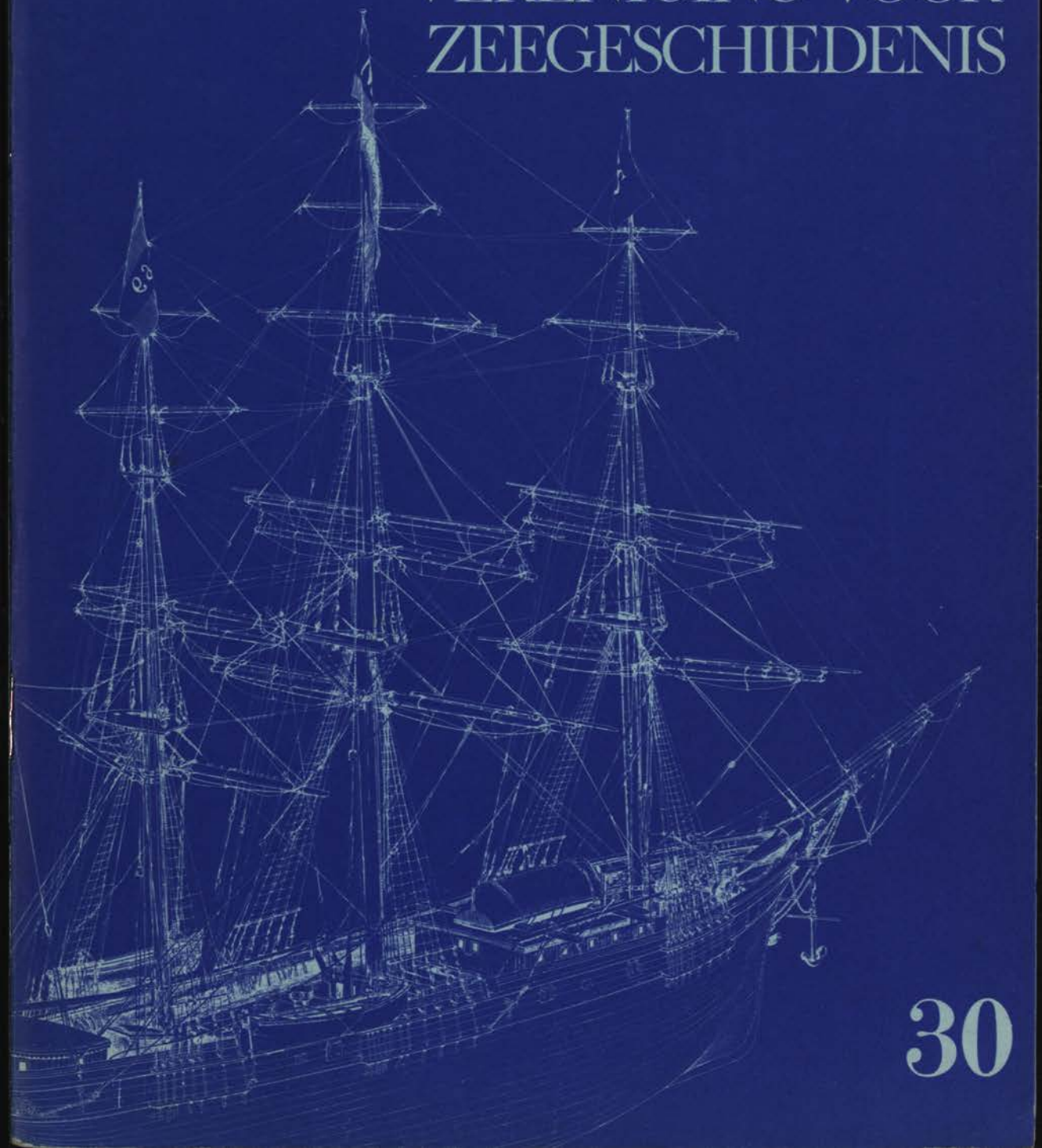
MEDEDELINGEN
VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS



30

MEDEDELINGEN

VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

No. 30

REDAKTIE

Drs. L. M. Akveld

april 1975

Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis

Redaktie:
[redacted]

Contributie: ƒ 25,- voor in Nederland woonachtige persoonlijke leden, ƒ 30,- voor institutionele leden in Nederland, ƒ 32,50 voor leden in het buitenland, te voldoen op postgirorekening 390150 t.n.v. Penningmeester van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, Rotterdam.

Losse nummers van de Mededelingen bij het Sekretariaat verkrijgbaar: no. 1 t/m 11 à ƒ 3,-, no. 12 t/m 15 à ƒ 4,50, no. 16 t/m 19 à ƒ 6,25, no. 20 t/m 27 à ƒ 8,-, no. 28 t/m 30 à ƒ 11,- per stuk; de cumulatieve index op no. 1 - 27 à ƒ 5,-.
De nummers 8, 12 en 26 van de Mededelingen zijn uitverkocht.

De redaktie is niet verplicht ongevraagd toegezonden boeken te doen bespreken.

Uitgegeven met steun van de Nederlandse organisatie voor zuiver-wetenschappelijk onderzoek ZWO en de Oostersche Handel en Reederijen, en door bemiddeling van Uitgeverij De Boer (Unieboek B.V.) te Bussum.

Verschijnt twee maal per jaar.

NE ISSN 0028-2340

INHOUD

pag.

BIJ EEN VERTREK 4

ARTIKELEN

Unger, R.W., Wooden shipbuilding at Dordrecht 5

Groot, S.J. de, Het voorkomen en de vangst van walvissen en walvisachtigen in de Indo-Australische archipel, en de zaak van de walvisvaarder "Costa Rica Packet" (1892 - 1897) 20

Beuzekom, B. van, Aegidius van Braam - een korte levensbeschrijving 30

MENGELWERK

Weber, R.E.J., Een notitie over vlagofficieren en vlagvoering in de zeventiende eeuw 35

Weber, R.E.J., Een wrak van een overnaads schip nabij Gdańsk 37

COLLECTIES

Jaarverslag 1973 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum 38

LITERATUUR

Boekbesprekingen:

Groen, P., De wateren van de wereldzee (S.J. de Groot) 39

Carson, E., The ancient and rightful customs (F.C. van Oosten) 39

Freeston, E.C., Prisoner of war ship models (J.C.P. Speyart van Woerden) 40

Ellmers, D., Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt (L.M. Akveld) 40

Boudriot, J., Le vaisseau de 74 canons (J. van Beylen) 42

Kent, H.S.K., War and trade in northern seas (J.R. Bruijn) 42

Marsden, P., De laatste reis van de "Amsterdam" (F.S. Gaastra) 43

Petrejus, E.W., Nederlandse zeilschepen in de 19e eeuw (B.E. van Bruggen) 44

Challener, R.D., Admirals, generals and American foreign policy (1898 - 1914) (F.J.A. Broeze) 45

Mallmann Showell, J.P., U-boats under the swastika (G.J. van Nimwegen) 47

Eijk, G.C. van, Stichting Zeekadetkorps "Gouda" 1949 - 1974 (R.E.J. Weber) 48

Nieuwe boeken en artikelen 49

BIJ EEN VERTREK

Binnen de redactie van de Mededelingen lijkt zich de U allen waarschijnlijk welbekende geschiedenis van de tien kleine negertjes te herhalen. Na drs. A.H. Huussen heeft nu ook dr. J.R. Bruijn besloten het redactieteam te verlaten. De heer Bruijn is jarenlang nauw betrokken geweest bij het wel en wee van ons tijdschrift. Tot 1967 voerde hij de redactie samen met mejuffrouw drs. A.M.P. Mollema, daarna, tot 1970, deed hij dat met de heer Huussen; in 1970 voegde drs. L.M. Akveld zich bij het redactionele team. Onnodig te zeggen, dat de heer Bruijn gedurende deze jaren zeer veel tijd, kennis en moeite in het redactiewerk voor de Mededelingen heeft geïnvesteerd. Namens U allen breng ik hem daarvoor mijn welgemeende dank over.
Niettemin worden wij nu geconfronteerd met de moeilijke situatie, ontstaan door het vertrek van twee leden van de redactie. De Mededelingen vormen binnen onze vereniging een uiterst belangrijk element, dat met zoveel mogelijk zorg omringd dient te worden. Het bestuur heeft goede hoop de ontstane vacatures in samenwerking met de heer Akveld zo spoedig mogelijk te zullen opvullen.

De voorzitter.

ARTIKELEN

Wooden Shipbuilding at Dordrecht. 1)

Dr. R.W. Unger

I. Origins of the Industry.

In the later Middle Ages Dordrecht sat at the point where inland water transport met sea-going transport. From the beginning the town served as a transshipment centre. The inland waterways gave excellent connection with the industrial and commercial towns of Flanders, with the growing towns of Brabant, with much of Germany and also with commercial centres along the IJsel and in Holland. By the fourteenth century Dordrecht was a trading town of some importance. It was the only town in Holland that was able to draw the attention of foreign traders. 2) The position of the town was so good that it drew the attention of governments as well. The counts of Holland thought Dordrecht had the potential to be another great international port, like Bruges. So from the late thirteenth century the government of Holland embarked on a policy of favouritism to Dordrecht. Trade there was promoted at the expense of all other ports in the county. In 1299 Count Jan I granted Dordrecht the so-called 'stapelrecht'. In 1355 Count William V revised and expanded the regulations to include 'Maasrecht' as well. This granting of privileges started with Count Floris V in 1276 and his successors were even more vigorous in aiding the town. The 1299 grant required that all goods which came down or up the rivers Lek or Merwede had to be sold at Dordrecht. There were no exceptions. Modifications were made in the 'stapelrecht' until in 1355 it was extended to include all goods which went upstream or downstream on the Rhine, Maas, Waal, IJsel, Lek or Merwede and with only minor exceptions. In essence the law required that all goods going in or out of Holland by river had to be exchanged at Dordrecht. The privilege was expanded and renewed again and again by different counts through the fourteenth and fifteenth centuries.
These counts did not act out of compassion. Jan I had enjoyed the loyalty of Dordrecht and so the 1299 grant was something of a reward. More than that the counts were interested in assuring their income from tolls. By forcing all trade through Dordrecht they could tax it more effectively and minimise smuggling and evasion. At the same time they were attacking the concentration of trade in Flanders and Brabant, the enemies of Holland in the fourteenth century. The grants brought almost immediate opposition from other towns in Holland. Despite their vigorous protests, sometimes even extending to violence, the counts adhered to the policy of favouring Dordrecht. The importance of toll income made the counts consistent defenders of the privileges. 3)
Dordrecht performed two functions: it was a regional distribution point and an entrepot for goods from all over Europe. Various governments, no matter their efforts, were never able to make the latter very important. English merchants preferred the towns of Zeeland while German Hanse merchants, despite a short stay at Dordrecht in 1359 and 1360, found their traditional Bruges factory better suited to their needs. 4) Goods such as Prussian grain and Scandinavian wood and English wool found their way to Dordrecht however to be traded there for the goods brought by river from the German hinterland. The 'stapelrecht' made Dordrecht the market for Rhine wine and that was the most important good in terms of volume and value for the town. Wood was unquestionably in second place. As early as the Carolingian period wood may have been shipped down the Rhine and by the fourteenth century the trade was well organized with large floats of unsawed wood being brought into Dordrecht. The wood was from Westphalia but also from as far away as Bavaria. It was largely hardwood. There were other goods traded of course including grain, herring and salt from local sources and from some distance away. 5)
In the thirteenth and fourteenth centuries Dordrecht was in an ideal position for the development of a local shipbuilding industry. Raw materials were available in large quantities. The hardwood, the most important component of any ship, had to pass through Dordrecht by law and much of it was sawed and prepared for sale in the town. Dordrecht shipbuil-

ders could get their wood then at relatively low prices. Local shippers exploited the opportunities created by the 'stapelrecht' and 'Maasrecht' and they need men at hand to build and repair their vessels. The ships from other parts of the Low Countries and from overseas also formed a market for repair work. The counts of Holland in protecting Dordrecht trade protected shipbuilding since they gave Dordrecht shipcarpenters to some degree a captive market. Dordrecht shipbuilding may date from the earliest years of the town, that is from the eleventh century. Apparently shipbuilding expanded up to the end of the fourteenth century and continued throughout the following years with the construction of sea-going vessels only finally abandoned in 1871. The industry survived for many years despite economic and geographic pressures and it survived by constant adjustment, by changing character.

The Dordrecht industry is an example of Dutch shipbuilding, an industry always important to the economy of the Netherlands, but also the example with the longest history stretching from the Middle Ages to the end of wooden construction and beyond. Dordrecht shipbuilding was also significant because it was subject to the most extensive guild regulation of any Dutch shipbuilding industry. Dordrecht was second only to Utrecht in the scope and effectiveness of guild power both in the trades and in town government. Shipbuilding included a number of industrial and commercial operations and was in turn tied to many other economic activities at Dordrecht. The complex history of Dordrecht shipbuilding and related operations requires an extensive examination but at least from certain data it is clear that the industry passed through a series of phases. The phases are all the more significant because they do not fully conform to the general pattern of development of Dutch shipbuilding and the exceptions are important. Also important is the fact that the changes at Dordrecht coincide with the changes in the policy of the town government, illustrated both by decisions of the shipcarpenters' guild and of the town government itself. The industrial development or lack of it is then inseparable from the history of legislation.

II 1300 - 1600

The trade expansion of the Middle Ages, first without and later with the aid of government protection, created work for Dordrecht shipbuilders and generated large enough numbers to make possible the formation of a guild, and by as early as 1300. In the fourteenth century Dordrecht probably experienced her greatest expansion with a population of about 10.000 in 1354. The guilds which had often been informal associations of men in a common trade became official institutions of government in 1367. Their rules and earlier grants of status were affirmed. More than 40 guilds were granted official status and the shipcarpenters' was prominent among them. Their patron saint was St. Pancras and they were committed to the maintenance of the St. Pancras altar in the 'Groote Kerk'. They like the other guilds pressed for a greater voice in town government and through the last years of the fourteenth and the first years of the fifteenth century their power to affect decisions increased.

Because of the growth of commerce it was possible to have a high degree of differentiation in trades and this was reflected in the separation of trades into a large number of different guilds. Significantly for shipbuilding by 1376 both the sawers and the wood sellers were separated from the shipcarpenters, even though the sawers had been in the shipcarpenters' guild as late as 1351. 6) The separation while convenient for administrative purposes assured protection for the specific interests of each group and effectively prevented the integration of the principal activities in shipbuilding for many years.

The fourteenth century rules of the shipcarpenters' guild reflected the expansionist nature of the industry. Shipcarpenters were not encumbered by extensive regulation. In fact there were hardly any limits on them. Like all guilds the shipcarpenters' enjoyed a monopoly and only guild members could exercise the trade. The rules for the guilds were made by the officers and guildbrothers themselves. The decision to have limited regulation then was knowingly made by the shipcarpenters themselves. Members had to attend meetings of the guild and violation of guild rules were to be judged by the officers. But beyond that the consuming interest of the shipcarpenters was their jacks. These were windlasses used to raise a ship onto a wharf or to move a ship under construction or to move large pieces of wood. The guild held a monopoly of these devices. Only those

owned by the guild could be used in Dordrecht. Guildbrothers were given equal opportunities to rent the jacks from the guild, paying a rent to the common chest and having to return them in good condition. 7) Other than conforming to the rules about use of the jacks shipcarpenters were free to go about their business as efficiently and effectively as possible.

The beginning of economic decline was marked by the St. Elizabeth's flood of 1421. That inundation shifted the waterways and made it difficult to use a number of established routes. The change favoured ports downstream, especially Rotterdam, at the expense of Dordrecht. Changes in the 'stapelrecht' and 'Maasrecht' worked against Dordrecht as well. Charles V finally conceded to the persistent demands of other Holland towns and in 1540 and 1541 he limited and modified the privileges. Among other things he freed trade in a number of goods and freed trade on the river IJsel. From that point on the privileges deteriorated. All Rhine wine still had to pass through the town but extensive compulsory shipment of a wide variety of goods through Dordrecht was at an end. The 'stapelrecht' did not finally end until 1795 but by 1601 it was not very important to Dordrecht or to the rest of Holland. At the same time Dordrecht trade was hurt by the expansion of the Antwerp market and the success of that Brabant town in attracting international trade by land and sea. The beginning of expansion at Amsterdam worked to the disadvantage of Dordrecht in the same way.

The increasing size of long distance cargo carriers made it more difficult for them to visit the port of Dordrecht. The result overall was a contraction of trade and of the size of Dordrecht itself. In 1514 the population was about 6500 and recovered to as much as 10.000 by mid-century. But that growth could not compare with Rotterdam. Dordrecht industry contracted. The number of brewers fell from as many as 30 in 1500 to only 15 in 1555. Shipping suffered too but merchants were still able to draw on their traditional connections along the upper Maas and the Rhine. They also enjoyed a certain advantage in the capital which they had generated over the years and which they could use in the wine and wood trades, both of which required sizeable investment in inventories.

In 1555 when 492 men reported their trade in a tax assessment there were only seven shipcarpenters. A tax of 1594 showed a rise in their number to 19. 8) There may then have been a revival of shipbuilding after the Revolt but overall the fifteenth and sixteenth centuries was a time of contraction. It was also a time of contraction in the size of vessels built. More work relatively was done on inland vessels and on repair to those and other ships visiting the harbour.

While business for shipcarpernters decreased the rules and regulations they had to follow markedly increased. The guilds no longer took an active interest in extending their role in town government. Rather in the case of the shipcarpenters' guild concentration was on the internal operation of the guild and on vigorous defense of any and all guild privileges. The drive throughout the fifteenth and sixteenth centuries was toward exactness and more careful regulation of all aspects of guild life and with it the activities of shipcarpenters. The meetings of the guild were regularized. And they served as a market for unemployed carpenters by bringing them together with masters at fixed times and with established hiring procedures. The meetings were subject to more strict rules. Misbehaviour, causing a disturbance, insulting a fellow member, attacking the officers for the performance of their duties were all subject to punishment by the guild. The guild was required to keep more extensive records of everything especially of any financial dealings. The guild had to maintain its altar, be sure that there were sufficient candles on it and that masses were said at it. Each member had to visit the altar at least once every Sunday. Of course after the Reformation those requirements disappeared.

There was a set of officers chosen by a formal vote and with fixed duties and with the responsibility for the efficient and orderly operation of the guild. Funerals of members, their wives and children had to be attended by all members wearing proper clothing; that meant 'tabbert en caproen', a long coat and cap used at all solemn occasions. And if they were worn while working the guildsman was punished. The day of a funeral was an enforced day off. Certain holy days were also days off. Anyone working on those days was punished by the guild. In 1467 the shipcarpenters also started the practice of making payments to guildsmen who were too sick to work. Working at night by candlelight or firelight was prohibited because the town was afraid of an outbreak of fire. Having 'tab-

bert ende caproen' was even a requirement for entry into the guild. The proceeds from all the fines plus an annual fee payable by all members and by apprentices went to the maintenance of the altar, that is up to the Reformation. 9) Though these rules on the operation of the guild and on the social activities of guildsmen were important to the lives of members and impinged on their actions there was more important legislation which dealt directly with their business operations.

Master status in the guild meant the right to contract to do shipbuiling work, either new work or repair. All other workers could not agree to take on jobs and so were always employees at best. Thus the guild could limit the potential shipbuilding operations by limiting the number of masters. The monopoly of jacks remained. Everyone in the town was prohibited from making jacks or any lifting device unless at the specific request of the guild and for the use of the guild. Entrance to the guild was made more difficult. Natives were charged lower entry-fines than people from outside of Dordrecht but in general the tendency in the fifteenth century was to charge higher entry-fines. The town had to step in and set maxima for such fees. The next step in the limitations of membership came in 1587 when the guild required a rather complex proof for admission to master status. It was the most extensive proof required by any Dutch shipcarpenters' guild. Many of them did not even bother with such a requirement. Without completing the proof a shipcarpenter could not work as a master. The proof had to be done to the satisfaction of the guild officers who were weighed down with increasing responsibilities. 10) In general the guild became more legalistic, taking more and more cases to the courts of the town or appealing directly to governments. The officers had to personally pursue these cases, petitions and negotiations. Cases covered relations with other guilds and with the members of other guilds, the development of new shipbuilding facilities, the proper payment of dues and fines by members, the enforcement of the guild monopoly and a mass of other matters. 11) The increase in legal business was only the logical outcome of the expansion of regulation.

The shipcarpenters tried throughout the sixteenth century to infringe the monopoly of the wood dealers. These efforts were vigorously and successfully resisted by the guild of wood sellers. The latter were always afraid of shipcarpenters. After building a ship the carpenter often had wood left over and he then liked to sell it at a substantial profit. Shipcarpenters were important customers for the wood dealers and they did not want those men buying on their own. The solution to this jurisdictional dispute was to allow shipcarpenters to join the guild of wood sellers. That arrangement was possible at Dordrecht but in his second guild a member had only the right to pay dues. He had no voice in decisions and could not hold any office. The wood sellers tried to get the town government to require that new members give up their first guild and with it their first trade, in this case shipcarpentry. The prohibition of shipcarpenters selling wood dated at least from the fourteenth century. And the wood sellers actively prosecuted any shipcarpenter who violated that rule. An agreement was reached by the two guilds in 1583 which favoured the wood dealers. Shipcarpenters had to sell any wood left from building a ship to a wood dealer. The only way shipcarpenters could sell it themselves was by joining the wood sellers guild and paying dues to that guild. It was in essence the same agreement which had been reached in 1437. The wood sellers appear to have been slow in admitting shipcarpenters to their ranks and so the court cases and the disputes continued into the seventeenth century. 12) The wood sellers effectively prevented shipcarpenters from extensive expansion into wood dealing. And as a result the potential profits from shipbuilding and the ability of shipcarpenters to accumulate capital were limited. The separation of trades, imposed in a period of expansion, continued despite relative decline.

Overall the great increase in legislation of the shipcarpenters' guild, generated in an atmosphere of stagnation, had the effect of confining shipbuilders. At the same time the mass of rules and the strenuous efforts of guild officers to defend privileges meant the continuing existence of those fourteenth century institutions associated with shipbuilding.

III 1600 - 1800

In the seventeenth and eighteenth centuries Dordrecht failed to participate in the most rapidly growing sectors of Dutch commerce and industry. The herring fishery required

ports closer to the sea. Trade to the Indies, both East and West, was confined by law to certain towns and Dordrecht was not among them. The expansion of whaling in the midseventeenth century caused some stir in Dordrecht but nothing like that in northern Holland. Most important of all Dordrecht was almost completely excluded from the 'moederhandel', the shipment of Baltic grain to Iberia and the Mediterranean for salt and sub-tropical goods, by the competition of towns in northern Holland. 13) The result was relative decline. Dordrecht shipping and with it shipbuilding fell further behind other towns in Holland in quantity and variety of business. The wars of the seventeenth and eighteenth centuries, the fighting in Germany, in nearby Flanders and Wallonia and the problems of trade to the southern Netherlands all certainly damaged the prospects for Dordrecht.

The town could not completely avoid the prosperity of the seventeenth century however. And there was an absolute rise in goods shipped and also probably in the number of ships built. The expansion of arable land by the reclamation of land near Dordrecht expanded the local market. Harbours were expanded and a crane was set up for canting ships to aid in repair and caulking. This 'kielpaal' was first mentioned in an ordinance of 1651 and was owned by the town. 14) It reflected the increasing importance of repair work to local builders as well as the increase in that business.

The general expansion of the seventeenth century and the stagnation of the eighteenth both allowed economic activity to be increasingly centralized in the two largest ports of the Republic, Amsterdam and Rotterdam. The growth of the two at the expense of smaller towns was obvious through the eighteenth century. The shift of the distribution centre for south Holland from Dordrecht to Rotterdam had already occurred by 1600. In shipbuilding Dordrecht shipcarpenters like all others in the Republic had to face the intense competition of the Zaanstreek industry. This highly organized and integrated industry grew rapidly in the seventeenth century and centralized the construction of sea-going ships along the banks of the Zaan. The situation changed about 1720 as Zaanstreek shipbuilding contracted rapidly and collapsed completely by the end of the century. Through the seventeenth and eighteenth centurics it was impossible for Dordrecht builders to compete in the construction of sea-going ships. Moreover, local shippers were overwhelmingly interested in inland vessels and so the Dordrecht industry specialized in building and repairing just those ships.

The decision was made even more certain by the loss by Dordrecht builders of their relative advantage in access to wood supplies. Wood from the Rhine Valley became less significant relative to wood imported from Norway and the Baltic. Even hardwood was increasingly brought in from the North. Germany became a net importer of wood. That in turn implied a growth in the importance of ports on the Zuider Zee in the wood trade. Dordrecht had long been the site of regular wood auctions. Amsterdam developed a wood market in the early seventeenth century but more important than that was the large one in the Zaanstreek beginning in the mid-seventeenth century and reaching its peak in 1716. Significant quantities of hardwood from the Rhineland found their way directly to the Zaanstreek avoiding the market in Dordrecht altogether. If that was not enough Rotterdam in the eighteenth century developed its own wood market. While as late as 1699 Rotterdam merchants and shipbuilders were buying their wood at Dordrecht that was decreasingly the case. 15) The loss of those and other customers meant a decline of Dordrecht as a centre for the wood trade and also meant that shipbuilders in other towns could get shipbuilding wood in quantities and at prices like those of Dordrecht.

The expansion in guild regulation in the fifteenth and sixteenth centuries was a reaction to the relative decline of the industry. In the following two hundred years the attitude did not change. Guild regulation was made even more stringent and comprehensive. The guild jacks continued to consume the interest of the shipcarpenters' guild. All the rules dating from 1397 were regularly repeated and expanded. The guild officers checked any new jacks to be sure they conformed precisely to the required specifications. During each year the guild officers had to check the measuring devices used by guildbrothers to be sure they were accurate. The officers were also to judge any complaints against guildsmen about the quality of their workmanship. An employee could not leave his employer without the permission of that guild master. Meetings continued to be regulated with all the usual punishments for any disruption. Moreover, they were made secret in 1627 with members penalized for disclosing anything that went on during the meeting. Workers from outside

the town, skilled tradesmen who were not guild members, were prohibited from working on ships at Dordrecht except under the most exceptional of circumstances.
The guild was also apparently reluctant to allow new members to join, especially from other guilds. Entry-fines were raised. New members had to take an oath immediately and in front of the mayor and council of the town. The regulation of the sickness fund became more extensive and clearly the guild was trying to be sure that all members paid in full so that income for the fund would al least keep up with payments out of the fund. The funerals of members still had to be attended by all guildbrothers, properly dressed. There was increasing difficulty in having brothers comply. Attendance was excused after 1684 for any shipcarpenter working on a sea-going ship. 16) Obviously this was rare and important enough for the guild to take this unique action to try to promote such work. And there were many more regulations than that. The topics covered increased as well.
The rules show that control of the guild was increasingly in the hands of a small number of men. They used that power to concentrate work in their hands as well. Only masters could do repair work. The guild monopoly was regularly reasserted and within the guild the rights of masters to be the exclusive contractors for work was strongly enforced. These masters were the men who repeatedly held guild office and enforced the rules which worked to their advantage. More of the business of the guild was handled by the officers meeting alone. General meetings attended by all members became less common. 17) The actions of the town government did nothing to stem this oligarchic trend. In fact they helped the masters to centralize the business of shipbuilding into their own hands. In Rotterdam the town chose to promote shipbuilding in the years around 1700 establishing a new harbour for shipbuilding. The area was developed at government expense and wharves were offered to shipcarpenters at reasonable prices along with low cost mortgages. The same procedure had been followed in the first years of the seventeenth century but with little success. The second time the result was a revived shipbuilding industry in Rotterdam. Dordrecht tried similar assistance. Government-owned slipways were established along the 'Spuihaven' in 1583, rented to master shipcarpenters and used for repair work. The guild operated the wharves and part of the income from rents went to the guild. Since the town and guild controlled the location of shipbuilding activity they could force builders to move their operations to these new 'hellingen'. The renter had to supply the tools, jacks and capstans. The jacks had to be rented from the guild and returned along with a new one for about every 15 rented on long term. The goal of the town was to supply efficient repair services to shippers, both domestic and foreign, to cut down their turn around time and thus make Dordrecht an attractive port. The 'kielpaal' and associated equipment had the same purpose for larger ships. There were only three 'hellingen' though and they were only useful for repairs. While the development seems to have been successful through the seventeenth century the falling rental income in the eighteenth shows that they were of decreasing value. 18)
The most extreme act of government aid to local shipcarpenters was the requirement that all native shippers had to have their ships built and repaired at Dordrecht and therefore by Dordrecht shipcarpenters. In 1657 all shippers with licenses to operate regular services from Dordrecht were made subject to the requirement. It was expanded in 1698 to all Dordrecht shippers. No one could enter the shippers' guilds unless he owned a vessel built at Dordrecht. Violation was severely punished and as with all other privileges the shipcarpenters' guild pressed for complete enforcement. To get this restriction the shipcarpenters had to agree to rapid building and repair work of the highest quality so that shippers would not suffer a competitive disadvantage as a result.
In the case of Dordrecht this prohibition led to retaliation by other towns. That in turn led to a controversy over who in fact would benefit from such a rule. A number of shipcarpenters petitioned the town government claiming that the only beneficiaries would be the owners of slipways, the masters in the guild, since they were the ones who get the work. Retaliation by other towns on the other hand would mean unemployment for the rest of the guildsmen. The logical outcome would be increased centralization of work in the hands of a few. But the officers of the guild had the support of other tradesmen such as blockmakers, ropemakers, smiths and sailmakers who wanted a protected market. The petitioners pointed to the problems of enforcement which arose in 1655 when the first efforts to confine native shippers had to be abandoned. But the town government would not be

moved. 19) The government was again faced with hard times and such restriction was the only method they saw open to them to even maintain the position of Dordrecht as a centre of trade.
The efforts of government and guild appear to have arrested the deterioration of shipbuilding. Local carpenters could built special vessels if called on to do so. A Dordrecht builder, Jacob Spaans, constructed a 60-gun warship, 'Hercules', during the Fourth English War. Such construction was rare. Of the 24 ships reported to have been built by the Schouten wharf between 1728 and 1790 only seven were of more than 100 feet in length, and almost all of the seven were built after 1771. Up to the last years of the eighteenth century the Dordrecht industry was dominated by building smaller vessels, especially vessels for use on inland waterways. The wharves themselves were small, the 'hellingen' were not large and located on a canal which did not allow access for sizeable seagoing vessels. They could not compare apparently with the new wharves built at Rotterdam in the early eighteenth century which were 180 feet long and 80 feet wide.
The number of shipbuilders operating at Dordrecht fell as well. And there was an increasing tendency for them to form partnerships, usually with family members, so that the number of functioning wharves fell even more dramatically. The guild could boast around 120 members in about 1660. But the number of men contracting for the construction of new ships was much lower. In 1662 and 1663 a total of 17 builders won contracts for a total of 54 vessels. The vessels were almost exclusively small, one half being described as 'cromsteven schuiten'. The pattern of centralization had already been established. Three of the 17 builders constructed 40% of the ships. And the pattern continued. In 1718 and 1719 contracts for only 23 vessels were drawn. The ships were built by nine groups, four of those being partnerships so the total number of builders was 12. Just two groups accounted for nearly 40% of new ships constructed. And again small vessels dominated the list. By 1786 and 1787 the number of contracts for new ships had fallen to just 13 but there were still nine groups and therefore presumably nine shipbuilding wharves still in use. The largest ship mentioned was a 'wijdschip' of only 70 feet in length. The number of wharves in 1740 may have been as high as 20 but most were small, so small that they could take on little more than repair of smaller vessels. 20)

IV The Nineteenth Century.

The revolution in 1795 and related political changes dramatically altered the situation for Dordrecht shipbuilding. The town government had protected the industry and kept it from falling on harder times. After 1798 the town could no longer exercise that type of protection. All restrictions on trade and industry were abolished as were all the guilds. So from the first decade of the nineteenth century protection as well as limitation of shipcarpenters through the guild disappeared. The guild itself was already rather weak. For example, it took the shipcarpenter, Pieter Gips, only six years from the time he became a master to rise to the highest office in the guild. And Gips was an opponent of the guilds. Obviously there was a shortage of talented new men. That was by no means the only sign of weakness. The town then had to withdraw completely from any policy on shipbuilding through the guild or through any medium. All control over shipbuilders on the islands just north of the town in villages such as Alblasserdam and Zwijndrecht were abandoned. The guild had been the agent of such control. The government of Dordrecht finally in 1831 bought the rights to the 'hellingen', paying a monthly rent to the former members of the shipcarpenters' guild and using the land for houses. 21) Shipbuilders then were left unaided by local authorities but also left to make their own decisions.
Freedom dit not bring an immediate boom to Dordrecht shipbuilding. The industry expanded only under protection, this time of the national government. The importance of Dordrecht shipbuilding in the nineteenth century was more apparent than real. But still after some three or four centuries of commitment to the construction of smaller vessels and to repair work, at least two builders at Dordrecht turned their backs on that tradition and embarked on the construction of sea-going vessels of the largest type and the latest design. It was unquestionably a conscious decision. And it was made in difficult times. From 1813 to 1828 of 83 vessels averaging 400 tons built in the Netherlands only six were built at Dordrecht. 22) In those years the town was still recovering from the disastrous Napoleonic period which decimated the domestic merchant fleet and disrupted

river trade. Shipbuilding did not thrive but it did pass through a new phase, developing in an entirely different way from the past and precisely because of the deterioration of the past.
At Rotterdam shipbuilding was in the hands of a few men. They promoted that by integrating shipbuilding and wood dealing. In some cases it was hard to tell which was more important to them. Shipbuilders became involved in a number of related activities such as trade, credit dealings, owning parts of ships and so on but wood dealing was the natural first avenue of diversification. To some degree the same pattern was repeated at Dordrecht. With the disappearance of the wood sellers' guild in 1798 along with all the other guilds shipcarpenters were free to trade in wood. The town had already given up trying to prevent the combination of wharfs so builders could assemble a sizeable area for construction. The general concentration of wealth into the hands of a few, it not being unique to shipcarpenters, was obvious from the luxurious townhouses built in Dordrecht in the eighteenth century. 23)
The Napoleonic period drove out of business many of those builders who had not moved toward diversification, integration, extension. That left two builders capable of building large vessels: Schouten and Gips. There were some five other wharves devoted to the long-standing tradition of building and repairing river craft. Little is known about the firm of Schouten. Ships were built by the firm from 1709 and perhaps before. They were involved in the wood trade on an international basis. Jan Schouten took over the business including the shipbuilding wharf on from his father in 1807 at the age of 22. In the last years of the eighteenth century his father had started to build large sea-going ships and the son was even more committed to that practice. The problem was that he like almost all Dutch builders after 1815 returned to the well-known designs of prewar years and the vessels he built were exactly like those built at Dordrecht fifty years before. 24)
But with government protection the firm did grow and improve its product over the following forty years.
The firm of Cornelis Gips has the advantage of having a well-documented company history. Cornelis Gips set up his own shipbuilding wharf in 1819 based on the inheritance of his wife, the daughter of a Dordrecht shipbuilder. Cornelis' father, Pieter Gips, had owned his own shipbuilding wharf since 1794 but the operation had not proven profitable and he had to take in a partner who could supply needed capital. Cornelis Gips then had no choice but to strike cut on his own, that is with the aid of his wife's money, a mortgage and his own inheritance on his father's death in 1828.
In 1825 Cornelis built his first large sea-going ship. It was a difficult job since his wharf had always been used for building inland vessels. But he was obviously convinced that innovation was needed for the business to succeed. His next contract was for a steamboat. Schouten had already built the first Dordrecht steamboat in 1825. Contracts followed quickly for Cornelis Gips and though he built no sea-going ships from 1830 to 1834 because of the revolt to the south and the blockade he returned as soon as possible to larger vessels. For more space in 1830 he bought the wharf next to his. He was doing well since he had the money to finance that purchase as well as the construction and therefore expensive ships. This did not prevent him from building a smaller ship now and again especially in hard times to keep the wharf occupied. He invested in shares of ships, at first just selling the shares when the vessel was launched but increasingly holding them to draw the income. That meant increased capital requirements, requirements which he was able to meet. In about 1840 a new firm, Cornelis Gips en Zonen, was formed incorporating his four sons into the business. In 1835 Cornelis took on the management of a wharf in Schiedam but immediately handed operation of it over to his third son. On the death of Cornelis Gips in 1843 management of the firm was taken on by the eldest son, Pieter, in cooperation with his brothers. And though temporarily subject to some difficulties it was at that point a successful integrated shipbuilding firm specializing in the construction of efficient ocean-going vessels. 25)
The growth and development of both the Gips and Schouten firms in the 1820's, 1830's and 1840's depended heavily on orders for East Indiamen. Trade to the East Indies was protected and regulated by the Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM), a government controlled company which chartered ships to sail to the Indies paying higher than prevailing freight rates. King William I founded the company as a way to revive Dutch commerce and shipbuilding. The king first tried direct subsidies to Dutch shipbuilders, a fee of

so much per ton for all ships over 300 tons. That continued from 1824 to 1830. Import of foreign-built ships was also restricted from 1819 to 1850. More important though was the NHM chartered in 1824.
Since Dordrecht shipbuilders were supplying this special market they had to keep up to NHM standards and also to stay below 800 tons since above that point shipping rates fell. Speed was not important because of the cargoes carried and because there was a sailing only every six months. Orders for ships depended on the approval of the NHM and the first thing done by a group of owners when they decided to build a ship was to send a representative to The Hague to get a government guarantee of two return voyages to the Indies for the vessel. In a good position to trade with the Indies, more easily reached by East Indiamen than Rotterdam or Amsterdam and favoured as a smaller port by the NHM to 1848, Dordrecht got a relatively large share of shipping contracts for the East and that meant a significant share of shipbuilding contracts.
Between 1826 and 1852 some 40 East Indiamen were built at Dordrecht. That was combined with other work. The Schouten wharf for example from 1826 to 1852 built a total of 26 vessels for the merchant marine. 26) The result was overproduction and the NHM was forced at times to change its procedures. That could only increase the cyclical nature of orders for ships. In 1843 the Gips wharf employed only 34 men and the Schouten wharf 52. On the other hand by 1855 the two firms in conjunction were renting new space from the town at 'Willigenbosch', an area not used for shipbuilding since the late eighteenth century. And again by 1858 there were only 36 men working on the Gips wharf. 27) A general change in government policy around 1850 toward freer trade aggravated the situation. The change worked to the disadvantage of Dordrecht shippers who had been prospering under the protective blanket of government controlled trade. The shippers and shipbuilders of the town found themselves unable to compete in an open market. Certainly the shipbuilding firms could run down the capital built up in the 25 years of growth but they were now exposed to the extreme changes in demand for new ships which were typical of the second half of the nineteenth century.
The Gips firm had an important advantage in such a market in the long association with the shipping firm of Gebr. Blussé. Members of the Blussé family were involved in shipping combines buying ships from the Gips family from the 1820's. The firm could expect not only to build the ship but also to supply all the masts and spars and any extra wood needed. In all likelihood the firm could expect to get the contract for any repairs too. Cornelis Gips took shares in some of the ships, becoming a partner of Adolph Blussé. The ties between members of the Gips family and A. Blussé and P. Blussé van Oud-Alblas may have stemmed from shared liberal political views dating from before 1795. The Blussé combines were deeply involved in taking advantage of the lucrative trade to the Indies and that in turn meant a stream of orders for East Indiamen for the Gips wharf. And the Blussé organizations were the greatest buyers of ships in Dordrecht in the nineteenth century. 28)
It was the connection with the family Blussé which created the opportunity for the Gips firm to establish itself as a technically superior builder. The firm of Blussé wanted to have a clipper, that type of fast ship developed in America. Dutch ships were designed as they had been since the sixteenth century sacrificing speed for hold space and small crew. Certain trades demanded speed though and the Gebr. Blussé wanted to participate in those trades. By 1850 they had already been investigating the design of American clippers. In 1853 they were able to get a model of an American clipper, originally from a firm in New Jersey. Gips en Zonen was able to convert the model into a ship, the 'Kosmopoliet I', completed at Dordrecht in 1855. Dutch builders had been trying out many of the features of the new design in their own ships. And shippers had been buying clippers from overseas. Still the job for the Gips firm was not an easy one, scaling down from the model of a vessel of 1200 tons to a ship of under 800. It is likely that she was the first clipper built in the Netherlands and though a medium and not an extreme clipper it is certainly true that she impressed shippers enough to make the type popular in the Netherlands. Her speed was comparable to the best English tea clippers, decreased the sailing time to the Indies and suggested new possibilities to all Dutch shipbuilders. The Gebr. Blussé could have had their new clipper built in America but they chose to have the job done by the Gips firm which had already built some ten ships for family combines. Because of the insistence on building domestically the Blussés were able to

interest certain prominent political figures including Thorbecke who took one thirty-second part of the investment. Again liberal political ties may have contributed to business connections. Gips en Zonen themselves took two thirtyseconds. The return on that investment was far from satisfactory but they did not lose and given the novelty of the design it was not unexpected. 29) Despite their experiment with 'Kosmo', C. Gips en Zonen were still very much tied to the success or failure of Dordrecht shipping firms. Jan Schouten died in 1852 and his two sons took over the wharf. They tried to change design to be more up to date. But with the collapse in orders in the late 1850's the firm became bankrupt and was liquidated in 1860. The Gips firm did better. The crisis led to the construction of ever larger medium clippers, a compromise design where some speed was surrendered for hold space. And Dutch yards like that of Gips en Zonen could build ships of that type with significantly smaller crews. The clippers they built grew in size, the 'Kosmopoliet II' built in 1864 being 1077 tons. The 'Kosmopoliet III' finished in 1871 was 1548 tons. The firm was able to carry on because of the commitment of Mr. A. Blussé to wooden sailing ships. He claimed in a speech in 1880 that iron and steam had no future.

Despite Blussé's views the future of wooden ships was in doubt, buyers were more scarce and the future of C. Gips en Zonen was in doubt by the late 1860's. The firm had to build ships without a buyer, hoping that one would turn up before completion and even then taking on a sizeable owner's share when the vessel was sold. 30)

They did get orders for warships from Japan. It was more than an interesting sidelight for the firm since it kept the wharf on 'Willigenbosch' going in the mid-1860's. The first warship built was so large that it had to be towed to Brouwershaven where it was rigged and fitted out. These warships required more capital, more manpower, more workspace. The firm needed these orders however because it could not interest private buyers. The Japanese orders were only won by Gips en Zonen because they were made through the NHM. 31) That is not to say that the firm did not demonstrate a high degree of skill, of expertise and technical knowledge or management ability. They did over the course of the nineteenth century improve their skills, learn the new theory of shipbuilding and fulfill difficult contracts. But the contracts were won in the context of a protected market. The last big ship which they built was 'Kosmo III', that for the Gebr. Blussé.

It was obvious then by 1870 that a change had to be made. As ships grew in size they could not reach Dordrecht through the narrow and shallow waterways which connected the town with the sea. Prices of Dordrecht built ships by the 1860's were high compared to those of smaller towns in Holland and especially high compared to those of foreign builders. Restrictions on purchase of vessels from overseas were dropped completely in 1868 and the NHM changed its rate structure in the same year to the advantage of large ships. Faced with all the problems implied by those changes and with the deterioration of their capital position the firm of C. Gips en Zonen chose to convert to the construction and repair of steam-powered iron river vessels. In 45 years of building large ocean-going ships the firm on three wharves had produced more than 100 such cargo ships. The situation was once again like that of of the sixteenth century and all firms in Dordrecht had to seek refuge in work on small vessels. And it was a wise choice given the rapid expansion of shipping along the Rhine from the 1850's.

From 1852 the Gips firm had a slipway at Papendrecht for repair work. It was used by 30 to 40 ships per year and employed 100 men, more than on the building wharves except in the best of times. The decision of the town to abandon the 'kielpaal' in 1860 made the Papendrecht slipway the only place for the repair of large ships at or near Dordrecht. Contraction meant abandoning the 'Willigenbosch' wharf and conversion of the original wharf to other work. In 1910 there were still about 100 men working for C. Gips en Zonen. The firm was finally liquidated in 1916. 32) The experiments of Cornelis Gips and his successors had made possible the long survival of the business and combined with Jan Schouten and his sons, they participated in the last and the most impressive if not the most economically significant period of wooden shipbuilding at Dordrecht.

V. Competition and Government Protection.

It is simple to say that after the prosperity of the fourteenth century the shipbuilding industry of Dordrecht declined. But the decline lasted for four hundred and fifty years

The industry survived through great swings in the fortunes of the Dutch economy and through significant changes in the design of ships. The final disappearance of wooden shipbuilding and the abandoning of construction of sea-going vessels came only after the worldwide conversion to iron and to steam. It look dramatic and extensive changes in technology and geography to destroy Dordrecht wooden shipbuilding and then as late as 1871 a Dordrecht builder was constructing a sea-going clipper ship not of wood but still of the latest design and of dimensions to make it internationally competitive. The change to iron ships put Dordrecht at a disadvantage. The metal had to be imported and there were no indigenous coal supplies so any work with iron had to be relatively costly. The growth in the size of ships worked against Dordrecht as well. And with massive changes in the waterways and then the construction of the 'Nieuwe Waterweg' for Rotterdam, started in 1866, Dordrecht shippers lost any remnant of competitive strength. And a decline for native shipping concerns meant a fall off in orders for Dordrecht shipbuilding yards. Shipbuilders in the 'Noord', in the villages between Dordrecht and Rotterdam had all of the same problems. Yet they were able to continue effective competition. Importing iron, a firm of Krimpen aan de Lek was able to build river boats at a low enough cost to sell them in Germany. And the firm of Fop Smit of Kinderdijk built some of the best clipper ships produced in the Netherlands. They were of wood, of iron or composite build - it did not matter. Already in 1850 builders in the area had been experimenting with clipper design. And Smit's reputation was firmly established with the construction of the fast sailing iron vessel, 'California', in 1852. Clipper building in the 1850's and 1860's was centered in Dordrecht and in the 'Noord', and increasingly in the latter. Smit's firm continued to build clippers into the 1870's after such construction had to be abandoned at Dordrecht. More clippers were built in the 'Noord' than in any other district of the Netherlands.

The greatest problem for many builders in the 'Noord' was the size of their wharves which were too small for building the ever larger sailing vessels. 33) Lower wages relative to the cities were crucial to the competitive advantage of both Dordrecht and the 'Noord'. In the first half of the nineteenth century Dordrecht wharves could save buyers 40% or more over having their ships built at Rotterdam or Amsterdam. As the years passed the advantage of Dordrecht faded and the building of large vessels transferred to the even lower wage region of the 'Noord'. There building sea-going vessels, with a lower labour component than with river vessels and using imported iron, survived longer than at Dordrecht. For Dordrecht builders, faced with rising labour, land and material costs and the decline of their home market for big ships the only solution was to try and use their relatively more expensive resources, especially labour, in a more productive way. The change to river vessels meant effective exploitation of their more skilled labour as well as the effective exploitation of their geographic position as a major river port. It was indeed a return to the situation of the sixteenth century.

Shipbuilding at Dordrecht enjoyed a comfortable and lengthy if not always prosperous decline. In the process it kept alive associated trades such as sailmaking and anchor-making while supplying local shippers with services they needed. After all in 1846 there were still 45 ships that called Dordrecht home port. By 1871 the number had fallen to 20 and only 12 of those were of significant size. 34) The retrenchment of the shipbuilding industry was over a very long term. The guild and then the town government and later the national government by conscious acts of policy were able to keep the industry in tact. They were able to keep the shipbuilders competitive behind their wall of protection so that buyers were not heavily penalized and at the same time local shipbuilders might on occasion win contracts from outside sources, won in an open market without the advantages of protection. The protective measures of successive governments also made the industry competitive in the construction and repair of certain types of vessels. Dordrecht probably converted from being an international entrepot to being a distribution centre for south Holland and a river port as early as 1500. The specialization of the shipbuilding industry in inland vessels reflected that change. But the facts did not keep the government of Dordrecht from retaining pretensions to international status or from retaing the legal trappings of a great international port. Those legal trappings included the indulgence of a shipcarpenters' guild with many regulations and the protection of those shipcarpenters. That kept the industry from an early collapse. The shipbuilders while accepting and defending all those features of international pretension at the same

time wisely pursued the obvious economics and tended more and more to build vessels for the inland trades.

Dordrecht shipbuilders were never able to effectively exploit their excellent position. They had certain competitive advantages such as access to wood supplies, long established investment in facilities and in trained manpower, investment in harbours and contacts with suppliers and with buyers. In the Middle Ages they were close to northern Europe's busiest ports. Despite all that the industry fell behind competitors in the fifteenth century and was never able to regain that lost ground despite specialization in smaller vessels. So shipbuilding in the fifteenth and sixteenth centuries found itself tied up in the strict confines of guild rules which were designed in the first instance to protect, defend and maintain the industry. And the expansion of trade in the seventeenth century did not mean an end to the regulations of the guild but rather an increase. The industry in those years became irrevocably tied to the Dordrecht market for ships. That was the market they supplied and they were rarely, even in the nineteenth century, able to escape from dependance on the fortunes of local shipping interests. And Dordrecht merchants and businessmen rarely if ever ordered large vessels in the seventeenth century. It was not until the end of the eighteenth century that Dordrecht shipbuilders turned to the construction of large ships. The poor location relative to the fastest growing trades a fact which had been obvious since the fifteenth century, worked against the advantages enjoyed by the industry and the result was a slowing of growth and a limitation of experimentation through the seventeenth and eighteenth centuries.

In sum the rules of government from the Middle Ages to 1795 both on shipbuilding and on trade were designed for a medieval staple town. The result was just that type of trade and that type of shipbuilding. The rules served their purpose in keeping a few shipcarpenters busy with a few contracts. The industry was confined but comfortably confined. The rules kept the industry together so that at the end of the eighteenth century it was possible to succeed in the construction of sea-going ships. There were the facilities but more important there were the talented men to exploit the opportunities which appeared. The sharp departure from the past around 1800 was possible because the diversification and integration of shipbuilding and wood dealing activities and their concentration in the hands of a few men made it possible for that small group to assemble the necessary capital. The general economic deterioration of Dordrecht, the decline of the town had brought down wages and land values relative to the large towns of Holland. At the same time the Dordrecht guild had kept the training programme for shipbuilders so that skilled labour was available. The slow decline of the proceeding four centuries was turned into an advantage by the few remaining builders. And unquestionably they were handsomely rewarded from 1826 to about 1857 for their decision to break with tradition.

The combination of long term developments in the economy and of both long and short term government policies made possible the sudden emergence of a small but successful, a limited but highly skilled and nationally and internationally prominent shipbuilding industry in what by the nineteenth century was a quiet economically insignificant provincial town.

NOTES.

1) This paper was prepared in part with the aid of a research grant from the Canada Council. I am also deeply indebted to the staff of the Gemeente Archief Dordrecht for their extensive assistance.

2) Nelly J.M. Kerling, Commercial Relations of Holland and Zeeland with England from the late 13th Century to the Close of the Middle Ages, Leiden, 1954, 4.
Henk Klompmaker, "Les Villes Néerlandaises au XVIIe Siècle, Institutions Economiques et Sociales," Recueils de la Société Jean Bodin, VII, 2(1955), 579.
J.F. Niermeyer, "Dordrecht als handelsstad in de tweede helft van de veertiende eeuw," Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde, 8e reeks, III(1942), 3-5.
Bernard van Rijswijk, Geschiedenis van het Dordtsche stapelrecht, The Hague, 1900, 8-16.

3) Van Rijswijk, op. cit., 18, 21-40. 'Maasrecht' had in fact already been granted in 1338 by William IV but the 1355 extension was complete.

Matthys Balen Janszoon, Beschryvinge der Stad Dordrecht, Dordrecht, 1677, vol. I, 75-76.
J.L. van Dalen, "Het stapel- en Maasrecht van Dordrecht," Tijdschrift voor Geschiedenis, VI(1891), 2-6.
J.F. Niermeyer, "Een vijftiende-eeuwse handelsoorlog: Dordrecht contra de bovenlandse steden, 1442-1445," Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap, LXVI(1948), 1-59.

4) Niermeyer, "Dordrecht als handelsstad...," 188-190, 222.
Van Rijswijk, op. cit., 41-43.

5) Niermeyer, "Dordrecht als handelsstad ...," 21-36, 177-183.
W.S. Unger, "De economische en sociale structuur van Dordrecht in 1555," De Economist (19'5), 969-971.

6) Niermeyer, "Dordrecht als handelsstad ...," 1, 8e reeks, IV(1943), 91, 112.
Matthys Balen Janszoon, op. cit., vol. I, 511-512.
A. van Vollenhoven, Ambachten en neringen in Dordrecht, The Hague, 1923, 4-11, 15-16.
Gemeente Archief Dordrecht (hereafter G.A.D.), Afdeling Gilden (hereafter A.G.), 244(1367), 246(1367).

7) Van Vollenhoven, op. cit., 8-9, 20-21, 26-27, Appendix 3, no. 3.
G.A.D., A.G., 248, 254.

8) G.A.D., Archief 1572-1795, 3965(1594).
W.S. Unger, op. cit., 961, 981-984.
T.S. Jansma, "De betekenis van Dordrecht en Rotterdam omstreeks het midden der zestiende eeuw," De Economist (1943), 212-213, 233, 246.
Van Dalen, op. cit., 10-11.
Van Rijswijk, op. cit., 64-98.
Niermeyer, "Dordrecht als handelsstad...," III(1942), 2.

9) Van Vollenhoven, op. cit., 21-23, 51-53.
G.A.D., A.G., 250(1467), 252(1485), 253(1488), 266(1562), 268(before 1572), 261, paragraphs 4, 9, 10, 11(1548).

10) Van Vollenhoven, op. cit., 39-40.
G.A.D., A.G., 228, pp. 1-8, paragraphs 1-9, 13(1587), 229, pp. 27-29(1594), 33-36(1551), 232, fol. VI(1437), 258(1535), 261, paragraphs 1, 2, 12, 13(1548), 263 (1554), 277(1595), 275(1589).
Richard W. Unger, "Regulations of Dutch Shipcarpenters in the Fifteenth and Sixteenth Centuries," Tijdschrift voor Geschiedenis, LXXXVI(1974).

11) G.A.D., A.G., 260(1536), 262(1549), 264(1555), 279(1597), 282(1603).

12) G.A.D., A.G., 9a(1583), 9b(1583), 247(1384), 255(1512-66), 256(1525), 265(1561), 269(1577), 272(1582), 273(1583), 285(1615), 286(1616).

13. Nina Ellinger Bang, ed., Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660, vol.I, Tabeller over Skibsfarten, Copenhagen, 1906. From 1558 to 1660 there were only 311 passages by ships calling Dordrecht home port through the Sound. By comparison all of Holland for just the ten years 1590 to 1599 had a total of 26.359. Enkhuizen for example in just one year (1590) showed a total of 394 passages.

14) J.L. van Dalen, Geschiedenis van Dordrecht, Dordrecht, 1931-1933, 396.
A. Staring, "Geschiedenis van Dordrecht," Oudheidkundig Jaarboek, V(1925), 74-76.

15) Johan Schreiner, Die Niederländer und die Norwegische Holzausfuhr im 17. Jahrhundert," Tijdschrift voor Geschiedenis, XLIX(1934), 303-306.
C.A. Schillemans, De houtveilingen van Zaandam in de jaren 1655-1811, The Hague, 1947, 84, 140-141.
S.C. van Kampen, De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek, Assen, 1953, 125-137.

16. G.A.D., A.G., 229, pp. 10-20, paragraphs 1-12, 14, 22(1627), 229, pp. 20-21 (1602), 21-25(1704), 165-168(1749), 136-141(1710), 142-144(1722), 203-205(1783), 293(1642), 295(1645), 296(1646), 297(1647), 201(1652), 305(1654), 306(1655), 312 (1677), 315(1677), 319(1684), 333(1705), 337(1710), 338(1725), 339(1725), 341(1754), 344(1784).

17) G.A.D., A.G., 229, pp. 10-20, paragraph 19(1627), 317(1594-1678), 335(1706), 336(1707).

A.J. Deurloo, "Bijltjes en Klouwers. Een bijdrage tot de geschiedenis der Amsterdamse scheepsbouw, in het bijzonder in de tweede helft der achttiende eeuw," Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek, XXXIV(1971), 12 and passim. The same pattern emerged in Amsterdam in the eighteenth century and the move toward oligarchy was a common one in almost all guild regulated shipbuilding industries in Holland and Zeeland.

18) G.A.D., A.G., 229, pp. 100-114(1643), 154-157(1739), 230, pp. 119-121(1768), 237(1645-85), 241(1613), 242(1595-1799), 267(1571), 349(1583).
Van Kampen, op. cit., 32-41, 115-116.

19) G.A.D., A.G., 229, pp. 46-49(1657), 84-88(1702), 160-161(1741), 180-183(1757), 323(1685), 326(1697), 327, paragraphs 1-8(1698), 330, paragraphs 9, 10, 14-17, 28-38, 78-83, 218-224(1700), 331(1700), 332(1703).

20) G.A.D., A.G., 229, pp. 100-114(1643).
Van Kampen, op. cit., 48-49.
G.A.D., Archief van de Gemeente Dordrecht 1572-1795, 3507(1740).
G.A.D., Oude Rechterlijke Archieven, Archief van het Watergerecht, 1605, 1616, 1622.
Anon., "Tentoonstelling 'Schepen en werven te Dordrecht in de 19e eeuw,' 21 dec., 1963-16 febr., 1964," Maritiem Museum "Prins Hendrik", typescript introduction, 1-4.
E.W. Petrejus, Nederlandse Zeilschepen in de 19e eeuw, Bussum, 1974, 18.

21) Van Dalen, Geschiedenis van Dordrecht, 396.
G.A.D., A.G., 262(1549), 277(1595), 304(1654).

22) T. Lekkerkerker, Hout en Schepen. Uit de geschiedenis van de houtwerkingsbedrijven Gips, Leiden, 1941, abridged edition, 4-9.
J. Oderwald, Het Nederlandsche zeilschip van 1800 tot het einde, Amsterdam, 1939, 43.

23) G.A.D., A.G., 320(1684).
Staring, op. cit., 76-77.
Van Kampen, op. cit., 183-190, 98-103.

24) Anon., "Tentoonstelling 'Schepen en werven te Dordrecht...," 2-3.
A. Blussé van Oud-Alblas, De Geschiedenis van het clipperschip in Noord-Amerika, Engeland en Nederland, Second edition, Amsterdam, 1972, 124-125.
The Schouten firm has the advantage of having a number of important events in its history recorded in accurate and surviving pictures. See Petrejus, op. cit., 16, 17.
G.J. van Oostveen, De Economische Ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945, Dordrecht, 1946, 85, 94, 102.
G.A.D., Dordracum Illustratum, 2472, 2473 for example.

25) Lekkerkerker, op. cit., 9-37.

26) Lekkerkerker, op. cit., 28-31.
Blussé van Oud-Alblas, op. cit., 120, 130-132.
Van Dalen, Geschiedenis van Dordrecht, 367-368.
G.A.D., Archief van de Rederij van Blussé van Oud-Alblas, for example 26, Notulenboek der vergadering gehouden door de Directeuren en de Raad der Rederij van de fregatschip 'Dortenaar', 1829-1831.
J.A. de Jonge, De Industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914, Amsterdam, 1968, 130.

27) Lekkerkerker, op. cit., 55-56.
Van Oostveen, op. cit., 94-95.

28) G.A.D. Archief van de Rederij van Blussé van Oud-Alblas, 26, 27, 101, 118, 138, 158, 180. Unfortunately much of the archive was lost in the flood of 1953 so secondary sources from before that date must be relied on.
Van Dalen, Geschiedenis van Dordrecht, 371-373.

29) G.A.D., Archief van de Rederij van Blussé van Oud-Alblas, 216.
Lekkerkerker, op. cit., 41-49.
Blussé van Oud-Alblas, op. cit., 126-129, 133-142.
Anno Teenstra, De Clippers. Een nieuwe geschiedenis van de snelste Nederlandsche zeilschepen uit de tweede helft van de 19e Eeuw, Amsterdam, 1945, 53-85.
Oderwald, Het Nederlandsche zeilschip van 1800..., 71-72.

Oderwald, Nederlandsche snelzeilers. De geschiedenis der snelle Nederlandsche clipperschepen, zoals zij gebouwd werden aan de grote stroomen in de negentiende eeuw, Amsterdam, 1940, 132-135.
Thorbecke's son sailed on 'Kosmo'. The father's committment may have come from a high degree of confidence in his own judgement rather than an understanding of shipbuilding. At least that was the opinion of M.H. Jansen, the naval officer who was responsible for bringing the model from America. S.P. L'Honoré Naber, ed., Het leven van een Vloothouder. Gedenkschriften van M.H. Jansen, Werken uitgegeven door het Historisch Genootschap, 3e serie, 49(1925), 265-266, 286-287, 299-300.

30) Blussé van Oud-Alblas, op. cit., 132, 147-149, 162-164.
Anon., "Tentoonstelling 'Schepen en werven te Dordrecht...," 6.
Teenstra, op. cit., 179-182, 235-266.
Van Oostveen, op. cit., 95-96, 101.

31) Lekkerkerker, op. cit., 56, 60-77.

32) Van Dalen, Geschiedenis van Dordrecht, 370-371, 395.
Lekkerkerker, op. cit., 77-79, 84.
Blussé van Oud-Alblas, op. cit., 152-155.
Van Oostveen, op. cit., 111-112.
Van Dalen, "Een gouden jubileum. D. Boest Gips, 1860-3, sept.-1910," Dordrechtse Courant, Mon., 29 Aug., 1910, Evening ed., 2.
De Jonge, op. cit., 147-148, 135-136.

33) De Jonge, op. cit., 137, 143, 148.
Blussé van Oud-Alblas, op. cit., 143, 155, 162.
Oderwald, Nederlandsche Snelzeilers ...., 132-133.
Teenstra, op. cit., 30-31, 44, 85-87.
Anon., "Tentoonstelling 'Schepen en werven te Dordrecht ...," 14.

34) Lekkerkerker, op. cit., 57-58.
Van Oostveen, op. cit., 51, 64-65. In 1811 there were still eight sailmakers in Dordrecht and in 1816 the number had dropped to four but that was a bad period for all industry.

Het voorkomen en de vangst van walvissen en walvisachtigen in de Indo-Australische archipel, en de zaak van de walvisvaarder "Costa Rica Packet" (1891 - 1897)

Dr. S.J. de Groot (Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, IJmuiden) *)

Inleiding.

Alvorens een beschrijving te geven van de waarnemingen van walvissen in de Indo-Australische archipel volgt hier een beknopt schema met de biologische indeling van deze diergroep. (Meer informatie terzake vindt U in de boeken en artikelen van bijvoorbeeld Slijper en Matthews voor wat de algemene walvisbiologie en de jacht op deze dieren betreft, en bij Sterndale, Gaskin en Baker die zich meer in het bijzonder bezighouden met de walvissen in de wateren van de Indo-Australische archipel (1-5)).

I Baardwalvissen (baleinwalvissen)	- echte walvissen (onder andere Groenlandse walvis en noordkaper), - grijze walvissen (grijze walvis), - vinvissen (onder andere blauwe vinvis, bultrug en dwergvinvis).
II Tandwalvissen	- potvissen (potvis, dwergpotvis), - spitssnuitdolfijnen (onder andere butskop), - rivierdolfijnen (onder andere Gangesdolfijn), - dolfijnen in wijdere zin, witte dolfijnen (onder andere narwal), - bruinvissen (onder andere bruinvis), - dolfijnen (onder andere orca, griend, gramper, tuimelaar, gewone dolfijn, witsnuitdolfijn en veeltandige griend).

De eerste Nederlanders die doordrongen in de Indische wateren troffen daar reeds walvissen en walvisachtigen aan. In het journaal, bijgehouden door Willem Lodewijksz tijdens de "Eerste Schipvaart", werden reeds verscheidene van deze dieren beschreven: "De bruynvisschen .... zijn tweederley, d'eene hebbende de muijl seer scherp als een vercken, ... d'ander hebbende de muijl plat, seer ghelijck de potshoofden" (6). Lodewijksz beschrijft hier dus al bruinvissen, dolfijnen en potvissen. De waarnemingen werden gedaan tijdens de heenreis, tussen Kaap de Goede Hoop en Straat Sunda. Ook op de "Tweede Schipvaart" werden walvissen in de Indische Oceaan waargenomen (7). Jacob le Maire en Willem Schouten zagen tijdens hun reis walvissen bij Nieuw Guinea en Halmaheira (8). Zoals gebleken is uit literatuuronderzoek van Mol en Van Bree (9), waren de Nederlanders in de 17e eeuw ook al redelijk op de hoogte van de walvisvangst zoals die toen door Japanners werd uitgeoefend.
Men wist dus zeker wel, dat walvissen in de Indische wateren voorkwamen. Het doet dan ook vreemd aan als wij de waarneming lezen van kapitein K.D. Breuning, gezagvoerder van het barkschip "Scheveningen" op reis van Rotterdam naar Batavia, in het beroemde Natuurkundig Tijdschrift voor Nederlandsch Indië. (10) "Op zondag 20 mei 1855, ontwaarden wij des namiddags ten 3 ure in het N.O. een voorwerp veel gelijkende op een eiland, en in vorm overeenkomende met dat genaamd "Toppershoedje" in Straat Sunda .. ... Op ongeveer eene halve mijl genaderd, bespeurden wij eene streep vet of traan op het water en werden te gelijker tijd een walgelijken reuk gewaar..... Tot op twee kabellengten afstand genaderd, zagen wij dat het een zeegedrogt was van verschrikkelijke grootte, en aan het eerstnaderend eind, een staart, veel gelijkende op een uitstekend rif, ... bemerkten ook aan de zijde, een reusachtige vin en iets daarboven een blaasgat... Beschouwen het als een nooit, tenminste zeer zelden gezien zeegedrogt, hebbende niemand der aan boord aanwezige personen ooit van het bestaan van zulk een monster gehoord". Deze waarneming van een dode drijvende vinvis werd ondertekend door de gezagvoerder, zes passagiers en de drie dekofficieren. In de 19e en de 20e eeuw vinden wij in de literatuur regelmatig gegevens over het voorkomen van walvissen in de Indische wateren. In 1864 spoelde er een vinvis aan bij Pekalongan en nu besefte men al vrij spoedig om wat voor een dier het ging. (11) In 1902 publiceerde Weber in het Rumphius Gedenkboek een belangrijk artikel over de walvisvangst in de Indische Archipel, waarop wij later nog uitvoerig zullen terugkomen. In dit artikel beschrijft hij het voorkomen van acht walvis- en walvisachtigen in de Timor-Archipel. In 1916 spoelde een blauwe vinvis aan op de zuidkunst van de Preanger; het skelet daarvan werd met veel moeite overgebracht naar Buitenzorg. (12)
Op 2 januari 1923 strandde een grote school tropische grienden in Straat Madura op de noordkust van Oost-Java bij Bezoeki (13). In plaats van het vlees of het traan van de dieren te benutten, liet de plaatselijke bevolking door onkunde de hele school verrotten op het strand. Nog een blauwe vinvis spoelde aan in 1931, nu op de kust van Madura. (14) In 1936 spoelde er een zeldzame Bryde's vinvis aan op een van de kleinere eilanden van de Riouw-Archipel (Pulu Sugi) (15); het skelet van deze walvis werd in 1939 naar Leiden overgebracht. In 1937 was er een stranding van een gewone vinvis zuidelijk van Tjilatjap op het gevangeniseiland Noesa Kambangan. (16) Ook in Noord-Borneo en Sarawak werden walvissen en walvisachtigen waargenomen. In Sarawak komt in de rivieren de Irawaddi dolfijn voor. (17) Over de verspreiding en migratie van walvissen, onder andere in de Indische Oceaan verscheen een uitvoerige publikatie, gebaseerd op waarnemingen door opvarenden van Nederlandse schepen, en geschreven door Slijper, Van Utrecht en Naaktgeboren. (18) Wil men meer over de trekwegen van de walvissen weten, dan leze men deze belangrijke publikatie.

De walvisvaart in de Indische wateren.

De walvisvaart, in feite de potvisvangst, in de Indo-Australische archipel werd voornamelijk uitgeoefend door Amerikanen, Engelsen en Australiërs. Ook enkele Fransen namen er aan deel. (19, 20) Nederlandse schepen, al of niet met inheemse bemanningen, hebben in deze wateren de vangst nooit uitgeoefend. Alleen de bewoners van de eilanden Solor en Lomblem (Solor-eilanden, Timor-Archipel), en met name die van de kampongs Lamararap en Lamakero, hebben het voorbeeld van de "westerlingen" nagevolgd en zijn de jacht op walvissen en walvisachtigen gaan uitoefenen, (21-27) zoals ook de inheemse bevolking van onder andere Mozambique, Australië en Nieuw-Zeeland dat had gedaan. (28) (De walvisvangst door de oorspronkelijke bewoners van Nieuw-Zeeland, de Maori's, werd uitvoerig beschreven door Ommanney; (29-30) zij oefenden van 1792-1930 de jacht op de potvis uit met de handharpoen).
Rond het midden van de 19e eeuw vinden we de eerste beschrijvingen van de walvisvangst door de bevolking van de Solor-eilanden in het Natuurkundig Tijdschrift van Nederlandsch Indië. (21-23) Het was Weber die deze walvisvangst "herontdekte" tijdens de Siboga-expeditie en hem beschreef. (24) Volgens Weber zou de bevolking de kunst hebben afgekeken van de Amerikaanse en Engelse potvisvangers die in de wateren rond Timor hun bedrijf uitoefenden. Pastoor Engbers bezocht op 23 maart 1905 de kampong Lamararap (Lamalera) op Lomblem, waarheen hij reisde met de missie-prauw "Sancta Maria". Aan hem hebben wij de eerste beschrijving van de walvisjacht van de eilandbewoners te danken. (25). "Elken morgen (in de oostmoesson, het vangseizoen, d.Gr.) gaat een vloot van 10 tot 12 grote vlerkprauwen, plèdangs geheeten, in zee. Elke prauw is bemand met ongeveer 12 roeiers. Voor aan de prauw steekt een soort van ladder uit, die eenige meters lang is en met een kleine helling omhoog loopt: en voor op die ladder staat een man gewapend met een harpoen: dit is een lange bamboestok, waaraan beneden een ijzeren weerhaak. De harpoen is vastgebonden aan een lange lijn, waarvan het andere eind zoo aan de prauw bevestigd is, dat de lijn gemakkelijk kan gevierd worden. Bespeurt men ergens een of ander zeemonster, dan stuurt men er zachtjes op aan en tracht het beest te naderen. Op het gunstige ogenblik werpt of schiet de man zijn harpoen en springt daarop zelf te water. Is de worp raak, en is het getroffen beest een walvisch, dan springen alle roeiers eveneens in zee. Eerst worden nu door de andere

*) Bij het schrijven van dit artikel heb ik steun ontvangen van: dr. P.J.H. van Bree, die mij tal van taxonomische gegevens alsmede enige nuttige referenties betreffende de walvis heeft verschaft; mevr.mr. F.M. Huussen-de Groot en dr. J.R. Bruijn van de Rijksuniversiteit Leiden, die mij hielpen bij het opsporen van literatuur inzake de kwestie van de "Costa Rica Packet"; en drs. L.M. Akveld van het Maritiem Museum "Prins Hendrik", die het manuscript kritisch heeft doorgenomen.

plèdangs, die te hulp komen, de zwemmende mannen opgepikt, en daarna begint de jacht op het vluchtende zeemonster. De roeiers verstaan hun werk, en de prauwen schieten als door stoom gedreven vooruit, het monster achterna, dat de leege prauw in zijn vaart medevoert. Het beest wordt weldra moede, vermindert zijn vaart en wordt door de roeiers ingehaald. De harpoeniers brengen het telkens nieuwe wonden toe, zoo lang tot het eindelijk geheel uitgeput niet meer kan ontkomen en afgemaakt wordt. Dan springen de mannen uit de plèdangs boven op het doode dier, hakken het uitelkaar en laden de stukken in hun prauwen. Soms echter wordt het doode monster in zijn geheel naar land gesleept en eerst daar verdeeld".
Het zijn de benige resten van aldus op land verdeelde walvisachtigen die Weber vond en wist te determineren op de soort. In 1910 verschijnt een samenvatting van de artikelen van Weber en Engbers in het Tijdschrift voor Economische Geographie. (26)
Pas vrij recent zijn de walvisvangende gemeenschappen van Solor en Lomblem weer in de belangstelling komen te staan. In de begin zeventiger jaren bezocht een groep van Amerikaanse sociologen van de Cornell University de eilanden. Een van hen, Barnes (27), beschreef de geschiedenis, de struktuur van de nederzetting, de walvisjacht en de bouw van de prauwen. Het veelvuldig in zee springen van de bemanning, zoals Engbers beschreef, namen zij slechts bij hoge uitzondering waar. Wél valt steeds de harpoenier in zee als gevolg van de sprong die hij maakt bij het wegslingeren van de harpoen. In het Amerikaanse artikel staat een zeer uitvoerig literatuuroverzicht van alles wat met deze kampongs te maken heeft.
De Engelsen ontwikkelden in het begin van de 19e eeuw een bloeiende walvisvaart rond de Molukken, bij Timor en in de wateren tussen de Molukken en Nieuw Guinea. Deze walvisvaarders deden ook Ambon aan. Jaarlijks verbleven er zeker een tien à twaalf schepen in de wateren rond Rimor om op de potvis te jagen; zij proviandeerden in Dili. Geschat werd, dat toen voor de gehele Engelse Zuidzeevisserij 32.100 ton scheepsruimte en 3210 matrozen werden gebruikt, tegen slechts 700 ton en 80 matrozen voor de Engelse specerijhandel. De waarde van de opbrengst van de walvisvaart werd geschat op 1.070.000 pond sterling, die van de specerijhandel op 120.000 pond sterling (31). In 1840 hadden de Amerikanen de Engelsen verdrongen uit de wateren rond Timor en oefenden zij er met sukses de jacht uit. Dat de Timor-Archipel een belangrijke rol speelde, blijkt, behalve uit wat hierboven werd gezegd, uit de verhalen over een allesvernielende potvis, Timor Jack genaamd, die alle sloepen die hij zag aanviel en vernielde. (32)
De suksesvolle jacht op de potvis in de Indische wateren, heeft enkele Nederlanders aangezet tot het maken van plannen om tot een walvisvaart te komen. De beroemde ichthyoloog P. Bleeker vermeld reeds in 1856 deze pogingen (33). De potvisjacht zou volgens hem uitgeoefend kunnen worden in en om de Molukken. Ternate zou een goed centrum (hoofdetablissement) voor de onderneming kunnen zijn. Hiermee zou dan een mogelijkheid worden geschapen om Ternate op te heffen uit het verval, waarin het terecht gekomen was door wanbeheer van de door het koloniaal gezag gesteunde sultan. De benodigde schepen zouden kunnen worden gebouwd op de Sula-eilanden, waar voldoende geschikt hout beschikbaar was. Geschikte matrozen zouden gevonden kunnen worden onder de Ternatanen, Tidorezen, Gilolorezen en Sularezen. Dat dit laatste mogelijk was, wordt aangetoond door het feit dat later de Amerikanen inlandse matrozen afkomstig van de Sangir en Talaud-Archipel (Celebes) in dienst namen. (32)
In 1877 heeft ook Van Musschenbroek een warm pleidooi gehouden om te komen tot een Indische walvisvaart (34). (Wanneer zijn werk als ambtenaar van het binnenlands bestuur dat toeliet, deed Van Musschenbroek met veel enthousiasme aan natuuronderzoek. In 1874 ontving hij als resident van Ternate een aantal deelnemers aan de later wereldberoemd geworden oceanografische expeditie met H.M.S. "Challenger"; hij verschafte de Engelse onderzoekers veel informatie, en bood hen een aanzienlijke collectie slangen en koralen aan (35)). Van Musschenbroek kwam tot de volgende kostenberekening voor de potvisjacht met een schoener van 80 ton, en concludeerde op basis daarvan dat de vaart lonend zou zijn.

schoener van 80 ton	ongeveer	ƒ 20.000,-
vaatwerk, kookketels, wapening		ƒ 2.500,-
totaal aan investeringen		ƒ 22.500,-

6% rente over het geïnvesteerde bedrag		ƒ 1.350,-
tractementen		
gezagvoerder	ƒ 75,- p.m.	
1e stuurman	- 45,- "	
2e stuurman	- 30,- "	
1e harpoenier	- 25,- "	
twee 2e harpoeniers à ƒ 15,-	- 30,- "	
kuiper	- 20,- "	
kok	- 15,- "	
bootsman	- 15,- "	
10 matrozen à ƒ 12,-	- 120,- "	
10 lichtmatrozen à ƒ 8,-	- 80,- "	
	ƒ 450,- p.m.	ƒ 5.460,-
voeding (ƒ 150,- p.m.)		- 1.800,-
overige kosten		- 2.000,-
totaal aan jaarlijks terugkerende kosten		ƒ 10.610,-
geschatte jaarlijkse opbrengst:		
300 barrels traan à ƒ 86,-		ƒ 25.800,-
400 tanden (gemiddels) à ƒ 4,-		- 1.600,-
25 barrels spermaceti (olie uit de schedel van de potvis)		- p.m.
		ƒ 27.400,-

De kostenberekening van Van Musschenbroek is aan de conservatieve kant. In de eerste plaats duurde het vangstseizoen hooguit zeven maanden per jaar, waardoor de personeelskosten waarschijnlijk lager zullen uitkomen. En in de tweede plaats is de schatting van de vangstresultaten wel vrij laag; bekend is bijvoorbeeld dat kapitein Howland van de bark "Kathleen" in het seizoen 1874/1875 in totaal 1800 barrels traan aan wal bracht.
Het bleek hierboven reeds: de potvis is de belangrijkste walvis van de Archipel. De potvis komt voornamelijk in het oostelijk deel daarvan voor. Zij trekken langs min of meer vaste routes; komende vanuit de Indische Oceaan, trekken zij via de straten tussen de Kleine Sunda eilanden Flores en Timor noordwaarts naar de Banda en Celebes Zee, en vervolgens via de Djilolo-passage naar de oostkust van de Philippijnen en Japan. Noordelijk van Irian (Nieuw-Guinea), Halmaheira en Morotai, bewesten van Ternate, Tidore en Batjan komen zogenaamde "feedinggrounds" (voedingsplaatsen) van de potvis voor; hier verblijven de dieren ongeveer zes maanden per jaar. Soms kunnen scholen potvissen net als die andere walvisachtigen, massaal stranden. Robson en Van Bree beschreven zo'n massale stranding van een school van 59 potvissen op het strand van Gisborne in Nieuw-Zeeland. Zij verwezen ook uitvoerig naar literatuur over de oorzaak van zulke strandingen. (36) (Voor diegenen die meer bijzonderheden wensen te weten over het leven van de potvis wordt hier verwezen naar de monografie van Matthews (37)).

De Australische walvisvaart tot ongeveer 1900.

De eerste Engelse walvisvaarders die op de potvissen joegen, verschenen in 1775 in de Zuidzee. Een deel van de schepen die zij ervoor gebruikten waren buitgemaakte Amerikaanse walvisvaarders. (38) De eerste gouverneur van Australië, Arthur Phillip, onderkende reeds bij zijn aankomst in dat land, in augustus 1790, de mogelijkheid om rond Sydney Cove de walvisvangst uit te oefenen. (39) Reeds in 1791 onderzochten vijf Engelse walvisvaarders, op weg naar de walvisgronden langs de kusten van Chili en Peru, de mogelijkheden van de exploitatie van de Zuid-Australische walvissen. Schepen die veroordeelden naar Botany Bay vervoerden, werd toegestaan de reis te onderbreken en op jacht te gaan, mits natuurlijk de veroordeelden onderdeks bleven. De soort waarop men vooral joeg was toen de noordkaper (zuidelijke vorm), ook wel black whale of right whale genaamd. (Eerst in 1936 werd de jacht op deze walvis verboden (40, 41)). Ook werd jacht

gemaakt op potvissen, bultruggen en andere vinvissen (42, 43). In de zuidelijke zomer, november-april, vertoeven de walvissen in het Antarctische gebied, maar bij de nadering van de winter trekken wij noordwaarts, en passeren de zuidelijke kusten van Australië; van juni tot oktober nemen zij geen voedsel tot zich, in deze periode worden ook de jongen geboren. Onder gouverneur Phillip werd een begin gemaakt met de walvisvaart rond Australië. Daaraan namen in het begin vooral Engelsen deel, al spoedig, sinds 1902, ook grote aantallen Amerikaanse schepen. In 1820 gingen in Australië gebouwde en uitgeruste schepen aan de vangst deelnemen. Al spoedig moesten de Australiërs ondervinden dat de vangsten terugliepen en er werd dan ook in Australië aangedrongen op beschermende maatregelen. Tevens werd het vangstgebied uitgebreid naar Van Diemensland en naar Nieuw-Zeelandse wateren. Hobart Town werd belangrijk als thuishaven voor walvisvaarders. In 1849 waren er 42 Australische schepen geregistreerd. Sommige hiervan voeren tot Alaska (Kodiak eiland). Men onderscheidde nu vier belangrijke vanggebieden rond Australië: het middelste vanggebied - tussen Sydney en Nieuw-Zeeland; het noordelijk vanggebied - tussen Queensland en Nieuw-Caledonië; het westelijk vanggebied - tussen Tasmanië en Kaap Leeuwin; en het oostelijk vanggebied - oostelijk van Tasmanië. In deze gebieden werden twee soorten walvisvangst bedreven, de kustwalvisvangst (bay-whaling) en de jacht op volle zee (deep sea-whaling). Naast Hobart ontwikkelde zich ook Encouter Bay, sinds 1837, als een thuishaven voor de walvisvaarders; tevens was in Encounter Bay tot omstreeks 1870 een walstation. De vangst van walvissen in de kustwateren begon na 1843 sterk terug te lopen; de reden hiervan was, dat men in de kustwateren te veel zogende moederdieren en kalveren had afgeschoten; deze dieren waren een gemakkelijke prooi. Geschat wordt dat in de eerste 20 jaren van de 19e eeuw er een 14.000 walvissen per jaar in de Australische wateren zijn afgeschoten. De potvisvangsten begonnen al in 1837 terug te lopen, twintig jaar voor de algemene invoering van petroleum als verlichtingsbron, zodat de teruggang van de vangst zeer waarschijnlijk te wijten is aan overbevissing. (44) In de periode 1820-1850 werden er gemiddeld 10.000 dieren per jaar gevangen. In totaal namen er een 70.000 man aan deel, afkomstig van verschillende nationaliteiten. De potvis werd achtervolgd door de gehele Zuidzee, en zo kwam het dan ook dat de "Costa Rica Packet" in de Molukken zijn geluk ging zoeken.
Rond 1890 ging de klipperbark "Helen" met als thuishaven Hobart, samen met het stoomschip "Southern Cross", walvissen vangen zuidelijk van Nieuw-Zeeland (45); dit luidde een nieuw tijdperk in; de walvisvaarder, die niet meer afhankelijk is van wind en getij, had zijn intrede gedaan.

De zaak van de "Costa Rica Packet".

Een van de laatste walvisvaarders met als thuishaven Sydney was de bark "Costa Rica Packet". Zij heeft niet zo zeer naam gemaakt door het vangen van grote hoeveelheden walvissen of wegens haar bijzondere bouw, al was ze groot voor haar soort, maar ze maakte tegen het einde van de vorige eeuw wereldnaam in het zeerecht, en in deze hoedanigheid laat zij nog steeds van zich spreken.
De "Costa Rica Packet" (C.R.P.) was een houten bark van 531 ton, gebouwd in 1861 te Guernsey en in 1887 naar Sydney verkocht na tot dan steeds in Londen geregistreerd te zijn geweest. De nieuwe eigenaren waren Messrs Burns, Philp en Co, die het schip uitrustten ter walvisvaart. Gezagvoerder werd J.B. Carpenter, een Amerikaan die van jongs af ter walvisvaart was gegaan en de Indonesische wateren zeer goed kende. Haar eerste reis werd een sukses, zij ving voor ongeveer £ 15.000. (46) Tijdens haar eerste reis echter werd de kiem gelegd voor haar later ongeluk. Op 24 januari 1888 troffen de opvarenden op 30 mijl uit de kust van het eiland Boeroe een wrakke verlaten prauw aan. Zij klampten de prauw aan en vonden er verschillende soorten sterke drank - arak, cognac, jenever en maagbitter - en een blik petroleum in. De goederen werden overgenomen en de prauw liet men drijven. Aangezien de bemanning het reeds spoedig op een drinken zette, besloot de gezagvoerder het beste deel van de drank achter slot en grendel te bergen en de rest in zee te gooien. Een wijs optreden. Vervolgens liep het schip Batjan aan om een passagier-fotograaf - zijn foto's zijn bewaard gebleven en beroemd geworden - van boord te laten gaan; te Batjan ruilde de bemanning de overgebleven drank om bij een Chinees voor 75 pond suiker, waarna het schip weer zee koos.
Op 28 mei 1888 deed een zekere Frieser te Ambon aangifte bij de resident van de ver-

missing van een prauw bevracht met de hierboven genoemde goederen met een tegenwaarde van ƒ 224,-. Volgens zijn zeggen was de prauw door nalatigheid van de bemanning los geslagen en gedurende de nacht naar zee gedreven. Frieser deelde voorts mede, dat zijn goederen waren verkocht door de gezagvoerder van de "C.R.P.", de goederen waren herkenbaar aan zijn naam, die op de kisten stond. Het vermoeden bestond, dat deze verkochte goederen niet op rechtmatige wijze door de kapitein waren verkregen. Dit vermoeden werd versterkt door een verhoor dat de assistent-resident te Banda de eveneens te Batjan van boord gegane 4e officier van de "C.R.P." afnam. De officier van justitie te Makassar besloot hierop een onderzoek te doen instellen. Bij dit onderzoek verkreeg hij een belangrijk getuigenis van de aan boord van de "C.R.P." vertoevende fotograaf, de Deen H. Rimestad; deze verklaarde dat zij de prauw onbeheerd op zee aangetroffen hadden dicht bij Boeroe op een zodanige afstand, dat de koepelvormige berg van dat eiland (8530 voet) en de daarvoor gelegen heuvels duidelijk zichtbaar waren. Terwijl de "C.R.P." voortging met de jacht op potvissen tijdens haar eerste reis kwam het Indische justitiële apparaat langzaam op gang. Op 16 januari 1891 werd tegen Carpenter door de officier van justitie rechtsingang met bevel van gevangenneming gerequireerd. Dit werd op 26 januari door de Raad van Justitie te Makassar verleend terzake van eenvoudige diefstal; de Raad vond dat er genoeg gronden waren om aan te nemen dat Carpenter zich arglistig de goederen van de heer Frieser na wegneming had toegeeigend. In het begin van 1891 werd de "C.R.P." te Sydney weer klaargemaakt voor de jacht op de potvis in de Molukse wateren, wederom met als gezagvoerder J.B. Carpenter. Toen het schip op weg naar het vanggebied op 2 november de haven van Ternate aandeed om de hulp van een dokter voor een zieke opvarende in te roepen en proviand in te nemen, werd hij direkt gearresteerd. Vervolgens werd hij naar Makassar overgebracht, waar hij onder vrij primitieve omstandigheden gevangen werd gezet. Als een speling van het lot zat daar toen ook Frieser gevangen op grond van brandstichting. Op 28 november werd Carpenter op requisitor van de officier van justitie te Makassar door de Raad buiten vervolging gesteld, aangezien de prauw meer als 3 mijl uit de kust was aangetroffen. Na zijn invrijheidstelling ging Carpenter direct naar Sydney, waar hij op 21 januari 1892 arriveerde. Hij verbleef er ongeveer een maand om daarna naar Ternate terug te keren. Ongeveer een week na zijn aankomst te Sydney op 29 januari, verscheen er in de "Sydney Herald", een fel artikel, waarin onder andere zinnen staan als "what might happen to any mariner sailing those seas and falling into the blundering hands of the Netherlands Indian officials, who like the Portuguese on the south-eastern coast of Africa appear to require waking up to the fact that the world has been moving during the past hundred years or so". Al spoedig hierop werd dit onderwerp overgenomen door meerdere kranten, wat er weer toe leidde dat er een deputatie ging naar de premier van New South Wales om te protesteren tegen de onrechtvaardige en schandelijke behandeling van Carpenter, de belediging van de Britse vlag en de bedreiging van de vrijheid van de Australische handel. De premier onderschreef de klachten en beloofde steun te vragen aan de Engelse regering, die de koloniën diende te beschermen zolang ze deel uitmaakten van "The Empire". De gouverneur richtte een verzoek tot de "Secretary of state for the colonies" om de zaak van de "C.R.P." in onderzoek te nemen. In augustus 1892 bracht de Engelse gezant de aangelegenheid ter kennis van de Nederlandse regering, die op haar beurt een afschrift van het rapport van de procureur-generaal aan de gezant overhandigde. Op grond hiervan wilde de Engelse regering voor Carpenter een bedrag van £ 2.500 schadevergoeding eisen, "wishing to keep the claim within the narrowest possible limits". Dit was niet naar de zin van de belanghebbenden in Australië. Zij wezen het Australische gouvernement er op, dat sinds het gebeurde de walvisvangst-industrie had stil gestaan en dat daardoor aanzienlijke verliezen werden geleden. Opnieuw dook de belediging van de Britse vlag op, en zij vonden dat het standpunt nu ingenomen door de Engelse regering "seem to be a sign of degeneracy". Een nieuwe klacht zou er nu gezonden worden naar Londen met een verzwaarde eis tot schadevergoeding, te weten: bemanning £ 5.000, eigenaren en gezagvoerder elk £ 10.000. Men moest zich in Engeland niet verbeelden "that because we are 16.000 miles away that we are going to submit to a wrong being done". Ook in het voormalig Nederlands-Indië een veel gehoord geluid!
De agitatie leidde er toe dat de Engelse regering de zaak opnieuw in onderzoek nam. Ondertussen mobiliseerden de Australiërs tevens de Canadezen en Nieuw-Zeelanders om steun. De "Law Officers" te Londen vonden de eis van de eigenaren en bemanning echter

opnieuw sterk overtrokken.
Olie op het vuur vormde een op 5 oktober 1893 door de Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië uitgevaardigde verordening inzake de parelvisserij. Deze verordening werd te Sydney gezien als een nieuwe aanslag op Australische belangen. Ondanks het feit dat de onderhandelingen tussen Engeland en Nederland nog steeds de oorspronkelijke eis ten bedrage van £ 2.500,- betroffen, drong men er in Australië met klem op aan dat Nederland de nu geëiste £ 25.000,- zou betalen; dat zou hen er wel van weerhouden de Australiërs lastig te vallen. In Australië kwam een nieuwe perscampagne op gang. Ook werd een petitie over deze zaak aangeboden aan de beide Huizen van het Engelse parlement.
Op 17 maart 1894 weigerde de Nederlandse Regering, onder overlegging van een uitvoerige motivatie, ook maar enige schadevergoeding te betalen. Hiermee nam de Engelse regering geen genoegen. Het vuur van de ontevredenheid laaide weer hoog op in Australië. Een en ander leidde er toe, dat beide landen besloten de zaak van de "C.R.P." voor te leggen aan een arbiter, die door Rusland zou worden aangewezen: Professor F. de Martens. De Martens deed op 13 februari 1897 te St. Petersburg zijn uitspraak. Deze kwam er op neer, dat aan kapitein Carpenter £ 3.150,-, aan de bemanning £ 1.600,- en aan de eigenaren £ 3.800,- schadevergoeding diende uitgekeerd te worden met een rente vergoeding van 5%, te rekenen vanaf de dag van gevangenneming van Carpenter, namelijk 2 november 1891; voorts moest Nederland de kosten van de arbitrage, £ 250,-, betalen. De Nederlandse Regering verzette zich niet verder tegen deze uitspraak en betaalde de geëiste bedragen uit. Met jonkheer H.A. van Karnebeek, die in 1900 op de kwestie van de "C.R.P." promoveerde tot doctor in de staatswetenschap, kunnen wij zeggen: "Toen Carpenter te Batjan voor enkele penningen de gestolen goederen verkocht, vermoedde hij waarschijnlijk niet, dat zijn diefstal een goudmijn voor hem zou zijn" (47).
Van veel verstrekkender betekenis waren echter de overwegingen die tot deze uitspraak leidden. Vanaf nu zouden koopvaardijschepen op volle zee beschouwd worden als delen van het land onder welks vlag men vaart, waardoor zij alleen vallen onder de wetten van het eigen land. Voorts werd het bestaan van de 3-mijls grens als afbakening van de territoriale wateren van een land bevestigd. Nog heden ten dage spelen de uitspraken gedaan tijdens dit geschil een belangrijke rol in het internationale zeerecht (48).
Wat was er ondertussen met de "Costa Rica Packet" gebeurd? Toen Carpenter in februari 1897 op Ternate terugkeerde, trof hij daar zijn schip in sterk verwaarloosde staat aan; de bemanning was voor een groot deel ziek. Carpenter zag onder die omstandigheden niet veel heil meer in een volgende tocht ter walvisvangst; hij besloot naar Singapore te varen. Daar verkocht hij zijn schip, waar de Australische kopers in 1887 £ 8.930,- voor hadden moeten betalen, voor £ 1.250,-. Dit was het einde van een van de laatste grote zeilende walvisvaarders. Het was tevens het begin van een hoog lopend juridisch geschil tussen Engeland en Nederland, dat zou duren van 1892-1897, en dat pas na internationale arbitrage kon worden bijgelegd, zoals hierboven is uiteengezet.

REFERENTIES

(1) Slijper, E.J., 1958 Walvissen. Amsterdam, D.B. Centen's Uitg. Mij.
(2) Matthews, L.H. (Ed.), 1968 The Whale. London, George Allan and Unwin.
(3) Sterndale, R.A., 1887 Natural history of the mammalia of India and Ceylon. Calcutta, Thacker, Spink & Co. Blz. 246-266.
(4) Gaskin, D.E., 1968 The New-Zealand Cetacea. Fisheries Res. Bull. (NZ) no. 1: 1-92 (N.S.)
(5) Baker, A.N., 1972 New-Zealand whales and dolphins. Tuatara, 20(1): 1-49.
(6) Rouffaer, G.P. en IJzerman, J.W., 1915 De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman 1595-1597. Werken Linschoten-Vereeniging 7. 's-Gravenhage. 14e Capittel. Van de gheduerighe vervolginghe die de vlieghende Visschen lyden, van diverse Visschen en de Voghelen, ende waer men de soorten van Voghelen ghemeynelyk siet, varende nae de Oost. Indische Eylanden. Blz. 51-63. Op plaat 6 van zijn journaal geeft Lodewijcksz een dolfijn (Globicephalus-achtige) en een potvis (fantasievol) weer.
(7) Keuning, J., 1947 De tweede schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck 1598-1600. Werken Linschoten-Vereeniging 50, 's-Gravenhage. Waarnemingen van walvissen in de Indische Oceaan. Blz. 193
(8) Engelbrencht, W.A. Herwerden, P.J. van, 1945 De ontdekkingsreis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz. Schouten in de jaren 1615-1617. Werken Linschoten-Vereeniging 49, 's-Gravenhage. 2 vols. Waarnemingen van walvissen bij Nieuw Guinea, blz. 90. Waarneming van walvissen bij Halmaheira, blz. 209.
(9) Mol, T., Bree, P.J.H. van, 1969 A short contribution to the history of whaling in Japan during the 17th century. Sc. Rep. Whales Res. Inst. Tokyo, 23:125-129.
(10) Anon., 1855 Over een vermoedelijke walvisachtig zoogdier van buitengewone grootte gezien op 36°19' ZB 3°47' OL. Natuurk. Tijdschr. v. Ned.-Indië 9:523-525.
(11) Anon., 1864 Bericht omtrent een bij Pekalongan gestrande walvis. Natuurk. Tijdschr. v. Ned.-Indië. 26:423, 445.
(12) Reuter, W., 1920 An account of a finback-whale (Balaenoptera spec.) which was washed ashore on the southcoast of the Preanger Regencies in december 1916. Treubia 1:101-138.
(13) Dammerman, K.W., 1924 On Globicephala and some other delphinidae from the Indo-Australian archipelago. Treubia, 5:340-352.
(14) Delsman, H.C., 1951 Dieren leven in Indonesië. 's-Gravenhage-Bandung. N.V. Uitg. W. van Hoeve. blz. 62-67. Dit boek is min of meer een compilatie uit oudere werken vooral uit Brehm en het goede boek over "De dierenwereld van Insulinde van J.H. van Balen (z.j.), Zutphen, Thieme en Cie. 2 vols. In vol. 1: 147-158 beschrijving walvissen en walvisachtigen. Van Balen vermeldt 19 soorten.
(15) Junge, G.C.A., 1950 On a specimen of the rare finwhale Balaenoptera edeni Anderson stranded on Pulu Sugi near Singapore. Zool. Verh. Rijksmuseum Nat. Hist. Leiden 9; 1-26.
(16) Dammerman, K.W. 1938 Balaenoptera physalus, een voor Indië nieuwe soort gestrand bij Noesa Kambangan. De Tropische Natuur, 27: 48-49.
(17) Gibson-Hill, C.A., 1950 The whales, porpoises and dolphins known in Sarawak waters. The Sarawak Museum Journal 5:288-296.
(18) Slijper, E.J., Utrecht, W.L. van, Naaktgeboren, C., 1946 Remarks on the distribution and migration of whales, based on observations from Netherlands ships. Bijdr. Dierk. 34:3-93.
(19) Jenkins, J.T., 1921 A history of the whale fisheries. London, H.F. and Witherby, G., vnl. blz. 211-221. (Ch. VI - The Southern Fishery.)
(20) Lacroix, L., 1968 Les derniers Baleiniers Français. Paris. Ed. Mar. et D'Outre-Mer. p. 93-104 (Ch. 9 - La pêche de l'ocean Indien, L'Insulinde les champs de pêche du Japon).
(21) Anon., 1849 Walvischvangst der Solorezen. Nat. Tijdschr. v. Ned.-Indië, vol. 11:66-67.
(22) Anon., 1850 Whale fishing of the Solorese. J. Indian Archipelago and

(23) Lijnden, D.W.C. van, 1851 — Eastern Asia, vol. 4:766-767 (vertaling van vorig artikel).

Bijdrage tot de kennis van Solor, Allor, Rotti. Nat. Tijdschr. v. Ned.-Indië, vol. 11:321-322.

(24) Weber, M., 1902 — Iets over walvischvangst in den Indischen Archipel in: Rumphius Gedenkboek 1702-1902 Haarlem, Koloniaal Museim, blz. 89-93.

(25) Engbers, E., 1906 — Walvischvangst op het eiland Lomblem. Berichten uit Ned. Oost-Indië voor de leden van de Sint-Claverbond, 1:9-13. (Missienieuws der Nederlandse Jezuieten). (Heden ten dage gebruiken de vissers van Flores nog dezelfde vangstmethode, getuige het reisverslag van Bas Roodnat in het Zaterdags Bijvoegsel van de N.R.C. van 1.2.1975).

(26) Anon., 1910 — Walvischvangst in Nederlandsch-Indië. Tijdschr. Ec. Geographie, vol. 1:156-158.

(27) Barnes, R.H., 1974 — Lamalerap: a whaling village in Eastern Indonesia. Indonesia: 17:137-159 (Uitgave Cornell Univ.).

(28) zie (1) Slijper (1958)

(29) Dawbin, W.H., 1954 — Maori whaling. Norsk Hvalfangsttid., 43:269-281.

(30) Ommanney, F.D., 1933 — Whaling in the Dominion of New-Zealand. Discovery Rep., 7:239-252.

(31) Crawford, J., 1823-25 — De Indische Archipel in het bijzonder het eiland Java, beschouwd in de zeden, wetenschappen, talen, godsdienst, beschaving, koloniale belangen en koophandel van derzelver inwoners. 3 delen, uit het Engels vertaald. Haarlem, Wed. A. Loosjes, Pz. zie deel 2; 310-311 in de originele engelse editie, zie blz. 447 en 448 (vol. III) van de History of the Indian Archipelago.

(32) Robotti, F.O., 1962 — Whaling and Old Salem - A chronicle of the sea. New York - Fountainhead Publishers. blz. 211.

(33) Bleeker, P., 1856 — Reis door de Minahassa en den Molukschen Archipel. Gedaan in de maanden september en oktober 1855 in het gevolg van den Gouverneur Generaal Mr. A.J. Duymaer van Twist. Batavia, Lange en Co. 2 vols., zie vol. 1: 200-201.

(34) Musschenbroek, (S,C,J.W.) van, 1877 — Cachelot-visscherij van de Amerikanen in den Ned. Indischen Archipel. Tijdschr. der Ned. Mij tbv. Nijverheid, 40:473-489; 505-526.

(35) Linklater, E., 1974 — The voyage of the Challenger. London, Sphere Books Ltd. blz. 151-154.

(36) Robson, F.D., Bree, P.J.H. van, 1971 — Some remarks on a mass stranding of sperm-whales, Physeter macrocephalus Linnaeus, 1758 near Gisborne, New-Zealand, on March 18. 1970

(37) Matthews, L.H., 1938 — The spermwhale. Physeter catodon. Discovery Rep., 17:93-168.

(38)Ashley, C.W. z.j. — The Yankee Whaler. London, Martin Hopkinson & Co. Ltd., hierin citaat uit Beale, T., 1839, Natural History of the Spermwhale - London blz. 143 over de eerste Engelse walvisvaarders in de Zuidzee.

(39) Colwell, M., 1970 — Whaling around Australia. London, Angus and Robertson (U.K.) Ltd.

(40) zie (4) Gaskin (1968).

(41) Matthews, L.H., 1938 — Notes on the southern right whale, Eubalaena australis. Discovery Rep., 17:169-181.

(42) Matthews, L.H., 1937 — The humpback whale, Megaptera nodosa. Discovery Rep., 17:7-92, zie (4).

(43) Matthews, L.H., 1938 — The sei whale, Balaenoptera berealis. Discovery Rep., 17:183-290.

(44) Harmer, S.F., 1928 — The history of whaling. Proc. Linn. Soc. (Sess 140 London, 1927-28) :51-95.

(45) zie (39)

(46) Dakin, W.J., 1963 — Whalemen Adventures. Sydney. Speciaal van Ch 7 het gedeelte "The last Sydney whalers and the curious story of the Costa Rica Packet", blz. 140 -144.

(47) Karnebeek, H.A. van, 1900 — De "Costa Rica Packet" - Arbitrage. Proefschrift Rijksuniversiteit Utrecht. Utrecht, P. den Boer.

(48) Columbo, C.J., 1962 — The International Law of the Sea. London. Speciaal: Territorial waters, p. 93: The legal regime of merchant ships, p. 273, 285-286. (In dit boek veel referenties naar "C.R.P.").

De volgende stukken werden geraadpleegd in verband met de "C.R.P.":

a) The case of Captain J.B. Carpenter, the owners and crew of the barque "Costa Rica Packet" against the Netherlands-India Government. Doc. A. 4089-1892. Mitchell Library Sydney, 61 blz. Deze stukken zijn terug te vinden in b en/of c.
b) Correspondence respecting "Costa Rica Packet" case - 1894. Second session Legislative Council New South Wales, 93 blz.
c) Memorandum in support of the demand of the British Government from the Netherland Government in the matter of the British ship "Costa Rica Packet" of Sydney, New South Wales, with appendices. Doc. 6677 (35 blz.), 6685 (104 blz.), 1895.
d) Nederlands memorandum op c) door C.J. Bottemanne, 22 blz.
e) New memorandum in support of the demand of the British Government from the Netherland Government in the matter of the ship "Costa Rica Packet" and in reply to the counter case of the Netherland Government, 1896, 30 blz.

Aegidius van Braam - een korte levensbeschrijving

B. van Beuzekom.

In vrijwel alle werken betreffende de Nederlandse zeegeschiedenis der 18de en 19de eeuw komt Aegidius van Braam slechts terloops ter sprake, zodat het mij wel nuttig leek een nader onderzoek naar zijn leven en daden in te stellen. Van de resultaten daarvan wil ik u in dit artikel het een en ander vertellen.
Aegidius van Braam werd op 30 juli 1758 te Gorinchem geboren. Hij was de zoon van Everardus van Braam en Aletta Cornelia van der Sleyden. Het beroep van Everardus was smid en handelaar in ijzerwaren, veel later trok hij naar Den Haag, waar hij in 1812 overleed, na de laatste jaren van zijn leven te zijn opgeklommen tot lid der Provinciale Rekenkamer van Holland. Behalve Aegidius werden er nog drie dochters geboren, namelijk Magdalena in 1760, Elisabeth Jacoba in 1764 en Ida Jacoba in 1767. Op 28 mei 1767 stierf Aletta Cornelia in de ouderdom van slechts 37 jaar, waarna Everardus ruim een jaar later, op 4 september 1768, hertrouwde met zijn verre familielid Dina Jacoba van Braam, een zuster van luitenant-admiraal Willem van Braam en een halfzuster van vice-admiraal Jacob Pieter van Braam.
Ik heb sterk de indruk, dat onder invloed van deze beiden Aegidius naar zee is gegaan. Het beroep van zijn vader trok hem dus kennelijk niet aan. Ook in politiek opzicht liepen de meningen van vader en zoon nogal sterk uiteen: Everardus werd een vurig patriot, Aegidius een even vurig oranjeklant. Een andere Gorcumer die ook weleens invloed op Aegidius uitgeoefend zou kunnen hebben was Jan Jacob van Hoey, telg uit een bekend regentengeslacht, vice-admiraal bij de admiraliteit van de Maze, overleden op 20 mei 1797 in huize "Schoonzigt" te Arkel. Hoe het ook zij, Aegidius stapte op 23 maart 1771 als adelborst aan boord van een schip van de Amsterdamse admiraliteit. (1) Enkele jaren later en wel op 17 oktober 1775 werd hij luitenant ter zee. (2)
Over Van Braam's eerste jaren op zee is eigenlijk niets bekend, waarbij we natuurlijk moeten aantekenen, dat hij slechts een ondergeschikte positie bekleedde. Op 5 augustus 1781 maakt Van Braam als eerste luitenant ter zee aan boord van de "Piet Heyn", gecommandeerd door zijn oom Willem van Braam, de slag bij Doggersbank mee. (3)
Als na de dood van Aegidius zijn bezittingen op schrift worden vastgelegd, vinden we daaronder een zilveren gedenkpenning van de slag bij Doggersbank.
Behalve het oorlogspad was Van Braam inmiddels ook het liefdespad gaan bewandelen. Hij kreeg kennis aan een meisje dat luisterde naar de naam Sophia Henriette Thierens. Zij woonde in Doornspijk, maar was geboren in Padang op Sumatra op 30 mei 1767. (4)
Op 21 februari 1783 ging het paar in Gorcum in ondertrouw, waarna het op 11 maart in Amsterdam in het huwelijk trad. Aegidius was toen 24 jaar, Sophia bijna 16. Men ging voorlopig in Gorcum wonen, in het ouderlijk huis in de Hoogstraat. (5)
Volgens Mollema (6) heeft Aegidius de expeditie naar Ceylon en Indië onder Jacob Pieter van Braam meegemaakt, maar ik heb daar tot op heden het bewijs niet van kunnen vinden. Wel is bekend, dat hij op 23 oktober 1783 tot extra-ordinaris kapitein ter zee bij de admiraliteit van Amsterdam werd aangesteld (7). Het volgende jaar op 1 februari werd het eerste kind van Aegidius en Sophia Henriette geboren, een meisje genaamd Aletta Cornelia. Omstreeks 1785 moet van Braam naar Delft, de geboorteplaats van zijn moeder, verhuisd zijn. Op 20 februari 1787 kreeg hij het commando over het fregat "Valk" met 163 koppen aan boord. Het schip was in 1770 door John May gebouwd op de werf te Amsterdam. (8)
Midden juli 1787 vond er in Den Helder een incident plaats waarbij Van Braam nauw betrokken was. Het is en blijft een merkwaardig feit dat Van Braam toentertijd als luitenant diende op de kotter "Salamander" onder kapitein Jan Tulleken. Ik ga u de hele geschiedenis niet vertellen (9) maar beperk mij tot Van Braam's aandeel. Toen de kapiteins Tulleken en Decker gevangen genomen waren wegens het dragen van oranjelinten en uitspraken welke tegen de patriotten gericht waren, ging Van Braam naar het logement waar de voornoemde kapiteins verbleven. "Aldaar heeft aangebelt zekere zee-officier lieutenant Van Braam en dat hij kwam om satisfactie te hebben van het affront aan zijnen capiteyn aangedaan". (10) Van Braam maakte zich daarbij vreselijk kwaad en begon op de grond te stampen, met als gevolg dat ook hij gevangen werd genomen, naar Hoorn gebracht, doch na korte tijd weer vrijgelaten. Na die vrijlating schijnt hij weer

als bevelhebber op de "Valk" te zijn teruggekeerd.
Op 25 november 1787 gaf hij het bevel over aan kapitein Kuvel. (11) Hij kreeg nu een andere bodem namelijk het in 1774 eveneens door John May gebouwde fregat "Alarm", een schip van dezelfde klasse als de "Valk", voerende 24 stukken en een bemanning van 150 koppen.
Van Braam's gezin was inmiddels tweemaal uitgebreid: op 17 mei 1787 werd Johanna Cornelia geboren, op 5 januari 1789 Everhardina Jacoba. Toen laatstgenoemde dochter werd geboren was Van Braam zeer waarschijnlijk thuis in Delft, want pas op 3 maart 1789 voer hij uit met zijn "nieuwe" schip. (12) Hij nam deel aan manoeuvres op de Noordzee en in het Kanaal onder schout-bij-nacht Van Kinsbergen. Uit deze tijd dateert ook de oudste brief welke van Van Braam bewaard gebleven is. (13) Ruim $2\frac{1}{2}$ jaar voerde Van Braam het bevel over de "Alarm". Ook in die tijd vond er weer gezinsuitbreiding plaats, want op 4 februari 1791 werd hun vierde kind en eerste zoon geboren, Livius Paulus Cornelis, die later op 26-jarige leeftijd in de Zuidamerikaanse kolonie Demerary is overleden.
Nadat op 14 oktober 1791 de "Alarm" voor 's Lands werf te Amsterdam aankwam, vermoedelijk om een onderhoudsbeurt te ondergaan, nam Van Braam afscheid van het schip, commandeerde daarna ongeveer een jaar de "Medusa" om op 20 december 1792 het bevel te aanvaarden over het fregat "Argo". (14) Met dit schip kruiste Van Braam op de Noordzee en in de Zeeuwse wateren, tot de inval der Fransen in 1795. Zoals bekend werden bij decreet van 27 februari 1795 de admiraliteitscolleges opgeheven, waarbij alle rangen werden geannuleerd. Van Braam lag op dat moment voor Den Helder, bleef daar nog tot 25 maart en reisde toen af naar vrouw en kinderen in Delft, waar op 24 juli Johanna Catharina geboren werd. Van Braam was dus evenals vele van zijn collega's ambteloos burger geworden "uit hoofde zijner principes van attachement voor het Doorlugtig Huis van Oranje" (15). Zodoende heeft hij de slag bij Kamperduin op 11 oktober 1797 niet meegemaakt.
Ondanks zijn oranjegezindheid kreeg hij verscheidene aanzoeken om weer in 's Lands dienst te treden. Aanvankelijk wilde hij hier niets van weten, maar in de loop van 1798 waren zijn financiële reserves geheel uitgeput, zodat hij toch weer in dienst is getreden, zij het met tegenzin. Hij hoopte echter, dat de Bataafse Republiek zijn langste tijd gehad zou hebben. Het was reeds oktober toen hij het bevel kreeg over de "Leyden", een linieschip van 68 stukken, gebouwd in 1785 op de Amsterdamse admiraliteitswerf door de Engelse scheepsbouwmeester William May. (16). Van Braam werd met zijn schip toegevoegd aan het eskader op de rede van Texel onder schout-bij-nacht Samuel Story. Het was de bedoeling dat laatstgenoemde met 5000 man troepen onder generaal Daendels naar Java zou uitzeilen. Zodra men de evenaar gepasseerd was zou Story de rang van vice-admiraal krijgen; Van Braam en Van Capellen die van schout-bij-nacht. Maar zover kwam het niet. De Fransen doorkruisten deze plannen en Napoleon kreeg opdracht een landing in Engeland te organiseren, waarbij hij onze schepen nodig had. Deze operatie ging echter niet door, Napoleon vertrok naar Egypte en verloor daar zijn vloot bij Aboukir aan de Engelsen onder Nelson.
Zoals bekend beraamden de Engelsen in 1799 een landing op de Hollandse kust. Het valt buiten het bestek van dit artikel om uitvoerig op de nu volgende gebeurtenissen, de landing in Noord-Holland en de overgave van onze vloot in de Vlieter aan de Engelsen, in te gaan. Daarom bepaal ik mij in hoofdzaak tot de rol die Van Braam hierin speelde.
Welnu, voorafgaand aan de landing vond er in juli in het dorp Schagerbrug een ontmoeting plaats tussen Van Braam en de bekende Carel Hendrik Ver Huell, gewezen kapitein-luitenant ter zee en adjudant van Van Kinsbergen, die nu als ambteloos burger op een buitenverblijf bij Doetinchem woonde. Zij kenden elkaar goed en spraken elkaar als vrienden aan. Ver Huell kwam met een voorstel dat er niet om loog, namelijk om oproer te verwekken op de vloot, waardoor deze een gemakkelijke prooi voor Engeland en dus voor de Prins zou worden. Hij klopte niet helemaal tevergeeft bij Van Braam aan. Deze had er wel oren naar, maar van een lafhartige overgave wilde hij niets weten. Men maakte echter wel plannen om met de Britten samen te werken. Weldra zou er echter weinig van de oranjegezindheid van Ver Huell overblijven en werd hij een vurig bewonderaar van Napoleon.
Op 22 augustus schreef Story nog aan de agent der marine Jacob Spoors, dat de situatie niet rooskleurig was, maar, schreef hij verder, "weest niet te min verzekerd dat ik het

vertrouwen waar mede ik vereerd ben geweest, en mijne Eer niet zal vergeten en dat ik door mij tot het uiterste te verdedigen de vrienden zal tonen dat zij buiten den waard rekenden, indien zij zig vleiden dat de Republiek niet als verraders draagt". (17)
Inmiddels was de Engelse vloot voor het zeegat van Texel verschenen. Op woensdagmorgen 28 augustus in alle vroegte gaf Daendels de stelling Den Helder over, waarop Story het sein gaf om de ankers te lichten, waarna men naar het vaarwater de Vlieter koerste. De volgende dag werd opdracht gegeven terug te varen naar de rede van Texel, maar voor men daar aankwam werd de order weer ingetrokken. Vrijdag 30 augustus naderden de Engelsen met 23 oorlogsschpen. Van Braam en de overige kapiteins werden aan boord van het vlaggeschip "Washington" ontboden. Een uur later - het was inmiddels half tien - keerde Van Braam terug op de "Leyden", waarop intussen alarm werd gegeven. Terwijl men alles in orde maakte voor het aanstaande gevecht, ontstond er gemor onder een deel der bemanning. De schipper kwam bij Van Braam en gaf uit naam van alle onderofficieren en van het volk te kennen, dat men tegen zo'n overmacht niet wilde vechten, temeer daar men aan de wal de Oranjevlag zag waaien. Van Braam zag wel in dat hij handelend moest optreden, wilde hij muiterij op zijn schip voorkomen. Daarom liet hij het volk voor de boeg komen en hield een korte toespraak, waarin hij hen op hun plicht wees en hen tot dapperheid aanspoorde. Hij kreeg ten antwoord dat men zijn plicht wel had willen doen als men maar op de rede van Texel was gebleven. Omstreeks elf uur moesten alle scheepsbevelhebbers weer bij Story komen. Ook op diens schip en op nog enkele andere bodems braken ongeregeldheden uit. Twee uur later, om één uur keerde Van Braam op zijn schip terug. Hij liet de gehele bemanning bij zich komen "en verhaalde ons de omstandigheid van de vloot, dat de zwaarste schepen niet wilde vechten en dus zig had moeten overgeven, dan op welke wijze deze schandelijke overgaaf geschied is, is mij onbekent, de capitain bragt het volk dog voor een korte tijdt tot stilte." (18) Het officiële journaal vermeldt: "Hij (d.i. Van Braam) recommandeerde aan 't volk van zich stil te houden, dat zij tot nu toe krijgsgevangenen, noch vrij waren, waarop 't volk 3 maal joelde". (19) Om 3 uur 's middags zeilde een officier in een loodsschuit rond en deelde mee, dat men de oude Hollandse vlag, geus en wimpel klaar moest houden, waarop de bemanning opnieuw oproerig werd.
Maandag 2 september bracht de Engelse vice-admiraal Mitchell een bezoek aan enkele veroverde schepen, waaronder de "Leyden". Daarbij overhandigden Van Braam en zijn officieren hun wapens, maar men kreeg ze weer terug. Alleen de vrijheid, die was men kwijt. De officieren werden als krijgsgevangenen naar Den Helder overgebracht. Daarna brak er onder de aan boord achtergebleven manschappen een compleet oproer uit. De Bataafse vlag werd naar beneden gehaald - voorzover dit nog niet gebeurd was - verscheurd en vertrapt. De patriotten onder het scheepsvolk moesten het zwaar ontgelden en werden mishandeld. Toen enkele dagen later prins Willem een bezoek aan de vloot bracht werd hij met ovaties begroet.
Van Braam werd evenals Story, Van Capellen (vlaggekapitein) en enkele anderen naar Engeland overgebracht. In oktober 1799 schreef Van Braam vanuit Londen een rapport betreffende zijn aandeel in de overgave van onze vloot. In dit rapport gaf hij tevens te kennen niet voornemens te zijn ter verantwoording van zijn daden naar Holland terug te keren. Hij voelde kennelijk wel aan, dat hem dit weleens de kop zou kunnen kosten. Op 8 oktober 1799 werd een bijzondere Hoge Zeekrijgsraad de Vlieter benoemd, welke in 1802 werd opgeheven, zodat de afdoening van de nog lopende zaken, zoals die van Van Braam, in handen van de Hoge Militaire Vierschaar kwamen. Terwijl Van Braam in Londen verbleef werd hij daar af en toe door zijn vrouw bezocht. Deze had in Delft de zorg voor negen kinderen, de laatste, George, geboren op 27 mei 1802.
Nadat op 19 oktober 1802 een bevel tot voorlopige in hechtenisneming was uitgevaardigd, vervoegden zich op 20 oktober "binnen de stad Delft Jan Telvooren, gezworen exploiteur der H.M.V. en Provoost-Generaal der marine J. Antonisse, ter woonstede van Aegidius van Braam, capitein ter zee in dienst der Bataafse Republiek en hebbe deselve aldaar gezogt en getracht te apprehendeeren, doch niet gevonden, maar van zijn huysvrouw, welke aldaar present was, ten antwoord bekoomen, dat dezelve niet in de stad was, maar zich te Londen bevond in dezelvde straat gelogeerd daar den capitein ter zee Van de Capellen logeerde, doch dat zij wanneer ik aan dezelve eene boodschap te doen of eenige papieren te bezorgen had, die aannemen en aan hem bezorgen wilde" (20) Ook in enkele kranten verscheen een dagvaarding. Van Braam kwam echter niet, dus werd hij bij verstek veroordeeld. Op 1 december deed de H.M.V. uitspraak, waarbij Van Braam werd beschuldigd van verregaande plichtsverzuim, het doen van een vals rapport aan zijn chef, de lafhartige overgave van zijn schip aan de vijand, het geven van toestemming en het helpen besluiten tot overgave van het eskader, het verlaten van 's lands dienst en het niet opkomen tot het doen van zijn verantwoording, "al het welke zaken zijn van de gevaarlijkste gevolgen voor het algemeen belang van den lande en bijzonder ook voor 's lands dienst ter zee". Men "verklaarde den gedaagden, herdaagden en defaillant terzake van de voornoemde door hem gepleegde misdaden te zijn meinedig, eerloos en infaam, mitsgaders lijv en leden verbeurd te hebben en casseert denzelven alzoo van den militaire charges door hem ten dienste deezer landen bekleed en bant hem voor altoos uit dit Gemenebest en deszelfs buitenlandsche volksplantingen en bezittingen zonder ooyt daar wederom te mogen inkomen op poene van met den kogel gestraft te worden, dat er den dood na volgt" (21). Bovendien moest Van Braam de proceskosten betalen.
Dat was dan voorlopig het einde van de carriere van Van Braam. Over de nu volgende jaren, dus de tijd dat hij in ballingsschap doorbracht zijn maar weinig gegevens bekend. Interessant uit deze periode is een niet gedateerde,niet ondertekende brief van Van Braam aan Ver Huell. Uit deze brief blijkt, dat Van Braam zich in min of meer kommervolle omstandigheden bevond. Hij verbleef op dat moment in onze voormalige Zuidamerikaanse kolonie Demerary, waar hij in 1804 als havenmeester was aangesteld, een ambt dat hem nauwelijks het nodige opleverde om van te leven. Er blijkt ook uit dat hij veel heimwee had naar vrouw en kinderen. In deze brief gaf Van Braam eerst Ver Huell min of meer de schuld van zijn noodlot om hem daarna om bemiddeling en herroeping van de sententie te vragen. (22)
Als de Fransen in 1814 ons land verlaten hebben en er grote behoefte ontstaat aan bekwame marineofficieren, grijpt Van Braam zijn kans en doet een poging tot eerherstel. Op 3 mei 1814 liet hij een verzoekschrift aan koning Willem I richten, waarin hij om volledige rehabilitatie vroeg. Er werd gunstig beschikt en reeds bij K.B. van 11 mei 1814 werd hij volledig in eer hersteld en werd zijn vonnis vernietigd. Zijn hartewens ging daarbij in vervulling, hij trad opnieuw in marinedienst en werd op 5 juli 1814 tot viceadmiraal benoemd en op de 28e van dezelfde maand door de koning beëdigd. (23)
Sinds april 1814 woonde hij weer met zijn gezin in Delft. Over zijn admiraalstijd wil ik slechts de voornaamste bijzonderheden geven. Op 1 oktober 1814 werd Van Braam benoemd tot commandant van een eskader bestemd voor West-Indië. Voorlopig voer hij echter nog niet uit. Tijdens de terugkeer van Napoleon uit Elba, kreeg hij een ander commando, namelijk dat over een eskader in de Schelde (27 maart - 25 juli 1815). Maar op 21 november van datzelfde jaar voer hij met vier schepen, de "Van der Werff", de "Euridice", de "Irene" en de brik "Haai", vanuit Vlissingen naar de West. Aan boord van het vlaggeschip "Van der Werff" bevond zich ook Van Braam's jongste zoon George, die de tocht als adelborst meemaakte. Op de heenreis raakte de "Haai" in moeilijkheden, het schip zag ternauwernood kans Falmouth binnen te lopen. De rest van de schepen kwam op 9 januari 1816 in Suriname aan. Na nauwelijks 2 maanden in de West te zijn geweest, werd op 1 maart de thuisreis aanvaard. Van Braam zag zich midden op de Atlantische oceaan genoodzaakt van schip te verwisselen en op de kleinere "Euridice" over te gaan, daar de "Van der Werff" lek sloeg. De 30e april viel men de haven van Vlissingen binnen.
Korte tijd later, het was op 8 juli 1816 werd Van Braam in de adelstand verheven en mocht zich voortaan jonkheer noemen (wapenspreuk: sans reproche). Na bijna een jaar aan de wal te hebben vertoefd, werd hij op 2 april 1817 tot commandant over het eskader in de Middellandse Zee aangesteld. De eerste mei verliet hij Den Helder; op 16 mei nam hij het commando over van vice-admiraal Van Capellen. Van Braam's opdracht was onze koopvaardij te beschermen tegen zeeroverij en andere bedreigingen. Hoewel Van Braam tot 23 maart 1818 bij geen enkele actie in de Middellandse Zee betrokken was, werd hij op die datum toch benoemd tot ridder M.W.O. 3e klasse. Samen met een Spaans eskader demonstreerde hij in 1819 voor Tunis en Algiers, waarna hij van Karel III als blijk van erkenning het commandeurskruis van de Koninklijke Spaanse Orde ontving.
Het jaar daarop en wel op 20 januari 1820 werd Van Braam van zijn commando ontheven. Nadat schout-bij-nacht Ruysch op 11 juni het bevel overnam, maakte Van Braam op de "Willem den Eerste" zijn laatste reis. Na in het vaderland te zijn teruggekeerd werd de bijna 62-jaar oude vlootvoogd op non-actief gesteld. (25)

De laatste jaren van zijn leven heeft Van Braam rustig thuis bij zijn gezin in Delft doorgebracht. Hij bewoonde een deftig groot huis aan de Oude Delft, toen huisnummer 73. Het was een hoekhuis grenzend aan de Nickersteeg. Zodoende heb ik het ook vrij gemakkelijk terug kunnen vinden. Het huidige huisnummer is 36, er is een kantoor in gevestigd, voorheen van de optische industrie "Oude Delft", nu van "Deltronix Nuclear".
In de vroege morgen, even over half negen op de 17de mei 1822 komt er een einde aan het leven van Aegidius van Braam. De overlijdensacte wordt de volgende morgen opgemaakt door de burgemeester van Delft in het bijzijn van twee zoons van de overledene, de 29-jarige 2e luitenant der infanterie Leonardus Adrianus, daarvoor overgekomen uit Den Bosch, en de 23-jaar oude Johannes Marius, eerste luitenant der mariniers te Rotterdam. Enkele dagen later wordt Van Braam op een eenvoudige wijze begraven. Geen praalgraf dekt zijn gebeente, er is voor zover mij bekend zelfs geen afbeelding van hem bewaard gebleven; alle pogingen om een portret van hem te bemachtigen zijn tot nu toe zonder resultaat gebleven. Precies twee maanden na zijn dood werd de notariële boedelbeschrijving opgemaakt door de Delftse notaris Simon Adrianus Scholten. (26) In het 48 pagina's tellende stuk zijn o.a. allerlei bijzonderheden te vinden over het huis aan de Oude Delft en zijn familieleden.
Tot slot nog iets over de weduwe van Van Braam en over zijn zoon George. Al spoedig vertrok Sophia Henriette naar Oost-Indië, waar zij op 10 december 1825 te Semarang stierf. Zoon George diende nog ruim tien jaren de marine, werd op 12 april 1833 luitenant ter zee der eerste klasse en in augustus van datzelfde jaar eervol ontslagen. Na drie huwelijken stierf hij op 30 maart 1858 te Meester Cornelis. Met de dood van Sophia van Braam op 5 juni 1939 stierf het nageslacht van Aegidius van Braam uit.

NOTEN

1) Uittreksel registers Militaire Willems-Orde, registernr. 102.
2) Idem.
3) ARA, Arch. admiraliteitscolleges aanhangsel XLVII, 20. Betreft aantekeningen over officieren, welke de slag bij Doggersbank meemaakten.
4) Nederlandse Adelsboeken 1906 (blz. 89) en 1912 (blz. 390).
5) Register der ledematen van de Hervormde Kerk te Gorinchem (1689-1785), in: Gemeentearchief te Gorinchem.
6) J.C. Mollema, "Geschiedenis van Nederland ter zee", III, ererol blz. 10.
7) ARA, Arch. admiraliteitscolleges, commissieboek no. 1330.
8) Afmetingen "Valk": lengte 125 7/11 voet, wijdte 34 voet, holte 13 2/11 voet. Het schip is in 1799 bij Ameland vergaan.
9) Mollema, op. cit., III, blz. 340-341.
10) ARA, Resoluties der Staten van Holland van 20 en 21 juli 1787.
11) Scheepssoldijboek "Valk". ARA, Arch.adm.colleges, 2215.
12) Scheepssoldijboek "Alarm". ARA, Arch.adm.colleges, 2244.
13) Ingekomen brieven van Nagell. ARA 7(1789).
14) Scheepssoldijboek "Argo". ARA, Arch.adm.colleges, 2226.
15) ARA, Staatsstukken 20, inv. 11, 11 mei 1814.
16) Afmetingen "Leyden": lengte 167 1/2 voet, wijdte 46 7/11 voet, holte 20 1/2 voet.
17) ARA, Collectie De Jonge (Verslagen 1924, I, Bijlage V) no. 80.
18) ARA, Arch. Hoge Militaire Rechtspraak, nr. 240: Journaal "Leyden" door luitenant ter zee Caspers.
19) ARA, Arch. Hoge Militaire Rechtspraak, nr. 240: Journaal "Leyden" door luitenant ter zee De Roth.
20) ARA, Archief Hoge Militaire Vierschaar, processtukken Van Braam, nr. 135 ad. 73.
21) ARA, Archief Hoge Militaire Vierschaar, sententieboek, nr. 108 folio 99 e.v. en 132 e.v.
22) ARA, Collectie partikuliere papieren C.H. Ver Huell, nr. 359.
23) ARA, Koninklijk Besluit 11 mei 1814.
24) Mollema op. cit., IV, blz. 23.
25) ARA, Verz. stamboeken marine-officieren 1814-1850 nr. 172.
26) Notariële boedelbeschrijving 17 juli 1822, nr. 3578, no. 199, in: Gemeentearchief Delft.

MENGELWERK

Een notitie over vlagofficieren en vlagvoering in de zeventiende eeuw

Dr. R.E.J. Weber

Wie er belang in stelt de loopbaan van onze voornaamste zee-officieren uit de 17e eeuw te volgen, zal vaak stuiten op een schijnbare tegenspraak in de vermeldingen van hun rang. Om deze tegenspraak te doen verkeren in overeenstemming moet men zich steeds bewust zijn van het verschil dat er bestaat tussen de rang waarin deze officieren zijn aangesteld en de functie, die zij bij een bepaalde vloottocht bekleden. Hierin ligt volstrekt niets nieuws en wij komen er slechts op omdat wij onlangs een interessante 17de-eeuwse tekst over rangen en functies onder ogen kregen. En omdat niets zo animerend werkt als een echte oude tekst, laten wij deze hieronder volgen. Hij is ontnomen aan een resolutie der Staten-Generaal van 25 juni 1664, waarin de taak van een vloot geregeld wordt, die onder Van Wassenaer in zee gebracht zal worden. De Jonge heeft aan deze taak in zijn Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen 1) ruimschoots aandacht gewijd, maar de passage omtrent de rangen en functies slechts zeer in het kort weergegeven. De kwestie die ons hier interesseert heeft hij nl. in een later hoofdstuk van zijn werk, doch weinig nadrukkelijk, behandeld. 2) Thans volgt de bewuste tekst.

> "2. Over de voorsz. vloote wert als opperhooft gestelt omme en cheff te commanderen d'heer van Wassenaer, Luitenant-admirael van Hollandt ende Westfrieslandt ende onder deselve de vice-admiraels Jan Evertsz. ende Egbert Meusz. Cortenaer, die respectivelyck de vlagge boven sullen voeren, onder dewelcke als vice-admiraels sullen werden geemployeert de schouten-bij-nacht Cornelis Evertsz. ende Adriaen (sic) Schram, mitsgaders den capiteyn Abraham van der Hulst, resorterende onder 't collegie ter admiraliteyt tot Amsterdam, te verdeelen bij het gemelte opperhooft ende onder sulcke esquadres als hij sal comen goet te vinden, latende de dispositie vande schouten bij nacht aen het meergenoemde opperhooft ende crijchsraedt, onder dewelcke mede reguard sal werden genomen op den bequaemsten capiteyn vant collegie ter admiraliteyt in Vrieslandt. Des dat bij vermeerderinge vant voorsz. gros en sulcx dat een vierde esquadre soude connen werden geformeert, mits d'absentie vanden vice-admirael De Ruyter, den schout bij nacht Tromp de vierde vlagge boven sal voeren, met bij voeginge van een vice admirael ende schout-bij-nacht, mede ter dispositie vant meergemelde opperhooft".

Wij zien hieruit dat Van Wassenaer in de zomer van 1664 de functie had van opperbevelhebber en tevens van admiraal van een eskader. J. Evertsen en Kortenaer hadden ieder de functie van admiraal van een eskader. Zij allen voerden de vlag van de grote top. C. Evertsen, V.A. Schram en A. van der Hulst (Kortenaer betitelt hem met "commandeur") hadden ieder de functie van vice-admiraal van een eskader; zij allen voerden de vlag van de voortop. Drie ongenoemde kapiteinen hadden de functie van schout-bij-nacht van een eskader; zij allen voerden de vlag van de kruistop.
Het aanwijzen van de personen, die in groter verband een vlag zouden voeren, was natuurlijk een netelige zaak, want dit leverde kwesties van eer en voorrang op, kwesties zoals ook tussen steden en gewesten onderling en van gewesten met de colleges der generaliteit door de hele geschiedenis van de Republiek der Zeven Geünieerde Provinciën verweven zijn. Hiervan bespeurt men eveneens iets in de geciteerde resolutie. Amsterdam had een derde deel van de vloot geleverd en eigenlijk behoorde een Amsterdamse officier eveneens de vlag van boven te laten waaien. Hiervoor moest dus, zodra het enigszins mogelijk was, een gelegenheid gecreëerd worden. Wij bespeuren hier reeds iets van de geest, welke de opperbevelhebber in 1665 een verdeling in zeven eskaders zou opdringen. In 1664 is zelfs een aantal van vier niet mogelijk gebleken want er zijn tenslotte

niet eens dertig schepen in zee gebracht. Amsterdam heeft dan ook wijselijk volstaan met het vervangen van kapitein A. van der Hulst door schout-bij-nacht C. Tromp, zodra laatstgenoemde beschikbaar was; hij mocht nu een vice-admiraalsvlag laten waaien. Dat hij deze functie aanvaardde onder Evertsen of Kortenaer als admiraal, achten wij ondenkbaar; als hoogst aanwezige officier van Amsterdam kwam hem de vice-admiraalsplaats toe rechtstreeks onder de opperbevelhebber. Dit wordt ook op bijzondere wijze bevestigd door een ooggetuige. Willem van de Velde de Oude heeft namelijk langdurig op deze vloot vertoefd en in zijn tekeningen, soms toegelicht door eigenhandige opschriften, toont hij Tromp op de "Oosterwijck" als vice-admiraal van het eerste eskader met de wimpel van de grote top. 3).
Een ander document betreffende deze tocht verschaft ons nog een duidelijk voorbeeld van het verschil tussen vlagvoering volgens de vaste rang en volgens de functie van het ogenblik. Als namelijk de vloot ontbonden wordt, noteert de opperbevelhebber op 1 december 1664 in zijn journaal:

> "Tzeynden de hooge officieren ende capiteynen aen boort en gaff aen die geene, die immediatelyck onder de vlagge hoorden, yder een acte waerby haer, volgens Haer Hoog Moogende ordre vande 29 passato belasten, yder met haer hooft officier naer het district daer zij thuys hooren, te loopen. Waerop den schout-bij-nacht Tromp mette scheepen, resorterende ondert collegie ter admiraliteyt tot Amsterdam, en den schout-bij-nacht Schram met die van 't Noorderquartier, onder seyl syn gegaen en geluckelyck buyten geraeckt. Maer den heer vice-admirael Jan Evertsen met die van Zeelandt en capiteyn Bruynsvelt voerende de vlagge als schout-bij-nacht, met die van Vrieslant, sijn blijven leggen". 4)

Men ziet, elke vlagofficier wordt hier genoemd volgens zijn vaste rang en het lijkt ons niet gewaagd te veronderstellen, dat zij de vlag van hun rang gevoerd hebben bij het huiswaarts geleiden van de schepen van hun district.
Willem van de Velde de Oude heeft dit in beeld gebracht in één van zijn ter plaatse gemaakte schetsen, waarop de "Oosterwijck" van Tromp is afgebeeld met op de achtergrond de "Eendracht" van de opperbevelhebber, van wie de vlagofficieren waarschijnlijk zo juist afscheid genomen hebben. Van de Velde heeft onder de tekening geschreven "Tromp op Oosterwijck en neemt de vlag in". Men ziet de vice-admiraalsvlag, die dus ingenomen zal worden, nog van de voortop waaien. 5)
Het citaat uit het journaal van Van Wassenaer licht ons ook in over de identiteit van de Friese kapitein, die op wens van de Staten-Generaal een schout-bij-nachtfunctie in de vloot vervuld had. Hij mag deze vlag nog laten waaien over de drie schepen, die hij huiswaarts geleidt. Het is zeer wel mogelijk, dat men eens een tekst tegen komt van de strekking dat schout-bij-nacht Bruynsvelt in december 1664 met drie schepen thuis kwam, maar als men dan een biografische notitie zou maken "Hendrick Bruynsvelt reeds in 1664 tot schout-bij-nacht benoemd", dan zou men de vergissing in huis gehaald hebben. Hetgeen wij wilden aantonen.

NOTEN

1) J.C. de Jonge, Het Nederlandsche Zeewezen (5 dln. 2de dr. Haarlem 1858-1862) I, 600.
2) I, 709.
3) Collectie Willem van de Velde-tekeningen. Museum Boymans-van Beuningen te Rotterdam, no. MB1866/T520.
4) Journael Van Wassenaer, 1 aug. - 3 dec. 1664. Algemeen Rijks Archief te 's Gravenhage. Archief Staten-Generaal, no. 9331.
5) Van de Velde Drawings. A catalogue of drawings in the National Maritime Museum made by the elder and the younger Willem van de Velde Vol. I (Cambridge, 1973) 124, no. 84. Geen afbeelding. "Neemt de vlag in" is onjuist vertaald met "dipping his flag".

Een wrak van een overnaads schip nabij Gdańsk

R.E.J. Weber.

In 1969 is in de Oostzee, ongeveer drie mijl ten N.O. van Gdańsk, op 18 meter diepte het wrak gevonden van een overnaads gebouwd vrachtschip. Gedurende enige jaren moest men het laten rusten, omdat het archeologische programma vol was, doch in 1974 kon een nader onderzoek worden ingesteld. Het bleek een schip van 24 meter lengte te zijn met een voor de Poolse export typische lading: vaten met pek, teer en potas, scheepstimmerhout, duigen, linnen, hennep en andere zaken. Ook uit Hongarije via de Weichsel aangevoerde waren werden gevonden, zoals koper en ijzer. Alle tonnen dragen koopmansmerken en op enkele planken van het scheepstimmerhout zijn ook dergelijke merken gevonden. Het onderzoek belooft nog meer koopmansgoederen aan de dag te zullen brengen.
Op de tentoonstelling Hanse in Europa in de Kunsthalle te Keulen, juni-september 1973, kwamen velen onder de indruk van het gedeelte, gewijd aan "das hansische Warenhaus". Zulk een levendig uitgebeeld stuk economische geschiedenis had men nog zelden gezien. Hopelijk zal de thans gevonden scheepslading - als men er in slaagt deze te conserveren - er nog toe bijdragen om de mogelijkheden tot uitbeelding te vergroten.
Dr. hab. Przemyslaw Smolarek, de directeur van het Poolse maritieme Museum te Gdańsk, die ons deze bijzonderheden mededeelde, wil er nog de aandacht op vestigen dat nog niet is komen vast te staan, met welk scheepstype men hier te doen heeft. Berichten in de pers, als zou het om "een tweede Bremer kogge" gaan, moeten als voorbarig worden beschouwd. De heer Smolarek heeft ons echter een artikel voor de Mededelingen beloofd, zodra het wetenschappelijk onderzoek voltooid is.

COLLECTIES

Jaarverslag 1973 Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum.

In dit jaarverslag, op 13 april, werd door H.K.H. Prinses Beatrix de voorlopige opstelling in een gedeelte van de oostelijke vleugel officiëel geopend. Veel zal nog moeten worden verricht eer het oude zeemagazijn een hecht en veilig museumgebouw is. Verdeeld over de jaren 1974-1977 zal hiertoe een bedrag van ƒ 12,6 millioen beschikbaar worden gesteld. De overname van de exploitatie door het Rijk onder de naam Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum heeft op 1 januari 1975 plaatsgevonden.
Het verslag gewaagt van een toenemend aanbod van werkelijke vaartuigen en scheepsonderdelen, waarvan slechts weinig kon worden aanvaard. Nochthans wordt een overzicht geboden van een rijke verscheidenheid aan verworven modellen, schilderijen, instrumenten, wapens, vaartuigen en boekwerken. De interessante beschrijvingen van dit alles en de vaak verrassende fotografie maken dit jaardeel, evenals zovele zijner voorgangers, tot een mooi blijvend bezit. Wat er bijvoorbeeld in het artikel over het model van het s.s. "Flandria" over onze koopvaardij te leren valt, is meer dan de belangstellende uit menig boek zou weten te halen.

R.E.J. Weber.

LITERATUUR

Boekbesprekingen

GROEN, P., De wateren van de wereldzee. Bussum, de Boer, 1974[3], 363 blz., gefll., ƒ 24,50.
Het is een verheugend feit dat het uitstekende boek van professor Groen weer te verkrijgen is. Het is niet alleen een goede inleiding in de fysische oceanografie, maar tevens een lezenswaardig boek. In deze zouden wij kunnen zeggen on-nederlands. Het is dan ook in het Engels vertaald, een lot wat niet veel nederlandse boeken beschoren is. Het getuigt overigens niet van een grootse uitgeverspolitiek om de nuttige aanvullingen (4½ blz.) bij deze 3e druk ten koste te laten gaan van een gelijk aantal andere bladzijden: de kaarten ontleend aan Sverdrup (Wereldzee-noordelijk zomer: oppervlakte temperaturen, zoutgehalte en oppervlakte stromen) zijn verdwenen en de literatuurlijst is met ongeveer 20% gereduceerd. Eveneens is het te betreuren dat het boek nu in deze nieuwe druk niet meer gebonden is en een soort "vestzak"-pocketboek is geworden. Niettemin, het boek is de aanschaf volledig waard.

S.J. de Groot.

CARSON, E., The ancient and rightful customs. A history of the English customs service. Londen, Faber, 1972, 336 blz., gefll., £ 4,-.
Edward Carson is wel de meest geëigende persoon om de geschiedenis van de 'Customs and Excise' - invoerrechten en accijnzen - in Groot-Brittannië uit de doeken te doen. In zijn functie van bibliothecaris van de Customs and Excise Library en archivaris van de genoemde dienst heeft Carson vele dossiers en archieven kunnen doornemen. Daardoor is hij erin geslaagd veel nieuw materiaal aan de oppervlakte te brengen en daarmee een bijzonder lezenswaardig boek samen te stellen, waarvan de titel misschien op het eerste gezicht een dor en weinig opwindend relaas doet veronderstellen. Het tegendeel is waar. Carson heeft een werk gepubliceerd dat veel lezers zal kunnen boeien, zowel zij die veel met deze materie te maken hebben als zij die wat meer willen weten over de geschiedenis van de Britse douane.
De schrijver begint zijn boek met het eerste geschreven document betreffende invoerrechten, dat uit 742 dateert, en trekt dan snel door de eeuwen, tot in 1683 de twee diensten ambtenaren in vaste dienst namen, in plaats van de tot dan toe gebruikelijke gewoonte om het innen van de invoerrechten te verpachten. Vanaf de 18e eeuw gaat Carson dan ook wat dieper op de ontwikkeling van de Engelse douane in, waarbij de strijd tegen de smokkelhandel nog eens apart belicht wordt. Het uitgebreide bronnenmateriaal waarover hij uit hoofde van zijn functie beschikte, heeft als basis gediend voor dit boek, waarin de vele taken van 'customs and excide' op welhaast anekdotische wijze worden verhaald. In het laatste hoofdstuk behandelt de schrijver de periode van 1939-ongeveer 1970, waarbij de aanpassing van de douane aan de moderne ontwikkeling (het gebruik van computers, het toenemende vrachtvervoer per vliegtuig en per container, het chemisch onderzoek van ingevoerde voedingswaren, de enorme uitbreiding van het aantal toeristen, en nog vele andere aspecten) in het kort onder de loep worden genomen. Het boek wordt besloten met vier bijlagen, waaronder een uitgebreide opgave van de departementale archieven van de douane en een hoofdstuk over de registratie van Britse schepen, die altijd tot de verantwoordelijkheid van de douane behoorde. Voorts geeft Carson een uitgebreide opgave van bronnen, een bruikbare, doch geen uitputtende, bibliografie en een nuttige woordenlijst. Uiteraard is het boek voorzien van een inhoudsopgave. Het boek is voorzien van één illustratie, een foto van een 16e eeuws schilderij op hout dat in de direktiekamer van 'H.M. Customs and Excise' hangt, voorstellende Geoffrey Chaucer, die van 1374-1386 'Controller of Customs' van de haven van Londen was, waarmede de veelzijdigheid van deze grote Engelse dichter nog eens wordt onderstreept.

F.C. van Oosten.

FREESTON, E.C., Prisoner of war ship models. Lymington/Hamps, Nautical Publishing, 1973, 174 blz., geïll.
Het benen scheepsmodel is een uiting van kunstnijverheid die in ons land vrijwel onbekend is. Het lijkt ook niet aannemelijk, dat zich veel modelbouwers op deze tak van hun hobby zullen werpen. Men kan dan ook niet stellen, dat het boek van Freeston voorziet in een lang gevoelde behoefte. Toch is het een boek dat hoogst interessant is, uit historisch en uit technisch oogpunt. Het is om te beginnen geschreven vanuit een grote waardering voor de modelbouw; de openingszin luidt "It is a curious fact that many of the greatest works of art have been created in places and under conditions which, one would think, would have militated against any succes in the production of a masterpiece" Freeston betoogt hiermede niet meer of minder dan dat scheepsmodellen kunnen behoren tot de grootste kunstwerken en meesterwerken. En is hij daarmee eigenlijk zo ver bezijden de waarheid? Zijn stelling is in elk geval het overwegen waard. De schrijver gaat vervolgens in op de omstandigheden waaronder de benen scheepsmodellen zijn ontstaan. De oorlogen tussen Frankrijk en Engeland in het onderhavig tijdvak brachten talloze Fransen in Britse krijgsgevangenschap; alleen al onder Napoleon waren er dat volgens zijn opgave meer dan 122.000. Tegen zulk een toevloed was men nauwelijks opgewassen; speciale kampen werden gebouwd en ook werden afgedankte oorlogsschepen daarvoor ingericht. De gevangenen, onder wie zich veel bekwame handwerkslieden bevonden, konden min of meer in hun levensonderhoud voorzien door hun eigen aktiviteiten. Vrijwel de enige goede grondstof die zij in grote hoeveelheden ter beschikking hadden, waren de botten uit hun niet karige vleesrantsoenen.
Na een uiteenzetting over de interne organisatie der kampen en na enige documentatie over de handel in scheepsmodellen en over hun makers geeft Freeston een zeer lezenswaard hoofdstuk over het gebruikte gereedschap. Sommige instrumenten heeft de schrijver kunnen vaststellen aan de hand van de op het been achtergelaten sporen; van andere legt hij uit hoe zij in krijgsgevangenschap tamelijk eenvoudig te maken zijn, tot draaibankjes toe. Vervolgens gaat Freeston in op het schoonmaken, het bleken en buigen van been, mensenhaar, touw etc. Wat hij daarover weet te vertellen is heel interessant; de schrijver heeft zelf een aantal modellen gerestaureerd en menig hedendaags modelbouwer zal in zijn tekst van alles van zijn gading vinden. In elk geval zal men diep respect krijgen voor het vakmanschap van deze gevangenen, die staaltjes wisten te leveren als touw van been, bolle zeilen van papierdun hout, en het ongelofelijke snijwerk waarmee sommige modellen zijn opgesierd.
De waarde van deze modellen als scheepsbouwkundig document is zeer uiteenlopend. Er zijn er vele bij die in dat opzicht tekort schieten, omdat de zeelieden die ze maakten de grootste aandacht schonken aan die scheepsdelen waarmee zij dagelijks omgingen; masten en tuig zijn dan vaak onevenredig met de romp, waarvan speciaal het onderwatergedeelte er bekaaid van afkomt. Maar er zijn er ook die kennelijk gemaakt zijn naar tekeningen van deskundigen. Doch alle modellen, primitief of volleerd, hebben een geheel eigen bekoring als men bedenkt - en daarbij helpt Freeston ons uitstekend - onder welke moeilijkheden zij gebouwd zijn.
Het zou aardig zijn als deze vorm van modelbouw weer nieuw leven ingeblazen kreeg. Persoonlijk ken ik één enkele modelbouwer - in Spanje - die nog wel eens in ivoor werkt. Als men hem bezig ziet, wordt men er stil van.

J.C.P. Speyart van Woerden.

ELLMERS, D., Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster, Karl Wachholz, 1972, 358 blz., krtn., geïll.
Het historisch onderzoek naar aard, omvang en resultaten van de handel in noordwest Europa - Scandinavië, Engeland en het deltagebied van de grote rivieren - in de periode tussen grofweg het einde van het Romeinse Rijk en het jaar 1000 heeft tot op heden eigenlijk alleen tot twee, zij het niet onbelangrijke conclusies geleid. Zeker is dat er binnen dat gebied en van daaruit met de omringende streken op grote schaal handel en handelsvaart heeft plaatsgevonden. En vóór 1000 ontwikkelde de handel zich van nevenbedrijf tot zelfstandig beroep, en bracht daardoor in velerlei opzicht ingrijpende maatschappelijke veranderingen teweeg.

Ellmers tracht in dit boek de lijnen in het tot nu toe verkregen beeld van het economisch leven in het vroeg-middeleeuwse Europa wat beter zichtbaar te maken. Hij concentreert daarbij zijn aandacht op de koopman-schipper. Al het beschikbare bronnenmateriaal dwingt hem bovendien daartoe. Bodemvondsten (waaronder ruim 200, in een bijlage bij het boek uitvoerig beschreven vondsten van schepen of delen daarvan), afbeeldingen van allerlei aard en geschreven documenten leveren, geanalyseerd met behulp van (scheeps) archeologie, iconografie en vergelijkende taalwetenschap, de meeste gegevens op juist ten aanzien van deze tussen 800-1000 steeds in sociale status toenemende kooplieden. (Het "frühmittelalterlich" in de titel is overigens in zoverre misleidend dat de nadruk valt op het begin van wat men de Viking-tijd pleegt te noemen, de periode 800-1000 A.D.; ten aanzien van de periode daarvoor zijn de bronnen dermate schaars met gegevens, dat daarop geen verantwoorde conclusies kunnen worden gebaseerd).
Ondanks deze beperking in de tijd is Ellmers' boek een wetenschappelijke, boeiende en levendige schildering geworden van het bedrijf van de vroeg middeleeuwse varende koopman. Het bevat, mede door het zeer uitvoerige notenapparaat en de daarin verwerkte literatuur, een schat aan gegevens voor ieder die in dit vroege stadium van ontwikkeling van de westeuropese scheepvaart is geïnteresseerd. Ruim 100 bladzijden, plus de eerdergenoemde bijlage, zijn gewijd aan de beschrijving en ontwikkelingsgeschiedenis van de verschillende typen voor de handelsvaart bestemde zee- en binnenvaartschepen.
In het eerste hoofdstuk schetst Ellmers een van de factoren die hebben geleid tot het ontstaan van de middeleeuwse stad. Op gunstig gelegen plaatsen langs rivieren en zeekusten wonende boeren gingen zich toeleggen op handeldrijven, maakten daarvan op den duur hun voornaamste bedrijf, en gingen zich om politieke en economische redenen op (economisch-)strategisch gelegen plaatsen in elkaars nabijheid vestigen.
Vervolgens beschrijft Ellmers uitvoerig de in de verschillende streken gebruikte scheepstypen. Zeer interessante lectuur bieden zijn pogingen om de oorsprong van hulk en kogge, dé middeleeuwse koopvaarders, te traceren. Komt de hulk rechtstreeks voort uit de boomstamkano-met-zetboord, zoals wij die bijvoorbeeld uit de scheepsvondsten van Zwammerdam kennen, de kogge stamt af van een door de zeer bekwame friese scheepsbouwers ontwikkeld schip voor de vaart op de wadden; dit type had een breed plat vlak, vrij sterk vallende stevens en een grote wijdte midscheeps, en kon door deze vorm, wanneer het bij eb droog kwam te staan, zonder enig probleem overeind blijven staan.
Ellmers behandelt ook een aantal vroege typen binnenvaartschepen, en slaagt er in voor deze schepen te concluderen tot, in de 8e en 9e eeuw, gemiddeld per dag afgelegde afstanden. (Overigens wijst Ellmers er in dit hoofdstuk met nadruk op, dat uitvoerige beproeving van replica's van belangrijke type schepen veel duidelijker dan welke studie ook gegevens over het gebruik van deze schepen kan opleveren. Het verslag van S. McGrail in vol. 4 van de door het National Maritime Museum te Greenwich uitgegeven serie "Maritime monographs & reports" over de bouw van een replica van een van de zgn. Gokstad schepen en van de proefnemingen daarmee onderstreept Ellmers' pleidooi).
In volgende hoofdstukken geeft Ellmers een uitvoerig overzicht van de huidige stand van de kennis over de aanleg en het gebruik van vroeg-middeleeuwse havencomplexen, bijvoorbeeld die te Londen, Hamburg, Schleswig en Keulen, en over de verschillende scheepvaartroutes (hij komt voor de 8e en 9e eeuw voor een gemiddeld door zeeschepen dagelijks afgelegde afstand van 30 zeemijlen - vaart men 's nachts door, dan wordt de afstand tweemaal zo groot -; binnenschepen op de Rijn halen per dag een gemiddelde van 15 - 17 km.). In het laatste hoofdstuk doet Ellmers een voorzichtige poging te komen tot een schatting van de gemiddelde grootte van een "bedrijf" van een varende koopman; dat hij tot een gemiddelde jaaromzet aan goederen met een variatie tussen 20 - 150 ton voor een 9e eeuwse schipperkoopman uit Bergen of Hamburg komt, bewijst wel hoe moeilijk zo'n schatting is.
Het boek eindigt met een goed register, is uitvoerig geïllustreerd en voorzien van twee uitklapbare kaarten.

L.M. Akveld.

BOUDRIOT, J., Le vaisseau de 74 canons. Traité pratique d'art navale. Vol. II. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1974 (Collection archéologie navale française), 212 blz., geïll., FF 225,-.
Zoals voorzien in de planning verscheen deel II van dit groots opgezet werk nauwkeurig op tijd. Deel I maakte terecht een diepe indruk door zijn inhoud, uitwerking, illustratie en presentatie. Het tweede deel bevestigt volkomen de uitzonderlijke klasse van dit werk, waardoor Jean Boudriot zich meteen als een der merkwaardigste maritieme auteurs van de scheepvaarttechniek klasseert. Ook deel II is àf tot en met, volledig, overzichtelijk, mooi. Wij leggen hier nog eens de nadruk op het fantastisch verzorgde tekenwerk. Alle onderdelen van het schip worden in perspectief of in plan, of beide, weergegeven, waardoor de technische beschrijving op overduidelijke wijze wordt geïllustreerd. Wat door Boudriot's werk op dit gebied geboden wordt, kan enkel in superlatieven omschreven worden.
Waar het eerste deel de bouw van het schip tot onderwerp had, behandelt deel II de structuur van de opbouw en de inwendige inrichting, en na de zeven hoofdstukken van het eerste boek volgen nu de vier volgende. In hoofdstuk VIII wordt de opbouw beschreven: het voorschip, het boord en het achterschip. Hoofdstuk IX ontleedt de inwendige inrichting, het ruim, de dekken, de bak en de kampagne, de verblijven van de officieren, het schilderwerk en decoratie. Het Xe hoofdstuk beschrijft de ballast, en het stuwen van proviand, water, wijn, brandstof, etc. terwijl hoofdstuk XI een overzicht geeft van de inventaris en de werktuigen van de onderofficieren zoals de hoogbootsman, de kok en de bakker, de stuurman, de timmerman, breeuwer en kuiper, de konstabel (geschut en wapens), de wapensmid, de aalmoezenier, de chirurgijn en nog enkele anderen. Een lijst met vermelding van materieel en een index sluiten dit deel af.
De beschrijving van alle facetten van het schip is overduidelijk, en grondig. Bij het boek zijn nu ook twee losse schalen gevoegd die het mogelijk maken opmetingen van onderdelen te maken op de plans hetzij in meter hetzij in voet, resp. voor de schalen 1 : 72, 1 : 48, 1 : 44 en 1 : 36.

J. van Beylen.

KENT, H.S.K., War and trade in northern seas, Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century. London, Cambridge U.P., 1973, 240 blz.
Engeland besefte reeds in het begin van de 18e eeuw dat het voor zijn scheepsbouw en enkele andere delen van zijn nijverheid bijna volledig afhankelijk was van importen uit twee landen, namelijk voor hout uit Noorwegen en voor goed ijzererts uit Zweden. Diverse pogingen om deze afhankelijkheid te verminderen door aanvoer van deze en andere grondstoffen uit de Noordamerikaanse koloniën te stimuleren, werden hetzij niet goed uitgewerkt, hetzij slechts met gering succes bekroond. Pek en teer vormden zo'n gunstige uitzondering. Hoe groot deze afhankelijkheid was en of zij de Engelse politiek in tijd van oorlog beïnvloedde, stelt de auteur Kent zich tot vraag. Hij concentreert zich daarbij op de Zevenjarige oorlog (1756-63), waarin Zweden tegen Engeland's bondgenoot Pruisen streed en Denemarken/Noorwegen een neutrale, maar nogal pro-Franse koers volgde. Mercantilistische maatregelen van Scandinavische zijde belemmerden gedurende de 18e eeuw in toenemende mate invoer van Engelse produkten, terwijl Engeland's behoeften aan met name hout en ijzererts steeds groeiden, zodat het zich hierbij neer moest leggen. De vrijwel monopolistische positie van Scandinavië bood geen andere keus. Welk patroon deze handel in het algemeen had en via welke havens deze liep - het valt op hoe weinig consuls over en weer zijn aangesteld -, zet Kent minutieus uiteen, waarna in het bijzonder de praktijk van die handel in hout en ijzer volgt. Engeland stelde hiertegenover een weliswaar bont samengesteld pakket van eigen uitvoerprodukten, maar de omvang en de waarde ervan waren gering. De balans was niet in evenwicht, op de wijze van vereffening gaat de auteur niet in. Smokkel maakt het verkrijgen van inzicht in de totale omvang niet eenvoudig, mede door de omvangrijke illegale invoer van thee, door Deense en Zweedse Aziatische compagnieën aangevoerd. Hoge invoerrechten en het privilege van de East India Company nodigden tot smokkel uit, terwijl de consumptie van thee in alle lagen van de Engelse bevolking toenam. Interessante gegevens deelt de auteur over deze 'handel' mede. Studies van Glamann en Feldbaek hebben in de afgelopen jaren de rol van deze

Scandinavische compagnieën aan het licht gebracht. Onderschatting van het Nederlandse aandeel in de theesmokkel dreigt hierbij spoedig; hoe ook in de Republiek Engelsen een rol speelden treft men bijvoorbeeld bij C. Gill, Merchants and Mariners of the 18th Century (London, 1961), hoofdstuk V.
De Zevenjarige oorlog verstoort de Engels-Scandinavische handel niet. De enige verandering is de omstandigheid, dat de verscheping veel meer met de 'neutrale' Deens/Noorse en Zweedse vaartuigen geschiedt. Franse kaapvaart bedreigde de Engelse scheepvaart voortdurend. Na de oorlog behoudt vooral de Deens-Noorse koopvaardijvloot een groter aandeel dan vroeger. De auteur doet helaas geen poging de omvang van deze vloot vast te stellen. Hij gaat niet verder dan mee te delen dat zij 'large' is, maar in verhouding tot wat? In het zo overvloedige archiefmateriaal, door hem geraadpleegd, had zich wellicht een aanzet kunnen bevinden. De verhoudingen van Londen met Kopenhagen en Stockholm tijdens de oorlog zijn interessant vanwege de eerste pogingen - afgezien van die in 1691 en 1693 - tot een soort van Gewapende Neutraliteit te komen. Het houdt niet veel in, want de belangen van Denemarken, Zweden en ook Rusland lopen te dikwijls uiteen. Denemarken bijvoorbeeld heeft geen belang bij een breuk met Engeland, hoewel het opbrengen van een Deense koopvaarder door Engelse kapers daartoe soms aanleiding had kunnen geven. Een crisis in 1785/9 loopt met een sisser af, maar Kent meent toch dat de Engelse regering te gemakkelijk over het hoofd heeft gezien, dat een breuk met Denemarken een vitale import beëindigd zou hebben. Bij de behandeling van de neutraliteitspolitiek en de rechten van neutrale scheepvaart ontbreekt voldoende verwijzing ('Dutch commercial tricks', p. 152) naar de positie van de Nederlandse handel en scheepvaart, die in een vaak analoge situatie verkeerde als de Deens of Noorse. De verwaarlozing van dit aspect is niet nodig sinds de onderzoekingen van A.C. Carter, wier verspreide studies nu verenigd zijn in 'The Dutch Republic in Europe in the Seven Years War' (London, 1971). Dat Kent oorspronkelijk zijn onderzoek reeds in 1955 als thesis voltooide, is hiervoor misschien een verklaring.

J.R. Bruijn.

MARSDEN, P., De laatste reis van de "Amsterdam". Bussum, De Boer, 1974, 247 blz., geïll., ƒ 37,50.
Peter Marsden is voor de lezers van de "Mededelingen" geen onbekende. Zowel in dit blad als elders heeft hij over de Oostindiëvaarder in het zand voor Hastings geschreven en uit dit boek blijkt eens te meer, dat we er dankbaar voor mogen zijn, dat het wrak van de "Amsterdam" in zulke deskundige en enthousiaste handen is gevallen. De publicatie vormt geen afsluiting van al zijn naspeuringen, het is een persoonlijk getint verslag van de stand van zaken van het lopend onderzoek en een pleidooi voor berging en een laatste thuisreis van het schip.
Het boek valt uiteen in verschillende delen. Allereerst wordt beschreven, wat aan de stranding voorafging, en wordt het een en ander over de belangrijkste personen aan boord, onder andere de langzamerhand befaamde kapitein Klump en de koopman Andries van Bockom, meegedeeld. De reis tot aan de Engelse kust is boeiend en knap gereconstrueerd. Helaas zitten in dit verhaal enkele storende fouten en onnauwkeurigheden. Zo is het jammer, dat de rol van de zielverkoper niet goed is begrepen en dat de indruk wordt gewekt, dat deze ronselaars hun naam hadden gekregen door de verkoop van "zielen"; de naam is echter een verbastering van ceel-verkoper, naar de ceelen of transportbrieven, waarmee de betrokken zeeman voor zijn logies en schamele uitrusting betaalde; omdat de Compagnie het bedrag van de transportbrief pas uitbetaalde, als de betrokken matroos dat op zijn rekening tegoed had, hetgeen langer dan een jaar duurde, verkochten de ronselaars de ceelen om direct geld te hebben. De verwarring wordt nog groter in de inleiding bij bijlage B, waar de betaalrol van de Amsterdam staat afgedrukt. Daar blijken deze zielverkopers dikwijls borgen te zijn, maar er wordt niet vermeld, waarvoor ze borg staan: voor de bij de eerste monstering op de hand ontvangen gage, die ze moeten terugbetalen als de zeeman in kwestie op de dag van vertrek niet komt opdagen. Een andere onnauwkeurigheid betreft de duur van het dienstverband. Dit was 5 jaar voor de militairen en voor die zeelieden, die minder dan ƒ 10,- per maand verdienden, en 3 jaar voor de overigen, afgezien van de reisduur.

Het verhaal is vlot en zeer leesbaar geschreven, maar op sommige plaatsen te uitvoerig; waarom er bladzijden lang over de gruwelijke daden van een paar Engelse smokkelaars wordt uitgeweid, is niet duidelijk.
Het verslag van het archeologische onderzoek vormt het hoofdbestanddeel en tevens het beste deel van het boek. De verschillende etappes van het onderzoek, van de eerste verkenningen tot de meest geavanceerde methodes - het met electronische apparatuur door het zand heen "zien" - worden uitvoerig beschreven en de resultaten zijn met tal van tekeningen en schetsen verduidelijkt. De reeds geborgen voorwerpen zijn, voorzover niet door souvenirjagers ontvreemd, gecatalogiseerd en ook hier worden weer tal van afbeeldingen gegeven. Om enig inzicht te krijgen in de bouw en inrichting van het schip kon Marsden terugvallen op een zeldzame tekening van een VOC-schip, de in Rotterdam gebouwde Noord-Nieuwland, en op het in het Rijksmuseum aanwezige model van de Mercurius. (Overigens komt er in deze tijd geen schip van deze naam voor op de lijsten van de Compagnie). Maar de raadsels omtrent inrichting en inhoud kunnen slechts definitief worden opgelost bij uitgraving of berging van het wrak.
Tenslotte geeft Marsden een overzicht van andere vondsten van wrakken van Compagnieschepen. Zijn wens, een centraal archeologisch en historisch overzicht, uitlopend op een VOC-museum, zal voorlopig wel een wensdroom blijven. Toch is enige organisatie of toezicht wel nodig; niemand heeft er iets aan, als tal van voorwerpen half gezien in particuliere collecties verdwijnen en men zou haast hopen, dat het "vinden" van wrakken tot zolang wordt uitgesteld.

De enkele maanden later verschenen Engelse editie (The Wreck of the Amsterdam, London, Hutchinson, 1974) maakt een iets verzorgder indruk. Een aantal onnauwkeurigheden zijn weggewerkt: de waarde van de in 1748/49 verzonden gelden is verbeterd van 5 in 4,8 miljoen gulden, de illustraties zijn beter in de tekst geplaatst, in het kaartje met de scheepswrakken is ook de "Lastdrager" ingevuld, de naam zielverkoper wordt uitgelegd en bovendien is deze uitgave voorzien van een index. Misschien is de Nederlandse uitgever te haastig geweest? Niettemin vormen beide boeken de best denkbare propaganda voor de zaak van de Amsterdam.

F.S. Gaastra.

PETREJUS, E.W., Nederlandse zeilschepen in de negentiende eeuw. Bussum, Unieboek, 1974, 175 blz., gefll., ƒ 42,50.
Van een werk van Petrejus mag men à priori wel reeds verwachten dat het met zorg uitgevoerde tekeningen bevat en van een gedegen vakkennis getuigt. Deze verwachting wordt bij het doorlezen inderdaad wel bevestigd, zij het dat deze uitgave toch wel tot enkele opmerkingen aanleiding geeft. Allereerst gelden deze reeds de titel en het voorwoord van de uitgever. Geeft de titel te denken dat de gehele negentiende eeuw zal worden behandeld, het voorwoord ontnuchtert door de korte mededeling dat slechts de eerste helft daarvan wordt bestreken. Ditzelfde voorwoord voorkomt tevens een deel van de kritiek die men eventueel op de omvang van het gebodene zou kunnen formuleren, door te vermelden dat andere (welke?) aspecten van de Nederlandse zeilvaart in de negentiende eeuw (de gehele?) in een latere uitgave behandeld zouden worden.
Het boek zelve houdt zich in hoofdzaak bezig met de zeer uitvoerige beschrijving van constructie, tuigage en inrichting van het schip uit van Houten's boek "De scheepvaart... enz." (1833), geeft evenwel dikwijls, doch lang niet op alle punten een verre vooruitblik over de tijdslimiet van 1850 heen. Dit geeft het een enigermate dualistisch karakter, dat te voorkomen ware geweest door ðf meer ðf minder te geven. Een werk als het onderhavige doet bij lezing onwillekeurig de vraag rijzen welke lezers het wenst te bereiken: de scheeps-archeoloog (of de amateur), de modelbouwer, of de liefhebber zonder meer van het oude zeilschip. Het blijkt dan in deze gedachtengang een compromis tussen deze bestemmingen te zijn, waardoor het "tous les défauts de ses qualités" krijgt. De grote kennis van zijn onderwerp en de onderhoudende en van liefde voor het schip doordrongen stijl van de schrijver maken het voor alle drie categorieën prettig leesbaar, maar de archeoloog zal de referenties missen die verschillende stellingen bewijzen, de modelbouwer zal vragen om nog meer detailtekeningen en voor de romanticus staat er juist

weer te veel van het voorgaande in.
Als voorbeeld voor de eerste categorie moge dienen dat een duidelijker opgave van de plaatsen waar de Scheepvaart-enquête-commissie wordt aangehaald gewenst ware, evenals onder meer een argumentatie ter bevestiging van de stelling dat draaispanten al vroeg in de 18e eeuw bekend waren. Het enige malen vermelde boekje van kapitein Giesse ware toch wel in de litteratuurlijst op te nemen geweest en het onderscheid tussen het boek van P. le Comte uit 1842, aangehaald op pag. 105, en diens tekeningen uit 1831, vermeld in de "Verantwoording" zou duidelijker uit de tekst mogen blijken.
De tweede categorie vindt veel van haar gading in de fraaie en nauwkeurige tekeningen, maar zal toch dikwijls moeite hebben zich een juist beeld te vormen uit alleen de beschrijving van diverse constructie-onderdelen en dus toch om meer tekeningen vragen. Een dektekening van het "weven van een web" bijvoorbeeld zou niet overbodig zijn. Het schip van Van Houten zou wel met redelijke nauwkeurigheid te reconstrueren zijn, maar waar de schrijver toch meer heeft willen geven dan alleen dat schip, ware het aan de volledigheid ten goede gekomen indien zaken als: tekeningen van het Soetermeer-verband, de constructie van de ronde of elliptische bovenspiegel, die Pilaar toch reeds in 1838 noemt, de kortstondige mode van schuin liggende dekbeplanking en zwalpen mede waren opgenomen. Meer details van de dekwerktuigen zouden eveneens welkom zijn geweest. Een ernstiger gemis is evenwel het ontbreken van lijnentekeningen, waaruit de verandering in de vormgeving van de schepen gedurende die eerste helft van de negentiende eeuw te zien zou zijn. De tekening van het langsplan op pag. 40-41 doet een veel scherper schip vermoeden dan het gros tussen 1800 en 1850 geweest zal zijn, getuige de afbeeldingen in de catalogus van het Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum (1943). Ook bij het touwwerk zou de modelbouwer ongetwijfeld, ondanks de uitstekende en volledige beschrijving in het boek, gaarne meer schematekeningen zien, in de geest van het bekende werd van R.C. Anderson: "The rigging of ships in the days of the spritsailtopmast". Enkele hoofdafmetingen van schepen waren geen overdaad geweest; de tonnenmaat is een te vaag gegeven.
Van de derde categorie wordt (terecht) verondersteld dat deze toch wel reeds zulk een belangstelling voor schepen heeft, dat zij vertrouwd is met de vele technische termen die in het boek voorkomen. Een enkele, als bijvoorbeeld "metaal" voor de veelgebruikte koper-alliage, zou wellicht meer toelichting behoeven. Door het grote aantal fraaie reproducties komt deze categorie ruim aan haar trekken. Het onderkennen van details op dergelijke afbeeldingen is voor categorie 2 wel erg moeilijk.
De uitvoering van het boek als geheel en die van de tekeningen en reproducties laat, op enkele kleine oneffenheden na, niets te wensen over. De schrijver voorziet ons van een schat aan gegevens en de afbeeldingen geven een verrukkelijk beeld van de schoonheid van het schip als verschijning. De hoofdstukken over het werfbedrijf, de lonen, de materialen, de gereedschappen en de houtverbindingen geven een levendig en interessant beeld van de scheepsbouw in de beschreven periode. In bijzondere mate verheugend is het, dat aan de scheepsconstructie zoveel aandacht is geschonken: een onderdeel van de scheepsgeschiedenis dat tegenover het meer in het oog vallend tuig tot op heden te veel verwaarloosd werd. Hoewel in het voorgaande dus enige punten genoemd werden die een verbetering zouden betekenen, is het ongetwijfeld gewettigd dit boek te beschouwen als een waardevolle bijdrage tot de verdieping van de kennis van het houten zeilschip uit de eerste helft van de negentiende eeuw. Een verdere verdieping zullen we van de hand van de schrijver helaas niet meer tegemoet mogen zien.

B.E. van Bruggen.

CHALLENER, R.D., Admirals, generals and American foreign policy 1898-1914. Princeton, Princeton University Press, 1973, 433 blz.
Plichtsbewustzijn, niet plezier of interesse, heeft Uw recensent zijn worsteling door de bladzijden van dit boek doen voltooien. Teleurstelling en verveling streden om voorrang tijdens het lezen van de fragmentarische beschrijvingen van Amerikaanse militaire bemoeiingen in Centraal- en Zuid-Amerika en Oost-Azië in de periode 1898-1914. Terugblikkend in een overzicht van het hele werk is er geen reden deze indrukken te wijzigen: de thematische draden, die het betoog een ruggegraat hadden moeten geven,

zijn dun en rafelig. Het ambitieuze (en interessante) doel van deze studie is tweeledig: door het analyseren van de militaire dimensie een bijdrage te leveren aan het grote debat aangaande de aard van de Amerikaanse buitenlandse politiek (economisch 'imperialisme' of moraliserend idealisme?), en de betrekkingen te onderzoeken tussen de militaire en de burgerlijke autoriteiten, in het bijzonder aangaande het formuleren en uitvoeren van buitenlandse politiek: de samenwerking van diplomatie en geweld, of de dreiging met geweld.
De historische basis van het werk berust op de talloze incidenten met bananen- en andere republieken op het Westelijk halfrond, 'onderworpen' aan de Monroe leer, aan de ene kant, en het probleem van China, de 'Open Door', aan de andere kant. Hoofdbron is de correspondentie tussen de militairen (marine, leger; van laag tot hoog; apart of moeizaam samenwerkend in de Joint Board) en de politici (voornamelijk de President en de Secretary of State). De betekenis van deze uitgebreide documentatie was tot nog toe vrijwel geheel aan de historici voorbijgegaan, en Challener wijst terecht op het belang van bijvoorbeeld de informatie die verschaft werd door marine-officieren, die tijdens een crisis ter plaatse waren, en wier mening en inzicht dikwijls afweek van die der diplomaten en consuls. Bovendien waren het uiteraard in de meeste gevallen de militairen zelf, die het vuile werk moesten doen. De militaire dimensie is van nog ruimer belang, wanneer men bedenkt, dat vooral de eerste helft van de periode overschaduwd werd door het zoeken (in beide gebieden) naar geschikte plaatsen voor marinebases, waarbij de professionele overwegingen van de militairen van het grootste gewicht waren. Deze documentatie heeft Challener met onvoldoende gegevens uit andere bronnen aangevuld. Het gevolg hiervan is, dat de visie van zijn werk bijzonder nauw is, en, ondanks de ruime omvang en de grote hoeveelheid incidenten en crises die als voorbeeld gebruikt worden, niet beantwoord aan de gestelde doeleinden. Het leert ons niets nieuws over het karakter of de drijfkrachten van de Amerikaanse politiek, en sommige interessante punten, als Hay's bereidheid een marinebasis in Korea te aanvaarden, raken niet de kern van de gestelde problemen. Meer dan eens geeft Challener dit zelf expliciet toe, door zijn admiraals en generaals blindelings de politieke lijn van Washington te laten volgen, terwijl het tevens duidelijk is, dat zij vaak geen enkel direkt aandeel hadden aan het feitelijke proces van besluitvorming aan de top, of het nu Hay, Roosevelt, Root of Wilson betrof. Dit is uiteraard geen verrassing, en had zeker geen boek van 400 bladzijden behoefd. Het beperkte van zijn conclusies is daarom zo frustrerend, omdat het complex van civiel-militaire verhoudingen (in die tijd door zoveel flamboyante persoonlijkheden gekleurd) veel ingewikkelder is dan uit Challener's beperkte materiaal kan blijken. Veelbetekend is het, dat hij weliswaar soms (maar onvoldoende) de Mahan Papers gebruikt, maar diens publieke rol geheel verwaarloosd heeft. Geen enkele van zijn geschriften wordt in de bibliografie genoemd, noch hun betekenis en invloed geanalyseerd, iets waar ondanks recente studies als W. LaFeber's "The New Empire" (van 1961, en ook al een veelzeggende omissie in de boekenlijst) nog heel wat over te zeggen zijn zou.
Ook over het engere gebied, wat de militairen zèlf bewoog in hun acties en wat hun oordeel over de Amerikaanse politiek was, heeft Challener ons weinig te zeggen. Wel geeft hij een schets van het algemene geestelijke klimaat van de tijd, gebouwd rond een (onvoldoende) discussie van Mahan's sociaal Darwinisme, maar juist hierin liggen veel elementen van de problematiek, waarvan hij een behandeling in het vooruitzicht stelt, maar er in zijn boek niet aan toe komt. Hoeveel meer had hij niet kunnen en moeten maken van Admiraal Dewey, de overwinnaar van Manila, langdurig voorzitter van de General Board, en schrijver van de meest stereotiepe memoranda! Dachten de militairen inderdaad, dat zij de uitvoerders waren van een godgegeven evangelie, zoals het hen door de profeet Mahan verklaard was? Vochten zij voor de eer van de vlag, of de zakken van de miljonairs, of beide? Beoogden zij, als hun Duitse collega's, voornamelijk het handhaven van een conservatieve maatschappijstruktuur?. Challener biedt ons geen antwoord op deze vragen. De betekenis van zijn boek is zeer beperkt, en door de soms verwarrende organisatie van zijn mozaiek-achtige onderwerp (niet altijd een strikte chronologie, overlappingen, merkwaardig genoeg soms te weinig detail), is het niet doeltreffend. Daar hij zich niet met 'naval policy' (zoals die door Marder, Bartlett, Roskill enz. bedreven wordt) als zodanig bezig houdt, had hij er beter aan gedaan zijn stof in enkele artikelen onder te brengen, of meer struktuur aan te brengen door bijvoorbeeld 'gunboat diplomacy' als centraal thema te gebruiken en dan ter vergelijking en inspiratie recent Brits werk

op dit gebied te gebruiken.
Enkele storende fouten zijn in de tekst blijven staan (het Tacna-Arica dispuut betrof, naast Chili en Peru, Bolivia, en niet Ecuador). Het meest verbazende is nog wel, dat in een boek dat voor een groot deel is gebouwd rond een discussie van de strategische positie van de Verenigde Staten en de mogelijke vestiging van marinebases op of nabij haar vitale zeeroutes, geen kaarten en plattegronden zijn opgenomen: een volmaakt gebrek aan begrip van schrijver en uitgever.

F.J.A. Broeze.

MALLMANN SHOWELL, J.P., U-boats under the swastika. An introduction to German submarines 1935-1945. Shepperton/Surrey, Ian Allan, 1973, 167 blz., geïll., £ 4.50.
Dit boek met zijn vrij bescheiden titel en dito omvang is een verrassing. Tussen de vloed van literatuur over het duitse onderzeebootwapen kwamen wij tot nu toe nog nimmer een publicatie tegen die in zo'n betrekkelijk kort bestek een dergelijke hoeveelheid uiterst nauwkeurige informatie in woord en beeld verstrekte, met talrijke bijzonderheden die in vrijwel geen enkel ander boek te vinden zijn. De veelal niet ongegronde vrees, dat een engels werk over een duits onderwerp behept zal zijn met de nodige slordigheden, niet in de laatste plaats ten aanzien van spellingfouten en onjuist vertaalde begrippen, wijkt al heel snel zodra men weet dat de schrijver de (tot Engelsman genaturaliseerde?) zoon is van een "Diesel Obermachinist" aan boord van U 377, welke boot in januari 1944 ergens op de Atlantische oceaan als vermist beschouwd moest worden. De oorzaak van deze verdwijning werd nooit opgehelderd, doch de naspeuringen van de auteur leverden hem een formidabele hoeveelheid feitenmateriaal van algemene aard op, waaruit dit werkelijk unieke boek ontstond.
Deze achtergrondinformatie staat niet in de inleiding, maar valt te putten uit enkele regels tekst op de stofomslag en wordt verder duidelijk uit enige brieven en wat foto's, die echter niet zozeer omwille van schrijvers vader opgenomen zijn, doch uitsluitend met de bedoeling om onder meer het leven aan boord te belichten. In de verantwoording aan het begin van zijn boek maakt Malmann Showell gewag van de hulp die hij zowel van duitse als engelse (en ook nederlandse) zijde mocht ondervinden. Men komt daarbij heel bekende namen tegen, die hoge verwachtingen oproepen. En die worden van begin tot eind waargemaakt ook.
Het eerste hoofdstuk over de hergeboorte van het duitse onderzeebootwapen na 1918 is al meteen een goed voorbeeld (bovendien is het voor ons Nederlanders van belang omdat een groot deel van de, door het verdrag van Versailles verboden en dus geheime voorbereidingen, zich in Nederland afspeelde). Recensent, die zelf in resp. Ons Zeewezen en de U.S. Naval Institute Proceedings deze vrij lang wat duister gebleven affaires trachtte te belichten, kan beamen dat dit hoofdstuk bondige, doch voortreffelijke informatie bevat.
In de volgende hoofdstukken worden het begin van de Tweede wereldoorlog, de strijd op de Atlantische oceaan en die in andere wereldzeeën ver weg van de konvooiroutes, de organisatie van het U-bootwapen, de opleidingen en de radarontwikkeling behandeld. Een en ander met een grote precisie in de tekst, met kaarten en een veelheid aan illustraties, die recensent op een enkele uitzondering na nooit eerder tegenkwam. Om er slechts een greep uit te doen: talrijke detailopnamen van onderzeeboottorens en interieurs, kennelijk afkomstig uit privébezit, die de strenge censuur nooit gepasseerd zijn; foto's (blz. 55) van een Schiffsstammabteilung, gevestigd in een Breda'se kazerne, alwaar de basisopleiding plaatsvond, enz.
Vervolgens komen de boten zelf aan bod, met technische informatie in de vorm van tekst, tabellen, goede foto's en voortreffelijke zijaanzichten, doorsneden en detailtekeningen, ook van de dwergtypen. Het hoofdstuk over de mannen en het leven aan boord tijdens patrouilles roept ondanks de in dit kader noodzakelijke beknoptheid een aantal indrukken op, waarin menig schrijver van onderzeebootbelevenissen zelfs na honderden bladzijden nog maar nauwelijks slaagt. Heel nuchter en zakelijk technisch wordt de lezer bijna terloops geconfronteerd met de onvermoede mogelijkheden (en soms fatale hebbelijkheden) van de enige w.c. aan boord, om maar één van de vele details aan te roeren.
Met het einde van het onderzeebootwapen, een korte chronologische tabel, een overzicht van de toreninsignes, een verklarende woordenlijst en een literatuuropgave eindigt dit

boek, dat zonder meer tot de beste publicaties gerekend kan worden die over deze materie het licht zagen.

G.J. van Nimwegen.

EIJK, G.C. van, Stichting Zeekadetkorps "Gouda" 1949-18.2.1974, Gouda, Stichting Zeekadetkorps, 1974, 84 blz., geïll.
De schrijver, secretaris van de afdeling "Gouda" van "Onze Vloot", had reeds in 1946 een plan bij deze vereniging ingediend, om tot uitbreiding van het ledenaantal te komen door middel van een op te richten maritieme jeugdvereniging. Toen in 1948 de marineleiding een harer officieren de opdracht gaf, te trachten een zeekadetkorps op te richten, vonden de beide heren elkaar en in 1949 werd het Zeekadetkorps "Gouda" als eerste van de tien thans in Nederland bestaande korpsen opgericht. Daarvóór was een andere poging mislukt, die de Engelse Seacadets had willen navolgen, een organisatie welke de jongens voorbereidt op een zeevarende functie.
Het Goudse korps heeft kennelijk een ander doel doch dit wordt niet met zoveel woorden omschreven; evenmin wordt een paragraaf gewijd aan de organisatie en werkwijze. Het is het dagelijkse wel en wee dat hier uitvoerig wordt beschreven. Dat een dergelijke, met niets begonnen, stichting heel wat energie en opoffering van de leiders en enthousiasme van de jongens heeft gevergd, laat zich begrijpen. In deze 25 jaren hebben 390 jongens enige tijd deel van het korps uitgemaakt, een aantal dat voor een plaatselijke vereniging heel mooi is. Het wekt voldoening, dat flinke organisatoren te Gouda er in zijn geslaagd, zovelen met het varen te doen kennismaken.

R.E.J. Weber.

Nieuwe boeken en artikelen

Zie voor de volledige titels van de hieronder in afgekorte vorm aangeduide tijdschriften: Mededelingen nr. 29 (oktober 1974) blz. 54.

Woordenboeken en encyclopedieën

HOGG, P.C., The African slave trade: its suppression: a classified and annotated bibliography of books, pamphlets and periodical articles. Londen, Cass, 1973, 427 blz., £ 12,50.
MARITIEM JOURNAAL 74. Jaarlijks verschijnend informatie- en dokumentatiewerk op maritiem gebied voor Nederland en België. Red. R. Hazelhoff Roelfzema-Kromhout. Bussum, de Boer, 1974, 296 blz., geïll., ƒ 45,-.
SANDERSON, M., Sea battles: a reference guide. Newton Abbot, David & Charles, 1974, 160 blz., £ 6,50.

Algemeen

ANSTEY, R., The Atlantic slave trade and British abolition 1760-1810. Londen, Macmillan, 1974 (Cambridge Commonwealth Series), 280 blz., geïll., £ 7,50.
BRAKEL, J.P. van, Katwijkse knipsels. Grepen uit geschiedenis en volksleven van de beide Katwijken. Katwijk, Genootschap "Oud Katwijk", 1974, 144 blz., geïll., ƒ 12,50.
BURMESTER, H., Mit der "Pamir" um Kap Horn. Oldenburg, Stalling, 1974, 219 blz., geïll., DM 24,80.
CARTER, A., Neutrality or commitment: the evolution of Dutch foreign policy 1667/1795. Londen, Sidgwick, 1975, 224 blz., geïll., £ 3,25.
CATALOGUS. Schiffe und Küsten auf Fliesen und Grafik. Sammlung Stettner. Aurich, Verlag Ostfriesische Landschaft, 1974 (Einzelschrift nr. 15), 84 blz., geïll.
CATALOGUS. Spelevaren: veertig jaar watersportvereniging "De Schelde" te Bergen op Zoom. Bergen o.Z., 1974, (20)blz., geïll.
COLWELL, M., Ships and seafarers in Australian waters (periode na 1800; o.a. walvisvaart en emigrantenschepen). Melbourne, Lansdowne Press, 1974, 127 blz., geïll.
COSGRAVE, P., Churchill at war - alone, 1939-1940. Londen, Collins, 1975, 384 blz., £ 4,95.
DAVIES, K.G., The North Atlantic world in the 17th century. (Ontwikkeling van de eerste activiteiten van Engeland, Frankrijk en Nederland t.a.v. West-Afrika, het Caraïbisch gebied en Noord-Amerika; deel 4 van "Europe and the world in the age of expansion" onder red. van B.C. Shafer). Londen, Oxford U.P., 1974, 368 blz., geïll., £ 5,50.
ESCLAVAGE. Actes du colloque sur l'esclavage (1972). Parijs, Presses Universitaires, 1974 (Annales Littéraires de l'Université de Besançon, vol. 163), 393 blz., FF 95,-.
FARRANT, L., Tippu Tip and the East African slave trade. A biography of Hamed bin Muhammed. Londen, Hamish Hamilton, 1975, 160 blz., geïll., £ 4,50.
FOWLES, J. (ed.), Shipwreck! (Een aantal foto's van sinds 1860 op de kusten van de Scilly Isles en west-Cornwall vergane schepen). Londen, Cape, 1974, geïll., £ 2,50.
GREENBLATT, S.J., Sir Walter Raleigh: the Renaissance man and his roles. Londen, Yale U.P., 1974, 209 blz., geïll., £ 2,95.
GREENHILL, B. (ed.), A Victorian maritime album: 100 photographs from the Francis Frith Collection at the National Maritime Museum. Barr Hill/Cambr., Patrick Stephens, 1974, 144 blz., geïll., £ 5,50.
HAFFENDEN, Ph.S., New England in the English nation, 1689-1713. Londen, Clarendon, 1974, 328 blz., £ 5,75.
HARGREAVES, J.D., West Africa partitioned. Vol. 1: The loaded pause, 1885-1889. (Europese kolonisering van West-Afrika in de laatste vijftien jaar van de 19e eeuw). Londen, Heinemann, 1974, £ 5,50.
HURST, A.A., Arthur Briscoe - marine artist. Brighton, Teredo Books, 1974, 432 blz., geïll., £ 19,60.
JANSMA, T.S., Tekst en uitleg. Historische opstellen aangeboden aan de schrijver bij zijn aftreden als hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam. Den Haag, Nijhoff, 1974,

25 + 255 blz., geïll., ƒ 59,80 (o.a. De betekenis van Rotterdam en Dordrecht omstreeks het midden der 16e eeuw; Olivier Brunel te Dordrecht).
KENNEDY, D.H., Ship names: origins and usages during 45 centuries. Charlottesville/Virg., U.P., 1974, 186 blz., geïll., $ 7,95.
KIST, J.B. e.a., Musket, roer & pistolet. Zeventiende-eeuws wapenhandwerk in de lage landen. Den Haag, Gaade, 1974, 176 blz., geïll., ƒ 25,-.
MAGNUSSON, M., Viking expansion westwards. Londen, The Bodley Head, 1974, 152 blz., geïll., £ 1,95.
MARINER'S MIRROR, THE, Index to vols. 36-55. Compiled by E. Rolfe. Greenwich, 1974, 188 blz.
MCNEILL, W.H., Venice: the hinge of Europe 1081-1797. Londen, Chicago U.P., 1974, 334 blz., £ 5,40.
MORRISON, I., The North Sea earles: the Shetland/Viking archeological expedition. Londen, Gentry Books, 1973, 148 blz., geïll., £ 3,55.
RANDIER, J., Scheepsantiek. (Uit het frans vertaald door Th.W. Ferguson). Bussum, de Boer, 1974, 223 blz., geïll., ƒ 75,-.
RAVESTEYN, L.J.C.J. van, Rotterdam in de 18e en 19e eeuw. Schiedam, Schie-Pers, 1974 (herdruk ed. resp. 1924 en 1933), 504 blz., geïll., map met krtn., ƒ 125,-.
RIED, W., Deutsche Segelschiffahrt seit 1470. München, Lehmanns, 1974, 272 blz., geïll., DM 75,-.
SAVELLE, M., Empires to nations: expansion in America 1713-1824. (Ontwikkeling van de engelse, franse, nederlandse, spaanse en portugese bezittingen op het westelijk halfrond; deel 5 van "Europe and the world in the age of expansion" onder red. van B.C. Shafer). Londen, Oxford U.P., 1974, 384 blz., geïll., £ 5,95.
SCHEPER, B., Die Niederlande und der Unterweserraum. Bonn, Kulturabteilung der Kgl. Niederländische Botschaft, z.j. (Reihe "Nachbarn", nr. 14), 40 blz., geïll.
SCHUTTE, G.J., De nederlandse patriotten en de koloniën. Een onderzoek naar hun denkbeelden en optreden 1770-1800. Groningen, Tj. Willink, 1974, 230 blz., ƒ 36,-.
SODENKAMP, R., Scheepsrampen, 1945 tot heden. Bussum, de Boer, 1974, 160 blz., geïll., ƒ 37,50.
STARK, W., Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15.Jahrhunderts. Keulen, Böhlau, 1973, 275 blz., DM 27,50.
VILLIERS, A., Vanished fleets: sea stories from old Van Diemen's Land. Barr Hill/Cambr., P. Stephens, 1974 (herdr.ed. 1931), 320 blz., geïll., £ 4,50.
WIEGANDT, J., Die Merchants Adventures' Company auf dem Kontinent zur Zeit der Tudors und Stuarts. Kiel, Mühlau, 1973 (Beiträge zur Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte, 4), 229 blz., DM 16,-.
WISMES, A. de, La vie quotidienne dans les ports Brétons aux 17e et 18e siècles à Nantes, Brest, St. Malo et Lorient. Parijs, Hachette, 1973, 224 blz., geïll., FF 26,-.

ANDREW, C.M., The French colonial party and French colonial war aims 1714-1918. Hist.Journ. 17(1974)79-106.
ANDREWS, K.R., Caribbean rivalry and the Anglo-Spanish peace of 1604. Historia 59(1974)1-17.
AUFHAUSER, R.K., Profitability of slavery in the British Caribbean. Journ. Intern. History 5(1974/75)1, 45-67.
BACHRACH, A.G.H., J.M.W. Turner's "this made me a painter": a note on visual perception and representational accuracy. Light and sight, 1974, 41-61.
BANGS, J.D., Watergeuzen bij Noordwijk en Katwijk - pasen 1571. In: Leiden '74 - leven in oorlogstijd in de tweede helft van de 16e eeuw (Leiden, Stedelijk Museum De Lakenhal, 1974), 123-125.
BERGGREEN, B., Identifisering av fartøyportretter (met eng. samenvatting: the identification of ship portraits). Jrb. Norsk Sjøfartsmuseum/Oslo, 1973, 73-100.
BOUDRIOT, J., L'intérieur du port de Marseille vue du Pavillon de l'Horloge du Parc, par Joseph Vernet (1754). Nep 115(1974)1-12.
CARRIERES, M., Henry Paschal de Rochegude (1741-1834), amiral philologue. Nep 115(1974)13-16.
DORP, J. van, J.P. v.d. Voort, Het Visserijmuseum te Vlaardingen. Holland 6(1974) 269-287.

HAAS, C. de, Henry Ford's mislukte Kerstmissie 1915. BW 29(1974)374.
HAZELHOFF ROELFZEMA, H., De scheepvaartmusea in 1973. In: Maritiem Journaal 74, 148-158.
JONG, C. de, Een echt portret en twee vermeende afbeeldingen van Jan van Riebeeck. Historia 18(1973)234-237.
KLOSTER, J., Endel aspekter ved bevaringen av skonnerten "Svanen" (met eng. samenvatting: some aspects on the preservation of the schooner "Svanen"). Jrb. Norsk Sjøfartsmuseum/Oslo, 1973, 39-52.
KOTARSKI, E., Professor Roman Pollak: jako badacz marynistyki polskiej (met eng. samenvatting: Prof. R.P. as investigator and critical reviewer of Polish marine literature). Nautologia 9(1974)1-2, 15-20.
LAP, B.C.W., Ramtorenschip 2e klasse "Buffel", 1868. Eerste grote museumschip in Nederland? Holland 6(1974)298-306.
LEEUWENBURGH, Th., Klaas Zwaan. Visserszoon en kunstschilder. Tagrijn 1974, 2, 32-33.
MACKENZIE, K., Some British reactions to German colonial methods 1885-1907. Hist.Journ. 17(1974)165-175.
MARTIN, B., Aussenhandel und Aussenpolitik Englands unter Cromwell. Hist. Zeitschrift 218(1974)571-592.
MEERBEECK, L. de, Les archives de l'administration de la marine aux archives générales du royaume. In: Econ. Gesch. België, 1973, II, 203, 222.
MULLER-WILLE, M., Boatgraves in northern Europe. IJNA 3(1974)187-204.
PICTORIAL SUPPLEMENT. Steamship paintings of Antonio Gasparo Nicolo Jacobsen (1850-1921). Vol. 6. AN 34(1974)258-259.
POLLITT, R., John Hawkins' troublesome voyages: merchants, bureaucrats and the origins of the slave trade. Journ. of British Studies 12(1973)2.
POOL, B., Sir William Coventry: Pepys's mentor. HT 24(1974)104-111.
POWER, R.H., Drake's landing in California: a case for San Francisco Bay. Calif.Hist. Quarterly 52(1973)2.
QUINN, D.B., James I and the beginnings of empire in America. Journ. of Imp. and Commonw. Hist. 2(1974)135-152.
STOCKWELL, A.J., Colonial planning during WW II: the case of Malaya. Journ. of Imp. and Commonw. Hist. 2(1974)333-351.
TOPOLSKI, J., Commerce des denrées agricoles et croissance économique de la zone baltique aux XVIe et XVIIe siècles. Annales, Economies, Sociétés, Civilisations 29(1974)425-435.
TROUT, A., The Seine: lifeline to Paris. HT 24(1974)640-647.
TUCZYNSKI, J., Marynistyka a kultura morska (met eng. samenvatting: maritime culture: literature, painting, music). Nautologia 9(1974)1-2, 7-14.
VICHOT, J., Souvenirs d'un amiral, par l'amiral Jurien de la Gravière (vervolg). Nep 115(1974)17-48, 116(1974)29-52.

Marine

BOXER, C.R., The Anglo-Dutch wars of the 17th century. Londen, HMSO, 1974, 64 blz. geïll., £ 1,50 (pb).
CARRE, A. (ed), Mémoires du Chevalier de Cotignon, Officier de la Marine du Roi, Gentilhomme Nivernais 1780-1792. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1975, FF 95,-.
FRERE-COOK, G., The attacks on the "Tirpitz". Annapolis/Maryland, USNI Press, 1974, 112 blz., geïll., $ 7,50.
GEMZELL, C.A., Organization, conflict and innovation. A study of German naval strategic planning 1888-1940. Lund/Sweden, U.P., 1973 (Lund Studies in Intern. History vol. 4), £ 12,45 (pb).
GUILMARTIN, J.F., Gunpowder and galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the 16th century. Londen, Cambridge U.P., 1974, 328 blz., geïll., £ 7,90.
HOYT, E.P. Raider wolf: the voyage of captain Nerger 1916-1918. Londen, A. Barker, 1974, £ 2,25.
JANE, J.E. Moore (ed), Jane's fighting ships 1974/75. Londen, Macdonald & Jane, 1974,

870 blz., geïll., £ 16,50.
LEGGETT, E., The Corfu incident: the mining of the destroyers "Saumarez" and "Volage", October 1946. Londen, Seeley Service, 1974, £ 3,75.
MARDER, A.J., From the Dardanelles to Oran. Studies of the Royal Navy in war and peace 1915-1940. Londen, Oxford U.P., 1974, 301 blz., geïll., £ 6,50.
MCLAUGHLIN, R., The escape of the "Goeben". Prelude to Gallipoli. New York, Charles Scribner's Sons, 1974, 192 blz., geïll., $ 7,95.
MILLER, N., Sea of glory. The continental navy fights for independence 1775-1783. New York, David Mackay, 1974, 572 blz., geïll., $ 12,95.
MITCHELL, D.W., A history of Russian and Soviet sea power. Londen, Deutsch, 1974, 657 blz., geïll., £ 6,50.
MONDFELD, W. zu, Ruder hart backbord: Aufmarsch und Verlauf der Viertageschlacht 1666. Würzburg, Arena Verlag, 1974, 147 blz., geïll.
PADFIELD, P., The great naval race (duits-engelse maritieme rivaliteit tussen 1890-1914). Londen, Hart-Davis, 1974, 396 blz., geïll., £ 5,75.
PEILLARD, L., La bataille de l'Atlantique. Parijs, Robert Laffont, 1974, 375 blz., geïll.
RUGE, F., Im Küstenvorfeld. Minensuche-Geleit-U-Bootjagd-Vorpostendienst. München, Lehmanns, 1974 (Wehrwissenschaftliche Berichte nr. 15), 144 blz., geïll., DM 20,-.
SCHROEDER, W., Minenschiffe 1939-1945. Herford, Koehlers, 1974, 260 blz., geïll., DM 89,-.
SEEMACHT, Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Onder red. van E.B. Potter, e.a. München, Lehmans, 1974, 1170 blz., geïll., plm. DM 200,-.
SMITH, P.C., The battles of the Malta Striking Force. Londen, I. Allen, 1974, geïll., £ 2,60.
STEINMETZ, H.-O., Bismarck und die deutsche marine. Herford, Koehlers, 1974, 112 blz., geïll., DM 19,90.
TROTTER, W., The Royal Navy in old photographs 1850-1914. Londen, Dent, 1974, 192 blz., geïll., £ 3,75.
VINTRAS, R.E., The Portuguese connection (geheime portugees-engelse onderhandelingen over gebruik van de Azoren als basis tegen duitse U-boten; WO II). Londen, Bachman, 1975, 199 blz., geïll., £ 3,50.
WARNER, D. & P., The tide at sunrise: a history of the Russo-Japanese war. New York, Charterhouse Books, 1974, 640 blz., geïll., $ 15,95.
WEYERS, A. Bredt (ed), Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1943-44. München, Lehmans, 1974, 590 blz., geïll., DM 48,-

BOOY, A. de, Herinneringen aan de reis van Hr. Ms. "Karel Doorman" naar Nederlands Oost-Indië (1946/47). Verolme Nieuws 18(1974)9/10, 96-102.
BOSSCHER, Ph.M., De kroon op het werk.... Iets over de historische betekenis van de slag bij Kijkduin. In: Maritiem Journaal 74, 172-177.
BROCKMAN, E., The signal code of the galleys of Malta. MM 60(1974)409-422.
CROSS, A.G., Samuel Greig, Catherine the Great's Scottish admiral. MM 84(1974) 251-265.
CROWHURST, R.P., D'Estaing's cruise in the Indian Ocean: a landmark in privateering voyages. Studia 35(1973)53-66.
DORGEIST, Th., Poland: losses in war/merchant vessel during the period 1.9.39 - 31.12.39. BS 25(1974)137- 63.
HOSMAR, J., Cornelis Cruys bouwde russische vloot op. Amsterdammer in dienst van tsaar Peter de Grote. Ons Amsterdam 26(1974)258-263.
LACROIX, E., The Imperial Japanese Navy 1922- 936. BS 25(1974)25-35, 117-126.
LETROSNE, J., Considérations sur deux planches d'uniformes de marine. Nep 115(1974) 57-68.
MARINI, A.J., The rams that never were: the Laird rams crisis, july/sept. 1865. NRJ 20(1974)129-133.
MORGAN, M., The remarkable frigate "L'Insurgent", 1796-1800. NRJ 20(1974)134-137
MUNCHING, L.L. von, Operatie Kopenhagen (Het leggen van mijnen voor Kaapstad door de duitse hulp-mijnenlegger "Doggerbank", mrt. 1942). Zeewezen 63(1974)12, 7-11.
N.N., Van kaper tot beschermer (Korte geschiedenis van het fregat). Verolme Nieuws

18(1974)7/8, 2-15.
NUBOER, J.W.F., Het voorspel van de Japanse oorlog. Marineblad 84(1974)587-601, 669-683.
OOSTEN, F.C. van, Nederland en zijn zeemacht in het verleden. In: Maritiem Journaal 74, 169-171.
PRESTON, A., The end of the Victorian navy. MM 60(1974)363-381.
PUGH, N.P., The jubilee naval review of 1935. Sea Breezes 48(1974)583-586.
REIBEL, D.B., The British navy on the Upper Great Lakes 1760-1789. Niagara Frontier 20(1973)2.
RUNYAN, T.J. (ed.), A fourteenth century cordage account for the King's ships. MM 60(1974)311-328.
SILVERSTONE, P., The Chinese navy 1870-1937. BS 25(1974)82-89.
SMYTHE, D., (Major General John J.)Pershing goes "over there": the "Baltic" trip (1917). AN 34(1974)262-274.
SYRETT, D., Lord George Germain and the protection of military storeships 1775-1778. MM 60(1974)395-405.
TIMEWELL, H.C., The loss of HMS "Viper", 3.8.1901. MM 60(1974)287-292.
TOWLE, P.A., The effect of the Russo-Japanese war on British naval policy. MM 60 (1974)383-394.

Koopvaardij

ANSTEY, R., The Atlantic slave trade and British abolition 1760-1810. Londen, Macmillan, 1975, 472 blz., £ 10,-.
BARBANCE, M., Scheepvaart in de negentiende eeuw. Bussum, de Boer, 1975, 160 blz., geïll., ƒ 45,-.
CHUBB, H.J., C.L.D. Duckworth, The Irrawaddy Flotilla Company Limited 1865-1950. Greenwich, National Maritime Museum, 1973 (Maritime Monographs and Reports no. 7), 218 blz., geïll.
PEDLER, F., The lion and the unicorn in Africa. A history of the United Africa Company to 1929. Londen, Heinemann, 1974, 320 blz., geïll., £ 6,50.
PRICE, J.M., France and the Chesepeake. A history of the French tobacco monopoly 1674-1791, and its relations to the British and American tobacco trade. Ann Arbor/Mich., U.P., 1974, 2 dln., 1239 blz., $ 35,-.
SCHMELZKOPF, R., Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939. Oldenburg, Stalling, 1974, 276 blz., geïll., DM 45,-.
WITTHOFT, H.J., Hapag-Lloyd. Uber ein Jahrhundert weltweite deutsche Seeschiffahrt im Bild. Herford, Koehlers, 1974, 160 blz., geïll., DM 48,-.

ACDA, G.M.W., Datema, Groningen. Het levenswerk van Joh. Datema, telg uit een puur Gronings zeemansgeslacht. BW 29(1974)274-278.
BADER, Th.M., Before the gold fleets: trade and relations between Chile and Australia 1830-1848. Journ. of Latin American Studies 6(1974)1, 35-38.
BLANDFORD, Th.R., The Clyde Line 1844-1944. SB 31(1974)131-140.
BLUE, A., (Steamship services) In China Seas. Ships Monthly 9(1974)9, 14-18.
BONSOR, N.R.P., Story of the Allan Line (Glasgow, eerste helft 19e eeuw). Sea Breezes 49(1975)1, 27-38.
BORSTLAP, K., Rotterdam en de zeesleepvaart. Rotterdams Jrb., 1974, 271-280.
BRATHEN, D.T., Norsk skipsfart ca. 1860-1875 (met eng. samenvatting). Jrb. Norsk Sjøfartsmuseum/Oslo, 1973, 101-187.
COOPER, M., Richard Cocks, English merchant in Japan 1613-1623. HT 24(1974) 265-274.
DEGRYSE, R., De Vlaamse westvaart en de Engelse represailles omstreeks 1378. Hand. Mij. voor Gesch. en Oudheidk. te Gent 27(1973)193-239.
HAAS, C. de, Geen eeuwfeest voor (de) Red Star (Line, opgericht 1873). BW 29(1974)368-371.
KELLENBENZ, H., The economic significance of the Archangel route (from the late 16th to the late 18th century). Journ. of European Econ. Hist. 2(1973)541-581.
KOEN, E.M., Notarial records relating to the Portuguese Jews in Amsterdam up to

1639. Studia Rosenthaliana 8(1974)300-307.
LANGERAAR, W., Luctor et emergo (Een historische beschouwing over de nederlandse koopvaardijvloot, uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van buitengewoon hoogleraar aan de afd. Scheepsbouw- en Vliegtuigbouwkunde van de TH/Delft, 27.3.1974). Intermediair 10(1974)32, 43-49.
MCROBERTS, J., John Herron: pioneer shipowner. Sea Breezes 48(1974)603-614, 668-680.
POHL, H., Quantitative Quellen zum Handel zwischen Antwerpen und Portugal am Ende des 16. und zu Beginn des 17-Jahrhunderts, und Probleme ihrer Auswertung. In: Econ. Gesch. België, I, 1973, 357-374.
ROETEMEYER, H.J.M., Per zeilschip naar Oost-Indië en Amerika. Negentiende eeuw tussen franse tijd en stoomvaart. Ons Amsterdam 26(1974)270-281.
SCARCERIAUX, P., Merchant ships lost under Panamanian flag during WW II. BS 25(1974)93-103.
STOLS, E., Bronnen voor de geschiedenis van de zuidnederlandse handel met Spanje en Portugal (15e/18e eeuw). In: Econ. Gesch. België, I, 1973, 375-385.
STRUICK, J.E.A.L., De Hanze en de Nederlanden. SH 9(1974)662-671.
WILSON, R.M., The P & O Straths. Ships Monthly 9(1974)9, 10-13.

Kustvaart/binnenvaart

BOOT, W.J.J., Maas en Merwe. Geschiedenis van de Stoomboot-Reederij Fop Smit & Co. Amstelveen, W. van der Louw, 1974, 97 blz., geïll., ƒ 17,50.
NUSTELING, H.P.H., De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914. Een studie van het goederenverkeer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta en het achterland, mede i.v.m. de opkomst van de spoorwegen en de concurrentie van vreemde zeehavens. Amsterdam, Holland U.P., 1974 (proefschrift Nijmegen), 21 + 540 blz., ƒ 67,60.
SCHAWACHT, J.H., Schiffahrt und Güterverkehr zwischen den Häfen des deutschen Niederrheins (insbesondere Köln) und Rotterdam vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (1794-1850/1). Keulen, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv., 1973 (Schriften, Bnd. 26), 247 blz., DM 30,50.

Visserij

CLARK, R., The longshoremen. A history of coastal fishermen and their vessels. Newton Abbot, David & Charles, 1974, geïll., £ 3,50.
KREUZER, R., Fish and its place in culture. FAO Technical Conference on Fishery Products, Tokio, dec. 1973. (FAO Document FP/73/R-22).
PLAS, J. van der, En de Katwijkse vloot voer uit .... Alphen aan de Rijn, Repro Holland, 1974, (168)blz., geïll., ƒ 16,50.
WINTERHOFF, E., Walfang in der Antarktis. Hamburg, Stalling, 1974, 234 blz., geïll., DM 45,--.

DEKKER, P., De bloeitijd van de walvisvaart op onze waddeneilanden. Zeewezen 63(1974)9, 23-26.
DEKKER, P., De Helderse en Huisduiner bevelhebbers ter walvisvaart in de 18e eeuw. West-Frieslands Oud en Nieuw 41(1974)129-165.
COULL, J.R., Faroese fish for prosperity. Geogr. Magazine 47(1974/75), 224-227.
DORLEIJN, P., De werf van de Gebrs. Nieuwboer (te Spakenburg). Tagrijn 1974, 2, 17-28.
DORLEIJN, P., Spakenburg en de visserij. Tagrijn 1974, 2, 3-10.
HOLSTEIN, J.D., De kokhanenvisserij in Nederland. Visserij 27(1974)483-493.
N.N., "De Eendracht". Visserijvereniging te Spakenburg opgeheven (1884-1964). Tagrijn 1974, 2, 13-15.
ROSENHOUSE, L., Whaling: from New Bedford to Sausolito. The Compass 44(1974)3, 28-33.
RULE, J., The British fisherman 1840-1914. Bulletin of the Society for Study of Labour History 27(1973)4.
SCHMITT, F.P., Thomas Welcome Roys: first whaler through the Bering Strait

(plm. 1850). The Compass 44(1974)3, 24-27.
ZUIDHOEK, A., Indiaanse walvisjagers van Vancouver Island. BW 30(1975)10-13.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

CAMERON, I., Antarctica - the last continent (Geschiedenis van de ontdekking van A. vanaf Fabian von Bellingshausen tot de eerste oversteek door de Britse A. expeditie). Londen, Cassell, 1974, 256 blz., geïll., £ 6,-.
COLLIS, J.S., Christopher Columbus. Londen, Ch. Knight, 1974, 280 blz., geïll., £ 3,50.
CREIGHTON, D., Towards the discovery of Canada (18 essays geschreven tussen 1933 en 1971). Londen, Macmillan, 1974, 316 blz., £ 4,50.
CUMMING, W.P. e.a., The exploration of North America 1630-1776. Londen, Elek, 1974, 256 blz., geïll., £ 15,-.
FERNANDEZ-ARNESTO, F., Christopher Columbus. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1974 (Great explorers series), 224 blz., geïll., £ 2,95.
MORISON, S.E., The European discovery of America. The southern voyages 1492-1616. New York etc., Oxford U.P., 1974, 758 blz., geïll., £ 9,50 (pendant van het in 1971 verschenen deel "The northern voyages 500-1600).
PALUKA, F., The three voyages of captain Cook. Princeton/N.J., U.P., 80 blz., geïll., $ 6,-.
PRIESTLEY, R.E., Antarctic adventures: Scott's Northern Party (met voorwoord door Sir Vivian Fuchs). Londen, C. Hurst, 1974, 382 blz., geïll., £ 7,50.
SAVOURS, A. (ed), Scott's last voyage through the Antarctic camera of Herbert Ponting. Londen, Sidgwick & Jackson, 1974, 160 blz., geïll., £ 3,95.
SILVEIRA DE BRAGANZA, R.L. de, Ch. Oakes (ed), The Hill Collection of Pacific voyages. San Diego/Calif., U.P., 1974, 15 + 333 blz., geïll., $ 32,-.

RIESENBERG, S.H., Six Pacific island discoveries. AN 34(1974)249-257.

Loods-, bergings- en reddingwezen

BEAVER, P., A history of lighthouses. Londen, P. Davies, 1974, 158 blz., geïll., £ 2,75.
CATALOGUS. 150 Reddingsjaren. Catalogus voor de tentoonstelling "Ontmoeting met het reddingswezen". Amsterdam, 't Koggeschip, 1974, 64 blz., geïll., ƒ 3,-.
MALSTER, R., Saved from the sea. Lavenham, Terence Dalton, 1974, 158 blz., geïll., £ 2,75.

DIRKZWAGER, J.M., De ramp met de "Adder" en de geschiedenis van de "Bergingsmaatschappij". Roering 11(1974)96-99.
HOWARTH, B., Saving life at sea. HT 24(1974)190-197.
WERKMAN, E., Anderhalve eeuw redden. SH 9(1974)642-649.

Watersport

SAUNDERS, M., The Walkabouts (reis van het 10 meter lange jacht "Walkabout" van Mozambique via Zuid-Afrika en West-Indië naar Engeland). Londen, Gollancz, 1975, 256 blz., geïll., £ 3,50.

GRAAF, P.M. de, Honderdjarige "De Amstel" in 699-jarig Amsterdam. Roei- en zeilvereniging viert eeuwfeest. Ons Amsterdam 26(1974)226-232.

De zeevarende

BELL, R.C. (ed), Diaries from the days of sail. Londen, Barrie & Jenkins, 1974, 160 blz., £ 4,-.
LLOYD, A.L. (ed), John Ashton: real sailor songs. Londen, Broadsheet King, 1974, £ 6,-.

PACK, S.W.C., (Admiral Lord) Cunningham (of Hyndhope) the commander. Londen, Batsford, 1974, 360 blz., geïll., £ 6,50.
PIPER, S., The north ships: life of a trawlerman. Newton Abbot, David & Charles, 1974, geïll., £ 3,95.
SHANKLAND, P., Byron of the "Wager" (muiterij aan boord van de "Wager" in 1740, en stranding van het schip op de kust van Vuurland). Londen, Collins, 1974, 288 blz., geïll., £ 3,50.
WATERWEG. Werkers aan de Waterweg. Reeks 2: tien profielen. Rotterdam, Donia Pers, 1974, 10 katernen, geïll., ƒ 23,40. (A.J. Teychiné Stakenburg - Frans Swarttouw; W. de Regt - Pieter Adrianus Bos; M. Mooy - D.G. van Beuningen; A.J. Teychiné S. - Dirk Valstar; F.A.M. Schoone - Jan Hudig; G.-J. Laan - Willem Josef Hasekamp; H. Lambermont - Hendrik Hubertus de Klerk; J. Dijkstra - Philippus van Ommeren; B. Oosterwijk - Adriaan van der Klooster; G. Krul - Hein Mol).
WHEELER, G.E., Admiral William Veazie Pratt, U.S. Navy: a sailor's life. Washington/D.C., U.S. Government Printing Office, 1974, 456 blz., geïll., $ 8,30.

BRUIJN, J.R., Dutch men-of-war: those on board 1700-1750. Acta Historiae Neerlandicae 7(1974)88-121.
CHURCHOUSE, J., The diary of a second mate. MM 60(1974)423-430.
GOOSSENS, L.A.M., Benoeming van de vlootpastoor, 1918. Marineblad 84(1974)889-913.
HOSMAR, J., Vriezenveen's Kooykershuis - trefpunt der schippers. Zeewezen 63(1974) 11, 30-34.
KAMPEN, A. van, Ernst Wilhelm Lamberty.... "master in unlimited waters". Een Nederlands zeeman in de Pacific. BW 29(1974)378-382.
KANE, R., Sailors and whalers: lakemen of Pultneyville. AN 34(1974)243-248.
RANDIER, J., La vie quotidienne à bord des grands voiliers français 1880/1930. Le petit perroquet 14(1974)40-53.
SCHARNHARDT, F., Stuurmansleerling in de 30-er jaren. De hadji-reizen van de "Kongsi Kapal Hadji Daendels". BW 29(1974)306-311.
WATERS, H., King of "rum row" (Bill McCoy, amerikaans dranksmokkelaar 1920/1933). The Compass 44(1974)4, 31-37.
WATSON, P.S., The diary of a matelot in HMAS "Perth", dec. 1940-jan. 1941. The Dog Watch 31(1974)17-30.
YATES, N., An apprentice works out his time (reis van de viermastbark "Kinrose-shire" van Hamburg naar Australië v.v. in 1909/1910). The Compass 44(1974)4, 13-19.

Het schip - scheepsbouw

ANSEL, W.D., Restoration of the smack "Emma C. Berry" at Mystic Seaport 1969/1971. Mystic/Conn., The Marine Historical Association, 1973, 94 blz., geïll., $ 6,50.
BRENNECKE, J., Tanker. Vom Petroleumclipper zum Supertanker. Herford, Koehlers, 1974, 320 blz., geïll., DM 89,-.
CAMPBELL, G., China tea clippers. Londen, Adlard Coles, 1974, 168 blz., geïll., £ 6,-.
CRABTREE, R., Royal yachts of Europe in the 19th and 20th centuries. Newton Abbot, David & Charles, 1974, geïll., £ 3,95.
FOCK, H., Schnellboote. Vol. III, Die Nachkriegsentwicklung bis heute. Herford, Koehlers, 1974, 320 blz., geïll., DM 85,-.
FRY, E.C., The evolution of the lifeboat. Newton Abbot, David & Charles, 1974, geïll., £ 4,25.
HORTON, E., The illustrated history of the submarine. Londen, Sidgwick & Jackson, 1974, 160 blz., geïll., £ 3,50.
JANSEN, J.G., Nederlandse sleepboten. Alkmaar, De Alk, z.j., 112 blz., geïll., ƒ 6,95.
KUTZLEBEN, F. von, e.a., Minenschiffe 1939-1945. Die geheimnisumwitterten Einsätze des "Mitternachtgeschwaders". Herford, Koehlers, 1974, 260 blz., geïll., DM 89,-
MCCUSKER, J.J., "Alfred": the first Continental flagship 1775-1778. Washington/D.C., Smithsonian Institution, 1974, 24 blz., geïll.

MCGRAIL, S., E. McKee, The building and trials of the replica of an ancient boat: the Gokstad faering. Greenwich, National Maritime Museum, 1974 (Maritime Monographs & Reports, no. 11), 2 vols., 36 + 38 blz., geïll.
MELHORN, Ch.M., Two-block fox: the rise of the aircraft carrier 1911-1929. Annapolis/Maryl., USNI Press, 1974, 192 blz., geïll., $ 14,50.
PARIS, E., Souvenirs de marine. Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes, existants ou disparus etc. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1975 (herdr. van de 6-delige editie 1871 e.v. in 3 dln.), FF 250,- p.d.
PETREJUS, E.W., Het schip vaart uit. (19e eeuwse nederlandse zeilvaart). Bussum, de Boer, 1975, 256 blz., geïll., ƒ 42,50.
PRESTON, A., Submarines since 1919 (Purnell's History of the World Wars Special). Londen, BPC Publishing Ltd., 1974, 64 blz., geïll., 60 p.
PROFILE WARSHIP. Windsor, Profile Publications Ltd., 1970 - (zie: Mededelingen Ned. Ver. v. Zeegesch., nr. 26), 1973, blz. 93) 40. HNMS "De Ruyter" (F.C. van Oosten).
ROSSLER, E., Geschichte des deutschen U-Bootbaus. München, Lehmans, 1974, 448 blz., geïll., DM 80,-.
RUDOLPH, W., Inshore fishing craft of the southern Baltic from Holstein to Curonia. Greenwich, National Maritime Museum, 1974 (Maritime Monographs & Reports, no. 14), 32 blz., geïll.
SIMPER, R., Scottish sail: a forgotten era: trading schooners & coastal smacks 1850-1900. Newton Abbot, David & Charles, 1974, 180 blz., geïll., £ 3,50.
SLADE, W.J., B. Greenhill, Westcountry coasting ketches. Londen, Conway Maritime Press, 1974, 160 blz., geïll., £ 4,10.
SMITH, P., The Laforey destroyers. Londen, W. Kimber, 1974, 160 blz., geïll., £ 3,-.
TIMMERMANN, G., Das Schiffbau Handwerk. Hamburg, Altonaer Museum, 1974[2] (Schausammlungen des Altonaer Museums, Heft 3), 93 blz., geïll.
WALLER, W.F. (ed), HMS "Belfast". Londen, Macmillan, 1973, 32 blz., geïll., 45 p.

BAKER, W.A., (Bartholomew) Gosnold's "Concord" and her shallop. AN 34(1974) 231-242.
BAUM, K.J., Vierschrauben-Turbinendampfer "Vaterland" der HAPAG 1914-1938. Aus der Glanzzeit der Hamburg-Amerika-Linie. Das Logbuch 10(1974)47-59.
BELL, P., H/S "Mercurius", Storebaeltsfartens første dampskib (met eng. samenvatting: the first steamship of the Great Belt Service, the paddle-steamer "M"). Jrb. Handels- og Søfartsmuseet pa Kronborg, 1974, 7-15.
BEYLEN, J. van, Een middeleeuws scheepsmodel uit aardewerk, gevonden te Antwerpen. Tijdschrift der stad Antwerpen 20(1974)1, 13-19.
BEYLEN, J. van, Tramboten in de Antwerpse dokken. Tijdschrift der stad Antwerpen. 20(1974)2, 69-76.
BORGSCHULZE, S., Die Panzerkanonenboote der "Wespe"-Klasse. Das Logbuch 10(1974)85-95.
BOT, J. le, Le canot de Rance de 10 pieds. Etude de la technique, de sa construction et de l'outillage utilisé. Le petit perroquet 14(1974)28-39.
BOUDRIOT, J., Petits bâtiments de la grande marine. Le cotre. Le petit perroquet 14(1974)4-20.
BRANIGAN, D., John Laird: iron ship builder. Sea Breezes 48(1974)631-635.
CHRISTENSEN, B., Dansk skibsbygning omkring 1780 (met eng. samenvatting: shipbuilding in Denmark c. 1780). Jrb. Handels- og Søfartsmuseet pa Kronborg, 1974, 48-74.
CHURCHOUSE, J., "Peru" - "Louisa Craig" - "Raupo" (drie koopvaardijbarken, eind 19e eeuw). MM 60(1974)267-285.
DIXON, J., Battleship "Malaya". Ships Monthly 9(1974)6, 4-9.
DIXON, J., Battleship "Renown". Ships Monthly 10(1975)1, 4-7.
DIXON, J., Battleship "Warspite". Ships Monthly 9(1974)7, 22-26; 8, 15-18.
DRAPELLA, W.A., Urzadzenie sterowe (met eng. samenvatting: the development of the steering gear). Nautologia 9(1974)1-2, 21-39.

ERIKSON, Soviet battleships. WI 11(1974)115-133.
GRIMM, K., "Gauss" - Dreimast-marssegelschooner mit Hilfsmachine. Das Logbuch 10(1974)112-118.
JURIEN DE LA GRAVIERE, J.P.E., Le cutter "le Furet". Le petit perroquet 14(1974) 21-24.
KATLEWSKI, H., Dschunken und Wasserbauten gezeichnet und beschrieben während einer Chinareise des 18.Jahrhunderts. Das Logbuch 10(1974)97-104.
KERBRECH, R. de, Atlantic greyhounds: giants of the Atlantic competition for the blue riband at the turn of the 19th century. Ships Monthly 9(1974)6, 22-27; 7, 14-19; 8, 22-27; 10(1975)1, 22-27.
KLEM, K., Den Kongelige danske, norske og holsteenske Skibsbyggerskole (met eng. samenvatting: the Royal School of Shipbuilding of Denmark, Norway and Holstein). Jrb. Handels- og Søfartsmuseet pa Kronborg, 1974, 119-133.
LAWRENCE, D., The enemy unseen: the origins of the submarines. HT 24(1974)534-541.
MEYER, J., Die Dreyer-Werft und das Altonaer Museum. Das Logbuch 10(1974)129-133.
MØLLER, A.M. Skibsmalingen i Denmark 1632-1867 (met eng. samenvatting: measurement of tonnage in Denmark 1632-1867). Jrb. Handels- og Søfartsmuseet pa Kronborg, 1974, 16-47.
MUNCHING, L.L. von, Kabelschip "Faraday" (gebouwd 1873/74). BW 29(1974)280-281.
N.N., Japanese landing craft of WW II. WI 11(1974)240-250.
NEBELUNG, A., Raddampfer "Ludwig Fessler", 1926. Das Logbuch 10(1974)123-128.
NICOL, S., Harland and Wolff on Queen's Island. Ships Monthly 9(1974)6, 28-32.
OBA, O., Scroll paintings of Chinese junks which sailed to Nagasaki in the 18th century and their equipment. MM 60(1974)351-362.
PICANILH, H., Gallionsfigurer og anden dansk skibsornamentik indtil 1850 (met eng. samenvatting: figureheads and other decoration on Danish ships before 1850). Jrb. Handels- og Søfartmuseet pa Kronborg 1974, 75-118.
PRESTON, A., HMS "Cavalier" - Britain's last true destroyer. Will she be preserved at Southampton? Ships Monthly 9(1974)7, 4-8.
PICANILH, E., Les bacs d'Arcachon. Le petit perroquet 15(1974)19-37.
PRINCE, G., "Normandie" - triumph to tragedy. SB 31(1974)67-76.
RANDIER, J., L'armement A.D. Bordes et ses navires. Le petit perroquet 15(1974) 39-59.
RAVEN, A., HMS "General Wolfe", monitor. MS 10(1974)164-169.
RICHMOND, Ch.B., United States frigate "Savannah" (1820). NRJ 20(1974)139-144.
RICHON, L., A propos des nefs huissières. Une erreur de Jal. Le petit perroquet 14(1974)25-27.
ROBB, F.F., Seagoing galleys of the pharaohs. MS 10(1974)180-192.
ROFFEY, C.G., The "popofkas" (Rusland; 19e eeuw). WI 11(1974)218-239.
RONNBERG, E.A.R., Copper sheathing of whaleships. NRJ 20(1974)183-185.
SAINT-HUBERT, C. de, Notes on the French protected and unprotected cruisers 1860-1900. BS 25(1974)98-92, 106-111.
SCOTT, F.D., Presidential yachts. NRJ 20(1974)119-128.
STEVEN TOBY, A., Another look at the Copenhagen sarcophagus. IJNA 3(1974)205-211.
THOMAS, P.N., Ships that served: the steam packet ship "St. Ola". MS 9(1974)52-60.
THOMAS, P.N., Ships that served: steam tug "Seaway". MS 10(1974)113-125.
THOMPSON, R.H., The rise and fall of the "Monitor" 1862-1973. MM 60(1974)293-310.
UNGER, R.W., Dutch ship design in the 15th and 16th centuries. Viator/Medieval and Renaissance Studies 4(1973)387-414.
UNGER, R.W., Regulations of Dutch shipcarpenters in the 15th and 16th centuries. Tijdschrift voor Geschiedenis 87(1974)503-520.
VICHOT, J., L'album de marine du Duc d'Orléans: aquarelles de Frédéric Roux. Nep 115(1974)49-56.
VILLEIRS, P., Les bâtiments nantais destinés au commerce colonial avec les Antilles. Le petit perroquet 15(1974)4-18.
WEGNER, D.M., The (James) Eads turret (1864). NRJ 20(1974)186-189.

Maritieme archeologie

ELLMERS, D., Kultbarken - Fähren - Fischerboote. Vorgeschichtliche Einbäume in Niedersachsen. Hildesheim, August Lax, 1973, 40 blz., geïll., DM 1,50.
HEIDE, G.D. van der, Scheepsarcheologie. Scheepsopgravingen in Nederland en elders in de wereld. Naarden, Strengholt, 1974, 507 blz., geïll., ƒ 89,-.
JOHNSTONE, P., The archeology of ships. Londen, Bodley Head, 1974, 135 blz., geïll., £ 2,50.
LINDER, E., Underwater archeology (in the Mediterranean). Londen, Cassell, 1974, (Introducing Archeology Series vol. 7), 96 blz., geïll., £ 1,50.
MARSDEN, P., The wreck of the "Amsterdam". Londen, Hutchinson, 1974, 288 blz., geïll., £ 4,-.
MARTIN, C., Full fathom five: wrecks of the Spanish Armada. Londen, Chatto & Windus, 1975, 320 blz., geïll., £ 4,-.
MCKEE, E., The Cattewater wreck. Greenwich, National Maritime Museum, 1974 (Maritime Monographs & Reports no. 13), 24 blz., geïll.
ROBERTSON, M., The wreck of the "Titan" or futility. Bar Hill/Cambr., P. Stephens, 1974 (herdr. ed. 1898), 160 blz., geïll., £ 4,10.

ADNAMS, J.R., The "Dartmouth", a British fregate wrecked off Mull, 1690. IJNA 3(1974)269-274.
DELANO SMITH, C., The buried lagoon and lost port of Sipontum (Foggia, Italy). IJNA 3(1974)275-281.
ENGVIG, O.T., Dunulvikutgraningen 1973 (met eng. samenvatting: the excavation at Dunulvik 1973). Jrb. Norsk Sjøfartsmuseum/Oslo, 1973, 53-72.
HEIDE, G.D., van der, Over de problematiek van bewaring en conservering van scheepswrakken. Museologia 1974, 43-51.
HEIDE, G.D. van der, Scheepsarcheologie in 1973. In: Maritiem Journaal 74, 159-167.
PEARSON, C., The Western Australian Museum conservation laboratory for marine archeological material. IJNA 3(1974)295-305
PRICE, R., K. Muckelroy, The second season of work on the "Kennemerland" site, 1973. An interim report. IJNA 3(1974)257-268.
SALEMKE, G., Das Bodenschalenboot von Danzig. Das Logbuch 10(1974)76-78.
SALEMKE, G., Die Friesische Kogge. Das Logbuch 10(1974)81-83.
STENUIT, R., Early relics of the VOC trade from Shetland. The wreck of the flute "Lastdrager" lost off Yell, 1653. IJNA 3(1974)213-256.

Modelbouw

WINGROVE, G.A., The techniques of ship modelling. Hemel Hempstead/Herts, Model & Allied Publications, 1974, 133 blz., geïll., £ 3,50.

AKKERMAN, P., Scheepsmodelbouw van A tot Z. De Modelbouwer 36(1974)242-245.

Stuurmanskunst

MORZER BRUYNS, W.F.J., G. Schilder, Kaarten en stuurmansgereedschappen. SH 9(1974)478-486.
WILLOWEIT, G., Die Leuchttürme von Kahlberg bis Memel. Das Logbuch 10(1974)119-122.

Kartografie - oceanografie

Atlas of the sea. Londen, Heinemann, 1974, 128 blz., geïll., krtn., £ 2,95.
BUBBERMAN, F.C., e.a. (red), De groei van de Surinaamse kaart. Suralco Magazine 1974/3-4.
JANE, R.L. Trillo (red), Jane's Ocean Technology. Londen, Macdonald & Jane, 1975, 330 blz., geïll., £ 12,50 (Eerste uitgave van deze nieuwe uitgave van Jane, met onder meer: submersible support vessels, sea bed vehicles, research vessels, tugs and

supply vessels).
ROSTOW, W.W. (ed), Thomas Jefferys' The American Atlas. Londen, 1776. Amsterdam, TOT, 1974 (A series of atlases in facsimile, 6th series, vol. VI), 12 blz., 30 krtn.

ABENDANON, E.C., Missing links in the development of the ancient Portuguese cartography of the Netherlands East Indian archipelago. AC 19(1974)1-9 (herdr. The Geogr. Journ., 1919, 54, no. 6, 347-355).
ANTHIAUME, A., Un pilote et cartographe havrais au XVIe siècle: Guillaume le Testu. AC 19(1974)10-77 (herdr. Bull. de géogr. hist. et déscriptive, 1911, 135-202).
BURGER, C.P., Oude Hollandsche Zeevaart-uitgaven. AC 19(1974)99-134. (herdr. Bibliotheekwezen 6, 1908, 119-137 en 245-261).
CAPPON, L.J., Geographers and mapmakers, British and American, from about 1750 to 1789. Proc. of the American Antiq. Soc. 81(1973)2.
ENTERLINE, J., The Southern Continent and the false Strait of Magellan. Imago Mundi 26(1972)48-58.
GAFFAREL, P., Les îles fantastiques de l'Atlantique au moyen-âge. AC 19(1974)272-285 (herdr. Bull. de la Soc. de géogr. de Lyon IV, 1881, 431-444).
HAMY, E.-T., Les origins de la cartographie de l'Europe septentrionale. AC 18(1974) 104-209 (herdr. Bull. de géogr. hist. et descriptive, 1888, 4-104.).
KOEMAN, C., Life and works of Willem Jansz. Blaeu. Imago Mundi 26(1972)9-16.
NIERMEYER, J.F., Zur Geschichte der Kartographie Hollands in den drei vorigen Jahrhunderten. AC 18(1974)226-255 (herdr. Programma Erasmiaansch Gymnasium, Rotterdam, 1893, 3-32).
OOSTEN, F.C. van, Het stille werk van de witte marine. Marineblad 84(1974)709-751.
SCHILDER, G., New cartographical contributions to the coastal exploration of Australia in the course of the 17th century. Imago Mundi 26(1972)41-44.
SPRAY, W.A., The surveys of John McCluer (18e eeuw; Indische Oceaan). MM 60(1974) 233-250.
WAGNER, H., Der Ursprung der "kleinen Seemeile" auf den mittelalterlichen Seekarten der Italiener. AC 19(1974)390-404 (herdr. Nachr. der Kgl. Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, phil.-hist. Klasse, 1900, 3, 271-285).
WAGNER, H., Historische Ausstellung betreffend die Entwickelung der Seekarten vom XIII-XVIII. Jahrhundert onder bis zur allgemeinen Einführung der Mercator-Projektion und der Breitenminute als Seemeile. AC 19(1974)381-389.
WESTROPP, T.J., Brasil and the legendary Islands of the North Atlantic: their history and fable. A contribution to the "Atlantis" problem. AC 19(1974)405-445 (herdr. Proc. Royal Irish Acad. 30, 1912/13, 223-260).

Haven- en zeewerken

SCHILSTRA, J.J., In de ban van de dijk. De Westfriese omringdijk. Hoorn, Uitg. Mij. West-Friesland, 1974, 192 blz., geïll., ƒ 39,50.

GROEN jr., J.A., 150 Jaar Groot Noordhollandsch Kanaal. Ons Amsterdam 26(1974) 370-375.
ULBRICHT, F., Die geschichtliche Entwicklung des Baggerwesens auf dem Rhein. Beiträge zur Rheinkunde, 2e Folge, Heft 26(1974)37-50.

Zeerecht

COHEN, E.E., Ancient Athenian maritime courts. Princeton/N.J., U.P., 1973, 233 blz., £ 9,-.
LUARD, E., The control of the sea-bed. A new international issue. Londen, Heinemann, 1974, 309 blz., £ 4,75.

EDESON, W.R., The prerogative of the Crown to delimit Britain's maritime boundary. Law Quarterly Review 89(1973)2.