Company, Joan Andrea and Ottavio Tensini, Lucas and Henrick Scholten, Pieter van Lutsen and Nicolaes Bogaert at a price of ƒ 86,25 a last f.o.b.; one part was to be delivered that year, the next the following year 188). These merchants must have had some insight in the Amsterdam rye market. When they made this contract the price for Prussian grain in Amsterdam was ƒ 133,- a last (in Russia then ƒ 86,25). The price of rye went up regularly and rose

to ƒ 170,10 a last in November. Also in 1659 the price of rye remained high and in November 1659 ƒ 175,- had to be paid. Payment had to be made with 2000 pounds of copper wire (value ƒ 60.000,-) and the remainder (ƒ 285.000,-) in good ducats (no Arabian) which were reckoned at 2 rixdollars. The difference between the buying-price (ƒ 345.000,-) and the selling-price probably yielded a profit of 30%.

This does not mean that the profits were always quite that high. In November 1630 the price of rye at the Amsterdam exchange had gone up to almost ƒ 439,- a last; Johan van Veltdriel paid a visit to Moscow in the capacity of ambassador together with Albert Burgh in 1630 and advised the well-known Andries Dionys Winius to buy a large consignment of rye in which some Amsterdam merchants were interested. Winius bought 5263 lasts of rye at ƒ 133,- a last 189). This transaction involved a sum of ƒ 700.000,-. The consignment would be delivered in 1631 which meant that the rye would arrive in Amsterdam in October or November of that year. In 1631 the market-price dropped to ƒ 192,- a last in December. This continued until 1632 when the price was only ƒ 133,- a last in December, that is down to the price at which Winius had bought it. If all went well and the rye was delivered and sold in time, this meant that there was a buying-price of ƒ 133,- against a selling-price of ƒ 192,-. This transaction must have resulted into a loss rather than a profit.

A computation of the profit of smaller rye-contracts yielded a profit of about 17½%. I will suffice here with the mention of other contracts such as a contract of 1660 for ƒ 450.000,- of hemp 190); a contract of 1629 between Amsterdam merchants for 110.000 pounds of silk with a value of ƒ 87.412,- for which the other party was to deliver silver-ware of ƒ 43.700,- to Amsterdam traders to Muscovy 191) and large consignments of linseed and barley 192).

Other goods

Something can be said of other goods that were taken to and brought back from Archangel. These goods are mentioned in many deeds 193). Shipping to Italy becomes regular after 1594. It was especially the company of Isaac le Maire and Marcus de Vogelaer who were among the first to ship to Italy. Popular articles in Italy were caviar 194) and Russian leather (Russian leather had to be red on the outside and white on the side of the meat) 195). In the cargoes that came from Archangel one could find hides for which there was a good market in Amsterdam. Dry cow hides (Schevinken) and other dry hides, boatskins, elk hides, sealskins (usually from Lapland) 196), rough bristles and furs. Salted fish and stock-fish also came from Lapland 197).

Other products from Archangel were rye, wheat, barley, hemp, (sometimes in very large consignments), hempseed, linseed, tar, wax, tallow, mats, cordage and beaverwool 198). Other were train-oil (often from Lapland), ship's masts (sent to Spain at a great profit in 1615) 199), potash (in 1654 for ƒ 114.950,- in exchange for English cloth) 200), potash of woad, Persian silk (contracts with a buying value of ƒ 210.000,-) 201), musk (from Persia; at the end of the seventeenth century the Dutch merchants had a monopoly on this) 202) and rhubarb (from China, brought to Moscow through Siberia in caravans).

The balance of trade with Russia was rather passive. The import from Russia had a much greater value than our export to it. The Russian economy was not in a position to allow an adverse trade balance. Actually too great a part of our export to Russia consisted of luxury articles. Cloth (mainly English in various colours, also from Limburg, Munster, Silesia, Hamburg and gold-cloth from Italy), silk-cloth, satin, velvet (with gold from Italy), braids and trimmings, gold- and silver-thread, gloves, lace 203), damask, silk hangings, jewelry, precious stones, pearls, rings, wine, druggist's articles (arsenic, campher, incense, alum and gall-nuts), brazil wood, carmine, indigo, paper (sometimes 1600 reams at a time), mirrors, ivory, elephant's teeth, coral, Further large quantities of gunpowder, carbines, pistols, fire-locks, holsters 204) and finally silver-coin, sometimes in large quantities. The Amsterdam staple market could supply all these articles and could handle the great assortment of Russian goods.

The Moscovy trade was considered a rich and important branch of commerce in which draperies, wool-dealers, dyers, cloth-makers, gunpowder and armament factories had their share and which was also profitable for the shipping companies and trades that were concerned with the maintenance and building of ships.

Rates of exchange

In the notarial archives one finds very many protests of bills of exchange and they are therefore an important source if one wants to detemine the rate of exchange. In the litterature the rates of exchange Archangel-Amsterdam are unknown. It is therefore of interest to give them. This list concerns bills of exchange that were drawn in October or November in Archangel on merchants in Amsterdam on 4 - 8 weeks sight. In the bill of exchange the rate of exchange of the ruble is mentioned as regards the guilder.

1606	1 ruble = ƒ 7,50 -	1681	1 ruble = ƒ 5,-
1607	= ƒ 7,50	1682	= ƒ 5,05
1613	= ƒ 7,10 - ƒ 7,50	1684	= ƒ 5,-
1625	= ƒ 6,-	1685	= ƒ 4,95
1626	= ƒ 6,-	1687	= ƒ 4,70
1629	= ƒ 6,-	1693	= ƒ 4,75
1634	= ƒ 5,50	1696	= ƒ 5,-
1640	= ƒ 5,20 - ƒ 5,25	1697	= ƒ 4,79 - ƒ 4,80
1645	= ƒ 5,25	1700	= ƒ 5,-
1648	= ƒ 5,60	1701	= ƒ 4,70 - ƒ 4,75
1650	= ƒ 5,30	1702	= ƒ 4,55
1651	= ƒ 5,40 - ƒ 5,50	1703	= ƒ 4,35
1656	= ƒ 5,35	1704	= ƒ 3,50 - ƒ 3,60
1661	= ƒ 4,50	1705	= ƒ 3,20 - ƒ 3,25
1662	= ƒ 4,20 - ƒ 4,50	1706	= ƒ 3,20 - ƒ 3,50
1663	= ƒ 4,25	1707	= ƒ 3,20
1674	= ƒ 5,-	1708	= ƒ 3,50 - ƒ 3,65
1677	= ƒ 5,-	1709	= ƒ 3,40 - ƒ 3,60
1680	= ƒ 5,10	1710	= ƒ 3,20 (low rate of exchange, war between Russia and Sweden).

Finally I should again point the importance of the notarial archives, which I tried to demonstrate here. I would also like to suggest that it is desirable that this source is studied more. On the other hand it must be said that the accessibility of the extensive but very important Amsterdam notarial archives greatly depends upon the indexes on subjects, geographical names, personal names which are being made and will have to be made. 205).

HET AFLOPEN VAN DE 'MADONNA DE LA PIEDAD' IN 1639 *

door Dr. C.M. Schulten

Inleiding

De tijdgenoten van Frederik Hendrik moeten vaak trots en met bewondering hebben vastgesteld, hoe welvarend en rijk de Republiek der Verenigde Provinciën wel was. Bij gunstige wind, wanneer een paar honderd schepen tegelijkertijd de Republiek verlieten, kon men een goede indruk van de grote handelsvloot krijgen. De 'Courante uyt Italien ende Duytschlandt', dd. 15 januari 1639, berichtte het volgende:

"Dese weke zijn ontrent 50 Schepen van Oosten in 't Vlie ghearriveert, ende een daervan is in 't inkomen ghebleven. Verleden Woensdagh voormiddagh zijn uyt Texel t' zeyl ghegaen de Oost-Indische Schepen, met een goet ghetal Coopvaerders na Vranckrijck, ende na den middagh de West-Indische Schepen, thien na Brasilien met 1500 Soldaten onder den E. Heer Artisisotzky, ende vijf Schepen na Couracao, beneffens noch veel andere, soo Straetvaerders als andere, tot over de twee hondert in 't ghetal. In de Mase lagen oock zeyl-reede twee Schepen met 300 Soldaten na Fernambocq, die hun bij deselve Vloot sullen vervoeghen".

De suksessen van Maerten Harpertsz. Tromp gaven reden tot vreugde. Op 18 februari 1639 leverde hij met elf schepen slag tegen 23 schepen uit Duinkerken. De Staten-Generaal beloonden hem hiervoor met onder andere een gouden ereketen, terwijl de Franse koning Lodewijk XIII de admiraal benoemde tot ridder in de orde van St. Michel. Overigens schijnt Tromp zelf om deze benoeming gevraagd te hebben; althans dat is de lezing van Alphonse de Lopes, een vertrouweling van Richelieu, die in 1639 voor Frankrijk wapenaankopen in de Republiek deed 1). Een Franse afgezant, Nicolas le Seigneur, heer van Amontot, die op 11 april 1639 in Den Haag arriveerde, bracht de benoeming mee 2). Nog groter indruk maakte Tromps strijd tegen de Spaanse armada in oktober van dat jaar. Dichters grepen naar de pen en Caspar Barlaeus liet niet na een 'Oratio Panegyrica, De Victa Hispanorum Regis Classe' te publiceren en deze aan Jan en alleman toe te sturen.

Maar de medaille had ook haar keerzijde. In 1638 deed Cornelis Jol, alias Houtebeen, een poging om de Spaanse Zilvervloot te onderscheppen. Door het flauwhartig optreden van een zestal kapiteins ging dit mooie plan de mist in. Het onverkwikkelijke proces, dat hier in 1639 op volgde liet nog eens zien, hoe moeilijk het was de gevechtsdiscipline op de vloot te handhaven en hoe lastig om schuldigen, afkomstig uit verschillende provinciën, gezamenlijk te straffen.

Meer dan eens vielen koopvaarders in handen van de Duinkerker kapers, getuige onder meer de brief, die Anth. Steengracht op 20 juni 1639 namens de Admiraliteit van Zeeland aan de Staten-Generaal schreef:

"Wij en connen niet nalaten uw Ho:Mo: te adviseren, alsdat de Lonnen-ende Douvervaerders tot elve in getale, daer van de thiene thuys hooren tot Vlissingen ende een tot Middelburch sijnde uytgeloopen onder de bescherminge van de Capitein Frans Mangelaer om herwaerts te comen, is gebeurt, dat sij omtrent vijff mijlen van Voorlandt gisteren morgen tusschen twee ende dry uren hebben gerencontreert elff fregatten van de vijandt, bij welcke sij alle, geene uytgesondert, sijn genomen, ende is den voorss. Cap. n alleene geësschappeert, welck seer droevich ende jammerlijck ongeval alhier ende voornamentlijck tot Vlissingen seer groote alteratie causeert, te meer denwijle alle daege herwaerts werden verwacht de schepen van Nantes, Rochelle ende Bourdeaux, die al t' samen niet meer als met een convoyer en sijn voorsien" 3).

Op 13 juli 1639 vielen zeven Duinkerker fregatten een kleine vloot van tien schepen op weg naar Rouaan aan. De twee konvooiers verdedigden zich slecht. Het verhaal ging zelfs, dat de luitenant van de grootste konvooier, die bij afwezigheid van de kapitein het bevel voerde, dronken was 4). Onder de koopwaar, die hierbij verloren ging, bevond zich onder meer een partij boeken, die de Amsterdamse koopman Joachim

*noten zie pag. 116

de Wicquefort gezonden had aan Jean Tilleman Stella, vertrouweling van Richelieu 5). Zoveel schepen gingen verloren, dat er, volgens de samensteller van het 'Theatrum Europaeum 6), in Holland een luide klaagzang werd aangeheven, omdat de kooplieden een schade opgelopen hadden, die vele tonnen geld bedroeg.

Ook Maerten Harpertsz. Tromp moest een veer laten. Sommigen leverden ernstige kritiek op het beleid van de admiraal. In een anoniem pamflet 7). klaagt een matroos over de slechte tijden en vertelt hij, dat velen van zijn vrieden uit Den Briel en Maassluis zich in Duinkerker gevangenschap bevinden. Een koopman antwoordt hem, zelf dertigduizend gulden verloren te hebben en voegt er aan toe: "Daer zijn in die tijt wel 16 Oorlogh-schepen genomen, ende wel 100 Coopvaerders, behalven een groote nombre van Visschers".

Familieleden van de gevangen zeelui klopten bij de admiraliteits-colleges aan om ondersteuning. Zo keerde de Admiraliteit op de Maze drie volle maanden gage uit aan de bemanning van het schip van kapitein Andries van Soetendael, dat op 1 juni 1639 in de grond was geboord 8). En in deze tijd van voorspoed en tegenslag vond het aflopen plaats van de 'Madonna de la Piedad'.

Mej. M.J. van den Berg, verbonden aan het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage was zo vriendelijk een aantal gegevens onder mijn aandacht te brengen.
Hiervoor zeg ik haar gaarne dank.

De 'Madonna de la Piedad'.

De lezers van de 'Courante uyt Italien ende Duytschlandt', 1639, no. 20 troffen in hun "gazette" het volgende bericht aan: "Wt Rotterdam den 10 May. Eergisteren is alhier opgebracht een Prijse, gemonteert met 16 stucken, meest Metael, gheladen met Oly, Rosijnen ende andere Coopmanschappen: Dito Prijs is van Napels na de Canarische Eylanden gevaren, ende aldaer gehuert wesende van den Heer Generael Don Louys Ferdinando de Cordua, Gouverneur van den Coninck van Spaengien over de voorsz. Canarische Eylanden om met hem van Tenerif na eenighe andere plaets te vervoeren, zijn met hem inghegaen verscheyde Gheestelijcke personen ende andere, tot in de 30 met veel Bagagie: De Matrosen op 't selve Schip, zijnde 12 in 't getal, resolveerden op haere reyse 't Schip te vermeesteren ende voor goeden Prijs in dese Landen te brenghen".

Dit voorval haalde ook de "internationale pers", want op 28 mei 1639 verscheen in de 'Gazette de France' een vertaling van het nieuws uit de 'Courante'. Hierbij merken wij op, dat verschillende gazettes regelmatig elkaars nieuws overnamen en dat met name de diplomaten vaak hun inlichtingen uit dergelijke publikaties haalden.

Het aflopen van de 'Madonna de la Piedad' bracht de nodige opwinding te weeg. Nicolaes van Reigersberch schreef zijn zwager Hugo de Groot, dat de bemanning van het schip uit vijftien Spanjaarden en twaalf Nederlanders bestond. Deze laatsten zouden zich, na lange tijd in Spaanse gevangenschap te hebben doorgebracht, in Spaanse dienst hebben begeven. Reigersberch, raadsheer in de Hoge Raad, voorzag moeilijkheden. Door het optreden van de Staatse matrozen zouden lopende onderhandelingen over het uitwisselen van gevangenen wel eens ernstig belemmerd kunnen worden. Bovendien liep de handel op de vijand, die oogluikend toegestaan werd, groot gevaar 9).

Het scheepje was in de vroege morgen van de achtste mei de haven van Rotterdam binnengelopen 10). De schipper kwam uit London. Hij heette John Kithman. Met de 'Madonna de la Piedad' voer hij voor rekening van Jean de Breyer, een Antwerps koopman die zich te Napels had gevestigd. Van Napels was het schip via Alicante naar de Canarische Eilanden gevaren, alwaar de gouverneur zich met zijn gezelschap had ingescheept. Aan boord bevond zich ook de Amsterdamse schilder Jacob Taffijn. Zoals gezegd, bestond de bemanning voor het grootste gedeelte uit ingezetenen van de Republiek der Verenigde Provinciën. Stuurman was de Rotterdammer Daniël Samuel Marchand. Verder maakten van de bemanning onder anderen deel uit Andries Jansz. Noorman, Anne Piers uit Sneek en koksmaat Martinus Seneman.

De vraag rees nu: moest men de bemanning van de 'Madonna de la Piedad' huldigen en belonen als helden, of diende men hun daad als onwettig te beschouwen? Tegengestelde belangen, gemengde gevoelens! Een pikant probleem vormde de positie van don Luis Fernandez de Cordoba. Was hij een belangrijk krijgsgevangene voor wie een hoge losprijs gevraagd kon worden, of was het beter hem tegen andere gevangenen uit te wisselen om moeilijkheden met de Spanjaarden te vermijden? De kwestie kwam op 3 juni 1639 in de vergadering van de Staten-Generaal ter sprake. Terwijl Holland pleitte voor uitwisseling, waren de overige provinciën de andere mening toegedaan. Aitzema 11), die overigens een niet geheel juiste lezing van het geval geeft, onderstreept nog eens duidelijk het Hollandse standpunt.

Voor de bemanning zelf lagen de kaarten erg eenvoudig. Zij hadden een schip buitgemaakt en wilden geld zien. Daniël Samuel Marchand en enkele van de zijnen klopten aan bij de admiraliteit op de Maze en reisden vervolgens naar Den Haag om daar hun belangen te bepleiten. Zij riepen de hulp in van Frederik Hendrik, die de matrozen in het gelijk stelde 12). De stadhouder was bovendien van mening, dat het voorbeeld nagevolgd moest worden.

Het touwtrekken om schip, passagiers en lading was begonnen. Enkele matrozen namen het zekere voor het onzekere. Zij verduisterden een deel van de lading, want, zoals de admiraliteit vaststelde, bleken het zilverwerk van de gouverneur, zijden kussens, laken en fluwelen stoffen, een nieuw ankertouw op onverklaarbare wijze verdwenen te zijn. Optreden durfde men niet. De verdachte matrozen waren nogal rouwe klanten! Daarom probeerde de admiraliteit door overreding de verduisterde goederen terug te krijgen. De Staten-Generaal, afkerig van harde maatregelen, vonden het maar beter een en ander door de vingers te zien en snel tot een regeling te komen. Ondertussen deed de Amsterdamse koopman Cornelis Gijsbertsz. van Goor "neffens verscheyde sijne Assuradeurs" 13), die schip en lading verzekerd had, een poging om niet de dupe te worden. Ook schipper John Kithman en schilder Jacob Taffijn probeerden hun privé bezittingen veilig te stellen.

Praktische problemen, waarvoor de admiraliteit op de Maze zich geplaatst zag, waren: de bewaring van de gouverneur en zijn gezelschap, en de verkoop van aan bederf onderhevige waren. Dit laatste loste men op door op de marktdag van 11 mei spek en andere waren te verkopen. De gouverneur en zijn metgezellen vonden een passend onderkomen in het huis van Isaac Elzevier, geweldige provoost van de admiraliteit. Enkele afgevaardigden van de admiraliteit brachten hem daar een bezoek.

Vervolgens vroeg de admiraliteit zich af, of de matrozen voor een uitkering in aanmerking kwamen, omdat zij "geen volcke van oorloge, tzij publycq ofte particulier en zijn geweest, maer simpele coopvaerdijeluyden, die gevaeren hebben buyten eenige publyecque commissie of particuliere bestellinge" 14). De admiraliteit legde de vraag voor aan de Staten-Generaal, die nagingen of zich soms al eens eerder iets dergelijks had voorgedaan. Dat bleek inderdaad het geval te zijn, want op 6 juli 1639 ontvingen zij een brief van de admiraliteit van Zeeland, waarin een precedent gesignaleerd werd. Het betrof het aflopen van de 'St. Nicolaes', binnen Middelburg gebracht door Nicolaes Hartman en zijn metgezellen. De admiraliteit van Zeeland had toen het plakkaat van 22 juli 1635 van toepassing verklaard. Wij hebben echter op de opgegeven datum niet het bedoelde plakkaat aangetroffen. Vermoedelijk gaat het hier om het plakkaat van 22 juli 1625 15).

Op 30 mei liet de admiraliteit op de Maze de lading van de 'Madonna de la Piedad', bestaande uit noten, rozijnen en rijst verkopen. Eind juli volgde de verkoop van het schip en kregen de matrozen hun deel.

Bleef nog over het probleem van de rantsoenering of de uitwisseling van don Luis Fernandez de Cordoba en zijn metgezellen. Op 3 juni hadden de Hollandse gedeputeerden ter Staten-Generaal reeds aangedrongen op uitwisseling. De admiraliteit op de Maze besloot op 25 juni de gouverneur en de zijnen onder de uitwisselingsregeling te laten vallen, waarmee aan een Spaans verzoek tegemoet gekomen werd. Uiteindelijk had stuurman Daniël Samuel Marchand cum suis ook geen reden tot klagen. Op 14 november 1639 namen de Staten-Generaal het besluit om aan de bemanning de totale som van drieduizend gulden uit te keren.

De uitwisseling van krijgsgevangenen

Juist in die dagen hield de uitwisseling van krijgsgevangenen te water en te lande de gemoederen bezig. Onderhandelingen hierover vonden plaats te Roozendaal, waar schout Hendrik van Sevender namens de Republiek als contactpersoon optrad. Er bevonden zich nogal wat krijgsgevangenen in Spaanse handen. Toen de Staatse troepen in juni 1638 bij Kalloo een gevoelige nederlaag te incasseren kregen, raakten ruim 2500 Staatse militairen in gevangenschap. Over hun vrijlating onderhandelden eveneens te Roozendaal Willem van den Reydt, gezegd Bruchem, en Cornelis van Aerssen met de Spaanse afgezant Gaspard Antoine d'Aubermont, heer van Ribeaucourt 16).

Van groot belang waren de besprekingen, die Hendrik van Sevender voerde over de uitwisseling van de gevangenen te water. Wij moeten hierbij bedenken, dat de gevangenissen in bijvoorbeeld Rotterdam vol zaten met zeelui uit het Spaanse kamp. Zo had Tromp na de zeeslag van 18 februari 180 gevangenen naar deze stad gebracht. Toen de 'Madonna de la Piedad' afmeerde zag de admiraliteit op de Maze zich genoodzaakt contact op te nemen met Abraham Pietersz. Dullaert, baljuw van Rotterdam, om "hem te sonderen, terwijlen de gevangenissen vant Collegie althans mette Duynkerckers end andere Spaensche gevangene dapper beset, vol, jae overladen waren, off deselve Bailliuw geen raedt en wist ons oock op oft onder het Stadthuys, oft wel elders hier ter Stede eenige van de gevangene bequaemelijck ende in goede verseeckertheyt te logeren" 17).

Op 19 april 1639 hadden de Staten-Generaal besloten tot een verdrag betreffende de generale uitwisseling van de krijgsgevangenen te water. Zoals boven vermeld, profiteerde don Luis Fernandez de Cordoba van deze regeling. Zijn gedwongen verblijf in Rotterdam was hem vermoedelijk niet al te zwaar gevallen. Hij vroeg ten minste toestemming om vóór terugkeer naar zijn land een toeristisch uitstapje te mogen maken naar Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam en Utrecht. Hij had zelfs het plan "te gaen cussen de handen" van Frederik Hendrik, wat hiervan terecht gekomen is weten wij niet; wel, dat hij op 28 oktober 1639 veilig op Lanzarote, een van de Canarische Eilanden, aankwam 18).

De handel op de vijand

De verwikkelingen rond de 'Madonna de la Piedad' vestigden weer eens de aandacht op het oude zeer van de handel op de vijand. Vooral in de periode van het Twaalfjarig bestand (1609-1621) hadden de Hollanders nauwe handelsbetrekkingen aangegaan met Zuid-Italië 19). Na het bestand werden deze contacten niet verbroken. Maar de handel en wandel van onze voorouders voerde soms langs vreemde wegen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de geschiedenis van Michiel 't Kint, kapitein van de 'St. Pieter' uit Rotterdam 20). Deze kapitein dreef handel in verschillende Spaanse gebieden. Hij deed dit onder het mom van een Zuidnederlander uit Brugge te zijn. In Januari 1631 ontmoette Michiel 't Kint in de buurt van Madeira de Engelse schepen de 'Willing Minde' en de 'Dove'. Deze laatste schepen hadden in december 1630 een Spaans koopvaarder buitgemaakt. De Rotterdamse kapitein joeg op 13 januari 1631 de 'Willing Minde' op de vlucht en maakte zich van de prijs meester. Enkele dagen later overmeesterde hij de 'Dove'. De Engelse reders Polhill en Paulet stelden pogingen in het werk om de geleden schade vergoed te krijgen, omdat het volgens hen een duidelijk geval van zeeroverij betrof. Volgens hun verklaringen zou Michiel 't Kint onder Duinkerker vlag de strijd gevoerd hebben. De admiraliteit op de Maze nam de zaak in behandeling en hoorde de getuigen. Kapitein Michiel 't Kint zelf had tijdens het avontuur de dood gevonden, zodat de belangrijkste kroongetuige ontbrak. Volgens de verschillende getuigen was de Kapitein naar Madeira gevaren om daar handel te drijven. De gouverneur van dat eiland zou hem gedwongen hebben jacht te maken op een zeerover, die een schip uit Bahia had buitgemaakt. Aanvankelijk voelde Michiel 't Kint niet voor deze opdracht, hij was immers koopvaarder! Noodgedwongen stortte hij zich in de strijd en met sukses! Toen hij in Teneriffe de gevangen Engelsen aan land zette, onthulden dezen zijn ware identiteit. Bij het overhaaste vertrek vond Michiel 't Kint de dood. Zijn erfgenamen en de Engelse reders streden jarenlang om de buit.

Amsterdam was het belangrijke centrum van de handel op de vijand. Haar kooplieden voorzagen het Middellandse Zeegebied niet alleen van koren, maar ook van wapens en munitie. De Spanjaarden hadden dit wapentuig daar nodig voor hun strijd tegen Frankrijk. Maar in 1635 had de Republiek der Verenigde Provinciën met Frankrijk een aanvals- en verdedigingsverdrag gesloten. Ook Frankrijk had wapens nodig om zich de Spaanse vijand van het lijf te houden. Richelieu stuurde zijn afgezanten naar de koopmansstad aan het IJ voor het doen van de nodige aankopen. Men kan zich voorstellen, hoe Richelieu zich ergerde aan de Hollandse wapenleveranties aan Spanje. Trouwens, Frederik Hendrik en zij, die meer waarde toekenden aan de Generaliteitsgedachte dan aan de diverse particularismen, zaten er ook danig mee verlegen, want een en ander bracht de Frans-Nederlandse betrekkingen in gevaar.

In 1636 waarschuwde Willem van Liere, heer van Oosterwijk, die als Staats ambassadeur in Venetië goed wist wat er in Italië gebeurde, de Staten-Generaal, dat schepen, afkomstig uit de Republiek der Verenigde Provinciën, in Spaanse dienst waren om tegen de koning van Frankrijk gebruikt te worden 21). Ook de Fransen waren niet onkundig van dit bedrijf gebleven. Hun agent te Genua, Melchior de Sabran, schreef in september 1636 aan Henri de Sourdis, aartsbisschop van Bordeaux: "Il y a long-temps que les ennemis préparent quelques vaisseaux à Naples, la plupart hollandais, d'où mon secrétaire, pendant mon absence, a envoyé les noms et des capitaines qui les commandent à la cour...." 22). Men kan zich dan ook voorstellen, dat de Fransen zeer gebeten waren op deze Hollanders in Spaanse dienst. Josua van Sonnevelt, Staats agent te Venetië, voorspelde weinig goeds voor de betrokken zeelui die in Franse handen zouden vallen. Op 6 maart 1637 verscheen Hercule Girard, baron van Charnacé, Frans ambassadeur in Den Haag, in de vergadering van de Staten-Generaal om tegen de gang van zaken te protesteren. Charnacé, die een getal van twintig schepen in Spaanse dienst noemde, beweerde dat de Spanjaarden zich alleen met Hollandse hulp in de Middellandse Zee hadden kunnen handhaven. En hij vertelde, dat Lodewijk XIII stond op bestraffing van de schuldigen.

Nicolaes van den Bouchorst, heer van Noordwijk, afgevaardigde ter Staten-Generaal, lichtte op 30 maart 1637 het verzoek van Charnacé toe in de vergadering van de Staten van Holland. Hoewel er sprake was van het uitvaardigen van een plakkaat "tegens degeene die haar vervorderen aan de vijand Scheepen te verhuuren of andersints aan te brengen tot afbreucke van deesen Staet, of Geallieerden van deselve" 23) bleef het bij praten, want in Holland bleek het verzet tegen een dergelijke maatregel groot. De andere provinciën waren wel voor afkondiging van een dergelijk plakkaat.

Om de zaak te bevorderen gaf de Raad van State aan François van Aerssen, heer van Sommelsdijk, opdracht "tot informatie van de verhuyringe der Nederlandsche schepen ten dienste van den Coninc van Spaignen" 24). De Staten van Holland namen dit niet, omdat Van Aerssen namens hen zitting in de Raad van State had, en zij van mening waren dat Van Aerssen zich niet bezig mocht houden met de berechting van Hollandse ingezetenen. François van Aerssen schreef hierover aan Frederik Hendrik op 23 augustus 1637 het volgende: "Encor est-il survenu une seconde rencontre et bien plus rude, sur la recherche de ceux, qui ont laissé fretter leurs navires au service des Espagnols; de quoy les informations et judicature ont par messeigneurs les Estats-Généraux esté renvoyées et commises au conseil d'Estat. Là-dessus je fus le 15me appellé en l'assemblée de messeigneurs les Estats d'Hollande, et me fut enjoint de s'abstenir de telle connoissance, comme n'estant point de notre ressort" 25). Laten wij ten slotte nog opmerken, dat Van Aerssen in de moeilijkheden tussen de Generaliteit en de Staten van Holland een ernstig gevaar zag: "La question n'est pas petite, car la compétence de la jurisdiction y est disputée, c'est-à-dire, qu'on en sappe les fondements de l'Estat...." 26).

In 1638 luwde de strijd rond de handel op de vijand, maar in 1639 laaide hij weer hoog op. In februari 1639 vertrok een afvaardiging uit de Staten-Generaal en de Raad van State naar Amsterdam om, naast andere zaken, ook over genoemde handel met burgemeesters en vroedschap van gedachten te wisselen 27). Veel sukses hadden de heren, onder wie zich François van Aerssen, Jacques van Berchem en thesaurier-generaal Govert Brasser bevonden, niet, want de koopmansstad gaf geen krimp. In Pa-

rijs ging men over tot harde maatregelen. Toen een aantal Amsterdamse kooplieden vrije uitvoervergunningen vroegen voor Frans zeildoek, weigerde Richelieu, "segghende"- zoals Willem van Liere, toen Staats ambassadeur te Parijs schreef - "dat d'ondersaten van Uwe Hooch. Mogh. en die vrijheyt misbruyckten tot gerief van den Spagniaert, selfs in weerwil en sonder kennisse van haere Overicheyt" 28).

Een merkwaardig geval werd in maart 1639 bekend. Toen behandelden de Staten-Generaal een uittreksel van een brief uit Genua. Hierin stond te lezen, dat Hollandse kooplieden een grote partij ammunitie via tussenpersonen in Genua naar de Spanjaarden in Milaan hadden gestuurd: "Mais ce qui est de plus considérable est que ladite poudre a esté tirée et embarquée en Hollande sous une permission accordée au roi par messieurs les Estats d'en pouvoir faire venir en France jusques à 6000 barils"! 29).

Door zijn verblijf in Napels was Daniël Samuel Marchand, stuurman van de 'Madonna de la Piedad', goed op de hoogte van de feitelijke situatie. Op 10 mei 1639 onthulde hij aan de Staten-Generaal, dat wel veertig schepen, afkomstig uit de Republiek, zich te Napels in Spaanse dienst bevonden. De Hollandse steun aan Spanje zou ook in de komende jaren voortgaan. Voor de Frans-Staatse betrekkingen was dit een ongunstige ontwikkeling.

Slotopmerking

Deze opmerkingen, gemaakt naar aanleiding van het aflopen van de 'Madonna de la Piedad', hebben slechts tot doel de aandacht te vestigen op enkele zaken, die om gedetailleerder onderzoek vragen. Wij denken hierbij aan de handel van Hollandse kooplieden op de vijand met de hiermee gepaard gaande binnenlandse en buitenlandse verwikkelingen, aan de problematiek van de kaapvaart en het aflopen van schepen, en aan de behandeling van krijgsgevangenen te water en te lande.

DEENS-NEDERLANDSE MEDEDINGING IN DE GROENLANDVAART

De verhouding tussen twee zeventiende-eeuwse schilderijen van een Deens, onderscheidenlijk Nederlands landstation op Spitsbergen *

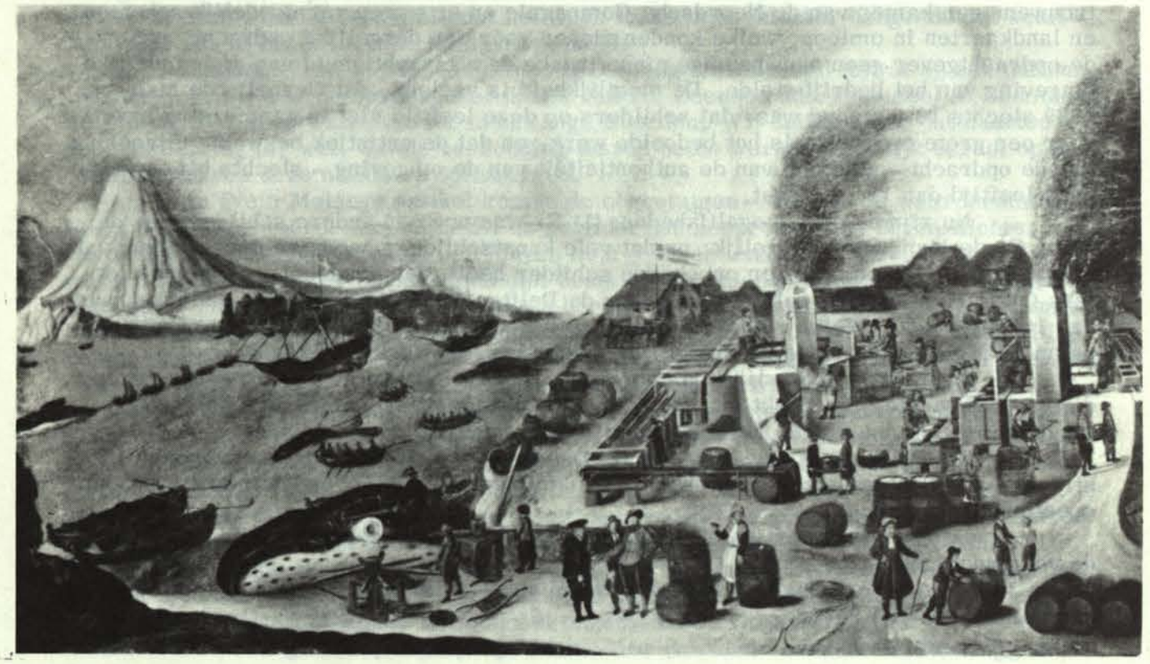
door Dr. C. de Jong

Er is een discussie rondom twee schilderijen van een zeventiende-eeuws walvislandstation in de Noordelijke IJszee gevoerd. Het punt van discussie was, waar dit landstation moet worden gelokaliseerd, op Jan Mayen-eiland of op Spitsbergen, en hoeveel aardrijkskundige en geschiedkundige waarachtigheid aan de twee schilderijen mag worden toegekend.

Deze hier besproken kunstwerken vertonen een treffende overeenkomst in compositie, hoewel niet in stijl. Het eerste werk (afbeelding 1) is aanwezig in het museum in het slot Skokloster bij Stockholm. Het kwam reeds voor in een inventaris van dat slot gedateerd 1728 en hing toen op dezelfde plaats in het trappenhuis als in 1950, toen ik het daar zag, en als in 1972. De overlevering luidt, dat het werk samen met vier andere schilderijen tijdens de regering van Karel X Gustaaf (1652-1660) is weggehaald uit het slot Kronborg in Denemarken tijdens een van de vele Zweeds-Deense oorlogen. Deze overlevering is geloofwaardig, want Skokloster is vol kunstschatten en wapens, door de Zweden buitgemaakt op hun vele veldtochten in Europa.

Het bedoelde schilderij meet 110 bij 186 centimeter en is rechtsbeneden ge-

1. Schilderij van een Deens landstation aan de Noordelijke IJszee door Abraham Speeck, rechtsonder gedateerd 1634, aanwezig in het museum Skokloster bij Stockholm.



*noten zie pag. 117

signeerd: ABR Speeck 1634. Speeck is bekend als schilder en uitvinder, onder andere van vuurpijlen en explosieven, te Amsterdam. Hij stond in tweeërlei betrekking tot de walvisvangst in de IJszee, namelijk als maker van het bedoelde schilderij in 1634 en als uitvinder van een raketwapen, dat door commandeur Cornelis IJs in 1634 bij het eiland Amsterdam voor Spitsbergens hoofdeiland zonder succes is beproefd. 1) Speecks werk stelt een baai voor van een eiland in de Noordelijke IJszee met twee walvislandstations - elk met twee traanfornuizen - op het strand en met hoge bergen op de achtergrond. Boven de stations en op schepen in de baai geankerd waaien Deense vlaggen.

Het tweede schilderij (afbeelding 2) is No. 1515 a in de Catalogus van het Rijksmuseum te Amsterdam, dat de eigenaar ervan is. In 1972 hing het in de historische afdeling van dat museum. Het meet 106 bij 205 centimeter, is gedateerd 1639 en gesigneerd door C. D. MAN, rechtsonder. Het is in 1908 te London aangekocht uit de verzameling van de hertog van Sutherland en heeft dus de weg van vele Nederlandse schilderijen afgelegd, namelijk in de 17de, 18de of 19de eeuw naar Brittannië, in de 20ste eeuw terug naar Nederland. Het is meermalen afgebeeld en wordt door sommigen toegeschreven aan Cornelis Willemsz de Man (1621-1706). De voorstelling is in grote trekken dezelfde als die op Speecks werk, maar op de landstations en de schepen waaien Nederlandse in plaats van Deense vlaggen.

Sommigen - onder wie voorheen schrijver dezes 2) - leiden uit de afbeelding van de hoge berg links op de twee schilderijen af, dat deze de karakteristieke Berenberg op Jan Mayeneiland is en dat de walvisvangst bij dit eiland wordt weergegeven. Enige schrijvers gaan verder en menen, dat de afgebeelde landstations op De Mans werk werden geëxploiteerd door de kamer Amsterdam der Noordsche of Groenlandsche Compagnie (1614-1642), omdat deze kamer de grootste van de kamers dezer compagnie was en omdat zij aannemen, dat het schilderij voor Amsterdamse opdrachtgevers is gemaakt. Al deze veronderstellingen lijken tamelijk aannemelijk, behalve die dat Cornelis Willemsz de Man de schilder is geweest. Hij is geboren in Delft in 1621 en aldaar overleden in 1706. Daarom heeft het hier besproken werk jarenlang in het Prinsenhof te Delft gehangen als hommage aan deze lokale schilder. De moeilijkheid is niet zozeer, dat hij een Delftenaar was en dat geen andere zeestukken van hem bekend zijn, want het is mogelijk, dat een Delftse schilder een opdracht voor een werk over de walvisvaart uit een der Hollandse zeesteden heeft gekregen. Er bestond in Delft trouwens een kamer van de Noordsche Compagnie en er waren vermoedelijk schetsen en landkaarten in omloop, welke konden dienen voor een dergelijke opdracht, indien de opdrachtgever geen nauwkeurige eisen inzake de waarachtigheid van de natuurlijke omgeving van het bedrijf stelde. De moeilijkheid is veeleer, dat Cornelis de Man in 1639 slechts 18 jaar oud was, dat schilders op deze leeftijd niet in aanmerking kwamen voor een grote opdracht als het bedoelde werk, en dat de artistiek bekwame uitvoering van de opdracht - afgezien van de authenticiteit van de omgeving - slechts bij een rijpere leeftijd dan 18 jaar past.

Nu zijn er drie mogelijkheden: (1) Er was nog een andere schilder met de naam C. de Man; dit is mogelijk, omdat vele kunstschilders zoons en neven in hun vak plachten op te leiden. (2) Een onbekende schilder heeft zich verscholen achter de letters C.D. Man. (3) Het schilderij is door de Delftse Cornelis de Man in een later jaar dan 1639 gemaakt. Welke van deze drie mogelijkheden juist kan zijn, is nu niet te bepalen. Wij weten niet, wie de werkelijke maker van het werk is geweest.

Zoals gezegd is, lijkt de compositie van het tweede schilderij sprekend op die van het eerste. Dat blijkt uit de bijgevoegde compositieschets in afbeelding 3. Reeds vermelde opvallende verschillen zijn de verschillende dateringen, n.l. 1634 resp. 1639, de verschillende landsvlaggen, n.l. Deense resp. Nederlandse, en verschil in stijl: die van Speeck is veel gebrekkiger dan die van De Man, o.a. wat betreft het perspectief.

De twee schilderijen en het mogelijke verband tussen beide zijn besproken in de volgende publikaties:

C. de Jong, "Amsterdamse walvisvaarders in het hoge Noorden", afl. 1, in "Ons Amsterdam", 3 (1957) 96-98.

Sune Dalgaard, "Dansk-Norsk Hvalfangst 1615-1660, En Studie over Danmark-Norges Stilling i Europaeisk Merkantil Expansion"; Kopenhagen 1962, Exkurs 3: Skoklostersamlingernes maleri af en Dansk hvalfangststation, p. 381-383, en afbeelding IV tegenover p. 377, d.i. het schilderij van A. Speeck.

Svein Molaug, "Abr. Speeck's maleri av hvalkokeri", in: "Polarboken" 1967/68, Oslo 1968, 99-104.

In mijn bovenvermelde bijdrage in "Ons Amsterdam" heb ik geschreven, dat het schilderij van Speeck de Deense walvisvangst op Spitsbergen en niet op Jan Mayen uitbeeldt (hoewel de berg links kennelijk de Berenberg op Jan Mayen voorstelt), omdat de Denen nooit een landstation op Jan Mayen hebben gevestigd; dat Speecks werk vermoedelijk een slechte, vrije navolging van het schilderij toegeschreven aan C. de Man is, en dat een der twee jaartallen 1634 en 1639 onjuist moet zijn. De tweede en derde van deze beweringen dien ik echter terug te nemen. Dalgaard heeft hiertegen namelijk aangevoerd, dat er geen aanleiding is om te twijfelen aan de juistheid der jaartallen 1634 en 1639; dat De Mans schilderij een in sommige - hoewel niet alle - opzichten verbeterde naschildering van Speecks werk is; dat de berg links op de beide schilderijen inderdaad veel lijkt op de Berenberg op Jan Mayen, zoals hij is afgebeeld op een prent in Jacob Aertsz Colom, "De vyerighe Colom" van 1649, maar dat overigens De Man zijn voorstelling van Nederlandse traankokerijen zeer vrij heeft gecomponeerd en daardoor afwijkt van de aardrijkskundige toestand op Jan Mayen. Dalgaard houdt Speecks werk voor amateurwerk en technisch gebrekkig, maar hoogstwaarschijnlijk gebaseerd op waarneming door ooggetuigen van het Deense landstation op Spitsbergen, gevestigd op het Deense eiland. Dalgaard merkt voorts op, dat Speecks schilderij afkomstig van de familie Pelt te Amsterdam kan zijn. Philips Pelt was jarenlang agent te Amsterdam van de walvisreders Johan en Godert Braem, die te Kopenhagen woonden. In een inventaris van de boedel, welke Philips in 1657 naliet aan zijn zoon Abraham, wordt een schilderij van Spitsbergen en de walvisvangst aldaar vermeld. Ik acht het inderdaad mogelijk, dat Pelt op verzoek van de gebroeders Braem een schilderij door Speeck te Amsterdam heeft laten maken, maar een verklaring hoe dit werk uit Amsterdam in Kronborg is gekomen, ontbreekt m.i. Voorts zou dit werk nog in 1657 of in het volgende jaar door de Zweden uit Kronborg zijn geroofd en naar Zweden overgebracht. Het tijdverschil tussen de aanwezigheid te Amsterdam en in Zweden is echter zo klein, dat ik betwijfel, dat het werk thans in Skokloster hangende het schilderij was dat in Pelts inventaris staat vermeld.

Intussen lijkt de discussie tussen De Jong en Dalgaard ietwat op een nationalistisch geschil over de oorspronkelijkheid van het Deense onderscheidenlijk Nederlandse schilderij van de walvisvangst in het hoge Noorden. Wij zullen zien, dat daartoe geen aanleiding is, wel, dat de verhouding tussen beide werken mogelijk berust op een wedijver tussen deze naties op Spitsbergen.

In Svein Molaugs artikel komen de ooggetuigen - dit zijn de waardevolste getuigen - aan het woord. Molaug heeft de schilderijen besproken met Sören Richter in Oslo; deze heeft enige jaren op Jan Mayen doorgebracht en deelde mee, dat op deze werken de plaatsing der landstations niet beantwoordt aan de toestand op Jan Mayen; de afgebeelde plaats zou volgens Richter ten hoogste Hvalrossbukta (Walrusbocht) kunnen zijn, maar daar zijn geen resten van zeventiende-eeuwse landstations gevonden. Die resten heeft men echter wel meer zuidwestwaarts aan de Engelse baai aangetroffen en deze ligt slechts enige kilometers van de Walrusbocht verwijderd, zodat m.i. de fout van Speeck casu quo De Man weinig ernstig is. Maar wegens het ontbreken van andere landmerken van Jan Mayen, bijvoorbeeld van het voorgebergte de Brielse Toren, op beide schilderijen moet men m.i. toegeven, dat zij niet noodzakelijk Jan Mayen voorstellen. Molaug ontkent evenals De Jong en Dalgaard, dat Speecks werk Jan Mayen voorstelt, want de Denen hebben daar nooit een landstation gevestigd. Maar hij ontkent ook Dalgaards bewering, dat Speeck het Deense landstation op het Deense eiland bij Spitsbergen aan de Robbenbaai of Köbenhavns Bay uitbeeldt. Een ooggetuige, waarop Molaug zich beroept, de Noorse geoloog A. Hjelle, heeft namelijk in 1966 de plaats van het Deense landstation aan de Robbenbaai opgemeten en vastgesteld, dat er slechts één traanfornuis heeft gestaan, terwijl Speeck er vier (verdeeld over twee uiteenliggende

stations) afbeeldt, en dat de Robbenbaai en het aangrenzende strand te smal zijn om aan Speecks uitbeelding van een wijde fjord te beantwoorden. Molaug meent derhalve, dat Speeck niet het Deense eiland weergeeft, maar Smerenburg op het naburige eiland Amsterdam, waar zes tot acht traankokerijen of fornuizen zijn geweest. Daar hadden de Denen van 1619 tot en met 1623 een landstation. Molaug wees mij in 1972 op de gelijkenis van de twee heuvels op de achtergrond rechts op De Mans schilderij met de twee heuvels op het eiland Amsterdam bekend staande als "Maria met de borsten". Dit gegeven is voor hem een aanwijzing, dat De Man en Speeck als zijn pendant het eiland Amsterdam wilden uitbeelden. De zogenoemde Berenberg links op beide schilderijen, welke voorheen de indruk heeft gevestigd, dat de schilders Jan Mayen voor ogen hadden, moet men volgens Molaug beschouwen als een van de bergen op het hoofdeiland van Spitsbergen. Zijn scherpe top geeft z.i. de betekenis van de Nederlandse naam Spitsbergen duidelijk weer.

Molaug zoekt een politiek motief achter de voorstelling door Speeck. Deze had een demonstratieve bedoeling. Hij heeft vermoedelijk gewerkt in opdracht van Deense walvisreeders (ik vermoed Johan of Godert Braem) kort na de verdrijving van de Denen en hun Baskische vennoten van het eiland Amsterdam in 1632. Hij moest uitbeelden, dat de Denen voorheen een landstation op dat eiland bezaten en dus historische en soevereiniteitsrechten op Smerenburg hadden. De politieke bedoeling blijkt volgens Molaug vooral uit de Deense vlaggen op Speecks schilderij. Inderdaad zijn die opvallend groot geschilderd en m.i. mogelijk niet toevallig vertoont een vlag een arm welke een zwaard opsteekt en aldus een uitdaging lanceert, hoewel deze voorstelling ook elders in de wapenschildkunde bekend is.

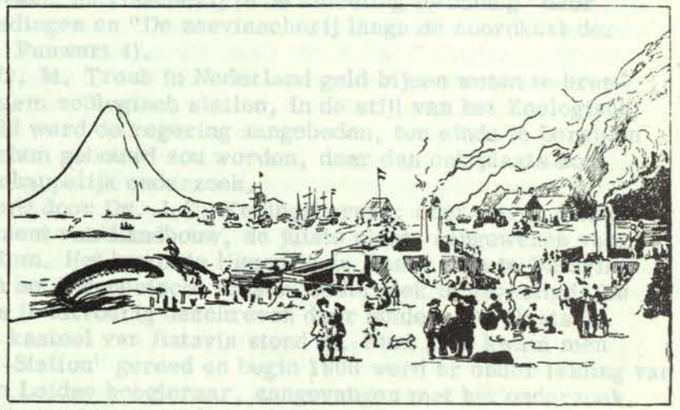
Volgens Molaugs redenering zou men m.i. ook aan De Mans schilderij een politieke bedoeling kunnen toekennen, namelijk een demonstratie van Nederlandse rechten op het eiland Amsterdam als een nadrukkelijk antwoord op Speecks voorstelling. Daarom lijkt De Mans werk zoveel op dat van Speeck, maar zijn de Deense vlaggen hierop vervangen door Nederlandse en is De Mans werk slechts vier jaar na dat van Speeck gedateerd. Speeck is dus de eerste schilder geweest en De Man of hoe hij mag heten heeft Speecks thema opnieuw geschilderd op artistiek betere wijze. Deze verklaring van de verhouding tussen beide schilderijen lijkt mij thans geheel aanvaardbaar.

Molaug heeft overigens kritiek op de voorstelling op beide werken. Hij meent op grond van opmetingen op Spitsbergen verricht, dat de traanfornuizen met hun hoge gemetselde schoorstenen en brede verhogingen, waarop het personeel staat om de open ketels vol spek te scheppen en om te roeren, overdreven groot zijn weergegeven en dat de schoorstenen en verhogingen in werkelijkheid hebben ontbroken. Een definitief oordeel over Molaugs kritiek is nog niet te geven. Ik merk op, dat een gravure door A. van der Laan van omstreeks 1750 (o.a. afgebeeld in G.F. Dow, "Whale ships and whaling", Salem, Mass., 1925, p. 135) een traankokerij met een hoge gemetselde schoorsteen afbeeldt, maar erken dat men deze schoorsteen mist op andere voorstellingen van traankokerijen in Nederland, bijvoorbeeld op het penschilderij van A. Salm in de Zaanse Oudheidkamer te Zaandijk, en dat afbeeldingen van traankokerijen in Nederland geen definitief uitsluitsel geven over die in het hoge Noorden. Molaug weerspreekt op grond van deze kritiek Dalgaards mening, dat Speeck zich heeft gebaseerd op een ter plaatse op Spitsbergen gemaakte schets van landstations. Hij acht het mogelijk, dat De Man (of een andere, onbekende schilder, C. d. J.) Speecks werk als voorbeeld heeft gebruikt, maar ook dat beide schilders een gemeenschappelijk voorbeeld hebben gebruikt. In het tweede geval acht hij de oorspronkelijkheidswaarde van beide schilderijen aanzienlijk minder.

Dalgaard wijst een van de afbeeldingen aan, welke als gemeenschappelijk voorbeeld kunnen hebben gediend. Zij stelt de walvisvangst in het hoge Noorden voor en vertoont het onmiskenbare profiel van de Berenberg op Jan Mayen. Zij is het eerste afgedrukt, voorzover bekend, in het bovenvermelde zeevaarthandboek van Jacob Aertsz Colom, getiteld "De vyerighe Colom" en gedateerd 1649, maar mogelijk eerder dan dit jaar in omloop. Zij is overgenomen door vele andere zeevaartgidsen en boeken over het Noordpoolgebied. Men vindt reprodukties o.a. in S.P. l'Honoré Naber, "Walvischvaarten (enz.)", 1930, plaat 12, ontleend aan de Van-Keulen-atlas van 1678, en in

2. Schilderij van een Nederlands landstation aan de Noordelijke IJszee, toegeschreven aan Cornelis Willemsz de Man (1621-1706) en gedateerd 1639, aanwezig in het Rijksmuseum te Amsterdam, catalogusno. 1515a

De toeschrijving aan Cornelis de Man, geb. Delft 1621, overl. aldaar 1706, is twijfelachtig, daar hij in 1639 nog slechts 18 jaar was. Het schilderij in de rechterbenedenhoek gesigneerd CDMAN 1639.



3. Schets van No. VI ter verduidelijking van de compositie van afbeeldingen Nos. V en VI. Let op het profiel van de Berenberg links, ietwat overdreven steil weergegeven.

G.F. Dow, "Whale ships and whaling", 1925, p.12, ontleend aan Monck, "Account of a most dangerous voyage to Greenland", in "Churchill's voyages", volume one, London 1744.

Ook deze afbeelding is echter sterk gestyleerd en gedeeltelijk gefantaseerd en ik heb weinig vertrouwen in haar waarachtigheid, hetzij zij Jan Mayen dan wel Spitsbergen voorstelt. De kleinere bergen op de achtergrond rechts van de Berenberg zijn te regelmatig en lijken teveel op elkaar om echt te lijken en aan de voet van de zogenaamde Berenberg is een landstation aangeduid, dat daar in werkelijkheid nooit heeft gelegen, onverschillig of men deze berg lokaliseert op Jan Mayen dan wel Spitsbergen.

Mijn gevolgtrekkingen uit de boven weergegeven uitvoerige discussie zijn in het kort de volgende:

(1) Abraham Speeck te Amsterdam heeft in opdracht van Deense zijde een schilderij gemaakt, dat bedoelde een Deens walvislandstation op het eiland Amsterdam uit te beelden en aldus de Deense aanspraken op Spitsbergen te beklemtonen.

(2) In antwoord op de propagandistische bedoeling van Speecks werk hebben Nederlandse opdrachtgevers, mogelijk Amsterdamse walvisreders, een Nederlandse schilder, die als C D MAN heeft getekend, opgedragen een schilderij te maken, dat veel lijkt op dat van Speeck en dezelfde plaats voorstelt, maar in plaats van Speecks Deense vlaggen Nederlandse vlaggen vertoont, zulks met de bedoeling Nederlandse aanspraken op Spitsbergen te beklemtonen.

(3) De oorsprong van de gegevens - aardrijkskundige en bedrijfstechnische - waarop Speeck en De Man hun werken hebben gebaseerd, is onzeker. Het is mogelijk, dat zij oudere, ter plaatse gemaakte schetsen van het eiland Amsterdam hebben gebruikt, maar volgens de gewoonte des tijds hebben zij hun werk met grote vrijheid en fantasie, vergeleken met de werkelijkheid, gemaakt.

HET ZEEVISSERIJ-ONDERZOEK IN NEDERLANDS-INDIË, 1904-1949 *

door

Dr. S.J. de Groot

Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, IJmuiden

Het doel van dit artikel is een kort overzicht te geven van het zeevisserij-onderzoek in de periode 1904-1949 in het voormalige Nederlands-Indië en bronnen te vermelden, die een uitvoeriger beschrijving mogelijk maken.

Het marien-biologisch onderzoek in de archipel is in feite van veel oudere datum. Willem Lodewijckz vermeldde reeds in zijn journaal van "De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië", gepubliceerd in 1598, tal van vissen en zeezoogdieren 1). Rumphius' boek over de schelpen van Ambon verscheen in 1705. Omstreeks 1850 begon de Officier van Gezondheid P. Bleeker zijn beroemd geworden systematische verzameling en beschrijving van de Indische visfauna. In 1882 verscheen een anoniem artikel getiteld "Zeevisscherijen langs de kusten der eilanden van Nederlandsch-Indië" in het tijdschrift voor Nijverheid en Landbouw. Het is echter beter de geschiedenis van het zeevisserij-onderzoek te laten beginnen in 1904, als er in de Memorie van Toelichting, behorende bij de ontwerp-begroting voor 1904 van het nieuw op te richten Departement van Landbouw in Nederlands-Indië, wordt gewezen op het nut van een onderzoek naar de zeefauna voor zover deze in verband staat met de visserij-aangelegenheden 2).

De eerste bloeiperiode 1904-1914

In 1905 verscheen van Van Deventer's rapport "Onderzoek naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera", het deel: "Overzicht van de uitkomsten der gewestelijke onderzoekingen naar de vischteelt en visscherij en daaruit gemaakte gevolgtrekkingen" 3). Vooral in de bijlagen hiervan staan een tweetal opmerkelijke artikelen, zoals "Scheepvaart en visscherij in de afdeeling Rembang" door Pringgo Winoto en J.J. van Helsdingen en "De zeevisscherij langs de noordkust der afdeling Pasoeroean" door M.J. Pauwert 4).

Inmiddels had Prof. dr. M. Treub in Nederland geld bijeen weten te brengen voor een op te richten maritiem zoölogisch station, in de stijl van het Zoologisch Station te Den Helder 5). Dit geld werd de regering aangeboden, ten einde te bereiken dat, als er een visserijlaboratorium gebouwd zou worden, daar dan ook plaats zou wezen voor meer zuiver-wetenschappelijk onderzoek.

In de loop van 1904 werd door Dr. J.C. Koningsberger, chef van de Zoölogische Afdeling van het Departement van Landbouw, de juiste plaats aangewezen voor het te stichten visserijlaboratorium. Het kwam te liggen in de Pasar Ikan te Batavia, waar thans nog de hoofdzetel van het Indonesische visserijonderzoek is gevestigd. De voorgeschiedenis van deze plaats is uitvoerig beschreven door Sunier. De plaats is 300 m van de plek waar eens het kasteel van Batavia stond 6). Eind 1905 kwam men met de bouw van het "Visscherij-Station" gereed en begin 1906 werd er onder leiding van Dr. P.N. van Kampen, de latere Leidse hoogleraar, aangevangen met het onderzoek. De resultaten van belangrijke onderzoekingen op het gebied van de visserij werden door hem gepubliceerd in de eerste drie afleveringen van de "Mededelingen van het Visscherij-Station te Batavia" 7). Voor wat betreft zijn andere publicaties wordt verwezen naar Sirks "Indisch Natuuronderzoek" 8).

Men zag echter in, dat men met door de archipel reizen alléén te weinig informatie verkreeg, vooral daar men het Europese trawlnet wilde introduceren voor de Indische visserij. In 1907 werd dan ook het onderzoekingsvaartuig "Gier" in dienst gesteld 9). De naam van dit schip - een oude hopperberge - was zeer juist gekozen,

*noten zie pag. 117

daar dit het nette woord voor modderschuit was! Het schip werd ter beschikking gesteld door de Gouvenements Marine en omgebouwd tot onderzoekingsvaartuig op het Marine-Etablissement te Soerabaja. Het werd onder commando geplaatst van de luitenant ter zee 2e klasse A.M. van Roosendaal. Deze was reeds vertrouwd met dit soort van werk, daar hij in Nederland verschillende onderzoekingstochten maakte met de radersleepboot "Wodan" van Smit & Co., die voor dit doel was aangepast. Voorts was hij door Dr. P.P.C. Hoek, de Wetenschappelijk Adviseur in Visscherijzaken, gedetacheerd geweest bij de Internationale Raad voor het Onderzoek der Zee te Kopenhagen.

De "Gier" werd gestationeerd te Tandjong Priok, vanwaar het de 26e september 1907 zijn eerste onderzoekingsvaart ondernam. Het schip kwam direkt onder de chef van de Zoölogische Afdeling te staan, dus niet rechtstreeks onder toezicht van het Visscherij-Station. Van 1909 tot 1912 werden de onderzoekingen, verricht met de "Gier", gerapporteerd in de "Mededeelingen" 10). De resultaten met de trawl waren echter verre van hoopgevend. Het bleek steeds meer dat de trawl niet het juiste nettype voor de visserij op de Javazee was. Toch zal het werk van de "Gier" blijven voortleven in de uitgebreide visverzamelingen, die ermee werden gemaakt en die een belangrijke bouwsteen vormden voor het grote werk van Prof. dr. M. Weber en Prof. dr. L.F. de Beaufort over de vissen van de Indo-Australische archipel 11). Het schip vertoonde steeds meer gebreken, hetgeen niet zo vreemd is, als men bedenkt dat het in 1878 gebouwd was. Dit alles gaf aanleiding tot spanningen. Luitenant Roosendaal droeg het commando over aan luitenant ter zee W.C.A. Vink. De proeven werden voortgezet, maar steeds vaker traden mankementen bij de "Gier" op.

Op 17 augustus 1911 was het zover. Varende in zwaar weer in Straat Stolze (het schip maakte zijn 51e reis, een tocht naar de westkust van Borneo en de Natoena- en Anambas eilanden) kwamen zeer ernstige defecten aan de ketels aan het licht. Het gelukte nog net de buitenrede van Tandjong Pandan (Billiton) te bereiken, alwaar de ketels de laatste adem uitbliezen. Het Gouvernements stoomschip G.S.S. "Pharus" 12) sleepte de "Gier" naar Tandjong Priok, alwaar men besloot het schip af te keuren en het naar Soerabaja te slepen. Dit werd volbracht door het G.S.S. "Edi" 13). Op 25 oktober 1911 werd de "Gier" definitief buiten dienst gesteld.

Als tijdelijk onderzoekingsvaartuig ging nu dienst doen het G.S.S. "Reiger", in 1912 opgevolgd door het G.S.S. "Brak" onder commando van K.M. van Weel 14). Maar ook de "Brak" bleek niet geschikt voor het visserijonderzoek. Men trachtte het te verbeteren door er een klein laboratorium op te bouwen. Doch tevergeefs, met het einde van de "Gier" is ook het einde aangebroken van de eerste bloeiperiode van het Indische zeevisserij-onderzoek. Hierbij moet worden opgemerkt, dat de "Brak" onder haar commandant nog veel nuttig hydrografisch werk heeft gedaan 15).

Van Kampen moest in 1910, door een ziekte die hij op een expeditie in Nieuw-Guinea had opgedaan, naar Nederland vertrekken. Spoedig werd hij gevolgd door luitenant Roosendaal, die dermate verbolgen werd over het uitblijven van een goed onderzoekingsvaartuig, dat hij ontslag nam. Ook de luitenant Vink moest repatrieren. En zo viel het visserijonderzoek in een korte tijd terug naar het beginstadium, de periode van oriëntering en voorbereiding. Een grote hoeveelheid kennis, die niet op papier was vast te leggen, ging verloren met het vertrek van deze drie personen naar Patria.

De periode van verval 1914-1928

Omstreeks 1914 probeerde men het project nieuw leven in te blazen door een samenbundeling van de verschillende onderdelen die zich met de visserij bezig hielden. De zeevisserij, de kustvisserij en binnenvisserij - ressorterende onder het Departemant van Landbouw, Nijverheid en Handel - werden samen gevoegd tot de Afdeling Visserij en kwamen onder leiding van E.A.A. Gobée. Deze bestudeerde uitvoerig de visserij bij Bagan Si Api-Api 16). Gobée kreeg als bioloog voor het zeeonderzoek de latere direkteur van Artis, Dr. A.L.J. Sunier, toegevoegd. Deze was reeds in 1911 uit Nederland overgekomen om Van Kampen op te volgen. Reeds spoedig werd een tweede bioloog toegevoegd, de latere Gentse hoogleraar Dr. P. van Oye. Deze moest

echter vrij spoedig de dienst en Indië verlaten, op beschuldiging van slecht en nutteloos werk te hebben verricht. Zijn onderzoek naar de Lajang, de economisch zo belangrijke horsmakreelachtige vissoort in de Javazee, was een mislukking, daar hij niet met één, maar met verschillende sterk op elkaar gelijkende soorten werkte, die hij echter desalniettemin voor één soort aanzag.

Dit soort werkstukken, afgeleverd door het Visserij-Station, en de zich aandienende noodzaak om te bezuinigen, brachten de overheid ertoe om in 1922 de Afdeling Visserij op te heffen. De staf van ongeveer 10 man werd verspreid en Gobée ging terug naar Nederland. Het inmiddels aangeworven vakkundig Europees visserijpersoneel (4 man) werd, na twee jaar in Indië geweest te zijn zonder vrijwel ooit te hebben gevaren, ontslagen. Zij stichtten toen een eigen visserijbedrijf en op dit bedrijf werden later de proeven van het Instituut voor de Zeevisscherij geënt. Men probeerde het "visserij-onderzoek" gaande te houden met allerlei administratieve maatregelen. Een goedkope zout-verstrekking ten behoeve van de visserij mislukte door fraudes. Grote hoeveelheden zout verdwenen in de regentijd, zogenaamd door wegspoelen veroorzaakt door lekkende daken. Het fraude-euvel bedreigde ook de pas opgerichte visveilingen, waar het zouten van vis zeer belangrijk was om de visverkoop in een groot gebied mogelijk te maken.

Intussen was het oude "Visserij-Station" te Pasar Ikan opgeheven en omgedoopt in Laboratorium voor Onderzoek der Zee. Deze instelling had een zuiver wetenschappelijke doelstelling. In 1922 werd het oude "Visserij-Station"-gebouw afgebroken en werd op dezelfde plaats een nieuw laboratorium gebouwd. De geschiedenis van het laboratorium werd vele malen door Hardenberg beschreven 17).

De periode van de tweede opbloei 1928-1942

Reeds in 1926 werd opnieuw het gemis gevoeld, dat men te weinig informatie over de zeevisserij bezat. Wederom begon men te overwegen een zeevisserij-instituut op te richten. Dit zou dan onder leiding komen te staan van Sunier's opvolger Dr. H.C. Delsman (Sunier was in 1922 naar Nederland vertrokken). Uit Patria kwamen in 1927 respectievelijk 1928 twee biologen over, Dr. J. Verwey en Dr. J.D.F. Hardenberg, en een econoom C.J. Bottemanne. In 1929 werd de beslissing over een nieuw visserij-instituut genomen. De twee biologen zouden blijven bij het Laboratorium voor Onderzoek der Zee. Zij wilden zich zo min mogelijk met visserij-praktijkproblemen bezighouden en bestudeerden bijvoorbeeld het leven van de mangrovekrab, de koralen van de Baai van Batavia of beschreven allerlei zeldzame vissoorten. Dit verschijnsel zien we nog steeds in de ontwikkelingslanden, waar biologen soms liever allerlei zoölogische noviteiten en rariteiten onderzoeken en beschrijven, dan gericht onderzoek uit te oefenen ten behoeve van de voedselvoorziening.

Bottemanne en het nieuw aangeworven personeel - afkomstig uit de Nederlandse beroepsvisserij - gingen de kern vormen van het nieuwe Zeevisserij-Station, dat in 1930 werd gevestigd in het oude Waterkantoor te Pasar Ikan en dat ressorteerde als Onderafdeling Zeevisserij, in het begin onder het Hoofd van de Landbouwvoorlichtingsdienst. Later kwam het te vallen onder het Departement van Economische Zaken. Het kwam onder leiding van de administrateur-econoom C.J. Bottemanne. Men begon weer met het maken van verkenningstochten, ditmaal met het G.S.S. "Dog" 18), o.a. naar Bagan Si Api-Api, Sumatra's Oostkust, Malakka en de Banggai-eilanden, Menado, Ternate en Ambon.

De organisatievorm van het Instituut voor de Zeevisscherij was zeer uitzonderlijk te noemen, alhoewel er in het koloniale verleden beslist soortgelijke te vinden zijn. Het werd door Bottemanne opgezet als een stichting. Deze stichting werd opgericht door het Departement van Economische Zaken, maar stond onder toezicht van tal van funktionarissen: ambtenaren van het departement, direkteuren van de Volkscredietbank en van de Nederlandsch Indische Handelsbank, de Regent van Indramajoe, de inspecteur van de Scheepvaart en nog enkele anderen. De stichting had verschillende soorten ambtenaren in dienst: 1) ambtenaren van Economische Zaken met pensioenregeling, zoals de leider en de biologen 2), personen in dienst van de stichting

zonder pensioenregeling (zij konden eventueel na selectie ambtenaren worden) 3), tijdelijke werkkrachten, aangenomen voor bepaalde projekten.

De stichting kon zo gebruikmaken van 's Lands faciliteiten, kopen en verkopen, werken zonder een al te lang van te voren vastgestelde begroting én handel drijven. Optreden dus als een min of meer particulier bedrijf. Door de gekozen opzet kon Bottemanne een scheepswerf exploiteren zonder toezicht van de departementen van Scheepvaart en Marine en goedkoop hout en zout van de overheid kopen en dit via de visveilingen aan de vissers doorverkopen. Hij kon in bepaalde gebieden de huurkoop introduceren van de op zijn werf gebouwde houten schepen met ondersteuning van de Volkscredietbank. Zijn werkzaamheden en begroting bijvoorbeeld kon hij snel aanpassen aan de omstandigheden; zo deed hij nog veel meer dat een zuivere overheidsorganisatie niet mocht doen, of alleen maar kon doen in samenwerking met andere log werkende overheidsinstellingen. Door deze organisatiestructuur voor zijn Instituut te kiezen, kreeg dit het aanzicht en de zekerheid van een staatsinstelling en de soepelheid van een particulier bedrijf. Dat dit toch een riskante onderneming was, laat zich verstaan.

De gelden voor het Insituut kwamen van a) de begroting van de Afdeling Zeevisscherij van het Departement van Economische Zaken, b) winsten uit handel, c) geleend geld voor bepaalde projekten. Eind 1940 bestond het stafpersoneel van het Instituut voor de Zeevisscherij uit 29 man, te weten een leider, 3 consulenten, 2 biologen, 12 bedrijfsleiders, 1 inspecteur, 1 boekhouder, 1 commies-redacteur, 6 adjunct-consulenten en 2 assistentbedrijfsleiders. Van deze 29 man waren er 10 in overheidsdienst, namelijk de hogere functionarissen.

In het midden van 1931 komt het eerste onderzoekingsvaartuig voor de zeevisserijen van groter formaat, de "Lajang", in de vaart, genoemd naar de horsmakreelachtige Decapterus kurra C.V., de belangrijkste vis van Java en Madoera. De "Lajang" was een kottertype vaartuig met een lengte van 17 m, een breedte van 4 m en 1,5 m diepgang. Het had een 80 pk vier-cylinder Stork ruwe-oliemotor en geïsoleerde visruimen. Hiermee konden nu langere tochten gemaakt worden. In 1939 komt het "Vlaggeschip" van het onderzoek, de "Tonijn", in de vaart onder commando van H. van Pel. Dit schip was te Singapore gebouwd, 20 m lang met een 105 pk drie-cylinder Niigata motor. Spoedig volgde de "Lemoeroe", genoemd naar de haringachtige Clupea Leiogaster C.V., dit was een 16 m. lang vaartuig met een 70 pk Deutz motor en kon $8\frac{1}{2}$ mijl lopen. In 1940 bestond de vloot van het onderzoek uit drie grotere schepen: "Lajang", "Tonijn" en "Lemoeroe" en twee kleinere vaartuigen, de "Banjar" (genoemd naar de makreelachtige Scomber Kanagurta) en de "Bronang" (genoemd naar de Siganus-achtige vissoort, die leeft bij koraalriffen). Deze laatste twee schepen waren 15 m lang en hadden een 40 pk twee-cylinder Stork resp. Deutz motor. Behalve van deze vaartuigen werd er ook vaak gebruik gemaakt van de D-type-schepen van de proefbedrijven voor het visserijonderzoek. Op deze schepen zal nog nader worden teruggekomen.

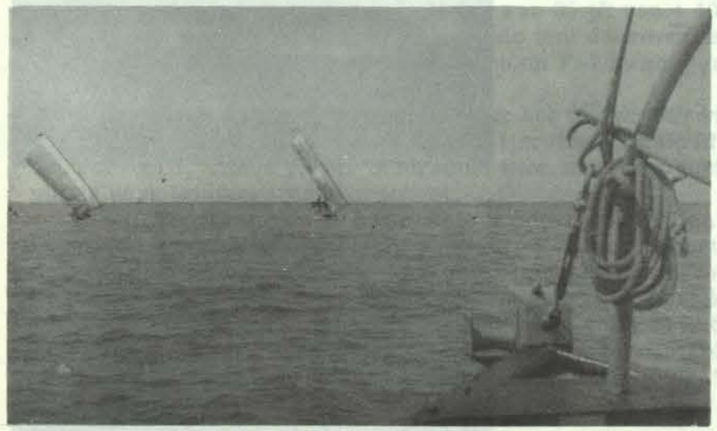
Naast het visserij-station te Batavia werden er ook stations opgericht te Soerabaja en later, in 1940, één te Makassar. Onder deze stations vielen weer verschillende substations, o.a. te Tegal, Semarang en op het eiland Bawean.

Het visserij-onderzoek ging zich nu sterk ontwikkelen. Nieuwe visgronden werden verkend, zoals de Salembouw en Lima-eilanden, Zuid-West en Zuid-Oost Borneo, Lombok, Soembawa, Zuid-Celebes. Nagegaan werd of de Japanse Moero Ami visserij toe te passen was voor de Indische visserij. Na enkele jaren bleek deze rifvisserij goed aan te slaan 19). Biologen werden aangesteld bij het zeevisserij-onderzoek, Dr. J. Reuter en Dr. J. Westenberg kwamen over uit Nederland. De eerste bioloog specialiceerde zich in de richting van het consulentschap bij de zeevisserij. Westenberg werd ter beschikking gesteld van het Laboratorium voor Onderzoek der Zee; hij vond reeds spoedig de oorzaak van het feit, dat de trawlvisserij zo weinig resultaten afwierp; zijn studie van de bodemfauna bracht aan het licht, dat daarop slechts een beperkt aantal bodemvissen kon leven.

Van 1936-1941 werden regelmatig de Mededelingen van het Instituut voor de Zeevisscherij te Batavia gepubliceerd. Hierin verschenen belangrijke publicaties, zoals

die over de majangvisserij, de belangrijkste zeevisserij van Java; deze werd geanalyseerd, en nagegaan werd hoe hierin nog verbetering was te brengen 20). De majangvisserij wordt uitgeoefend met de majang-prauw, een typisch Javaans vaartuig; het zijn de grootste inheemse schepen, sommige hebben 24 bemanningsleden; men vist met het pajang-net, een grote zegen met een kuil. Er wordt een kust- en een zeemajangvisserij onderscheiden. De invoering van de motor in de majangvisserij was een grote vooruitgang, doordat de schepen nu onafhankelijk van de wind werden en meerdere visplaatsen na elkaar konden bezoeken. Tevens konden ze langer op zee blijven door de invoering van een ijsruim. Verder werd de visserij bij het eiland Sapekèn benoorden Bali en ten oosten van Madoera uitvoerig door Djoemhana beschreven 21). Delsman en Hardenberg, van het Laboratorium voor Onderzoek der Zee, publiceerden in 1934 hun belangrijke boek "De Indische Zeevisschen en Zeevisscherij" 22), zonder overigens te vermelden, dat er in Batavia ook een Instituut voor Visserij-onderzoek bestond, waarvan zij wel de hun voor onderzoek afgestane vaartuigen onder meer aanwendden voor hertenjacht op Lombok.

Het veilingwezen werd onder controle van het Instituut gebracht 23). De scheepsbouwer van het Instituut wist te bereiken, dat door de bouwers van zeilprauwen in Midden-Java werd overgegaan tot het gebruik van verbeterde stevenconstructies, welke een langere levensduur van de majangprauw verzekerden. Proefbedrijven voor het inblikken en roken van vis werden opgezet. Een zeer aparte en belangrijke plaats in het visserijonderzoek werd ingenomen door deze proefbedrijven; in 1932 werd als een zelfstandige onderneming de "Instelling tot Exploitatie van Proefbedrijven" opgericht, met als doel de inlandse visserij te verbeteren. Men onderzocht niet alleen de vaartuigen, maar alles wat ten dienste kon staan van een commerciële aanvoerverhoging alsmede de afzet van verse vis en visserijproducten. Zouden de schepen van de proefbedrijven winst maken, dan kon deze winst geïnvesteerd worden in het bedrijf. De proefbedrijfvisserij werd met succes uitgeoefend vanuit de verschillende stations en substations. In 1934 leidde dit ertoe dat de proefbedrijven werden opgenomen in het Instituut voor de Zeevisscherij.

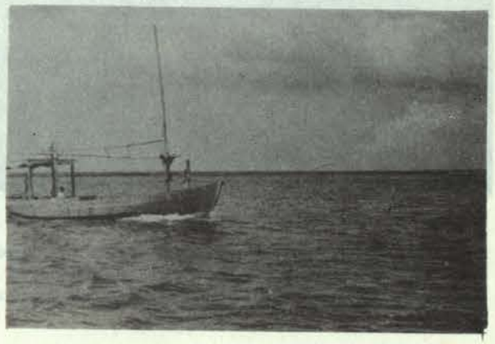


Thuiszeilende Majang-prauwen, deze vissen met de pajang op de lajang.

Schip van het D-type.

Achterschip van de "Schar", D-type gebouwd in 1933.

"Sardijn", gebouwd als C-type in 1933, door sterkere motor later ingedeeld bij het D-type.



"Spiering", gebouwd in 1933, D-type.

Er zal nu nader worden ingegaan op de schepen, die ontworpen werden voor deze proefbedrijven. Deze schepen die regelmatig aan vissers en visserijorganisaties werden verhuurd of in huurkoop werden afgestaan, waren uitsluitend bestemd om te varen met inheems personeel. Beperkte slaapaccommodatie voor leidinggevend personeel was slechts op de grote bedrijfsschepen aanwezig (D- en F-type) om deze ook voor het visserij-onderzoek te kunnen gebruiken. De één-cylinder tweetakt middeldruk motoren waren bij bijna alle schepen in het achterschip geplaatst. In 1940 bestonden er vijf typen vissersvaartuigen, de A-, B-, C-, D- en F-typen, en een type viscarrier:

Type A

Open teakhouten vaartuigen gebouwd op inheemse werven, ± 10 m lengte, voor de majangvisserij, 8 pk ruwe-oliemotor van ± 600 toeren. Snelheid ± 5½ mijl. Deze schepen dienden ter direkte vervanging van de zeilboten en werden aangeduid met type-letter en nummer, soms ook nog naam: A-1 "Lajoer"; A-2 "Tandjan", enz.

Type B

Gedekte teakhouten vaartuigen van + 11½ m lang van het Japanse yo-sen type voor de lijnenvisserij, 12 pk motor van ± 600 toeren. Gebouwd op inheemse werven. Snelheid + 6½ mijl. Het zijn de schepen aangeduid met type-letter en nummer en naam: B-1 "Lemandag" (oude), B-2 "Kemboeng", B-3"Soerglir", B-4 "Lemoeroe" (oude), enz.

Type C

Gedekte teakhouten vaartuigen van + 11½ m lengte, geschikt voor de motor-majangvisserij. Geïsoleerd visruim en eeñ één-cylinder 15 pk motor van maximaal 500 toeren. Staand stuurwiel achter de motorkap onder een korte vaste tent. Snelheid + 6½ mijl. Schepen aangeduid met type-letter en nummer, soms ook met naam: C-1 "Kanang", C-2"Koero", C-5 "Tongkol".

Type D

Gedekte vaartuigen met twee ijsruimen, lengte 12½ m , grotere diepgang en breedte dan C-type. Geschikt voor het maken van lange reizen, tevens geschikt als viscarrier en voor de trawlvisserij. Een 25 pk motor van + 400 toeren. Staand stuurwiel achter de motorkap onder korte vaste tent. Snelheid + 7 mijl. De "Fengiri", "Schol", "Snoek", "Sprot", "Spiering", "Tong", "Sardijn", "Schar", "Krapoe", "Bawal". Overige schepen werden aangeduid met type-letter en nummer.

Type F

Laatste type schip ontwikkeld vóór de inval van de Japanners. Gedekte vaartuigen met twee ijsruimen; lengte + 13½ m, breedte ± 3.50 m. Geschikt voor ringnet-, trawl- en majangvisserij op grote afstand. Motor van 35 pk van ± 400 toeren. Snelheid ± 7 mijl. Stuurstand voor motorkap met lange vaste tent daaroverheen, een slaapplaats op de motorkap voor leidend personeel. Alleen de F-1 kwam gereed.

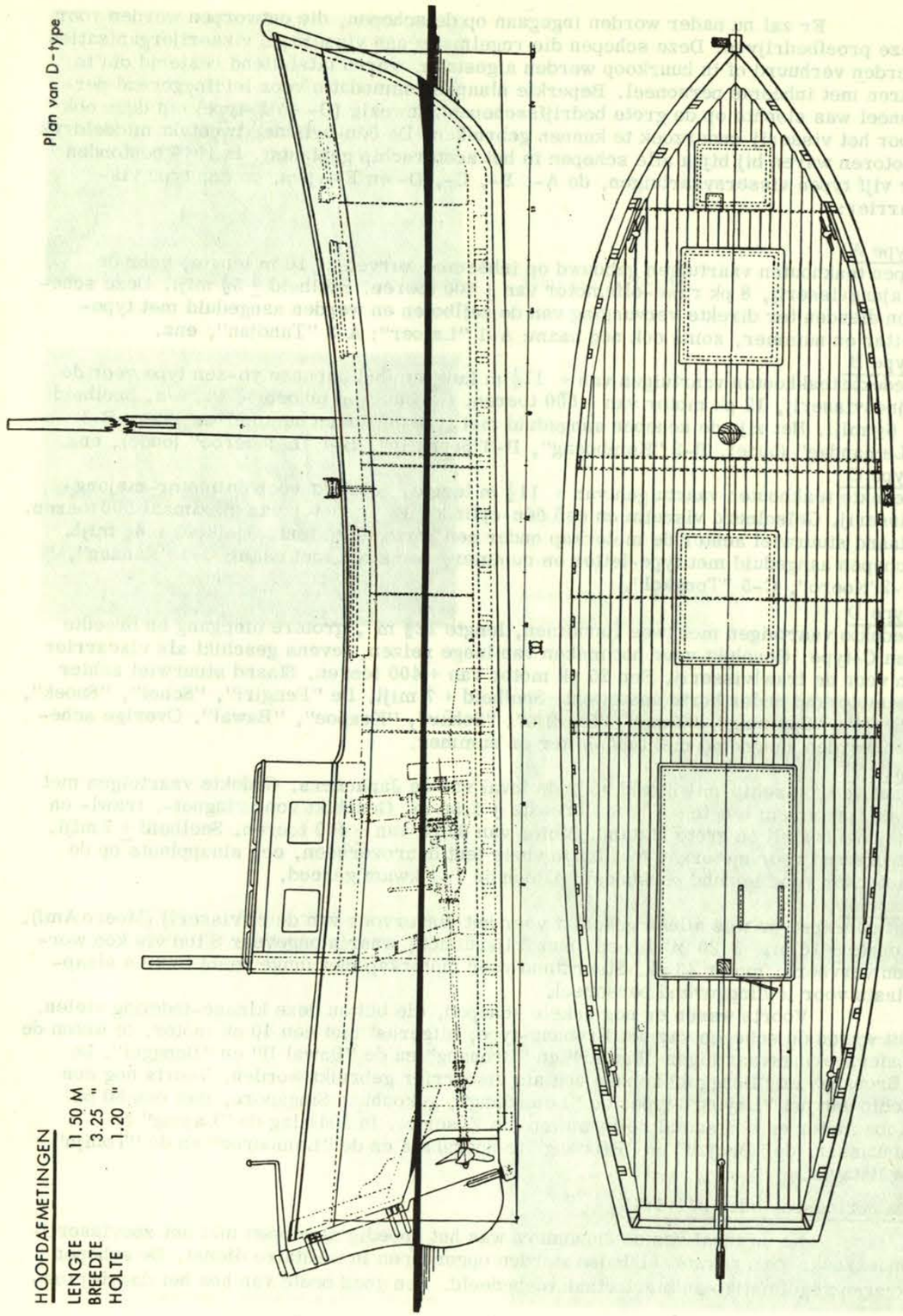
Carrier

Dit scheepstype was alleen geschikt voor het visvervoer van de rifvisserij (Moero Ami). Lengte ± 16 m, 3.20 m breed, met 3 ijsruimen, waarin ongeveer 8 ton vis kon worden vervoerd, motor 45 pk. Stuurstand voor motorkap met lange vaste tent en slaapplaats voor leidinggevend personeel.

Voorts waren er nog enkele schepen, die buiten deze klasse-indeling vielen. Dit waren de schepen van het Bronang-type, uitgerust met een 40 pk motor, te weten de onderzoekingsvaartuigen "Banjar" en "Bronang" en de "Bawal II" en "Benggol". De "Bronang" en "Benggol" konden ook als viscarrier gebruikt worden. Voorts nog een schip van het "Lajang"-type, de "Lemadang", gekocht te Singapore, met een 60 pk Kobe motor en een aantal zeilprauwen (de Z-serie). In 1941 lag de "Lajang" te Makassar, de "Banjar" en "Bronang" te Soerabaja en de "Lemoeroe" en de "Tonijn" te Batavia.

De oorlogsperiode 1941-1945

Na de inval van de Japanners was het spoedig afgelopen met het zeevisserij-onderzoek. Veel personeelsleden werden opgeroepen in militaire dienst. De schepen kregen regelmatig een marinetaak toebedeeld. Een goed beeld van hoe het daarbij toe-



Tekeningen van het D-type, zoals afgebeeld in figuur 5. (uit: Meded. Inst. Zeevisscherij Batavia (1936), bijlage 13.).

ging, krijgt men bij het lezen van het rapport dat gezagvoerder E. Wijker opgestelde over de laatste reis van de "Lajang" (zie bijlage). De "Tonijn" onder gezagvoerder H. van Pel kreeg de laatste dagen voor de capitulatie opdracht om naar Australië uit te wijken, hetgeen vrijwel neerkwam op zelfmoord. De gezagvoerder negeerde de opdracht en bracht er zo het leven af. Ook E. Wijker overleefde de oorlog. De bioloog J. ter Pelkwijk, die kort tevoren was aangenomen bij het Zeevisserij Instituut kwam om het leven toen men trachtte de hulpmijnenveger Hr. Ms. "Endeh" naar Australië te brengen 24).

Groot was het leed dat over het personeel van het visserij-onderzoek werd uitgestort. Het is hier niet de plaats daarop verder in te gaan. Alleen dient nog vermeld te worden het lot dat een technisch bedrijfsleider te Menado trof; hij werd door de Japanners onthoofd, omdat hij in opdracht van de Nederlands-Indische regering vlak voor de capitulatie de daar aanwezige motorvissersvaartuigen onklaar had gemaakt.

Na de overgave aan de Japanners werkte het Instituut, net zoals het Laboratorium voor Onderzoek der Zee, een korte tijd door om de laatste gegevens uit te werken. De biologen moesten de Japanners nog assisteren bij het vertalen van onderzoekingsresultaten, voordat ook zij geïnterneerd werden. Nog het langst blijft het aquarium van het Laboratorium open voor het publiek. Een vrij luguber visserijbedrijf werd door de Japanners in Indië opgezet gedurende de oorlog: het vangen van roggen om de huid hiervan te prepareren voor de heften van de Samoerai-zwaarden. De ruwe huid belette het uitglijden van de handen. De knobbels op de roggenhuid waren ook handig: drie knobbelsheft voor kapitein, twee voor 1e luitenant, enz.

De laatste periode 1945-1949

Direkt na de capitulatie van de Japanners bleken de gebouwen van het Zeevisscherij Instituut en van het Laboratorium voor Onderzoek der Zee vrijwel gespaard te zijn voor het oorlogsgeweld. Alleen de kostbaarste boeken en delen van de viscollecties waren vakkundig meegenomen. In de nu uitbrekende chaos werd echter heel veel vernield. Vandaar dat de eerste taak van het uit gevangenschap teruggekeerde hoofd van het Zeevisscherij Instituut Bottemanne en van de biologen Reuter en Westenberg was om orde op zaken te stellen. Het visserijonderzoek viel nu onder de Dienst voor de Zeevisserij, eerst nog van het Departement van Economische Zaken, later van het Departement van Landbouw en Visserij. Bottemanne stelde reeds op 28 december 1945 een voorlopig rapport op over de "Opzet zeevisscherij-onderneming", gebaseerd op de resultaten van de proefbedrijven van voor de oorlog. Spoedig volgde in 1946 zijn publikatie over "Het Indische Zeevisscherij-probleem". Samen met H. van Pelt, die inmiddels hoofd van het visserijstation Soerabaja was geworden, ontwikkelde hij een serie verbeterde visnetten voor de Indische zeevisserij 25). Op grote schaal werd nu de schrijnende armoede van de Indonesische vissers aangepakt. De vloot werd weer opgebouwd en in 1948 werd er voor 3.270.000 gulden aan visserijmaterialen verstrekt. De Japanners hadden veel weggehaald, behalve 950.000 vishaken, die men na de oorlog met veel moeite trachtte te verkopen. Inmiddels verliet Bottemanne in 1947 Indië en werd opgevolgd door Dr. J.K. de Jong als hoofd van de Dienst voor de Zeevisserij. De Jong is vooral bekend om zijn entomologisch werk.

Onder Reuter, die nu Inspecteur bij de dienst was, viel ook het veilingwezen. Westenberg was dierkundige voor de dienst op het station Makassar. Nieuwe visserijstations werden opgericht o.a. te Aertembaga (Minahassa), Halong (Ambon), Ternate, Sorong, Manokwari. De visserij-mogelijkheden bij de Batjan-eilanden en in de Spermonde archipel werden onderzocht 26). Men beschikte nu weer over twee onderzoekingsvaartuigen, de "Lentjam" en de "Siboela". De "Lentjam" was een houten kotter van 17 m. lang en 4.20 m. breed, voorzien van een drie-cylinder gloeikop-motor (Kahlenberg, U.S.A.) van 90 pk; het schip was genoemd naar een zeebaars van de Lethrinusachtigen. De "Lentjam" was uitgerust met een trawl-winch en had geïsoleerde visruimen; het schip voer met 14 Indonesiërs (dit aantal was zo groot daar het schip tevens als opleidingsvaartuig werd gebruikt 27). De "Siboela" (Station Makassar) werd regelmatig afgestaan aan het Laboratorium voor Onderzoek der Zee om er oceanogra-

fische waarnemingen mee te verrichten, zoals noordelijk van Celebes en rondom Ternate en de Sanggir-Talaud archipel. Ook met schepen van de K.P.M. werden oceanografische gegevens verzameld 28). In de eerste jaren na de oorlog maakte men nog gebruik van Japanse Tjakalang (Tonijn-achtige) motorboten en gelichte Japanse wrakken, o.a. op station Makassar, te weten de "Tjakalang", "Kababida", "Deho", "Madidihang", "Manjong", "Toede", alle met twee-cylinder Japanse gloeikopmotoren van 30-50 pk.

Uiteindelijk kwam er in 1949 een tijdschrift uit, waarin alle instellingen, die zich met visserijonderzoek bezig hielden, publiceerden. Dit is "Visserijnieuws-Berita Perikanan", een populair maandblad waaraan medewerkten: de Dienst voor de Zeevisserij, de Onderafdeling Binnenvisserij, het Laboratorium voor Onderzoek der Zee en het Laboratorium voor de Binnenvisserij 29). Een tweetal wetenschappelijke periodieken werd uitgegeven, te weten: "Korte Mededelingen van de Dienst voor de Zeevisserij" 30) en de "Publicaties van de Onderafdeling Binnenvisserij". Voorts verschenen er bijdragen over de visserij en het zeeonderzoek in de "Mededelingen van het Algemeen Proefstation voor de Landbouw", uitgegeven te Buitenzorg (Bogor) en in de "Chronica Nuturae" 31). In "Visserijnieuws" verschenen nu allerlei artikelen en stukjes over de visserij in de gehele archipel, o.a. van Reuter over de visserij bij Bagan Si Api-Api 32). Wirjodihardjo beschreef de taak van het zeevisserijonderzoek in het kader van het "Bijzonder Welvaartsplan 1949" 33). Ook Bottemanne ging door met zijn plannen en gaf in 1948 zelf samen met H. van Pel zijn "Opzet zeevisserijbedrijf in Indië" in gestencilde vorm uit 34). In 1959 legde hij als visserij-econoom al zijn ervaringen en overpeinzingen over de visserij, neer in zijn volumineuze proefschrift "Principles of Fisheries Development" 35).

Met ingang van 1950 kwam er bij de souvereiniteitsoverdracht formeel een eind aan de Nederlandse bemoeienis met de Indische visserij. Enkele biologen werkten als adviseur van de Indonesische leiding nog enkele jaren door, maar ook daar kwam door de verstoorde relaties een eind aan. Op het ogenblik bestaan er weer enkele contacten met Indonesia over een samenwerking op visserijgebied. Het is te hopen dat deze er weer spoedig zal komen.

BIJLAGE

RAPPORT OVER DE LAATSTE REIS VAN HET M.S. "LAJANG"

Door den Technisch bedrijfsleider of te wel gezagvoerder E. Wijker 36).

Op 5 Februari 1942 werd ik ontboden bij den O.H.B., (Hr. de Bats) 37) en kreeg opdracht een reis te maken naar Dewakang Besar en de Bril, met als passagiers de Loods tevens onderhavenmeester R.H. de Graaf en eenige lichtwachters om hen op bovengenoemde lichten aan de wal te zetten ten einde deze onklaar te maken en wat er verder te doen mocht zijn. Als dekking zouden 30 soldaten meegaan. Tevens was het de bedoeling de op deze lichten aanwezige lichtwachters vrouwen en kinderen te evacueren naar Makassar. 's Avonds kreeg ik van den O.H.B. bericht dat gezien het gevaarlijker worden van de situatie eerst de reis naar Dewakang afgewerkt zou worden. Op 6 Februari 's morgens wederom bij de O.H.B. en werd bepaald dat ik 6 u.n.m. zou vertrekken. Ik stelde mij in verbinding met de O.H.M. 38) en liet alles in orde maken voor het vertrek, zoals proviand, water en olie. Wij vertrokken dien avond 6 uur uit de prauwhaven, echter zonder militairen. Alleen 3 Inheemse lichtwachters waren aan boord. Ook het Gouvernementsvaartuig "Aletta" vertrok 39). Genoemd schip keerde terug bij Ley-Ley daar er een Ned. Ind. vliegtuig op kwam dagen. Ik wist niet wat hiervan de bedoeling was en vervolgde mijn reis. Zonder ongevallen kwamen wij op Zondagmorgen 7 Februari ± 9 uur op dit eiland aan. Wij gingen direct aan het werk en waren n.m. 4 uur klaar, voor vertrek naar Makassar. Embarkeerden tevens het lichtwachters personeel met hunne gezinnen. Wij waren zeer vermoeid en besloten om beurten te gaan slapen. Toen wij door het rif-gebied waren, ging ik zelf het eerst naar de kooi en sprak af met de O.H.M. dat wanneer de log 15 mijl aanwees, hij mij zou wekken voor loding, daar wij in ondiep water zouden komen. Ik lag een half uur in mijn kooi en sliep nog niet, toen de O.H.M. mij waarschuwde dat er een groote onderzeeër langszij was. Onmiddellijk was ik aan dek en dit schip was zoo dicht genaderd, dat ik zoo over kon springen. Het was reeds donker ± 8 uur. Alles was bij ons aanboord zeer goed verduisterd en zeer rustig. De O.H.M. stelde voor zigzag te gaan varen, waar ik niet op inging, omreden dit in de eerste plaats de aandacht van de vijand op zou wekken. Na ± 10 min. langszij te zijn geweest voer hij om ons heen en vertrok. Doch een kwartier daarna kwam hij weer terug op dezelfde plaats. Intussen zag ik op dien afstand van ± 60 mijl, dat Makassar in brand stond, maar behield koers en vaart. De onderzeeër bleef langszij maar wij stoomden door recht op de vuurgloed aan. Genoemd schip vertrok weer na een kwartier, om wederom voor de 3e maal terug te komen. Ik had voordien al opdracht aan de bemanning gegeven om zoo rustig mogelijk te blijven, hetgeen zij deden. De onderzeeër voer om ons heen en zette daarna koers in Z.O. richting volspeed van ons af. Mijn bedoeling was in overleg met den O.H.M. vrouwen, kinderen en lichtwachters op het eiland Barang Lompoe af te zetten en dat zij zelf Java zouden trachten te bereiken. Wij voeren nog steeds op de vuurgloed af, tot dat in de gloed van de vlammen een groot oorlogsschip in het zicht kwam. Wij besloten direct uit het vaarlijn te komen en terug te gaan naar Dewakan, om de vrouwen, kinderen en lichtwachters daar terug te brengen en na dit te hebben volbracht naar Java door te stoomen. Het was nu duidelijk, voor ons, dat dit de vijand was, en wilde niet langer aarzelen. Op Maandagmorgen 3 uur stopten wij de motor, daar wij in het rif-gebied kwamen en toen het daglicht werd stoomden wij verder. Na een verloop van een half uur varen waren wij genoodzaakt te stoppen, daar de koelwaterpomp niet meer werkte. Ik vroeg de motorist hoe lang dit zou duren, waarop hij antwoordde een half uur. Intusschen hoorde ik vliegtuiggeronk en zag achteruit een Japans vliegtuig naderen. De O.H.M. verzocht ik naar de hut te gaan en gaf de menschen de raad zich goed te laten zien en te zwaaien, ging zelf naar de motorkamer. Genoemd vliegtuig vloog laag over ons heen, en de menschen deden wat ik hun had gezegd. Toen het vliegtuig voorbij was kwam ik weer aan dek, maar het kwam voor de 2e maal terug. Er gebeurde niets, en na 3/4 uur drijven, voeren wij weer door. Toen wij tusschen de riffen waren moesten wij stoppen voor hetzelfde, maar ik wilde hier geen gehoor aan geven, daar het gevaar van vliegtuigen steeds groter werd, maar bereikte toch met veel moeite de ankerplaats. Van het eiland kwam direct een prauw en ik liet onmiddellijk de vrouwen, kinderen en lichtwachters naar de wal gaan en verzocht dat de prauw terug zou keren. Toen de prauw teruggekeerd was ging alles naar het eiland met het meenemen van een dag voeding. Wij werden zeer goed behandeld en bedankt voor de verzorging van de vrouwen en kinderen. 's Avonds gingen wij naar boord, de koelwaterpomp werd hersteld en besloten den anderen dag naar Java te vertrekken daar het reeds donker was en wij niet meer tusschen de riffen vandaan konden komen. De anderen dag kwamen er zwermen vliegtuigen over, ook vermeerderden de oorlogsbodems. De koersen had ik uitgezet en besloten dien dag 5 u.n.m. naar Banjoewangi te vertrekken. Op mijn bevel weigerde de motorist te starten, noch met zachtheid, hardheid of mooie beloften was hij te bewegen dit te doen. Wij waren genoodzaakt af te wachten. De daarop volgende 3 à 4 dagen was de gehele bemanning weggelopen. Wij hebben nadien nog geprobeerd op de zeilen, hetgeen mislukte, wegens de slappe windkracht en het schip onbestuurbaar was door te geringe vaart. Ook hebben wij nog geprobeerd een prauw te kopen of te huren. Wij besloten het grootste gedeelte van de proviand naar de wal te brengen en met de dag op het eiland te verblijven en des nachts aanboord. Wij werden steeds goed door de Gelarang 40) en zijn vrouw behandeld. Iederen dag kwamen er veel vliegtuigen over en de oorlogsbodems kruisten rond de riffen. Ook heb ik hier een vliegtuig zien zinken. Volgens verklaring van een visscher die daar in de buurt was, waren de merken een blauwe ster en No. 44. Een groot gat was aan de voorkant van het vliegtuig zichtbaar. Hulp kan ik niet bieden daar het vliegtuig direct was verdwenen en mijn motor onklaar was. Vele verhalen hoorden wij over Makassar van de prauwvoerders, en zij trachtten

ons te bewegen zelf een eind aan ons leven te maken waar wij vanzelf niet aan dachten.

Nadat wij de val van Java door onze radio aan boord hadden vernomen, heb ik alles wat in belang van de vijand kan wezen vernietigd o.a. + 70 zeekaarten, zeemansgids, 2 lichtenlijsten en 2 wegenkaarten. De O.H.M. liet de inventaris van de vuurtoren overboord zetten. Wij konden niets doen dan wachten.

Op den 14den Maart stond ik aan het strand en zag een prauw naderen. Daar wij intusschen een brief naar het Japansche Hoofdkwartier hadden geschreven, verwachtten wij dit iederen dag. Ik waarschuwde O.H.M., maakte de witte vlag gereed en ging met een kijker weer naar het strand. Mijn vermoedens werden bevestigd, de prauw landde aan de Zuid-kant van onze verblijfplaats en ongeveer 20 man met stokken en revolvers gewapend kwamen ons halen. Een gedeelte van mijn bemanning was bij deze bende en verklaarde dat zij gedwongen waren door Nippon ons op te halen. Ook de Gelarang van Salemo was er bij en een taxi-chauffeur van Makassar en een Hollandsch sprekende Boeginees, te weten: een van de bemanning die voorop liep met een revolver en mij toeriep: mijnheer niet bang zijn, wij hebben opdracht U zacht te behandelen. Wij gingen naar het huis van de Gelarang, en zij maakten ons daar bekend, dat wij den volgende dag naar Makassar zouden vertrekken. Ons geld werd geteld en genoteerd. De behandeling was vrij goed behalve de chauffeur was zeer brutaal. Toen wij dien avond naar boord gingen, bedankten wij de Gelarang met zijn vrouw voor de goede verzorging met de belofte dat wij na afloop van de oorlog dit niet zouden vergeten. Den volgende dag werd de motor geprobeerd met het gevolg dat de koelwaterpomp weer niet werkte. Daar ik de opdracht had van het hoofdkwartier met de "Lajang" ongeschonden en volle inventaris naar Makassar te komen, probeerden wij door te varen naar het andere eiland Dewakang ketjil. Het ging echter niet en wij moesten spoedig ankeren. De koelwaterpomp werd uit elkaar genomen en hieruit bleek dat de hele voering in stukken lag. Hieruit bleek mij dat wij toch ook nooit Java hadden kunnen bereiken. Wij stapten dien dag n.m. 2 uur in de prauw en 3 wachters bleven aan boord van de "Lajang" achter. De kapotte pomp werd als stuk van overtuiging meegenomen. De prauw was zeer lek en ik zat zelf de hele nacht water te scheppen. Er werd gepauseerd bij Barang-Lompoe en na verblijf van 2 uur aldaar voeren wij door naar Makassar waar wij dien n.m. om 5 uur meerden bij de uitkijkpost. Wij werden naar het hoofdkwartier gebracht en ondervraagd, doch uitgemaakt voor leugenaars. Na afloop van dit verhoor werden wij geïnterneerd. Ik zelf was alles kwijt, geld, kleeren en papieren, waaronder ook mijn diploma's. Ik wil hier nog over vermelden dat de Hollandsch sprekende Boeginees de kijker van de vuurtoren die wij aan de Gelarang hadden gegeven, in beslag nam voor Nippon, aanboord de Hollandsche vlag verscheurde, en toen hij vluchtte zich schuldig had gemaakt aan diefstal door een bultzak uit het ruim van de "Lajang" te stelen en een vlerkprauw van de Gelarang. Ook vroeg hij om de kijker van de "Lajang" en mijn revolver die beide allang in zee lagen.

E. Wijker

(In Collectie-Bottemanne, aanwezig op het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden)

SUMMARIES OF THE ARTICLES

De scheepvaart en handel van Amsterdam met Noord-Rusland in de zeventiende eeuw, door S. Hart

Op basis van 2100 charte - parties uit de Amsterdamse notariële archieven geeft de auteur een nieuw beeld van de handel op Archangel en Lapland. Kwantitatieve gegevens komen thans beschikbaar over: scheepsinhoud, fluctuaties in vrachtprijzen, retourvracht, bewapening der schepen, reisduur, bemanning, kooplieden, bodemerijcontracten, wisselkoersen enz. De schrijver stelt ook de vraag aan de orde hoe het mogelijk was dat de Hollanders de geprivilegieerde Engelsen van de Russische markt konden verdrijven. Hij zoekt de verklaring in de belemmeringen die de Engelse overheid aan de uitvoer van zilver(geld) in de weg legde, terwijl veelal door de Russische verkopers en douane betaling in zilver werd geëist.

The looting of the 'Madonna de la Piedad' in 1639, by C.M. Schulten

The author informs us of the political and juridical complications ensuing from the overmastering of the Spanish vessel the 'Madonna de la Piedad' by her predominantly Dutch crew. For the Dutch authorities several problems arose: should the crew be honoured or punished? What should be done with the ship, her load and passengers - among whom Don Luis Fernandes de Cordoba, governor of the Canaries? Moreover, the incident might be a threat to the Dutch trade with Spain ('the enemy').

Danish-Dutch competition in whale-fishing, by C. de Jong

The author compares paintings by Speeck (Skokloster Museum near Stockholm) and by Man (Rijksmuseum, Amsterdam), dating from the midseventeenth century. Both paintings show a whaling station; they are very similar. In the first painting we see Danish flags, in the second one Dutch flags. The author concludes that this striking fact must be imputed to political motives: namely the Danish, respectively the Dutch claims to Spitzbergen.

Sea-fishery research in the Dutch Indies, 1904-1949, by S.J. de Groot

Based on his studies of literature and archives the author describes the various institutions which have dealt with sea-fishery research in the former Dutch Indies. He also discusses the research projects and research methods and the publications of which the reader will find an extensive survey in the notes.

ALTERNATIEVE HYPOTHESE BETREFFENDE HET "HOHENZOLLERN"-MODEL*

Winter's opmetingen

Aan het einde van de eerste alinea van het artikel van J.C.P. baron Speyart van Woerden in "Mededelingen" No. 23 staat de zin: "Van daaruit becijferde hij (Winter) de werkelijke maten van het schip, (het "Hohenzollern"-model) dat door het model wordt voorgesteld". Verder wordt over de werkelijke maten niet gesproken. Een nadere beschouwing blijkt echter wel interessant te zijn, want het criterium is: Wat becijferde Winter? Winter gaat namelijk uit van een schip van 68 stukken 1). Het is voor ons niet meer na te gaan, hoe hij op dit aantal is gekomen; de aanwezige stukken zijn niet van ondergeschikt belang, wat misschien van draaibassen, steenstukken etc. gezegd zou kunnen worden; zij staan op rolpaarden en vallen binnen de telling zoals normaliter gevolgd 2). Uitgaande echter van 68 stukken zocht Winter hierbij de lengte over de stevens, die ongeveer bij dit charter behoort: 156 Amsterdamse voeten (156') 3). Hij ontleent deze lengte hoogstwaarschijnlijk aan de charters voor de jaren 1665-1667, tot stand gekomen onder de coördinerende leiding van Johan de Witt. Overigens is dit chartersysteem niet nieuw, getuige de charters geldend tussen 1632 en 1664 4). Voor ons zijn echter de charters van omstreeks de Tweede Engelse Oorlog van belang; hieronder volgen er enige:

1e charter:

Dolphijn (84 stukken) - 171' of (82-84 st.) 170' 5)
Oliphant (80-82 st.) - 169'
Vrede - 170' - 42' - 17' 6)

2e charter:

Bijvoorbeeld de "Zeven Provinciën", gebouwd voor de Admiraliteit van de Maze (80 st.) 163' - 43' - 15' (soms 16½'), 7½' tussen verdek en overloop 7). Voor Amsterdam kennen wij de "Hollandia" (80-86 st.) - 165' 8).

3e charter:

De maten 160' - 42½' - 16' (75-80 st.) De "Eendracht" van 1666 mat 155' - 40' - 15' (ong. 70 st.)

4e charter:

Bijvoorbeeld de maten 145' - 38' - 14' (ong. 65 st.)

Eindconclusie na kennisneming van Winter's opmetingen moet wel zijn, dat hij voor een schip van 68 stukken bij het 3e charter te rade is gegaan.

Andere waarnemingen

Men telt geen 68, maar 78 stukken in het model. Het schip behoort dan echter niet tot het 3e, maar tot het 2e charter met een lengte over de stevens van 163' à 164'. Een juiste telling blijkt discutabel te zijn, waarvan de literatuur wel getuigt. Daar er geen vaste gewoonte bestaat ten aanzien van het al dan niet meetellen van de boeg- en retraite(spiegel) stukken, zou ik op 74-78 stukken komen. Een telling van het aantal stukken in de onderste laag kan in vergelijking met de telling in andere modellen en tekeningen een indicatie zijn voor het toegepaste charter. Aangezien er echter diverse maatvoeringen bekend zijn voor poorten en geschutgangen etc., is hier ook voorzichtigheid geboden.

Iets over schalen

Voor wij verder gaan met hetgeen wij dachten te concluderen uit hetgeen het model ons zelf vertelt, volgen eerst enige opmerkingen over de twee in de modelbouw mogelijke schaalsystemen:

1. het systeem, waarbij de schaal is afgeleid van de werkelijke maat; in de praktijk zijn hiervoor bepaalde getallen ontstaan, die universeel worden gebruikt, zoals 1:1000, 1:500, 1:250, 1:100, 1:75, 1:50, 1:33 1/3, 1:25, 1:20, 1:15, 1:10.

*noten zie pag. 120

2. het systeem, waarbij de schaal is afgeleid van een eenheidsmaat, bijvoorbeeld de meter of de voet. Normaliter is het zó, dat bij 1/ de meter de grondmaat is en bij 2/ de voet. Bij 2/ wordt een deel van 1 duim gelijk gesteld aan de werkelijke voet. In de praktijk resulteerde dit weer in getallen, die algemeen worden gebruikt, bijvoorbeeld 1/8" = 1' (1/8 duim=1 voet), 1/4"=1', 3/8"=1', 1/2"=1', 3/4"=1' etc.

Men kan nu twee dingen doen met die schalen; het werkelijke onderwerp omzetten in een schaal (het echte schip in scheepsmodel) óf het omgeschaalde in het werkelijke onderwerp. Het resultaat van de tweede methode kan zeer dubieus zijn, want het model kan summiere maatafwijkingen hebben, waar nog bij komt dat de metrische schalen (1/) zeer dicht kunnen liggen bij de voeten schalen. Bij de Engelse voet is de zaak als volgt; 1/8"=1' = 1:96, 1/4"=1' = 1:48, 1/2"=1' = 1:24. Conclusie uit terugschalen getrokken, zijn dus wel riskant.

Mijn punt van uitgang is, dat geen andere schalen worden en werden gebruikt als bovengenoemde. Hierbij neem ik zelf aan, dat in de techniek van de 17e-eeuwse scheepsbouw het onder 2 genoemde systeem werd toegepast, namelijk dat een werkelijke voet wordt voorgesteld door een gekozen deel van een duim.

Welke schaal heeft het Hohenzollern-model?

Gaan wij nu terug naar het volgens mij meer aanvaardbare charter van 163 à 164' en zetten wij dit getal uit op de lengtelijn "over de stevens" van één der langsdoorsneden van Winter's "Tafeln" (bijvoorbeeld I, genoemde lengtelijn stelt bij Winter 156' voor) en corrigeren wij dan zijn schaaltabel, dan zien wij, dat als wij doorgaan met de Amsterdamse voetenschaal er slechts een zeer klein verschil optreedt. De aangenomen schaal van de tekeningen (1:100) is iets kleiner geworden. Wij hadden ook kunnen werken met de Hoornse voetmaat in plaats van met de Amsterdamse; het verschil tussen beide is slechts 7 mm en dit is in het model nauwelijks meetbaar. Uitgerekend zou het schip 164' Amsterdams en 163' Hoorns hebben gemeten.

Het criterium zit evenwel in de 11" van de Amsterdamse voet en de 10" van de Hoornse voet bij het toepassen van het tweede genoemde systeem (x"=1'). Daar de door Speyart van Woerden gevonden schaal 1:22 zeker in de juiste richting zit, blijven wij dus aanhouden op ongeveer 1:25. Het equivalent (ook ongeveer) is 1/2"=1' 9).

Laten wij nu proberen een schaalmaatvoering te beredeneren. Uitgaande van:

1 Hoornse voet = 27.57 cm	1 Amsterdamse voet = 28.31 cm
1 " duim = 27.57: 10 = 2.76 cm	1 " duim = 28.31: 11 = 2.57 cm

Men kan van twee standpunten uitgaan:

a) Om evenredig te blijven met hun respectievelijke voeten verdelen wij de Hoornse voet in 10 gelijke delen en de Amsterdamse voeten in 11 gelijke delen.

b) De verdeling van de Amsterdamse voet geschiedt in 8 gelijke delen (mij opgegeven door Speyart van Woerden). Dit zelfde doen wij voorlopig ook bij de Hoornse voet. Bij narekenen zal blijken, dat voor het beredeneren van een schaalverhouding het bovenstaande geen gewicht in de schaal legt.

Terugkerend naar sub a) en b):

sub a) 1/10 Hoornse duim = 2.76 mm,	1/11 Amsterdamse duim = 2.33 mm
sub b) 1/8 " " = 3.45 "	1/8 " " = 3.2 "

De lengte van het model is 2106 mm, volgt:

Hoornse 1/2" schaal; sub a) 5 X 2.76 = 13.8 of
sub b) 4 X 3.45 = 13.8, volgt 2106:13.8 = 152/153 voet.

Amsterdamse 1/2" schaal; sub a) 5½ X 2.33 = 12.82 of
sub b) 4 X 3.2 = 12.83, volgt 2106:12.82 = 164 voet.

Om bij de gegeven duimonderverdelingen: 2.76, 3.45, 2.33 en 3.2 een vermenigvuldiger te vinden die een aanvaardbare schaal zal opleveren, b.v. 1:20, 3/8" = 1'etc.etc., zij de lezer overgelaten. Mijn uiteraard hypothetische en voorlopige mening blijft, dat het model werd gebouwd op de schaal 1/2" A.=1'A.

De hier besproken hypothese lijkt iets zwakker te staan, als men kijkt naar de 13½ mm door Winter opgemeten aan de voorsteven van het model en die steeds 1 voet diepgang weergeven. Daar tegenover staan de door mij beredeneerde 12.8 mm. Men kan dit een minimaal verschil noemen. Ingecenterde puntjes, kerfjes of opgeschil-

derde streepjes kunnen dit verschil overbruggen. Zelfs moet rekening worden gehoude met uitmeten en opbrengen nâ vervaardiging van het model 10). Een verder punt van belang is, dunkt mij, de zeer juist door Speyart van Woerden opgemerkte overeenkomst met de "Gouda" van de Amsterdamse admiraliteit (72 stukken). 11).

W.C. Harthoorn

ANDERMAAL HET "HOHENZOLLERN"-MODEL *

De opmerkingen van de Heer Harthoorn op mijn eerder artikel geven mij de kans om nog eens naar deze materie terug te grijpen.

De oude maten

Nadat in de tweede helft der 17de eeuw de Maasvoet ingekort was (1) konden de admiraliteiten redelijk goed "uit de voeten" in onderlinge contacten over scheepsafmetingen, zulks ofschoon de scheepstimmerlieden onderling sterk in onderverdeling en soms ook in lengte uiteenlopende voetmaten bleven hanteren. Deze laatste diversiteit bleef nog bestaan tot aan de Franse tijd, toen het centralistische bewind de invoering van het metrieke stelsel doorzette. Toen werden de plaatselijke voetmaten door deskundigen opgemetenen uitgedrukt in metrische lengte, en - omdat de meter constant is - daarop gefixeerd. Het zijn die lengtemetingen, die men in de moderne literatuur aantreft als men leest over de oude voetmaten die bij de scheepsbouw gebruikt werden. Een uiterst nauwkeurig onderzoek (2) heeft echter geleerd, dat de 17de eeuwse scheepstimmervoeten iets korter waren, zulks omdat de plaatselijke ijkstandaards, waartussen de timmerlieden hun duimstok moesten passen, nog niet zover waren uitgesleten en weggeroest. Wie precies wil zijn, kan beter de volgende tabel aanhouden:

Amsterdam (+ Zaankant): 28.28 cm, 11-duims

Noorderkwartier: Enkhuizen: zie Amsterdam
Hoorn: 27.573 cm, 10-duims
De Admiraliteit wisselde halfjaarlijks van zetel tussen deze beide steden.

Friesland: wellicht gebruikte men een scheepstimmervoet die wat korter was dan 28.342 cm; zo ja, dan was die voet 12-duims.

Maze: de ingekorte "gemene" voet van ± 28.23 cm, 11-duims, voor officiële doeleinden; daarnaast in de dagelijkse scheepstimmerpraktijk en in de toeleveringsbedrijven, de Maasvoet van ± 30.8 cm, 12-duims. Van deze laatste voetlengte bestonden in de havensteden buiten Rotterdam andere varianten.

Zeeland: zie Maze?

Zoals men ziet, konden de Admiraliteitscolleges inderdaad een onderling lengtebegrip, een gemeenschappelijke voet, hanteren die schommelde - maar daar stapte men overheen - tussen de 28.2 en 28.3 cm, zonder dat men hoefde te komen tot standaardisering en dus gezichtsverlies van een of meer der betrokkenen.

17de eeuwse bouwschalen

Als men op een 17de eeuws model op schaal een voetlengte - bijvoorbeeld als peilmerk - afgebeeld vindt, kan men aan de hand daarvan proberen de woonplaats van de bouwer te localiseren in een, laat ik het noemen, 12-duims gebied, in een 11-duims gebied of in het 10-duimse Hoorn. Men rekent dan na, of de afgebeelde voetlengte vermenigvuldigd met 12, 11 of 10, of met veelvouden van deze getallen, uitkomt op een van de in het tabelletje voorkomende voetlengten. Immers, de oude modelbouwers kozen allicht voor het afbeelden van een schip de meest praktische en minst rekenwerkvragende manier, door bijvoorbeeld 1, 2 of 3 voet weer te geven door 1 duim op modelschaal. Bij deze methode kon men rechtstreeks van de duimstok aflezen; zij gaf bouwschalen - al naar gelang de woonplaats van de bouwer - van 1 : 12 (1 : 24, 1 : 36 etc.), 1 : 11 (1 : 22 etc.) of 1 : 10 (1 : 20 etc.).

*noten zie pag. 121

* noten achterin blz.

Moderne Engelse schrijfwijze voor bouwschalen

Harthoorn komt dan ook evenals ik tot de conclusie, dat het "Hohenzollern"-model gebouwd was in een schaal van 1 duim : 2 voet. Waarom hij dan eerder in zijn artikel een m.i. onnodige uiteenzetting geeft over de hedendaagse Engelse schrijfwijze voor bouwschalen, begrijp ik niet. Wellicht wil hij de daarachter schuilende methode niet uitsluiten voor oude Nederlandse modellen, maar bij zijn uitwerking plaats ik een aantal vraagtekens.

De Engelse voet is onderverdeeld in 12 duimen; op hun beurt zijn de duimen onderverdeeld in eindeloos halverende delen (1/2, 1/4 etc. tot - in de praktijk - 1/96 inch). De andere kant van een Engelse duimstok laat een decimale onderverdeling der duimen zien; of dit vroeger ook zo was, weet ik niet, al vind ik bij Witsen (3) een tabel van dikten van Engels touwwerk met decimale fracties. In Engeland schrijft men 1 duim : 1 voet aldus 1" : 1'-0" (hetgeen betekent 1 : 12); maar 1 duim : 2 voet schrijft men 4/8" : 1'-0" enzovoorts. Het typische van de Engelse schrijfwijze is dus, dat zij eigenlijk bijvoorbeeld schrijven 1/48 : 1 en niet, zoals wij zouden doen, 1 : 48. Dat de beide laatstaangeduide modelschalen zoveel gebruikt werden, komt natuurlijk omdat men er vrijwel zonder rekenen mee werken kan. Ik ken wel enkele Engelse modellen, die gebouwd zijn in schalen als 9/32" : 1'-0" of 3/16": 1'-0", maar dat zijn uitzonderingen die de regel bevestigen en hun bouwers een geweldige portie cijferwerk bezorgd moeten hebben. Zulke schalen kunnen slechts gekozen zijn om ons onbekende en bijkomende redenen. Zoveel is wel duidelijk, dat ook de Engelse modelbouwers in beginsel bouwden in schalen van 1 inch: x feet, al schrijft men dat (tegenwoordig?) anders, nl. in fracties van de inch tot 1 foot.

Er is nog een bezwaar, dat de Engelse schrijfwijze voor Nederland onhanteerbaar maakt. Iedereen verstaat ons, als ik betoog dat het "Hohenzollern"-model gebouwd was in een schaal van 1 : 20 of als Harthoorn daarentegen meent, dat het 1 : 22 was. Niemand begrijpt ons als wij desondanks eensgezind zouden kunnen zeggen dat die schaal 1/2" : 1'-0" was; immers in Nederland is die formulering inhoudloos zolang er niet bij staat welke voetmaat in het spel was èn hoeveel duimen die voetmaat bevatte. Bovendien zou men ook nog moeten weten, hoe die duimen op hun beurt onderverdeeld waren, omdat men anders de breuk voor het teken : niet schrijven kan. Van Yk en Witsen drukken zich uit in halve en kwart duimen, en ik weet dat de Amsterdamse duim onderverdeeld was in 8 lijnen. Hoe de duimen in Friesland, Hoorn en Zeeland onderverdeeld waren, weet ik niet, en ik kan dat - ik woon tegenwoordig in het buitenland - ook niet nagaan. Ik kan het in elk geval alleen maar griezelig vinden dat Harthoorn ons becijferingen voorzet die ervan uitgaan dat de duimen wel "naar evenredigheid" in evenveel delen onderverdeeld geweest kunnen zijn als er duimen in de desbetreffende voet gingen. Overigens vind ik, dat ik het geduld van de schaarse in deze materie belangstellende lezers al meer dan lang genoeg beproefd heb, omdat de kwestie van de schrijfwijze van bouwschalen voor het naspeuren van de oorsprong van het "Hohenzollern"-model volmaakt irrelevant is.

Hoe berekende Winter de maten van het voorgestelde schip?

Tot tweemaal toe stelt de Heer Harthoorn, dat Winter bij zijn becijfering uitging van een schip van 68 stukken. Dit is, primo, onjuist: want Winter ging terecht uit - zie blz. 16 en 17, of 21 en 22 in de Nederlandse editie - van de merken op de voor- en achtersteven. Secundo: uit geen van Winters boeken is mij gebleken, dat hij enige

kennis van charters of andere organisatievormen van 's Lands vloot bezat; men leze bijvoorbeeld hoe ondeskundig hij schrijft over "das Schiffstyp". Tertio: gesteld al dat Winter van de bewapening uitging, die hij op 68 stukken stelde, waarom zou hij dan de bijbehorende scheepslengte gezocht hebben bij het 3e charter en niet bijvoorbeeld bij het 4e?

Bij het voorgaande merk ik op, dat het "Hohenzollern"-model als volgt geboord was: Op de overloop 30 poorten, die echter slechts met 26 stukken bezet geweest kunnen zijn, omdat de jaag- en retraite stukken bij het teruglopen op hun buren in de brede zij zouden botsen; wilde men langsscheeps vuur afgeven, dan bakste men die buren een kwart slag om; ..... 26 stukken
Op het verdek 28 poorten, waarvan twee in de kajuit, dus..... 26, maximaal 28
Op de bak 6
Op het halfdek 10 poorten..... 10
Op de kampanje 4 poorten, waarvan m.i. niet vaststaat dat zij in werkelijkheid met "meetellende" stukken bezet waren..... 4 max.
Het model was derhalve geboord voor maximaal 74 stukken, en wellicht slechts voor 68 "meetellende" stukken; kennelijk heeft Winter dit laatste cijfer maar aangehouden. De "Jonge Prins" voerde (4) in de 2de Engelse oorlog 62 stukken en in 1673 64 stukken. Evenmin als Bosscher zie ik hierin een reden, om identificatie van het "Hohenzollern"-model met dit schip te verwerpen, omdat het meer dan bekend genoeg is dat de schepen vaak niet volledig bestukt uitvoeren.

In geen geval kan men op het model plaats verzinnen voor 78 stukken en men kan dan ook niet vanuit dat getal terug rekenen naar een schip van 163 voet Amsterdams lang. Bovendien zou zulk een groot schip - vergelijk de Zeven Provinciën en de Hollandia - wel meer dan 80 stukken dienen te voeren. Trouwens, ik ben aan een verkleinde reconstructie van het model al een paar jaar bezig en durf, omdat ik het schip ken als mijn broekzak, rustig vol te houden dat het zo'n groot schip niet was. Men merkt dit aan allerlei details. Wil men een voorbeeld? Van Yk (5) schrijft op blz. 221: "Een schip lang 100 Voeten, werd gemeenlijk op de grote Mast 6 Spant Hoofdtouwen toegevoegd, en yder 15 of 16 Voeten die 't Schip langer is, geeft een spant Hoofdtouwen meerder". Een groot schip van 163 voet Amsterdam lang, zoals Harthoorn voor ogen staat, zou dus 10 span hoofdtouwen moeten voeren op de grote mast, maar het "Hohenzollern"-model had er maar 9. Het is daarmee aan de maat van een schip van ± 153 voet Hoorns aequivalent aan 149 voet Amsterdams (of 150 voet Amsterdams volgens de bij Vreugdenhil genoemde "Jonge Prins").

Ook om andere redenen is de Amsterdamse voet minder bruikbaar

In de voorlaatste alinea van zijn artikel spreekt Harthoorn over een door hem beredeneerde lengte van 12.8 mm voor de voet op het "Hohenzollern"-model. Ik geloof dat ik mag verwijzen naar mijn eerder artikel, waarin ik op blz. 16 concludeerde dat bij toepassing van de Amsterdamse voet de peilschalen op de stevens in totaal 12,832 cm hoog geweest zouden zijn, ofwel 6.46 millimeter lager dan wat Winter opmat. Men mag dat, wat mij betreft, onbeduidend achten. Maar daarop aansluitend betoogde ik, dat toepassing van de Hoornse voet een verschil van minder dan 3 millimeter geeft. Als beide voeten een verschil geven, waarom zou men dan juist die voet prefereren die tot de grootste fout leidt?

En ten tweede: ik wil nogmaals het boekje van Zevenboom aanbevelen voor wie weten wil waarover hij het heeft als hij over 17de-eeuwse maten spreekt. Zevenboom was ambtenaar van het ijkwezen in Zwolle. Hij heeft een ongelooflijke hoeveelheid bronnen en de precisie van de vakman verwerkt in een boekje, dat voor de leek wel bijzonder droog is, maar dat voor een exact begrip van die oude lengtematen onontbeerlijk is. Het lijkt erg pedant te strijden over fracties van millimeters, maar waarom zouden we aan foute maten vasthouden - als bijvoorbeeld 28.3 cm in plaats van 28.28 voor de lengte van de Amsterdamse voet - tegen beter weten in? En men dient ook de foutvergroting door de vermenigvuldigingsfactor niet nodeloos te veronachtzamen.

De lokale bouwtraditie

Enkele bouwers zijn al jaren met het nabouwen van het "Hohenzollern"-model bezig. Wij zijn het er wel over eens, dat het een "raar" schip was, in die zin dat het enkele karakteristieken vertoonde die men niet in de literatuur noch in afbeeldingen, noch in andere modellen terug vindt. Die afwijkingen waren geen toevalligheden: daarvoor was het model te mooi. De Heer Harthoorn rept niet over dit punt, maar ik zou wel eens willen weten of hij mij een gedetailleerde en betrouwbare afbeelding van een Amsterdams oorlogsschip uit de jaren '60 van de 17de eeuw kan tonen, waarbij de zeeg van de geschutspoorten van de overloop niet de typische knik bij de konstabelskamer laat zien!

Kortom, ik kan geen enkele aanwijzing in het "Hohenzollern"-model ontdekken die naar Amsterdam wijst. Ik vind die wèl naar Hoorn. Bovendien heeft Hoorn in 1666 een schip, "de Jonge Prins" gebouwd, dat goed aan het model beantwoordt. Wetenschappelijk waterdicht zijn mijn bewijzen niet, en ik geef mijn mening dan ook graag voor een andere, maar dan moet het wel een betere zijn.

J.C.P. baron Speyart van Woerden

OP ZOEK NAAR UITREDINGSKOSTEN ROND 1600*

Wanneer wij spreken over uitredingskosten rond 1600 - einde van de 16de en begin van de 17de eeuw - dan omvatten deze meer dan de romp van het schip, de masten, de zeilen, het lopende en staande want. Dan moeten wij denken aan het geschut, de lichte wapens, het kruit, de kogels, de reserve zeilen en masten, de sloepen, het brandhout of ander hout, de stuurmansgereedschappen, de medicijnkist, de koopmanschappen en verder ook aan het ijzerwerk zoals de ankers, nagelen, scheepsgereedschappen, de victualiën die bij een bevoorrading voor 30 of 36 maanden bij een reis naar Oost-Indië een kostbare zaak was, en dan aan de realen, soms tegen een rente van 7½% geleend, waarmede de kruidnagelen, foelie en de peper moesten worden betaald en die wel tot omstreeks de helft van de totale kosten konden oplopen.

Tevergeefs zocht ik naar gegevens van de toenmalige scheepswerven, de kostprijzen van romp, masten en roeren; misschien kan één der lezers hier klaarheid verschaffen.

Iets beter is het gesteld met de uitredingskosten van vloten. De reden daarvoor laat zich niet moeilijk gissen. De reders moesten toen verantwoording afleggen aan de participanten, zelden of nooit werd een vloot door één enkel persoon gefinancieerd. Zo reedde de Verenigde Oost-Indische Compagnie vele vloten uit en haar secretaris, Pieter van Dam (1621-1706) beschreef de activiteit van deze maatschappij 1). In opdracht van de bewindhebbers der V.O.C. becijferde Grotius de extra kosten gemaakt door een aantal zogenoemde Voor-Compagnieën en ook door een aantal vloten van de V.O.C. zelve, benodigd voor het uitrusten van deze vloten en het verrichten van de taak terwille van oorlogsdoeleinden ter verkrijging van geldelijke steun van de overheid 2). Bovendien treffen wij in het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage enige gedetailleerde gegevens betreffende uitredingskosten van schepen en vloten uit die dagen aan 3). Uit de hiervoren genoemde drie bronnen laten wij enige voorbeelden volgen.

1e Pieter van Dam

De vloot van Warwijck (1602):
"Belopende het capitael dat bij de voorschr. Oude bewindhebberen tot A'dam, met de gelden van de participanten, die onder deselve resp. sorteerden, tot die voyage is ingeleyt en dat tot uytrustinge van de voorschr. ses schepen en een jacht, met de ingeladen cargasoenen aan gelt en koopmanschappen alleen onder de voorschr. 14 schepen begrepen ƒ 1.738.325 ende hebben de cargasoenen soo gelt en koopmanschappen daar-

*noten zie pag. 121

mede afgegaan bedragen ƒ 1.115.94[illegible]-18-10, versekering van de ses schepen ƒ 2.474 Provisie van de bewindhebberen te A'dam ƒ 17.379½. De gelden versonden met dese vloot realen van achten ingekoft tegen 46, 46 1/4, 46 1/2, 46 3/4 en 47 stuivers ƒ 818.717-17. Het gout, namelijk rosenobels en dat tot 30.000 stucx ingekoft tegen 8 1/4 ƒ 247.500".

Wij trekken uit bovenstaande cijfers de navolgende conclusies. De waarde van de koopmanschappen, bestemd voor inruil tegen de inheemse producten, was gering. Het juiste bedrag vinden wij door het totale geldbedrag der contante penningen (ƒ 818.717 + ƒ 247.500) af te trekken van het bedrag aan geld en koopmanschappen (ƒ 1.115.944). Wij houden dan ƒ 49.726 over voor de koopmanschappen. Wij gaan er van uit dat de posten verzekering en provisie in de totaalpost van ƒ 1.738.325 zijn begrepen.

2e Grotius 5)

"14 schepen costende behalven 't cargasoen ƒ 1.154.723 int jaer 1602 vuytgevaeren van Hollant ende Zeelant ondert beleyt van Wijbrant Warwijck, welcke vloote extraordinaris gecost heeft van geschut, amonitie van oorloge , victualie ende andersints de somma van ƒ 39.400".

Wij tekenen hierbij aan, dat de uitrustingskosten van de zes schepen en een jacht bijgedragen door de niet-Amsterdamse reders beliepen, exclusief de contante penningen en de koopmanschappen ƒ 1.154.723 - ƒ 622.381 = ƒ 532.342. De kosten van de Amsterdamse schepen à ƒ 622.381 verkrijgt men door de tweede post onder Van Dam genoemd van de eerste af te trekken.

3e Aanwinsten van het Algemeen Rijksarchief 6)

Wij treffen daarin aan een gedetailleerd overzicht van de uitredingskosten van twee schepen behorende tot de vloot van Matelieff uitgezeild in 1605: de 'Amsterdam' (350 last) en de 'Zon' (120 last). De uitgaven voor deze schepen zijn echter grotendeels samengetrokken zodat volledige uitgaven per schip niet worden verkregen.

Het totaal bedrag inclusief geld en koopmanschappen	=	ƒ 270.252
Cargasoen (lijnwaet, hemden etc.)	ƒ 741	
Cargasoen van koopmanschappen	" 4.581	
Geld, realen van 8en tot de negotie	" 71.205	
Samen	ƒ 76.527	" 76.527
Uitredingskosten exclusief geld en koopmanschappen		ƒ 193.725

Wij hebben de Vlaamse ponden omgerekend tot gulden. Het cargasoen bestaande uit hemden etc. zal wel bestemd zijn geweest om tegen betaling aan het eigen personeel te geven.

Het bovenstaand vrij schamele resultaat overziende, is het wellicht interessant te constateren, dat in Engeland veel gegevens betreffende de uitredingskosten van individuele kaperschepen voorhanden zijn. Het gelukte Dr. K.R. Andrews de hand te leggen op een aantal rekeningen van toeleveranciers 7), terwijl hij ook gegevens uit bescheiden, die hij aanduidt als Naval Records, verzamelde. Voor wat betreft de periode van 1585-1603 vond hij de koopprijs van schepen per ton, de prijs van kruit per pond, zowel als die van de victualie per maand per man. Nu waren de kaperschepen veel al kleiner dan compagnieschepen, zij werden veel korter bevoorraad, vermoedelijk niet gedubbeld, de bewapening was meer op het entergevecht dan op de artilleriestrijd ingesteld. Maar zo men wil, kan men deze verschillen verdisconteren en zodoende tot een fictieve prijs der Nederlandse schepen komen. De verhouding van het pond tot de gulden is bekend voor die dagen, uit dien hoofde dus geen bezwaar. Maar het Nederlandse prijspeil was verre van stabiel, zo steeg in een latere periode tussen 1620 en 1623 in Amsterdam de prijs van rogge van 44 tot niet minder dan 270 goudguldens per last 8).

Spanningen op de arbeidsmarkt hebben ook bestaan en hun invloed op de prijzen zullen wel merkbaar geweest zijn. Zo moest de gecommitteerde uit Middelburg, die in 1605 in Dordrecht hout en roeren ging aanschaffen, doorreizen naar Edam voor de werving van timmerlieden.

Een becijfering door mij uitgevoerd met behulp van de factoren, gevonden door Dr. Andrews, zonder rekening te houden met het bovenstaande voor wat het prijspeil betreft, kan dus als waardeloos worden gekenschetst. Het leverde als resultaat voor een bepaalde compagnievloot, dat de uitredingskosten 30% boven die van de Engelsen zouden hebben gelegen. Ik dacht dat de exploitatiekosten van onze schepen in de 17de eeuw lager waren dan die van onze concurrenten, zou het met de uitredingskosten anders gesteld zijn geweest?

A. de Booy

THE ALLEGED GOLD COAST PORTRAIT OF DE RUYTER

1. Our quest

When invited to contribute to the best of our ability to the solution of a riddle that has puzzled for some time quite a few of the finest brains in the Republic of GHANA, we have started by summarizing the case for our own benefit, as follows.

In the collection of Lord Harlech, a distinguished British diplomat, hangs an oil-painted portrait said to represent the famous Dutch Admiral Michiel Adriaanszoon de Ruyter (1607-1676), standing upright in a proud attitude, in a room believed to be the interior of ELMINA Castle in what is at present the Republic of Ghana. A stately fourposter and an oriental carpet suggest the abode of a high-classed personage. A negro, on his knees, hands him a drawing of a fortress, which gesture is interpreted as a homage of Africa to the Ruyter, its victor. Through a half-open window a distant view is obtained of another fortress, on a more modest scale, but in a dominating position on a hillock. On the outside of the stained-glass window a caption has been detected, reading in reverse writing "De heer Dirck Wilree". The picture is said to be signed "de Witt".

Here we are faced with quite a few uncertainties. Does this portrait really impersonate de Ruyter? And if not, what other person? Was it actually painted in Elmina castle? If not so, where else? And by whom?

A sound reply to this bunch of questions was hoped to be of some importance in the case of this curious picture being some day offered for sale to the Rijksmuseum in Amsterdam or to some other collection in the Netherlands.

2. De ruyter in West Africa

When towards 1664 the always somewhat delicate Anglo-Dutch relations were severely strained by a number of English outrages against the Netherlands West-India Co.'s forts and trading posts on the coast of West Africa and elsewhere, the then already famous Dutch Admiral de Ruyter, at that time operating in the Mediterranean for the redeeming of such countrymen of his as had fallen into Turkish captivity, received secret orders to proceed to the West Coast of Africa, and subsequently to such other places all around the Atlantic where the English were then constantly harassing the helpless Dutch settlements, in the belief that the Republic would not dare hit back, for fear of open warfare.

In the course of his activities in West-African waters, de Ruyter has, with an interval of one week, spent at Elmina first one month (Jan. 7 - Febr. 6, 1665) and next one fortnight (Febr. 13 - Febr. 27); but owing to a certain lack of cordiality between de Ruyter and the acting Governor Johan van Valckenburgh (which latter saw fit somehow to coldshoulder the Admiral) de Ruyter has gone ashore only a few times, confining himself to his ships, where he found plenty of important things to attend to, in preparation of his forthcoming raid into the Caribbean.

Now in none of the log-books and diaries mention is made of any portrait

having been ordered to be painted either on board or on shore, and such an uncommon occurrence would certainly not have failed to elicit comment. That the squadron itself did not carry a painter nor even a draughtsman is evidenced by the striking scarcity of drawings or sketches bearing on this world-wide expedition. And in case an artist of any sorts had accompanied the fleet, he would certainly have sketched and painted right and left and would no doubt have confided his artistic impressions of the countries

Portret van Michiel Adriaensz. de Ruyter. Detail van een schilderij voorstellende een kamer in het fort Elmina, thans in het bezit van Lord Harlech te Londen.

visited to both canvas and paper, even after his return, as did f.i. Frans Post, the court painter of Joan Maurice of Nassau in Netherlands Brazil. And in this respect one is also inclined to ask why the presumed artist has not, during that same period, likewise portrayed Governor van Valckenburgh and other prominent contemporaneans, both in Guinea and elsewhere along de Ruyter's path around the Atlantic.

When A.W. Lawrence, in his 'Trade Castles and Forts of West Africa', (London 1963) mentions, in a rather offhand way, that de Ruyter, during his sojourn at Elmina, had his portrait painted, the author of that otherwise excellent book seems to have taken it for granted that there was, at that time, no lack of portrait painters in Elmina. The total and regrettable absence of oil paintings on West-African subjects testifies, however, that this was by no means the case; and this should not surprise us, since the iconography of the Gold Coast and similar parts has practically been limited to a number of drawings and rough sketches of the chief strongholds, as reproduced or redrawn in 'A Short History of the Forts and Castles of Ghana', by Albert van Dantzig and Barbara Priddy, Accra 1971.

Still another point of consideration is that de Ruyter was by no means a man to indulge in personal vanities of a somewhat trifling character, the less so if on an important mission on behalf of his country. We may therefore, safely assume that, during his transient sojourn at Elmina, his attention wil have been engaged in quite different directions. Moreover, those familiar with the great admiral's stiff carriage and stern countenance are in complete agreement that the self-complacent swashbuckler of the picture does not look a bit like de Ruyter. Such is the opinion of Doig D. Simmonds, of the Cape Coast Castle Museum at Cape Coast, Ghana, who has photographed the portrait in London and has discovered the name of Dirck Wilree on it. Also of H. Exc. C.B. Arriëns, Ambassador of the Netherlands at Accra, Ghana. Likewise miss Cleveringa, of the Rijksmuseum in Amsterdam, who has, by order, viewed the portrait and compared it with other portraits of de Ruyter's, came back unconvinced. But then - she said - it was found hanging in a

rather dark place; so one is inclined to ask why it was not, on that occasion, exhibited in the best of lights, the more so since a possible sale may have been on the cards from the very start. Incidentally, this semi-obscurity suggest to us that mr. Simmonds, when he had his look at the portrait, will probably have resorted to a flashlight snapshot. On these several grounds it can only be concluded that the portrait in question has nothing whatever to do with Admiral de Ruyter, and that it has not been painted in Elmina.

As a sequel to these negative findings, a few questions of a more positive nature arise: A. Who, then, really was the subject of the portrait under review? B. Who painted it? C. Where was this done? D. Under what circumstances has it turned up in London?

The portrayed man

If our Ghana correspondents are fully satisfied that the reverse lettering on the open window-pane reads "de heer Dirck Wilree", it becomes fairly obvious that this must be the one who had his portrait painted against a background suggesting Elmina castle inside, outside and allegorically. The minor fortress on the hillside, as seen through the window, will be Koenraadsburg, on what is commonly called S. Jago hill, i.e. O Morro de Sao Thiago, at the back of Elmina.

The Portuguese, after having successfully beaten off a few random assaults by the Dutch, were confident that their Sao Jorge da Mina stronghold was well-nigh impregnable, so they omitted to reinforce Elmina's defences in the back, i.e. against attacks from the land side. This oversight was to cost them dearly; for when in 1637 coronel Koin (Kühn) was, by Joan Maurice, Governor of Netherlands Brazil, ordered to go and take Sao Jorge da Mina, he at once saw his chance and first of all occupied Sao Thiago hill, from which vantage point his guns would command the whole town including the Sao Jorge fortress. So within a few days Elmina fell into the hands of the Dutch. Koin had badly wanted to convert this improvised entrenchment on the hill into a solid fortress; but, shrinking from the heavy expenditure involved, he prefered to refer this matter to 'The Lords XIX', being the Directors of the West India Company. There was a considerable delay, probably caused by the Company's rather shaky financial position, and it was only under the alternating Valckenburgh and Wilree administrations during the sixties an seventies that these much-needed improvements were carried out, as is evidenced by the respective inscriptions on the walls of Koenraadsburg - as it was called, perhaps in honor of coronel Koin.

In this respect we should remember that Dirck Wilree (sometimes Wilre, Welre and Welree) was, in 1662, appointed Director-General 'over de Noort Custe van Africa ende den aencleve van dien' (with all its appartenances). He repatriated in less than a year's time (1663), - we do not know for what reason. Then Van Valckenburgh took over; so, as already mentioned before, this latter was in office at the time of de Ruyter's visit in 1665. In 1668 Wilree was appointed once more; he got his demission in 1674 and went home for the second time.

Consequently two possibilities claim our attention, viz.: a. that at the end of his first term Wilree may already have felt sufficiently proud of his share in the reconstruction of Fort Koenraadsburg to have his own importance embodied in a painted portrait, in more or less the grand opera style. But if we may follow Dr. van Dantzig's reading of the inscriptions it looks more probable, b. that Wilree ordered the picture at the end of his second term, i.e. after his final return in 1674. This aspect will be fully dealt with anon.

Remarkably little can be unearthed with regard to this Dirck Wilree, however spelt. A thorough search in the achives and family registers has brought to light quite a number of Wilrees, but hardly anything about the person in question. The Christian name Dirck (also Derk) is found to run in the family, in consequence of which there was also a number of Dirckszoons in circulation. One Dirck Wilree is mentioned as having been present at the baptizing of Trijntje Wilree, Amsterdam 1667, a daughter of Jacob Derksen Wilree, born at Graft N.H. 1634, who, at the time of the child's birth, had already died on board of the ship Leonora, bound for the Guinea Coast. Chances are, that they

were brothers, and the Dirck Wilree present at the christening may wel have been the ex-Director of the West India Company's establishments on the Gold Coast, who was reappointed as such the year after.

At the meeting of the Lords XIX, Amsterdam 29 - 1 - 1671, a petition by mrs. Dirck Wilree to be awarded the customary allowance as received by the wives of those in active service abroad, was granted. And there is a notice that one Dirck Wilree, who died on 30 - VIII - 1724, was buried on the fifth of September in the Great Church, place not mentioned; but this could hardly have been our man, who must have been born around 1630 and who may not have lived to the high age of well over ninety years.

4. The artist who painted the portrait

If the picture under review actually bears the signature "de Witt", it seems rather obvious that this must have been Emanuel de Witte (also Widt, Wit, With, Witt), presumably of Flemish descent. On the strength of the comprehensive and abundantly illustrated monograph we owe to Ilse Manke, Amsterdam 1963, we shall henceforth refer to him as de Witte.

He was born at Alkmaar around 1617 (Houbraken erroneously says 1607) and he died in Amsterdam in 1692. In 1639 de Witte entered St. Luke's Guild at Alkmaar. He moved to Delft in 1641 and joined the local Guild in 1642. All critics, beginning with Houbraken's prominent "Theater van Nederlandse schilders", Amsterdam 1718-1721, are agreed in calling him a many-sided and highly gifted artist of great productiveness. But likewise his arrogance and his propensity towards a loose life are mentioned, which eventually caused him to sink down into a poverty which, ever since 1658, appears to have grown worse and worse.

His chief and manifestly most beloved subject was the interior of churches and the like, in which line he attained a high degree of skill and artistic feeling; his insight into architecture is highly commended in Hans Jantzen's Das niederländische Architekturbild". Next followed a remarkable interest in fish-markets, with an occasional domestic interior or a mythological scene of a portrait thrown in.

Not less than six different ways of signing are known, which seems to tally with the irregularity in spelling his name. He must have been a prodigious worker, as is evidenced by the almost endlessness of his paintings as registered in Thieme-Becker, Wurzbach, Bénézit and suchlike reference books of universal prestige, and lastly in Manke's monograph on him, which latter does not, however, reproduce nor mention the alleged de Ruyter portrait, being apparently unaware of its presence in the Harlech collection and, for that matter, of the existance of such a gallery at all. From miss Manke's chronology it can easily be seen that Emanuel de Witte has never left the Netherlands. The question arises how de Witte, having never seen Africa, could have depicted the Director's room in Elmina fortress in such a plausible way that this scene has hitherto been generally believed to have been painted on the spot, as the only rendering of a Dutch interior in Western Africa.

If we may take it that the portrayed man is really Dirck Wilree, Director-General at Elmina, then he may, either in between his two terms of office, or else at the and of these, have felt desirous of confiding his importance and fame, as well as his personal reminiscences, to the canvas. In that event Emanuel de Witte, at that time in dire need of funds, must have jumped at such a chance. Between them they will have set up the grand central apotheosis as well as the fourposter, the Oriental carpet and the vista through the window, all of which de Witte, with his great skill, had no difficulty in bringing to life. And this must have been his first and last contact with the Guinea orbit....

Our attempt at reconstruction of what may actually have happened cannot, of course, be offered as "The Solution". But we think it highly probable that things have happened along these or similar lines. In any case we may claim to have proven that: 1. the portrayed man cannot be de Ruyter, but must be Dirck Wilree. 2. it was not painted in Elmina, but in Holland, by Emanuel de Witte.

5. Peregrination of a picture

It has not come to our knowledge along what lines the alleged portrait of de Ruyter has ultimately found its way into the Harlech collection, but we venture, right from the start, to distinguish between two possibilities, viz.:

a. If painted between Wilree's first and his second term of directorship, he will no doubt have taken it with him on his second departure for Elmina; and he may also - for some reason unknown - not have cared to take it back home. If this has been the case, the picture may have been hanging there all the time until 1672 the English took over, possibly lock, stock and barrel. In that case the new British officials may have easily mistaken it for a portrait of de Ruyter; and one of them may have taken it with him on his departure. But from then on we must declare ourselves unable to follow any subsequent peripecies, until Lord Harlech himself will throw his light on the eventual acquisition. If the above supposition is correct, the picture must have withstood two centuries of tropical climate, with all the damaging influence thereof.

b. If painted after Wilree's ultimate return to Holland, the portrait will never have been in Elmina at all, but it will have been picked up by a visiting Englishman or simply sold to England. Here again, it is up to Lord Harlech to volunteer information.

In the absence of chronological certainty we cannot, of course, give preference to either one of the above-mentioned possibilities; but this decisive detail is felt by us to be well worth further investigation.

W.J. van Balen

RAPPORT OVER DE STAND VAN HET ONDERZOEK OP HET GEBIED VAN DE ZEEGESCHIEDENIS

opgesteld op verzoek van de Historisch-Wetenschappelijke Commissie van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen

Onder zeegeschiedenis dient verstaan te worden het onderzoek naar het gebruik dat de mens van de zee gemaakt heeft, voor welke doeleinden en met welke middelen van voortbeweging dan ook.

Enkele instellingen in ons land bevorderen dit onderzoek. Het zijn de in 1961 opgerichte Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiednis, die onder andere tweemaal per jaar haar Mededelingen uitgeeft, waarin resultaten van onderzoekingen gepubliceerd worden en waarin op elders verschenen studies gewezen wordt. De Linschoten Vereeniging beweegt zich sedert haar oprichting in 1908 op het terrein van het uitgeven van beschrijvingen van zee- en ook landreizen. Reeds 72 delen werden hieraan gewijd. In de Werken van de Commissie voor Zeegeschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen verschenen sedert 1933 veertien monografieën. Het Bureau Maritieme Historie van de marinestaf van het ministerie van Defensie verricht onder meer onderzoek naar het verleden van de Nederlandse marine. Een tiental grote en kleine scheepvaartmusea leggen zich toe op het aanwerven en beheren van objecten betreffende het zeehistorisch verleden van ons land. Aan de Rijksuniversiteit te Leiden wordt zeegeschiedenis als onderdeel van de geschiedenisstudie gedoceerd.

Bronnen worden aangetroffen in de openbare archiefbewaarplaatsen van centrale en lagere overheden, waar veelal ook ondergebracht zijn archieven van koopmanshuizen, rederijen en werven. Veruit de belangrijkste bewaarplaatsen zijn het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage, enkele rijksarchieven in de provincies en vooral gemeentearchieven van huidige en voormalige havensteden. In de loop der jaren zijn een aantal van deze bronnen gepubliceerd. Naast de Werken uitgegeven door de reeds vermelde Linschoten Vereeniging kan hierbij gewezen worden op delen verschenen in de Grote en Kleine Serie van de Rijks Geschiedkundige Publicatiën, waaronder enkele zeer recente. In de Werken verzorgd door het (Nederlands) Historisch Genootschap worden enkele journalen en dagboeken aangetroffen, terwijl in de Bijdragen en Mededelingen van

dit genootschap diverse kleine bronnen van veelzijdige aard afgedrukt staan.

Over het algemeen kan geconstateerd worden, dat in de twintigste eeuw auteurs van grotere en kleinere monografieën hun belangstelling voornamelijk op de marine in de zeventiende eeuw en de ontdekkingsreizen van Nederlanders richtten. Enkele baanbrekende onderzoekingen naar economische aspecten van onze maritieme geschiedenis werden met name door buitenlanders gedaan. Daarnaast verschenen een aantal gedenkboeken gewijd aan uit de negentiende eeuw stammende rederijen en scheepswerven.

De ontwikkeling van de navigatiekunst kreeg enige aandacht. Het zijn voornamelijk de economische, sociale en technische zijden van het maritieme bedrijf, die nu en in de toekomst om nader en diepergaand onderzoek vragen. In het buitenland, vooral in Frankrijk en Engeland, gebeurt zulks reeds enige decennia en met belangrijke resultaten. In ons land zal het daarbij om de volgende zaken moeten gaan:

a) Economische:

Van de handel op de en het transport naar vrijheid alle gebieden waarmee ons land via de zee relaties onderhield, bestaan geen grondige studies. Voldoende inzicht ontbreekt daardoor in de organisatie en de omvang van de scheepsbeweging (met name aantallen schepen en tonnages), hoeveelheden en soorten verhandelde en verscheepte goederen, vrachtprijzen, risicodekking en als gevolg daarvan in de economische betekenis van de scheepvaart voor Nederland. Nadere studie verdient ook de ontwikkeling van de eigendomsverhouding bij schepen en de omvang en aard van de kaapvaart vanuit onze havens bedreven. Mutatis mutandis geldt het voorgaande tevens voor de zeevisserij. Het verdient aanbeveling dat in ieder geval deelstudies geëntameerd gaan worden. Vragen van kwantitatieve aard zullen hierbij zelden beantwoord kunnen worden, want daartoe ontbreekt meestal het benodigde materiaal. De statistiek van de opbrengsten van de convooien en licenten is niet geschikt voor dit doel, registers van de scheepsbeweging in een haven worden slechts sporadisch aangetroffen. Zeebrieven zijn alleen bewaard voor grote delen van de achtiende eeuw. Buitenlandse archieven kunnen soms aanvulling geven. De uitgegeven registers van de Sonttol bieden veel informatie voor de zestiende tot en met achtiende eeuwse scheepvaart door de Sont; niet uitgegeven registers doen dit tot omstreeks 1850. Kwantitatieve en ook andere gegevens betreffende de vaart op Azië in de zeventiende en achttiende eeuw zullen in de nabije toekomst beschikbaar komen.

Naast enige andere bronnen zijn voor veruit de meeste hierboven gesignaleerde lacunes, althans voorzover het de periode tot omstreeks 1800 betreft, de notariële archieven de aangewezen bescheiden, waaruit informatie geput kan worden. Zij zijn in ruime mate aanwezig, maar slechts zelden toegankelijk. Voor voortgang van enige betekenis is het absoluut noodzakelijk, dat op deze archieven adequate ingangen komen. In dit opzicht verdient de werkwijze, gevolgd door de Gemeentelijke Archiefdienst van Amsterdam, navolging. Voor de geschiedenis van de negentiende en twintigste eeuw is voortgang bij het verwerven en inventariseren van archieven van rederijen en scheepswerven door de daarvoor geëigende instanties van groot belang.

b) Sociale:

Ook dit aspect van de zeegeschiedenis is lange tijd zeer verwaarloosd. In toenemende mate worden hierover vanuit het buitenland en vanuit de sociologie vragen gesteld. Naast Engeland en Frankrijk bestaat met name in Scandinavië een grote belangstelling voor deze benadering van de zeegeschiedenis. Het gaat daarbij om problemen als de plaats van de zeeman - in de ruimste zin van het woord op te vatten - in de samenleving, zijn recrutering, zijn arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden, zijn vakorganisaties. Van welke omvang was het buitenlandse element onder de zeevarenden? Hoe groot was de werkgelegenheid geboden door de zeevaart? Welke kenmerken vertoont de bevolkingsopbouw van zeevarende gemeenschappen? Deze vragen betreffen zowel koopvaardij en visserij als marine. Daarnaast ontbreekt voldoende inzicht in de sociale opbouw en invloedssfeer van het kader in beleidbepalende en -uitvoerende instanties.

Gelijk voor de onder a) vermelde desiderata, geldt ook hier dat onderzoekingen arbeidsintensief zullen zijn en dat deelstudies bevorderd moeten worden. Een opgave van

beschikbare bronnen op deze plaats zou te ver voeren. Wel zij ook hier op het grote belang van de notariële archieven gewezen.

c) Technische:

De scheepsbouw in al zijn facetten is eveneens een sterk verwaarloosd terrein, zowel voor de houten als ijzeren en stalen bouw. Een spoedige verwerking van de vele gegevens, die beschikbaar zijn gekomen door opgravingen in de voormalige Zuiderzee en die nog dagelijks uitgebreid worden, verdient alle aandacht.

Gesteld kan worden dat de belangstelling voor zeegeschiedenis over het algemeen stijgend is. De groei van het ledental van de Vereniging voor Zeegeschiedenis (tot bijna 500) wijst daarop, evenals het aantal studenten dat zeegeschiedenis als onderdeel van de geschiedenisstudie opneemt. De kring van actieve onderzoekers blijft evenwel klein, alhoewel hij geleidelijk groter wordt. De coördinatie van de werkzaamheden zou verbeterd kunnen worden, waartoe tevens de scheepvaartmusea een bijdrage zouden kunnen leveren. In menig opzicht bestaat bij het wetenschappelijk onderzoek in onze internationaal zo belangrijke zeegeschiedenis een verontrustende achterstand ten opzichte van het buitenland. Stimulering van research op de hierboven vermelde terreinen zou deze toestand kunnen veranderen. Het creëren van mogelijkheden in deze is een noodzaak.

(Opgesteld in augustus 1972 door J.R. Bruijn, J.A. Faber en S. Hart)

SCHEEPSOPGRAVINGEN IN DE IJSSELMEERPOLDERS IN 1970

Gedurende het verslagjaar kwamen enkele belangrijke projecten gereed. Dit trof in de eerste plaats het museum en de werkplaats te Ketelhaven. Het museum kwam met een provisorische inrichting zover gereed dat in de zomer het gebouw op werkdagen kon worden opengesteld. Er kwamen reeds meer dan 7000 bezoekers. Ten behoeve van het scheepswrak op kavel E 81 in de Noordoostpolder - dat in de museumhal is opgesteld - werd een sproeiinstallatie aangelegd en er werd een betonvloer gestort voor een tweede schip, een 17e eeuws, klein maar interessant vaartuig, dat er in 1971 zal worden geplaatst. De oude werkplaats werd ontruimd en de nieuwe geheel in gebruik genomen. Voor een deel moeten nog bepaalde inrichtingen in deze werkplaats worden gereedgemaakt. Het museum op Schokland mocht zich in een zeer grote belangstelling verheugen. Bijna 80.000 bezoekers hebben het museum bezocht dit jaar: een recordaantal!

Wat betreft het onderzoek heeft de activiteit van de afdeling zich vooral gericht op de scheepsopgravingen, waarbij met name enkele 17e en 18e eeuwse scheepsresten aan de orde zijn gekomen.

Een scheepswrak dat eerder heel summier was verkend, bleek ouder te zijn dan de eerste verkenning liet vermoeden. Het wrak op kavel G 116 in Oostelijk Flevoland dateert uit de 16e of 17e eeuw en is vermoedelijk vergaan in het eerste kwart van de 17e eeuw. Met de lengte van 12 meter en een breedte van 2,40 meter heeft het een zeer merkwaardige scheepsvorm, die een systematisch onderzoek alleszins wettigt. De vondsten bestaan uit polychroom tegels en rood aardewerk, alsook andere vondsten die nog bestudeerd moeten worden. Het geheel vormt een kleine, maar bijzondere inventaris, waaronder: zalfpotjes, een geheel groen geglazuurde kleine pijp van het type dat dateert uit het eerste kwart van de 17e eeuw, een bezemstuivertje uit 1628, enkele scheepsbouwkundige werktuigen enz. Ook het aardewerk, dat werd aangetroffen, dateert duidelijk uit de late 16e en vroege 17e eeuw. Wat betreft de bouw kan worden vermeld dat het scheepje overnaads is gebouwd en een heel bijzondere constructie heeft van de verbinding van de achtersteven met de kiel; een z.g. dooskiel. Het wrak is erg goed bewaard gebleven en redelijk reconstrueerbaar. De stevens zijn beide aanwezig, evenals de gehele bovenkant van het schip, de bewegering en het gangboord. De ballast, bestaande uit baksteen en gedeelten van plavuizen, blijkt te zijn weggewerkt tussen de huid van het schip en de bewegering. Het schip moet ten onder zijn gegaan in de eerste helft van de 17e eeuw, wellicht omstreeks 1630 en is stellig reeds in de 16e eeuw gebouwd. Er zal worden nagegaan of het kleine wrak kan worden geborgen in verband met de uitzonderlijke gave toestand en de bijzondere constructie. Er zijn enkele munten gevonden van Overijssel en West-Friesland van 1628 en 1626. Voorbereidingen zijn getroffen om het kleine wrak te bewaren en over te brengen naar het museum te Ketelhaven.

Het scheepswrak op kavel T 23 is dit jaar afgewerkt nadat het geheel was getekend. Het is een bijzonder interessant wrak gebleken van een schip met een dubbele functie: gebruikt voor visserij èn soms als zeilsleepboot. Ook dit wrak dateert uit de vroege 17e eeuw; het had goed dateringsmateriaal aan boord.

Op een scheepswrak op kavel A 55, ook in Oostelijk Flevoland in de nabijheid van Lelystad, werd een proefgraving uitgevoerd omdat uit een enkele proefsleuf niet duidelijk werd hoe dit wrak in de grond zit. Uit deze nadere verkenning is gebleken dat het een groot wrak betreft van 35 meter lengte bij een breedte van bijna 8 meter. Er moet relatief veel over zijn van het schip. Er is een deel van één der dekken - vermoedelijk het onderste dek (overloop) - nog min of meer in takt. De tot nu toe gedane vondsten doen vermoeden dat het schip in de late 17e of vroege 18e eeuw is ten onder gegaan. Na deze verkenning is het graafwerk voorlopig beëindigd. Een nader beraad over dit object moet nog plaatsvinden. Dit is van groot belang aangezien het er naar uitziet dat het schip compleet is van de kiel tot aan het onderste dek, terwijl tal van knieën, dekleggers en dergelijke aanwezig zijn, alsook delen van dit dek.

De houtconserveringsproblematiek is een voortdurend punt van aandacht. De internationale contacten op dit punt zijn van groot belang, omdat alleen door gezamenlijk onderzoek, experimenteren en ervaring verbetering van methoden en materiaalkeuze mogelijk is. De conservering van archeologisch hout zal nog vele jaren onderzoek vergen voor de in de diverse situaties toe te passen methoden en materialen min of meer bekend zullen zijn. Voorlopig wordt evenwel de polyethyleen-glycolbehandeling de enige mogelijkheid geacht.

De werkmethode voor opgraving en conservering werd voortdurend kritisch beschouwd in het licht van mogelijkheden van gebruik van nieuwe methoden en middelen. Dit is noodzakelijk omdat de personeelsformatie helaas onvoldoende meegroeit met de toeneming der werkzaamheden. In dit licht is het nieuwe museum te Ketelhaven nog onvoldoende geëquipeerd om tot een juiste coördinatie te kunnen komen tussen onderzoek in het veld en de verdere conserveringstaken, die het gevolg zijn van de opgravingsactiviteiten, alsmede het museale werk van de beide instellingen: de musea op Schokland en te Ketelhaven. Deze situatie, mede waardoor de documentatie reeds geruime tijd stagneert, is erg onbevredigend en vraagt steeds dringender om een oplossing. Ook de onvoldoende mogelijkheid voor opvang en begeleiding van bezoekers - vooral van scholen - is een punt van voortdurende zorg.

(Uit: Jaarverslag 1970 van de Musea voor de IJsselmeerpolders, gevestigd te Schokland en te Ketelhaven)

Mededelingen van de Redaktie:

Over de recente belangrijke vondst van een 23 meter lang schip, waarschijnlijk uit de tweede eeuw n.C., ontdekt nabij een vroegere Romeinse legerplaats aan de Oude Rijn bij Zwammerdam, zal in nr. 27 van de Mededelingen een verslag worden opgenomen.

ULSTER MUSEUM, BELFAST: DE ARMADA-SCHAT

In de nacht van 26 oktober 1588 verging de Spaanse galeas 'Girona' op de kust van Noord-Antrim nabij de Giant's Causeway in een baai, die sedert als Port na Spaniagh bekend staat. Daar stelde de Belgische diepwaterduiker Robert Stenuit in juni 1967 de ligging van de overblijfselen vast waarna hij in een moeizame, zich tot in 1969 uitstrekkende arbeid een fantastische verscheidenheid aan voorwerpen naar boven heeft gehaald. Er zijn scheepskanonnen en kogels bij, gebruiksvoorwerpen en een weelde aan gouden en zilveren sieraden. De gouden ring met inschrift "No tengo mas que dar te" (ik heb niets meer om je te geven, of: meer kan ik je niet geven), is een der meest tot de verbeelding sprekende vondsten.

In 1971 stemde het Ministry of Trade and Industry van het United Kingdom op grond van de Merchant Shipping Act van 1894 er in toe, dat het Ulster Museum het nationale tehuis zou zijn, dat gelegenheid kreeg de schat te verwerven. Sedertdien is de waarde van het geheel geschat op £ 132.000.-, waarvan een groot gedeelte door een regeringssubsidie is gedekt. De rest hoopt men door particuliere bijdragen en entreegelden van de speciale tentoonstelling der Armada-schat, bijeen te brengen. De 'Girona-collectie is de enig bestaande in een museum aanwezige collectie betreffende de Armada. De beste publicatie hierover is van de hand van R. Stenuit zelf: "Les Trésors de l'Armada" (Albin Michel, Parijs, ± f 20.-), waarvan een Engelse vertaling in de maak is.

R.E.J. Weber

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

MARITIEME ENCYCLOPEDIE, deel V (Luchtkast-Portuurlijn) en deel VI (Poseidon-Tanger). Bussum, C. de Boer jr., 1972, 331 en 315 blz., gefll., ƒ 72,50 p.d.

Redactie: J. van Beylen, P.A. de Groote, Anthony van Kampen, J.A.M. Kramer, L.L. von Münching, W.P.L. Spruit , A. de Vos.

De Maritieme Encyclopedie nadert haar voltooiing! De beloofde zes delen zijn precies op tijd verschenen, een knappe prestatie. Planning van de omvang van een nieuwe encyclopedie als deze was bijzonder moeilijk, terwijl alle onderwerpen in elk deel een zo evenwichtig mogelijke behandeling dienden te behouden. Het is gelukkig dat aan dit laatste criterium de hand is gehouden en dat als consequentie daarvan aanvaard is aan het slot van het alphabeth een niet gepland zevende deel te wijden. Hierin zullen tevens een totaal register en aanvullingen een plaats krijgen. Het zal in het najaar van 1973 verschijnen. Voor redactie en uitgever moet het verder een grote voldoening zijn, dat van over de grenzen belangstelling is getoond voor een aangepaste buitenlandse editie.

Hetgeen in recensies van de vier voorgaande delen reeds is opgemerkt over de positieve en negatieve kanten van deze encyclopedie, is ook van toepassing op de delen V en VI. Het zijn weer rijke bronnen van veelzijdige informatie. Aangaande historische trefwoorden uitte ik eerder enkele bezwaren, die betrekking hadden op de criteria bij keuze, op soms onvoldoende gebruik en vermelding van nieuwe en relevante literatuur en tevens op een nogal zware nadruk op de militaire zijde van verschijnselen, gebeurtenissen en personen. Zij gelden ook ditmaal. Enkele voorbeelden: het ontbreken van een Paul Nijgh, Schuttevaer of Jacob Swart, resp. Lijnslager, Pilgrimfathers of Raleigh en resp. Smyrnavloot of M.A. de Ruyter.

Daar staan zeer vele prachtige zaken tegenover. Opvallend is de grote aandacht besteed aan diverse scheepstypen, vooral de kleinere, en aan zeeschilders en schrijvers in verleden en heden. Trefwoorden als muziek en de zee, matrozenliederen en shanties of als lijnvaart, postvervoer over zee en rangen en standen zijn instructief. Achterin deel V zijn overzichten van maritieme musea en verzamelingen en van maten en gewichten opgenomen.

De illustraties zijn opnieuw een welgekozen mengsel van historische en moderne aspecten van het maritieme bedrijf. In deel VI is het onderschrift bij illustratie 39 onjuist en verder valt op dat er van Stellingwerf wel een afbeelding (no. 85) is, maar geen trefwoord.

Tot slot één grote tekortkoming. Waarom komt de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis niet voor, terwijl diverse minder relevante verenigingen wel vermeld staan?

J.R. Bruijn

VOORT J.P. van de, De Nederlandse Noordzeevisserij; een volkskundige bibliografie. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1972, 42 blz., ƒ 3,75 (tevens verschenen in: Neerlands Volksleven 22 (1972)2, 1-42)

Het is een verheugend feit, dat er bijna 100 jaar na Nederlands eerste bibliografie over vissen en visserij - de Rotterdammer D. Mulder Bosgoed publiceerde in 1873 zijn Bibliotheca Ichthyologica et Piscatoria (Haarlem, Erven Loosjes) - wederom in het Waterweg-gebied een bibliografie, zij het dan over een bepaald facet van de visserij, verschijnt. De schrijver is historicus tevens documentalist bij het Visserijmuseum. Men zou zich kunnen afvragen, kan het nog beter? De schrijver pretendeert geen volledigheid, maar geeft zogenaamd representatieve literatuur. Bij zijn literatuurbronnen ontbreekt echter Mulder Bosgoed met zijn ongeveer 6000 referenties. Het blijkt, dat Van de Voort zijn literatuur vrijwel kritiekloos overneemt uit de werken van anderen en er slechts een paar hem bekende boeken bijvoegt. Zo treffen we er Kooleman Beynen (102) in aan; het verhaal van de Pernissers is echter opgetekend door Charles Boissevain uit de mond van K.B., zodat toch op zijn minst deze referentie ook onder Boissevain had moeten staan. In referentie 260 geeft hij op, dat een mallemok een zeemeeuw is; een koddige uitleg, daar zeemeeuw geen officiële naam is voor een Nederlandse meeuwensoort (net zoiets als drijfsijs) en een mallemok een Noordse stormvogel is, die tot de groep van de stormvogelachtigen behoort. De naam van de bekende historicus R. Degryse komt niet - althans niet op de juiste wijze geschreven - voor in de lijst, wél twee daaropgelijkende namen, die hem wel zullen zijn, te weten Gryse, R. de (literatuurbronnen) en Degrijse, R. (tekst). De lijst, door Van de Voort samengesteld, lijkt ook niet zo representatief; teneinde te vermijden dat uw recensent een eigen volkskundige bibliografie publiceert, worden hier slechts enkele van de onbekende belangrijke referenties gegeven:

Beaujon, A. (1885), "Geschiedenis van de Nederlandsche Zeevisscherijen";

Bly, F. (1920), "Onze zeilvischsloepen" (hierin lijsten met namen voor net- en scheepsonderdelen);

Last, J. (1930), "Branding"; tevens worden onder de rubriek films de gelijknamige film van Joris Ivens en Mannus Franken met Jef Last in een hoofdrol gemist, evenals zijn boek "Zuiderzee";

Redeke, H.C. (1935), "De Noordzeevisserij"; zie hierin prachtige foto van oude visser. Voorts Scheurleer's drie delen met verzen, al naar men wil dure, of goedkope volkseditie; de proefschriften van Schippers (1927) over de standplaats factoren der Groote haringvisscherij, en Schouten (1942) over de Nederlandsche Groote Trawlvisscherij; L.A.J.W. Sloet (1887) "De dieren in het Germaansche Volksgebruik", afgaande op de naam van het genootschap, dat deze publicatie uitgeeft, een onmisbaar werk (zie hoofdstuk Visschen - haring, schol, steur);

Vermaas (en Sigal), "De haringvisscherij van 1795-1813" uitgegeven te Vlaardingen. De documentatie-afdeling van het Museum houdt kennelijk ook niet de recente literatuur bij, want D.J. van der Ven's artikel "De Haarlemse Damiaatjes, kerkescheepjes en scheepspreekstoelen, apostelkoggen en matrozenscheepjes" (Zeewezen 60(1972)12, 21-23, ontbreekt. De visserboekjes, in de vorige eeuw uit het Deens vertaald en bewerkt door T.C. Winkler, de "eerste" leerboekjes voor onze vissers, ontbreken allemaal (boekjes o.a. van W. Heins). Misschien ontbreekt terecht de uitgave van het Centraal Instituut voor Voedingsonderzoek (zichzelf op de titel noemende voederonderzoek) "Over vis" samengesteld door E. Nicolas, goede foto's (niet van de auteur) en zeer slechte tekst (wel van hem). De uitgaven van het Zuiderzeemuseum zijn niet al te bekend, zo mis ik Kofman, J. (1955) "Enkhuizen als visserijplaats" (West-Frieslands Oud en Nieuw, 22e bundel), en Dorleijn, P. (1971) "Het Botslepen", (Uit het Peperhuis, 1971 (1) 1-14). De Zuiderzee is naar mijn mening een bocht van de Noordzee en behoort er volkomen bij, net als de Schelde-armen. Het zou leuk zijn om ook "De Schoolmeester" te noemen, zijn gedicht "Op het ontvangen van nieuwen haring" is prachtig (G. v.d. Linde). Het is eenvoudig nog veel meer titels te noemen.

Bovenstaande kritische kanttekeningen nemen niet weg dat de schrijver toch op verdienstelijke wijze heeft getracht de verspreide volkskundige literatuur over de Noordzeevisserij open te leggen voor een ieder, die haar bestuderen wil. Wanneer hij zich niet laat afschrikken en moedig voorwaarts gaat, zal hij een tweede Mulder Bosgoed van de Nederlandse visserij-bibliografie kunnen maken. Tenslotte nog een opmerking; misschien is het mogelijk een andere benaming voor VISDOC te vinden, dit doet mij meer denken aan een gediplomeerd visgenezer; ook de term zoutwatervisserij is vreemd, maar er zijn meer mensen in visserijkringen die erg blij met dit woord schijnen te zijn, alhoewel volgens mijn bescheiden mening zoutwater toch een artikel is waarvoor de Nederlandse zeevisser niet de grote waterplas opgaat.

S.J. de Groot

FUCHS, J.M. en W.J. SIMONS, Shell journaal van Nederlands scheepvaart. Rotterdam, Shell Nederland, 1972, 126 blz., gefll., niet in de handel.

Het Shell-concern heeft traditiegetrouw ook rond de jongste jaarwisseling een relatiegeschenk in boekvorm uitgegeven. In de serie Shell journaal verschenen eerder onder meer van J.M. Fuchs: Oude havensteden - Van Zierikzee tot Moddergat (1967) en Hollands water (1970). Het hier aangekondigde boekje geeft in 23 hoofdstukjes een bont, maar weinig samenhangend beeld van de Nederlandse Zeescheepvaart. Dankzij de overvloedige illustraties is het tevens een aardig kijk-boekje.

Dit journaal is door de Shell-directie opgedragen aan het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum, dat voor zijn nieuwe behuizing vecht. Zeer vele Nederlanders worden dankzij deze sympathieke geste op het bestaan van dit museum - en dankzij de verdere inhoud van het boekje ook op andere maritieme musea - gewezen.

De Redaktie

PAPADOPOULOS, S.A. (ed.), The Greek merchant marine 1453-1850. (Vert. uit het Grieks). Athene, Nationale Bank van Griekenland, 1972, 504 blz., gefll., niet in de handel.

Deze publicatie is door de Nationale Bank van Griekenland uitgegeven om aan de herdenking, in 1971, van de uitroeping van de Griekse onafhankelijkheid, anderhalve eeuw daarvoor, meer luister bij te zetten. Meer speciaal was het doel na te gaan, waar de wortels lagen van de niet onaanzienlijke koopvaardijvloot die op het moment van de onafhankelijkheidsverklaring beschikbaar was, welke de invloeden zijn die de Griekenland omringende zeeën op dat gebied hebben uitgeoefend, en hoe de Grieken in de loop der eeuwen op de aanwezigheid en de uitdaging van de zee hebben gereageerd. De keuze van 1453, het jaar van de val van Konstantinopel, als beginpunt voor het in dit boek gegeven geschiedverhaal lijkt vrij willekeurig. Het beschrijven van de ontwikkeling van de Griekse handelsvaart in de 15e, 16e en een deel van de 17e eeuw is, zoals uit dit boek blijkt, een

zeer lastige opgave, de bronnen daarvoor zijn te fragmentarisch; wel heeft het bij dit boek betrekken van deze periode de mogelijkheid gegeven een aantal spectaculaire illustraties op te nemen.

Het boek begint met een historisch verhaal over de rol die de Griekse zeevaarders in de loop der eeuwen in het oostelijk Middelandse Zee-bekken hebben gespeeld. Daarin worden onder meer belicht hun economische positie in het Ottomaanse Rijk, de wijze waarop de Grieken betrokken waren bij de contacten tussen de West-europese handelsmogendheden en de Levant in de 17e eeuw, en de kaapvaart en de betrokkenheid van de Grieken daarbij. Duidelijk wordt dat eerst in de loop van de 18e eeuw, toen in Griekenland een krachtige christelijke koopliedenklasse naar voren kwam, de Griekse handelsvaart werkelijk een grote vlucht begon te nemen en een belangrijke rol begon te spelen in het economisch bestel in het oostelijk deel van de Middellandse Zee.

In afzonderlijke hoofdstukken wordt voorts aandacht besteed aan de kartografie van het Griekenland omringende zeegebied en de aangrenzende kusten (wij komen daar de namen tegen van Lucas Jansz. Waghenaer en Willem Jansz. Blaeu, maar ook van een, mij althans, onbekende Hollandse kartograaf Willemsen, gedateerd 1588), aan de verschillende typen van door Grieken gebruikte schepen en de bouw daarvan, en aan de weerslag van de Griekse maritieme activiteit in kunst en volkskunst van dat land (ikonen, fresco's, schilderijen, modellen, houtsnijwerk, borduurwerk enz.). Tenslotte is er een hoofdstuk met fragmenten van journalen e.d. van reizigers in het oostelijk Middellandse Zeegebied over de havens, het leven in die havens, de scheepvaart en de schepen, de gehele behandelde periode omspannend.

Het boek wordt gecompleteerd door een uitvoerig notenapparaat (achterin) en een goede index. Aparte vermelding verdienen de illustraties, die ongeveer de helft van de totale omvang van het boek voor zich opeisen. De keuze is naar het voorkomt zeer zorgvuldig en afgewogen geschied, de kwaliteit van de reproducties is van een zeer hoog gehalte.

L.M. Akveld

HORSTMANN, H., Vor- und Frühgeschichte des europäischen Flaggenwesens. Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter, Bremen, Schünemann Universitätsverslag, 1971, 164 blz., geïll., DM 14,-.

De auteur heeft zich in deze studie - welke het resultaat is van bijna een halve eeuw onderzoek - ten doel gesteld de rechtstekens welke iets over de juridische status van een schip zeggen in een samenhangend geheel te behandelen. Geografisch beperkt hij zich tot Europa; in tijd tot de periode van de 9de eeuw tot omstreeks 1350. Nadien gaan heraldiek en vlaggengeschiedenis definitief een eigen weg. Het werk valt in twee delen - welke reeds in 1965 en 1969 in andere vorm werden gepubliceerd - uiteen. In het eerste gedeelte worden de rechtstekens uit de zogenoemde voor-heraldische tijd onder de loep genomen. Het gaat hier om het kruis en de wimpel aan de scheepsmast welke men vindt afgebeeld op vele stadszegels en munten.

Ten aanzien van dat kruis meent Horstmann dat dit het teken was van een bijzondere bescherming: een koninklijke 'Sonderfriede', zoals dit ook als symbool van de marktvrede te land werd gebruikt (blz. 39). Wat betreft de gevoerde wimpel (gonfanon) komt de auteur tot een zelfde conclusie (blz. 46). Hij breidt op dit punt zijn onderzoek uit met de vraag naar de kleur van deze wimpel - welke op het vasteland doorgaans effen rood en in Engeland wit zou zijn geweest - en naar de funktie van twee tekens (kruis en flag) met een gelijksoortige betekenis. De schrijver meent dat er een nuanceverschil is: de wimpel met effen kleur kreeg de functie van een 'nationale' vlag, in de zin van herkenningsteken van stad of land van herkomst (blz. 54-55); deze vlag duidde op een meer bijzondere vorm van 'vrede' of bescherming, namelijk vanwege de keizer (blz. 67).

In het tweede deel van zijn studie geeft Horstmann een schets van de verdere ontwikkeling, waarin de vlag centraal staat. De effen kleur zou in een tijd waarin de scheepvaart steeds intensiever werd, niet meer als onderscheidend teken hebben voldaan. De vlag - die, zoals bekend, aan land al werd gebruikt in het leger en op gebouwen - werd voorzien van heraldische tekens. Dat gebeurde trouwens aanvankelijk ook met de zeilen. In een geografisch breed uithalend onderzoek komt de auteur tot de conclusie dat afhankelijke steden op hun schepen het wapen van de landsheer op hun vlag voerden; andere gebruikten tevens een afzonderlijke stadsvlag, terwijl zelfstandige steden slechts een vlag met het stadswapen voerden.

Horstmann's studie is door zijn diepgaand kritisch onderzoek, waarbij hij met de schaarse bronnen moest woekeren, een waardevolle aanwinst voor het inzicht in de ontwikkeling van het vlaggenwezen. De auteur toetst op consciëntieuze wijze vroegere theorieën over de rechtshistorische tekens, zoals van Lappenberg, Schröder en Erdmann. Zijn oordeel is weloverwogen en Horstmann geeft duidelijk aan waar ook in zijn conclusies aarzeling blijft bestaan.

De lezer zij nog gewezen op twee recente werken welke de auteur niet meer kon noemen. Deze geven ruim illustratiemateriaal voor het behandelde onderwerp: H. Wiecell, Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit, Lübeck 1971 (Veröffentlichungen der Kultusverwaltung der Hansestadt Lübeck, IV) en Herbert Ewe, Schiffe auf Siegeln, Rostock, VEB Hinstorff Verlag, 1972

A.H. Huussen jr.

FLIEDNER, S. en R. POHL-WEBER, The Cog of Bremen, Bremen, Pamphlets of the Focks-Museum no. 35, 1972, 40 blz., geïll.

Reeds in no. 7 (1963) hebben onze Mededelingen een uitvoerig artikel gewijd aan de vondst, in oktober 1962, van een compleet koggeschip van omstreeks 1380. De schrijver van dat artikel, Dr. Siegfried Fliedner, hoofd van de Afdeling Middeleeuwen van het Fockemuseum te Bremen en Dr. Rosemarie Pohl-Weber, hoofd-conservator aan dit museum, hebben sedert in verschillende publicaties de betekenis van deze vondst belicht en verslag gedaan van de pogingen tot behoud en reconstructie van het schip (zie Mededelingen no. 20, 1970, blz. 41). Thans bereikt ons de in het Engels vertaalde derde druk van een zeer handzame brochure met een goed gedocumenteerd overzicht van de berging, historische betekenis, bouwwijze, conservering en wederopbouw van de kogge. In vergelijking met de tweede (duitstalige) druk zijn slechts de historische beschouwingen een nuance gewijzigd, terwijl de brochure thans kan besluiten met de mededeling, dat Dipl.-Ing. Wolf-Dieter Hoheisel de leiding van de reconstructie op zich genomen heeft en dat deze thans in het nieuwe Duitse maritieme museum te Bremerhaven aan de gang is. Binnen enkele jaren wordt de openstelling van de zaal met de kogge verwacht.

R.E.J. Weber

MEY, J.C.A. de, De Watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572. Amsterdam-London, N.V. Noord-Hollandse Uitgevers Maatschappij, 1972, (Verhandelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, Deel 77, no. 2; Werken uitgegeven door de Commissie voor Zeegeschiedenis, Deel XIV), XI + 362 blz. geïll., *f* 55,-.

De dissertatie van dr. De Meij behandelt een onderwerp dat voor de Nederlandse geschiedenis in het algemeen en voor de zeegeschiedenis in het bijzonder van kardinaal belang is. De auteur vult een duidelijke lacune in onze geschiedschrijving. De antipathie voor het "woeste bedrijf" van de Geuzen heeft zowel bij tijdgenoten als bij historici vaak het zicht op hun betekenis vertroebeld. Meestal komen de Geuzen slechts ter sprake als de onberekenbare "bondgenoten" van Oranje en als plaag voor de Nederlandse scheepvaart. Het is de grote verdienste van De Meij dat hij, voortbouwend op de gegevens bijeengebracht door de Haagse autodidact-historicus F. Vogels, als eerste een samenhangende beschrijving geeft van alle activiteiten van de Watergeuzen in de periode mei 1568 - 1 april 1572. Daarbij is hij in de eerste drie hoofdstukken ("faits et gestes"; analyse van de operaties; herkomst, motieven en mentaliteit) van de Watergeuzen zelf uitgegaan, terwijl in het tweede gedeelte (bestrijding; economische situatie in de Nederlanden) de reacties óp en de gevolgen van hun optreden behandeld worden.

Deze opzet heeft het voordeel dat de lezer al in het begin van het boek geconfronteerd wordt met alle facetten van het Geuzenbestaan. Naast de kaapvaart hebben de "landgangen" daarin een belangrijke plaats ingenomen. De Friese en de Groningse kustgebieden werden vrijwel permanent door de Geuzen geteisterd en ook het platteland van Noord-Holland heeft intensief kennis met hen gemaakt. In Friesland traden bovendien kleine groepen knevelaars op, gespecialiseerd in kerkroof en ontvoering. Geïsoleerde geweldaden, zoals het nemen van beurtschepen op de grote rivieren, droegen daarnaast bij tot het in de Nederlanden algemeen heersende gevoel van onveiligheid. Voor de meeste lezers zal, evenals voor Uw recensent, het grote aantal landgangen (op een kaart overzichtelijk aangegeven) een verrassing zijn. Meestal wordt "Den Briel" als een onverwachte uitzondering ervaren. De beschrijving van groepen Geuzen die dorpen overvallen en plunderen, praktisch geen verzet van de bevolking ondervinden en met de buit vertrekken, geeft een belangrijke aanvulling van ons beeld van de Geuzen. Zo wordt ook de minachtende reactie van Alva na "1 april" begrijpelijk; evenals daarvóór zouden de Geuzen wel met hun buit vertrekken!

De thematische behandeling van de stof heeft ook duidelijke bezwaren. De lezer krijgt steeds weer dezelfde feiten, dezelfde gegevens onder ogen. Zo verbood Oranje in een aanstelling van 23 september 1570 het rantsoeneren van schepen die voor de strijd geschikt waren (p. 47, "niet geschikt waren" is een verschrijving). Op p. 105/106 wordt dit verbod gecommentarieerd. De bekende Watergeus Jan Abels liep begin mei 1569 in een Engelse haven binnen. Na een gerechtelijk onderzoek werd hem gelast te vertrekken zonder zijn buit te verkopen. Deze feiten worden viermaal vermeld (p. 15, 20, 102, 171). Zo zijn er meer hinderlijke herhalingen. We nemen eerst kennis van de nederlagen van de Geuzen in 1571 tegen de Hollandse vloot onder bevel van Boschuyzen en enkele hoofdstukken later van Boschuyzens overwinningen. Zo worden ook de strooptochten van de Geuzen in het Waddengebied en Robles' succesvolle bestrijding niet in direct verband met elkaar beschreven. In een enkel geval spreekt De Meij zichzelf tegen. Hij schrijft (p. 88) dat Karel IX sinds september 1571 de aanwezigheid van de Geuzen in La Rochelle officieel toestond. Elders (p. 182-183) betoogt hij dat aan de Geuzen niets in de weg werd gelegd ondanks Alva's protesten. Tussen het feitelijk dulden en het officieel toelaten van de Watergeuzen bestaat uiteraard een belangrijk formeel verschil. Van Herwerden (Het verblijf van Lodewijk van Nassau in Frank-

rijk) beschrijft hoe de Franse regering zich tegenover de Spaanse klacht en verschool achter haar feitelijke machteloosheid in de Hugenoten-vrijplaats La Rochelle. Haar onwil bleek echter ook duidelijk. Maar Van Herwerden spreekt niet van een verklaring van de Franse regering dat de Watergeuzen met haar toestemming in La Rochelle verbleven. Wel vermeldt hij dat, blijkens een door Lumey aan Elizabeth gezonden copie, een overeenkomst tussen de Watergeuzen en de Franse koning schijnt te hebben bestaan. Hierop berust ook De Meij's opmerking op p. 88. Deze is dus misleidend. Een - waarschijnlijk onderhandse - toezegging van Karel IX de Watergeuzen te zullen dulden, kan geen "officiële" toelating genoemd worden. Deze zou immers tevens de Franse erkenning tegenover derden van de juridisch volwaardige positie van de Watergeuzen geïmpliceerd hebben. Voor dergelijke internationaal rechtelijke kwesties heeft De Meij te weinig oog gehad.

De juridische basis voor het optreden van de Watergeuzen was Oranje's positie als soeverein. In die kwaliteit voerde hij oorlog tegen Alva en gaf hij kaperbrieven uit. Alva erkende Oranje echter niet als belligerent en liet zijn aanhangers als rebellen en piraten behandelen. Derden ontweken, om begrijpelijke redenen, de beslissing over de geldigheid van Oranje's commissies. In Oostfriese, Engelse en Franse havens werden de Watergeuzen dan ook vaak geduld. Zodra de politieke situatie het gewenst maakte konden regeringen onder een of ander voorwendsel toch wel tegen hen optreden. Hun gedrag bood voldoende aanleiding voor "maatregelen tot herstel van de orde", ook zonder dat Oranje's commissies gewraakt werden. Als men het daarentegen gewenst achtte de Geuzen te begunstigen was het eigenlijk al voldoende zich van maatregelen tegen hen te onthouden. Plaatselijke gezagsdragers aan de kust waren immers, tenzij zij nadrukkelijk in toom gehouden werden, vaak bereid tot een profijtelijke samenwerking met zeeschuimers van allerlei slag.

In dit juridische halfduister is De Meij het zicht soms kwijt geraakt. Zo beweert hij dat Watergeuzen die hun commissies overtraden door het nemen van neutrale schepen (p. 4) daardoor tot zeerovers werden. Deze conclusie gaat in haar algemeenheid zeker veel te ver. Aan overtreding van hun commissies hebben kapers zich tijdens de hele geschiedenis van de kaapvaart op grote schaal schuldig gemaakt, zonder daarmee automatisch zeerover te worden. Voor de daden van een kaper was de overheid die hem zijn commissie had uitgereikt aansprakelijk. Benadeelde neutralen konden zich dus tot Oranje wenden. Maar aangezien deze tegenover zijn kapers nauwelijks over sancties beschikte kozen de neutrale slachtoffers van de Geuzen in het algemeen andere wegen. Evenals Nederlandse schippers trachtten zij soms hun eigendom terug te krijgen door gerechtelijke acties in de havens waarheen hun schip was opgebracht. Het resultaat was sterk afhankelijk van de politieke situatie. Er is geen sprake van dat de Watergeuzen door de betreffende admiraliteitshoven zonder meer als zeerovers werden beschouwd. Voor het oordeel over de Watergeuzen, zowel wat hun juridische positie als hun feitelijk optreden betreft, is het noodzakelijk hen te vergelijken met de kapers die met Engelse, Franse of andere commissies (De Meij vermeldt op p. 19 een "beroepskaper" met Zweedse commissie) op zee waren. De Meij geeft wel aanknopingspunten, vermeldt b.v. (p. 73) dat wandaden tegen Hamburgse schippers in september 1571 waarschijnlijk te wijten waren aan kapiteins uit Wursten (de kuststreek tussen Bremerhaven en Cuxhaven) die zich bij de Geuzen gevoegd hadden. Vaak verwijst hij echter alleen naar B. Dietz, Privateering in North-West European waters 1568 to 1572, een onuitgegeven dissertatie die in de Londense universiteitsbibliotheek berust. De algemene onveiligheid van de zee in deze jaren, een belangrijke achtergrond voor het optreden van de Watergeuzen, komt zo te weinig uit de verf.

Een dergelijk bezwaar is ook te maken ten aanzien van de beschrijving van Alva's tegenmaatregelen. De onwil van de Staten van Holland, die meenden dat de centrale regering de kosten van vlootuitrustingen diende te dragen, wordt breed uitgemeten. Alva's veiligheidsvoorschriften voor de koopvaardij (verplichte bewapening, varen in admiraalschap) ontmoetten bij de reders veel lijdelijk verzet en droegen waarschijnlijk bij tot de verplaatsing van de Hollandse handelsvloot naar vreemde havens (Emden!) die op grote schaal plaatsvond. Deze obstructie van de Staten en van groepen belanghebbenden was bepaald geen nieuw verschijnsel. Na 1572 zou ook Oranje vaak over de laksheid en de obstructie van de Staten klagen. Maar De Meij ziet in 1568-1572 een principiële achtergrond: het dreigende absolutisme, geconcretiseerd in de Tiende Penning. Het is een aantrekkelijke hypothese, maar ook niet méér dan dat. Tenslotte betaalde Holland de vloten die in 1568, 1570 en 1571 de Watergeuzen bestreden. De vertragingen bij de uitrusting, de uitvluchten en het proberen afschuiven van lasten passen zonder meer in het kader van de "gewone" obstructie van de Staten. Een verdergaand onderzoek naar de houding van de Hollandse stadsbesturen zou nodig zijn om De Meij's stelling te schragen. De houding van de regenten in 1572, bij de overgang van de Hollandse steden, zou daarbij in de eerste plaats bestudeerd moeten worden. De Meij heeft zich de mogelijkheid daartoe ontnomen door zijn verhaal op 1 april af te breken. Dit te abrupte einde heeft vooral grote bezwaren voor de schatting van de betekenis van de Watergeuzen. De Meij heeft getracht hen als groep te analyseren en daartoe de gegevens over herkomst, sociale positie en vermoedelijke motieven van alle ons bekende Watergeuzen, zowel kapiteins als bemanningsleden, in tabellen verwerkt. Hij concludeert dat rond een kern van principiële tegenstanders van Alva, ondertekenaars van het Compromis der edelen en andere verbannenen, zich groepen van werkelozen (zie b.v. de grote toeloop naar de

Geuzen bij hun landgangen), om den brode uitgewekenen en buitenlanders (misschien ruim 20%) geschaard hebben. De "kern" (berekend op 40%) heeft als zuurdesem gewerkt zodat de Geuzen in 1572 als revolutionaire stoottroep in de Nederlandse burgeroorlog konden optreden. Deze stelling wordt echter niet toegelicht. Immers, De Meij houdt op, juist op het moment dat de Geuzen hun rol als revolutionair gaan spelen. De wijze waaropzij dat hebben gedaan, hun rol bij de opstand in Holland en Zeeland en de verhouding tussen de Geuzen en de "bevrijde" bevolking blijven dus geheel onbesproken. Vergelijkingen met de landgangen hadden hier waarschijnlijk instructief kunnen zijn.

De Meij's boek is boeiend geschreven en goed - hoewel conventioneel - geïllustreerd. Het is ongetwijfeld een belangrijke aanwinst voor de geschiedschrijving van de Nederlandse Opstand. De Commissie voor Zeegeschiedenis van de Koninklijke Akademie heeft dit "gelegenheidswerk" terecht in haar reeks opgenomen.

C.G. Roelofsen

ANDREWS, K.R. (ed.), The last voyage of Drake and Hawkins. London, Cambridge University Press, 1972, (Hakluyt Society, second series, vol. 142), 283 blz., geïll., *f* 60,85.

De auteur van deze doorwrochte bronnenstudie schreef een proefschrift met als onderwerp 'The Economic Aspects of Elizabethan Privateering'. Later verschenen van zijn hand 'English Privateering Voyages to the West Indies (1588-1595)'. 'Elizabethan Privateering (1585-1603)' en 'Drake's Voyages: A Re-assessment of their Place in Elizabethan Maritime Expansion'.

Voor een goed begrip van het jongste boek van Andrews verdient vooral lezing van zijn 'English Privateering' aanbeveling, waarin het systeem ter beveiliging der zilvervloten wordt aangesneden, het doelwit van Drake en Hawkins. Jaarlijks vertrokken twee zo genoemde flota's uit Spanje, waarvan één naar Vera Cruz zeilde en de andere naar de noordkust van Zuid-Amerika. De escorteschepen van laatstgenoemde vloot zeilden tot aan de landengte van Panama, waar zij het zilver uit Peru aan boord laadden. Beide vloten liepen bij de thuisreis Havana aan; het is dus niet toevallig dat het succes van Piet Heyn zich nabij Cuba voltrok. Dreigde gevaar voor een zilvervloot, dan werd deze zonodig opgehouden of omgeleid. Ook werden soms speciaal oorlogsschepen uitgezonden ter onderschepping van de aanvallers.

De Engelse expeditie van 1595 was opgezet als een door participanten gefinancierde onderneming. De zes koningsschepen voeren in één vloot samen met 21 bewapende koopvaarders uit. Koningin Elizabeth was dus evenals een aantal reders of kooplieden participant. Maar zij reikte de instructie uit aan de admiraals Sir Francis Drake en Sir John Hawkins, ervaren zeerotten, wier karakters met elkander botsten. Eerstgenoemde onstuimig en door vroegere successen wellicht overmoedig, daarentegen Hawkins voorzichtig geworden. Vermoedelijk bevatte de instructie aanvankelijk de opdracht tot permanente bezetting van Panama, later werd zulks tot een raid beperkt. Elizabeth aarzelde bij het geven van de definitieve zeilorder, zij wilde uit vrees voor een nieuwe Spaanse armada de schepen bijtijds voor de eigen kust beschikbaar hebben. Toen kwam het bericht dat in Porto Rico tijdelijk een zilverschat lag opgeslagen, de begeerte naar buit gaf de doorslag. Een aanslag op deze haven werd in het plan opgenomen en de vloot mocht vertrekken. Door dit dralen, de gedeelde verantwoordelijkheid voor het beleid, het uitlekken van informatie en de door de vlootleiders gemaakte fouten, werd de expeditie zoals de schrijver opmerkt: 'a miserable failure'.

Zowel Drake - ongeveer 57 - als Hawkins - ruim 63 jaar oud - overleden tijdens de reis, zodat rapporten van hun hand ontbreken. Beiden hadden familieleden of volgelingen op de vloot, wier verhalen met de nodige reserve moeten worden aangehoord. Spaanse ooggetuigen wilden gaarne zichzelf of hun directe chef de verdienste der overwinning toemeten; ook hun verhalen kunnen niet klakkeloos worden aanvaard.

De auteur wijst erop, dat Corbett (Drake and the Tudor Navy blz. 402-437) en Oppenheim (The naval tract of Sir William Manson, I, blz. 312-340) weliswaar aandacht aan deze reis hebben geschonken, doch dat kennis van veel Spaans bronnenmateriaal hun heeft ontbroken, met alle gevolgen vandien. Hijzelf heeft de in zijn boek gepubliceerde Spaanse en Engelse gegevens zodanig gekozen, dat het licht van beide zijden even sterk op de gebeurtenissen schijnt. Hij wil de lezer zijn eigen conclusie niet opdringen doch deze zelf tot een oordeel laten komen. Andrews voorzag daartoe het boek niet slechts van een algemene inleiding, maar gaf ieder hoofdstuk een speciale toelichting, hetgeen de stof beter toegankelijk maakt.

In het laatste hoofdstuk lezen wij op p. 252 een zinsnede doelend op het verlate uitvaren van de voor Mexico bestemde flota, die nog in Cadix lag toen Essex in 1596 met een Engels-Nederlands eskader op deze haven een raid uitvoerde, luidende: 'It cannot be shown, that the Drake/Hawkins expedition had any important influence upon these events in Europe'. Het kwam namelijk dikwijls voor dat een flota niet op tijd vertrok en Andrews wil zeggen dat de voor Mexico bestemde vloot niet uit vrees voor Drake in Cadix werd opgehouden. Ongetwijfeld heeft Andrews op dit punt wel gelijk, maar J.H. Parry in 'The Spanish Seaborne Empire' (blz. 256/257), wijst

op een belangrijk indirect gevolg van de Drake-Hawkins expeditie. Het escorte van de flota, een sterk eskader onder bevel van Avellanedo, werd immers uit Cadix naar West-Indië gedirigeerd, ter onderschepping van Drake's schepen. Er bleven toen in Cadix slechts enkele oorlogsschepen en een aantal galeien achter, die de aanval van Essex niet konden afslaan. Parry zegt: 'As a result of this chain of misfortunes communications between Spain and New Spain were cut for two years and in 1597 the Crown again declared its bankruptcy'. Parry noemt nog een indirect gevolg van de vele aanvallen van Engelse oorlogsschepen en kapers op de verbindingslijn met West-Indië. Spanje verleende aan de bescherming van zijn zilvervloten de hoogste prioriteit. Het moest daardoor de bescherming van noordelijke handelsroutes verwaarlozen en leed ook aan een tekort aan handelsschepen. Onze landgenoten en leden van de Hanze voerden als gevolg daarvan de voor Spanje onmisbare producten uit de Oostzee aan als koper voor de geschutfabricage, hout en touwwerk voor schepen.

Andrews veronderstelt wel een grondige kennis van de Engelse geschiedenis bij zijn lezers, want hij geeft bij het noemen van namen als bijvoorbeeld Sir Thomas Lake en Horatio Pallavicino geen toelichting, welke functie deze personen bekleedden. Een goede overzichtskaart van de Caraïbische zee ontbreekt, terwijl de auteur wel zo'n kaart in voorafgaande werken liet afdrukken.

Een bijlage van Commander D.W. Waters, getiteld "The Art of Navigation in the Age of Drake", somt een aantal boeken op betreffende navigatie waarover Drake zou kunnen hebben beschikt. Oorspronkelijk Nederlandse, doch in het Engels overgezette werken zijn een vertaling van Anthony Ashley van Waghenaers 'Spieghel der Seevaert', benevens een vertaling door Robert Norman van een Nederlands boek dat door hem Safeguard of Saylors wordt genoemd. Dr. Ernst Crone was zo vriendelijk de naam van de auteur op te sporen. Hij vond die in de catalogus van de Henry C. Taylor Collection onder nummer 177. Het was Cornelis Antonisz., de bekende cartograaf (1499-1557). Het pleit voor de kwaliteit van diens werk, dat dit nog in 1587 in de Engelse taal in druk verscheen.

Resumerende: een waardevol en helder geschreven boek, getuigende van een uitgebreide kennis van het onderwerp, voorbeeld van een grondig onderzoek en vergelijking van Engels en Spaans bronnenmateriaal.

A. de Booy

JONG, C. de, Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart. Deel I, Grondslagen, ontstaan en opkomst, 1612-1642. Pretoria, Universiteit van Suid-Afrika, 1972, 430 blz., offset, geïll., in Nederland verkrijgbaar bij Gijsbers & Van Loon, Arnhem, *f* 37,-.

Dit proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor in de economische wetenschappen aan de Katholieke Hogeschool te Tilburg is zonder meer een goed werk, dat uitgebreid en in alle facetten de eerste periode van de Nederlandse walvisvangst behandelt. Genoemde periode betreft vooral het tijdvak 1612-1642, waarin de Noordsche Compagnie haar stempel op onze vaart naar de arctische wateren drukte, maar de schrijver beperkt zich niet uitsluitend tot deze jaren. Dit was ook min of meer noodzakelijk daar het bronnenmateriaal, onder meer aangaande de bemanningen, over dit tijdvak schaars is en aanvulling behoefde uit later perioden. Het werk wordt hier echter alleen maar door verrijkt en de periode van de Noordsche Compagnie komt zo in een groter verband beter tot haar recht.

Na een inleiding over de walvisvangst in de loop der tijden en de biologie van walvissen en robbeachtigen komt De Jong via de oorsprong van de Europese walvisvangst op de productiefactoren en de techniek. Hierna volgt een uitgebreide verhandeling van de Noordsche Compagnie, en de afzet van traan en baarden voltooien het eigenlijke werk, dat gecompleteerd wordt door bijlagen, grafieken en uitgebreide noten bij de tekst. De schrijver heeft zijn werkstuk uitstekend gedocumenteerd en al lezende moet men wel tot de conclusie komen dat De Jong een belangrijke bijdrage aan de walvisvaart-historie heeft geleverd.

Het is uiteraard niet moeilijk om, als geïnteresseerde, in een dergelijk boekwerk bepaalde oneffenheden te signaleren. Zo is het opmerkelijk dat in de literatuurlijst het belangrijke werk van de Duitse walvisvaart-specialiste, Wanda Oesau, "Hamburgs Grönlandfahrt", ontbreekt. Uit de inhoud van De Jongs proefschrift, onder andere door het ontbreken van een voldoende belichting van de relatie die onze Waddeneilanden Ameland en Schiermonnikoog met Hamburg hadden betreffende de equipering van schepen uit de Elbestad, lijkt mij dat hij dit werk ook inderdaad niet geraadpleegd heeft. Het is trouwens opvallend hoeveel meer aandacht de schrijver besteedt aan de Noordfriese walvisvaarders, van de westkust van Sleeswijk-Holstein, ten opzichte van onze "eigen" schepelingen naar de arctische wateren. De Jong is hier kennelijk ook het slachtoffer geworden van de omstandigheid dat er tot voor kort een lacune bestond in de gegevens betreffende de herkomst van genoemde bemanningsleden. De zeedorpen Den Helder en Huisduinen waren zeker in de 18de eeuw, maar zeer waarschijnlijk ook reeds veel eerder, belangrijker dan bijvoorbeeld ons, op dit terrein belangrijkste Waddeneiland, Ameland (Den Helder/

Huisduinen telde in 1707 reeds tenminste 38 commandeurs ter walvisvaart en dit aantal lag rond 1746 zelfs boven de 50, om zich verder in de 18de eeuw, ook tijdens de neergang van de arctische vaart, op dit onvoorstelbare niveau te handhaven, zodat bijvoorbeeld in 1802 nog de helft van de bevelhebbers uit de Marsdiepdorpen afkomstig was). De schrijver gebruikt betreffende de contingenten bemanningsleden uit bepaalde gebieden veelal 18de-eeuwse gegevens en het is dan opmerkelijk dat het voormalige "Eylant van Huysduinen" zelfs niet met name genoemd wordt. Den Helder/Huisduinen kon in genoemde eeuw, wat de absolute aantallen betreft, wel niet wedijveren met de "bakermat van walvisvaarders", het Noordfriese eiland Föhr, maar wat betreft het percentage officieren overtroffen de Marsdiepdorpen het genoemde eiland! In de jaren 1770-1776 voer meer dan de helft van de walvisvaarders uit Den Helder/Huisduinen in de rang van harpoenier of hoger, zoals uit een te verschijnen publicatie van mijn hand zal blijken, en hieronder bevonden zich 35-40 bevelhebbers. De Jong is kennelijk de dupe geworden van het in vergetelheid geraakt zijn van de walvisvaart aan het Marsdiep.

Wat betreft de overige domicilies van walvisvaarders in ons land is een en ander te summier behandeld of verkeerd voorgesteld. Als voorbeeld mag gelden dat de schrijver, terugvallend op auteurs als Wumkes en Pals, stelt dat er slechts 34 commandeurs van Terschelling uit de 18de eeuw bekend zouden zijn. Dit aantal is echter niet in overeenstemming met de werkelijkheid. Alleen reeds voor de periode 1761-1780 voeren 18 commandeurs van Terschelling. Wumkes en Pals kwamen bovendien door een geheel verkeerde werkwijze, onder andere naamsvergelijking, aan hun wetenschap. Nog enkele zaken, zoals de voorstelling van zaken betreffende Texel en Vlieland aangaande de monstering op de walvisvaart, maken het deel dat "De Bemanning" behandelt (Hoofdstuk IV), tot het mijns inziens minst bevredigende onderdeel van het werk. Wellicht speelde het domicilie van de auteur, Pretoria, hier een belangrijke rol en kon deze materie, die een zeer intensieve bronnenstudie in onze archieven vereist en vóór 1971 niet in gedrukte vorm behandeld werd, daardoor niet voldoende tot haar recht komen.

De mededeling dat de bewoners van de Nederlandse Waddeneilanden monsterden op Duitse walvisvaarders is misleidend, daar dit practisch alleen Ameland en Schiemonnikoog betrof. Bijna zeker staat dit in direct verband met de omstandigheid dat deze eilanden particulier Duits bezit waren. Wat betreft de "Hollandgang" van het Duitse platteland en wel vooral uit het voormalige graafschap Oldenburg ben ik van mening dat deze in de 17de eeuw minder belangrijk was dan in de periode 1700-1800. Het is zelfs waarschijnlijk dat de contingenten schepelingen "van de Weser" en nabijgelegen streken pas na 1740 hun grootste omvang bereikten. Een sterke aanwijzing hiervoor is mede de omstandigheid dat er relatief zo weinig commandeurs uit dit gebied op onze schepen voeren. Wanneer deze streek tot de "traditionele" grote leveranciers van schepelingen behoord had als bijvoorbeeld Föhr, Den Helder/Huisduinen, Ameland enz., dan is het niet voor te stellen dat het zéér grote percentage dat deze bemanningsleden nà 1770 (als we voor het eerst een redelijke schatting kunnen maken) van het totaal uitmaken, zo weinig bevelhebbers heeft opgeleverd. Ze hebben echter kennelijk, wegens "tijdgebrek", geen kans gezien om de commandeurs uit de vanouds grootste leveringsgebieden te verdringen. Dit moet wel duiden op de omstandigheid dat de massale "Hollandgang", voor wat de walvisvaart betreft, nog vrij jong was!

Wat de communicatie met de schepen in de Poolzee betreft, die zo'n grote rol heeft gespeeld in verband met de te verwachten traanaanvoer en de daarmee verbandhoudende beursprijs, is het belangrijk te weten dat de eerste berichten ons land veelal via Hamburg bereikten. De vele daar thuishorende robbejagers kwamen reeds vroeg weer uit het hoge noorden terug en brachten naast de eerste vangstresultaten van de walvisvaarders ook berichten over het weer en de ijstoestand in de arctische gebieden. Dit alles was van zeer groot belang voor het beloop van de traanprijs aan de Amsterdamse beurs.

Verder nog enkele korte opmerkingen. Dat de Amsterdamse walvisvaarders gewoonlijk des winters in de Hollesloot, de rede van Zaandam, lagen, is mij onbekend. Zelfs de Zaanse schepen lagen elders in winterlaag en wel aan de richting Oostzaan lopende Zuiddijk of bij de werven, vooral in het Kerkerak. Van de Amsterdamse schepen vond ik uitsluitend vermeld dat zij winterkwartier zochten "binnen de palen" van het Y voor die stad en wel veelal bij het Bickerseiland. Of de haringbuizen na 1600 ophielden ter koopvaardij te varen, zoals De Jong stelt, is twijfelachtig, daar we immers bij Groenewegen in de tweede helft van de 18de eeuw zelfs nog een bom en een buis aantreffen die ter koopvaardij varen. Het commandeursgeslacht "Baske" was in de 18de eeuw niet afkomstig uit Zaandam, maar uit Den Helder.

Dat de commandeur in de vangstgebieden dikwijls als harpoenier optrad, moeten we beslist ontkennen. Regel was dat de bevelhebber, wat ook normaal lijkt, op het schip bleef en dat de stuurman als harpoenier fungeerde. Ik heb het in scheepsverklaringen en journalen zelfs nooit anders aangetroffen. Wat de terminologie betreft is de opmerking juist dat bootschepen "fluitgewijs opgeboeide galjoten" waren, maar dat we onder "opgeboeid" iets moeten verstaan als "omgevormd" is erg onduidelijk. De gebruikte aanduiding slaat namelijk op het zogenoemde "boeisel", de scheepshuid boven het berghout. Deze beplanking kreeg min of meer het uiterlijk als bij de aloude fluit maar het achterschip werd sterk verbreed, zoals vooral uit de spiegel bij dit scheepstype blijkt. Tenslotte de vermelding dat de twijfel van de schrijver over de loonstijgingen bij de walvisvaart in

de periode vlak voor de Vierde Engelse Oorlog niet geheel gerechtvaardigd is. In monterrollen werd door mij een stijging in de maandgage van vol-matrozen van *f* 19,- - *f* 20,- naar *f* 24,- - *f* 25,- aangetroffen in de periode 1775-1780. De grote zuigkracht van de koopvaart, die in deze jaren grote winsten maakte, deedzich dus wel terdege gelden.

Er zijn nog wel een aantal zaken die een opmerking verdienen maar dat zou in dit bestek te ver voeren. Het zijn echter voornamelijk schoonheidsfoutjes die in een dergelijk werk te verwachten zijn. De eindconclusie moet ook zijn dat De Jong een waardevolle bijdrage geleverd heeft op het specifieke terrein van de walvisvaart. Met veel belangstelling zien we dan ook uit naar het tweede deel van zijn werk dat de periode na de Noordsche Compagnie gaat behandelen.

P. Dekker

FRUIN, R., De oorlog van 1672. Groningen, Wolters-Noordhoff, 1972 VIII + 302 blz., geïll., *f* 22,50.

Aangenomen dat er nog steeds interesse bestaat voor achtergronden en verloop van de grote crisis, die ons land nu driehonderd jaar geleden trof (en de belangstelling voor een evenement als de deze zomer in het Helders marinemuseum georganiseerde expositie "De derde Engelse oorlog" vormt een goede grond voor die veronderstelling) kan worden gesteld dat dit boek in een behoefte voorziet. En het doet dat op een meer dan adequate wijze. Zeer te waarderen is bijvoorbeeld dat de auteur de verleiding heeft weerstaan om uitsluitend "histoire de bataille" te geven. Grote aandacht wordt ook besteed aan politieke en economische ontwikkelingen, terwijl het een gelukkige gedachte van Fruin is geweest om te wijzen op de eigen aard van het staatsbestel van de Republiek en die eigen aard te analyseren.

Aan de verrichtingen van 's Lands zeemacht tijdens het "Rampjaar" wordt ruime aandacht besteed. Persoonlijk zouden wij echter wel wat meer de nadruk hebben gelegd op het belang van de rol, die marinepersoneel in de strijd op het landfront heeft gespeeld. Merkwaardig vonden wij dat Fruin de commandeur van het escorte van de bij Wight overvallen Smyrnavloot "De Haen" noemt: bij De Jong heet hij "De Haese", bij Mollema "De Haze".

Fruin heeft zijn boek geschreven in de vrije tijd, die zijn werk als diplomaat hem liet, voor een groot deel ver van Nederland. Als men dan de lijst van de door hem gebruikte bronnen beziet en kennis neemt van het resultaat van zijn studie, is er alle reden om hem te complimenteren met een bijzondere prestatie. Tenslotte zij het ons vergund om te vermelden dat het in deze tijd, waarin het verleden van de eigen natie door velen zo hyperkritisch wordt bezien - weldadig aandeed om een opdracht te lezen als die, welke Fruin aan zijn boek voorafdeed gaan.

Ph. M. Bosscher

WITSEN, NICOLAES, Architectura Navalis et Regimen Nauticum ofte Aaloude en Hedendaagsche Scheeps-Bouw en Bestier. Amsterdam, Graphic Publisher, 1971 (facs.-herdruk van de ed. - 1690) 628 blz., geïll., *f* 160,-.

Voor de liefhebber van de Nederlandse scheepsbouw in de zeventiende eeuw is de heruitgave van "de Witsen van 1690" - met medewerking van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis - zeer belangrijk. Door de grote zeldzaamheid van het origineel (vier bekende exemplaren), was dit standaardwerk praktisch ontoegankelijk. Na het ontdekken in 1914 van het bestaan van een tweede uitgave, (de eerste is van 1671; meerdere exemplaren hiervan zijn reeds langere tijd bekend) schreef S.P. L'Honoré Naber met veel lof over dit werk in een artikel in "Het Boek", jaargang 1914. Men zou dit de eerste moderne recensie kunnen noemen aan Witsen's werk gewijd. Het artikel is zeker waard gelezen te worden, omdat L'Honoré Naber hierin blijk geeft de bedoelingen van Witsen's levenswerk te doorgronden. Hij noemt de "Architectura" geen herdruk van de uitgave van 1671, maar een herziene en sterk vermeerderde tweede uitgave, een afgesloten "Canon" van wat Witsen, waarschijnlijk al in 1671, voor de geest moet hebben gestaan.

Uit het boek spreekt de grote eruditie van deze Amsterdamse burgemeester, die zelf geen scheepsbouwer was. Men moet bepaalde delen van dit werk niet bezien met de kritische blik van een twintigste-eeuwer, die nu wetenschappelijk beter op de hoogte is dan Witsen, die vele van zijn onderwerpen beschrijft met de eigenaardige, soms kinderlijk aandoende charme van de zeventiende-eeuwer. Dit geldt in het bijzonder voor de hoofdstukken, die handelen over de scheepsbouw, de maritieme geschiedenis en het scheepsbestier in de Oudheid.

Buiten bovengenoemde zienswijzen echter, die door de nieuwere wetenschap zijn achterhaald, bevat het boek een schat aan blijvend waardevolle gegevens, te veel om hier in klein bestek in zijn geheel te worden behandeld. De inhoud van de hoofdstukken VII tot en met XIX in het "Eerste deel", handelend over de "Scheepsbouw" en in het bijzonder over de verhoudingen en berekeningen hierbij toegepast is van zeer groot belang. Het "Tweede deel", dat het "Scheepsbestier" behandelt, d.w.z. de voorschriften en reglementen, seinen, zeemanschap, de "busschieterij" enz. enz., is ook uiterst boeiend. Een boek waard om te bezitten!

In combinatie met de facsimile herdruk (Rotterdam 1968) van Cornelis van IJk's "De Nederlandse Scheepsbouw-Konst Open Gestelt" (1697), dat ten dele een antwoord op Witsen's studie van de scheepsbouw wordt geacht, bezitten wij een monument van laat zeventiende-eeuwse scheepsbouwkunst.

W.C. Harthoorn

HOEK OSTENDE, J.H. van den, De geschiedenis van het College Zeemanshoop, 1822-1972. Amsterdam, 1972, 112 blz., geïll., *f* 7,50; (verkrijgbaar bij het College Zeemanshoop).

Dit kleine, doch keurig verzorgde gedenkboekje van het College Zeemanshoop, dat van een voorwoord is voorzien door Dr. Ernst Crone, geeft ons een helder inzicht in de activiteiten, die dit college in de anderhalve eeuw van zijn bestaan heeft ontplooid. Eén van die activiteiten was de ondersteuning van gebrekkige zeelieden, hun weduwen en wezen, doch ten gevolge van verbeteringen in de sociale voorzieningen hebben na maart 1929 geen uitkeringen meer plaats gevonden. Een ander facet van het werk van het college was de uitgave van de bekende "Amsterdamsche Almanak vóor koophandel en zeevaart", die in 1826 ter hand werd genomen; in 1943, tijdens de bezetting is de uitgave gestaakt en na de oorlog nimmer hervat. Dit is erg te betreuren, want deze oude uitgaven vormen nog altijd een belangrijke informatiebron.

Het is jammer dat er in het eerste hoofdstuk een kleine onjuistheid voorkomt: het College "Voorzorg" te Nieuwe Pekela werd in 1823 opgericht (en niet in 1831). Dit hoofdstuk bevat bovendien afbeeldingen in kleurendruk van vlaggen van 13 verschillende colleges; helaas ontbreken die van Zwolle, opgericht in 1869, en van Vlissingen, opgericht in 1880, deze colleges worden evenmin in de tekst genoemd, terwijl ook de vlag van het college te Vlaardingen, opgericht vóór 1850, ontbreekt.

Het boekje is voorzien van een literatuuropgave en bevat drie bijlagen, waarbij de lijst van de effectieve leden van Zeemanshoop met de nummers van de door hen gevoerde nummer- of signaalvlaggen wel de belangrijkste is.

L.L. von Münching

BORSTLAP, K., Slepen op de zeven zeeën. Geschiedenis van de zeesleepvaart, Bussum, C. de Boer Jr., 1971, 155 blz. + 11 blz., geïll., *f* 19,90.

De gedachte om over dit onderwerp weer iets in boekvorm te publiceren na "Lekko" van L.J.W.H. Goedkoop (uit 1951 en sinds lang uitverkocht), de boeken van L.J.M. van der Hidde (een te vroeg overleden medewerker van L. Smit en Co's Internationale Sleepvaart) en "Slepende Rijk" van J.H. Bolland (1968), verdient alle lof. Het resultaat is een vlot geschreven boekje zoals men dat van een journalist mag verwachten. Wat men niet zou verwachten is, dat het tegelijk erg aan de oppervlakte is gebleven.

De ondertitel "Geschiedenis van de zeesleepvaart" wordt namelijk nauwelijks waargemaakt. Weliswaar is ongeveer de helft van het aantal hoofdstukken gewijd aan de geschiedenis - de overige behandelen anecdotisch spectaculaire reizen - maar Borstlap verschaft daarin slechts oppervlakkige gegevens uit de historie van de belangrijkste Nederlandse rederijen op dit terrein, waarbij overigens opvalt, dat de werkzaamheden van een indertijd zo bekend bedrijf als dat van Paul van Vlissingen te Nieuwendiep (1841-1876) onvermeld blijven.

De opbouw van de hoofdstukken is weinig systematisch, zodat de samenhang tussen de essentiële data in de ontwikkeling voor een belangstellende leek soms moeilijk te vinden is. Wordt bijvoorbeeld op blz. 41 het samengaan in 1923 van de internationale Sleepdienst en L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst weinigzeggend verklaard uit "goed zakelijk inzicht" (zonder vermelding van de aanwezigheid op de markt van Johan Wijsmuller!), op blz. 60 wordt meer ter zake opgemerkt, dat voor het overgrote deel de oorzaak van dit samengaan was gelegen in de snelle opkomst van Wijsmuller. Zo noteerden wij ook, dat op blz. 62 ten onrechte wordt gesteld, dat na verkoop in 1927 van zijn vier beste sleepboten, Wijsmuller eerst in 1947 weer op de lange deining verscheen. Onvermeld blijft immers, dat Bureau Wijsmuller in 1938 reeds de "Amsterdam" in de vaart kon brengen, een schip van 1400 ipk, uitgerust met oliegestookte ketels. Op blz. 113 noemt de schrijver dan plotseling de "Amsterdam", overigens zonder nadere aanduiding, en eerst op blz. 124 verneemt de lezer, dat dit schip in 1947 is verkocht en vervangen door een sterkere boot, aangekocht in de V.S. De Bugsier Reederei te Hamburg laat aan het einde van de jaren twintig 's werelds eerste motorsleper, de "Seefalke" (4000 ipk), te water en wordt daarmee een geduchte concurrent voor L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst. Smit antwoordt daarop in 1933 met de motorsleepboot "Zwarte Zee III" (4200 ipk). Als de schrijver naar aanleiding hiervan op blz. 97 bovenaan opmerkt: "Zo werd het jaar 1933 de ommekeer naar de motor als voortstuwer", is dit slechts in zoverre juist, dat dit alleen gold voor Nederland. Het buitenland was ons in deze reeds voorgegaan. Overigens - en dit

terzijde - de "Seefalke" en de "Zwarte Zee III" hebben beide een grote staat van dienst gehad. De "Seefalke" ligt nu in het scheepvaartmuseum te Bremenhaven, de "Zwarte Zee III" ..... is gesloopt! Zo zijn wij in dit land!

Afgaande op het tweede gedeelte van de ondertitel verwacht men verdere internationale informatie te ontvangen. Buitenlandse bedrijven van belang komen echter niet of nauwelijks ter sprake; we denken bijvoorbeeld aan de hierboven genoemde Bugsier Reederei und Bergungs A.G. te Hamburg en Moran te New York. Ten aanzien van de laatste zou men graag willen weten, waaruit de verwoede doch vergeefse pogingen van Moran bestonden (blz. 115) om in het begin van de jaren zeventig van deze eeuw de heerschappij over de Nederlanders te verkrijgen.

En dat brengt ons bij de hoofdzaak van onze critische aantekeningen: het boekje van Borstlap ademt een geest alsof sinds de tweede wereldoorlog de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven ongewijzigd is gebleven. Niets is echter minder waar. De concurrentie is aanzienlijk en de voorsprong van de Nederlanders in vakmanschap en ervaring zal geringer worden naarmate de concurrenten gelijkwaardiger worden. Wij denken in dit verband onder meer aan de United Towing Compagny te Hull, die met een grote vloot van slepers werkt, waaronder de supersleepboot "Lloydsman" in 1971 in de vaart gebracht en met haar 11000 ipk en maximum snelheid van 19 knopen sterker dan welke Nederlandse sleepboot ook, maar internationaal bepaald niet tot de grootste behorend. Want de grootste zeeslepers ter wereld varen thans, evenals in de tweede helft van de jaren twintig, wederom onder Duitse vlag. De "Arctic" en de "Oceanic" van de Bugsier Reederei zijn 2050 brt. groot en hebben een vermogen van 17500 ipk. Van deze ontwikkeling laat de schrijver de lezer onkundig!

Hier en daar komen in het boek ooggetuigenverslagen voor of wordt het licht - zij het helaas kort - op het leven aan boord geworpen. Borstlap maakt daarmede zijn lezers uitermate hongerig naar verhalen, opgetekend uit de mond van hen, die de verschillende avonturen met name in en na de tweede wereldoorlog zelf hebben meegemaakt. Nuchter stelt de schrijver echter in zijn "Ten geleide" vast, dat de officiële rapporten over de verrichtingen van de Nederlandse zeeslepers in geallieerde dienst in de archieven van de Britse Admiraliteit zijn opgeborgen en niet toegankelijk zijn voor onderzoek. Het wordt tijd, dat deze archieven, 27 jaar na dato, opengaan ten bate van sleepvaarthistorici en anderen.

Een inhoudsopgave (woordindex) is altijd gemakkelijk, maar ontbreekt in dit werkje. Een boek, dat zichzelf respecteert, geeft voor verder geïnteresseerde lezers een literatuuroverzicht ter nadere raadpleging. Ook dit ontbreekt. Het illustratiemateriaal is vaak uniek. Voor een shiplover die het tegenwoordig moet doen met afbeeldingen van drijvende platte vaartuigen zoals bulkcarriërs of tankers, is het een verademing weer eens foto's onder ogen te krijgen van het prachtig zeegaand materiaal, waarmee de Nederlanders in de jaren twintig en dertig Hollands Glorie hebben waargemaakt. Daarnaast verdienen de reproducties van krantenpagina's vermelding. Wellicht kan nog eens een reproductieboek verschijnen van krantenpagina's en artikelen over de sleepvaart. Een suggestie voor herdrukkers van oude kranten?! Concluderend kan worden gesteld, dat deze uitgave naar inhoud vlot geschreven is doch aan de oppervlakte blijft, naar vormgeving is zoals van een uitgeverij als De Boer Jr. te Bussum mag worden verwacht: uitermate verzorgd.

J.H. Bolland

DE JONG, L., Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Dl. 3: Mei '40. Den Haag, Martinus Nijhoff, 1970, VII + 558 blz., gefll., f 45,-.

Het derde deel van De Jong's grote geschiedwerk over Nederland in de Tweede Wereldoorlog draagt de uiterst summiere, maar veelzeggende titel: "Mei '40". In de eerste vijf hoofdstukken, verreweg de uitvoerigste en tezamen ruim 450 bladzijden tellend, worden de gebeurtenissen en krijgshandelingen dier vijf tragische Meidagen, dag na dag voortreffelijk beschreven. Hoewel tot in details wordt afgedaald, raakt de lezer de draad niet kwijt en blijft hij door de onopgesmukte, levendige verhaaltrant tevens geboeid. In deze bespreking wordt verder hoofdzakelijk volstaan met enkele kanttekeningen, mogelijk van enig belang voor de lezers van de "Mededelingen". Uitvoerige beschouwingen over dit werk verschenen reeds elders.

Natuurlijk wordt de meeste ruimte in dit werk ingenomen door de beschrijving van de verrichtingen onzer Land- en Luchtmacht. Maar het optreden van de Koninklijke Marine komt wel degelijk eveneens goed uit de verf. Als voornaamste bronnen werden daarvoor gebruikt de vele gegevens bevattende documentatie samengesteld op het Bureau Maritieme Historie en als "Mededelingen" van de Marinestaf verschenen (deze zijn nog steeds om duistere redenen confidentieel), verder het werk van ondergetekende: "Zij Vochten op de Zeven Zeeën", zomede gegevens uit de verhoren der Parlementaire Enquête Commissie.

In dit verband zij opgemerkt hoezeer het te betreuren valt dat er geen goed geordend, samenvattend stafwerk verschenen is over de geschiedenis van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, te vergelijken met de talrijke publicaties samengesteld door de Sectie krijgsgeschiedenis en ceremonieel van Leger en Lucht-

macht. Waarom dit niet geschiedde, is een verhaal op zichzelf van "trial and errors", des te verdrietiger waar juist de Koninklijke Marine vijf jaar en niet vijf dagen aan de oorlog kon deelnemen (de beide werken van referent gaan in hoofdzaak over de verrichtingen onzer Marine in 1940-1945). Van welke onschatbare betekenis het seriewerk "De strijd op Nederlands grondgebied tijdens de wereldoorlog II" van V.E. Nierstrasz en anderen voor De Jong zijn geweest, blijkt op haast iedere bladzijde van "Mei '40".

Aan de acties zelf der Marine is, zoals gezegd, behoorlijk aandacht besteed. De operaties op de bovenrivieren, in Rotterdam, bij de verdediging van de Afsluitdijk, op de Zuiderzee en elders worden duidelijk beschreven. Ook aan de evacuatie van het grootste deel der varende eenheden van de Koninklijke Marine en van een paar duizendman marinepersoneel wordt ruimschoots aandacht besteed. Misschien dat voor een volgende druk nog eens kan worden nagegaan of schout-bij-nacht F.J. Heeris niet enig onrecht is aangedaan met de opmerking (p. 423) dat hij, door het vernietigen van zijn communicatie-apparaat te snel had gehandeld. Want de schout-bij-nacht stond, door middel van een geheime, zorgvuldig verstopte, telefoon nog wel degelijk in verbinding met de buitenwereld.

De auteur doet meer dan eens uitdrukkelijk van waardering blijken voor de prestaties van de marinestrijdkrachten in Nederland, met merendeels verouderd of zeer verouderd materiaal. Wanneer hij in het slothoofdstuk "Balans" (een retrospectieve beschouwing) de opsomming aanhaalt gegeven door de commandant veldleger van de korpsen en wapens die zich in de Meidagen moedig geweerd hadden, schrijft De Jong dat hij aan deze reeks in elk geval de Koninklijke Marine zou willen toevoegen; generaal Van Voorst tot Voorst had alleen de Mariniers genoemd.

In de reeds verschenen delen van De Jong's magnum opus, vooral in het eerste, treft men verschillende korte biografieën aan van vooraanstaande persoonlijkheden uit het beschreven tijdvak. Deze dragen in belangrijke mate bij tot de reeds vermelde levendigheid van zijn werk. De eigen instelling van de auteur proeft men er vaak uit, ook hoe hij zelf tegenover deze hoofdfiguren staat en of zij al dan niet zijn sympathie hebben. Duidelijk blijkt bijvoorbeeld grote bewondering voor Koningin Wilhelmina en generaal Winkelman. De levensschets van Koningin Wilhelmina is trouwens boeiend en gevoelig geschreven. Het is denkbaar dat er in latere delen nog meer dergelijke geschreven portretten in miniatuur zullen worden opgenomen. Misschien dat er dan eveneens een enkele gewijd wordt aan personen die in de oorlogsjaren bij de Koninklijke Marine en Koopvaardij tot bijzondere prestaties kwamen, of een eigen stempel op de gebeurtenissen drukten. Overigens blijft het altijd een moeilijke zaak te beslissen wie daarvoor dan in aanmerking zouden komen. Door op enkelen een ogenblik het zoeklicht te richten, loopt men bovendien de kans aan de prestaties van anderen haast onwillekeurig te kort te doen. Toch kunnen zulke biografieën verhelderend werken voor de lezer en ook voor de geschiedschrijving van betekenis zijn.

men, hetgeen niet onlogisch is omdat de voornaamste verrichtingen van de Koninklijke Marine en de Nederlandse Koopvaardij natuurlijk pas in latere delen behandeld zullen worden. Wel valt op dat wat over de latere admiraal Fürstner is gezegd nogal onvriendelijk klinkt, met name wanneer het "slagkruiserplan" ter sprake komt. Om Fürstner's ijveren daarvoor als "romantisch enthousiasme" af te doen (Deel I, p. 606) is bepaald niet verantwoord. Want een vloot en luchtmacht van de sterkte zoals Nederland - veel te laat - besloten had voor de verdediging van Ned. Indië te bouwen, zou ongetwijfeld van grote invloed zijn geweest bij het maken van de Japanse plannen. De Japanners waren bijzonder zuinig met hun materiaal en namen juist in het begin van de oorlog weinig risico's. Daarom is het ook onjuist om een leek op maritiem gebied als generaal Reynders in te voeren als tegenspeler van Fürstner en zonder meer te schrijven, dat de generaal de bodem had weggetrokken onder het optimistisch betoog van Fürstner (Dl. I, p. 6-7). Laatstgenoemde zou de generaal stellig behoorlijk van repliek hebben kunnen dienen. Misschien dat in een volgende druk ook deze passages nog eens onder de loep kunnen worden genomen.

De Jong herhaalt in zijn reeds genoemde hoofdstuk "Balans" de uitspraak uit zijn eerste deel dat de strijd die Nederland in de Meidagen te voeren kreeg, in feite reeds verloren ging in de jaren '20 en '30, door de lichtzinnige bezuinigingen op onze militaire uitgaven. Het is bijzonder nuttig dat zulks nog eens uitdrukkelijk door een objectief historicus wordt vastgesteld. Het heeft er echter helaas veel van, dat reeds na ruim 30 jaar een groot deel van het Nederlandse volk deze zo duur betaalde les volkomen vergeten is.

K.W.L. Bezemer

BARGONI, F. en F. GAY, Corazzate classe Conte di Cavour. Roma, Ed. Bizzarri, z.j. (deel I van de serie "Orizzonte Mare - Navi italiane nella 2a guerra mondiale"), 72 blz., gefll., 1300 lire.

Dit boekje is de eersteling van een serie, gewijd aan de diverse categorieën schepen, die de Italiaanse marine tijdens de tweede wereldoorlog in gebruik had. Aangekondigd zijn onder meer nog twee deeltjes over slagschepen en twee over zware kruisers. Bij de behandeling ligt de nadruk op het verschaffen van technische

gegevens omtrent schip, voortstuwingsinstallatie en bewapening, waarbij de diverse modificaties, verbouwingen en verbouwingsplannen uitvoerig en - naar het ons toeschijnt - met accuratesse worden behandeld. Verder zijn onder meer opgenomen de levensloop van de behandelde schepen, een lijst van commandanten en ingescheepte vlagofficieren, en de zinspreuken die de schepen hebben gevoerd.

Het tekenwerk is van goede kwaliteit; in dit deel vier uitslaande platen met zij-aanzichten, vogelvluchten en doorsneden en een lijnenplan van de romp van de 'Conte di Cavour', zoals deze er uitzag na de grote verbouwing van 1933-1937, benevens een aantal zij-aanzichten van de schepen in gecamoufleerde toestand. Het is ook op scherpe en duidelijke wijze gereproduceerd. Dit laatste kan helaas niet gezegd worden van alle foto's - wat temeer te betreuren valt omdat daar zeer interessante onder zijn.

Ph. M. Bosscher

BLUSSé VAN OUD-ALBLAS, A., De Geschiedenis van het clipperschip in Noord-Amerika, Engeland en Nederland. Amsterdam, P.N. van Kampen en Zoon N.V., 1972[2], 183 blz., geïll., *f* 24,50.

De titel geeft precies weer wat de inhoud is, n.l. de geschiedenis van een bepaald scheepstype. Een ieder die zich met maritieme zaken bezig houdt, weet bij ervaring welke moeilijkheden bij een dergelijke arbeid op de auteur liggen te wachten. Veelal zijn er verschillende opvattingen over de geschiedenis van de naam van het type en bestaat er onenigheid over de meest kenmerkende eigenschappen en het meest zuivere model. Verbasteringen maken het moeilijk in deze materie zuiver te zien. De auteur van de geschiedenis van het klipperschip heeft de gevaren vooruit zien liggen en toont zich in staat de lezer een helder overzicht te geven, een overzicht dat zich over de grote scheepvaartroutes der wereld uitstrekt en dat in een slotbeschouwing de plaats van onze eigen klippers in deze wereldscheepvaart bepaalt.

Keer op keer vestigt hij de aandacht op het belang van een studie der rompvormen in verband met de bevaren routes, om zo tot een evaluatie der onderscheidene soorten van klippers te komen. Men zou zich geen beter educatief handboek voor een scheepvaartmuseum kunnen wensen. Het valt dan ook werkelijk te betreuren, dat juist deze tekst een zo slecht verzorgde uitgave heeft gevonden; hierbij wordt gedoeld op de inferieure kwaliteit van de reproducties. Juist dit boek had nu eens goed geïllustreerd moeten zijn.

Nergens in het boek wordt overigens vermeld, dat het hier een tweede druk betreft.

R.E.J. Weber

DONRAADT, W. Chr. (ed), Zij waren erbij; eilanders op de walvisvaart. Dokkum, H.H. v.d. Helm, 1972, 100 blz., geïll., *f* 5.-.

Het boekje "Zij waren erbij" is een verzameling korte artikelen van een aantal opvarenden van Nederlands laatste fabriekschip voor de walvisvaart "Willem Barendsz" en van enkele mensen die daar zeer nauw bij betrokken zijn geweest. Er staan tal van bijzonderheden in over het dagelijkse gebeuren aan boord. Deze zal men missen in de later te verschijnen zwaarlijvige werken over de walvisvaart, waar ze afgedaan zullen worden als de kleine historie. Men zal er echter veel aan missen als men dit boekje niet aanschaft. Het geeft enkele uren werkelijke ontspanning als men deze verhalen leest. Een oud walvisvaarder, die dit boekje op mijn tafel zag liggen, was meteen laaiend enthousiast. Hij kan het weten, want hij voer mee op één na alle tochten van de "Willem" naar de Zuid. Het historische stukje van E.E. Cohen geeft de lezer zonder enige kennis van de historie der walvisvaart enige informatie. De overige verhalen - van Ir. L. de Waal, oud direktielid van de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart N.V., van oud-gezagvoerder H. Jansma, van de gewezen scheepsarts N.J. Teljer, van een voormalige deckboy, H. Brouwer,en van E. Teensma - zijn alle zeer de moeite van het lezen waard. Vooral de verhalen van de scheepsarts spraken mij aan. Jammer is het dat de samensteller niet even de moeite nam om een inhoudsopgave op te stellen en de figuren te nummeren.

S.J. de Groot

FERGUSON, T.W., De magie van Kaap Hoorn. Een Boek voor Zeilers. Bussum, C. de Boer jr. (1972), 172 p., geïll., *f* 9,90.

Het eerste hoofdstuk van deze pocket is - vanzelfsprekend mag men zeggen - gewijd aan Le Maire en Schouten, doch verder worden, getrouw aan de ondertitel, slechts reizen met kleine tot zeer kleine zeiljachten behandeld. De eerste is de klassiek geworden tocht van Joshua Slocum met zijn "Spray". 1895-'98, en de laatste is de non-stop-solo-rondvaart in de moeilijke westelijke richting van de onverschrokken Chay Blyth, de roeier van de Atlantische Oceaan, met de kits "British Steel", 1970-'71. Welk een verschillen tussen deze mannen,

hun omstandigheden, hun scheepjes. En bij alle andere reizen roept men hetzelfde uit. Knap naverteld, zijn de reisbeschrijvingen gegroepeerd rondom de geografische en meteorolische eigenschappen van het woeste gebied aan de zuidpunt van het Amerikaanse continent. Hier en daar stuurt de auteur voorzichtig op conclusies af, maar zijn materiaal laat deze nauwelijks toe, tenzij dan deze, dat moderne navigatiesystemen en betere zelfstuurinrichtingen een grote steun kunnen gaan vormen voor de eenzame zeiler. Zelf heb ik mij destijds bij het lezen van 'Once is Enough' zeer getroffen gevoeld door het verhaal van Miles Smeeton dat te Melbourne een oudere heer op de kade stond te kijken naar hun in onze ogen vrij zware kits Tzu Hang en tenslotte zei: "Good luck to you, I think you are going to need all of it and I must say that I'd like to see another seven feet off those masts". En aan het slot van dit boek beschrijft Smeeton hoe een klein, voor de reis rond Kaap Hoorn bestemd jacht er uit zou kunnen zien en bij laat er op volgen "Unfortunately I don't think that this dream ship would be much good anywhere else". En hiermede is, dunkt ons, de ondertoon aangegeven van dit boeiende boekje voor zeilers.

R.E.J. Weber

NIEUWE BOEKEN EN ARTIKELEN

Gebruikte afkortingen:

AC	Acta cartographica
AHR	American Historical Review
AN	The American Neptune
BMGN	Bijdragen en Mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden
EcHR	Economic History Review
EHR	English Historical Review
ESHJ	Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek
HJ	Historical Journal
HT	History Today
JA	Jaarboek Amstelodamum
JAH	Journal of American History
JEH	Journal of Economic History
MA	Maandblad Amstelodamum
MH	Maritime History
MM	Mariner's Mirror
MS	Model Shipwright
Nep	Neptunia
PHR	Pacific Historical Review
PP	Past and present

Woordenboeken en encyclopedieën

ALBION, R.G. (ed), Naval and maritime history. An annotated bibliography. Mystic/Conn., The Marine Historical Association Ltd., 1972 (4th ed., rev. and exp.), 370 blz., £ 5,35.

BERMAN, B.D., Encyclopedia of American shipwrecks. Boston/Mass., Mariner's Press, 1972, $ 7,95.
(.... over 13.000 listings of wrecks over 50 gross tons...; include wrecks from 1700's to present day ..... Uitg. aank.)

JAL. Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal, rev. ed. 1848. Den Haag, Mouton, 1970-
Bâbord - bythumen, 114 blz., *f* 25,60.

KLUGE, Fr., Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit, auf Veranlassung des Königlich Preuszischen Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten hrsg. von -. Kassel, Verlag H. Hamecher, 1973 (herdr. ed. - Halle a.d. S., 1911), XI + 848 blz., DM. 125,-.

MARITIEME ENCYCLOPEDIE. Red. J. van Beylen e.a. Bussum, C. de Boer jr., 1970- . Dl. VI, Poseidon - Tanger, 319 blz., geïll., *f* 72,50 (1972).

VIETOR, J.F., Zeemanstaal. Amsterdam, P.N. van Kampen, 1972, 308 blz., *f* 39,50.

Algemeen

ALBION, R.G., The rise of New York port 1815-1860. Newton Abbot, David & Charles, 1971 (herdruk ed. - 1939), XVI + 481 blz., geïll., £ 5,25.

ARCHIBALD, E., Passengers by sea. Londen, H. Evelyn, 1973, 192 blz., geïll., £ 5,50.
(....the central theme of this book is the gradual improvement in standards of comfort, speed and safety with which more and more passengers have been induced to venture abroad on the high seas.... Uitg. aank.).

ASHE, G., Quest for America: the links between the Old and New Worlds from antiquity. Londen, Pall Mall, 1972, geïll., £ 5,-.

BATHE, B.W., Seven Centuries of sea travel, from the crusaders to the cruises. Londen, Berrie & Jenkins, 1972, 298 blz., geïll., *f* 134,20.
(Franstalige editie: Fribourg/Suisse, Office du Livre, 1972, *f* 119,40; Duitstalige uitgave: Bielefeld/Berlin, Delius, Klasing & Co., 1972, DM. 120.-).

BERGHAHN, V., Der Tirpitzplan: Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, Droste, 1971, 640 blz., DM. 54,-.

BLOND, G., Zeilend onder de doodskop. De geschiedenis van de vrijbuiterij. Z. pl., Uitgeverij Westfriesland, 1972 (vert. uit het Frans door J.F. Kliphuis), 334 blz., geïll., *f* 15,90.

BRIDENBAUGH, C. & R., No peace beyond the Line: the English in the Caribbean 1624-1690. Londen, Oxford University Press, 1972 (Beginnings of the American People, no. 2), 440 blz., geïll., £ 5,75.

BROWN, R.L., Phantoms, legends, customs and superstitions of the sea. Londen, P. Stephens, 1973, geïll., £ 2,-.

BRUGMANS, H., Geschiedenis van Amsterdam. Utrecht, Uitg. Het Spectrum B.V., 1972 - (tweede herziene druk door I.J. Brugmans). dl. I, De middeleeuwen 1100-1544. 318 blz., geïll., *f* 17,50, dl. II, 80-Jarige oorlog 1544-1621. 263 blz., geïll., *f* 17,50.

CAMPBELL McMURRAY, H., Old order, new thing, being a short study of tugs, their men and their machinery, set within the context of the Manchester Ship Canal, and with particular reference to the paddle-tug "Reliant" formerly "Old Trafford". Londen, H.M.S.O., 1972, 78 blz., geïll., 50 p.

CARSON, E., The ancient and rightful customs: a history of the English customs service. Londen, Faber & Faber, 1972, 336 blz., geïll., £ 4,-.

CHAUNU, P., L'expansion européenne du XIIIe siècle au XVe siècle. Parijs, Presses Universitaires de France, 1972, 396 blz., geïll., *f* 26,40.

COUWENBERG, Th.J.J., Th.H. Bragt, 150 Jaar Rijkswerf, 1822 - 20 september - 1972. Rotterdam, C. Chevalier B.V., 1972, 63 blz., geïll.

DANZIG, A. van, B. Priddy, A short history of the forts and castles of Ghana. Accra, Liberty Press Ltd., 1971 (Ghana Museums and Monuments Board Series no. 2), 59 blz., geïll.

EWE, H., Schiffe auf Siegeln. Rostock, V.E.B. Hinstorff Verlag, 1972, 232 blz., geïll., M. 38,-.

FONTAINE, J., Zeelandia: de geschiedenis van een fort. Zutphen, De Walburg Pers, 1972, 192 blz., geïll., *f* 42,50.

FRANCIS, A.D., The wine trade. Londen, A. & C. Black, 1972 (series: Merchant Adventurers; gen. ed. R. Davis), 353 blz., geïll., £ 4,25.

FUCHS, J.M., W.J. Simons, Shell journaal van Nederlandse scheepvaart. Rotterdam, Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., 1972, 126 blz., geïll., niet in de handel.

GIRARDET, R., L'idée coloniale en France. Parijs, La Table Ronde, 1972, 352 blz., FF. 29,-.

GRAHAM, W., The Spanish Armadas. Londen, Collins, 1972, 288 blz., geïll., *f* 39,50.

HAMSHERE, C., The British in the Caribbean, Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1972 (Social history of the British overseas), 240 blz., geïll., *f* 40,10.

HASWELL, J., James II: soldier and sailor. Londen, H. Hamilton, 1972, 323 blz., geïll., £ 3,75.

HOUGH, R., Sudden flood: a story of mutiny. An account of the mutiny on the Bounty. Londen, Hutchinson, 1973, geïll., £ 3,90.

KIECKSEE, H., Die Ostsee-Sturmflut 1872. Heide, Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co., 1972 (Schriften des deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven, Band 2), 152 blz., geïll.

LATOUR, F., Le Portugal et le Congo au XIXe siècle. Parijs, Presses Universitaires de France, 1972, 348 blz., FF. 40,-.

LEIGHTON, A.C., Transport and communication in early medieval Europe A.D. 500-1100. Newton Abbot, David & Charles, 1972, 257 blz., geïll., £ 3,75.

LUBBOCK, B., J. SPURLING, Sail. Londen, P. Stephens, 1972 (herdruk ed. 1927/1936 van de Blue Peter Publications), 3 dln. (168, 176 en 112 blz.), geïll., £ 38,-.

MACINTYRE, D., Sea power in the Pacific. A history from the 16th century to the present day. Londen, A. Barker, 1972, 281 blz., *f* 35,05.

MARDER, A.J., Anatomy of British sea power: a history of British naval policy in the pre-dreadnought era 1880-1905. Londen, Cass, 1973 (herdruk ed. - 1964), XIX + 580 + XV blz.

MÜLLENMEISTER, K.J., Meer und Land im Licht des 17. Jahrhunderts. I. Teil: Seestücke und Fluszlandschaften niederländischer Maler des 17. Jahrhunderts im privaten Sammlungen. Bremen, C. Schünemann Verlag, 1973, 212 blz., geïll., DM. 115,-.

N.N., Selected references to literature on marine expeditions 1700-1960. Boston/Mass., G.K. Hall & Co., 1972 (uitgave in opdracht van de Fisheries and Oceanography Library van de Universiteit van Washington), 517 blz., $ 22,-. (.....Commonly referred to as the "Expedition File", it is an index to ships and expeditions involved in fisheries and oceanographic

research from the 18th to the mid-20th centuries...". Uitg. aank.).

OPSTALL, M.E. van, De reis van de vloot van Pieter Willemsz. Verhoeff naar Azië, 1607-1612. Den Haag, Martinus Nijhoff, 1972 (Werken van de Linschoten Vereeniging, dln. 73 en 74), 2 dln., XVIII + 441 blz., geïll.

PADFIELD, P., Battleship era: a study in supremacy. Londen, Hart-Davis, 1972, £ 3,50.

PARKER, G., The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659. The logistics of Spanish victory and defeat in the Low Countries' Wars. Londen, Cambridge University Press, 1972, 309 blz., geïll., £ 7,10.

PRICE, J.M., France and the Chesepeaks. History of the French tobacco monopoly 1674-1791. Michigan, University Press, 1971, 2 vols., geïll., £15,40.

SCHAAP, D., T. van den Berg, Johan de Witt, een volmaakt Hollander. Bussum, Teleboek N.V., 1972, 127 blz., geïll., *f* 6,90.

SHEPHERD, J.F., G.M. Walton, Shipping, maritime trade and the economic development of colonial North America. Londen, Cambridge University Press, 1973, £ 6,-.

TANGELDER, F.B.M., Nederlandse rekeningen in de pondtolregisters van Elbing 1585-1602. Den Haag, Martinus Nijhoff, 1972, XXVII + 300 blz., *f* 31,20.

TERWEN-DE LOOS, J., (Catalogus van de tentoonstelling) Nederlandse schilders en tekenaars in de Oost, 17de - 20ste eeuw. Amsterdam, Rijksmuseum/Stichting C.N.O., 1972, 88 blz., geïll.

TIMM, W., Kapitänsbilder. Schiffporträts seit 1782. Rostock, V.E.B. Hinstorff Verlag, 1971, 192 blz., geïll.

WILLIAMS, J.B., British commercial policy and trade expansion 1750-1850 (ed. R. Davis). Londen, Oxford University Press, 1972, 514 blz., £ 7,-.

ANDREWS, K.R., Sir Robert Cecil and Mediterranean plunder. EHR 87 (1972) 513-532.

ANSTEY, R., A re-interpretation of the abolition of the British slave trade 1806-1807. EHR 87 (1972) 304-332.

BERGH, G.A. van den, De N.V. Sleephelling Sociëteit te Rotterdam 1840-1895. ESHJ 35 (1972) 187-208.

BLAKE, J.W., The first British empire: a maritime empire of trade, built by traders. HT 22 (1972) 537-546.

BOULIND, R., Shipwreck and mutiny in Spain's galleys on the Santo Domingo Station, 1583. MM 58 (1972) 297-330.

BOXER, C.R., Smokkelaars en handelaars. Spiegel Historiael 8 (1972) 1, 28-35.

BRUMMEL, L., Achttiende-eeuws kolonialisme in brieven. BMGN 87 (1972) 171-204.

BUTEL, P., Le port de Bordeaux sous le régime des licenses 1808-1815. Revue d'Hist. Econ. et Soc. 19 (1972) 128-149.

BUTOW, R.J.C., Backdoor diplomacy in the Pacific: the proposal for a Konoye-Roosevelt meeting, 1941. JAH 59 (1972) 48-72.

CARRIÈRES, M., Le tragic des esclaves en Méditerranée française. Nep 108 (1972) 25-30.

CONDON, M.E., Surveying, measuring and valuing British transports during the war against revolutionary France. MM 58 (1972) 331-336.

DIXON, C., The first Australian (-Pelsaert). HT 22 (1972) 706-715.

FONTAINE VERWEY, H. de la, De scheepschirurgijn Exquemelin en zijn boek over de flibustiers. JA 64 (1972) 94-116.

GOOR, J. van, Een Groninger predikant op de kust van Coromandel. BMGN 87 (1972) 205-215.

GOUGH, B.M., "Turbulent frontiers" and British expansion: governor James Douglas, the Royal Navy, and the British Columbia gold rushes. PHR 41 (1972) 15-32.

HASSLÖFF, O., Sjöfartsmuseer och etnologi (maritime museum and ethnology; met Engelse samenvatting). Jrb. 1972 van het Deens Scheepvaart Museum te Helsingør, 15-20.

HESS, A.C., The battle of Lepanto and its place in Mediterranean history. PP 57 (1972) 53-73.

HOFMAN, W., Een Spaanse galei in Amsterdamse kachels. MA 59 (1972) 226-228.

HOLBROOK, F.X., To strike a blow at the California trade (betr. periode van de Amerikaanse burgeroorlog). AN 32 (1972) 195-210.

JONG, C. de, De houding in Zuid-Afrika en Nederland tegenover de zee. Nieuws uit Zuid-Afrika 12 (1972) 3/4, 14-16.

JONG, C. de, The Dutch press campaign against the negro slave trade and slavery. Mercurius (Tijdskrif van die Departement Ekonomie, Universiteit van Suid Afrika) 15 (1972) 27-54.

KENNEDY, P.M., Bismarcks imperialism: the case of Samoa 1880-1890. HJ 15 (1972) 261-283.

KENNETT, D.H., An English merchant in Holland in 1737 and 1738. ESHJ 35 (1972) 148-186.

MALONE, J.J., England and the Baltic naval stores trade in the 17th and 18th centuries. MM 58 (1972) 375-395.

MESURET, R., Joseph Vernet et les ports gascons. II, La vue de Bordeaux prise du côté des Salinières. Nep 107 (1972) 25-36.

MESURET, R., Joseph Vernet et les ports gascons. III, La vue de la ville et du port de Bayonne prise à mi-côte sur le glacis de la citadelle. Nep 108 (1972) 43-52.

MINCHINTON, W.E., Bibliographie de l'histoire des grandes routes maritimes. MH 2 (1972) 189-193.

ROCHE, T.W.E., A cunard guidebook of a century ago. MH 2 (1972) 194-203.

RYCKAERT, M.J., Brugse havens in de Middeleeuwen. Handelingen Société d'Emulation 109 (1972) 5-27.

SAUL, N., The cruiser Aurora and the Russian revolution. HT 22 (1972) 768-776.

SENESE, D.J., Koxinga and a Chinese restoration. HT 22 (1972) 716-723.

VEN, D.J. van der, Zeemanskunst in papier, hout en glas. Zeewezen 61 (1972) 9, 28-31.

VICHOT, J., L' "Album du Marin" du capitaine de frégate P.C. Caussé, publié à Nantes en 1836. Nep 107 (1972) 49-56, 108 (1972) 53-68.

VICHOT, J., Les gravures des sièges de Ré et de La Rochelle. Nep 107 (1972) 1-16, 108 (1972) 1-16.

WAX, D.D., The Browns of Providence and the slaving voyage of the brig Sally, 1764-1765. AN 32 (1972) 171-179.

WILSON, K., The Agadir crisis, The Mansion House Speech, and the double-edgedness of agreements. HJ 15 (1972) 513-532.

WINTERSCHEID, Th., 700 Jahre Schiffspost auf dem Rhein. Beiträge zur Rheinkunde, 24. Heft der zweiten Folge, 1972, 25-32.

Marine

BARNES, J., Supremacy of sea power: Sir David Beatty and the origins and theories of modern naval warfare. Londen, Hodder & Stoughton, 1973, £ 3,10.

BLACKMAN, R.V.B. (ed.), Jane's Fighting Ships 1972-1973. Londen, Sampson Low, Marston & Comp. Ltd., 1972, 745 blz., geïll., *f* 120,-.

BOSSCHER, Ph.M., Honderdzestig jaar Koninklijke Marine. Den Haag, Marinevoorlichtingsdienst, 1972, 64 blz., geïll.

CORBETT, J.S., Some principles of maritime strategy. Londen, Conway Maritime Press, 1972 (herdruk ed.-1911), 339 blz., £ 4,80.

DYER, G.C., The amphibians came to conquer: the story of admiral R.K. Turner. Washington/D.C., U.S. Government Printing Office, 1972, 2 vols., 1278 blz., geïll., $ 14,50.
(betreft Amerikaanse amfibische operaties in de Stille Oceaan gedurende de Tweede Wereldoorlog).

MARDER, A., Winston is back: Churchill at the admiralty 1939-1940. Londen, Longman, 1972 (The English Historical Review, supplement no. 5), 60 blz., £ 1,25.

MARS, A., British submarines at war 1939-1945. Londen, W. Kimber & Co., 1971, 256 blz., geïll., £ 3,25.

POOLMAN, K., Escort carrier 1941-1945. An account of British escort carriers in trade protection. Londen, I. Allan, 1972, 160 blz., geïll., *f* 27,55.

WATTS, A.J. (ed.), Warships and navies - 1973. Londen, I. Allan, 1972, geïll., £ 2,25.
(....The concept of this new year book is to present articles and illustrations highlighting the vast changes undergone by men and materials, and in conditions of life afloat. This first edition deals in the main with

the Royal Navy, but it is hoped that future issues will encompass many other navies of the world.... Uitg. aank.).

BARRITT, M.K., Nelson's frigates - May to August 1798. MM 58 (1972) 281-295.

BOOY, A. de, Herinneringen aan de reis van Hr. Ms. Karel Doorman naar Nederlands Oost-Indië (1946/47). Marineblad 82 (1972) 513-528.

SYRETT, D., The methodology of British amphibious operations during the Seven Years and American wars. MM 58 (1972) 269-280.

WESTEN, M. van, Achtergronden van het "Bismarck"-drama. De Blauwe Wimpel 8 (1972) 266-270.

Koopvaardij

DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE 1939-1945, unter besonderer Berücksichtigung der Blockadebrecher. Bnd. 1 bearbeitet von L. Dinklage Bnd. 2 bearbeitet von H.J. Witthofft. Göttingen, Musterschmidt Verlag, 1972 (Bnd. 5a en b van de "Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges), 2 dln., 537 + 392 blz., geïll., DM. 160,-.

MACGREGOR, D.R., The tea clippers. Londen, Conway Maritime Press, 1972 (herdruk ed.-1952), 272 blz., geïll., £ 3,50.

PLATT, D.C.M., Latin America and British trade 1806-1914. Londen, A. & C. Black, 1972 (series: Merchant Adventurers; gen. ed. R. Davis), £ 4,25.

SIMPSON, C., Lusitania. Londen, Longman, 1972, 295 blz., geïll., ƒ 31,25.

VILLIERS, A., H. Picard, The bounty ships of France (de geschiedenis van een speciale categorie Franse zeilende koopvaardijschepen uit de jaren 1870-1920). Londen, P. Stephens, 1972, 240 blz., geïll., £ 5,-.

BOUMA, L.H., Ien en oar oer de Fryske houtfeart op Noarwegen. It Beaken 34 (1972) 134-149.

BRADLEY, I., James Ramsay and the slave trade. HT 22 (1972) 866-872.

BRENNER, R., The social basis of English commerdial expansion, 1550-1650. JEH 32 (1972) 361-384.

CARSON, E.A., Customs history and records of trade and shipping. MM 58 (1972) 447-461.

CORVER, H.J., Dutch shipping losses: steamers 1850-1970 (vervolg). The Belgian Shiplover 23 (1972) 171-188.

COX, N., The records of the Registrar-General of shipping and seamen (sources for maritime history II). MH 2 (1972) 168-188.

CROSSE, J., John Willis & Sons, Shipowners, 1833-1899. MM 58 (1972) 397-402.

CROWHURST, P., Marine insurance and the trade of Rotterdam, 1755-63. MH 2 (1972) 140-150.

DEKKER, P., De ramp met de Oostindiëvaarder "Vrouwe Elisabeth Dorothea" te St. Maartenszee. West-Frieslands Oud en Nieuw 39 (1972) 37-68.

DOWNS, J.M., Fair game: exploitive role-myths and the American opium trade. PHR 41 (1972) 133-149.

EMEIS, M.G., Pruikebollen: de laatste reis van "De Post van Nantes" (1755). Ons Amsterdam 24 (1972) 212-213.

EMMER, P.C., De Slavenhandel van en naar Nieuw-Nederland. ESHJ 35 (1972) 94-147.

EMMER, P.C., The history of the Dutch slave trade, a bibliographical survey. JEH 32 (1972) 728-747.

FLAYHART, W.H., The darling of the Dutch: s.s. Nieuw Amsterdam. Steamboat Bill 29 (1972) 150-153.

GREEN-PEDERSEN, S.E., The scope and structure of the Danish negro slave trade. Scand. Econ. Hist. Review 19 (1971) 149-197.

HURST, A.A., The "onker"trade (laat-19e-eeuwse en 20e-eeuwse houtvaart met zeilschepen in Noord-Europa). MS 1 (1972) 40-45.

JARVIS, R.C., Ship registry 1707-86. MH 2 (1972) 151-167.

JEANNIN, P., Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts. Hansische Geschichtsblätter 89 (1971) 41-73.

KEPLER, J.S., Fiscal aspects of the English carrying trade during the Thirty Years War. EcHR, 2nd ser., 25 (1972) 261-283.

KONINCKX, C., Cargaisons chinoises et indiennes au XVIIIe siècle. Revue du Nord 54 (1972) 195-202.

MEILINK-ROELOFSZ, M.A.P., The Dutch East India Company's ports of call. In: Les Grandes Escales, Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, tome XXIII (1972) 171-196.

N.N., Een eeuw Holland Amerika Lijn. Rotterdam-Europoort-Delta 72/4/n, 2-24.

N.N., How "Hollandia" hopes were sunk. Holland Herald 7 (1972) 7, 9-14.

POSTMA, J., The dimension of the Dutch slave trade from Western Africa. Journal of African History 13 (1972) 237-248.

SCAMMELL, G.V., Shipowning in the economy and politics of early modern England. HJ 15 (1972) 385-407.

SHERIDAN, R.B., Africa and the Caribbean in the Atlantic slave trade. AHR 77 (1972) 15-35.

SODENKAMP, R., De dramatische ondergang van de "P.C. Hooft" (1932). De Blauwe Wimpel 27 (1972) 344-349.

STOLS, E., Les marchands flamands dans la péninsule ibérique à la fin du seizième siècle et pendant la première moitié du dix-septième siècle. In: Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel. Köln/Wien, Böhlau, 1970, 226-237.

TAYLOR, H., Trade, neutrality and the "English road" 1630-1648. EcHR, 2nd ser., 25 (1972) 236-260.

THURSTON, W.N., Management-leadership in the United States Shipping Board 1917-1918. AN 32 (1972) 155-170.

Kust- en binnenvaart

MALSTER, R., Wherries and waterways. The story of the Norfolk and Suffolk wherry and te waterways on which it sailed. Lavenham/Suffolk, T. Dalton Ltd., 1972, 176 blz., geïll., £ 2,50.

Zeevisserij

BAI, E.G., Fall! Fall! Fall! Owerall. Berichte über den schleswigholsteinischen Walfang am Beispiele der Stadt Elmshorn, 1817-1872. Hamburg/Norderstadt, Verlag Egon Heinemann, 1972, 110 blz., geïll., DM. 19,80.

DONRAADT, W.Chr. (red.), Zij waren erbij: eilanders (bewoners van Schiermonnikoog) op de walvisvaart. Dokkum, Reproduktiebedrijf H.H. van der Helm, 1972, 100 blz., geïll., ƒ 5,50.

RICHARDS, R., American whaling on the Chatams Grounds (170° W 44° S in the Pacific), viewed from an antipodean perspective. Nantucket/Mass., Nantucket Historical Association, 1971, 70 blz., geïll., $ 2,50.

VOORT, J.P. van de, De Nederlandse Noordzeevisserij; een volkskundige bibliografie. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1972 (overdruk Neerlands Volksleven 22 (1972) 2), 42 blz., ƒ 3,75.

DEKKER, P., De "traankoppen" - walvisvaarders aan het Marsdiep. Zeewezen 62 (1973) 1, 26-30.

EMEIS, M.G., Pruikenbollen: "Het Rad van Avonture" (walvisvaarder, 1767). Ons Amsterdam 24 (1972) 371-373.

HÖGLUND, H., On the Bohuslän herring during the great herring fishery period in the 18th century. Fishery Board Sweden/Institute of Marine Research 1972, series biol. no. 20, 1-86.

LAMOUR, F., Les pêcheurs de "Kerkor" (deel van de haven van Brest): la petite histoire d'un marin du XXe siècle. Nep 107 (1972) 57-68.

VAMPLEW, W., The evolution of international whaling controls. MH 2 (1972) 123-139.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

GRENFELL PRICE, A., The explorations of captain James Cook in the Pacific as told by selections of his own journals 1768-1779. New York, Dover Publications Inc., 1972 (herdr. ed.-1957, met inl. van P.G. Adams), 292 blz., geïll., ƒ 14,80.

KISH, G., North-east passage: Adolf Erik Nordenskiöld, his life and times. Amsterdam, N. Israël, 1972, 300 blz., geïll., ƒ 45,-.

LANGLEY, M., When the Pole Star shone: a history of exploration. Londen, George G. Harrap, 1972, 176 blz., geïll., ƒ 23,85.

LINKLATER, E., The voyage of the "Challenger"

(1877). Londen, J. Murray, 1972, 288 blz., geïll., f 50,10.

MACLEAN, A., Captain Cook. Londen, Collins, 1972, 192 blz., geïll., f 23,85.

Loods-, bergings- en reddingswezen

GORES, J.N., Marine salvage; the unforgiving business of no cure, no pay. Garden City/New York, Doubleday & Co. Inc., 1971, 552 blz., geïll., $ 12,50.

Watersport

ROZENDAAL, R., Fotojacht onder de waterspiegel. Handboek voor het onderwater fotograferen en filmen. Naarden, A.J.G. Strengholt Uitg. Mij., 1972, 307 blz., geïll., f 40,-.

WOUDSTRA, F.G.A., Duikverhalen. Naarden, A.J.G. Strengholt Uitg. Mij., 1972², 216 blz., geïll., f 10,-.

WOUDSTRA, F.G.A., Tussen zeesterren en amphora's. Handboek voor de theorie en praktijk van het duiken. Naarden, A.J.G. Strengholt Uitg. Mij., 1972², 554 blz., geïll., f 40,-.

CORSTEN, H.A., 125 Jaar Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roei Vereeniging. Zeewezen 61 (1972) 7/8, 46-47.

De zeevarende

CRESWELL, J., British admirals of the 18th century. Tactics in battle. Londen, Allen & Unwin, 1972, 263 blz., geïll., £ 4,80.

BATOROWICZ, Z., Cashubian fishing cooperatives: a geographic-ethnographic study. Gdansk, 1971 (Gdansk Maritime Museum Proceedings vol. IV; geschreven in het Pools met een Engelstalige samenvatting), 190 blz., geïll.

BENNETT, G., Nelson the commander. Londen, Batsford, 1972, 322 blz., geïll., £ 3,90.

PAPP, D., Åländsk allmoge seglation, med särskild Hänsyntill sjöfarten på Stockholm. Sjöfarten i Lemlands socken 1800-1940. (Resultaten van een onderzoek naar de zeevaart van de boerenbevolking van de Åland eilanden, speciaal van Lamland, in de jaren 1800-1940). Stockholm, Sjöhistoriska Museet, 1971, 357 blz., geïll.

ROSENBERGER, E., Auf groszer Fahrt. Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der groszen Zeit der Segelschiffahrt. Kassel, Verlag H. Hamecher, 1973 (herdruk ed.- Minden i.W., 1929⁴), 334 blz., DM. 36,50.

VOORT, P.J. van der, The pen and the quarterdeck: life and works of captain Fredrick Chamier R.N. Leiden, Universitaire Pers, 1972, XV + 174 blz., geïll., f 27,-.

BINNEVELD, J.M.W., en F.S. Gaastra, Organisatie en conflict van een vergeten groep (zeeliedenstaking 1911). ESHJ 35 (1972) 303-323.

CHRISTIANSEN, P.O., Organisation i Torupstrand 1971 (fishermen's organisation in Torupstrand in 1971; met een Engelse samenvatting). Jrb. 1972 van het Deens Scheepvaart Museum te Helsingør, 38-62.

DEKKER, P., Een sylter "maritieme gastarbeider" bij de Kamers Zeeland en Amsterdam van de Verenigde Oostindische Compagnie. Zeewezen 61 (1972) 7/8, 42-45.

JONES, S., Blood red roses. The supply of merchant seamen in the nineteenth century. MM 58 (1972) 429-442.

KAUKIAINEN, Y., Finland's peasant seafarers and Stockholm. Scand. Econ. Hist. Review 19 (1971) 118-132.

ROESSINGH, M.P.H., The water supply aboard ships of the United East Indies Company. In: Actes du 8ième Colloque Internationale d'Histoire Maritime, Paris 1970, 631-642.

ZEEMAN, S., Redder van het eerste uur: Klaas Duit, "zeeduivel" van Huisduinen (1820-1891). De reddingsboot 113 (1972) 4827-4834.

Het schip - scheepsbouw

BLUSSÉ VAN OUD ALBLAS, A., De geschiedenis van het clipperschip. Amsterdam, P.N. van Kampen, 1972², 183 blz., geïll., f 24,50.

CAMPBELL, J., The "Queen Elizabeth" class. Londen, Conway Maritime Press, 1972 (Warship monographs no. 2), 64 blz., geïll., £ 1,50.

DITTMAR, F.J., J.J. Colledge, British warships 1914-1919. Londen, I. Allan, 1972, 336 blz., geïll., £ 4,50.

HURST, A.A., Square-riggers: the final epoch 1921-1958. Brighton/Sussex, Teredo Books, 1972, geïll., £ 8,80.

HURST, A., Labour saving devices in sail. MS 1 (1972) 136-141.

KLUDAS, A., Die groszen Passagiersschiffe der Welt. Oldenburg/Hamburg, Gerhard Stalling Verlag, 1973 - . 5 delen met elk ong. 224 blz. (dl. I, 1858-1912; dl. II, 1913-1923; dl. III 1924-1935; dl. IV, 1936-1948; dl. V, 1949-heute), geïll., DM. 58,- p.d.

McKEE, E., Clenched lap or clinker, an appreciation of a boatbuilding technique. Londen, H.M.S.O., 1972, 30 blz., geïll., 35 p.

NORMANDIE. The French Line quadruple-screw turbo-electric North Atlantic Steamship ---. Facs.-herdruk no. 5 (Ocean Liners of the Past) van de speciale uitgave van "The Shipbuilder and Marine Engine-Builder", 1935). Londen, P. Stephens, 1972, 232 blz., geïll., f 56,80.

OOSTEN, F.C. van, Schepen onder stoom. De geboorte van het stoomschip. Bussum, C. de Boer jr., 1972, 176 blz., geïll., f 29,50.

PADFIELD, L.P., Guns at sea: a history of naval gunnery. Londen, H. Evelyn, 1973, 320 blz., geïll., £ 7,50.

PROFILE WARSHIP. Windsor, Profile Publications Ltd., 1970- . (Zie ook: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis no. 25, blz. 72).
18. KM Bismarck (BB; P. Schmalenbach)
19. HMS Hood (battle-cruiser; R.G. Robertson)
20. HMS Hesperus (DD; P. Dickens)
21. USS Tennessee (BB; W.H. Cracknell)
22. IJN Yukikaze (DD; Masataka Chihaya)
23. HMS Furious, 1917-1925 (CV; C.A. Jenkins)
24. HMS Furious, 1925-1948 (CV; C.A. Jenkins)
25. SMS Emden (CL; F. Forstmeier)
26. Free French Rubis (SS; H.L.G. Rousselot)
27. SMS B110
'8. USS Indianapolis
.9. HMS Belfast (CH; J. Wingate) (Profile Special)

.DLEY CHESTERTON, D., British coastal ships, tugs and trawlers. Londen, I. Allan, 1972, 186 blz., geïll., £ 2,25.

ROBERTS, J.A., The "Invincible" class. Londen, Conway Maritime Press, 1972 (Warship monographs no. 1), 64 blz., geïll., £ 1,50.

ROMME, Ch., Description de l'art de la mature. Met een voorwoord van J. Boudriot. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1972 (herdr. ed.-1778), 110 blz., geïll., FF. 220,-.

SCHAUFFELEN, O., De laatste grote zeilschepen. Bussum, Unieboek, 1972 (uit het Duits vert. door J.F. Brongers), 280 blz., geïll., f 54,-.

SMITH, P., Hard lying: the birth of the destroyer 1893-1913. Londen, W. Kimber & Co., 1971, 176 blz., geïll., £ 2,50.

UNGER, R.W., The rise of the Dutch shipbuilding industry ca. 1400 - ca. 1600; technical and institutional sources of Dutch economic development. Ph.D.-thesis, Yale University, 1971, 455 blz. (microfilmed/xeroxed).

ADAMS, J.E., Maritime industry of the St. Vincent Grenadines, West Indies (20e eeuw). AN 32 (1972) 180-194.

ALLEN, N.L., Sir Eustace Tennyson d'Eyncourt: British naval architect (1912-1924). Sea Breezes 46 (1972) 663-675.

AUSSEUR, J.-P., Un essai de construction préfabriquée au 17ième siècle. Nep 108 (1972) 31-40.

BANBURY, Ph., Ships of the Celtic world. MS 1 (1972) 35-39.

BAUM, K.J., Vom Kanonenboot zum Forschungschiff: aus der Geschichte der "Meteor". Das Logbuch 8 (1972) IV, 15-22.

BOGART, C.H., U.S.S. Rhode Island 1861-1867. Steamboat Bill 29 (1972) 138-142.

BOOY, H.Th. de, Het avontuurlijke leven van de motorreddingboot "Zeemanshoop". De reddingboot 113 (1972) 4807-4821.

BOUDRIOT, J., A propos des ancres. Nep 107 (1972) 37-48.

BRAYNARD, F.O., Art in the "Vaterland" (interieurverzorging van Albert Ballin's passagiersstoomschip "Vaterland"). Ships Monthly 7 (1972) 314-321.

CHRISTENSEN, A.E., To eldre tegninger ar norske

smabåter (two early drafts of small Norwegian craft; met Engelse samenvatting). Jrb. 1972 van het Deens Scheepvaart Museum te Helsingør, 21-37.

CRUMLIN-PEDERSEN, O., Kaellingen og kløften. Nogle jyske fund af Kølsvin og mastefiske fra 800-1200 e. Kr. (mast and mastfish in Viking ships 800-1200; met een Engelse samenvatting). Jrb. 1972 van het Deense Scheepvaart Museum te Helsingør, 63-80.

FISHER, jr., E.C., Japan's torpedo cruisers. Warship International IX (1972) 165-170.

FRICKER, Queen of them all (de geschiedenis van de Queen Mary). Ships Monthly 7 (1972) 284-289, 326-330, 366-368, 393-396.

GIBSON, D., The saving of H.M.S. Belfast. Museums Journal 72 (1972) 1, 17-19.

CORDON-PARKER, J., The sinking of the "Ma Robert": an excursion into mid-19th-century steelmaking. Technology and Culture 13 (1972) 209-225.

HOEK OSTENDE, J.H. van den, Rembrandtvloed (floating a city to float a ship). MA 59 (1972) 170-176.

HOFER, R., Deutsche Unterseeboote des ersten Weltkrieges: Type UC I. Das Logbuch 8 (1972) IV, 23-28.

ISHERWOOD, J.H., Norddeutscher Lloyd-liner "Konigin Luise". Sea Breezes 46 (1972) 643-646.

KATLEWSKI, H., Einbäume, Plätten und Renner auf dem Chiemsee. Das Logbuch 8 (1972) 3, 26-32.

McGOWAN, A.P., A paddle-tug in a museum: an exercise in patience and imagination (de "Reliant" in de Neptune Hall van het National Maritime Museum te Greenwich). Museums Journal 72 (1972) 1, 3-6.

MÜNCHING, L.L. von, Tot vliegkampschip verbouwde Japanse passagiersschepen. Een vloot bijvoorbaat tot ondergang gedoemd. De Blauwe Wimpel 27 (1972) 306-309, 340-342.

OSBON, G., The introduction of steam into the Royal Navy. MS 1 (1972) 29-34, 122-130.

SCHNALLE, P., Die preuszisch/deutsche Schraubenfregatte "Elisabeth" Das Logbuch 8 (1972) 3, 4-6.

STOKLUND, Bj., Tømmerskuderne fra Laesø (the timber vessels from Laesø, a chapter in the history of small craft in Denmark, ca. 1740; met een Engelse samenvatting). Jrb. 1972 van het Deens Scheepvaart Museum te Helsingør, 153-198.

STÜBLE, R., Fahrzeuge der pazifischen Inselwelt: Ausleger-Piroge von Luf. Das Logbuch 8 (1972) IV, 9-14.

THOMPSON, R.H., Veteram warships of the Rosso-Japanese war of 1904-1905 in World War II. MM 58 (1972) 421-427.

VEN, D.J. van der, Het wereldberoemde Romeinse wijnschip van Trier als symbool van het Moezelland. Zeewezen 61 (1972) 11, 28-31.

VICHOT, J., Deux albums des bâtiments de l'Atlantique et de la Méditerranée, attribués à Jean Jouve (1679). Nep 107 (1972) 17-24, 108 (1972) 17-24.

WALDON, D.G., H.M.S. Hood. Warship International IX (1972) 114-158.

WALKER, E.A., H.M.S. King George V. Sea Breezes 46 (1972) 811-818.

WIGBY, F.C., Invention of the lifeboat (from the Naval Chronicle, vol. VII, 1802, p. 485). MM 58 (1972) 339-344.

WILSON, E.N., Paddle-tug Reliant. MS 1 (1972) 151-157.

ZUIDHOEK, A., De chebek-ship met fabelachtig zeilvermogen. De Blauwe Wimpel 27 (1972) 231-236.

Maritieme archeologie

BASS, G.F. (ed.), A history of seafaring, based on underwater archeology. Londen, Thames & Hudson, 1972, 320 blz., geïll., f 57,60. (Ned. editie: Geschiedenis van de scheepvaart, weerspiegeld in de scheepsarcheologie. Bussum, C. de Boer jr., 1973, 320 blz., geïll., f 55,-.

AHLSTRÖM, Chr., Een scheepswrak in Finse wateren door de Sonttolregisters geïdentificeerd. Spiegel Historieel 10 (1972) 537-543.

HALME, R., Underwater archeology. A description of underwater work carried out by the Bureau of Maritime Archeology, and other institutions, within the territorial waters of Finland (betreft o.m. het wrak van een Hollandse galjoot). The Belgian Shiplover 23 (1972) 118-120.

LINSKENS, H.F., Het oudst bekende schip in de Middellandse Zee geborgen. De Blauwe Wimpel 27 (1972) 392-394.

N.N., Reproducing the past (conservering van de Wasa). Resin (Shell Chemicals) 3 (1972) 2-7.

PEARSON, C., The preservation of iron cannon after 200 years under the sea. Studies in conservation 17 (1972) 91-110.

Modelbouw

BOWEN, J., Waterline ship models. Londen, Conway Maritime Press, 1972, 128 blz., geïll., £ 3,60.

CRAINE, J.H., Ship modelling - hints and tips. Londen, Conway Maritime Press, 1973 (herdr. ed.-1948), 128 blz., geïll., £ 1,80.

FOX SMITH, C., Ship models. Londen, Conway Maritime Press, 1972, 174 blz., geïll., £ 3,20.

HUBBARD, D., Ships-in-bottles: a step-by-step guide to a venerable nautical craft. Newton Abbot, David & Charles, 1972, 102 blz., geïll., £ 2,95.

Stuurmanskunst

HAY, D. & J., No star at the Pole: a history of navigation from the stone age to the twentieth century. Londen, Ch. Knight & Co., 1972, 230 blz., geïll., £ 2,50.

LAMB, U. (intr.), A navigator's universe: the Libro de Cosmographia of 1538 by Pedro de Medina. Londen, University of Chicago Press, 1972, £ 8,35.

WATERS, D.W., The navigation and instruments of the Batavia, Dutch East Indiaman, 1629. In: Actes du Bième Colloque Internationale d'Histoire Maritime, Paris 1970, 505-518.

Kartografie

CATALOG. Research catalog of maps of America to 1860 in the William L. Clements Library of the University of Michigan. Boston/Mass., G.K. Hall & Co., 1973, 4 dln. $ 264,-.
(....incorporates 400 atlases, almost 1000 manuscript maps, and over 15.000 printed maps and charts depicting some part of the Americas..... drawn or published before 1860.... Uitg. aank.)

N.N., (Catalogus van de tentoonstelling) Plancius 1552-1622. Rotterdam, Maritiem Museum Prins Hendrik, 1972, 56 blz., geïll., f 4,50.

SKELTON, R.A., Maps - a historical survey of their study and collecting. Londen, University of Chicago Press, 1972, 138 blz., geïll.

BEHRMANN, W., Ueber die niederdeutschen Seebücher des 15. und 16. Jahrhunderts. AC XV (1972) 20-136 (herdruk: Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in Hamburg XXI, 1906, 63-176).

BELONJE, J., en I.H. van Eeghen, De familie van de drukker Jan Willemsz Blaeu in Alkmaar en Amsterdam. JA 64 (1972) 75-93.

CONWAY, M., Joris Carolus, discoverer of Edge Island. AC XV (1972) 178-187 (herdruk: The Geographical Journal XVII, 1901, 623-632.

DRÖBER, W., Kartographie bei den Naturvölkern. AC XVI (1973) 69-86 (herdruk: Deutsche Geographische Blätter XXVII, 1904, 29-46).

HEAWOOD, E., Some cartographical documents of the age of great discoveries. AC XV (1972) 263-272 (herdruk: The Geographical Journal XXXIII, 1909, 679-688).

KOEMAN, C., The lead by the Dutch in world charting in the 17th and first half of the 18th century. Proc. Royal Society of Edinburgh (B), 73, 5 (1971/2) 45-52.

MATKOVIC, P., Alte handschriftliche Schifferkarten in den Bibliotheken zu Venedig. AC XVI (1973) 280-309 (herdruk: Mitteilungen der kaiserlichen-königlichen geographischen Gesellschaft V, 1862, 79-107).

WALCKENAER, C.A., Analyse géographique des Voyages de Sind-Bad le Marin. AC XVI (1973) 425-447 (herdruk: Nouvelles Annales des Voyages et des Sciences géographiques XIV, 1, 1832, 5-26).

Haven- en Zeewerken

DELPRAT, D.A., Aperire terram gentibus (Suezkanaal). ESHJ 35 (1972) 226-273.

GRAAF, C.A.A. de, Delfshavens sluizen in en na de stormvloeden van 1775 en 1776. Rotterdams Jrb. (7e reeks, 10e jrg.) 263-272.

TEYCHINé STAKENBURG, A.J., Honderd jaar Nieuwe Waterweg. Feestrede t.g.v. de viering van het 100-jarig bestaan van de Nieuwe Waterweg op 9 maart 1972 in De Doelen te Rotterdam. Rotterdams Jrb. 1972 (7e reeks, 10e jrg.) 161-168.

VOS, G.Z.de, Honderd jaar Nieuwe Waterweg. Toespraak bij de opening van de tentoonstelling op 25 mei 1972 in het Gemeentemuseum te Maassluis. Rotterdams Jrb. 1972 (7e reeks, 10e jrg.) 169-172.

VERENIGINGSNIEUWS

JAARVERSLAG VAN DE NEDERLANDSE WERKGROEP VOOR DE GESCHIEDENIS VAN DE NOORD- EN OOSTZEEHANDEL OVER DE PERIODE 31 MEI 1971 - 20 OKTOBER 1972.

De Werkgroep werd opgericht op 31 mei 1971 tijdens de Pfingsttagung van de Hansische Geschichtsverein (HGV) te Hildesheim, en hield zijn eerste jaarvergadering op 22 oktober 1971op het Instituut voor Geschiedenis te Utrecht, voorafgaande aan de ledenvergadering van het Nederlands Historisch Genootschap. Het ledenbestand omvatte toen 25 leden, waarvan 15 persoonlijke en 10 institutionele leden. Tot bestuursleden werden gekozen Prof. Dr. T.S. Jansma, voorzitter, Dr. Johanna Maria van Winter, secretaresse, en Dr. F. Snapper, penningmeester. Om grotere bekendheid aan de Werkgroep te geven en meer leden te werven, stelde de secretaresse een Bericht op over het bestaan en de doelstellingen van de Werkgroep, dat in de loop van 1972 verscheen in de Mededelingen van de Vereniging voor Zeegeschiedenis (no. 24, blz. 49-50), het Tijdschrift voor Geschiedenis (verkort; 85/1972, blz. 133), de Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden (verkort; 87/1972, blz. 168) en Spiegel Historiael (7/1972, blz. 126) en dat werd verspreid onder de leden van de Studievereniging voor Sociaal-economische Geschiedenis. Hierdoor en door persoonlijke gesprekken nam het ledental enigszins toe, zodat het thans, 20 oktober 1972, 30 bedraagt, te weten 19 persoonlijke en 11 institutionele leden. Bovendien hebben zich voor 1973 nog twee persoonlijke leden aangemeld.

De verhouding tot de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis werd geregeld in die zin, dat de Werkgroep institutioneel lid is geworden van de Vereniging. Bepaald werd dat de contacten van de Werkgroep met de Internationale Commissie voor Zeegeschiedenis (voorzitter Prof. Mollat) zullen lopen via de Vereniging, en de contacten van de Vereniging met het internationaal secretariaat van de op te richten Internationale Commissie voor de Noordelijke Zeeën van Europa via de Werkgroep. De voorzitter van de Werkgroep, Prof. Dr. T.S. Jansma, werd eerst voorlopig opgenomen in het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, hetgeen door de ledenvergadering van de Vereniging op 29 april 1972 bij acclamatie werd goedgekeurd en bevestigd.

De werkzaamheden van de Werkgroep bestonden in dit eerste jaar van zijn bestaan grotendeels uit het onderhouden van internationale contacten. De secretaresse bezocht 2-5 december 1971 het congres van de Poolse Commissie voor Zeegeschiedenis te Warschau, waar onder meer onder voorzitterschap van Prof. Mollat werd beraadslaagd over mogelijkheden van internationale samenwerking tussen historici uit de verschillende landen rondom de Noord- en de Oostzee. Als beste vorm werd aansluiting bij de Internationale Commissie voor Zeegeschiedenis erkend, als "Association affiliée". Deze "Association" werd nog niet definitief opgericht, maar wel werd besloten om minstens eenmaal in de vijf jaar een gemeenschappelijk internationaal congres te houden, waaraan de leden van alle aangesloten verenigingen en werkgroepen en ook de individuele leden zullen kunnen deelnemen. Het internationale secretariaat werd met algemene instemming gevestigd te Warschau.

In de loop van 1972 werden ontwerp-reglementen uit Warschau rondgestuurd, die door de Nederlandse Werkgroep van kleine wijzigingen werden voorzien, gedeeltelijk van taalkundige, gedeeltelijk van inhoudelijke aard; en wel in die zin dat nationale verenigingen en werkgroepen als leden zullen kunnen toetreden en bovendien uit landen waar zo'n vereniging of werkgroep niet bestaat of zich niet aanmeldt, ook individuele personen. Dit maakt het mogelijk dat individuele Westduitsers, leden van de HGV, lid zullen kunnen worden zolang de HGV zelf nog aarzelt zich aan te melden. Deze mogelijkheid werd ook door de Hansische Arbeitsgemeinschaft in de DDR aanvaard.

In het tijdvak dat door dit verslag wordt bestreken, bezochten leden van de Werkgroep twee najaarscongressen van de Hansische Arbeitsgemeinschaft in de DDR: 11-13 oktober 1971 in Halle aan de Saale over architectuur en beeldende kunst in de Hansesteden, en 10-12 oktober 1972 in Frankfurt/Oder over de progressieve rol van het handelskapitaal en zijn grenzen (14e-17e eeuw). Op beide congressen trad ook een Nederlandse spreker op, die door bemiddeling van de Werkgroep was uitgenodigd: in 1971 Dr. Ir. C.L. Temminck Groll uit Utrecht over Hanse-invloeden op de burgerlijke architectuur in de Nederlanden gedurende de middeleeuwen; en

in 1972 Prof. Dr. P.W. Klein uit Rotterdam over handelskapitaal en ontwikkeling van het Hollandse vroegkapitalisme in de 17e eeuw.

Voorts was de Werkgroep vertegenwoordigd op het Pinkstercongres van de HGV in Emden, 22-25 mei 1972, dat niet over een speciaal thema ging. Op de ledenvergadering aldaar kreeg de secretaresse gelegenheid verslag uit te brengen over de activiteiten en buitenlandse contacten van de Werkgroep, welk verslag door sommige Westduitsers met een zekere afgunst werd beluisterd, want voor de Westduitse leden van de HGV was het zowel in 1971 als in 1972 onmogelijk de congressen van de Hansische Arbeitsgemeinschaft in de DDR bij te wonen.

Rest ons tot slot een activiteit te vermelden die door Amsterdamse leden van de Werkgroep, Dr. S. Hart met zijn staf van de Gemeentelijke Archiefdienst, hopelijk min of meer permanent zal worden verricht op verzoek van de redactie van de Hansische Geschichtsblätter: het verzorgen van de kroniek over Nederlandse en Belgische publicaties in de rubriek Hansische Umschau. Na aanvankelijke moeilijkheden om een vertaler te vinden, zodat de verzamelde berichten in het Duits zullen kunnen worden ingestuurd, is dit probleem nu opgelost. Een punt schijnt nog te zijn dat de redactie van de Hansische Geschichtsblätter de gehele bijdrage van Nederlandse zijde wil stellen op naam van Dr. S. Hart, terwijl deze ook de namen van zijn medewerkers vermeld wilzien. In deze kwestie staat de Werkgroep achter Dr. Hart en heeft hem geadviseerd een naamlijst van zijn medewerkers mee te sturen en elk bericht met hun of zijn eigen initialen te ondertekenen. Vooropgesteld dat deze oplossing door de redactie wordt aanvaard, zullen bijdragen van Nederlandse zijde tegemoet gezien kunnen worden, te beginnen met Band 90/1973 van de Hansische Geschichtsblätter.

Johanna Maria van Winter

Aldus goedgekeurd op de jaarvergadering van 20 oktober 1972 te Utrecht.

STUDIEREIS NAAR STOCKHOLM, GEORGANISEERD DOOR DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS IN SAMENWERKING MET HET ZWEEDSE INSTITUUT VAN 3 - 9 SEPTEMBER 1972.

Verslag

Het voornaamste doel van deze reis was bestudering van de "Wasa". Dit Zweedse oorlogsschip, dat op 10 augustus 1628 tijdens een proefvaart kapseisde en ten onderging, is in 1961 gelicht en in een museum ondergebracht, waar het tijdens de conserveringsfase bestudeerd en bezichtigd kan worden.

Technologische aspecten van de scheepsbouw, zoals deze in de 17de eeuw uitgevoerd werd, zijn voor een deel uit de literatuur bekend. De confrontatie met een echt schip uit deze periode toont echter duidelijk aan dat de praktijk van de 17de-eeuwse scheepsbouw afwijkt van de beschrijvingen en tekeningen die uit deze periode overgebleven zijn. De scheepsbouwer had niet alleen te maken met constructiedetails, maar tevens met het beschikbare hout, dat zo economisch mogelijk moest worden verwerkt. Hier en daar komt men in de constructie van de "Wasa" details tegen, die eigenlijk in strijd zijn met wat de theoretische beschrijvingen zouden doen verwachten. Men ziet houtverbindingen die eigenlijk te zwak zijn, omdat men de beide delen over een te korte afstand met elkaar verbonden heeft. De bevestiging van het galjoen aan de boeg van het schip, topzwaar door de geweldige figuur aan het einde, doet zo fragiel aan, dat men zich met verbazing afvraagt, hoe een dergelijke constructie enige zeegang heeft kunnen verwerken.

Niet alleen de technologische aspecten van een 17de-eeuws oorlogsschip, ook de sociale aspecten van een dergelijk vaartuig als verblijfplaats van een talrijke bemanning, worden duidelijker bij het zien van het echte schip, dan bij het bestuderen van de literatuur of het bekijken van afbeeldingen. De levensomstandigheden aan boord moeten, gezien de aan weer en wind blootstaande, kleine verblijfsruimten, zeker in zwaar weer en onder oorlogsomstandigheden zo moeilijk geweest zijn, dat het zonder meer duidelijk is dat zeeslagen wel eens door ziekte van de bemanning uitgesteld moesten worden.

Voor de huidige op zakelijkheid en efficiency ingestelde begrippen, zijn de uiterlijke kenmerken van een schip als statussymbool van een vorstenhuis of natie ternauwernood verenigbaar met zijn oorlogsfunctie. Dit wordt duidelijk wanneer men het geweldige, onpraktische galjoen en de rijk gedecoreerde spiegel voor ogen ziet. Daarbij is het, wanneer men de hoogte van de waterlijn vergelijkt met de daarboven uitstekende topzware constructies, raadselachtig, hoe men voldoende stabiliteit heeft kunnen verkrijgen. In zware zeegang, wanneer de steun van de zeilen gemist werd, moeten de 17de-eeuwse oorlogsschepen erg geslingerd hebben.

Het feit, dat door de berging en de conservering van een oorlogsschip uit 1628 een groot aantal inzichten in allerlei aspecten van de scheepsbouw, de levensomstandigheden aan boord, de oorlogvoering ter zee, de

artistieke vormgeving etc. verdiept konden worden, rechtvaardigt de hoge bergingskosten. Behalve een groot wetenschappelijk rendement, zoals de toegenomen kennis ten aanzien van de houtconserveringstechnieken etc., heeft de aanvankelijk grote investering ook een toeristische attractie van de eerste orde opgeleverd. Het is echter de vraag of de berging van de "Wasa" en alle problemen daaraan verbonden als model kunnen worden gebruikt voor overeenkomstige pogingen in andere landen.

Onder leiding van stafleden van het historisch scheepvaartmuseum te Stockholm zijn gedurende twee dagen alle aspecten van de "Wasa", zoals het schip zelf, de speciale exposities, gewijd aan de in het schip gevonden inventarisgoederen, de scheepssier, de ankers en de restauratie- en conserveringsafdeling bezocht. De derde dag van dit studiebezoek was gewijd aan het scheepvaartmuseum zelf. Behalve aan de inrichting van het museum, de depots, de restauratieafdeling en de archieven werd aandacht besteed aan de documentatieafdeling.

Van bijzondere betekenis was m.i. een bezoek aan de afdeling maritieme etnologie. Deze afdeling houdt zich sinds enkele jaren bezig met etnografisch onderzoek in havenplaatsen en in gebieden, waar van oudsher de visserij bedreven werd. Zo heeft men uitgebreide onderzoekingen verricht op de Alands eilanden, waarbij gegevens verzameld werden over de rederijen, de schepen, de lading, het leven aan boord, de opleiding van de schepelingen, de havenoutillages, de scheepswerven etc. De eerste resultaten van dit maritieme veldwerk zijn gebundeld in een lijvig rapport, dat als uitgave van het Historisch Scheepvaart Museum te Stockholm verschenen is. Het onderzoekprogramma van de afdeling maritieme etnologie toont aan, dat Zweden, waar sinds lang het volkskundig onderzoek in eigen land bedreven wordt, ook op dit speciale gebied als vooroploper kan worden beschouwd.

Op donderdag werden bezoeken gebracht aan het Statens Historiska Museum en de Kungl. Livrustkamen bezoek gebracht aan het Kungl. Armémuseum, het Zweedse Legermuseum, waar onder meer een uitgebreide collectie kanonslopen, waartoe een exemplaar dat in de 17de eeuw te Enkhuizen gegoten was behoorde, tentoongesteld was. De dag werd besloten met een receptie in de Nederlandse Ambassade.

Voorafgaande aan het vertrek naar Nederland werd op zaterdagmorgen een bezoek gebracht aan het bizonder imposante slot Skokloster, gebouwd door rijksadmiraal Karel Gustaaf Wrangel († 1676).

U.E.E. Vroom

Het stabiliteitsdefect van de "Wasa"

Bij een door onze gastheren van "Wasavarvet" georganiseerde gedachtenwisseling bracht de heer J. Roelfzema de feitelijke oorzaak van het kenteren van de "Wasa" naar voren. Het navolgende is aan zijn betoog ontleend.

Tot "ontwerpen" in de hedendaagse betekenis van het woord waren de scheepsbouwers van weleer nog niet toe. Scheepsafmetingen werden bepaald aan de hand van een soort empirisch bestek of "charter" en praktijkervaring was het enige waarop men kon steunen. Kwam een opdrachtgever destijds met wensen van speciale aard, dan moest de scheepsbouwmeester als het ware op zijn gevoel verder gaan. Bekend is dat de Hollandse scheepsbouwmeester van Gustaaf Adolf, Henryk Hybertsson, op grond van de bij de bouw van de "Wasa" gestelde eisen, tot het besluit is gekomen, de breedte te vergroten met "één voet en vijf duim" 1). Dit gegeven is te exact om te worden afgedaan met een schouderophalen over verzinsels waarvan overleveringen vervuld plegen te zijn. De vraag rijst, wat was de ervaring waarop de scheepsbouwmeester steunde bij het nemen van genoemd besluit? De heer Roelfzema waagde hier de veronderstelling, dat Henryk Hybertsson gedacht heeft aan het toenmaals betrekkelijk nieuwe scheepstype, de fluit, die bij grote lengte ten opzichte van de breedte en weinig diepgang een snelle zeiler was en een goede lastdrager. Er waren destijds reeds fluiten in de vaart van flinke afmetingen.

Om in deze zaak verder te komen, staan ons de moderne wiskunde en theoretische scheepsbouwkunde ten dienste en bovendien de resultaten van het door de staf van "Wasavarvet" verrichte werk, waardoor wij sedert 1970 voor het eerst beschikken over een stel exacte lijnentekeningen van een groot schip van het jaar 1628 2). Volgens de berekeningen van de heer Roelfzema zou de stabiliteit van de "Wasa" inderdaad in orde zijn geweest als het onderwaterschip de vorm van een fluit gehad had. Maar dit koningsschip de kenmerken geven van een nederige vrachtvaarder, die in de spiegel van het achterschip slechts een beperkte ornamentiek toeliet, daar was geen kwestie van en zo moet de scheepsbouwer tot een - naar is gebleken noodlottig - compromis gekomen zijn.

De Wasa-specialist Gunner Schoerner die de bijeenkomst bijwoonde, interesseerde zich zeer voor het betoog van de heer Roelfzema en zei voornemens te zijn nogmaals de Hollandse 17de-eeuwse scheepsbouw en de daarin verwerkte ervaring te gaan bestuderen.

R.E.J. Weber

1) Gunnar Schoerner, Regalskeppet (Stockholm 1964).
2) "In the light of our present knowledge, we believe that the general impression of the Wasa that we now present may be regarded as final" (Ritning, Drawing, Plan, Zeichnung, Wasa 1628, Stockholm, Statens Sjöhistoriska Museum, 1970).

Kungliga Krigsarkivet en Sjöhistoriska Samfundet

Bij de opzet van de reis had het bestuur zich voorgenomen zo mogelijk contact te zoeken met de Zweedse zustervereniging, de Sjöhistorika Samfund. Dank zij alweer de goede diensten van het Zweedse Instituut, was een bijeenkomst georganiseerd op dinsdag 5 september in Kungl. Krigsarkivet, waar de "styrelse" als regel vergadert. Wij werden allerplezierigst ontvangen door de voorzitter vice-admiraal (b.d.) Einar Blidberg en enkele leden, van wie ik noem de krigsarkivarie Bertil Broomé, vice-voorzitter, wiens gastvrijheid wij genoten, de secretaris Lennart Rosell en het lid Gunnar Schoerner, een zeeofficier in uniform, marindirektör in Stockholm en specialist op gebied van de scheepsbouw.

De Samfund is opgericht in 1938 en telt 280 leden, die 20 kr. (ca. *f* 14,-) per jaar aan contributie betalen. Behalve de eerdergenoemden telt het dagelijks bestuur nog vijf andere leden. Samen met een 14-tal geleerden, hoge officieren als anderzins, vormen zij een uitgebreid algemeen bestuur, 23 personen sterk. Zonder twijfel geeft deze constructie de vereniging aanzien naar buiten en krijgt ze gemakkelijker steun in diverse regeringsbureaus of wetenschappelijke lichamen.

Evenals onze vereniging bestrijkt zij met haar arbeidsveld het zeewezen in de ruimste zin, zonder een speciale voorkeur ten aanzien van één zijner vele facetten. Haar voornaamste activiteit ligt in het uitgeven van een soort jaarboekje, "Forum navale" genaamd, bepaald een kostbare geschiedenis, daar het gedrukt wordt op fraai papier en verlucht met foto's en tekeningen. Ondanks een tamelijk grote oplaag (600 stuks, die goeddeels verkocht worden tegen een prijs van 30 kr.) zou men het niet kunnen publiceren zonder belangrijke subsidies, zowel van overheidsorganen als van particuliere geldgevers. Het laatstverschenen nummer (26, 1971) bevat een lange herdenking van de stichter, admiraal Lybeck, en vervolgt met vier artikelen, waarvan twee van enige omvang. Gezien het notenapparaat en de gegeven statistieken, dragen deze zeer vermoedelijk een wetenschappelijk karakter, maar aangezien zich in ons gezelschap geen kenner van het Zweeds bevond, viel hun waarde buiten ons oordeel. Wel maakt het de indruk dat zij zuiver Zweeds-Scandinavische zaken betreffen.

Het is naar de voorzitter mij verzekerde, niet moeilijk om voor deze artikelen gekwalificeerde auteurs te vinden tegen een zeer geringe vergoeding. De meeste van hen zijn historici of zijn werkzaam in de archieven, maar ook zijn het leken die zich wijden aan de studie der zeegeschiedenis. Men treft in het tijdschrift bijdragen aan afkomstig uit de Zweedse marine, maar ook uit de kringen der koopvaardij. Somtijds worden bepaalde artikelen door universiteiten onder de aandacht gebracht van studenten, hetgeen de reputatie van het "Forum" ten goede komt. Van onze kant werd informatie verstrekt over onze eigen vereniging, haar wijze van werken en de problemen, waarmee wij worden geconfronteerd. Een goede gedachtenwisseling, die enkele mogelijkheden voortbracht waarop onze leden zich kunnen bezinnen.

Ze werd gevolgd door een korte rondgang door enkele zalen van de archiefruimte, waarin de maritieme sector slechts een bescheiden aandeel heeft. Wij realiseerden ons, evenzeer als in de nationale musea, dat Zweden in de eerste plaats altijd een landmogendheid is geweest, met de vloot op de tweede rang, welker hoofdtaak werd gezien in het beschermen van troepentransporten of geven van gewapende steun aan grote landingsoperaties. Al heeft zij door de eeuwen heen haar zelfstandigheid kunnen bewaren, van integrale binding met de Zweedse handelsmarine is weinig in haar verleden te vinden. Het is dus begrijpelijk dat het omvangrijke Kungliga Krigsarkiv ook de archieven der oorlogsmarine tot de zijne heeft gemaakt, inbegrepen de kaartenverzameling. Vanzelf heeft die concentratie het nadeel dat het militaire orgaan wordt losgemaakt van het grote lichaam, dat wij zeewezen plegen te noemen, met zijn economische romp en politieke, technische of culturele ledematen. Ons toonde de Krigsarkivarie met trots enkele schatten als oude zeekaarten en de prachtige scheepsbouwatlassen van de beroemde constructeur of chapman, de eerste, zegt men, die op een juiste, theoretische basis werkte. Men vraagt zich af of zulke zaken niet in een verzameling thuis behoren, die alles omvat wat de zeevaart betreft.

Ik maakte gebruik van deze gelegenheid om navraag te doen naar de Nederlanders, die in 1644 met eendertig bewapende schepen gehuurd waren door de Zweedse koning, als hulpeskader van zijn vloot. Dit notoire, typerende feit geniet slechts een beperkte bekendheid, hoewel het een overtuigend bewijs geeft van het maritiem potentieel dat Nederland in die tijd bezat en van zijn uitstekende reputatie. Een groot aantal hunner ging later over in dienst van de Zweedse oorlogsmarine; in 1658 vochten aan Zweedse zijde tegen de Nederlandse vloot een eskadercommandant en tien tot vijftien kapiteins, blijkbaar van Zeeuwse of Hollandse afkomst.

Om sneller resultaat te krijgen bleef mijn verzoek met opzet beperkt tot de namen van Maarten Thijszoon, in 1631 prominent als admiraal van de Westindische Compagnie, en een commandeur der Oostindische in 1632-1635, Hendrik Gerritszen genaamd. De eerste leidde verschillende acties en werd daarvoor al spoedig geadeld met de naam van Anckarhielm; hij organiseerde de Zweedse vloot en stierf in 1657. Daarna trad zijn tweede man Gerritszen meer op de voorgrond; hij streed, als gezegd, mee in de Sont, werd anno 1660 in de adelstand verheven, maar nam tegelijkertijd ontslag. Hij werkte daarna aan de oprichting van een Zweedse O.I.C., waartoe hij in 1663 nog een reis naar Azië maakte, maar daar niet werd toegelaten.

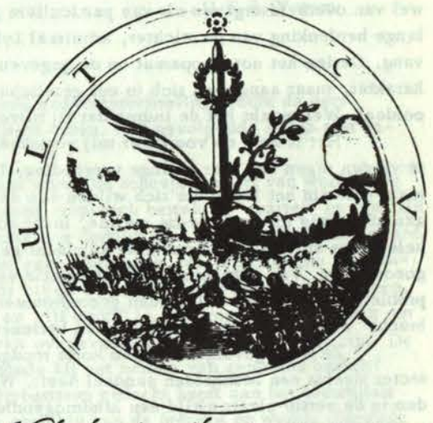
Tot mijn teleurstelling kon ik van beiden, in de musea die wij bezochten, tussen de talrijke beeltenissen van (vaak onbelangrijker) Zweedse zeevoogden, niets ontdekken. Op mijn schriftelijke vraag kreeg ik van het krigsarkiv, dat ik hier gaarne mijn dank betuig, fotocopieën uit enkele werken, waarin het voorgaande wordt bevestigd, met talrijke andere gegevens. Elders zijn nog brieven bewaard van en aan de twee admiraals. Ook bleek het dat hun beider families al spoedig daarna zijn uitgestorven; de naam Anckerhielm ging op een schoonzoon over en Gerritszen's dochters huwden mannen (een met een Hollander), van wier nageslacht niets bekend is. Uitdrukkelijk werd mij daarbij verzekerd dat in het standaardwerk "Index över svenska porträtt" (1939) geen afbeeldingen van hen worden vermeld. Mocht een onzer leden met kennis van Zweeds niettemin zin hebben van deze figuren nog een verdere studie te maken, dan wil ik mijn weinige gegevens gaarne tot zijn beschikking stellen.

Een opmerking mag ik hier nog aan toevoegen. Toen wij uitgebreid afscheid namen van de vele Zweedse vrienden, dank zij de onbeperkte gastvrijheid van onze ambassadeur in Zweden, mr. C.W.A. baron van Haersolte, geschiedde dit in de prachtige woning, die eens aan Louys de Geer heeft behoord, door wiens intensieve bemiddeling het bovengenoemde hulpeskader - waartoe hij een voorschot had verstrekt en waarmee hij de overtocht maakte - tegen de Denen werd uitgezonden.

H.A. van Foreest

De bloedvlag

In het Kungl. Armémuseum te Stockholm werden wij getroffen door de rijke verzameling aan vlaggen, banieren en standaarden. Naar algemeen bekend is, is het uiterst moeilijk textiel door de eeuwen heen in redelijke staat te bewaren. Des te groter was onze bewondering voor deze zeer oude, op indrukwekkende wijze in enorme vitrines uitgestalde collectie. Tot onze verrassing zagen wij er hier een voorbeeld van, dat te land evenzeer als ter zee de vlag in zwang is geweest, waarin een uit wolken stekende arm met opgeheven zwaard voorkomt. Onze voorzitter heeft deze vlag reeds vroeger in de Mededelingen genoemd (Jhr. H.A. van Foreest, Bloedvlag, no 15, november 1967 (36-49) en er daarbij opgewezen, dat een der betekenissen van een vlag gelegen is in de tekening die zij vertoont en dat de Beeldende Kunst bewijzen oplevert, dat somtijds ter zee een rode vlag is gevoerd met de tekening van een uit wolken stekende arm met opgeheven zwaard er in. 1)



Viribus humanis equidem pugnatur et armis:
Sed sine divini nil ope juncta valent.
Felix nimirum a Domino victoria pendet.
Hanc merito belli Dux, reverenter habe.

Jac. à Bruck, Emblemata moralia et bellica, door V.d. Heijden in 1615 te Straatsburg uitgegeven, p. b22.

In het Armémuseum nu is juist zulk een vlag van de 17de eeuw in werkelijkheid aanwezig. De directie kon de tekening verklaren door er op te wijzen dat in het taalgebruik "arm" vaak figuurlijk gebruikt wordt als aanduiding van iemands kracht, zelfs van de gehele krachtige persoonlijkheid (zie ook het Woordenboek der Nederlandse Taal s.v. "arm"). Ten overvloede was in de vitrine een reproductie geplaatst uit een boekje met zinnebeelden van het jaar 1615. Hiermee werd het bewijs geleverd dat de bewuste tekening in het bijzonder op de macht des allerhoogsten zinspeelde, getuige het latijnse onderschrift:

"Viribus humanis equidem pugnatur et armis,
Sed sine divini nil ope juncta valent.
Felix nimirum a Domino victoria pendet,
Hanc merito belli Dux, reverenter habe." 2)
(Er wordt wel met mensenkracht en wapenen gestreden,
Maar zonder Goddelijke macht zijn zij tezamen niets.
Zeer zeker hangt van de Heer de gelukkige overwinning af.
Deze bezitte de veldheer door verdienste in de strijd, met nederigheid).

De verklaring moet zijn dat hij, die de vlag hees welke dit teken vertoonde, zich onder goddelijke bescherming plaatste en de tegenstander waarschuwde. Zoals zo vaak, naar onder meer de overdadige sculptuur van de "Wasa" ons leert, hebben wij hier te maken met een tegelijk beschermend en afschrikkend symbool. Wie onzer echter al te zeer onder de indruk mocht komen van de ernst, waarmede de 17de-eeuwer dergelijke symbolen behandelde, moet maar eens het schilderij bekijken van de Haarlemse kunstenaar C. Verbeeck († 1637) in het Frans Halsmuseum, dat op de voorgrond enige elegante figuren toont met een speeljacht, dat achterop een rode vlag voert waarin een amor!

R.E.J. Weber

1) Zie ook: Documenten uit het archief van den luitenant-admiraal Piet Heyn. S.P. l'Honoré Naber, ed., Werken Historisch Genootschap 3de serie no 53 (Utrecht 1928) 38.
2) Jac. à Bruck Angermundt cogn., Emblemata moralia et bellica. Nunc recens in lucem edita (Argentorati, J. ab Heijden, 1615).

Vraag: In het boek van K.R. Andrews 'The last Voyage of Drake and Hawkins' (London, 1972) lezen wij op p. 60 noot 4, dat Prins Maurits op 4 april 1595 aan de graaf van Essex een brief schreef, waarin hij de uitvinder Hugh Platt - auteur van 'Sundrie new and Artificial remedies against Famine' (1596) - aanbeval, die macaroni in vaten verkocht ter vervanging van beschimmeld brood. Voor de expeditie van Drake werden 4 barrels 'hollow pipes' aangeschaft voor de somma van 18 £ sterling. Weet een onzer lezers wellicht of in Nederland in die dagen proeven met macaroni aan boord van schepen werden genomen?

A. de Booy

Vijf portretten van Nederlandse vlagofficieren

Tijdens ons bezoek aan Skokloster viel onze aandacht onder meer op vijf portretten van Nederlandse vlagofficieren, die boven de deuren van een eetzaal zijn aangebracht. Het zijn heupstukken van groot formaat (de dagmaat varieert van 122/128 hoog tot 102/105 breed), waarin Jacob van Wassenaer van Obdam, Michiel Adriaensz. de Ruyter, Witte Cornelisz. de With, Pieter Florisz, en (met enige moeite) Cornelis Tromp te herkennen vallen. De schilderijen zijn in de loop der tijden erg donker geworden, bovendien hangen zij niet gunstig, zodat een nadere bestudering ter plaatse niet wel mogelijk was. Gelukkig was op het slot een goed geïllustreerde doch in het Deens gestelde brochure verkrijgbaar (P. Eller, Fem Søhaner. Ett krigsbytte af Karel van Manderbilleder på Skokloster (- Skokloster-Studier utgivna av Skoklosters Slott no. 3 -). Ons lid Jhr. Mr. A.F. de Savornin Lohman was zo vriendelijk hiervan een voortreffelijke Nederlandse vertaling te maken, waaraan het navolgende ontleend is.

De schilderijen worden reeds vermeld in de boedelbeschrijving van de bouwheer van het kasteel, Carl Gustav Wrangel, a° 1676. Hij was de grote Zweedse rijksadmiraal uit de Noordse oorlog.

Wat de afgebeelde admiralen betreft is bekend, dat dezen zich in 1656 allen tegelijkertijd in het Oostzeegebied hebben bevonden, toen Nederland in het Noordse strijdgebied intervenieerde en daartoe een vloot naar de Oostzee zond. Magnus Dureel, Zweeds resident in Denemarken, meldde in genoemd jaar aan de koning van Zweden, Karel X Gustaaf: "aldus bevinden zich nu de voornaamste 'zeehanen' hier temidden der landsgebieden van Denemarkens koning en op zijn wateren, te weten Opdam, de Ruyter, Witte Wittesen, P. Florissen, Tromp en schout-bij-nacht Evert Antonesen". Slechts het laatste was onjuist, Antonisz. had de rang van kapitein en men zal hem dan ook in het verband van de admiraalsportretten niet ontmoeten.

Er was die zomer een druk diplomatiek verkeer in het Noorden van Europa, dat zijn besluit vond in de totstandkoming van het verdrag van Elbing op 11 september 1656. Een reeks portretten van de in de Noordse kwestie opgetreden ambassadeurs, versterkt met de beeltenissen van de vlagofficieren der Nederlandse vloot, moest in het Deense slot Frederiksborg de herinnering aan deze episode levend houden. De hofschilder Karel van Mander, een Nederlander uit een beroemd kunstenaarsgeslacht, die al in 1628 naar Kopenhagen was gegaan, ontving de opdracht. Dat hij deze heeft uitgevoerd staat vast, want zijn gespecificeerde rekening voor zijn op Frederiksborg afgeleverde werk is bewaard gebleven en onze vijf admiraalsportretten staan daar ook op.

Jacob baron van Wassenaer van Obdam
olieverfschilderij door Karel van Mander, 1656
(foto: Skoklosters Slott)

Slechts korte, al te korte tijd is het historisch monument dezer portrettengalerij in tact gebleven. In augustus 1658 reeds bezetten de Zweden het kasteel en toen de vrede eindelijk gesloten was en men in 1661 vaststelde wat de bezetters van de inventaris hadden achtergelaten, kon de slotbewaarder nog slechts zeven stukken van de serie terugvinden... Merkwaardig: de Zweedse rijksadmiraal die zulk een voorname rol speelt in de aanval op Denemarken, is tevens een groot bouwheer met een nog onvoltooid slot, Skokloster. Als vlootvoogd weet hij veel, zo niet alles van de vijf Nederlanders. De Zweden krijgen de galerij met de portretten in handen; als het vrede is zijn de admiraalsbeeltenissen weg, maar als Wrangel sterft, in 1676, hangen juist deze vijf op Skokloster. De schriftelijke traditie is verder èn aan Deense èn aan Zweedse zijde verward. In latere Deense inventarissen is sprake van meer portretten dan de

Pieter Florisz
olieverfschilderij door Karel van Mander, 1656
(foto: Skoklosters Slott)

weergevonden zeven, maar langzamerhand kent men de juiste namen niet meer en evenmin de juiste aanleiding tot het ontstaan van de reeks. Aan Zweedse zijde geschiedt mutatis mutandis hetzelfde met de vijf admiraalsportretten. In 1859 tenslotte woedt in de Frederiksborg een grote brand en daarna verluidt het, dat hieraan ook de vijf admiraalsportretten ten offer gevallen zijn.

Poul Eller meent echter op kunsthistorische gronden, dat het de door Van Mander geschilderde portretten zijn, die thans op Skokloster hangen. Zijn argumenten worden gedeeltelijk gevormd door stijlkenmerken, gedeeltelijk door frappante overeenstemmingen tussen de kledij van sommige dezer portretten en die, op andere door Van Mander geschilderde beeltenissen. Een interessant bewijs wordt verder gevormd door een gegraveerd portret van Van Obdam, dat blijkens het onderschrift gestoken is naar "een" schilderij van Van Mander. Ellert wijst op de overeenstemming in het gelaat tussen deze gravure en het portret op Skokloster; de verschillen in de romp en de ietwat gewrongen houding verklaart hij als haastwerk van de graveur.

Wij Nederlanders kunnen er mee instemmen dat hier van een ontdekking sprake is en wij zijn er gelukkig mee. Het gebeurt niet zo vaak dat men bewijzen kan dat een beeltenis naar het leven geschilderd is en in dit geval is ons iets met zekerheid bekend, wat Ellert slechts veronderstellen kon, namelijk dat Van Mander tenminste vier der vijf vlagofficieren werkelijk bij zich op het atelier gehad heeft. "Den 16e", zo schrijft de jonge Adriaen Schagen in zijn journaal in de maand oktober 1656, "gingen (wij) met de koetsen van haer Ex(cellen)tien (sc. de ambassadeurs) de schilderkonst van Karel van Mander besien, alwaar opt versoek van sijn Majt. sijn extie d'Admirael met de vice-admiralen Witte Witten, hr. De Ruyter ende Pieter Florisz geschildert wierden" 1). Dat Tromp er niet bij was is duidelijk, want hij moest volgens ontvangen orders met een aantal schepen voor Dantzig achter blijven.

Cornelis Tromp
olieverfschilderij door Karel van Mander, 1656
(foto: Skoklosters Slott)

De portretten van de vier zojuist genoemden doen ons bijzonder levensecht aan: Van Obdam, de onder jichtlijden gebukt gaande edelman met zijn zware oogleden en ietwat hangende onderlip, die de hofschilder Hanneman zo keurig aristocratisch heeft geserreerd; De Ruyter, zelfverzekerd met zijn schrandere donkere ogen in een stevig gezicht; Witte de With, heftig mens wien het aan te zien is dat hij veel heeft doorgemaakt; Pieter Florisz bij wien al het gestrenge van het bekende gegraveerde portret heeft plaatsgemaakt voor een wat beschouwelijke oogopslag, waartoe de expressieve linkerhand zeer bijdraagt, ook al is het gebaar modieus 2). Tenslotte is er het vijfde portret: de jonge Tromp, zo elegant als het maar kan, van wie we ons afvragen wat er waar is van dit gelaat. En wat is de waarheid in de kleding, de attributen, de achtergronden? Wij weten dat Van Mander geen tijd gehad kan hebben voor meer dan vluchtige schetsen naar het leven. Ook Van Obdam, die bij Van Mander gelogeerd heeft, zal geen tijd gehad hebben voor meer dan één zitting, gezien de omvangrijke sociale verplichtingen van een vlootvoogd. Eller heeft aangetoond, dat Van Mander voor de kleding gesteund heeft op zijn kennis

Michiel Adriaensz. de Ruyter
olieverfschilderij door Karel van Mander, 1656
(foto: Skoklosters Slott)

Witt Cornelisz. de Wit
olieverfschilderij door Karel van Mander, 1656
(foto: Skoklosters Slott)

van de voorname kringen en dat hij slechts één vergissing begaan heeft, De With is namelijk gesierd met iets dat lijkt op de Franse Ordre du Saint-Esprit, terwijl hij in werkelijkheid drager was van de Ordre de Saint-Michel. Wij vragen ons af in hoeverre de schilder aan de admiralen nog iets van henzelf heeft meegegeven, dan wel in de achtergronden heeft gezinspeeld op voorvallen uit hun leven. Heeft misschien De Ruyter, in dat opvallende agressieve gebaar, de hand aan het gevest van een sabel, door hem in de Middellandse Zee buitgemaakt, die thans nog in ons Rijksmuseum bewaard wordt? Men zou het wel denken, want Eller signaleert op de achtergrond schepen met de Nederlandse vlag die in gevecht zijn met Turkse schepen. Meer kunnen we niet zeggen, wantzoals de schilderijen nu hangen, heeft men er geen geheel bevredigende foto's van kunnen maken.

Waar Eller zijn artikel eindigt met een pleidooi voor het schoonmaken der schilderijen uit een kunsthistorisch interesse in de schilder Van Mander, zouden wij Nederlanders hiermee willen instemmen uit het verlangen zo mogelijk iets meer te weten te komen van historische personen, zó beroemd dat ook kleine nieuwe gegevens van belang zijn.

R.E.J. Weber

1) Reijse gedaen bij Adriaen Schagen aen de cronen van Sweden ende Polen inden jaere 1656. C.E. Warnsinck-Delprat (ed.), Werken Linschoten-Vereeniging LXIX ('s-Gravenhage 1968) 116.
2) Ten onrechte meent Poul Eller, dat de haardracht van Pieter Florisz onder Nederlandse officieren weinig algemeen was; zie de gegraveerde portretten van tijdgenoten als De Ruyter, Tjerck Hiddes en Volckhard Schram.

NOTEN

Amsterdam shipping and trade to Northern Russia in the seventeenth century

Abbreviations:
G.A.A.: Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam
N.A.: Notariële Archieven (Amsterdam)

1) G.A., Amsterdam, Arch. Burg. Munimenten Vroedschapsresol. Documents of advisory committees. L.A. 13 Nrs. 7-10 fol. 3 v.
2) S. van Brakel, "Statistische en andere gegevens betreffende onzen handel en scheepvaart op Rusland gedurende de 18e eeuw", in: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap, 34 (1913) pp. 350-404. Here data are only given for Northern Russia and St. Petersburg (Leningrad). Jorma Ahvenainen, "Some contributions to the question of Dutch traders in Lapland and Russia at the end of the sixteenth century", Acta Lapponica Finniae, Nr. 6, Rovaniemi, 1967. He used material from the Amsterdam notarial archives and from the national archives of Copenhagen, Oslo, Stockholm and Helsinki. T.S. Jansma, "Olivier Brunel te Dordrecht", in: Tijdschrift voor geschiedenis 59 (1946). A reference should also be made to the edition of Th. J. G. Locher and P. de Buck, Nicolaes Witsen, Moscovische reijse (1664-1665), published in three volumes by the Linschoten Vereeniging (1966-1967). Of importance because of its extensive notes and large bibliography.
3) For the Amsterdam notarial charter-parties one can also consult Aksel E. Christensen, Dutch trade to the Baltic about 1600, M. Nijhoff, Den Haag, 1941; Johan Schreiner, Nederland og Norge, Oslo, 1933 and J.W. Yzerman, "Amsterdamsche bevrachtingscontracten, 1591-1602, I, De Vaart op Spanje en Portugal", in: Economisch Historisch Jaarboek XVII (1931).
4) See Christensen, pp. 144-152. Chartering of ships. The contracting parties.
5) After 1630 this is rarely mentioned. For some examples of charter-parties to Archangel before 1630 cf. N.A. 669/167, 1595 July 11, contract March 11; N.A. 92/144, 1602, May 17, contract March 11; N.A. 104/124 v., 1606 May 26, contract May 22; N.A. 107/58, 1607 June 8, contract May 17; N.A. 147/168, 1617 May 15, contract April 24 and N.A. 235/127, 1628 June 16, contract May 15.
6) Cf. Christensen, p. 281.
7) Jacques Le Moine de l'Espine and Isaac le Long, De koophandel van Amsterdam, vol. 3, ed. 10, Amsterdam, 1802 pp. 59 f.f. and the edition of 1780, volume 2, Rotterdam, 1780, pp. 360-361. Concerning the use of measures in the various countries and of the last, cf. Frederic C. Lane, "Tonnages, medievial and modern", in: The Economic History Review, sec. series, XVII (1964-1965) pp. 213-233; Michel Morineau, Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes, Paris, 1966. For the computation of the last of various Russian goods see charter-parties G.A.A., N.A. 147/109 v., 133, 1617: 1 Russian last = 1.4 Amsterdam last; N.A. 766/98 v., 1628: 1 last = 4000 pounds of tallow, wax or caviar, 200 dry cow hides (schevinken), 500 goatskins, 500 large sealskins, 70 elk hides, 12 casks of salmon (litt. Dutch "tonnen"), 8 hogsheads of train-oil; N.A. 663 binder 1, 192 v., 1629: 6 ship's pounds of hemp = 1 last; N.A. 1528/210, 1644: 14 casks of tar = 1 last; N.A. 3278/89, 1685: 2 fathoms of firewood = 1 last; N.A. 197/509, 1613: merchants declare that they found in 1605, 1606 and 1607 that 100 pounds weighed at the Amsterdam Weighinghouse was the equivalent of 3 pud weighed at the Archangel Weighinghouse; N.A. 196/585, 1610: an affidavit that in 1604 the Russian weights were reduced. The pud that had been 42 Amsterdam pounds had become the equivalent of 40 pounds in 1604. Later a pud is valued at 33 1/3 Amsterdam pounds.
8) G.A.A., Archief van de Directie van de Moscovische handel Nr. 123, Register of the broker Abraham de Kramer. According to his list 126 ships left Amsterdam for Archangel in the years 1701 and 1702. Of 91 ships (72 %) the freighter is mentioned. Of these ships 82 notarial charter-parties were found. On this list 35 ships are mentioned as sailing "per last", that is to say that they sailed at the risk of the shipping company or of some private persons. Of course there are no notarial charter-parties of these ships (28 %). Of 9 % of the ships that were chartered there are no notarial charter-parties. In the years 1697-1700 there left 122 ships for Archangel, 32 of which (26 %) sailed "per last". It would be wrong to think that these figures and percentages are valid for the entire seventeenth century. The years 1701 and 1702 of the Amsterdam notarial archives have been fully analysed for the making of a systematic index of subjects and geographical names. My research in the seventeenth century notarial archives had to be selective.

in the protests of bills of exchange at once. It There will be several notarial charter-parties that I did not trace. The number of charter-parties that have escaped my notice is probably much smaller for the first half of the seventeenth century.

9) Ahvenainen, pp. 37 f.f. At Värdo toll had to be paid to the King of Denmark for sailing to Lapland. The king had a representative in Amsterdam from whom one could obtain a pass of the Danish king, the costs of which depended upon the size of the ship. It appears that ships were registered as being one third or one half of their real size. One should therefore be careful with the tonnages registered in the harbour- and toll-books. One should always treat these with a certain degree of caution. The list given by Ahvenainen can be continued after 1599. One of the people who is not from Amsterdam is Pieter Courten from Middelburg, who appears every year from 1617 until 1621 with one or two ships.

10) G.A.A., N.A. 70/71 v., 1595 May 12. Ship of 100 lasts (200 tons). Cargo: tallow, wax, caviar, train-oil and hides. 1 last was reckoned to equal 4000 pounds of tallow, wax or caviar, 8 hogsheads of train-oil, 70 elk hides, 200 dry cow hides (schevinken). Armament: 10 iron guns, 6 pederos. Crew: 18. Freight-price *f* 36,- a last (£ 1.15.2 a ton). N.A. 69/132, 1595 May 17. Ship of 130 lasts (260 tons). Cargo as above. Probably unarmed. Freight-price *f* 30,50 a last (£ 1.9.9 a ton). N.A. 69/137 v., 1595 June 8. Ship of 100 lasts to be loaded at Sewerodwinsk (St. Nicholas, a rare exception). Back possibly by way of Kola(in that case 8 lay-days). 12 casks of salmon = 1 last. Probably unarmed. Freight-price *f* 30.- a last (£ 1.9.4 a ton). N.A. 136/86, 1614 May 31. Freighted for only 40 lasts and the skipper is allowed to load the rest for his owners or others. Freight-price *f* 28,- a last (£ 1.7.4. a ton). N.A. 781, 1626 June 10. Freighted for only 50 lasts. Freight-price *f* 27,- a last (£ 1.6.4. a ton).

11) I am not acquainted with publications of rates of exchanges London-Amsterdam dealing with the period discussed here. The term of the bill of exchange London-Amsterdam is increasingly at double usance (2 months) after 1610. This is not quite so usual before 1610 when it is usually one usance (1 month) or one and a half usance. In the sixteenth century one usance is certainly the most usual. Since England was still using the Julian calender in those days while the Gregorian style was used in the Netherlands, it is possible that ten days must be added to these two months. If o(ld) s(tyle) is mentioned after the date one knows what is meant but there still remain cases of doubt. The Annunciation style that was used in England (the new year begins on March 25) can be recognised appears however, that several bills of exchange from London to Amsterdam are dated in the customary way or stilus circumcisiones (the new year begins on January 1).

12) Erik Amburger, Die Familie Marselis, Studien zur russischen Wirtschaftsgeschichte, Giessen, 1957. G.A.A., N.A. 694 B, binder 57, 1633 October 31, Coenraedt Poppens, burgher and merchant in Bremen.

13) G.A.A., N.A. 668.

14) G.A.A., N.A. 668 binder 1, 117 v., 1633 June 9. Freight-price per delivered last of rye *f* 19,50, wheat *f* 20,50, barley *f* 18,50. N.A. 667 binder 1, 228, 1632 July 19: Rye *f* 20,-, wheat *f* 21,50 a last. Sometimes a price per last is given for grain in general.

15) G.A.A., N.A. 701, 1633 June 2, Peeter Marcellus made a contract with the representative of the Czar and bought 650 lasts of rye at 30 rixdollars a last and from Jacob Roussel he bought 800 lasts of rye at 27 rixdollars a last.

16) Johan E. Elias, De vroedschap van Amsterdam, Vol. 2., Haarlem, 1905, p. 303. G.A.A., N.A. 400/97, 1630 June 29: Coenraed and Melchior van Valckenburg sell in advance to Jan and Pieter Gerritsz. Hooft 220 lasts of Muscovian rye, price 136 golden guilders (*f* 41888.-) within one month, at an advance of 6600 rixdollars (*f* 16500.-) Charter-parties from Archangel to Italy, N.A. 401/8, 1630 July 1; N.A. 242/34 v., 1630 July 11. N.A. 842, 1629 June 30 Carel du Moulin sells him 600 lasts of Muscovian rye. N.A. 399/465, 1629 November 30, affidavit of Carel du Moulin, their agent in Archangel, that he received 600 lasts of rye according to the bills of lading. G.A.A., Arch. Burg. Vroedschaps-resoluties Nr. 15 p. 154. The mentioned grain-dealers buy grain for the city of Amsterdam because of a shortage.

17) G.A.A., N.A. 760/317, 319 v., 320, 327, 331, 332, 333, 337 v., 339.

18) G.A.A., N.A. 830.

19) G.A.A., N.A. 760/313 and 667 binder 1, 228.

20) G.A.A., N.A. 667 binder 1 pp. 208v-209v, Jonas Abeels, born in Middelburg 1594 was the son of Jan Abeels and Hester Klocker Jansdr. (see Dr. J.G. van Dillen, Het oudste aandeelhouders-register van de Kamer Amsterdam der Oost-Indische Compagnie, 's Gravenhage, 1958 p. 198). Jonas Abeels had been the London correspondent of the East India Company since 1606, died ± 1610. Jonas married in Amsterdam in 1618 (D.T. & B. 423/25) with Anna Rulandt, born in Middelburg ± 1593. On Sept. 29, 1631 (N.A. 666/5 v.) he borrows *f* 40.000.- in Amsterdam for merchants in London on a consignment of tin. He is called the merchant of merchants in London (N.A. 655/(3)/155, Nov. 13, 1631) a loan of *f* 20.000.- on a consignment of tin. Died after September 27, 1657.

21) Dirck Claesz. Schepel, merchant in Amsterdam is mentioned in 1620 as one of those qualified people who are daily consulted (also in law cases) as arbiter in affairs of shipping, commerce and charter-parties (N.A. 200/469 v., 1620 Febr. 21). N.A. 400/85, 1630 June 25. Coenraad and Melchior van Valckenburg, agents of the king of Sweden, sell in advance to Pieter Ranst, Pieter Pels, Adriaen Breman and company 230 lasts of Muscovian rye, that was to be brought from Archangel in two ships (N.A. 400/99, 1630 June 19, ship of 110 lasts, 7 iron guns, with the fleet to Archangel, lay-time 3 weeks, load rye and back with the fleet. Freight-price *f* 26,50 a last. The other ship, also of 110 lasts on the same conditions, N.A. 401/21, 1630, July 3). Price 134 golden guilders a last (a total price of *f* 43.148.-). 2000 rixdollars (*f* 5.000.-) were to be paid in advance. N.A. 401/231, 1630 Sept. 7. Melchior van Valckenburg, representative of the king of Sweden sells on the above conditions 75 lasts of rye to Pieter Pels at *f* 200.- a last (*f* 15.000.-). The rye will be shipped in the ship the "Lelye" of 75 lasts (N.A. 400/88, 1630 June 26). Skipper Cornelis Jacobsz. Back from Wijk aan Zee. Freight-price *f* 25,50 a last. This seems quite an advantageous transaction. In June 1630 the price at the exchange for rye was *f* 255,50 a last and in September 1630 it was *f* 325,50 a last. N.W. Posthumus, Nederlandsche Prijsgeschiedenis, Leiden, 1943, p. 573. For Pieter Pels and Pieter Ranst see Elias, De Vroedschap van Amsterdam, Vol. I pp. 198, 202, 543. Pels and Ranst were also Amsterdam merchants in Danzig.

22) G.A.A., N.A. 665.

23) G.A.A., N.A. 665/186 v., 204, 213.

24) G.A.A., N.A. 665/165 v., 172 v., 180 v., 181 v., 187 v., 212, 233, 234, 235 v.; N.A. 665 binder 2, 68 v., 103. Abraham van Eschwiller only traded with Russia occasionally. He also traded in tin (N.A. 694 B, 1633 December 7) and bellmetal (N.A. 694 B, 1634 October 8) and wool-sacks (Recht. Arch. 2063/123 v.) Arend Gijsbertsz. Schuyt (1595-1649), see: Elias, De Vroedschap van Amsterdam, Vol. 2 pp. 1017, 1018.

25) According to 21 protests of bills of exchange the rate of exchange London-Amsterdam in 1651 was *f* 11,29 for the p. Sterl.

26) According to 16 protests of bills of exchange the rate of exchange London-Amsterdam in 1652 was *f* 10,90 for the p. Sterl.

27) G.A.A., N.A. 2247/302 *f* 24,- (rye, 16 iron guns, crew of 18); N.A. 2247/329 *f* 22,50 (potash of woad, linseed, hemp, 5 iron guns); N.A. 2247/491 *f* 22,50 (rye, potash, mats, hemp, 4 iron guns); N.A. 2247/495 *f* 23.- (rye); N.A. 2247/500 *f* 22.- (rye); N.A. 2247/652 $ 27.- (2 iron guns, crew of 10); N.A. 2247/108 *f* 25,50 (rye) and N.A. 4417 B/154 *f* 26.- (potash, rye, hemp).

28) G.A.A., N.A. 2249 B/1163 *f* 22.- (barley), *f* 25.- (potash of woad), *f* 22.- (hemp and other light goods, 4 iron guns, skipper may load 30 lasts of heavy goods for others in Archangel); N.A. 2249 B/1165 *f* 23,50 (rye, back with the last convoy *f* 26,50); N.A. 2249 B/1174 *f* 23.- (140 lasts of rye, 16 lasts of hemp and further freight for others, 3 iron guns, back with the last convoy *f* 26.-); N.A. 2249 B/1189 *f* 22.- (rye, 3 iron guns); N.A. 3865/189 *f* 22.- (150 lasts of rye); N.A. 2249 B/1287 *f* 23,75 (100 lasts of linseed, may bring along goods for others for his own account).

29) G.A.A., N.A. 3865/662 *f* 25.-; N.A. 3865/650 *f* 21,50 (potash and other goods among which linseed *f* 20.-); N.A. 3865/696 *f* 24.- (100 lasts of rye, or 80 lasts of heavy goods at *f* 27.-); N.A. 2252/613 *f* 24.- (as above, rest of the cargo is for the company of the skipper); N.A. 2252/615 *f* 24.- (as above).

30) G.A.A., N.A. 2256/275 *f* 26.- (merchandise, the voyage out to Archangel is for the skipper but the freighter may load 10 lasts free of charge).

31) G.A.A., N.A. 2256/416 (Skipper had to load sufficiently heavy goods for others in Archangel to be able to depart without ballast).

32) G.A.A., N.A. 1614/1089 An affidavit of the merchants Conradt Huyskens, Abraham de Vlieger and Frans Cornelisz. Bordingh. A deal was made in 1670.

33) Isaac le Long, De koophandel van Amsterdam, Vol. 2, ed. 6, Amsterdam 1744, pp. 188, 189.

34) Ahvenainen, Some contributions etc. T.S. Jansma, "Olivier Brunel te Dordrecht, de noord-oostelijke doorvaart en het Westeuropeesch-Russisch contact in de zestiende eeuw", in: Tijdschrift voor Geschiedenis, 59, 1946, pp. 337-362.

35) Stadsarchief Antwerpen, Certificatieboek Antwerpen Nr. 43 p. 459 v., 1582 December 13; also Nr. 44 pp. 59 v., 60, 1583 February 15.

36) In the nineties of the sixteenth century a pass from the king of Denmark was sometimes also needed for a jouney to Archangel. G.A.A., N.A. 66/66 v., 1594 May 12; N.A. 74/77 v., 1596 April 24; N.A. 51/116, 1597 June 7. N.A. 76/188 v., 1597 April 4, route Amsterdam-Kola-Archangel-Lapland-Amsterdam, Ship of 90 lasts. Paid 143 rixdollars for a pass. N.A. 76/192, 196 v., 1597 April 8 and 9, skipper Meijnert Jansen Wortelboer.

From Enkhuizen, who was to sail to Kola refuses to leave since his freighter Marcus de Vogelaer did not give him a pass. De Vogelaer had paid Gijsbert Michielsz. Hoppesack, proxy of the Danish king. He receipts De Vogelaer so that the ship the "Griffioen" (of a supposed 50 lasts) of Wortelboer can sail (N.A. 51/57 v.) Actually this was a ship of 85 lasts (N.A. 71/176 v.).

37) G.A.A., N.A. 669 binder 2 p. 12 v. For a ship of 100 lasts. The pass was dated Copenhagen Castle 1629, October 20.

38) The Terraneuf-ships, ships that sailed to New Foundland, also went to the fishery. They also bought codfish, salted or dry from fishers at sea or on the island.

39) Some examples. G.A.A., N.A. 123/218 v., 1611 April 11. Three merchants, six coopers and three sailors come along as passengers; N.A. 685/82, 1641 April 12, Twelve people sail as passengers with free passage and board; N.A. 900, 1650 April 13. On the outward journey seven coopers with free passage and board and five when coming back.

40) G.A.A., N.A. 668 binder 1, 33, 1633 April 21.

41) G.A.A., N.A. 663/127 v., 1629 April 19. Everhard Klenck, De Vogelaer and Company freight a ship of 200 lasts of skipper Jacob Thijssen Bierenbroodspot, from Hoorn, armed with 16 iron guns, to go to Kola and the fishery at Kildin. Several conditions are mentioned. The freight-price was ƒ 10.950.-. The ship that was taking along seven coopers, was to return from Kola on September 10. The freighters will provide the ship with two passes from the king of Danmark for 240 lasts together. If these passes are not available in time, the ship will have one pass of at least 100 lasts. De Vogelaer and Klenck were prominent merchants. They chartered a great number of ships for Archangel and Kola. Cf. N.A. 664(17) p. 11 v., 1630 Jan. 22. N.A. 696 A, 1639 November 10, affidavit of the traders on Kola and the coast of Lapland. It concerns a raid of supposed Dunkirk privateers who appeared to be Danish.

42) G.A.A., N.A. 196/65 v., 1606 November 7. Coopers in Amsterdam examine certain Muscovian casks with salmon. They have removed the salmon, put them in oaken salmon-casks and resalted them. N.A. 694 B, 1634 Febr. 13. Affidavit of the coopers Reynert Jansz. van Oort and Adriaen Hermansz. van Saenen that they have been engaged in the fishery of salmon on the coast of Lapland and the environments of Kola, viz. Van Oort for thirteen years and Van Saenen for seven years. They have experience in cutting salmon, salting and putting them in casks, laying the smallest in the bottom, the largest in the middle, the medium sized ones and the small ones on top. The cask is most narrow at the bottom. They declare that one year schools of salmon are abundant in one river and in the next year there is more salmon in another river. N.A. 197/747 v., 1614 January 21. Affidavit that it was not costomary to pay impost on salt for the resalting of salmon coming from Russia and other countries. Salmon is treated as a staplefish.

43) G.A.A., N.A. 71/176 v., 1596 Jan. 23.

44) G.A.A., N.A. 76/188 v., 1597 April 4.

45) G.A.A., N.A. 53/37 v., 1598 Febr. 26, 83 lasts, 9 men + mate, ƒ 26,-; N.A. 79/177, 1598 April 20, 90 lasts, 11 men + mate, armed with 6 iron guns, 4 pederos, ƒ 24.- Bonus 1 last. Lay + time as elsewhere. Each for three months.

46) G.A.A., N.A. 84/19, 1599 April 2, 100 lasts, 12 men + mate, ƒ 26.- a last; N.A. 84/21, 1599 April 3, 70 lasts, 9 men + mate, lay + time 90 days, ƒ 22.- a last; N.A. 83/74, 1599 April 8, 50 lasts, 4 iron guns, 9 men + mate, Amsterdam-Kola (30 days) Archangel (departure August 10) - Dieppe (12 days), ƒ 34,- a last; N.A. 86/92, 1600 March 25, 50 lasts, from Sealand-Kola (10 to 20 days)-Archangel (departure August 1)-Kola-a harbour in between St. Thomas and Rouen), ƒ 34,- a last; N.A. 85/231 v., 1600 March 30, 80 lasts, Amsterdam-Kola-Archangel-Hable de Grace, unload- La Rochelle (31 days, load wine)-Amsterdam, ƒ 53.- a last.

47) G.A.A., N.A. 89/17 v., 1601 April 13, 85 lasts Amsterdam-Kola (10 to 12 days)-Archangel-possibly Kola-Texel-Amsterdam or Hable de Grace, Dieppe or Calais; N.A. 89/105, 1601 June 10, 50 lasts Amsterdam-Kola-Embden, ƒ 26.- a last.

48) G.A.A., N.A. 90/190, 1602 April 12

49) G.A.A., N.A. 93/149, 1603 March 22, 50 lasts Amsterdam-Kola (wait till the end of the salmon fishery)-Tsip Nawolck (Laus on Fisher's Peninsula on the coast of Lapland)-Amsterdam, ƒ 27.-; N.A. 94/136 v., 1603 March 28, Amsterdam-Kola-Archangel-Kola-Amsterdam.

50) G.A.A., N.A. 99/200, 1605 May 17, 70 lasts Amsterdam-Kola (10 days)-Archangel (35 days)-Kola (10 days)-Amsterdam or Hamburg.

51) G.A.A., N.A. 103/22, 37, 41, 1606 May 1, 80 lasts, 6 iron guns, to Amsterdam, Hamburg or Bremen.

52) G.A.A., N.A. 640 binder 3, 34, 1626 April 27, ship of 90 lasts; N.A. 633/41, 1626 May 1, ship of 100 lasts.

53) G.A.A., N.A. 634/55, 1627 April 10.

54) G.A.A., N.A. 127/113 v., 1611 May 8. Ship of 50 lasts. The skipper Cornelis Michielsz. Kalf, from Zaandam, participated in the contract for 1/3 share. Chadsley paid ƒ 1300.- for his 2/3 share in the contract. The ships usually left Amsterdam with merchandise for Lapland. N.A. 135/74 v., 1614 April 21. Ship of 35 lasts, skipper Symen Pietersz. Coemes, from Zaandam. To Kildin and the fishery in between Vardö and Sem' Ostrov. Back on September 20. Unload in Hull. Freight + price ƒ 1000.- Payment: ƒ 400.- in Hull and the rest two to three months later. N.A. 131/55, 1613 April 26 Chadsley freights a ship of 57 lasts, skipper Hendrick Cornelisz., from Zaandam. Pieter Ghysen from Zaandam participated for 1/4 share. On September 20 the ship leaves the coast of Lapland where it has been "on the fishery". Ghijsen lends him ƒ 400.- on bottomry with a premium of 10%. Freight-price ƒ 1250.-. The skipper will receive ƒ 800.- in Hull and ƒ 450.- in Amsterdam within two months. N.A. 135/75 v., 1614 April 21. Charter of a ship of 65 lasts of Claes Cornelisz. Pauwels, from Zaandam. After unloading in Hull ƒ 800.- and ƒ 1000.- two to three months later. Rate of exchange used 2 shilling = 1 guilder. N.A. 147/126 v., 1617 April 8, Ship of 60 lasts of skipper Cornelis Thysen Backer, from Huisduinen. Freight-price ƒ 1650.- to be paid as above. Apparently Chadley sailed himself. N.A. 152/110 v., 1618 May 12. Ship of 70 lasts of skipper Cornelis Gerritsz., from Zaandam. To Kildin and along the coast (Sem-Ostrov at the farthest). Back on September 20. Freight-price ƒ 1600,-. N.A. 158/38, 1619 May 11. Ship of 50 lasts of skipper Cornelis Arissen Groes, from Enkhuizen. Freight-price ƒ 1200.- as above. N.A. 634/61 v., 1627 April 21, together with some Amsterdam merchants. Ship of 80 lasts of skipper Cornelis Jacobsz., from Zaandam. Crew is to assist in gutting and drying. Pass from the Danish king. Freight-price ƒ 1775.-. N.A. 847, 1630 Febr. 9., Henry Whitaker, English merchant in Amsterdam transfers his pass from the Danish king valid for five years and dating from 1626 to Chadsley. On December 6, 1630 he requests restitution of this pass. Chadsley had paid 100 rixdollars for the use of the pass in that year (= £ 22.8.5). N.A. 666/146, 1632 March 5. Service-contract of Jan Jansz. Chadsley with the Amsterdam firm of merchants De Vogelaer-Klenck. To Kola to take charge of the trade and fishery at ƒ 350.- a journey plus expenses. N.A. 668/33, 1633 April 21. Jan Jansen Chadsley freights a ship of 48 lasts of skipper Jan Jacobsz., from Zunderdorp, to go to the coast of Lapland, back to Hull. Freight-price ƒ 1300.-. In Hull the skipper will get a cargo of coal (pit-coal) to be deducted from the freight-price. Rate of exchange 2 shillings = ƒ 1,05. This Jan Jansen Chadsley was probably the first Chadsley's son. On December 13, 1629 John Chadsley, from Hull, 26 years old and Aeltien Hendricks van Gortenburgh registered their intended marriage in Amsterdam (D.T. & B. 435/1).

55) G.A.A., N.A. 640/344-346, 1634 Jan. 28, 31. They say that the skipper and mates prefered to depart from the Vlie or Texel than from the river Weser. With western winds it is easier to leave from there and with eastern winds coming in is easier. Because of the good convoy they are little hindered by Dunkirk privateers.

56) G.A.A., N.A. 80/69 v-73. The skipper of the ship of 70 lasts called "Coninck Davidt" was Barent Pietersen Looskis, from Enkhuizen and of the other ship of 100 lasts called the "Houvast" it was skipper Cornelis Jacobsz., from Jisp.

57) T.S. Willan, Studies in Elizabeth Foreign Trade, Manchester University Press, 1959, Chapter II, Interlopers and the staple, p. 35.

58) T.S. Willan, The early history of the Russia Company, 1553-1603, Manchester University Press, 1956, pp. 258, 259, 286, 288.

59) G.A.A., N.A. 89/120, 1601 June 20.

60) G.A.A., N.A. 92/87 v., 1602 April 12, Ship of 140 lasts, armament 6 iron guns, crew of 15.

61) G.A.A., N.A. 97/10 v., 31, 1604 April 23, Ship of 150 lasts, armament 8 to 10 iron guns.

62) G.A.A., N.A. 97/13 v., 1604 April 24, Ship of 160 lasts, armament 6 to 8 iron guns.

63) G.A.A., N.A. 97/32 v., 1604 June 4.

64) G.A.A., N.A. 97/35 v., 1604 June 8, Ship of 80 lasts.

65) G.A.A., N.A. 100/193, 1605 May 10, Ship of 80 lasts.

66) G.A.A., N.A. 260/118, 1606 June 12, Ships of 100 lasts.

67) G.A.A., N.A. 108/9 v., 1607 April 18.

68) G.A.A., N.A. 209/153 v., 1610 June 25, ship of 100 lasts.

69) G.A.A., N.A. 652/5 v., 1625 June 12, ship of 75 lasts, 6 iron guns, crew of 12.

70) G.A.A., N.A. 593/70 v., 1630 July 5, Amsterdam ƒ 27.-, Hamburg ƒ 33.-; N.A. 638/219, 1630 July 13, Amsterdam ƒ 25.-, Hamburg ƒ 31.-; N.A. 664/79, 1630 July 18, Amsterdam ƒ 26.-, Hamburg ƒ 31.-.

71) G.A.A., N.A. 663/32 v., 1629 July 5, ship of 120 lasts, 7 iron guns, crew of 13; N.A. 644/51 v., 1630 July 10, ship of 115 lasts, 8 iron guns; N.A. 593/70 v., 1630 July 5, ship of 110 lasts, 14 lay-days in Archangel, and 14 in the other places of discharge. The rye which was usually shipped in bulk had to be put in bags, 22 bags to a last; Three places of discharge are mentioned in N.A. 664/53, 1630 July 13, ship of 125 lasts; N.A. 664/96, 1630 July 24, ship of 135 lasts, 6 iron guns and N.A. 400/89, 1630 June 27.

72) G.A.A., N.A. 665/186 v., 1631 May 6, ship of 135 lasts, armed with 5 iron guns, crew of 11,

with goods to Archangel, unload, load rye, lay-time 5 weeks, notice will be given to what harbour. Freight-price per delivered last of rye: Amsterdam ƒ 27.-, Hamburg ƒ 31.- and London ƒ 35.-. Lay-time in the place of discharge 14 days. If it is London the skipper will receive ƒ 1200.- to ƒ 1500.- at a rate of exchange of 2 shillings = 1 guilder, the rest to be paid in Amsterdam. N.A. 665/204, 1631 May 12, Ship of 155 lasts, armed with 14 iron guns and 4 pederos, crew 24, further as above, lay-time in Archangel one month. If the ship cannot be fully loaded in Archangel, the rest of the cargo is to be taken aboard at sea. The costs of lightering is for the account of both parties. Price per delivered last of rye: Amsterdam ƒ 30.-, Hamburg ƒ 35.- and London ƒ 39.- a last. If the ship is unloaded in London the skipper will receive ƒ 2000.- at a rate of exchange 2 shillings = 1 guilder for fitting out his ship, which is to be deducted from the freight-sum; the rest of the freight-price will be calculated at a rate of exchange of 2 shillings = 21 stivers = ƒ 1,05. N.A. 665/213, 1631 May 14, Ship of 110 lasts, armed with 2 iron guns capable of firing 8 pounds of iron and 8 iron guns capable of firing 6 pounds of iron. Crew of 18. To Archangel with goods, unload, load rye, lay-time in Archangel one month, notice will be given to what harbour. Freight-price per last of rye: Amsterdam ƒ 30.-, Hamburg ƒ 35.- and London ƒ 39.-. If the freight-price is paid in London the rate of exchange is 2 shillings= 1 guilder.

73) G.A.A., N.A. 665/212, 1631 May 14. Ship of 120 lasts, 7 iron guns. Price per last ƒ 27.- and ƒ 32.-. If the ship is to be unloaded in Hamburg, the skipper is to bring his ship before Glückstadt and go to Hamburg to report his arrival to the freighter's agent. The three following charters are all of May 23, 1631, N.A. 665/233, Ship of 135 lasts. Price ƒ 23.- or ƒ 28.- (armament is not mentioned); N.A. 665/234, Ship of 125 lasts, 8 iron guns and resp. ƒ 27,- or ƒ 32.-; N.A. 665/235 v., Ships of 125 lasts, 6 iron guns. Price ƒ 26.- or ƒ 31.-.

74) Some ships with rye were chartered from Archangel to another harbour, viz. N.A. 593/291, 1631 May 11, Ship of 70 lasts, lay-time 1 month, then to Glückstadt ƒ 25,- or Copenhagen ƒ 27.- a last. Time of discharge 14 days; N.A. 445/135 v., 1631 May 20 to Bergen in Norway ƒ 24.-; N.A. 445/136 v., 1631 May 26. Ship of 100 lasts armed with 8 iron guns to Glückstadt ƒ 29.-; N.A. 445/137, 1631 May 26. Ship of 105 lasts to Copenhagen ƒ 26.-; N.A. 445/168 v., 1631 July 3. Ship of 140 lasts, 8 iron guns to Glückstadt ƒ 28,-; N.A. 665 binder 2, 93, 1631 July 4, Ship of 160 lasts to Hamburg ƒ 29.-; N.A. 668 binder 1, 115, 1633 June 7, lay-time in Archangel 3 weeks, 2000 tsjetwert of rye (= 100 lasts) to Hamburg ƒ 24.-. The skipper may also load for others but not rye; N.A. 448/44, 1634 May 3, ship of 140 lasts to Bergen in Norway ƒ 18.-; N.A. 448/48, 1634 May 9, ship of 125 lasts to Bergen in Norway ƒ 19.-; N.A. 448/50, 1634 May 11 to Bergen in Norway ƒ 20.- (21 casks = 1 last); N.A. 678, 1638 July 7, ship of 100 lasts to Hamburg or Bremen ƒ 31,75 a last.

75) G.A.A., N.A. 668 binder 1, 134 v., 1633 June 16, ship of 70 lasts to Amsterdam ƒ 21,50, Hamburg ƒ 25,50 a last.

76) G.A.A., N.A. 640/206, 1633 June 28, ship of 90 lasts, 6 iron guns, lay-time in Archangel until September 10. Contrary to other contracts this ship is to sail from Archangel to Texel where the skipper will hear to which harbour he is to sail.

77) Groot Placcaatboek 11 p. 1356 with the references.

78) G.A.A., N.A. 65/47 v., 1594 June 18.

79) G.A.A., N.A. 73/95, 1596 July 1. Freighter Isaac le Maire, Dirck van Os and Pieter van Pulle, ship of 100 lasts. Later they reckoned 50 stivers = ƒ 2,50 for a real.

80) G.A.A., N.A. 51/123 v., 1597 June 16, Freighter Marcus de Vogelaer, ship of 80 lasts, 8 iron guns. Crew 19.

81) G.A.A., N.A. 91/228, 1601 June 9, ship of 180 lasts.

82) G.A.A., N.A. 92/176, 1602 June 5, ship of 100 lasts; N.A. 90/215, 1602 June 6, ship of 150 lasts, 8 iron guns, Crew of 18; N.A. 92/197, 1602 June 25; N.A. 92/216 v., 1602 July 5.

83) G.A.A., N.A. 94/169, 1603 April 26, ship of 140 lasts. Wait in Archangel for other ships going to the Straights (Mediterranean); N.A. 94/220 v., 1603 July 3, ship of 140 lasts, 12 iron guns. Crew of 20 among which a cooper and a trompet-player. Departure from Archangel September 10; N.A. 93/190 v., 1603 May 22, ship of 150 lasts, 8 iron guns. Crew of 20, possibly from Genua or Leghorn by ways of Kefallinia and Ancona to Venice.

84) G.A.A., N.A. 97/55, 1604 June 30, ship of 150 lasts, 8 iron guns, crew of 20; N.A. 97/58, 1604 July 2, ship of 150 lasts, 8 iron guns, possibly back to Amsterdam. ƒ 58.- a last.

85) G.A.A., N.A. 100/204, 1605 May 25; N.A. 99/215 v., 1605 June 1.

86) G.A.A., N.A. 108/88 v., 1607 June 27.

87) G.A.A., N.A. 112/20, 1608 July 2.

88) G.A.A., N.A. 123/190, 1611 March 26.

89) G.A.A., N.A. 127/110, 1612 April 20; N.A. 127/146 v., 1612 May 26.

90) G.A.A., N.A. 741/141 v., 1624 June 12, ship of 140 lasts, 10 iron guns, crew of 20; N.A. 170/135, 1624 June 15, ship of 110 lasts, 8 iron guns, crew of 16.

91) G.A.A., N.A. 633/48 v., 1626 May 17, ship of 125 lasts, 10 iron guns, crew of 19.

92) G.A.A., N.A. 828/1, 1630 July 13, ship of 130 lasts, 10 iron guns, crew of 24.

93) G.A.A., N.A. 687/13 v., 1642 June 13, ship of 200 lasts, 20 iron guns, crew of 30.

94) G.A.A., N.A. 2666/785, 1656 June 8, 20 iron guns, crew of 35.

95) G.A.A., N.A. 2204/915, 1658 June 24, 16 iron guns.

96) G.A.A., N.A. 2244 A/294, 1674 June 18; N.A. 2247/488, 1675 June 28; N.A. 2247/483, 1675 July 28; N.A. 2249/1054, 1676 May 12; N.A. 2250 A/256, 1676 Aug. 3; N.A. 2252/373, 1677 June 23; N.A. 2252/466, 1677 June 29 and N.A. 2252/642, 1677 July 20.

97) G.A.A., N.A. 2255 A/58, 1678 July 12 to Archangel till October 5, 14 iron guns, crew of 28 by ways of Cadiz with the other caviarships, in Cadiz along with them; 2255 A/99, 1678 July 18.

98) G.A.A., N.A. 2256/523, 1679 June 12, a Dutch frigate of 110 to 115 lasts, armed with 20 iron guns and a crew of 24.

99) G.A.A., N.A. 3686/250, 1680 May 3, back from Archangel with the Hamburg ships, around England and possibly by ways of Cadiz.

100) G.A.A., N.A. 3686/571, 1681 June 13; N.A. 3686/612, 1681 June 17, ship of 125/130 lasts, load as ballast in Archangel 35 to 40 lasts of caviar, further merchandise, around England and to Leghorn.

101) G.A.A., N.A. 3692/23, 1684 July 24, ship of 130 lasts, 24 iron guns; N.A. 3699/318, 1686 July 6, ship of 150 lasts, 26 iron guns.

102) G.A.A., N.A. 3701/277, 1687 July 11, ship of 150 lasts, carrying ballast from Hellevoetsluis to Archangel, a ballast of 40 to 50 lasts of caviar and merchandise, around England to Leghorn. The skipper may wait for convoy in Cadiz; N.A. 3704/51, 1688 July 5, 24 iron guns.

103) G.A.A., N.A. 4600 A/, 1697 April 24, 12 iron guns, crew of 24. Freighter Egbert Thesingh. From Amsterdam with ballast or goods to Archangel, unload, reload, first with a ballast of stone and iron and further Russian leather and other goods, to Leghorn. Freight-price ƒ 150,- a last of Russian leather in rolls that remain tied up and ƒ 120.- a last of untied leather. ƒ 10.- a last for average and other expenses. For tallow and wax 4500 pounds a last were reckoned.

104) G.A.A., N.A. 5869/666, 1699 March 25 Freighter Egbert Thesingh, ship armed with 14 to 15 guns and a crew of 27 to 28. With a 75 lasts of goods from Amsterdam to Archangel before the beginning of May, unload, load 75 lasts of Russian leather, 3 packs of 22 rolls counted for a last. If possible 4 to 5 lasts more, to Leghorn.

105) G.A.A., N.A. 701, 1635 July 26. Affidavit of merchants.

106) I fully agree with Prof. Klein's remark on this subject in the Tijdschrift voor Geschiedenis, 1972 p. 554. Compared to the many studies that are appearing abroad in the last few years, the Dutch production cuts a very sorry figure.

107) G.A.A., N.A. 696/89, 1639 November 17 and 19. Affidavit at the request of traders to Kola and the coast of Lapland.

108) G.A.A., N.A. 157 B/1543, 1652 October 24.

109) De Koophandel van Amsterdam. Vol. 2, ed. 6, Amsterdam, 1744 p. 188, for certain types of general cargo to and from Archangel. N.A. 5248, 1686 September 10; N.A. 5252 A, 1687 September 10.

110) Nicolaes à Wassenaer, Historisch verhael aller gedenckwaerdighe geschiedenissen etc., Vol. 9, Amsterdam, 1626 p. 120.

111) G.A.A., N.A. 1136/262, 1661 February 21. Cf. also N.A. 2212 A/30, 1662 January 4. Affidavit that three ships left Texel with a general cargo on August 20, 1661, six for Amsterdam, one for Zeeland and one for Italy.

112) G.A.A., N.A. 1136/303, 1661 March 2.

113) G.A.A., N.A. 1136/359, 1661 March 18.

114) G.A.A., N.A. 2222/793-796, 1666 December 6, 7, 24 and 28.

115) G.A.A., N.A. 2226/47, 1668 January 7.

116) G.A.A., N.A. 2229/421-423, February 15 and 25, March 25.

117) Hollandse Mercurius, 1669, p. 7.

118) Alg. Rijksarchief, 's Gravenhage, Archief Admiraliteit No. 1429, Resolutie van de Admiraliteit in Amsterdam, 1686 July 12.

119) G.A.A., N.A. 665/167, 1631 April 28. Extra lay-days in Archangel ƒ 14,- a day, ship of 100 lasts, freight-price ƒ 28.- a last; N.A. 665/51 v., 1631 June 20, as above ƒ 20.- a day, ship of 120 lasts, freight-price ƒ 22.- a last; N.A. 663/192 v., 1629 May 28, as above ƒ 50.- a day, ship of 135 lasts, 10 iron guns, crew 18, freight-price ƒ 38.- a last; N.A. 2202/935, 1657 June 18. Extra lay-time of 14 days adding 5% to the freight-price.

120) G.A.A., N.A. 92/230; 2211/338, 1661 August 22.

121) G.A.A., N.A. 664/221 v., 1630 June 15. According to the contract the lay-time in Archangel is three weeks or until the departure of the first fleet. In the former case the price is ƒ 25,50 a last, in the latter ƒ 27.- a last.

122) G.A.A., N.A. 5275/50, 1696 September 29; N.A. 3860 B/25, 1696 October; N.A. 3860B/93, 1696 October 9; N.A. 3860 B/155, 1696 October 17; N.A. 3861/116, 123, 1697 February 22 and 27.

123) Hollandse Mercurius, 1669, p. 7.
124) G.A.A., N.A. 665/165 v./167, 1631 April 28.
125) G.A.A., N.A. 197/32, 1613 March 31.
126) G.A.A., N.A. 668/5, 1633 June 26.
127) G.A.A., N.A. 199/315 v.-316 v., 1617 November 23.
128) G.A.A., N.A. 131/50, 1613 April 24; N.A. 197/32, 1613 March 31.
129) G.A.A., N.A. 1537/69 and 94, 1654 June 26, July 15.
130) G.A.A., N.A. 200/273, 408, 455 v, 1619 Dec. 13, 14 and 1620, January 3.
131) G.A.A., N.A. 89/9, 1601 March 30, ship of 130 lasts.
132) G.A.A., N.A. 2200/694, 1656 June 30.
133) G.A.A., N.A. 739/16, 1623 May 15; N.A. 741/139 v., 1624 June 13.
134) G.A.A., N.A. 2255 A/34, 1678 July 8.
135) G.A.A., N.A. 2256/275, 416, 1678 April 12, 1679 May 12.
136) G.A.A., N.A. 662 binder 2/92, 1628 May 18, 14 guns; N.A. 109/103, 1616 April 15; N.A. 153/18 v., 1618 May 3.
137) G.A.A., N.A. 70/71 v., 1595 May 12; N.A. 51/116, 1597 June 7; 665/204, 1631 May 12; N.A. 3531/694, 1688 July 9; N.A. 51/116, 1597 June 7 are only a few examples.
138) G.A.A., N.A. 235/127, 1628 June 16.
139) G.A.A., N.A. 2255 A/277, 1678 August 30.
140) G.A.A., N.A. 66/100 v., 1594 May 26 ƒ 25,-; N.A. 110/229, 1608 May 29 ƒ 50.-; N.A. 1528/221, 1644 July 13 ƒ 45.-.
141) G.A.A., N.A. 1537/69, 1654 June 26. After 1665 also often ƒ 63.-; N.A. 3603/62 v., 1666 July 29 just a single example.
142) G.A.A., N.A. 79/199, 1598 April 28; N.A. 149/20, 1617 June 28 hat; N.A. 83/71 v., 1599 April 7 cloth for a coat of ƒ 50.-; N.A. 108/50, 1607 May 29 cloth for a coat of ƒ 30.-; 661 binder 1 p. 60, 1626 June 26 fur-jacket of ƒ 60.- and a fur coat to be worn at sea; N.A. 351 B/121 v., 1624 June 4, new flag and fur coat and jacket; N.A. 669 binder 1, 1634 June 27 a new hat of ƒ 6,- and a plastron; N.A. 2236/549, 1671 June 29 for the skipper's wife fur for a jacket.
143) G.A.A., N.A. 65/47 v., 1594 June 18; N.A. 76/135 v., 1597 March 8; N.A. 102/215, 1606 March 18; N.A. 131/86 v., 1613 May 13; N.A. 97/32 v., 1604 June 4; N.A. 1535/235, 1652 May 21; N.A. 5537/122, 1685 July 15.
144) G.A.A., 668 binder 1 p. 79, 80 v., 1633 May 18 till 1633 June 25, 29 charter-parties. Freighters Selio and Peter Marselis.
145) G.A.A., N.A. 830, 1632 July 6. Geveldelen - in stowing to-day this word appears as "geveling". The "garniering" will refer to the loose boards that were put on the cargo and the "geveldelen" that is the vertical boards.
146) G.A.A., N.A. 667/39 v., 1632 April 30 ƒ 25,- a last; N.A. 405/291, 1632 June 17 ƒ 21.- (armed with 12 iron guns); N.A. 667/154, 1632 June 24 ƒ 16,50 (115 lasts, a crew of 12); N.A. 769/360, 1632 June 24 very high price of ƒ 30.- (130 lasts, 18 iron guns, 6 pederos, crew of 22); N.A. 667/170, 1632 June 30 ƒ 20,-; N.A. 667/171 v., 1632 June 30 ƒ 22.-; N.A. 667/172, 1632 June 30 ƒ 24.- (10 iron guns, crew of 14); N.A. 405/302, 1632 July 1 ƒ 18,50; N.A. 667/178 1632 July 1 ƒ 20.-; N.A. 405/310, 1632 July 5 ƒ 18.-; In between July 6 and July 28, 1632 we further have 6 ships of ƒ 18.-, 3 of ƒ 19.50, 21 of ƒ 20.-, 1 ship of ƒ 22.- and 1 ship of ƒ 26,- a last armed with 10 iron guns. N.A. 665/51 v., 1631 June 20, a ship of 120 lasts, armed with 7 iron guns and 4 pederos, destined for Archangel with goods, unload and load rye there in a lay-time of one month, extra lay-days ƒ 20.- a day. Freight-price ƒ 22.- a last of rye delivered in Amsterdam; N.A. 665/63 v-64, 1631 June 25. Concerns four ships. In ballast to Archangel with the fleet, load rye, lay-time one month, back to Amsterdam. The size of the ships and freight-price per delivered last of rye was resp. 125 lasts at ƒ 22.-, 130 lasts at ƒ 21.-, 120 lasts at ƒ 21.- and 135 lasts at ƒ 21,50. No mention of armament.
147) G.A.A., N.A. 665/209, 1631 May 13, ship of 130 lasts, load rye in Archangel. Freight-price ƒ 24.50 a last and if the ship is armed with 6 iron guns ƒ 25.50.
N.A. 829, 1632 February 13, ship of 110 lasts which is to sail to Nantes to load wine, brandy or vinegar and back to Amsterdam. Freight-price per cask of wine, brandy or vinegar is ƒ 10,- without ammunition and ƒ 10,50 if the ship is mounted with 6 iron guns.
148) G.A.A., N.A. 1681/249-251, 1642 February 11, concept of a request made by the ship's captains in the service of the Admiralty of Amsterdam to the Council of Delegates of Amsterdam. They refer to the increase of trade and of the heavy increase of the number of merchant's vessels, the heavy convoys and increasing number of Dunkirk ships. They request an additional 20 soldiers a year for their convoy-ships. They mention 17 convoy-ships armed with 30 guns and crews of 90 down to a ship with 16 guns and a crew of 60.
149) G.A.A., N.A. 363/607, 1619 December 20.
150) G.A.A., N.A. 2212/819, 1662 April 21, ƒ 1500.- on ship.
151) See for Marine insurance: Christensen pp. 172, 173. For the seventeenth century regulations of the insurance for Amsterdam-Archangel-Amsterdam see: G.A.A. Bibliotheek M. 956.053.
152) G.A.A., N.A. 71/51 v., 1595 September 22.
153) Economisch-Historische Herdrukken, 's Gravenhage, 1964, pp. 232, 233.
154) P.J. Blok "Koopmansadviezen aangaande het plan tot oprichting eener Companie van Assurantie (1629-1635)", in: Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap, 21 (1900).
155) G.A.A., N.A. 434/100-110, 1617 June 10.
156) See note 55.
157) G.A.A., N.A. 2698/421, 1663 May 28.
158) G.A.A., N.A. 1558B/1643, 1659 November 18.
159) S. Hart, "De schipbreuk van de 'Jonge Arend' op Bereneiland", in: Maandblad Amstelodamum, 44 (1957) pp. 117-123. This ship had started its return-jouney very late in the season. The logbook of the skipper who was in charge of the salvage of the goods, was preserved.
160) G.A.A., N.A. 66/126 v.
161) H. Schoorl, Isaäc le Maire, Haarlem, 1969.
162) Elias, De Vroedschap II, p. 644; Wapenheraut 1899 pp. 90, 91, Maandblad Amstelodamum, 1955 p. 10, Born in Antwerp 1554, burried in Amsterdam March 23, 1610. Testament of his widow Margrita van Valckenburgh, N.A. 630/67 v., 1624 December 2.
163) From "De geschiedenis van den Amsterdamschen handel op Rusland in de XVIIde eeuw, 'George Everhard Klenck' " by Boris Raptschinsky, in: Jaarboek Amstelodamum 34 (1937) pp. 57-83. Though this article is not entirely reliable insofar as family-relations are concerned, it gives a vivid picture of the way in which a Muscovian trader worked in Russia and obtained his letters of pardon. Elias, De Vroedschap II p. 565.
164) A. Versprille, "Sion Luz, tafelhouder", in: Leids Jaarboekje 49 (1957). G.A.A., N.A. 56/148, 1605 January 5; 104/137 v., 1606 June 27; N.A. 20/1, 1606 February 3; N.A. 20/47, 1605 May 26; N.A. 20/28, 1605 May 28, Sion Luz was then already in financial difficulties. See also N.A. 101/114, 156 v., 204; N.A. 102/112; N.A. 20/17, 20; N.A. 20/41, 1608 October 19, very extensive; N.A. 20 binder 0 p. 11 v.; Resol. Staten-Generaal 1576-1609, Rijks Geschiedkundige Publicaties, Vol. 85, 's Gravenhage 1941 pp. 89, 692; G.A.A., N.A. 21/6 v., 1609 February 3; Res. Vroedschap Nrs. 10, 128, 129, 197, 201. Nicolaas van Breusegem settled as merchant in Danzig in 1609. G.A.A., N.A. 196/218, 221, 1609 February 12, 16; N.A. 115/173 v., 1609 June 8; Elias, Vroedschap Vol. 1 pp. 490-492, also for Jacob Theunisz. van Stralen.
165) G.A.A., N.A. 32/17, 1591 October 3. Notice served in the name of Dirck Wouters, burgher of Enkhuizen, upon Melchior de Moucheron, burgher in Middelburg. N.A. 83/188 v., 1599 May 13. Merchant in Amsterdam. N.A. 197/747 v., 1614 January 21. Affidavit of Amsterdam merchants who traded to Russia: Dirck Wouters, 51 years old; Lodewijck Marijn, 47 years old; Adriaen Sybrecht Faes, 45 years old; Gomer Spranger, 34 years old; Anthoni Schorer, 33 years old; Marcus de Vogelaer junior, 24 years old and Balthasar de Moucheron, 23 years old, concerning the salting of salmon. With his wife Anna Joris he made his will 1630 March 29, N.A. 444/66 v. Cf. also N.A. 445/76 v.; N.A. 447/263; N.A. 641/29. Archief Weeskamer Lade 159, inventory of the estate 1634 August 31. He was burried in the New Church on 1633 December 19. His brother Adriaen Wouters was one of the merchants who sailed to Archangel every year, e.g. 1605-1608, N.A. 197/509, 1613 March 12 (then 32 years old). N.A. 619, 1636 Aug. 3. Testament of Adriaen Wouters, born in Dordrecht, unmarried.
166) Jean le Brun, born in Antwerp 1561, died after July 1625, married in Amsterdam on May 23, 1595 as widower of Judith des Maistres with Judith van Os, sister of Dirck van Os. G.A.A., N.A. 20/20, 1607 August 3. Sion Lus owes Jean le Brun and Alexander van den Berge 8472 p. Flem. (ƒ 50832.-) and gives as security his charter of the Amsterdam Pawnshop with its outstanding pawns. N.A. 195/399 v., 1608 January 11. Affidavit of Jean le Brun, 46 years old to the effect that no one of the English nation has any share in a certain consignment of rope-yarn imported from Russia.
167) Gomer Spranger, born in Antwerp 1577, died in Amsterdam 1641. Spranger took care of the translation of Russian documents for the States General during the visit of the Russian ambassador in the Netherlands in 1631. The States General gave him a medal and a chain to a value of ƒ 400,-. In 1618 Spranger freighted a ship of 86 lasts. The skipper first had to sail to the herring-fleet and buy herring. With herring to Archangel, unload and reload and back to Amsterdam or Danzig (same freight-price of ƒ 1450,-) or to Rouen (freight-price ƒ 1750.-). At the great fire of Archangel of 1619 Spranger's house, warehouse and many goods were burnt. In 1624 he was a director of the West India Company. In the very extensive inventory of his estate there are many paintings and drawings of his uncle Bartholomeus Spranger. When Bartholomeus died in Prague in 1611, Gommer immediately travelled to Prague to settle his estate in the name of the family. Elias, Vroedschap II p. 761; Mr. J. Scheltema, Rusland en de Nederlanden, Vol. I p. 162. G.A.A., N.A. 152/203 v., 1618 June 27; N.A. 200/352 v., 1619 October 30; N.A. 200/455-456 v., 1620 January 3; N.A. 742/21 v.,

1624 october 17; N.A. 1412 binder 32 p. 37: inventory dated 1637 January 1-5; N.A. 165/68, 1620 October 19: went to Prague in 1611.

168) For Jan and David Bernard see Elias, Vroedschap II p. 609. Erik Amburger, Die Anwerbung ausländischer Fachkräfte für die Wirtschaft Ruslands von 15. bis ins 19. Jahrhundert, Wiesbaden, 1968, p. 31: concerning Samuel Bernart who worked for Sion Lus.

169) Joan Andrea and Ottavio Tensine, see: Maandblad Amstelodamum 54 (1967) pp. 171, 172. They were born in Köln, their father Sylvio Tensini later moved to Hamburg. G.A.A., N.A. 579/377; N.A. 1082/123. Hermann Kellenbenz, Unternehmerskräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel, Hamburg, 1953 pp. 259, 268.

170) Elias Trip, see: P.W. Klein, De Trippen in de 17e eeuw, Assen, 1965, in particular pp. 151-163 Muscovische graanhandel en graanmarkt, pp. 229-232 De export van oorlogsmateriaal naar Rusland.

171) For the Thesingh family see: Nederlandse Leeuw, jaargang 48, 1930, pp. 368-370. Nederlands Patriciaat, jrg. 11, 1920.

172) Brünner's statement (dr. E.C.G. Brünner, "De ontwikkeling van het handelsverkeer van Holland met Oost-Europa tot het einde der 16e eeuw", in: Tijdschrift v. Geschiedenis 41 (1926) p. 370) that the Dutch merchants still obtained furs from London even after they had begun to trade to Russia themselves, is quite wrong. He bases this on the evidence that in 1594 seven ships load furs (pelswaren) in Plymouth for the account of Amsterdam merchants. The charter-parties he refers to say that they had to load English pilchards (pelsers). Cf. my book The Prehistory of the New Netherland Company, Amsterdam, 1959, p. 8.

173) G.A.A., N.A. 2194/142-144, 1653 February 10, affidavit of Isaack van de Water, 52 years old and Caspar Trade, 26 years old, that they visited the year-market in Archangel in September 1651. In barter-trade the Russians demanded a price that was 10, 12 to 15% higher than if cash was paid. Even in the barter-trade they demanded that 1/3, 1/4 and 1/5 part was paid cash. Also for other goods it is cheaper to pay cash.

174) G.A.A., N.A. 1136/205, 1661 February 9. Affidavit that the Russians demanded lately full or part payment in cash for their goods, viz. 1/4, 1/2, 3/4 or only cash. Since the Russian merchants had to pay their tolls and expenses in cash, they had to demand cash payment. It was never so much however, as it was in 1660.

175) R.W.K. Hinton, The Eastland trade and the common weal in the seventeenth century, Cambridge, 1959, pp. 48, 49.

176) Sune Dalgard, Det Petsoriske Kompagni af 1619, København, 1955 p. 74.

177) Alice C. Carter, The English Reformed Church in Amsterdam in the seventeenth Century, Amsterdam, 1964, pp. 28, 29. G.A.A., N.A. 44/149, 1593 July 9; N.A. 71/130 v., 132; N.A. 84/34, 1599 May 9; 196/24, 1608 June 20; Peter Allen, merchant of the English nation; N.A. 21 Binder N p. 45, 1613 July 3, Peter Allen, merchant and burgher of London; also 1617 August 15, N.A. 150/4; Died in Amsterdam in 1643, N.A. 1066/225.

178) G.A.A., N.A. 100/188, 1605 May 10; N.A. 102/212 v., 1606 March 10; N.A. 107/42 v., 1607 May 12; N.A. 111/201 v., 1608 May 27, Jan Vleyshouwer acting for Alexander Rocca and Walraven Hilligers. N.A. 260/97, 1606 May 30. Vleyshouwer for Rocca, Giovanni Babtista Ghinucci, Hilligers & Comp. N.A. 108/30, 1607 May 17, Vleyshouwer for Gijsbrecht van Dalen and Caspar Wolf. N.A. 104/43, 1606 April 8, Vleyshouwer for Isaac van Eijcke; N.A. 106/179, 1607 March 19 and N.A. 109/69, 1608 April 2, Allert Bertrinck for Jan Clamp & Herman Muller. N.A. 107/12, 1607 March 31, Hans van Essen for Elias Petit. N.A. 111/166, 1608 April 28, John Hill, English merchant in Amsterdam for Jan Blundt in Hamburg.

179) G.A.A., N.A. 784, 1628 December 21; N.A. 636/176, 1628 June 22, concerns Balthasar de Moucheron, born 1591, son of Balthasar de Moucheron and Jacomine de la Croijs dict Drumer (Cf. N.A. 97/15, 1604 May 3 and N.A. 134/138, 1614 January 20).

180) G.A.A., N.A. 2194/142, 1653 February 10; N.A. 2588/61, 63, 64, 1667 July 13 a.o. the anchorage was 5 rubles; N.A. 1521/7, 1668 December 12, as a protection against rats they had cats on board.

181) G.A.A., N.A. 57/273, 1606 October 16. Herman Jansz. van der Goes had bought them in that year from Barthelmeus Lourens, the agent of Sion Lus. N.A. 132/3, 1613 April 30. Faes, a wellknown merchant in the trade to and in Archangel, was born in 1568 (N.A. 196/218), he lived in Moscow in 1607 (N.A. 132/750). In the inventory of his estate there were many Russian clothes and objects and a map of Russia (N.A. 200/205, 1619, May 15). His brother Pauwel Sibrecht Faes was his heir (N.A. 200/285, 1619, April 10). He probably also originates from Antwerp. Stadsarchief Antwerpen, Certificatieboek 1582 p. 140 v., Nr. 43, 1582 April 6.

182) G.A.A., N.A. 518/102, 1633 March 14; N.A. 2225/775, 1667 November 3. Concerning the damage at the fire of Archangel of that year.

183) G.A.A., N.A. 411/90. Deed of sale of Abraham Bisschop to Abraham Nouts. N.A. 847, 1630 June 20, Deed of sale of Hans Berninck to Peter Allen. N.A. 2233/424, 1670 June. Coenraed Klenck sells to Jan Claesz. Bleecker a yard with a ware-house ("ambare") in Archangel, called Klenckenhof.

184) G.A.A., N.A. 630/67 v., 1624 December 2; N.A. 638/3, 1629 August 15, about the Archangel harbour.

185) G.A.A., 663 binder 2 p. 20 v., 1629 June 25. If the skipper cannot sail into the estuary of Archangel, the ship has to be loaded outside the estuary at the freighter's expense. Ship of 150 lasts, to load rye. N.A. 1061/19, 1642 January 12. N.A. 1573 A/387, 1645 June 22. Ship that was loaded too heavily could not sail from the Dwina. N.A. 1506/146, 1647 November 22, in this year some ships are grounded in the estuary of Archangel. N.A. 2221/566, 1666 July 30. The skipper is to load in Archangel so much that he can still get over the bank ("baere") and the rest on the other side of the bank behind the Samoyede-island. N.A. 4078, 1674 April 24. Affidavit of merchants and skipper that most ships cannot load their full cargo in Archangel because of the "dryness" or the sand-bank that runs between the ware-houses in Archangel and the Samoyede-island. Ships have to load the rest of their cargo under that island. The goods are brought there with flat-boats, which are open boats without masts, sails, keel or rudder, propelled by a barge pole. N.A. 4077, 1673 July 17. Affidavit that the Samoyede-island where the ships from Archangel are loaded, is as far from Archangel as the New Town Inn in Amsterdam from the East India Dock. It is half an hour's rowing away in ship's boat and a good quarter of an hour in a sloop. This island has been the loading-place for more than ten years because of the sand-bank in front of the town. See also N.A. 4078, 1674, April 24; N.A. 2254/260, 1678 March 17.

186) G.A.A., N.A. 701, 1633 January 4.

187) G.A.A., N.A. 701, 1633 January 31.

188) G.A.A., N.A. 2209/941, 1658 June 27; further agreement N.A. 2205/114, 1658 July 17. Cf. the other contracts N.A. 2205/786, 1658 November 26, 4000 lasts at 34½ rixdollars a last; N.A. 1097/45, 1651 May 11; N.A. 1097/65, 78, 24, May 1651; N.A. 2209/1122, 1659 July 15. N.A. 550 A/86, 1626 March 12. Hannes van der Brugge, son of Pieter van der Brugge, falconer, had obtained the privilege to ship rye to the Netherlands through the intermediary of Prince Maurits. This had happened in 1623, 1624 and 1625.

189) G.A.A., N.A. 543/22, 1631 April 16.

190) G.A.A., N.A. 2210/37, 1661 July 1; N.A. 2209/1102, 1660 December 27; N.A. 2213 A/76, 1662 July 9; N.A. 2213 A/204, 1662 July 19; N.A. 2698/421, 1633 May 18.

191) G.A.A., N.A. 663/150, 1629 May 1.

192) G.A.A. 1097, 1651 May 15; N.A. 784, 1628 June 2. Price of linseed; N.A. 701, 1633 January 31.

193) G.A.A., N.A. 418 A/3, 1638 July 2. Goods that were sent from Amsterdam and Hamburg to Archangel by Jeremias Tradel in a number of ships. The goods are specified.
Hollantse Mercurius, 1659, p. 76, Juni 1659.
20 very beautiful Frisian grey horses are loaded and a silver church-chandelier with 72 candles weighing 2200 pounds for the Czar.

194) G.A.A., N.A. 2205/375, 1658 September 4. Contract for the delivery of caviar for Leghorn. Cf. N.A. 2206/55, 1659 January 9.

195) G.A.A., N.A. 1100/300, 1652 July 26.

196) G.A.A., N.A. 1503/145, 1694 May 8. Sale of 3 to 4000 sealskins that will be brought from Archangel to Amsterdam that year at ƒ 0,825 a skin. Half is to be paid in cash and the other half in March 1645.

197) G.A.A., N.A. 696 A binder 89, 1639 November 22. Through a broker in Amsterdam a cargo of "dried stock-fish" from Lapland was sold to the sellers of fish from Bergen (Norway) at ƒ 9.- a 100 Amsterdam pounds, a consignment of stock-fish from Archangel at ƒ 9.25 a 100 pounds and a consignment of salted salmon from the coast of Lapland at ƒ 48.- a cask.

198) G.A.A., N.A. 2205/56, 1658 July 10. Contract of the sale of 1800 casks of tar from Moscow by John Hebdon to Robert de Vicq. To be delivered at Archangel this year at ƒ 6.- a cask. Every cask = 8 puds. The quality is to be the same as was delivered to Thomas Swaen in 1656 f.o.b. Buyer does not have to pay toll, only expenses, lightering fees and cooping. It is declared in the seller's name at the toll-office. N.A. 70/71 v., 1595 May 12. Ship will have to load 100 casks of tallow, 12000 pounds of wax, 15 lasts of train-oil, 300 elk hides, caviar and dry cow hides. N.A. 1035 binder 4, 1642 June 5. Sale of 40.000 pounds of tallow. The candle-makers make objections against the Muscovian refined tallow, cf. N.A. 734, 1645 November 14. N.A. 3329/52, 1696 January 26. In 1695 Jan Willinck bought 12000 beaverskins and possibly another 6000 skins destined for Northern Russia. These beaverskins came from Canada and should not have been worn by the Indians. In Russia the fine hairs were taken out and the beaver-wool was then again shipped to the West. Of this wool castor hats were made. Import into Russia of beaverskins from New Netherland and Canada occurs early in the seventeenth century.

199) G.A.A., N.A. 432/116 v., 1615 May 16. Cf. 198/328. N.A. 2227/695, 1668 July 21. Contract with a mast-maker that he will be present in Archangel when masts are loaded, See also N.A. 5525/35, 1682 April 27. The supply of masts, tar and other products was essential for Holland with its many ships. I only point to deeds N.A. 2256/591; N.A. 2254/138.

200) G.A.A., N.A. 1097/45, 1651 May 10, John Hebdon sells 115 casks of potash f.o.b. weighing 500 russian ship-pounds of 100 pud at ƒ 100.- a ship-pound. N.A. 1893/119, 1654 February 6. Barter of 450 pieces of English cloth of various colours (specified) to be delivered f.o.b. in London, Amsterdam or Hamburg against 550 casks of potash. N.A. 2205/382, 1658 September 4. 30.000 yards of cloth of different colours, scarlet at ƒ 5,- a yard, purple at ƒ 4,50 a yard and other colours at ƒ 3,75 a yard. See also N.A. 2236/745, 1671 July 7; 1286 casks of potash that was burnt at the "Zergatski" refinery and 56 casks from other refineries at 12½ rixdollars for 10 puds; N.A. 2236/748, 1671 July 17, sale of 400 to 500 casks of potash.

201) G.A.A., N.A. 2206/21, 1659 January 4.

202) G.A.A., N.A. 3269/358, 1684 February 24; N.A. 3274/83, 1684 March 24. Affidavit of Jan Biler, former merchant in Moscow, then broker, now merchant in Amsterdam. N.A. 3276/106, 1685 March 23. Affidavit of Jean Bleeker, former merchant in Moscow, now broker in Amsterdam, mentioning from where the musk was brought to Moscow, way of transportation and price in Amsterdam. The musk was taken to Amsterdam directly by ways of Poland or Latvia.

203) G.A.A., N.A. 5912/102, 1697 July 30. The prices in rubles of gloves and lace in Moscow.

204) There is a great deal of export of muskets to Russia of different calibre: a.o. 16500 muskets in 1658, N.A. 2205/411, 434, 436, 437, 624, 957; 1659, 50.000 pounds of gunpowder at ƒ 38.- a 100 pounds, N.A. 2206/921; 1875 pud of gunpowder at ƒ 15.- a pud, N.A. 2207/151; 10.000 muskets and bandoleers in 1659, N.A. 2207/172; in 1661: 5000 pounds of gunpowder at ƒ 17,50 a pud. A great number of bandoleers (with description and prices), N.A. 2206/217, 1659 February 7; Many pistols, carbines and muskets in 1660 with description and prices, N.A. 2207/172, N.A. 2209/1122; N.A. 2209/1126; N.A. 2211/329.

205) For a small part of this article the text of a lecture I gave in April 1969 was used. This lecture was published in the Nederlands Archievenblad, 73e jaarg., 1969 pp. 66-80.

Het aflopen van de 'Madonna de la Piedad' in 1639

1) Parijs Archives du Ministère des Affaires Etrangères, correspondance de Hollande no. 21, ƒ 75,-.
2) I. Commelyn, Frederick Hendrick van Nassauw, Prince van Orangien. Zyn Leven en Bedryf, Utrecht 1652, II, 35.
3) Den Haag Algemeen Rijksarchief (ARA), Staten-Genraal no. 5522.
4) Courante uyt Italien ende Duytschlandt etc. 1639. No. 30, Amsterdam 23 juli 1639. Een andere lezing van het gebeuren wordt gegeven in het pamflet Vervolgh van 't Zee-Praetjen (W.P.C. Knuttel, Catalogus van de Pamfletten-Verzameling berustende in de Koninklijke Bibliotheek, 's Gravenhage 1889, no. 4627).
5) Den Haag Koninklijke Bibliotheek, Hs. 72D42-2: brief van Joachim de Wicquefort aan Jean Tilleman Stella, dd. 25 juli 1639.
6) Theatri Europaei, Franckfurt am Mayn M.DC. XXXXIII, IV, 50-51. Zie ook I. Commelyn, Frederick Hendrick van Nassauw, II, 66-68.
7) t'Samen-Spraeck, Over de Loffelijcke daden, gelegentheden ende afkompste vanden Recht wel Edelen Manhaften Zee-Heldt Marten Harpersz. Tromp (W.P.C. Knuttel, Catalogus no. 4682).
8) Den Haag ARA., Archieven Admiraliteitscolleges no. 134, resolutie dd. 14 juni 1639. Over het vergaan van het schip van Andries van Soetendael zie men I. Commelyn, Frederick Hendrick van Nassauw, II, 65 en M.G. de Boer, Tromp en de Armada van 1639, Amsterdam 1941, 40-41.
9) H.C. Rogge (ed.), Brieven van Nicolaes van Reigersberch aan Hugo de Groot. Amsterdam 1901, 557 en 562.
10) Den Haag ARA., Archieven Admiraliteitscolleges no. 134, resolutie dd. 8 mei 1639. Betreffende de 'Madonna de la Piedad' zie men ook de resoluties dd. 19 mei, 23 mei, 25 mei, 27 mei, 30 mei, 1 juni, 14 juni, 21 juni, 22 juni, 24 juni, 25 juni en 27 juni 1639.
11) L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, 's Graven-Haghe 1669, II, 591.
12) Den Haag ARA., Staten-Generaal no. 5523: brief van Frederik Hendrik aan de Staten-Generaal, dd. 26 juli 1639.
13) Den Haag ARA., Staten-Generaal no. 5522, juni 1639.
14) Den Haag ARA., Staten-Generaal no. 5523: brief van Simon van der Poth aan de Staten-Generaal, dd. 28 juli 1639.
15) Vgl. C. Cau (ed.), Groot Placaet-Boeck, 's Graven-Hage 1658, I, 976.
16) F.J.G. ten Raa en F. de Bas, Het Staatsche Leger, Breda 1918, IV, 305.
17) Den Haag ARA., Archieven Admiraliteitscolleges no. 134, resolutie dd. 19 mei 1639.

18) Antonio Rumeu de Armas, Piraterias y ataques navales contra las islas Canarias, Madrid 1950, III, 65.
19) H. Wätjen. Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung, Berlin 1909, 122.
20) Den Haag ARA., Staten-Generaal no. 12551.
21) Resolutie Staten-Generaal dd. 7 juli 1636.
22) E. Sue (ed.), Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux, Paris MDCCCXXXIX, I, 136.
23) Resolutiën van Holland, dd. 30 maart 1637.
24) J.A. Worp (ed.), De Briefwisseling van Constantijn Huygens, 's-Gravenhage 1913, II, 275.
25) G. Groen van Prinsterer (ed.), Archives ou Correspondance inédite de la Maison d'Orange Nassau, Utrecht 1859, Deuxième Série, III, 105.
26) G. Groen van Prinsterer (ed.), Archives, Deuxième Série, III, 109.
27) L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, II, 592 vv.
28) Den Haag ARA., Staten-Generaal no. 6765: brief van Willem van Liere, heer van Oosterwijk aan de Staten-Generaal, dd. 19 februari 1639.
29) K. Heeringa (ed.), Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel, 's Gravenhage 1910, I, 130.

Deens-Nederlandse Mededinging in de Groenlandvaart

1) Zie over deze belangwekkende persoon, van wie nog weinig bekend is, C. de Jong, "Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart, deel een", Pretoria 1972, p. 155-156 en p. 383-384, noten 97-102.
2) C. de Jong, "Amsterdamse walvisvaarders in het hoge Noorden", afl. één, in: Ons Amsterdam, 9 (1957) 94-96.

Het zeevisserij-onderzoek in Nederlands-Indië, 1904 - 1949

Dit artikel is voor een belangrijk deel gebaseerd op de "Collectie Bottemanne". Deze collectie bevat een groot aantal archiefstukken, verslagen en rapporten, tijdschriften van het voormalig Instituut voor de Zeevisscherij te Batavia. Aan het slot van de noten volgt een nadere opgave. De verzameling werd door Mevrouw D. Bottemanne - haar man Dr. C.J. Bottemanne was jarenlang het Hoofd van dit Instituut - gedeponeerd op het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden. De schrijver van dit artikel is haar hier zeer dankbaar voor. Ook is hij dankbaar dat Dr. J. Reuter, voormalig bioloog bij het Instituut te Batavia, het manuscript kritisch heeft willen doornemen.

1) Delsman, H.C. (1935) Vliegende visschen en hun belagers. De Tropische Natuur, 24 (9) : 147-150.
Delsman, H.C. (1936) Verdere waarnemingen tijdens de eerste schipvaart. De Tropische Natuur, 25 (3) : 48-51.
2) Sunier, A.L.J. (1914) De beteekenis van het natuurwetenschappelijk visscherijonderzoek voor Nederlandsch-Indië. Meded. Visscherij-Station Batavia, nr. 10, 1-44.
3) Deventer, C.Th. van (Ed.) (1905) Onderzoek naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera. Overzicht van de uitkomsten der gewestelijke onderzoekingen naar de visteelt en visscherij en daaruit gemaakte gevolgtrekkingen. Deel 1 : 1-75, Deel 2 : 1-103, bijlagen 1-9 Batavia, Landsdrukkerij
4) Artikel Pringgo Winoto en J.J. van Helsdingen, Deel 2 : 18-25, in 3). Artikel Pauwert, Deel 2 : 26-43, in 3).
5) In 2).
6) Sunier, A.L.J. (1923) The laboratory for marine investigations at Batavia. A new tropical marine biological station. Treubia, 3 : 127-148. hierin:
foto nr. 7 - het oude visserijstation;
foto nr. 8 - de motorboot "Max Weber";
foto nr. 9 - G.S.S. "Brak".
7) a. Kampen, P.N. van, (1908) Overzicht der hulpmiddelen bij de zeevisscherij van Java en Madoera in gebruik. Meded. Visscherij-Station Batavia, 1 : 1-32.
b. Kampen, P.N. van, (1908) De paarl- en parelmoervisscherij langs de kusten der Aroe-eilanden. idem, 2 : 1-30.
c. Kampen, P.N. van, (1909) Aanteekeningen omtrent de visscherij van Sumatra en Riouw. idem, 3 : 1-29.
d. Kampen, P.N. van, (1909) De hulpmiddelen der zeevisscherij op Java en Madoera in gebruik. Meded. Dept. Landbouw, 9 : 1-116.
8) Sirks, M.J., (1915) Indisch Natuuronderzoek. Een beknopte geschiedenis van de beoefening der natuurwetenschappen in de Nederlandsche koloniën. Amsterdam, Koloniaal Instituut, blz. 179, 225.

9) De "Gier" werd in 1878 te Renfrew (Schotland) gebouwd. De lengte bedroeg 48 m, de breedte 9 m, diepgang 4 m. De kolenberging bedroeg 35 ton. Bij een vaart van 7 mijl per uur was het kolenverbruik 9 ton per dag. Het zusterschip was G.S.S. "Cheribon". Zie: Hokke, C. Opkomst en ondergang van onze Gouvernements Marine ("Setengah Kompenie"). Leiden, 1950. Hierin een register van scheepsnamen en technische bijzonderheden. Tevens op blz. 84-86 korte vermelding van het onderzoek voor de zeevisscherij. Voor een afbeelding van de "Gier" en de inrichting van het laboratorium aan boord zie: Kampen, P.N. van, (1922). Visscherij en Vischteelt in Nederlandsch-Indië. Deel II van onze koloniale dierenteelt (red. Dr. J. Dekker). Haarlem, H.D. Tjeenk Willink en Zn. Fig. 60 en 61 (blz. 96 en 97).

10) a. Roosendaal, A.M. van, en Kampen, P.N. van, (1909) Verslag van de verrichtingen van het onderzoekingsvaartuig "Gier" gedurende het tijdvak 2 september 1907 datum van indienststelling) tot 1908. Meded. Visscherij-Station Batavia, 4 : 1-24; bijlagen, 25-36.

b. Roosendaal, A.M. van, (1910) Verslag der verrichtingen van het onderzoekingsvaartuig voor de visscherij "Gier" over het jaar 1909 idem, 5 : 1-20.

c. Vink, W.C.A. (1911) Verslag der verrichtingen van het onderzoekingsvaartuig voor de visscherij "Gier" over 1910. idem, 6 : 1-25.

d. Anon, (1912) Verslag der verrichtingen van het onderzoekingsvaartuig voor de visscherij over 1911 idem, 9 : 1-13.

11) Weber, M., Beaufort, L.F. de, Briggs, J.C. (1911-1962) The fishes of the Indo-Australian archipelago, Leiden, E.J. Brill. 11 vols.

12) "Pharus". Werd in 1903 te Rotterdam gebouwd. Het schip was 42.4 m lang en had een diepgang van 3 m. Het kon 100 ton kolen bergen en had een gashouder van 700 m^3 voor het vullen van gasboeien (zie Hokke, noot 9).

13) "Edi". Oorspronkelijk flottieljevaartuig van de Kon. Marine, werd gebouwd in 1897 te Vlissingen. De lengte bedroeg 46.4 m, de breedte 7.8 m, diepgang 3.4 m, waterverplaatsing 566 ton en een machine van 804 pk. Voor afbeelding zie t.o. blz. 65 in Hokke, noot 9.
Schip van dezelfde klasse was de "Ceram".

14) a. "Reiger". Werd in 1888 gebouwd, was een gladdekschip. Lengte 41.8 m, breedte 7 m, diepgang achter 2.9 m, waterverplaatsing 420 ton, 550 pk machine, snelheid 11 mijl. Schepen van dezelfde klasse waren: "Raaf", "Fazant", "Zeeduif" en "Zwaan". De "Zwaan" staat afgebeeld t.o. blz. 24 in Hokke.

b. "Brak". Tussen (1899) en (1900) werden er vier schepen gebouwd voor de recherchedienst in het Gewest Atjeh. Dit waren de "Brak", "Dog", "Hazenwind" en "Spits", zij waren bewapend met twee kanonnen van 3,7 cm. De "Brak" deed in 1935 nog steeds dienst. Voor afbeelding "Brak" zie t.o. blz. 44 in Hokke.

15) Weel, K.M. van, (1923) Meteorological and Hydrographical observations made in the western part of the Netherlands East Indian Archipelago. Treubia, 4 : 1-559.

16) Gobée, E., (1912) De oorzaken van den achteruitgang van de vischindustrie te Bagan Si Api-Api. Meded. Visscherij-Station Batavia, 7 : 1-18.

17) a. Hardenberg, J.D.F., (1937) Marine Biological research in the Dutch East Indies in the last three decades. Natuurk. Tijdschrift Ned.-Indië, 47(5) : 111-120.
Hierin complete lijst van publicaties van Visscherij-Station en Laboratorium voor Onderzoek der Zee (1908-1937).

b. Hardenberg, J.D.F., (1948) Onderzoek en problemen der Indische zeeën. Chronica Naturae, 104 (2) : 337-344.

c. Hardenberg, J.D.F., (1950) Zeeonderzoek in de Indonesische wateren. Chronica Naturae, 106 (6) : 187-192.

18) "Dog", zie onder 14 b.

19) Pel, H. van, (1938) Beschrijving der beoefening in de Japansche Moero Ami visscherij. Meded. Inst. Zeevisch. Batavia, 2 : 222-225.

20) a. Bottemanne, C.J., (1938) Gebondenheid der majang-visscherij met lokkers langs de Noordkust van Java en Madoera. Meded. Inst. Zeevisch, Batavia, 2 : 114-119.

b. Bottemanne, C.J., (1938) De oorzaak van de meeropbrengst door het gebruik van motoren bij de majang-zeevisscherij. Meded. Inst. Zeevisch. Batavia, 2 : 120-123.

c. Reuter, J., (1938) Voorlopige mededeling omtrent het "Roempon" onderzoek. idem, 2 : 132-136.

d. Pel, H. van, (1938) De beoefening der majang-zeevisscherij langs de Noordkust van Java. idem, 2 : 101-113.

e. Anon., (1928) Een proefvaartuig voor de Zeevisscherij in N.O.I. Het Nederlandsche Zeewezen, 27 (51) : 538-540.

Alle jaarverslagen verschenen in de Meded. Inst. Zeevisch. zijn geraadpleegd voor deze publicatie.

21) Djoemhana, M., (1941) Verslag betreffende het onderzoek van de zeevisscherij in de omgeving van Sapekèn. idem, 6 : 59-103.

22) Delsman, H.C., Hardenberg, J.D.F. (1934) De Indische zeevisschen en zeevisscherij. Bibliotheek Ned. Ind. Natuurhist. Ver. 6 Batavia.

23) a. Visser, J., (1938) De vischveilingen ter Noordkust van West- en Midden-Java sinds hunner oprichting. Meded. Inst. Zeevisch. Batavia, 2 : 163-217.

b. Anon, (1941) Verslag van de vischveilingen aan de Noordkust van Java over (1940). Meded. Onderafd. Zeevisch. Batavia, 8 : 1-91.

24) Pelkwijk, J.J. ter, (1948) Deze mooie wereld. Opstellen en tekeningen van -. Amsterdam, Ploegsma.
In inleiding van N. Tinbergen, korte levensbeschrijving. Over de ondergang "Endeh" zie uitvoerige beschrijving in Hokke, noot 9.

25) a. Bottemanne, C.J., (1945) Opzet zeevisscherij onderneming. M.S. Collectie Bottemanne op Rijksinstituut voor Visscherijonderzoek te IJmuiden (RIVO). Hiervan verschijnt in (1948) een uitgebreider versie samen met H. van Pel, als stencil aanwezig op het RIVO.

b. Bottemanne, C.J., (1946) Het Indische Zeevisscherij probleem. Meded. Dept. Econom. Zaken Ned.-Indië, nr. 3 : 1-32.

c. Bottemanne, C.J., Pel, H. van, (1946) Nieuwe visscherij methodes. Rapport gericht aan direkteur van Economische Zaken te Batavia. M.S. Collectie Bottemanne aanwezig op RIVO. Hierin beschreven verbeteringen aan valnet, ankernet, opvouwbare boeboe's, trawl.

26) a. Pronk, J., (1950) Trawlvisserij in de Spermonde Archipel Berita Perikanan, 2 (6) : 87-89. In dit artikel staat de "Lentjam" afgebeeld.

b. Pel, H. van, (1947) Mededeelingen van het Station Makassar. Verslag over het jaar 1946. Uitgave Instituut voor de Zeevisscherij, 30 pp. (gestencilde uitgave).

c. Lijding, H.W., (1948) Mededeelingen over de zeevisscherij in de N.I.T. (Negara Indonesia Timoer). Verslag jaar 1947. Uitgave Dienst voor de Zeevisscherij, 65 pp. + bijlagen (gestencilde uitgave). Hierin afbeeldingen en beschrijvingen van prauwen van Zuid-Celebes.

27) Zie 26), sub a.

28) Anon, (1949) Het oceanografisch onderzoek in Indonesië. Visscherijnnieuws - Berita Perikanan, 1 (6) : 12.

29) a. Anon, (1949) De taak van de Dienst voor de Zeevisscherij. idem, 1 (1) : 7-8.

b. Anon, (1949) De taak van de Onderafdeling Binnenvisscherij. idem, 1 (2) : 3-4.

c. Anon, (1949) De taak van het Laboratorium voor het Onderzoek der Zee. idem, 1 (6) : 4-5.

30) a. Anon, (1949) Somma - Malugis (Vistuig Sagir-eilanden). Korte Meded. Dienst Zeevisscherij, 1 : 1-8.

b. Amirroedin, (1949) De sero en tegur in de Baai van Batavia. idem, 2 : 1-24.

c. Natadisastra, R., Soelaeman, (1950) De ekor kuning visscherij bij de eilanden in de omgeving van Billiton. idem, 3 : 1-24.

31) Het in 1947 omgedoopte oudste natuurwetenschappelijke tijdschrift van Nederlandsch-Indië, het "Natuurkundig-Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië, na de overdracht "Indonesian Journal for Natural Science".

32) Reuter, J., (1949) Bagan Si Api-Api. Visserijnieuws - Berita Perikanan, 1 (9) : 3-6.

33) Wirjodihardjo, M., Wisaksono, (1949) Bijzonder welvaartsplan 1949. idem, 1 (7) : 3-5.

34) Zie 25, sub a.

35) Bottemanne, C.J., (1959) Principles of Fisheries Development. Amsterdam, North-Holland Publs. Cy., 677 pp.

36) Engel Wijker, voormalig Egmonder schipper, aangenomen als vakkundige bij het Instituut voor de Zeevisscherij te Batavia, fungeerde af en toe als gezagvoerder op de "Lajang". Na de oorlog technisch bedrijfsleider op het Station Makassar. In 1947 naar Nederland vertrokken.

37) O.H.B. = Officier Havenbedrijf. Deze funktie werd in 1941/42 bekleed door A.S. de Bats. Deze was Inspecteur voor de Scheepvaart en maakte deel uit van de raad van toezicht van het Instituut voor de Zeevisscherij.

38) O.H.M. = Onderhavenmeester, dus hier de heer R.H. de Graaf.

39) Hiermee wordt zeer waarschijnlijk het van Duitse eigenaren overgenomen koopvaardijschip "Aleida" bedoeld, eertijds in Hamburg gebouwd. Als Gouvernementsschip lag het bij Noord-Celebes in station. Zie blz. 79 in Hokke (noot 9).

40) Gelarang, locale bestuursambtenaar, titel maleis.

<u>Gegevens over de in de tekst en noten vermelde tijdschriften</u>

1) Mededeelingen van het Visscherij-Station te Batavia. 1 (1908) - 10 (1914).
Uitgegeven door Departement van Landbouw (na

1911 Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel).
2. Treubia, A Journal of zoology, hydrobiology and oceanography of the Indo-Australian Archi-Pelogo. 1 (1919) - heden.
Uitgegeven door Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel. 's Lands Plantentuin - Buitenzorg vanaf 1949/50, vol. 20.
Uitgave Kebun Raya Indonesia.
3. Mededelingen Instituut voor de Zeevisscherij te Batavia. 1 (1936) - 8 (1941). Na nr. 5 Mededeelingen van de Onderafdeling Zeevisscherij.
Uitgegeven door de Onderafdeling Zeevisscherij, Departement van Economische Zaken.
4. Visserijnieuws - Berita Perikanan.
1 (1949) - 9 (1957), laatste?
Vanaf deel 2 (1950) Berita Perikanan.
Uitgegeven door Departement van Landbouw en Visserij.
5. Korte Mededelingen van de Dienst voor de Zeevisserij (Berita dari djawatan Perikanan Laut)
1 (1949) - 3 (1950) laatste?
Uitgegeven door Redactie Visserijnieuws, Batavia, Djakarta.
6. Publikaties van de Onderafdeling Binnenvisserij
1 (1949) - 3 (1950) laatste?
Uitgegeven door Departement van Landbouw en Visserij, Dienst van de Landbouw.

Alternatieve hypothese betreffende het "Hohenzollern"-model

1) H. Winter, Der holländische Zweidecker von 1660/1670, Bielefeld 1967, 21.
2) Van de Velde drawings. A catalogue of drawings in the National Maritime Museum made by the Elder and the Younger Willem van de Velde, Cambridge 1958. T.H. Milo, Jacob van Wassenaer Obdam en zijn tijd, Wassenaar 1965.
3) Indien niet anders vermeld zijn de voeten (′), die hierna worden genoemd, Amsterdamse voeten van 28.3 cm. Duimen zijn aangeduid als ″.
4) J.E. Elias, De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655, Amsterdam 1933.
5) 's Lands schepen uit de 16e en 17e eeuw, deel 2 (Gestencilde uitgave Bureau Maritieme Historie te Den Haag, z.j.).
6) Respectievelijke lengte over de stevens-wijdte-holte. Let wel op het feit, dat lengte, maar vooral wijdte en holte maten zijn, die in veel bronnen en andere gegevens kleine onderlinge verschillen vertonen (zie ook Witsen's Architectura Navalis, Amsterdam 1690, blz. 137).
7) Voor een verdeling van de stukken (ook van belang voor het Hohenzollern-model) zie J.C. Mollema, Geschiedenis van Nederland ter zee I, Amsterdam 1939, p. 84.
8) Zie noot 5.
9) Bij het berekenen; 2106 X 21 = 44.2 m en 2106 X 22 = 46.3 m blijkt ook, aangenomen dat het schip 163 à 164′ lang is, dat 1:22 dichter bij de waarheid ligt dan 1:21.
10) Winter, Der holländische Zweidecker; tafel 9, der Bug.
11) Van de Velde drawings; de "Gouda" en zie noot 5, deel 3, helaas met weinig bijzonderheden.

Andermaal het "Hohenzollern"-model

1) B.E. van Bruggen, Beschouwing over het aangeven van de hoofdafmetingen van Nederlandse zeeschepen en daarbij gebruikte maateenheden (1600-1800) in: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis 20 (maart 1970) 25-34.
2) K.M.C. Zevenboom, Theorie over de ontwikkeling van de Nederlandse voet- en ellematen. Amsterdam 1964 (Verhandelingen van de Kon. Ned. Akademie van Wetenschappen, Afd. Letterkunde, nieuwe reeks, deel LXX nr. 3).
3) N. Witsen, Architectura Navalis ofte Aaloude en Hedendaagsche Scheepsbouw en Bestier, Amsterdam 1690, 224 e.v.
4) Ph.M. Bosscher, Een scheepsmodel uit het midden van de zeventiende eeuw, in: Mededelingenblad van het Koninklijk Instituut voor de Marine 10 (juli 1968) 21-26.
5) C. van Yk, De Nederlandsche Scheepsbouwkonst open gestelt. Delft 1697.

Op zoek naar uitredingskosten rond 1600.

1) Dam, Pieter van, Beschrijvinge van de Oost-Indische Compagnie, (F.W. Stapel en W.Th. Baron Boetzelaer van Asperen eds), werken Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie 63, 68, 74, 83, 87 en 96.
2) Algemeen Rijksarchief, Collectie Hugo de Groot nr. I.
3) Algemeen Rijksarchief, Aanwinsten 1901, III, nr. 12. Drs. F.S. Gaastra was zo vriendelijk mijn aandacht op deze bron te vestigen.
4) RGP 63, p. 16 e.v.
5) Folio 575.
6) Zie noot 3.
7) Andrews, K.R., Elizabethan Privateering, 1585-1603 (London 1964) 46-50.
8) Van Dillen, J.G., Duurtemaatregelen te Amsterdam in de 17e eeuw, (Amsterdam, 1915) 5.

Lijst van gestencilde en getypte verslagen aanwezig in de collectie Bottemanne.

A. Gestencilde uitgaven Instituut voor de Zeevisscherij - Batavia.

Visser, J. z.j. Handleiding voor interne organisatie en interne contrôle voor visschersvereenigingen, 10 + 11 pp.

Bottemanne, C.J., (1938) Verslag van de reis met het onderzoekingsvaartuig "Lajang" van het Instituut voor de Zeevisscherij naar Poelau Laoet, Mandar, Makassar, Soembawa en Kangean in juni 1938, 36 pp. + uittreksel tocht "Lajang" naar Lima-eilanden in 1937 door H. van Pel.

Bottemanne, C.J., (1939) Hoofdlijnen der zeevisscherij-politiek in Nederlandsch-Indië. 115 pp.

Mettivier Meyer, J.C., (1939) Aanteekeningen betreffende de majangzeevisscherij en aanverwante bedrijven te Sepoeloe - West-Madoera. 1938 - 47 pp.

Bottemanne, C.J., (1940) Verslag Molukken-reis (1931). 34 pp.

Bottemanne, C.J., (1941) Verslag over de visscherij en vischhandel van Bagan Si Api-Api (1929). 37 pp.

Jordaan, Ph. (1941) Het zoutverbruik bij de visscherij van Bagan Si Api-Api (1932). 18 pp.

Manoeain, J.E., (1941) Onderzoek der zeevisscherij van de Duizend-eilanden. 75 pp.

Djoemhana, M., (1941) Zeevisscherij-verslag van Str. Tioro. 48 pp.

Pelagatti, C., (1941) Middeldruk ruwe-oliemotor, één cylinder 15 pk à 500 omwentelingen, berekeningen van de voornaamste motordelen. 16 pp.

Keus, J., (1941) Verslag over Oost-Lombok en West-Soembawa. 33 pp.

Pel, H. van, (1948) Methoden en hulpmiddelen van de Nederlandse visserij, welke kunnen worden toe- of aangepast voor de Indische visserij. 43 pp.

Plas, Ch.O. van der, (1920) De visscherij en de vischhandel in den Kangean- en Sapoedi-archipel. 82 pp.

Hiervan is tevens aanwezig een gestencilde copie gemaakt uit het Koloniaal Tijdschrift 53 pp.

Bottemanne, C.J., (1929) Visscherij en vischhandel van Bagan Si Api-Api. 55 pp.

Hiervan bestaat tevens een gestencilde versie uitgegeven door de Zeevisscherij Instituut in 1941, zie onder A.

Bottemanne, C.J., (1931) Overzicht van de zeevisscherij in de Molukken. 50 pp.

Hiervan bestaat tevens een gestencilde versie uitgegeven door het Zeevisscherij Instituut in 1941, zie onder A.

Lokollo, P.W., (1947) Een studie over de visserij met haringdrijfnetten en trawlnetten. 66 pp. Werkstuk gemaakt door Indonesische stagiaire over de Nederlandse visserij.

Literatuur van algemeen belang (zonder tijdschriftartikelen)

7) Voor een vaststelling van de [illegible] in de collectieve [illegible]
lang voor het Hydrometeorologisch [illegible]
Meddelingen Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, [illegible]
Middelburg 1909, p. 59.

8) Zeeuwsch Instituut voor Internationale [illegible]
[illegible]

9) [illegible]
2406 X 22 = 45.3 m; [illegible]
[illegible] (1829) [illegible]
[illegible] "[illegible]"-[illegible]

10) [illegible] voor de Zeevaart [illegible]
[illegible] Maatje, Maleisie, Sumatra en [illegible]
Kaggen in [illegible] 1929. 16 pp. [illegible]
"Maleisie" [illegible] 1932 [illegible]
van Pel.

Bottemanne, C. J. (1969) Geschiedenis van de [illegible]
visserij-politiek in Nederlands-Indië. 115 pp.

1) [illegible]
[illegible]
[illegible]
(1600-1800) in: Mededelingen van [illegible]
Bottemanne, C. J. (1969) [illegible]
mis (1931). 34 pp.
[illegible] 19-34.

2) Bottemanne, C. J. (1973) Verslag over de vis-[illegible]
[illegible]
Zeeuwsch 1964 (Verhandelingen [illegible]
[illegible]
[illegible]

3) N.-[illegible] (1964) [illegible]
Middelburg [illegible]
[illegible]
Bottemanne, M. J. (1981) [illegible]
Amsterdam [illegible]

4) Th.M. [illegible]
[illegible]
[illegible] van de [illegible]
[illegible] 10-[illegible]

5) Z. van Vk. De Nederlandsche [illegible]
[illegible]
Keur, J. J. (1941) Verslag over [illegible]
Wan-Samarang. 32 pp.
Pol, H. van (1[illegible]) [illegible]
[illegible] van de Hydrologische [illegible]
second series.

6) Dessin [illegible] de [illegible]
[illegible] Compagnie, (F. W. [illegible]
Tijs, Otto (1920) De visserij [illegible]
de [illegible] in de Oostzee [illegible]
[illegible] 63, 64, 65, 66, 67 en 68.
[illegible] 23 pp.

7) Alegda [illegible]
[illegible] van de Kolonial [illegible] 32 pp.

8) Vlaanderen [illegible]
[illegible] 12. Den [illegible] 32 pp.
Haven [illegible]

9) [illegible] uitgegeven door de Zeevaart [illegible]
1941, [illegible] A.
Folio 275.

10) [illegible] Bottemanne, C. J. (1971) Overzicht van de [illegible]
[illegible]

7) Andrews, K. [illegible] 80 pp.
Haven [illegible]
[illegible]

8) Van [illegible] uitgegeven door [illegible]
Amsterdam in de 17e eeuw, [illegible] (1956)