MEDEDELINGEN
VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

33

MEDEDELINGEN

VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

No. 33

REDAKTIE

Drs. L. M. Akveld
Dr. J. P. van de Voort

NOVEMBER 1976

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 postgiro 390.150 t.n.v. Penningsmeester van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, Voorhout.

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 32 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

ARTIKELEN

Koeman, C., De "zeepasser" van Adriaen Veen 5
Mac Lean, J., Het onderwijs aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik 1829-1850 18

MENGELWERK

Graaf, H. J. de, Het koninklijk lijk op de werf of het aandeel der marine in de uitvaart van Koning Willem I, 29 december 1843-2januari 1844 31
Groot, S. J. de, Aanvulling op "Enkele notities over Abraham Cornelis Hazewinkel van Veendam (1772-1842)" 41
Jong, C. de, Een verklaring door Anthony van Riebeeck als scheepschirurgijn in 1836 42
Jong, C. de, Purmerend en Noorwegen. De Noorse scheepvaart op Purmerend weerspiegeld in een oud Noors zeemanslied 44

COLLECTIES

Valdemars slot te Troense bij Svendborg (Denemarken) (Ph. M. Bosscher) 40
Het "Marstal og Omegns Museum" te Marstal op Aerö (Denemarken) (Ph. M. Bosscher) 49

LITERATUUR
Boekbesprekingen

Boxer, C. R., De Ruyter en de Engelse Oorlogen in de Gouden Eeuw (J.R. Bruijn) 51
Davis, R., English merchant shipping and Anglo-Dutch rivalry in the seventeenth century (J. R. Bruijn) 51
Fontaine, J., Zeelandia. De geschiedenis van een fort (M. P. H. Roessingh 52
Groote, H. L. V. de, De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw (F. M. Huussen-de Groot) 52
Haws, D., Het schip en de zee (S. J. de Groot) 53
Koeman, C., Schakels met het verleden. De geschiedenis van de kartografie van Suriname 1500-1971 (M. P. H. Roessingh) 54
Lloyd, Chr., Atlas of maritime history (Ph. M. Bosscher 55
Marcus, G. J., Heart of oak. A survey of British sea power in the Georgian era (J. R. Bruijn 56
Marder, A., Operation "Menace": the Dakar expedition and the Dudley North affair (J. Verseput 57
Randier, J., Scheepsantiek (J. A. van der Kooij) 58
Speerstra, H., Schippers van de zee. De laatste kustvaarders onder zeil (L. M. Akveld) 59
Veenendaal, A. J., Matthijs Sloot, een zeeman uit de 18e eeuw (plm. 1719-1779) (C. A. Davids) 59
Voort, J. P. van de, Vissers van de Noordzee. Het nederlandse visserijbedrijf in geschiedenis en volksleven (A. Blussé van Oud Alblas) 60
Vries, C. A. de, Scheepsportretten van C. A. de Vries (J. van Beylen) 61

Nieuwe boeken en artikelen (L. M. Akveld) 63

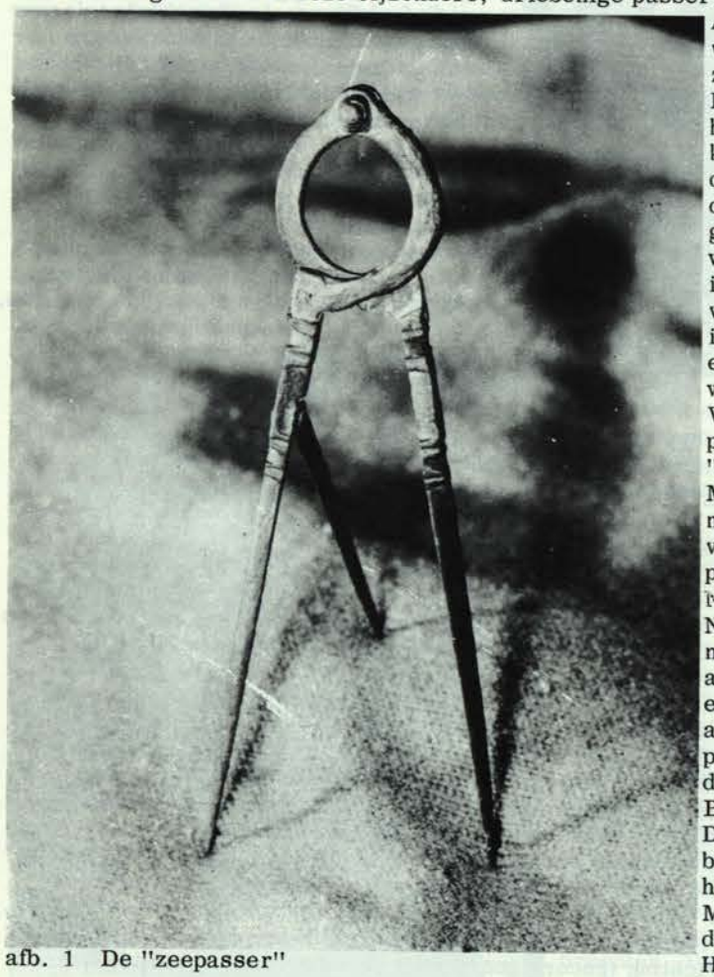
ARTIKELEN

De "zeepasser" van Adriaen Veen

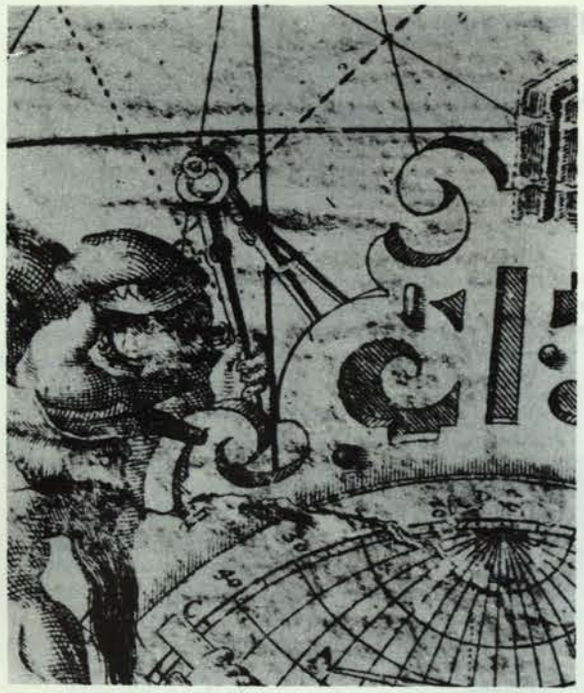
Prof. dr. ir. C. Koeman

Inleiding

Het is niet voor de eerste keer dat er over de zeepasser van Adriaen Veen geschreven wordt. Het gebruik van deze bijzondere, driebenige passer staat bovendien beschreven in Adriaen Veen's boek: Napasser van de Westersche en Oostersche zeevaert, Amsterdam, 1597. Een zeer zeldzaam boek 1) dat heel belangrijk is voor onze kennis van de geschiedenis van de zeevaartkunde en waarop door Crone e.a. reeds jaren geleden de aandacht gevestigd werd. De vroegste vermelding in de vakliteratuur is echter die van De Jonge, in 1862. 2) Het is hier wel voor het eerst dat in een artikel een foto getoond kan worden van de door Adriaen Veen uitgevonden driebenige passer, omdat het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum" te Amsterdam in november 1975 een exemplaar van een 16e-eeuwse driebenige passer heeft kunnen aankopen. Nog nooit eerder werd er in Nederland, en vermoedelijk ook niet ergens anders, een duidelijke afbeelding van gegeven, hoewel er een niet erg duidelijke afbeelding voorkomt op de titelpagina van de "Napasser" en op de cartouche van Willem Jansz. Blaeu's wereldkaart van 1605. De nog vrij gave passer kon uit buitenlands particulier bezit voor het "Nederlands Scheepvaart Museum" aangekocht worden dank zij een schenking van de Handelsvereniging Ahrend B.V. te Amsterdam. Foto's van de passer en fotokopieën van de relevante bladzijden uit het Museumexemplaar van de "Napasser" werden ter beschikking van ondergetekende gesteld om aldus in de gelegenheid te zijn een beschrijving van het gebruik van de driebenige passer te geven. Daarbij werd dankbaar gebruik gemaakt van de voorbereidende werkzaamheden van de heer W. F. J. Mörzer Bruyns, van het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum", bestaande uit een aantal transcripties en verklaringen van de oorspronkelijke tekst uit de "Napasser". Pas nu wij een driebenige passer zelf in de hand kunnen nemen, worden de zeven "Passinghen" die in het boek van Adriaen Veen beschreven zijn ons duidelijk. In de studies die Voorbeijtel Cannenburg en Crone aan Adriaen Veen's boek wijdden 3), moesten de



afb. 1 De "zeepasser"



afb. 2. Gedeelte van de cartouche, die voorkomt op de wandkaart van de wereld in achttien bladen, in 1605 uitgegeven door Willem Jansz. Blaeu. Dit unieke exemplaar is in het bezit van de Hispanic Society of America te New York.

details van het hoe en waarom van het gebruik van de passer ons wel onthouden blijven bij gebrek aan een volledig inzicht in zijn konstruktie. Dank zij de aankoop van het "Nederlands Scheepvaart Museum" kan het door Voorbeijtel Cannenburg en Crone verrichte voorbereidend onderzoek thans in dit artikel afgerond worden.
Ter inleiding van deze verhandeling over het gebruik van de driebenige passer volgen hier eerst enkele opmerkingen over de funktie van een tweebenige passer bij het gebruik van zeekaarten en van globes door de zeeman op zee. Het is voor kartografen duidelijk, dat die funktie uit het overbrengen van meetafstanden bestaat. De passer, waarmee slechts zelden cirkels getrokken moeten worden, is van twee stalen punten voorzien. Weinigen zullen echter weten, dat zo'n passer in de 16e-17e eeuw ook gebruikt werd om op een zeekaart een lijn evenwijdig aan een gegeven lijn te konstrueren. Eigenlijk is het woord" konstrueren" misplaatst, want de passer werd op het oog met één voet langs een lijn gevoerd, waarbij de andere voet op konstante afstand van die lijn een rechte evenwijdig aan die lijn beschreef. Deze funktie was in meetkundig opzicht erg gebrekkig. Daar kwam nog bij dat de zeekaart meestal niet hoekgetrouw was. De gebrekkige funktie van de gewone passer en de vervormingen van de in gebruik zijnde zeekaarten vormen de voornaamste achtergrond van de uitvinding van Adriaen Veen's driebenige passer en van zijn "ronde gebulte kaarten". We komen daar later op terug.
Grootcirkelafstanden overbrengen van een globe naar een schaal (schaallat of getekende schaal op een kaart), vice versa, is onjuist. Waarom er zoveel oude afbeeldingen bestaan van kartografen, geografen, stuurlieden, die met een passer in de hand tegenover een globe zitten is mij een raadsel. Soms staat de passer zelfs óp de globe. Afstanden overbrengen van een globe naar een schaal, door de twee punten van de passer op de twee plaatsen waartussen men de afstand wil weten, te zetten, levert een fout resultaat op,omdat men aldus de lengte van de koorde tussen twee punten op een cirkelboog vindt, en niet de lengte van de cirkelboog die op die koorde staat. De omrekening van koordelengte naar booglengte hangt bij een konstante straal van de cirkel af van de lengte van de koorde; de vergrotingsfactor neemt toe van 1 tot π. Bovendien is het uitzetten van een afstand in een bepaalde richting op een globe vrijwel onmogelijk, bijvoorbeeld bij een gezeilde koers, want een met konstante kompasrichting (gecorrigeerd voor de miswijzing) gezeilde koers wordt op de globe een kromme, loxodroom genaamd.
Voor wiskundig onderlegde kartografen als Gerard Mercator, Gemma Frisius en Jodocus Hondius (de opsomming is willekeurig), die men op afbeeldingen met een passer op een globe ziet meten, zou het bovenstaande geen nieuws betekenen. Zij zullen zelf begrepen hebben,dat je op een globe geen afstanden kunt uitpassen en geen richtingen uit kunt zetten, en ze zouden zichzelf er over verwonderd hebben wanneer ze zich zo afgebeeld hadden gezien. Waarschijnlijk zijn hun afbeeldingen posthuum verschenen, getekend door een kunstenaar die meer op kompositie dan op wiskundige logica gelet heeft.
Stappen we nu over van de globe naar de kaart. Het overbrengen van afstanden van een kaart naar een schaal, vice versa, onder gebruikmaking van een passer, wordt wél

geaccepteerd. Alsof de uitgepaste afstand op een kaart na vermenigvuldiging met een konstante schaalfactor, wél steeds de juiste afstand op de aardbol zou opleveren! Iedere geograaf, kartograaf, of stuurman weet natuurlijk dat dit niet zo is, want schaalgetrouwheid bestaat niet bij de afbeelding van een driedimensionale bol op een tweedimensionaal kaartvlak. De kombinatie: passer + kaart is in de ikonografie van de kartografie dermate ingeburgerd, dat vrijwel niemand bij het bekijken van zo'n afbeelding waarschuwend de vinger zal opsteken: "pas op, uw uitgepaste afstand kan fout zijn!" Ook als landmetersattribuut zal de passer geen bedenkingen teweegbrengen. Gelukkig voor de landmeter heeft hij in de regel weinig hinder van de vervormingen van afstanden en richtingen die optreden wanneer de aardbol op een plat vlak wordt afgebeeld, want het stukje boloppervlak dat de landmeter heeft afgebeeld is meestal erg klein. Wanneer een stukje aardbol ter grootte van een perceel, van een dorp, van een stad en zelfs van een niet al te grote provincie in een plat vlak wordt afgebeeld, merk je praktisch niets van een variabele schaalfactor of van een verschil in richting tussen kaart en aardbol. Voor een geograaf daarentegen, die stukken van de aardbol zo groot als kontinenten op een kaart afbeeldt en voor een stuurman die een oceaan van kust tot kust op zijn kaart heeft staan zijn vervormingen van afstanden en richtingen zaken waarmee men rekening moet houden. In de tijd van Adriaen Veen minstens even zeer als in onze tijd, want een stuurman bijvoorbeeld beschikte nog niet over die middelen die het navigeren in onze tijd vergemakkelijken. De stuurman was in vroeger eeuwen in hoge mate afhankelijk van zijn zeekaart, die niet alleen meetkundig te verklaren deformaties bevatte, maar ook vele fouten in de ligging van havens, eilanden en kusten vertoonde. Gezien het grote belang dat met het juiste navigeren gemoeid was, is het begrijpelijk dat de stuurman uit vroeger eeuwen vaak zelf voor verbetering van zijn navigatiemethoden en zeekaarten heeft gezorgd.
In zijn boek de "Napasser van de Westersche en de Oostersche zee-vaert" uit 1597 geeft de amsterdamse leraar Adriaen Veen zowel een opsomming van de vele fouten in de ligging van havens en eilanden zoals die in zeemansgidsen en op paskaarten voorkomen, als ook van de fouten die bij het navigeren ontstaan door het passen op de algemeen gangbare zogenaamde "platte kaarte". Adriaen Veen dacht een bijdrage tot de verbetering van de navigatiemethoden, met andere woorden van de "const der zeevaert" te leveren door "gebulte caerten" te gebruiken voor het afpassen van afstanden en het konstrueren van koerslijnen die het schip moest zeilen om van plaats tot plaats te komen. De algemeen gangbare, zogenaamde "platte kaart" was een zeekaart met gelijke afstanden tussen zowel de breedte- als de lengtegraden. Ook de naam "gelijkgradige kaart" was wel in gebruik, waarin het onderscheid met "wassende graden kaart" tot uitdrukking gebracht was. Richting en afstandfouten waren zeer aanzienlijk op de gelijkgradige kaarten, vooral op hogere breedten. En er werd door de hollandse zeeman veel op hogere breedten gevaren, zodat de gedachte van Adriaen Veen om hem "gebulte kaarten" mee te geven zeer begrijpelijk was.

afb. 3. Portret van Jodocus Hondius I (1563-1611), ontleend aan het dubbelportret van Hondius en Mercator in de Mercator-Hondius-atlas (Amsterdam, 1606)

Een "gebulte kaart" was een globe segment, dat wil zeggen een driedimensionale verkleinde weergave van de aarde. Zo'n segment zal bijvoorbeeld de Noordelijk Atlantische Oceaan omvat hebben. We weten dat echter niet, want er is geen enkele gebulte kaart bewaard gebleven. De enige, enigszins primitieve,

afbeelding die bewaard is gebleven is te zien op de titelpagina van de "Napasser". Zo'n gebulte kaart kon zeker als een grote verbetering beschouwd worden ten opzichte van de in gebruik zijnde zeekaarten in de platte-kaartprojectie. Op een gebulte kaart konvergeren de meridianen overeenkomstig de werkelijke konvergentie op de aardbol. Bovendien zijn meridianen en parallellen cirkels, terwijl ze op de platte kaart als rechte lijnen getrokken zijn. Hoewel de verbeteringen in eenvoudige bewoordingen te omschrijven zijn geeft Adriaen Veen ze in breedvoerige taal weer in zijn opdracht aan de Staten Generaal, waaruit we hieronder het begin weergeven: 4) "Nademael de Mathematici, uyt goede redenen ende vaste argumenten besloten hebben dat den aerdtbodem rondt is ghelijck die ook metter daedt bevonden wort te zijn, so moet buyten alle twijfel het gheheele aerdtrijck clootsgewijs ende de ghedeelten des selfves bultsgewijs na proportie des geheelen rondes afgebeelt worden. Welcken voet men in alle caerten wel behoort hadde te volgen so wel in de landtcaerten als in de pascaerten dan overmits de landtcaerten (die veel tot lust ende speculatie worden ghebruyckt) int soucken van de passagien ofte methingen van eenige plaetzen de periculen van Lijf en Goed te verliesen niet onderworpen en zijn als de pascaerten so en heeft men op de landtcaerten zo naeu niet gelet ende de selvighe op de platte forma al laten doorslippen. Maer de pascaerten, die specialijck tot de passinghe worden gemaect om de Hooghten Langhten Coursen ende Mijlen daerop af te meeten, ende door t'falgeren van t'welcke Lijf Schip ende goedt pericliteert, daeraen is voorwaer alte veel gheleghen, dan men die op den ouden platten voet langher zou laten heen loopen..."
Voor het gebruik van de "ronde gebulte kaarten" heeft Adriaen Veen een "zee-passer", dat wil zeggen een passer met drie benen, uitgevonden en bovendien nog "pampiere formen tot de gebulte caerten dienende". Zowel op zijn boek als op de zeepasser en de "pampiere formen" verkreeg Veen een octrooi, gevolgd door een schenking van de Staten Generaal van 1000 gulden en tot aan het jaar 1611 een jaargeld van 500 gulden. Vermoedelijk zijn de gebulte kaarten maar tien à twintig jaren in gebruik geweest. We weten dat ze in 1598 meegenomen zijn op een reis door de gebroeders De Houtman en op de reis van Hendrick Ottsen naar Rio de Plata. Verder worden ze vermeld in contemporaine leerboekjes, bijvoorbeeld Th. Hood, 't Ghebruyck van de zeecaerte... (Amsterdam, 1602) en Hendrick Reyers' Stuurmanspraatje... (1614).

afb. 4. Illustratie op de titelpagina van Adriaen Veen's "Napasser van de Westersche en Oostersche zeevaart"(1597). Een linkshandige zeeman voert een passing uit op een ronde gebulte kaart.

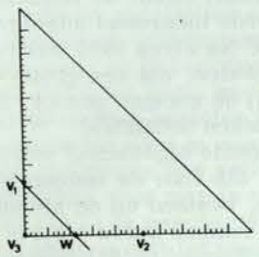
Naast de ongetwijfeld goede eigenschappen bezaten de zeepassers de minder goede eigenschap, dat het uitpassen of uitzetten van afstanden meetkundig niet juist was vanwege het verschil in lengte tussen boog en koorde. Voor de herleiding van boog naar koorde en omgekeerd, waren zowel op de gebulte kaart als op de platte kaart berekeningen nodig. Een reductie van de lengte van een cirkelboog tot de lengte van de koorde, zoals bij het passen op de zeekaart vaak voorkwam, kon echter met behulp van een "pleinschaal" grafisch berekend worden. De "pleinschaal" (van het engelse plainscale) was een rekenlineaal waarop men afstanden kon afpassen met behulp van een gewone passer. Ook meer ingewikkelde vraagstukken op het gebied der boldriehoeksmeting konden met de

afb. 5. Portret van Nicolaas Petri in diens boek "Practique Om te leeren Reekenen, cijpheren ende Boeckhouden..."(Amsterdam, 1583), (gravure door H. Goltzius).

pleinschaal door afpassen tot oplossing gebracht worden. 5) Of men vóór circa 1625, de tijd waarin de pleinschaal voor het eerst genoemd werd, de reductie van boog naar koorde inderdaad uitvoerde, is niet te zeggen. Na circa 1625 werd dit soort rekenlinealen, dat een grote populariteit bij de zeeman genoot, in de meeste leerboeken behandeld.
Een tweede slechte eigenschap van de gebulte kaart, die voor de zeeman erg hinderlijk was, bestond uit de afbeelding van een vaste kompas koers als een loxodroom. 6) Hoewel de driebenige zeepasser op werkelijk elegante wijze zo'n loxodroom evenwijdig aan zichzelf wist te verplaatsen (zie verder bij de "passingen"), bleef toch het ongemak van het lengteverschil tussen een kromlijnige loxodroom en een recht lijnstuk tussen de twee benen van een passer.
De konstrukties die dank zij de driebenige passer op de gebulte kaarten mogelijk waren, zijn door Veen op een geniale manier bedacht. Maar het lijkt mij dat de driebenige passer ook het konstrueren van verheid en koers en het uitpassen van koersen op platte kaarten had kunnen vergemakkelijken. Misschien is de driebenige passer daarvoor ook wel gebruikt, hoewel Veen hierover niets vermeldt.

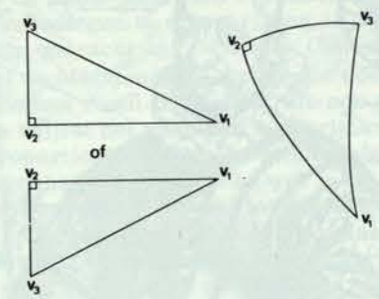
<u>De konstruktie van de Zeepasser</u>
De driebenige zeepasser is uit een normale passer gemaakt, door er een derde been aan te bevestigen, dat alleen maar draaibaar is in een vlak dat loodrecht staat op het vlak waarin de normale benen liggen. De passer is 136 mm lang, het derde been is 84 mm lang. Hij is geheel vervaardigd uit messing.
Een ander soort passer met drie bene die alle drie in één scharnier samenkomen, heeft niets te maken met de konstruktie van Adriaen Veen's Zeepasser, want de verbindingslijn van de drie passerpunten vormt geen rechthoekige, maar een gelijkzijdige driehoek. Een exemplaar van zo'n driebenige passer met één scharnier dat uit de eerste helft der 18e eeuw dateert, bevindt zich in de collectie van het Conservatoire National des Arts et Métiers te Parijs. Het is afgebeeld in Les Instruments Scientifiques door M. Daumas (Parijs, 1953). Men vindt het ook afgebeeld in N. Bion, Les instruments mathématiques (Paris, 1716). In de beschrijving van Adriaen Veen heten de twee benen van de passer respectievelijk de gespleten voet en de buigende voet. Veen gebruikt het woord "voet" waar wij in modern Nederlands het woord "been" zouden gebruiken. Terwille van de uniformiteit zullen we Veen navolgen. De gespleten voet heeft in Veen's woorden "twee benen". De andere voet wordt door hem (en door ons) de "buigende voet" genoemd. Uit de "passingen" zal blijken dat deze voet inderdaad voorover buigt, terwijl de gespleten voet "wijdbeens" blijft staan. Op de illustratie op het titelblad van de "Napasser" is de konstruktie niet goed te zien. Geen wonder dat Voorbeijtel Cannenburg moest vaststellen 7) "Het instrument bestond voor zover dit is na te gaan, uit een gewone passer, waaraan een in elken stand vast te zetten derde been was verbonden". Dit laatste blijkt niet zo te zijn. Ook Crone kon, omdat men toen nog nooit een driebenige passer gezien had, in zijn artikelen nog niets anders melden dan "Il est question d'une branche à pointe fendue, d'une deuxième également fendue et de la troisième à pied flexible" 8) (Twee ervan hadden een gespleten voet, de derde had een

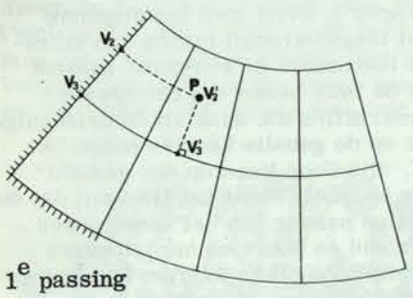
Rekonstruktie van de "pas-triangel"



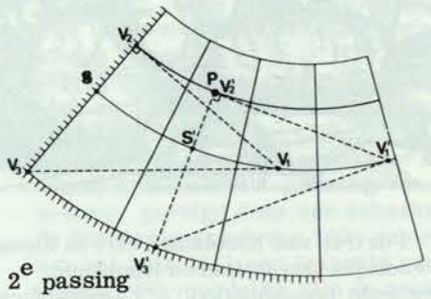
Verbindingslijnen tussen de passerpunten

a) in het platte vlak b) op de bol

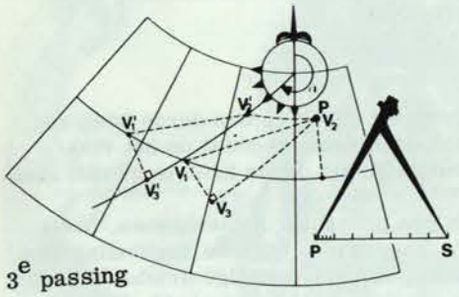




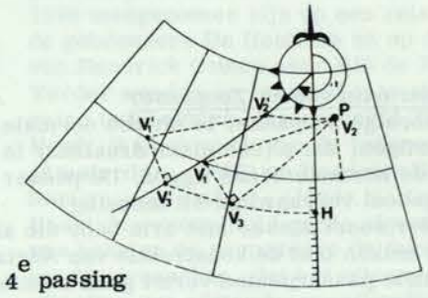
1e passing



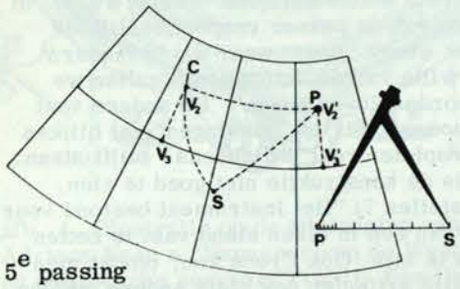
2e passing



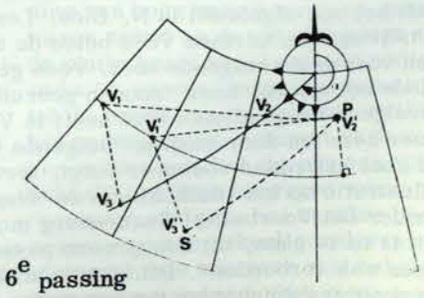
3e passing



4e passing



5e passing



6e passing

buigende voet).
Hoe uiterst belangrijk het is dat er nu een gaaf exemplaar in het "Nederlands Scheepvaart Museum" is, blijkt wel uit de bovenstaande citaten. Met een onzekere voorstelling omtrent de konstruktie kan men moeilijk een helder beeld van het gebruik verkrijgen. De uitspraak van Crone 9): "Quelle que soit... la forme précise de cet instrument... l'explication de son usage est assex claire pour nous faire comprendre l'utilité de son emploi", is te optimistisch. De "explication de son usage" werd nog niet eerder door iemand in moderne termen beschreven, omdat dit zonder de konstruktie van de zeepasser gezien te hebben niet mogelijk was. Dank zij de nieuwe aanwinst kan in het vervolg van dit artikel Adriaen Veen's omstandige maar zeer correcte uitleg van de "Zeven passinghen" in een moderne versie vertaald en met figuren toegelicht worden. Die figuren zijn nodig, omdat ook het bewijs van de konstrukties geleverd wordt. In het boek van Veen worden die bewijzen niet geleverd.
De eerste figuur die bij de bewijsvoering nodig is, is de rechthoekige driehoek $V_1V_2V_3$, die gevormd wordt wanneer we de passer met de drie benen op een plat vlak zetten. Zetten we de passer met zijn drie benen op een boloppervlak (= de gebulte kaart) dan vormen deze drie benen de hoekpunten van een rechthoekige boldriehoek. In deze en in alle volgende figuren zijn V_2 en V_3 het "eene en het tweede been van de gespleten voet, waarbij V_2 de gewone punt van de gespleten voet is en V_3 het daaraan bevestigde been, V_1 is steeds de "buyghende voet". Voor een beantwoording van de vraag waarom Veen's zeven konstrukties op de gebulte kaart niet met een tweebenige passer uitgevoerd kunnen worden, is de konstruktie van een rechthoekige boldriehoek $V_1V_2V_3$ onmisbaar. Eén der zijden van de boldriehoek fungeert namelijk als een gedeelte van een loxodroom, dat evenwijdig aan zichzelf over het boloppervlak verplaatst moet worden. Het derde been stelt de navigator in staat om bij het verplaatsen van de geopende passer in oost/west richting, de beide andere benen in de juiste richting te houden, door namelijk dit derde been op een parallel te houden. (N.B. De figuren 1 t/m 6 hebben betrekking op een boloppervlak. Ter vereenvoudiging van deze figuren zijn ze in de stereografische projectie getekend, hetgeen de bewijsvoering niet beïnvloedt).

De zeven passingen

De zeven konstrukties op de gebulte kaart die door Adriaen Veen in de "Napasser" beschreven worden zijn:

1. De breedte van een plaats bepalen.
2. De lengte van een plaats bepalen
3. De positie bepalen als men gezeilde koers en afgelegde afstand kent (gegist bestek)
4. De positie bepalen als men gezeilde koers en breedte kent
5. De positie bepalen als men zuiver Oost of West gezeild heeft en de gezeilde afstand kent.
6. De te zeilen koers bepalen als punt van uitgang en punt van bestemming bekend zijn.
7. idem als 6, wanneer de afstand buiten bereik van de passer valt.

1. Eerste passing

Transcriptie: 1. Om de breedte of poolshoogte van een plaats te meten. Zet het ene been van de gespleten voet op de plaats daar gij de breedte of polushoogte van begeert te weten, en het tweede been op de naaste parallele of Oost-West streek, zodat de beide benen van de gespleten voet recht zuid en noord van elkaar staan, dat men ten naasten bij op 't gezicht wel zien kan.
2. De Zeepasser in zulke stand houdende loop daar mee zo langs de parallel of Oost-West-streek, tot dat u de meridiaan ontmoet waar de graden der breedte of van zuid en noord op getekend staan, zodat beide benen de zelve doorsnijden, en zal alsdan het been dat in de plaats gestaan heeft daar gij de breedte van begeert te weten, die aanwijzen op de meridiaan.

Uitleg: Zet het ene been (V_2') van de gespleten voet op de plaats waarvan de breedte gevraagd wordt en het andere been op de dichtstbijzijnde parallelcirkel (V_3'), zodanig dat de verbindingslijn $V_2' - V_3'$ loodrecht op de parallel staat. Verplaats de passer naar de

meridiaan waarop de graadverdeling is aangebracht en lees in V_2 uw breedte af. (N.B. Bij deze uitpassing wordt de buigende voet van de passer niet gebruikt. Het zwakke punt in de konstruktie is het op het oog bepalen van de loodrechte stand van V'_2 - V'_3 op de parallelcirkel).

2. Tweede passing

Transcriptie: Om de lengte van een plaats te meten.
1. Zet het ene been van de gespleten voet in de plaats daar gij de lengte van begeert te weten ende het andere been op de naaste parallel daar graden der lengte op getekend zijn, welck parallelen daar staan op elke tien graden der breedte één, also dat beide de benen recht zuid ende noord van malkander staan.
2. Daar na loopt zo lang langs de parallel tot dat u ontmoet een meridiaan ofte zuider ende noorder streek zo dat beide benen daar juist op staan.
3. Houdt den zeepasser zo staande ende brengt doort op ende toe doen vande beugels ende het buyghen van den buyghenden voet, den selvigen op een parallel (ofte oost ende west streek) die u naast is ofte bekwaamste dunkt.
4. Licht dan den passer op ende set het eene been van den gespleten voet weder in de plaatse daar gij de lengte van begeert te weten en den buigenden voet weder op de selve parallele daar gij hem te voren op gebracht hadt, en het tweede been van de gespleten voet mede nederzettende zal u wijzen op hoe veel graden der lengte de selve plaatse gelegen is. Uw begintsel der lengte aftellende van den meridiaan daar de graden der breedte op geteekent staan, als genoeg uitwijst het cijfergetal dat er staat onder de parallel van 40 graden.

Uitleg: Om de lengte van een plaats (P) te vinden.
1. Zet een been (van de gespleten voet) op de plaats waarvan u de lengte wilt weten en het andere been op een parallel met een graadverdeling (de liggende rand). De benen staan noord-zuid.
2. Houd de passer in deze stand en beweeg hem naar de staande rand toe (V_2, V_3).
3. Breng de buigende voet op een nabijgelegen parallel (V_1).
4. Til de passer in deze stand (zonder deze te veranderen) op en zet het been van de gespleten voet op de plaats (V'_2) waarvan u de lengte wilt weten, en de buigende voet weer op de parallel (V'_1) (dezelfde). Nu het tweede been (V'_3) neerzettende (op de liggende rand) kunt u de lengte aftellen.

Bewijs van de tweede passing
Gevraagd: lengte van punt P.
Bewijs: boldriehoek $V_1V_2V_3$ is kongruent met boldriehoek $V'_1V'_2V'_3$.
Daaruit volgt: loodlijn $V_1S = V'_1S'$.
Beide loodlijnen vallen samen met één en dezelfde parallel cirkel en geven dus hetzelfde lengteverschil aan.

3. Derde passing

Transcriptie: Om de gezeilde koers en de gegiste mijlen buiten de Oost-West-richting uit te passen.
1. Zet het ene been van de gespleten voet in de plaats daar gij van afgezeild zijt en het andere been op de naaste parallel of Oost-Weststreek als voren.
2. Loopt dan zo langs de parallel of Oost-Weststreek, totdat u ontmoet een streek van gelijke natuur als gij op aangezeild hebt, alzo dat het been, dat in u afgezeilde plaats gestaan heeft, dezelve streek doorsnijdt alwaar gij een stipken zult zetten, op, of om beter te onthouden dicht aan de streek.
3. Daarna neemt op een van de mijlperken, metten gespleten voet, zo vele mijlen als gij gist gezeild te hebben.
4. Dan zet weder het ene been van den gespleten voet in 't stipken dat gij op de streek gezet hebt, en het andere been Zuidwaarts of Noordwaarts op de zelve streek, na dat gij nae den zuiden of noorden gezeild zijt, en de passer zo staande houdende, breng de buigende voet

op de naaste ofte bekwaamste parallele of Oost-Weststreek.
5. Ligt dan de Zee-passer op en zet het ene been van de gespleten voet dat op de streek in het stipken gestaan heeft in u afgezeilde plaatse en de buigende voet op de parallele daar gij hem te voren op gebracht had, dan het tweede been van de gespleten voet mede nedersettende, sal u wijzen de juiste plaats daar gij toegezeild zijt.

Uitleg: Uit uw gezeilde koers en gegiste gezeilde afstand uw positie konstrueren.
1. Zet het ene been van de gespleten voet in het punt van afvaart P en het andere been loodrecht op een parallel.
2. Verplaats de passer in deze stand loodrecht op de parallel totdat het been dat in P stond de kompasstreek die gezeild werd snijdt. Zet daar een stipje. (V'_2).
3. Neem de gegiste gezeilde afstand PS tussen de gespleten voeten.
4. Zet deze afstand PS uit langs de streek die gezeild werd, met de gespleten voeten resp. in V'_2 en V'_3. Breng in deze stand de buigende voet op de dichtstbijzijnde parallel. (V'_1).
5. Til in deze stand de Zeepasser op en zet het ene been van de gespleten voet V_2 in P en de buigende voet V_1 op de parallel waar hij eerst ook op stond. Wanneer we daarna het tweede been V_3 van de gespleten voet neerzetten wijst dat uw positie aan.

Bewijs van derde passing
Gegeven: punt van afvaart P; gezeilde koers a; aantal gegiste afgelegde mijlen PS.
Gevraagd: uw positie (V_3)
Bewijs: boldriehoek $V_1V_2V_3$ is kongruent met boldriehoek $V'_1V'_2V'_3$.
Daaruit volgt $PV_3=V'_2V'_3=PS$
$V'_1V_1//V'_2p$ en $V'_1V_1 = V'_2P$, waaruit volgt $P\ V_3//V'_2V'_3$
N.B. a) de afstand PS is de gegiste gezeilde afstand. Bij bovenstaande konstruktie op de gebulte kaart wordt die gezeilde afstand als koorde uitgezet, hetgeen bij grote afstanden een aanzienlijke fout kan geven.
b) de lijnen $V'_2V'_3$ en V_3P zijn loxodromen die in deze konstruktie in vorm gelijk gesteld zijn aan groot-cirkelbogen.

4. De vierde passing

Transcriptie. Om te passen de aangezeilde koers ende schietinge van polushoogte buiten het oost en west.
1. Zet het eenen been vanden gespleten voet in de plaats daar gij af gezeild zijt ende het andere been op de naaste parallel (ofte oost en west streek).
2. Loopt dan zo langs de parallel tot dat u ontmoet een streek van gelijke nature als gij aangezeild hebt, alzo dat het been dat in u afgezeilde plaats gestaan heeft de zelfde streek doorsnijde alwaar gij een stipje zult zetten op, of om beter te onthouden, dicht aan de streek.
3. Neemt dan weder de gespleten voet ende zet het ene been op den meridiaan der breedte op u afgemeten poolshoogte ende het andere been op de naaste parallel, lopende zo achterwaarts of voorwaarts totdat het been dat u afgemeten poolshoogte aanwijst de voornoemde streek weder doorsnijde. Zettende aldaar weder een stipje.
4. Daarna zet het ene been van de gespleten voet in het ene stipje ende het tweede been int andere stipje dat gij op de streek gezet hebt ende brengt dan den buigenden voet op de bekwaamste of naaste parallel.
5. Licht dan den zeepasser op, en zet het enen been van de gespleten voet dat op de streek in het stipje gestaan heeft in u afgezeilde plaats en de buigende voet op de parallel daar gij hem tevoren op gebracht had, dan het tweede been van de gespleten voet mede neder zettende zal u wijzen de juiste plaats daar gij toegezeild zijt.

Uitleg: Uit uw gezeilde koers en waargenomen breedte uw positie te konstrueren.
1. Zet het ene been van de gespleten voet op de plaats van afvaart P en het andere been op de naaste parallel, zodat de passer daar loodrecht op staat.
2. Verplaats de passer in deze stand langs de parallel, tot het eerste been de kompasstreek die gezeild werd snijdt. Zet daar een stipje (V'_2).
3. Neem dan weer het been met de gespleten voet en zet het ene been op de meridiaan op de

plaats van de waargenomen breedte H, en het ander been op een nabije parallel. Schuif de passer weer langs de parallel naar de kompasstreek toe, en waar het been dat de breedte aangeeft de kompasstreek snijdt, zet men weer een stip (V'_3).
4. Zet nu de benen van de gespleten voet op beide stippen en de buigende voet op een nabije parallel (V'_1).
5. Tip de passer in deze stand op en zet het been dat in de stip van de kompasstreek stond in de werkelijke plaats van afvaart (V_2), en de buigende voet weer op de parallel (V_1). Het tweede been van de gespleten voet, (V_3) (dat de breedte aangaf) geeft nu uw positie aan.

Bewijs van de vierde passing
Gegeven: punt van afvaart P, gezeilde koers a; breedte H van positie.
Gevraagd: uw positie (V_3)
Bewijs: boldriehoek $V_1V_2V_3$ is kongruent met boldriehoek $V'_1V'_2V'_3$.
De gevraagde positie moet op V'_3H liggen.
Omdat $V'_1V_1 // V'_2P$ en $V'_1V_1 = V'_2P$ is $PV_3 // V'_2V'_3$
Het snijpunt V_3 van V'_3H en PV_3 geeft dus uw positie

NB. $V'_3V'_2$ en V_3V_2 zijn loxodromen, die in deze konstruktie in vorm gelijk gesteld zijn aan groot-cirkelbogen.

5. Vijfde passing

Transcriptie: Om af te meten de aangezeilde koers van recht Oost en West.
1. Neem op een van de mijlperken met de gespleten voet de menigte van mijlen die ge gegist gezeild te hebben en zet dan het ene been van de gespleten voet in uw afgezeilde plaats, makende met het tweede been Oost- of Westwaarts, nadat gij gezeild zijt, een stukje van een blinde cirkel, zo na op eender polus hoogte als gij bij 't gezicht kent, opdat het te kleiner mag vallen.
2. Daarna brengt dat zelve been Zuid of Noord van het andere been dat in u afgezeilde plaats staat, op de naaste parallel of Oost ende Weststreek.
3. Dan loop zo lang langs de parallel totdat het been dat in uw afgezeilde plaats gestaan heeft het stuk van de blinde cirkel doorsnijdt, en daar het zelvige kruist of doorsnijdt, dat is de plaats daar gij toe gezeild zijt.

Uitleg: Om een zuiver Oost-West gezeilde afstand uit te passen.
1. Neem de gegiste afstand op de mijlschaal tussen de benen van de gespleten voet (PS). Zet het ene been (V'_2) in het punt van vertrek en maak met het andere been een stukje van een cirkel, ongeveer op dezelfde breedte (c).
2. Zet daarna ditzelfde been Zuid of Noord van het been dat in het punt van vertrek staat, op de dichtstbijzijnde parallel (V'_3).
3. Verplaats de passer in deze stand langs de parallel tot het ene been de cirkelboog c snijdt (V_2). Dat is uw positie.

Bewijs van de vijfde passing
Gegeven: punt van vertrek P; gezeilde koers: zuiver west; aantal afgelegde mijlen PS.
Gevraagd: uw positie (V_2)
Bewijs: V_2 is het snijpunt van de parallelcirkel door P en de cirkel met straal PS
NB. Ook hier is de gezeilde afstand PS als koorde uitgezet, hetgeen korter is dan de werkelijke afstand op de bol.

6. De zesde passing

Transcriptie. Om de meten hoe twee plaatsen verscheiden leggen die den zeepasser bereiken kan.
1. Merkt op 't gezicht ten naaste bij met wat streek men van de ene plaats tot de andere zoude zeilen en houdt die in memorie.
2. Daarna zet het ene been van de gespleten voet op de ene plaats waar van gij wilt weten hoe de andere daaraf verscheiden ligt ende het tweede been op de naaste parallel (of oost

en west streek).
3. Loopt dan zo lang voorwaarts of terug tot dat u ontmoet uw gemerkte streek alzo dat het been dat in de voorgeschreven plaats gestaan heeft de streek doorsnijde, zettende aldaar een stipje.
4. Zet nu het ene been van de gespleten voet in de eerste ende het tweede been in de tweede plaats die gij wilt weten hoe ze van de eerste verscheiden leidt en de zeepasser zo staande houdende brengt de buigenden voet op de naaste of bekwaamste parallel.
5. Ligt dan de zeepasser op en zet het enen been vanden gespleten voet dat in de eerste plaats gestaan heeft in het stipje dat gij op u gemerkte streek hebt gezet ende de buigende voet weder op deselve parallel daar gij hem te voren op gebracht had en het tweede been van de gespleten voet dan mede nederzettende, zal u wijzen of de plaatsen ook zo verscheiden leggen ofte hoeveel men zodanige koers daar bij oosten of bij westen zoude zeilen.

Uitleg
Om te vinden welke kompasstreek men moet sturen tussen twee plaatsen die binnen het bereik van de passer liggen.
1. Zoek in de kaart een koerslijn (kompasstreek) welke ten naaste bij gestuurd moet worden om van P naar S te komen.
2. Zet het ene been van de gespleten voet in P en het andere been op de naaste parallel.
3. Schuif de passer (in die stand) langs de parallel tot u bij de eerder gekozen kompaslijn aankomt en zet een stip waar de passerpunt die lijn snijdt. (V_2)
4. Zet nu de benen van de gespleten voet in P en S en zet de buigende voet op de naaste parallel. (V'_1)
5. Til de passer in deze stand op en zet het been dat in P stond, op de stip in de kompaslijn (V_2) en de buigende voet op de parallel. Door het tweede been neer te zetten (V_3) zal blijken of de plaatsen op dezelfde streek liggen of dat u iets van de aangenomen koers moet afwijken.

Bewijs van de zesde passing
Gegeven: punt van afvaart P; punt van bestemming S.
Gevraagd: de kompasstreek a die gezeild moet worden.
Bewijs: men kan de vraag ook zo stellen: hoe verplaats ik de loxodroom door P en S evenwijdig aan zichzelf totdat deze met een kompasstreek samenvalt?
Omdat boldriehoek $V_1V_2V_3$ kongruent is met boldriehoek $V'_1V'_2V'_3$ en omdat $V_2V'_2$ en $V_3V'_3$ zowel gelijk als evenwijdig zijn, zijn $V'_2V'_3$ en V_2V_3 ook evenwijdig.
NB. Deze konstruktie is een benaderingsmethode. Wanneer men "opt gezicht ten naaste bij de streek die men zeilen zou" gekozen heeft zal V_3 alleen bij toeval op de loxodroom door V_2 terecht komen. De auteur geeft in punt 6 het advies om zo'n afwijking te kompenseren door een iets andere koers te zeilen als die welke "opt gezicht" gekozen werd. Men kan echter ook, als het verschil te groot is, de konstruktie herhalen met een andere aangenomen kompasstreek.

7. De zevende passing
Om te vinden welke kompasstreek men moet sturen tussen twee plaatsen die buiten het bereik van de passer liggen.

Uitleg. Pas eerst de punten 1, 2, 3, van de zesde passing toe op de beide plaatsen P en S. Het resultaat is twee stipjes: V_2 en V_3 op de aangenomen loxodroom. (zie fig. 6)
Vervolgens bepaalt men, volgens "de tweede passing" de lengteverschillen PV_2 en SV_3. Wanneer die lengteverschillen gelijk zijn dan is de aangenomen kompasstreek de juiste. Zijn ze ongelijk, dan kan men de korrektie in de koers verwerken, of de konstruktie opnieuw beginnen met een andere aangenomen kompasstreek.

Rekonstruktie van de zgn. "Pas-triangel, tot de gebulte caerten dienende".
Aannemende dat met de pas-triangel" hetzelfde beoogd werd als met de driebenige zeepasser, kan het bijna niet anders of deze pas-triangels zullen uit rechthoekige driehoeken

bestaan hebben, waarvan de rechthoekszijden graadverdelingen en mijlschalen bevat moeten hebben. Immers bij bestudering van de hiervóór gegeven figuren blijkt de rechthoekige boldriehoek in vrijwel alle konstrukties op te treden. Waarschijnlijk liet Adriaen Veen een stuk papier van ca 6 à 10 cm zijdelengte als boldriehoek fungeren, hoewel het vlakke papier uiteraard nooit volmaakt op het boloppervlak gerust zal hebben. De schaal van de graadverdeling langs de randen zal dezelfde geweest zijn als de schaal waarop de gebulte kaarten gekonstrueerd waren.
In de rekonstruktie geven de letters V_1, V_2 en V_3 een gefingeerd voorbeeld van het gebruik van de papieren mal bij een zogenaamde "passing". Vergelijking met de figuur van de derde passing zal duidelijk maken dat men de papieren mal kon verschuiven van een stand $V'_1V'_2V'_3$ naar een stand $V_1V_2V_3$, door V_1 en een hulppunt W op de parallel door V_1 te laten rusten totdat V'_2 in P terecht kwam, waarna V_3 de gezochte positie opleverde.
Vergelijking van de gerekonstrueerde papieren "triangel" met de andere figuren die bij de "passingen" behoren laat zien dat het eenvoudige papieren hulpstukje in al de zeven gevallen gebruikt kon worden. Van hun grootte weten we niets. Voorzover bekend zijn er geen exemplaren van bewaard gebleven, hetgeen niet te verwonderen valt, want de wind blaast ze gemakkelijk over boord.

Noten

1. Slechts de volgende zes exemplaren zijn bekend:
   - Stadsbibliotheek Gouda (in bewaring bij de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam).
   - Librije van de Westerkerk te Enkhuizen.
   - British Library, Londen, Engeland.
   - Herzog August Bibliothek, Wolfenbüttel, West-Duitsland.
   - Universitätsbibliothek Kaliningrad (het vroegere Köningsberg, waar C. P. Burger in 1908 een exemplaar aantrof); het is niet zeker dat het nog aanwezig is.
   - H. C. Taylor Collection in de Yale University Library, New Haven, U.S.A.
2. J. K. J. de Jonge, De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië (Den Haag/ Amsterdam, 1862), dl. I, blz. 79, 80, 171 en 230.
3. W. Voorbeijtel Cannenburg, Adriaen Veen's "Napasser" en de "ronde gebulte kaarten", E. Crone, Adriaen Veen en zijn "gebulte kaart", in :Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, nr. 12 (1966);
   in: Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, 1923;
   E. Crone, Une tradiction inédite d'un traité d'Adriaen Veen, cartographe hollandais, in: Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, Junta de investigaçoês de ultramar, Coimbra. 1966.
4. W. Voorbeijtel Cannenburg, op cit.
5. Ernst Crone: De pleinschaal. Tijdschrift "De Zee", 1927. Crone beschrijft hierin een schaal uit het boekje van Dierrick Ruyter: "De platte ofte pleynschael verclaert. Waer in aengewesen wert hoe men alle sphaerische Rekeninghen ende questien... door den passer op den Cirkel sal connen uytwercken". Tot Middelburgh, gedruct voor Dierick Ruyter (1631), Dit verklarende boekje is waarschijnlijk een vertaling van John Aspley's Speculum Nauticum (ca 1625).
6. Dit is: een koerslijn op aarde, die de meridianen onder eenzelfde hoek snijdt.
7. Op. cit.
8. Op. cit.
9. Op. cit.

Verdere literatuur:

P. J. H. Baudet, Ronde Ghebulte Pas-Caerten, in: De Nederlandsche Spectator, 1873, blz. 26/27.
Idem, Notice sur les cartes en bosse du seizième siècle. Utrecht, 1875.
Ch. M. Dozy, De Napasser van Adriaen Veen, in: Bibliographische Adversaria (Den Haag, 1877-94), 2e reeks, I, blz. 26.
C. P. Burger, Amsterdamse rekenmeesters en zeevaartkundigen in de zestiende eeuw, in: De Amsterdamse boekdrukkers en uitgevers (Amsterdam, 1908), dl. III, blz. 187-225.

Het onderwijs aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik 1829-1850

Dr. ir. J. MacLean

Inleiding

De gegevens van dit opstel over het onderwijs aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik werden grotendeels ontleend aan het, in het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage aanwezige, archief van De Staatssecretarie; sedert 1841 heet dit Het Kabinet des Konings. Het onderwerp is nooit bestudeerd. Wel verscheen in 1954 de geschiedenis van de adelborsten-opleiding te Willemsoord, die de periode 1854-1954 bestrijkt (1).

Het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik, dat in 1829 officieel geopend werd, werd in 1850 voorlopig naar Breda verplaatst, omdat de lucht te Medemblik ongezond was. Te vaak waren docenten en adelborsten ziek. Het Instituut had als voorloper De Koninklijke Artillerie- en Genie-School te Delft, waar vanaf de oprichting (1814) artillerie- en genie-officieren en ingenieurs voor de waterstaat en sedert 1815 officieren der infanterie en kavalerie werden opgeleid; vanaf 1817 eveneens zeeofficieren, officieren der mariniers en scheepsbouwkundigen.

Na de opheffing van de School in Delft in 1828 werden leger- en genie-officieren en waterstaatkundigen aan De Koninklijke Militaire Akademie te Breda, die in hetzelfde jaar geopend werd, opgeleid. Zeeofficieren, officieren der mariniers en scheepsbouwkundigen werden sedert 1829 te Medemblik gevormd.

Achtereenvolgens worden het studieprogramma, de kommandanten van het Instituut, de eerste officeren en de vakken met de docenten behandeld. Vervolgens de "Urania" en de betekenis van het Instituut voor de bevordering van de technologie.

Het studieprogramma

Gedurende een vierjarige opleiding werd in de volgende vakken onderwijs gegeven (2):

1. Wiskundige wetenschappen, gedurende vier jaar; hiertoe behoorde de in de derde klas gegeven stuurmanskunst en de astronomie; in de vierde klas gaf men differentiaal- en integraalrekening en beschrijvende meetkunde;
2. natuurkundige wetenschappen, vanaf de tweede klas; in de derde klas behandelde men vooral de mechanica met toepassingen van de differentiaal- en integraalrekening; de inwerking van wind en stroom op het schip en de stabiliteit van het schip werden behandeld;
3. militaire en zeevaartkundige wetenschappen;
4. geschiedenis: in de derde klas de geschiedenis van kunsten en wetenschappen; in de beide hoogste klassen zeevaartgeschiedenis en de geschiedenis van de zee-oorlogen, vooral die van de Nederlanden;
5. aardrijkskunde in de drie laagste klassen;
6. nederlandse taal en letterkunde; eveneens de toepassingen ervan op de militaire stijl;
7. frans, engels, duits en italiaans: vermoedelijk werd de kennis van het italiaans belangrijk geacht vanwege de handel met de Levant, die via Italië liep;
8. godsdienst, zedekunde, anthropologie, militaire en burgerlijke wetboeken;
9. tekenen;
10. gymnastiek.

De opening

Op 28 augustus 1829 werd het Instituut plechtig geopend (3).

Het departement van de grootmeester der artillerie leverde hiervoor 300 vuurpijlen (4). De tweede hoogleraar H. Beijerman (1791-1870) oreerde in de Grote Kerk voor vele toehoorders over het grote belang van het Instituut voor de staat; in het bijzonder lette hij hierbij op de Nederlanden als zeemacht en op de handel. Zijn rede verscheen in 1829 te Leeuwarden. Vele genodigden namen deel aan een maaltijd der adelborsten (5). Reeds op 28 september 1829 werd een eindexamen afgenomen door de eerste hoogleraar C. van Heijnsbergen (1786-1863), de eerste officier L. Pieterse (1771/2-1836) en de luitenants J. C. Pilaar (1798-1849) en J. N. Calten (1801-1877). De zeven candidaten, die allen slaagden (6), hadden ongetwijfeld hun studie in 1825 te Delft aangevangen.

De kommandanten

De kapitein-luitenant ter zee Willem Kreekel (7), die sedert 1817 op de Koninklijke Artillerie- en Genie-School te Delft op de marine-élèves toezicht hield, werd vanwege zijn goede reputatie, theoretische kennis en goede kwaliteiten, in 1828 tot militair-kommandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik benoemd (8). Vanaf 1 oktober 1828 was zijn salaris 4.000 gulden per jaar (9).

Na het overlijden van Kreekel (1834) benoemde de koning Julius Constantijn Rijk (1787-1854) in maart 1835 tot nieuwe kommandant (10). Rijk, die tot 1838 jaarlijks werd herbenoemd (11), ontving per 15 maart 1839 ontslag (12). Rijk was vanaf 1838 lid van het Koninklijk Instituut (van Wetenschappen), van 1839 tot 1842 gouverneur-generaal van de westindische koloniën en van 1848 tot 1849 minister van Marine. Hij verbeterde te Medemblik het onderwijs, het beheer en de verpleging der abelborsten (13).

Zijn opvolger (14) te Medemblik was de kapitein ter zee Jan Coenraad Koopman (1790-1855) (15), die eveneens van jaar tot jaar werd herbenoemd. In 1844 was zijn inkomen 5.000 gulden per jaar (16). In 1847 kreeg hij ontslag op verzoek (17).

Zijn opvolger de kapitein ter zee Hendrik Franco Tengbergen (1795-1876) trad 1 mei 1847 in functie (18); hij vertrok reeds per 15 juli 1849 (19). Tengbergen publiceerde in 1848 twee memoriën, waarin hij aantoonde dat de lucht te Medemblik ongezond was, een bewering, die door het gemeentebestuur in een brochure bestreden werd. De titel hiervan luidt: "De twee memoriën van den Schout-bij-nacht H. F. Tengbergen betrekkelijk het Koninklijk Instituut voor de Marine, getoetst aan de Waarheid door het bestuur der Stad Medemblik" (31 bladz., Medemblik, 1849). Het resultaat van dit alles was, dat in de Staten-Generaal op 15 december 1849 over de eventuele verplaatsing werd gehandeld. Crombet en Pilaar schreven een rapport over de ongezonde lucht (20).

Tengbergen werd op 1 oktober 1849 door de eerste officier van het Instituut P. G. Crombet opgevolgd (4.000 gulden per jaar) (21). Crombet ontving ontslag per 30 september 1850; zijn wachtgeld bedroeg 1.800 gulden per jaar (22). Crombet was een Belg, die te Luik als gepensioneerd schout-bij-nacht op 22 maart 1861, oud 74 jaar, overleed. Hij was ridder in de Orde van de Nederlandsche Leeuw en van het legioen van Eer.

Het Instituut werd met ingang van 1 oktober 1850, voorlopig voor één jaar of korter, naar de Koninklijke Militaire Academie te Breda verplaatst, omdat dit voor de harmonie tussen land- en zeemacht bevorderlijk was. De verplaatsing als zodanig had te maken met de omstandigheid, dat te Medemblik meer adelborsten ziek waren dan kadetten te Breda en met het feit, dat de docenten te Medemblik ook vaak ziek waren, een gevolg van de vele moesraskoortsen in Noord-Holland. Een vierjarig verblijf der adelborsten te Medemblik moest vermeden worden. Bovendien zou de verplaatsing naar Breda een jaarlijkse besparing van ƒ 40.000 geven. Het plan van prins Hendrik het Instituut naar Rotterdam te verplaatsen ging niet door (23). Het verblijf te Breda werd in 1851 definitief. In de periode 1854/1857 werd dit geleidelijk beëindigd.

De eerste officieren

De kapitein-luitenant ter zee L. Pieterse, die voor 1828 vast instructeur der adelborsten en stuurmansleerlingen in 's Konings zeedienst was, werd in oktober 1828 tot eerste officier van het Instituut te Medemblik benoemd (24). Zijn salaris van 3.000 gulden per jaar werd vanaf 1 januari 1829 uitbetaald (25). Per 31 januari 1836 ontving hij als eerste officier ontslag. Hij wordt dan vermeld als kapitein-luitenant ter zee titulair, die de rang van kapitein ter zee en een jaarlijks pensioen van 1.000 gulden en een toelage van 200 gulden ontving. Hij was 28 mei 1795 in dienst getreden bij de marine en op 1 januari 1828 tot effectief kapitein-luitenant benoemd. Zijn opvolger, vanaf 1 februari 1836, was de titulaire kapitein-luitenant ter zee P. G. Crombet (3.000 gulden per jaar) (26), die sinds 1829 als luitenant ter zee der 1ste klasse aan het Instituut te Medemblik werkzaam was (27). Crombet ontving in 1837 een maand verlof naar Aken (28). Van 1849 tot 1850 was hij Militair-Kommandant van het Instituut. In 1849 werd Pilaar eerste officier.

Wiskunde

De in 1786 te Venhuizen geboren Christiaan van Heijnsbergen (29), A. L. M. Phil. en Med. Doctor, werd in 1816 tot lector aan de Koninklijke Artillerie- en Genie-School te Delft benoemd om onderwijs te geven in de stuurmanskunst aan de aldaar op te leiden kadetten voor de zeedienst (1.500 gulden per jaar). Hij werd op 15 september 1806 student

te Leiden, waar hij wijsbegeerte en wis- en natuurkunde studeerde en in 1812 tot kandidaat bevorderd werd. In 1812 promoveerde hij tot doctor in de geneeskunde. Sedert 1812 maakte hij studiereizen in Duitsland en Frankrijk en woonde sedert 1814 te Leiden (30). In decem ber 1818 gaf Van Heijnsbergen aan zeven leerlingen van de eerste klasse van de derde afdeling (de leercursus voor de Marine) wiskundeles (31). In 1826 werd hij tot hoogleraar in de hogere wiskunde en in de mechanische en hydraulische wetenschappen te Delft benoemd, waardoor dè in 1819 opengevallen plaats van Jacob de Gelder (1765-1848) (32), die door Isaak Riewert Schmidt (1786-1826) was waargenomen, weer vervuld was (33). Toen de opleiding van zee-officieren en scheepsbouwkundigen in 1829 van Delft naar Medemblik werd verplaatst, werd Van Heijnsbergen te Medemblik benoemd tot eerste hoogleraar voor het onderwijs in de hogere wiskunde, de natuurkunde en de werktuigkunde (34). Vanaf 1 november 1828 was zijn inkomen 3.600 gulden per jaar (35). Hij werkte tot 1850 te Medemblik.

Artillerie en Genie

De tweede luitenant van het eerste bataillon der Nationale Militie Johannes Nicolaas Calten (36) werd in 1825 bij de Koninklijke Artillerie- en Genie-School te Delft gedetacheerd om, in verband met het toenemend aantal kadetten, wiskunde te geven en dat vooral aan artillerie-kadetten (37). Hij was eerste luitenant der artillerie, toen hij in 1829 te Medemblik werd gedetacheerd, om daar de functie van kapitein der artillerie waar te nemen (1.500 gulden per jaar) (38). Te Medemblik gaf hij onderwijs in artillerie en genie, vakken, die hij blijkens de examenverslagen examineerde, onder andere in 1850 (39). In 1842 werd hij van kapitein der derde klasse tot kapitein der tweede klasse bevorderd, met de verplichting te Medemblik te blijven werken (40). Zijn salaris werd in 1846 van 2.000 gulden tot 2.200 gulden per jaar verhoogd (41). Toen het Instituut in 1850 naar Breda vertrok, ontving de kapitein der tweede klasse Calten eervol ontslag en keerde hij naar het Wapen der Artillerie terug (42).

HANDLEIDING

TOT DE KENNIS

VAN HET

SCHEEPS-STOOMWERKTUIG,

DOOR

H. HUIJGENS,

Luitenant ter zee 1e klasse.

Met Platen.

TE AMSTERDAM,

in het Algemeen Etablissement voor de Zeevaart

van DE WED. G. HULST VAN KEULEN.

1847.

Stuurmanskunst

De luitenant ter zee der tweede klasse Jan Carel Pilaar (43) (1798-1849) werd in 1823 tot onderwijzer in de beginselen der zeevaartkunde aan de Koninklijke Artillerie- en Genie-School te Delft benoemd. Hij was de opvolger van Joseph Franc (die overleed op 8 juni 1823) en verdiende 1.000 gulden per jaar. In 1823 is er sprake van, dat hij zeer geschikt was, niet onervaren was in de beginselen der meetkunde en algebra, het door zelfstudie zo ver had gebracht, een vrij goede kennis van de theoretische zeevaartkunde en een voldoende kennis van het toetuigen had (44). Vanaf 1 juli 1827 ontving Pilaar - hij was toen luitenant ter zee der eerste klasse -

bovendien 600 gulden per jaar voor het waarnemen van de werkzaamheden van de, eveneens aan de School verbonden, overleden hoogbootsman J. Pietersen. Dan worden de bijzondere geschiktheid van Pilaar, zijn buitengewone kundigheden, zijn lust en ijver voor deze nevenwerkzaamheden vermeld, ook zijn meer dan gewone bekwaamheden in de theoretische zeevaartkunde. In 1826 verscheen te Delft zijn "Handleiding tot de kennis van het schip en deszelfs tuig", ten dienste van jonge zeelieden. Verder ontwierp hij een "Reglement voor de exercitiën met de batterijen aan boord van 's-Rijks Schepen van Oorlog" (45). Eind 1828 werd Pilaar tot onderwijzer in de zeevaartkunde te Medemblik benoemd (46); hij ontving vanaf 1 januari 1829 een beloning van 1.600 gulden en een toelage van 400 gulden per jaar (47). Hij werd in 1830 van het vaste korps der zee-officieren afgevoerd en ondanks vele verzoeken hierin niet herbenoemd. In 1842 werd hij weer luitenant ter zee der eerste klasse en in 1843 kapitein-luitenant ter zee titulair (48), omdat hij door zijn leraarschap te Medemblik geen promotie kon maken. Voor in de cursus 1844-1845 gegeven privaatlessen in de stuurmanskunst ontving hij een gratificatie van 200 gulden (49). In 1846 werd zijn salaris van 2.000 gulden tot 2.400 gulden per jaar verhoogd, omdat hij als docent geen promotie kon maken. De jongste luitenant ter zee der eerste klasse verdiende ook 2.000 per jaar (50). Ook anderen gaven stuurmanskunst. J. P. L. Groeneijk, luitenant ter zee der eerste klasse en Sjoerd Hendrik de Lange (1816-1855) (51), luitenant der tweede klasse, kregen ieder in 1848 een gratificatie van 150 gulden voor gegeven privaatlessen in de wiskunde, driehoeksmeting en stuurmanskunst aan zieke adelborsten of om andere redenen (52). De Lange was later hoofd van de Geografische Dienst in Nederlands-Indië. Pilaar en De Lange kregen gratificaties van respectievelijk 200 gulden en 150 gulden voor onderwijs in genoemde vakken in 1848 en om dezelfde redenen (53). Pilaar volgde Crombet in 1849 als eerste officier op. Na het overlijden van Pilaar was Pierre Marie Brutel de la Rivière (1827-1903), luitenant ter zee der tweede klasse, vanaf 1 november 1849, zes maanden onderwijzer in de stuurmanskunst (1.200 gulden per jaar). De la Rivière was indertijd, wegens ziekte, eervol uit het korps zee-officieren ontslagen en studeerde daarna bij Frederik Kaiser (1807-1872) wis-, natuur- en sterrenkunde te Leiden, waar hij tot candidaat in de wis- en natuurkunde bevorderd was. Hij was bekwaam, zeer geschikt en kon goed doceren (54) en bracht het tot hoogleraar aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord en werd benoemd tot ridder in de Orde van de Nederlandsche Leeuw.

Geschiedenis en Aardrijkskunde

Mr. Hugo Beijerman (1791-1870) (55) werd in 1829 tot docent in de geschiedenis, aardrijkskunde, zedekunde en letterkunde benoemd (3.000 gulden per jaar); hij bezat de titel van tweede hoogleraar (56). Nadat de Raad van Deventer hem op 17 mei 1830 tot hoogleraar in de nederlandse taal en letterkunde aan het Athenaeum aldaar had benoemd, verzocht hij vanuit Medemblik op 24 mei 1830 schriftelijk ontslag aan prins Frederik, admiraal van de vloot, hetgeen hem per 30 september 1830 werd verleend. Hij vertrok omdat hij te Deventer meer gelegenheid had een werk over de vaderlandse geschiedenis te schrijven, waarvoor hij bij de regering een ontwerp had ingediend en waarvoor hij ter aanmoediging een gouden medaille had ontvangen (57).

Ulrich Ger(h)ard Lauts (1787-1865) (58), leraar aan het Athenaeum te Brussel, volgde hem vanaf 16 november 1830 als tweede hoogleraar op tegen een salaris van slechts 1.500 gulden per jaar. Hij werd voorlopig voor één jaar benoemd (59). Ten gevolge van de Belgische Opstand moest hij in 1830 al zijn bezittingen achterlaten, hetgeen hem in financiële moeilijkheden bracht. Omdat de lector (Beelo), Lauts' assistent, zelfs 2.500 gulden per jaar verdiende, werd het salaris van Lauts met ingang van 1 april 1831 tot het normale bedrag van 3.000 gulden verhoogd (60). In september 1831 werd hij vast benoemd (61). In oktober 1839 was hij in Engeland (62). Per 30 september 1840 kreeg de kundige Lauts ten behoeve van "het welzijn en de gang van zaken" ontslag onder toekenning van een wachtgeld van 1.500 gulden per jaar. Hij miste de geschiktheid om met de adelborsten om te gaan, waaronder zijn onderwijs leed. Zijn gedrag was onverstandig; hij werkte de militaire kommandant en de ambtenaren van het Instituut tegen (63). Vanaf 1 oktober 1840 werden zijn lessen in de geschiedenis en in de aardrijkskunde door Beelo, lector in het nederlands, en Deenik, leraar frans, overgenomen (64). Tot 1850 werd geen opvolger benoemd.

Nederlands

Adrianus Beelo (1798-1878) (65), onderdirekteur van de Koninklijke Bibliotheek te 's-Gravenhage, die zich steeds lofwaardig gedroeg, werd in 1829 tot lector in het nederlands, de geschiedenis en de aardrijkskunde benoemd (2.500 gulden per jaar) (66). Na het vertrek van Lauts in 1840 nam hij diens lessen in de geschiedenis en in de aardrijkskunde gedeeltelijk waar, waarvoor hij een gratificatie van 200 gulden ontving (67). Per 30 september 1850 werd hij, wegens het vertrek van het Instituut naar Breda, eervol ontslagen; zijn wachtgeld bedroeg 1.250 gulden per jaar (68).

Frans en duits

J. C. Barth, die te Luik onderwijzer was, werd in 1829, voorlopig voor één jaar, benoemd tot onderwijzer in de franse, duitse en italiaanse taal en letterkunde (1.800 gulden per jaar). Barth, die te Luik vrij gunstig bekend stond, was bereisd, beheerste verscheidene talen en had in Engeland aan een onderwijsinstelling, welke hem zeer gunstige getuigschriften had gegeven, gewerkt. In verband met ziekte ging hij van Londen naar Heidelberg, vestigde zich later te Luik, waar hij een cursus engels en duits gaf. Hij leidde een geregeld leven, was een man van rijpe leeftijd en had een niet zeer sterke gezondheid. Hij was aanbevolen door Johannes F. L. Schröder (1774-1845), hoogleraar te Utrecht (69). De kundige Barth, die in de cursus 1829-1830 in de beide laagste klassen frans en duits gaf, had een dermate onvoldoende kennis van het nederlands, dat hij niet in staat was te beoordelen of een vertaling uit of in het nederlands goed was. Hij bracht onjuiste correcties aan. Bovendien bleek hij niet met jonge mensen te kunnen omgaan; hij had geen goede orde. Per 1 oktober 1830 ontving hij ontslag (70). Sanders, docent Engels, nam vanaf 1 oktober 1830 tot 1 maart 1832 de Franse lessen waar (71).
In verband met de Zuidelijke afscheidingsbeweging werd het onderwijs aan de Koninklijke Militaire Akademie in oktober 1830 geschorst (72). Om een eventueel toekomstig gebrek aan genie-officieren te vermijden, werden de geniekadetten met ingang van 1 maart 1832 tijdelijk te Medemblik toegelaten. De hierdoor ontstane grotere behoefte aan onderwijs in het frans was de reden, dat de te Enkhuizen geboren Petrus van der Velden, student in de letterkunde te Utrecht, per 1 maart 1832 tot onderwijzer in de franse taal en letterkunde benoemd werd (73). Hij promoveerde in 1835 te Utrecht magna cum laude bij A. van Goudoever op de dissertatie "De comitiis curiatis apud Romanos" (74), en overleed in 1839. Doctor Albertus Agathus Deenik (1810-1898), conrector van de Latijnse School te Doesburg, volgde hem per 1 oktober 1839 op (75). Deenik ontving in 1841 een gratificatie van 200 gulden, omdat hij na het vertrek van Lauts lessen in de geschiedenis en aardrijkskunde had waargenomen (76). Uit het feit, dat hij in de examenverslagen van onder andere de jaren 1847 en 1850 als examinator van de vakken frans en duits vermeld wordt, volgt, dat hij ook duits gaf. In 1850 ging hij naar Breda, waar hij tot 1856 werkte. Van 1856 tot 1858 was Deenik lector in het frans te Willemsoord (76a).

Engels en spaans

Samuel Farncombe Sanders (1795-1888), huisonderwijzer te 's-Gravenhage, werd in 1829 voor één jaar benoemd tot onderwijzer in het engels, frans en italiaans (1.800 gulden per jaar) (77). Zijn benoeming in vaste dienst volgte in 1830 (1.800 gulden per jaar) (78). In voce frans en duits deelde ik mede, dat hij van 1 oktober 1830 tot 1 maart 1832 naast engels ook frans gaf (79). In 1836 vertrok hij naar de Koninklijke Militaire Akademie te Breda, waar hij tot leraar der eerste klasse in de franse taal en letterkunde was benoemd. Zijn opvolger te Medemblik was doctor Johannes Pieter Arend (1796-1855), lector aan het Athenaeum te Deventer (1.800 gulden per jaar) (80). Blijkens de examenverslagen examineerde Arend onder andere in de jaren 1841 en 1847 engels en spaans (81), hetgeen bewijst, dat hij ook spaans doceerde. Hij kreeg per 30 september 1850 eervol ontslag wegens het vertrek van het Instituut naar Breda en ontving vanaf 1 oktober 1850 een wachtgeld van 900 gulden. Hij wordt dan vermeld als leraar der eerste klasse in de engelse taal en letterkunde (82). Van 1850 tot 1851 was hij leraar aan het gymnasium te Amsterdam. Het door Arend verzorgde onderwijs in het spaans werd in 1848 beëindigd, omdat voor zee-officeren kennis van het maleis belangrijker was. Voor dit sedert 1848 gegeven onderwijs werd 300 gulden per jaar beschikbaar gesteld (83).

Godsdienstonderwijs

Vanaf de oprichting van het Instituut tot en met 1842 was voor het godsdienstonderwijs *f* 600 per jaar beschikbaar. De pastoor kreeg 300 gulden per jaar; de beide hervormde predikanten ieder 150 gulden per jaar, terwijl de lutherse predikant niets ontving. Aan deze onbillijkheid werd een einde gemaakt door de 600 gulden sedert 1 januari 1843 zodanig te verdelen, dat gelet werd op de aantallen catechisanten (84).
Vanaf 1843 tot 30 september 1850 gaven godsdienstonderwijs: G. Doedes, Nederlands Hervormd predikant, 1843-1846; J. M. Broeckhoff, Nederlands Hervormd predikant, 1843-1850; C. Boon, Nederlands Hervormd predikant, 1847-1850; J. G. Clant, Luthers predikant, 1843-1850; T. Kuiper, pastoor, 1843; F. F. Meyer, pastoor, 1844-1850; B. Nieuwenhuys, Doopsgezind predikant, 1844-1845; H. Broese, Doopsgezind predikant, 1847-1850 (85).

Handtekenen

De kunstschilder Antoine Auguste Joseph Payen (1792-1853) (86), die onder Caspar G. C. Reinwardt (1773-1854) (87) - direkteur van landbouw, kunsten en wetenschappen op Java - had gewerkt, en met verlof in Nederland was, werd in 1829 benoemd tot onderwijzer in het handtekenen (1.500 gulden per jaar) (88). Payen vertrok reeds het volgende jaar (89). Hij behield zijn salaris van 1.500 gulden gedurende acht jaar, mits hij jaarlijks vier schilderijen aan de regering leverde naar door hem in Indië vervaardigde schetsen (90). Zijn opvolger - vanaf 1 juli 1830 voorlopig voor één jaar - was de twintigjarige Petrus Johannes Schotel (1808-1865) (91), die van kindsbeen lust en aanleg voor teken- en schilderwerk had. Schotel kreeg in 1827 de eerste prijs van het genootschap Pictura te Dordrecht en in 1829 de zilveren erepenning van de Koninklijke Academie te Gent. De koning gaf hem te Gent een premie. Hij was door zijn vader, de zeeschilder Johannes Christianus Schotel (1787-1838), ridder in de orde van de Nederlandsche Leeuw, opgeleid (92). Tegen zijn benoeming werd door een inwoner van Medemblik geprotesteerd. Men had een lid van de Koninklijke Akademie met een gezin, die in moeilijke omstandigheden was, behoren te benoemen. Schotel, die van deze Akademie geen lid was, had nooit tekenles gegeven (93). Schotel, die in 1831 vast benoemd werd (94), was in 1843 aan prins Willem Frederik Hendrik toegevoegd tijdens een zeereis met het fregat de "Rijn" (95). Toen het Instituut in 1850 naar Breda vertrok, werd de leraar handtekenen Schotel per 30 september ontslagen; hij ontving een wachtgeld van 750 gulden, de helft van zijn vroegere salaris (96).

Lijntekenen

Jan Willem Louis van Oordt (1806-1884) was leerling bij de constructie op 's Rijkswerf te Rotterdam, toen hij in 1829 tot onderwijzer in het rechtlijnig en zeevaartkundig tekenen aan het Instituut te Medemblik benoemd werd (1.500 gulden per jaar) (97). Van Oordt was opgeleid aan de Koninklijke Artillerie- en Genie-School te Delft, waar hij in april 1822 het scheepsbouwtoelatingsexamen had afgelegd (98) en tot kadet voor de scheepsbouw was benoemd. Van Oordt, die op kosten van het Rijk studeerde (99), was van 1 september 1822 tot 31 mei 1826 scheepsbouwkadet en vanaf 1 juni 1826 tot zijn benoeming te Medemblik constructieleerling te Rotterdam. Kreekel en Van Heijnsbergen, die hem te Delft hadden leren kennen, waren bijzonder tevreden over hem (100). Van Oordt werd in 1833 tot onderconstructeur der tweede klasse bij vermelde werf te Rotterdam benoemd, maar bleef te Medemblik tot een opvolger zou zijn benoemd. Hij vervulde zijn betrekking te Medemblik, waarvoor hij in 1829 aangezocht was, naar behoren, was ijverig, bewees ook andere diensten aan het Instituut en had te Medemblik zijn scheepsbouwkundige studies voortgezet. Omdat hij te Medemblik geen vooruitzichten had, had men hem bevorderd (191). Hij werd per 30 april 1834 eervol ontslagen en werkte vanaf 1 mei 1834 voor een salaris van 1.200 gulden per jaar te Rotterdam, hetgeen een achteruitgang van 300 gulden was, waaruit blijkt, dat hij liefde voor het vak had (192). Per 1 oktober 1839 werd hij onderconstructeur der eerste klasse (1.500 gulden per jaar) (103). Van Oordt werd hoofdingenieur der marine (104) en was vanaf 1849 direkteur van de Nederlandsche Stoombootmaatschappij te Rotterdam (105).
Johan Marius Obreen (1810-1877), een wiskundige, volgde hem met ingang van 1 mei 1834 te Medemblik op (106). Obreen, die voor één jaar benoemd was, kreeg in 1835 een vaste benoeming (107). Obreen was van 1841 tot 1852 redakteur van het "Tijdschrift toegewijd

aan het Zeewezen", van 1845 tot 1850 leraar der eerste klasse te Medemblik, van 1850 tot 1856 hetzelfde aan de Koninklijke Militaire Akademie te Breda en van 1856 tot 1877 direkteur van het Depôt van kaarten, plans en modellen. Verder curator van het gymnasium te 's-Gravenhage, schrijver op zeevaartkundig gebied, voorzitter van de commissie ter toelating van adelborsten, alsmede ridder in de orden van de Nederlandse Leeuw en van de Eikenkroon (108). Voor in 1844 extra gegeven onderwijs en buitengewone ijver ontving Obreen een gratificatie van 100 gulden (109). Blijkens de examenverslagen gaf hij onder andere in 1850 differentiaal- en integraalrekening.

Gymnastiek

S. J. Wolthuis werd in 1828 benoemd tot assistent-bibliothekaris en tevens met het onderwijs in schrijven, in de gronden der nederlandse taal en het rekenen belast. Hij was onderwijzer op het wachtschip te Hellevoetsluis, waar hij onder toezicht van Pieterse instructie aan de adelborsten en stuurmansleerlingen gaf (110). Vanaf 1 januari 1829 was zijn salaris 1.000 gulden per jaar (111). Men besloot in 1833 hem te zijner tijd gymnastiek te laten geven, welk vak sedert de oprichting van het Instituut in 1829 niet gedoceerd was. Hij had werken over gymnastiek bestudeerd en ontving voor de gymnastieklessen boven zijn salaris 300 gulden per jaar (112). In verband met zijn buitengewone ijver en voor in 1844 gegeven extra-onderwijs ontving de assistent-bibliothecaris Wolthuis een gratificatie van 100 gulden (113). Hij werd eervol ontslagen als leraar wiskunde der tweede klasse per 30 september 1850 en ontving een wachtgeld van 800 gulden per jaar (114).

LEIDDRAAD

BIJ HET

ONDERRIGT

IN DE

ZEE-ARTILLERIE,

DOOR

J. D. Calten,

Eerste Luitenant der Artillerie, waarnemende de functien van Kapitein der Artillerie, bij het Koninklijke Instituut voor de Marine, te Medemblik.

Te DELFT, bij

B. BRUINS.

1832.

Andere docenten

C. Verveer, luitenant ter zee der tweede klasse, werd om wis- en zeevaartkunde te geven in 1830 voorlopig te Medemblik gedetacheerd (1.600 gulden per jaar) (115). Hendrik Huijgens (1810-1867), luitenant ter zee der tweede klasse, gaf vanaf 1844 het vak stoomwerktuigkunde, een vak dat in 1845 voor de eerste maal werd geëxamineerd (116). Tevoren werd het mogelijk als onderdeel der natuurkunde onderwezen.

Schermlessen

Tot eind 1831 werd te Medemblik geen schermmeester benoemd. Vanaf het begin van 1832 gaven C. Vuurpijl, sergeant der mariniers, en de korporaal J. Wolfram schermlessen. Zij ontvingen hiervoor ieder, boven hun gage, over 1832 een som van 160 gulden; over het eerste kwartaal van 1833 ontvingen zij ieder 40 gulden (117).

Genie te Medemblik

In verband met de in 1830 begonnen zuidelijke afscheidingsbeweging werd in oktober 1830 bevolen de lessen aan de K. M. A. te Breda te schorsen (118). Om een eventueel

gebrek aan genie-officieren te voorkomen werden de genie-kadetten evenwel per 1 maart 1832 te Medemblik toegelaten. Hun studieleider was Isaak Paul Delprat (1793-1880), eerste kapitein-ingenieur. Hun docenten waren Frederik Petrus Gisius Nanning (1798-1832), eerste luitenant, de architect J. E. Terwinkel en de wiskundeleraren Jacob Badon-Ghijben (1798-1870) en H. Strootman. Rijlessen werden voorlopig niet gegeven. Vermelde docenten waren allen afkomstig van de K. M. A. (119). De cursus 1832-1833 te Medemblik begon met zestien geniekadetten en drie van de K. M. A. afkomstige waterstaatkadetten (120). Omstreeks 1837 hervatte men het onderwijs te Breda.

Het Examenverslag van 1841

Op 12 en 13 augustus 1841 deden de adelborsten voor de eigenlijke zeedienst examen in (tussen haakjes de examinatoren):

a. statica en hydrostatica (Van Heijnsbergen);
b. stuurmanskunst (Pilaar);
c. geschiedenis en aardrijkskunde (Beelo);
d. artillerie (Calten);
e. exercitie met het scheepsgeschut op de exercitie-batterij van het Instituut (Speelman, luitenant ter zee der eerste klasse);
f. frans en duits (Deenik);
g. engels en spaans (Arend);
h. rechtlijnig- en handtekenen (Obreen en Schotel);
i. kommanderen der manoeuvres met het verklaren ervan, het verrichten van telegrafische en andere seinen (aan boord), de sextant en octant etc.;
k. militaire manoeuvres, gymnastische oefeningen in het roeien en exerceren met de zeilen.

De geslaagden werden tot adelborst der eerste klasse in het vaste Korps der Zee-officieren benoemd (121).

Scheepsbouwkunde

Op 8 oktober 1832 waren te Medemblik zeven scheepsbouwkadetten in opleiding, welk aantal enkele dagen later tot vijf afnam, toen Petrus Franciscus Jansen en Johan Carel Anne Schluiter (1814-1835) tot constructieleerlingen te Rotterdam benoemd werden. Volgens de bepalingen mochten er slechts vier scheepsbouwkadetten zijn (122). In mei 1834 was het aantal nog vijf (123). C. Scheffer vertrok eind 1833 naar Rotterdam als constructieleerling (124). Jean Pierre Adriaan François (1813-1881), die eind 1833 constructieleerling te Rotterdam werd (125), was later direkteur van een H. B. S. te Rotterdam (126) en een vooraanstaand lid van de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van Nijverheid. A. J. Schultz, die in 1831 scheepsbouwkadet werd, vertrok in juni 1834 naar de opleiding voor de eigenlijke zeedienst (127). Willem Frederik Carel Momma (1815-1852) werd in 1831 scheepsbouwkadet (128); eind 1834 werd hij tot leerling bij de constructie te Rotterdam benoemd. Hierdoor nam het aantal scheepsbouwkadetten af van drie tot twee (129). H. G. Jansen werd in oktober 1835 benoemd tot leerling bij de constructie te Rotterdam, waardoor het aantal adelborsten voor de scheepsbouw van twee tot één afnam (130). T. Scheidius, die in 1832 tot kadet voor de eigenlijke zeedienst benoemd was (131) en per 1 juni 1834 naar de scheepsbouw werd overgeplaatst, (132) werd per 1 oktober 1836 tot constructieleerling te Rotterdam benoemd (133).
In 1837 en 1838 waren er geen scheepsbouwkadetten (134). Sedert 1836 vond de opleiding voor de scheepsbouw geheel te Rotterdam plaats, waar Van Oordt werkte. De reden was, dat men de opleiding te Medemblik te theoretisch vond. De bekende Rotterdamse scheepsbouwmeester Cornelis Jan Glavimans (1795-1857) had reeds in 1833 op verplaatsing aangedrongen (135). Te Rotterdam waren in 1839 zeven constructieleerlingen (136). Later werd de opleiding voor de scheepsbouw te Medemblik weer ter hand genomen. Opgeleid werden A. R. Calten (Medemblik 1830-Alkmaar 1852), die in 1847 werd benoemd tot adspirant-ingenieur bij de Marine (137); hij overleed als ingenieur der tweede klasse van de marine. Leendert Carel Philip Visser, een zoon van de inspecteur van uitrusting en kleding L. Visser, werd per 1 december 1848 toegelaten (138). A. J. H. Beelo werd in 1850 tot adspirant-ingenieur der Marine benoemd (139).
Vermeldenswaard is nog, dat de in het bovenstaande vermelde Scheffer, ingenieur der Marine der tweede klasse, in 1849 gedurende drie jaar als scheepsbouwmeester in

Oostentijkse dienst trad. Om hem te steunen gaf de nederlandse regering hem de titel van ingenieur der eerste klasse (140).

De "Urania".
Over het instructievaartuig de "Urania" werden de volgende gegevens verzameld. Reeds in 1832 werden de havenmond en de Oosterbuitenhaven dieper gemaakt in verband met de komst van het in aanbouw zijnde instructievaartuig "Urania" (141). Het schip werd op 's-Rijkswerf te Amsterdam gebouwd en met ingang van 15 april 1834 in gebruik genomen. De luitenant ter zee der eerste klasse C. Verveer werd benoemd tot kommandant en instructeur (1.600 gulden per jaar). De bemanning bestond uit de equipage van het wachtschip "Kenau Hasselaar" te Willemsoord en uit enkele mannen van het Instituut (142). Volgens een besluit van december 1834 bestond de bemanning uit 37 koppen (143). In juli 1835 bracht de "Urania" de adelborsten naar twee zweedse instructievaartuigen te Texel (144). De luitenant ter zee der eerste klasse A. A. Bolken en C.J. Eeg waren sedert 1835 te Medemblik gedetacheerd voor het geven van onderwijs. Bolken die kommandant van de "Urania" was in 1838, gaf praktijk, Eeg gaf theorie der zeedienst (145). Met ingang van 1 maart 1837 nam het aantal koppen van 37 tot 40 toe (146). De kommandant Bolken werd in 1839 vervangen door baron A. Collot d'Escury, luitenant ter zee der eerste klasse (147).

De betekenis van het Instituut voor de Technologie
Aan het Instituut voor de Marine te Medemblik, waar van 1829-1850 officieren voor de eigenlijke zeedienst, officieren der mariniers en scheepsbouwkundigen opgeleid werden, werd een kader gevormd, dat een vrij behoorlijke kennis van de wis- en natuurkunde, van de stoomwerktuigkunde, enz. bezat. Van 1829 tot 1832 werd de latere eerste direkteur der Nederlandse Telegraafmaatschappij Eduard Wenckebach (1813-1874) te Medemblik opgeleid (148). Ook moet gewezen worden op het feit, dat J. W. L. van Oordt, de latere direkteur der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Rotterdam, te Medemblik van 1829 tot 1834 tekenen gaf.
In het door docenten van het Instituut geredigeerde Tijdschrift voor het Zeewezen, dat van 1831-1835 verscheen (4 delen, jrg. I-IV; redakteuren A. C. Tromp en C. Verveer) en dat van 1841-1852 (11 delen) werd voortgezet onder redaktie van Pilaar en Obreen, verschenen artikelen over zeevaartkundige en technische onderwerpen, die voor de verbreiding der technologische kennis belangrijk waren. Het komt mij voor, dat het Instituut het meest betekend heeft voor de bevordering van de scheepsbouwkunde (149).
De officieren van de beide nederlandse marine-detachementen, die respectievelijk van 1855 tot 1857 en van 1857 tot 1859 in Japan onderwijs gaven, hebben veel betekend voor de introductie van de westerse technologie in Japan. Door Calten en Huygens geschreven leerboeken over respectievelijk zee-artillerie en het scheepsstoomwerktuig waren reeds lange tijd voor de opening (1854) in Japan bekend (150).

Noten

(Gebruikte afkortingen:

B. Wb. der Ned.	Biographisch Woordenboek der Nederlanden
K.B.	Koninklijk Besluit
Kab. des Kon.	Kabinet des Konings
N.N.B.W.	Nieuw Nederlandsch Biographisch Woordenboek
N.P.	Nederland's Patriciaat
St. secr.	Staats-secretarie

1. P. S. van 't Haaff en M. J. C. Klaassen. Gedenkboek honderdjarig bestaan der adelborsten-opleiding te Willemsoord 1854-1954, Bussum 1954.
2. K.B., 6.9.1828, no. 56.
3. St. secr., 14.8.1829, no. 4.
4. K.B., 27.8.1829, no. 1.

5. St. secr., 3.9.1829, no. 95. H. Beijerman. Redevoering over het hoog belang, dat het koninkrijk der Nederlanden, ook thans nog heeft bij eene welingerigte Marine. Leeuwarden 1829.
6. K.B., 27.10.1829, no. 12.
7. Willem Kreekel was kapitein ter zee, militair kommandant van bovenvermeld Instituut en ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw, toen hij op 10 november 1834 te Utrecht, waar hij met verlof was, overleed. Hij ondertrouwde te Amsterdam op 30 november 1810 Maria Henriette Coortsen, die bijna 81 jaar oud op 28 januari 1860 te 's-Gravenhage overleed. Kreekel woonde in 1814 te Amsterdam, in de periode 1816-1828 te Delft.
8. K.B., 23.9.1828, no. 18.
9. K.B., 16.3.1829, no. 22.
10. K.B., 23.3.1835, nos. 54-55. Zie voor Rijk N.N.B.W., deel 4, Leiden 1918, kol. 1183-1187. Rijk schreef "Handleiding tot de kennis van den scheepsbouw ten dienste der jonge officieren en adelborsten bij de Koninklijke Marine. Rotterdam 1822.
11. K.B., 6.3.1836, no. 89; 8.4.1837, no. 97; 10.4.1838, no. 57.
12. K.B., 10.3.1839, no. 70.
13. W. Vrolik. Levensberigt van J. C. Rijk in: Verslagen en Mededelingen der Kon. Ac. van Wet., deel 2, jrg. 1854, bladz. 270-299.
14. K.B., 10.3.1839, no. 70.
15. N.N.B.W., deel 2, Leiden 1912, kol. 710-711.
16. K.B., 10.3.1841, no. 101; 13.3.1842, no. 71; 4.8.1842, no. 1; 28.3.1843, no. 48; 23.5.1844, no. 57; 7.2.1845, no. 82.
17. K.B., 14.3.1847, no. 56.
18. K.B., 14.3.1847, no. 56; 11.4.1847, no. 56. Nederland's Patriciaat, deel 22, jrg. 1935-1936, bladz. 357.
19. K.B., 5.7.1849, no. 103.
20. Kab. des Kon., 14.2.1850, no. 1; 22.2.1850, no. 76; 29.5.1850, no. 39; 8.6.1850, no. 61; 30.6.1850, no. 66; 9.7.1850, no. 43. In de Koninklijke Bibliotheek is het pamflet aanwezig: Twee memorieën, betrekkelijk het koninklijk instituut voor de marine, ingediend door den schout-bij-nacht H. F. Tengbergen. Amsterdam 1849.
21. K.B., 25.9.1849, no. 73.
22. K.B., 20.10.1850, no. 5.
23. K.B., 11.8.1850, no. 5.
24. K.B., 11.10.1828, no. 15.
De luit. ter zee van de eerste klasse L. Pieterse overleed te Amsterdam op 12.6.1836, oud ruim 64 jaar, en als lid van het Provinciaal Utrechts Genootschap van Kunsten en Wetenschappen (collectie advertenties Pieterse bij het Centraal Bureau voor Genealogie te 's-Gravenhage).
25. K.B., 16.3.1829, no. 122.
26. K.B., 21.1.1836, no. 86; 14.8.1842, no. 1.
27. K.B., 16.3.1829, no. 122.
28. K.B., 2.8.1837, no. 65.
29. Blijkens zijn huwelijksakte (Delft, 21 oktober 1831) werd Christiaan van Heijnsbergen te Venhuizen geboren en aldaar op 10 december 1786 gedoopt. Hij was een zoon van de predikant Matthijs Zurimanus van Heijnsbergen en van Catharina Mechelina van Heinsbergen (sic). Hij overleed op 6 mei 1863 te Haarlem als ridder in de orde van de Nederlandse Leeuw, oud-hoogleraar en president van de Commissie tot het examineren van zee-officieren. Voor zijn nalatenschap raadplege men het protokol van notaris Merens te Haarlem, 14 juni 1863.
30. K.B., 25.8.1816, no. 47.
31. St. secr., 15.5.1819, no. 76, akten 38-39.
32. N.N.B.W., deel 2, Leiden 1912, kol. 461-463.
33. K.B., 26.2.1826, no. 100; St. secr., 26.2.1826, no. 101.
34. K.B., 23.9.1828, no. 18.
35. K.B., 16.3.1829, no. 122.
36. J. N. Calten, die rooms-katholiek was, overleed te Venlo op 7 januari 1877 (oud 75 jaar) als gepensioneerd majoor der artillerie, ridder in de orde van de Nederlanse Leeuw en lid van het Provinciaal Utrechtsch Genootschap van Kunsten en Weten-

schappen. Volgens Stamboek Officieren no. 301, bladz. 167, geb. Veere 22.11.1801.
37. K.B., 10.11.1825, no. 109.
38. K.B., 16.3.1829, no. 122.
39. K.B., 18.8.1850, no. 4.
40. K.B., 2.5.1842, no. 64; 4.8.1842, no. 1.
41. K.B., 29.7.1846, no. 132.
42. K.B., 3.9.1850, no. 14.
43. B. Wb. der Ned. deel 15, bladz. 315-318.
44. K.B., 17.7.1823, no. 111 (een brief van de kommandant Voet, Kreekel en Van Heijnsbergen van 2.7.1823 is hier aanwezig).
45. K.B., 7.6.1827, no. 15; St. secr., 7.6.1827, no. 106.
46. K.B., 11.10.1828, no. 15.
47. K.B., 16.3.1829, no. 122.
48. K.B., 4.8.1842, no. 1; 19.9.1843, no. 36.
Kab. des Kon., 20.7. 1841, no. 8; 4.6.1842, no. 10.
49. K.B., 15.4.1845, no. 68.
50. K.B., 29.7.1846, no. 132.
51. N.P., deel 41, jrg. 1951, bladz. 248.
52. K.B., 8.3.1848, no. 69.
53. K.B., 25.1.1849, no. 87.
54. K.B., 1.2.1850, no. 44.
55. N.N.B.W., deel 5, Leiden 1921, kol. 35-36.
56. K.B., 16.3.1829, no. 122.
57. K.B., 3.6.1830, no. 7.
58. N.N.B.W., deel 8, Leiden 1930, kol. 1014-1016.
59. K.B., 6.11.1830, no. 2.
60. K.B., 1.4.1831, no. 59 (een brief van Lauts aan de koning (Medemblik, 19.3.1831) is hier aanwezig).
61. K.B., 16.9.1831, no. 1. Zie ook K.B., 26.10.1831, no. 7 (een brief van Lauts aan de Koning (Medemblik, 10.10.1831) is hier aanwezig), St. secr. 11.11.1831, no. 30 (zijn brief aan de koning (Medemblik, 9.11.1831) is hier aanwezig) en St. secr., 12.8.1838, no. 70.
62. K.B., 20.9.1839, no. 82.
63. St. secr., 15.7.1840 no. 81; K.B., 9.8.1840, no. 90 en 25.3.1842, no. 70.
64. St. secr., 16.10.1840, no. 41.
65. N.N.B.W., deel 5, Leiden 1921, kol. 28-29.
66. K.B., 16.3.1829, no. 122.
67. K.B., 31.12.1841, no. 115.
68. K.B., 1.10.1850, no. 33.
69. K.B., 16.3.1829, no. 122.
70. K.B., 28.2.1830, no. 4.
71. K.B., 6.11.1830, no. 3.
72. K.B., 8.10.1830, no. 17.
73. K.B., 6.3.1832, no. 12.
74. Album promotorum Utrecht 1815-1936, Leiden 1963, bladz. 30.
75. K.B., 27.7.1839, no. 7.
76. K.B., 31.12.1841, no. 115.
St. secr., 16.10.1840, no. 41.
76a. G. van Steijn. Gedenkboek (K.M.A.) 1828-1903, Breda 1903, bladz. 69.
77. K.B., 16.3.1829, no. 122.
Zie Nederland's Adelsboek, jrg. 1940, bladz. 336 voor Sanders.
78. K.B., 28.2.1830, no. 4.
79. K.B., 6.11.1830, no. 2; 6.3.1832, no. 12.
80. K.B., 21.10.1836, no. 87; 25.12.1836, no. 76.
N.N.B.W., deel 5, Leiden 1921, kol. 24-26.
81. K.B., 8.9.1841, no.74; 11.9.1847, no. 102.
82. K.B., 1.10.1850, no. 33.
83. K.B., 29.9.1848, no. 58.
84. K.B., 6.9.1828, no. 56; 1.10.1842, no. 75.

85. K.B., 8.2.1844, no. 58; 31.1.1845, no. 104; 15.1. 1846, no. 124; 14.1.1847, no. 87; 1.1.1848, no. 84; 24.12.1847, no. 79; 9.2.1850, no. 69; 6.10.1850, no. 5.
86. N.N.B.W., deel 9, Leiden 1933, kol. 778.
87. N.N.B.W., deel 4, Leiden 1918, kol. 1135-1138.
88. K.B., 16.3.1829, no. 122.
89. K.B., 19.2.1830, no. 149.
90. K.B., 17.7.1830, no. 2.
91. B.Wb. der Ned., deel 17, Haarlem 1874, bladz. 448-453.
92. K.B., 28.6.1830, no. 16.
93. St. secr., 31.8.1830, no. 6.
94. K.B., 16.9.1831, no. 1.
95. K.B., 8.7.1843, no. 19.
96. K.B., 6.10.1850, no. 3.
97. K.B., 16.3.1829, no. 129. Zie N.N.B.W., deel 2, Leiden 1912, kol. 1022.
98. K.B., 28.5.1822, no. 76.
99. K.B., 5.7.1822, no. 296; 27.2.1824, no. 97.
100. K.B., 16.3.1829, no. 129.
101. K.B., 18.11.1833, no. 12.
102. K.B., 5.5.1834, no. 7.
103. K.B., 11.9.1839, no. 71.
104. Nederland's Patriciaat, deel 61, 1975, blz. 288.
105. M. G. de Boer. Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen. Rotterdam 1923, bladz. 154-155.
106. K.B., 5.5.1834, no. 7.
107. K.B., 8.5.1835, no. 42.
108. N.P., deel 15, 1925, bladz. 333 en G. van Steijn, op.cit., bladz. 70.
109. K.B., 23.2.1845, no. 72.
110. K.B., 11.10.1828, no. 15.
111. K.B., 16.3.1829, no 122.
112. K.B., 10.7.1833, no. 114.
113. K.B., 23.2.1845, no. 72.
114. K.B., 6.10.1850, no. 3.
115. K.B., 30.3.1830, no. 4 (brieven van C. Verveer aan de koning (Texel, 11.7.1829 en Vlissingen 11.12.1829) zijn hier aanwezig).
St. secr., 30.3.1830, no. 104.
116. K.B., 21.8.1845, no. 57. Nederland's Patriciaat, deel 33, jrg. 1947, bladz. 198.
117. K.B., 10.7.1833, no. 114.
118. K.B., 8.10.1830, no. 17.
119. K.B., 14.2.1832, no. 6; 16.3.1832, no. 91. Zie de genealogie Delprat in N.P., deel 3, 1912, bladz. 64. Zie voor I.P. Delprat Stamboek Officieren no. 440, bladz. 63 en N.N.B.W., deel 6, kol. 390-394.
120. K.B., 5.5.1832, no. 105.
121. Zie K.B., 8.9.1841, no. 74 voor het examenverslag van 1841. De verslagen over de jaren 1842-1844, 1847 en 1850 zijn als bijlagen aanwezig bij K.B., 20.8.1842, no. 53; 25.8.1843, no. 42; 31.8.1844, no. 13; 11.9.1847, no. 102; 18.8.1850, no. 4. In 1847 examineerde Huygens stoomwerktuigkunde en de luitenant ter zee der eerste klasse Van der Moore practische zeevaartkunde.
122. K.B., 10.10.1832, no. 17; 30.10.1832, no. 47. Zie voor Schluiter N.P., deel 24, jrg. 1938, bladz. 254.
123. K.B., 18.5.1833, no. 3.
124. K.B., 7.10.1833, no. 8.
125. K.B., 7.10.1833, no. 8.
126. N.P., deel 34, 1948, bladz. 124.
127. K.B., 14.10.1831, no. 92; 15.6.1834, no. 37. Anthony Jacob Schultz, geb. Medemblik 11.8.1815.
128. K.B., 14.10.1831, no. 92.
129. K.B., 18.10.1834, no. 8. Zie voor hem N.P., deel 44, jrg. 1958, bladz. 233.
130. K.B., 6.10.1835, no. 7.
131. K.B., 30.10.1832, no. 47.

132. K.B., 25.5.1834, no. 5.
133. K.B., 27.8.1836, no. 22.
134. K.B., 31.8.1837, no. 106; 27.8.1838, no. 88.
135. K.B., 18.11.1833, no. 12. Zie voor C. J. Glavimans N.N.B.W., deel 7, Leiden 1927, kol. 472.
136. K.B., 11.9.1839, no. 71.
137. K.B., 11.9.1847, no. 102.
138. K.B., 5.11.1848, no. 74.
139. K.B., 18.8.1848, no. 4.
140. K.B., 3.2.1849, no. 78; 3.3.1849, no. 52.
141. K.B., 22.3.1832, no. 3; 27.5. 1832, no. 4
142. K.B., 5.4.1834, no. 91.
143. K.B., 18.12.1834, no. 5.
144. St. secr., 22.7.1835, no. 19.
145. K.B., 8.12.1835, no. 5; 20.8.1838, no. 4.
146. K.B., 16.2.1837, no. 105.
147. K.B., 4.11.1839, no. 95.
148. J. Maclean. Eduard Wenckebach, Science Policy in Nederland in de periode 1829-1840 in: Ned. T. voor Natk., jrg. 1974, bladz. 259-262.
149. Zie voor August Elize Tromp (1801-1871) N.N.B.W., deel 5, Leiden 1921, kol. 964-966.
150. J. MacLean, De betekenis van Jan Karel van den Broek (1814-1865) t.a.v. de introductie van de westerse technologie in Japan in: De Ingenieur, jrg. 1975, bladz. 594-605.

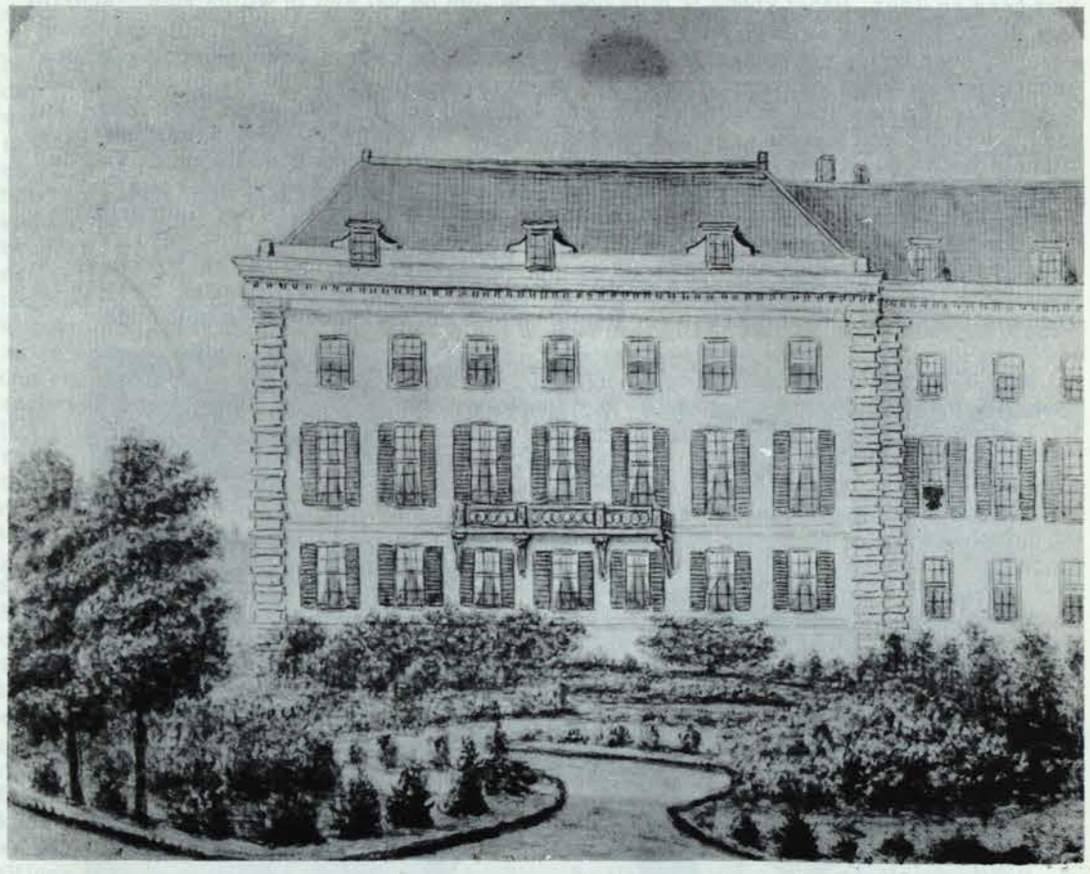
MENGELWERK

Het koninklijk lijk op de werf of het aandeel der marine in de uitvaart van Koning Willem I, 29 december 1843-2 januari 1844

Dr. H. J. de Graaf

Op 12 december 1843 overleed te Berlijn de gewezen koning der Nederlanden Willem I, zich noemende Koning Willem Frederik, Graaf van Nassau. Zijn lijk werd door een pruissisch marinevaartuig naar Hamburg vervoerd, waarheen een tweetal nederlandse stoomschepen, de "Cerberus" en Zr. Ms. "Curaçao" koers zette om het af te halen en naar Rotterdam over te brengen. De ontscheping zou volgens bevel van Koning Willem II op de Rijkswerf in Rotterdam plaatsvinden. Kapitein ter zee Q.M.R. Ver Huell was daarvan op dat moment kommandant. Van zijn minister, J. C. Rijk, kreeg hij order om de Grote Zaal in zijn woning, het Admiraliteitsgebouw, in te richten als lijkkamer. De Intendant der Paleizen verscheen in Rotterdam om een voorlopige schikking te maken. De kamerbehanger Goede zou de stoffen en hetgeen er nog meer tot inrichting van een rouwkamer nodig was, leveren. Dit alles kwam op de werf en werd naar boven gebracht, waar met hulp van enige scheepstimmerlieden de "lijktroon" met draperieën werd opgesteld. Binnen een paar dagen was alles voor de ontvangst van het "koninklijk lijk" gereed.
De toevloed van nieuwsgierigen was zo overstelpend, dat Ver Huell de poorthekken moest laten sluiten. Talloze schriftelijke verzoeken om toelating had hij afwijzend moeten beantwoorden. Zelfs 's avonds, wanneer alles reeds volslagen donker was, liet men Ver Huell niet met vrede. Zo verscheen er op zeker moment een heer met enige vreemdelingen, en verzocht om toegang. Desnoods konden Ver Huell's bedienden wel even het licht ontsteken, meende de aspirant-bezoeker. Ver Huell antwoordde: "Denk je, dat mijn huis "Het spel der drie kroonen" is en mijn bedienden toneelknechten? Verwijder U nu dadelijk van de werf, mijnheer!" (Ver Huell, die zich zowel in zijn geboortestad Doesburg als in Amsterdam en het uitheemse Bahia steeds voor toneel had geïnteresseerd, refereerde hiermee aan het meer dan een eeuw oude "Spel van de drie kroonen of de Poppedans der Societeitsactionisten".) 1) Zelfs voor de burgemeester van het naburige Kralingen maakte Ver Huell geen uitzondering, hoewel zijn bedienden (achter zijn rug?) toleranter waren, en daardoor een bedrag van 150 gulden aan fooien binnenhaalden.
Daar elk ogenblik de stoomschepen konden verwacht worden, liep Ver Huell dagelijks in groot tenue rond. Intussen kwam de koninklijke lijkwagen aan, die reeds voor 's vorsten eerste gemalin, koningin Wilhelmina van Pruisen gediend had. Terwijl ook deze lijkwagen werd gedrapeerd, kreeg Ver Huell bericht van de afmetingen en het gewicht der lijkkist. Hieruit bleek, dat de wagen veel te klein en te licht was. De kist was 7 voet lang, 3 voet hoog en 4 voet breed, bevatte twee loden kisten en woog derhalve 1100 nederlandse ponden. Er wordt verhaald, dat men vanuit Nederland de maten in ellen had opgegeven en dat de duitse meubelmakers deze voor meters hadden aangezien. Een hofkoerier meende, dat men om de eigenlijke kist tijdens de zeereis voor averij te vrijwaren een ruimere eromheen getimmerd had, wat Ver Huell meende te moeten betwijfelen. Voor alle zekerheid liet hij de grote trap naar de bovenzaal door stutten onderschragen en onderzoeken, of de voordeur niet met stijlen en al kon weggenomen worden. Ook andere voorzorgsmaatregelen werden getroffen. De van de stad geleende lijkbaar werd met een zwaarder gewicht beproefd dan men de kist veronderstelde te wegen. Toch was Ver Huell niet geheel gerust. Ook minister Rijk vertrouwde het niet en liet de lijkwagen door de werklieden van de Werf versterken. Dragers van lijkbaar mét kist zouden alle bazen en commandeurs van de werf zijn, later aangevuld met schepelingen van de "Cerberus".
Het wachten duurde intussen erg lang. Eindelijk, op 29 december, kwam per renbode het bericht, dat de beide schepen te 9 uur voormiddags het zeegat van Goeree waren binnengevallen. De reis was niet voorspoedig geweest. Nadat op 24 december een pruisische stoomboot het koninklijk overschot van Berlijn naar Hamburg had vervoerd, was dit aan boord van de op de Elbe liggende "Curaçao" gebracht. Door zware mist was dit vaartuig echter dicht bij de haven aan de grond gelopen. Andermaal was dit geschied bij de

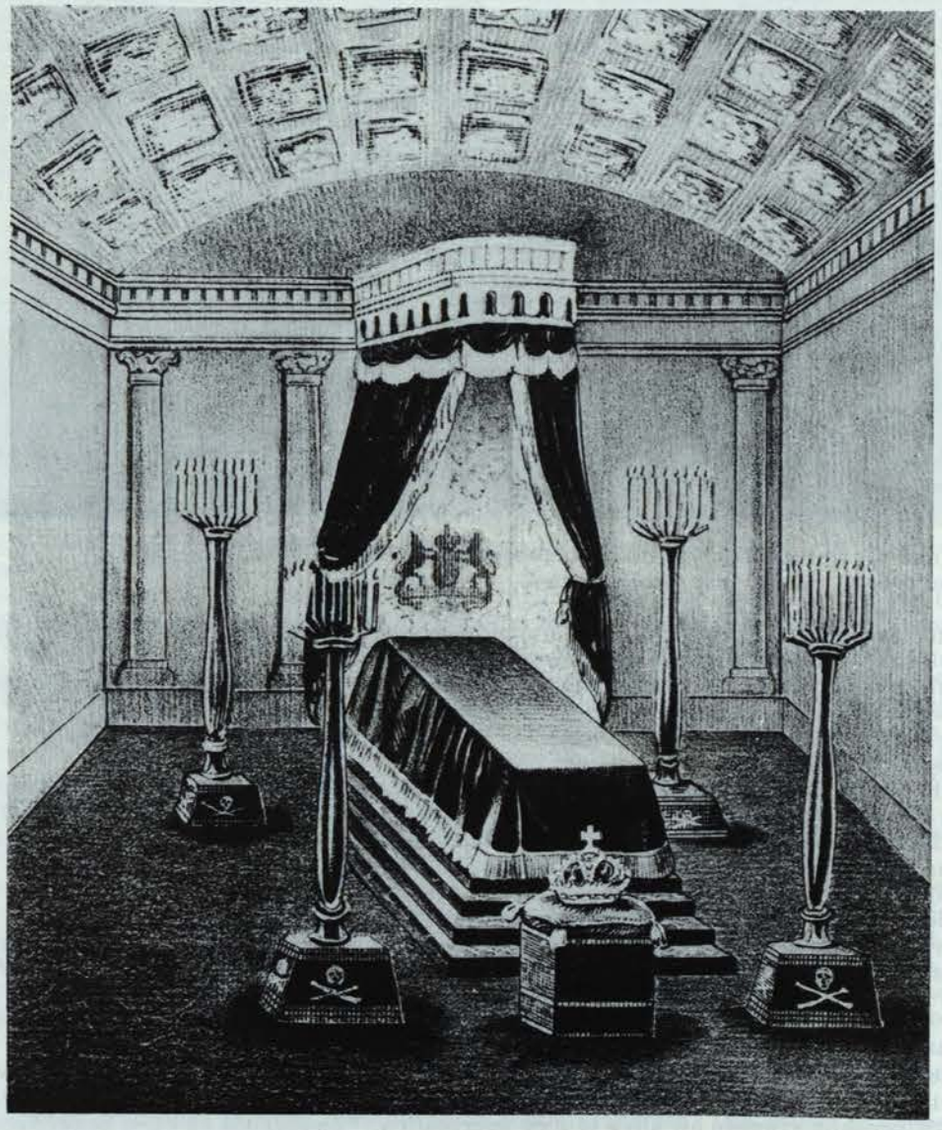
Teufelsbrücke. De lijkkist was toen van de "Curaçao" naar de "Cerberus" overgebracht. Nauwelijks was dit schip voor Goeree verschenen of de nederlandse vlag ging van de toren van het stadje omhoog. Dit was voor Hellevoetsluis het sein om expresse-boden af te zenden, Reijns naar Rotterdam en Bidloo de Bronovo naar Den Haag.
Toen de "Cerberus" Hellevoetsluis naderde, werden op de ter rede liggende schepen en op de zich in de haven bevindende vaartuigen alsmede op de Rijkswerf en aan openbare en particuliere gebouwen vlaggen en wimpels halfstok gehesen, terwijl Zr. Ms. transportschip "Prins Willem Frederik Hendrik" en drie kanonneerboten 33 saluutschoten losten. Onder klokgelui passeerde de "Cerberus" de sluizen, waarvan de zes deuren smaakvol met rouw gedrapeerd waren door de havenmeester H. Boonder en de sluiswachter I. Spaan, en wel op eigen kosten. Zes paarden, met zwarte rouwkleden omhangen, sleepten het schip door het Voornse Kanaal. 's Avonds om zes uur werd Rotterdam bereikt, doch de lage waterstand maakte het binnenvaren en ontschepen pas tegen middernacht mogelijk. Gealarmeerd door de renbode uit Hellevoetsluis waren intussen twee koninklijke commissarissen uit Den Haag op de werf verschenen, om de verantwoordelijkheid voor de ontvangst van het stoffelijk overschot te dragen. Dit waren de gouverneur van Zuid-Holland, de bejaarde graaf van der Duyn van Maasdam en de minister van marine Rijk. Laatstgenoemde regelde de uitvaart, voor zover de marine er mee te maken had, terwijl Maasdam zich meer afzijdig hield. Toch mene men niet, dat de oude graaf als een geheel onverschillige of door ouderdom versufte man de plechtigheden bijwoonde. Dit bewijst de vinnige opmerking over zijn aanwezigheid te Rotterdam aan het slot zijner autobiografie 2).
Ver Huell had intussen gezorgd, dat alles op de werf, waar hij woonde, in orde was. De benedenzaal van het hoofdgebouw was behoorlijk verlicht en verwarmd, terwijl in de rouwkamer boven en op de portalen waskaarsen op kandelabers gereed stonden om ontstoken te worden. Mevrouw Ver Huell-de Vaynes van Brakell, bij toeval vernemende dat de heren commissarissen, blijkbaar dadelijk na de ontvangst van het bericht van de renbode uit Den Haag vertrokken, nog niet gegeten hadden, liet dadelijk bij de kok een diner bestellen, waartoe de heren bij verrassing genood werden door het openslaan der vleugeldeuren van de eetkamer. "Vooral de hoogbejaarde graaf van Maasdam scheene eene verkwikkende, goede soep hartelijk welkom te zijn en bedankte mijne Echtgenoote voor deze oplettendheid", schreef Ver Huell later. Nauwelijks zat men echter aan tafel, of de lantarens van de "Cerberus" doemden op. Deze moest echter op het goede tij wachten om de haven, het zogenaamde Boerengat (later: Entrepothaven), binnen te lopen, hetgeen pas tegen middernacht plaats vond. Volgens het plan van minister Rijk zou het linieschip "Bromo" daarbij 33 saluutschoten moeten lossen, doch zo min Ver Huell als de gedrukte bronnen vermelden dit.
Enige tijd voor middernacht trad schout-bij-nacht J. C. Koopman (commandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik) binnen, die de reis met de "Cerberus" van Hamburg naar Rotterdam had meegemaakt. Hij was van boord gegaan, toen de "Cerberus" nog op de rivier op goed tij lag te wachten. Volgens Rijk was deze officier niet zonder verdiensten, doch hij bezat tevens de eigenschap zijn licht niet onder een korenmaat verborgen te houden. Hij deed nu het verhaal van alle wederwaardigheden van de zeereis. Daarbij kregen de enorme afmetingen van de lijkkist de meeste nadruk. Rijk stuurde dadelijk zijn adjudant, ridder Huyssen van Kattendijke, naar Den Haag om Z.M. over de aankomst van het stoomschip met het stoffelijk overschot van zijn vader te rapporteren. Koopman beweerde, dat eigenlijk hij dat rapport behoorde uit te brengen, namelijk in zijn functie van aide de camp van de koning. Minister Rijk ging op deze bewering verder niet in, daar hij als commissaris al aanwezig was, "waardoor dan ook de meer dan vereischt wordende ambitie van dien vlagofficier aangetoond en begrepen werd", meent Ver Huell in zijn "Herinneringen". Ondertussen overwoog men, of het naar boven brengen van de kist langs de onderstutte trap mogelijk zou zijn. Rijk had zelfs aan een takel gedacht. De "Cerberus" voer onderwijl het Boerengat binnen en een detachement mariniers, door Rijk aangeschreven en door Ver Huell tijdig gewaarschuwd, marcheerde de werf op, om de honneurs te brengen. Ook de burgemeester van Rotterdam was aanwezig. Men stelde de trein vast, die de kist tot het Admiraliteitsgebouw zou begeleiden. Berichten hierover bij Ver Huell en in de Levensschets lopen hierbij enigszins uiteen. Na een detachement mariniers kwamen eerst de beide commissarissen. Dan volgde de burgemeester (volgens Ver Huell achter de kist). Daarop kwamen vier hoofdofficieren, slippendragers, te weten Kolonel Bezier, kommandant van het corps mariniers, en de drie



Oostelijke vleugel van het admiraliteitsgebouw op de Rijkswerf te Rotterdam.
Aquarel door Q. M. R. Ver Huell. Foto G. A.-Rotterdam.

kapitein-luitenants ter zee Franck, Enslie en Baars. Vlak achter de kist volgde Ver Huell, die zich zelf overslaat. Daarop kwamen verschillende hoge officieren: generaal Van Omphal, Kolonel Spengler, kamerheer en thesaurier van koning Willem II baron Rengers van Warmenhuizen, en schout-bij-nacht Koopman met de officieren van de "Cerberus", van Zr. Ms. raderstoomschepen "Bromo", "Merapi" en "Vesuvius" en van de brik "Pegasus". Een detachement mariniers sloot de trein.
Met alle mogelijke voorzorgen werd de kist uit de longroom van de "Cerberus" opgehesen "en nu vertoonde zich eene masse, die meer overeenkomst met een grote zuikerkist of pianokist" vertoonde, meldt Ver Huell. Reeds dadelijk bleek, dat zij oneindig zwaarder was dan de opgave. Het kostte een half uur, om het gevaarte op de lijkbaar te krijgen, waarbij de méér dan gewone bedrijvigheid van Koopman zich voegde, die met een falset stem begon uit te roepen "De Koning wil, dat de matrozen van de "Cerberus" mede dragen". Dit schiep verwarring, daar eenieder er zich mee bemoeide om de draagbaar op de schouders te brengen. Na vele vergeefse pogingen werden allen (door Ver Huell?) van de kist verwijderd en een geregelde plaatsing aangewezen. Op het bevel van "één, twee, drie!" ging eindelijk de vracht omhoog en op de schouders van werkbazen en commandeurs van de werf. Generaal Van Omphal mopperde, dat het een schande was zo te moeten handelen met het lijk van de koning en dat veertig pruisische grenadiers het op hun gemak in Berlijn gedragen hadden! Ver Huell liet hem praten, maar was doodsbang voor ongelukken. Elk ogenblik vreesde hij alles te zien neerploffen. "Zwoegende en bijna bezwijkende onder den last ging de trein langzaam voorwaarts, stap voor stap. Meer dan vier malen moest er gerust worden, ofschoon ruim 60 man hielpen dragen. Meermalen slingerde de

kist heen en weer. Haast kneep ik mijn oogen toe, om de val niet te willen zien", schrijft Ver Huell. Eindelijk werd de baar met de kist voor de deur van het Admiraliteitsgebouw gezet en over rollen het portaal ingebracht. Er werd een zwart fluwelen kleed over heen gespreid, met zilver omboord. Toen hield de minister Rijk een korte toespraak, bedankte de dragers, en nu waren er alleen diegenen, welke bij het lijk behoorden. Ver Huell nam toen, zich op eigen terrein (zijn woning) bevindende, de leiding. De gehele verantwoordelijkheid rustte nu op hem. Hij zag wel in, dat er geen sprake van kon zijn om de kist de trap op te krijgen, gesteld al dat deze daartegen bestand zou blijken. Zonder naar de mening der heren commissarissen te informeren, gaf hij aan de baas der timmerlieden Van Gessel en diens mensen bevel om de lijktroon boven af te breken. Ook werd de behanger Greve geroepen om alles af te nemen. En terwijl men nog aan het wikken en wegen was, gaf hij order om alle meubels uit de benedenzaal te verwijderen. Het was toen reeds middernacht. "Wat doet gij Ver Huell?" klonk het verbaasd (uit de mond der



"De lijktroon. Zoo als dezelve in de Zaal op de Landswerf te Rotterdam was ingericht". Lithografie van de Gebr. van Lier, (Den Haag, 1844). Foto G.A.-Rotterdam

Commissarissen?). "Déze zaal tot een rouwkamer maken, die voor Z.M. in de ochtendstond gereed moet zijn. Laat mij nu maar alleen en zeg in Den Haag aan den Koning, dat Z.M. op dat uur komen kan." Daartegen werd ingebracht: "Neen, dat is eene onmogelijkheid, al die meubelen, eene brandende vuurhaard. Neen, dat neem ik niet op mij. Ik zal den Koning trachten op te houden". Hier kan Ver Huell niet de woorden van Rijk hebben weergegeven, die, in Den Haag teruggekeerd, de koning niet heeft gesuggereerd wat later te komen. Integendeel! De heren vertrokken nu en Ver Huell was alleen met zijn bedienden en scheepstimmerlui. Hij liet koffie en wijn aanrukken, nam zelf hamer en spijkers ter hand en werkte hard mee. Eerst moesten de meubelen, schilderijen, pendules, étagérs, kasten, spiegels, de vuurhaard en de tapijten er uit. "Dan was ik boven op de zaal, dan beneden. De lijktroon, te hoog zijnde, werd afgezaagd met fluweel en al, de treden tot één verlaagd om de kist er met meer gemak op te krijgen 3). Het zwarte vloerkleed werd naar de maat van de benedenzaal afgesneden. De gordijnen mochten blijven hangen, maar werden met zwart afgedekt. En onder al dit drukke bedrijf lag daar de grote dode, stil en zwijgend in zijn kist.

Om vijf uur in de morgen van 30 december was alles gereed om de zware kist onder het verhemelte te plaatsen, met geen andere hulp dan de aanwezige timmerlieden en bedienden. Het gelukte met veel inspanning en overleg, onder toepassing van dommekrachten en rollen. Gelukkig waren de deuren breed genoeg, zodat Ver Huell niet de stijlen behoefde te laten uitbreken. Toen even over zes kapitein Franck aankwam ter waarneming der door de koning verordineerde wacht, was hij er over verbaasd al de kandelabers met waskaarsen ontstoken te zien. De wacht werd waargenomen door schout-bij-nacht Koopman, generaal-majoor Van Omphal en de kapiteins-luitenant ter zee Franck, Enslie en Baars. Steeds stonden twee hunner als schildwachten bij de kist.

Minister Rijk reed intussen met zijn mede-commissaris naar Den Haag. Na zijn collega te hebben thuisgebracht, reed hij door naar het paleis Noordeinde, waar hij om vier uur in de morgen nog met de adjudant van de koning luitenant Miellet van Coehoorn, sprak. Deze nam maatregelen, zodat men reeds om zes uur van het paleis zou kunnen vertrekken, en Ver Huell al om zeven uur Z.M. zou kunnen ontvangen. Het is daar echter niet van gekomen, want of half negen las Rijk aan de koning nog een brief van Ver Huell voor, meldende dat nu alles in orde was voor het koninklijk bezoek.

Doodmoe, maar met een gerust hart, wachtte Ver Huell de komst van Z.M. af en toen een koets de Marinewerf opreed, was hij enigszins teleurgesteld, toen daar slechts de adjudant van de koning uitstapte. Verbaasd alles gereed te vinden, keerde deze weer ijlings naar de residentie terug, om de koning in te lichten. Helaas overkwam Ver Huell toen een klein, maar pijnlijk ongeval. Toen hij zich verkleumd, moe en slaperig voor de open vuurhaard in een gemakkelijke stoel neervlijde, ontplofte net een groot stuk engelse steenkool en een vonk trof zijn linker oog, wat wel pijnlijk, maar gelukkig niet erg schadelijk bleek te zijn. Het hinderde hem naderhand echter de koning en de zijnen met een zwarte doek voor het oog te moeten ontvangen, hetgeen wel piraten in t.v.-films pleegt te sieren, doch zelden de Directeur der Koninklijke Marine te Rotterdam in groot tenue.

Te 11 uur pas verscheen Z.M., vergezeld van de reeds vermelde adjudant. Alle officieren, die met het lijk waren meegekomen, waren in groot tenue aanwezig, zo mede de wachtlopende hoofdofficieren. Z.M. was diep bewogen en drukte Ver Huell zwijgend de hand. Daar op zijn bevel alle officieren uit de rouwkamer verwijderd waren, ijlde hij alleen naar binnen. Ver Huell, de overgevoeligheid van de Koning kennende, had uit voorzorg water en spiritus bij de hand staan. Achter de deur bleef hij staan luisteren en hoorde Z.M. overluid snikken (uit berouw?), zodat hij elk ogenblik een flauwte vreesde, die echter uitbleef.

Na een half uur kwam de koning weer de zaal uit, vatte Ver Huell's beide handen en sprak: "Gij hebt véél te doen gehad. Ik ben zéér gevoelig voor alles, wat gij voor mij gedaan hebt..."

Na het vertrek des konings - zijn verblijf had ongeveer een uur geduurd - kon Ver Huell aan een weinig rust denken, zich verschonen en enige ogenblikken op een sofa liggen, echter slechts korte tijd, want men kwam hem raadplegen over de lijkwagen, waarmee de koninklijke stalmeester was overgekomen en die tegen de avond beproefd zou worden. Kort daarop kwam een koerier de ganse koninklijke familie tegen de volgende morgen aankondigen; dat was op zondag, oudejaarsdag. Ook ging Ver Huell in op een uitnodiging der heren van het stoomjacht om bij hen te komen dineren. En toen kwam er nog een commissie

uit Delft om de kist op te meten, in verband met de ingang tot de koninklijke grafkelder. Er werden nu proeven genomen met de lijkwagen en wel met een gewicht, zwaarder dan de lijkkist; deze proeven vielen niet te best uit. Daarom zond Ver Huell een bode te paard met een brief aan minister Rijk, om maatregelen te treffen, voor het geval dat de wagen ongeschikt zou blijken. Ondertussen werden de nachtwachten door de hoofdofficieren nauwkeurig waargenomen, terwijl men gestaag werkte aan de versterking van de rouwwagen.
Ver Huell zocht nu zijn slaapstede op, doch kreeg er niet veel rust. Reeds om drie uur 's nachts werd hij gewekt met de blijde tijding, dat men de versterkte rouwwagen met een veel zwaarder gewicht beproefd had dan de kist woog, en dat het voertuig het uitgehouden had. Ver Huell besloot van dit heuglijk feit per eerste diligence kennis te geven aan zijn chef, de minister. Deze had ook aan het versterken der (ophaal-?) bruggen over Nieuwe Haven en Haringvliet gedacht, die de stoet moest passeren, bijvoorbeeld door kettingen.
Op zondagmorgen, 31 december, liet Ver Huell de kamer vóór de rouwzaal geheel in orde brengen voor de ontvangst van de koninklijke familie. Om 11 uur reed een koets met vier paarden voor, waarin de Prins en Prinses van Oranje gezeten waren, met de prinsen Alexander en Hendrik. Schout-bij-nacht Koopman en alle heren van het koninklijke stoomjacht bevonden zich toen in de zijkamer. Koopman sprak: "Als adjudant des Konings moet ik hier de honneurs waarnemen", waarop Ver Huell, die dit onderhoud in zijn "Levensherinneringen" mededeelt, uitviel: "Ik neem de honneurs van mijn eigen woning waar", en hij geleidde de Prinses van Oranje, de later Koningin der Nederlanden, Sophie van Wurtemberg, in de kamer, waar zij op een canapé, of liever een causeuse (voor twee personen) neerzeeg en enige tijd met Ver Huell sprak. Zij bleek in de vier jaren van haar huwelijk met de latere koning Willem III zeer goed Hollands te hebben geleerd. Zij was trouwens een zeer intelligente en kunstzinnige vrouw, sterk afstekende bij haar echtgenoot. Het onderwerp van het gesprek was natuurlijk de bijzonder zware lijkkist. Te twaalf uur kwamen onverwachts koning Willem II en koningin Anna Paulowna, met een zeer zware, laag afhangende sluier. Prins en prinses Frederik waren de laatsten, hetgeen aan een gebrek van hun rijtuig te wijten was.
Nu begaf zich de ganse koninklijke familie in de rouwkamer en vertoefde daar geruime tijd. Daarop volgden omhelzingen en een afscheid met veel gevoel. Het vertrek verliep sneller dan de aankomst. Na al deze drukte viel de rust van deze bijzondere oudejaarsavond dubbel zo sterk op. Het was doodstil en men hoorde slechts het op en neer gaan van de voorname schildwachten. In hun wachtkamer brandde een haardvuur en er stond een opgemaakt bed. Ook had Ver Huell voor een tafel met boekwerken en schrijfgerei gezorgd. Waskaarsen, die regelmatig vernieuwd werden, stonden op de kandelabers. Zo verscheen de eerste dag van het nieuwe jaar 1884 op treurige wijze.
Ver Huell trof nu maatregelen om de lijkkist van de estrade op de lijkwagen te krijgen. Hiertoe werd een lang hellend vlak op schragen gebouwd. Bovendien werd een gangspil met zwart koord opgesteld, zo mede een rij lantarens, ter bijlichting van de zware arbeid. "Een opzettelijk tot dat eind vervaardigde toestel", weet de Rotterdamsche Courant te vertellen. In de morgen verscheen een officier der dragonders om kennis te geven van de aankomst van het regiment en om orders van de beide commissarissen te vragen, die evenwel nog ontbraken. Doch Ver Huell beloofde kolonel Storm de Grave dadelijk na hun aankomst te waarschuwen. Ook alle zee-officieren zouden de rouwwagen tot aan het hek van de werf volgen. Het corps mariniers, de batterij voor de 101 schoten, alles werd nu nauwkeurig geregeld. Pas tegen de avond van deze ongewone Nieuwjaarsdag - het Gemeentebestuur had alle vermakelijkheden verboden - verscheen weer minister Rijk, die van plan was de nacht in de rouwkamer door te brengen. Zijn bejaarde collega sliep die nacht in een Rotterdams hotel. Beide commissarissen keurden Ver Huell's beleid goed. Ook bestelde Ver Huell alvast een wagen om baas van Gessel met enige timmerlieden naar Delft te brengen. Met dit voertuig gingen ook nieuwe touwen, dommekrachten enz. mee, daar men in Delft op nieuw voorbereid was. De bedoeling was, dat deze wagen ná het stapvoets vertrek van de lijkwagen in snelle draf door de stad (via Hoogstraat, Oppert en Haagse Veer?) zou rijden en dus eerder de Schiekade zou bereiken dan de rouwstoet.
Die nacht trachtte Ver Huell nog iets te slapen, doch zijn oog hinderde hem, terwijl hij zich ook zorgen maakte over de te zwakke rouwwagen. Buiten sneeuwde en hagelde het. Zonder geslapen te hebben, stond Ver Huell reeds om vijf uur op en stak zich in galauniform. Zo was dan eindelijk het grote ogenblik gekomen. De scheepstimmerlieden

waren aanwezig met hun "baas van Gessel, die ik niet genoeg prijzen kan voor zijn beleid, welwillendheid en bedaardheid", schreef Ver Huell jaren later. Ook minister Rijk verscheen in groot tenue, met de oude graaf van Maasdam, die in zijn statieklederen rilde van de koude. Ver Huell stelde voor, ofschoon de tijd officieel pas om half zeven was gesteld, om maar dadelijk te beginnen, eer het talrijke gevolg zou komen opdagen, waardoor de werklieden rustiger zouden kunnen werken. Ook verzocht hij zo min mogelijk te spreken. Toen het gevaarte na veel inspanning van de "lijktroon" afgleed, kwam het met een smak op de vloer terecht, zodat het ganse gebouw dreunde. Daardoor vloog Maurits' zoon, de jonge Alexander Ver Huell, later vermaard als tekenaar en auteur, die blijkbaar de slaap des onschulds sliep, met een schok uit bed. Verder onhoorbaar schoof de zware kist op rollen voort tot aan het hellend vlak bij de lijkwagen. Ongemerkt werden er zwarte koorden om geslagen, die aan de gangspil verbonden waren, zodat de kist schijnbaar vanzelf naar boven gleed waarover de graaf van Maasdam zich verwonderde. Nu stond de kist echter dwars op de wagen, die met zwart fluweel was bekleed en moest een kwart slag draaien. Daardoor zou het fluweel allicht gaan plooien en rimpelen. Derhalve liet Ver Huell in stilte een grote klomp reuzel halen, en zonder op het kostbare fluweel te letten, alles duchtig insmeren. Het eigenaardige hulpmiddel werkte uitstekend: de kist kon gemakkelijk gekeerd worden. De koninklijke Kroon, rustende op een roodfluwelen kussen, benevens de ordetekenen, werden op het rouwkleed geplaatst, dat de kist bedekte. Dit kleed had wit zilveren galons en vier kwasten op de hoeken.
Het was juist op tijd, want toen kwam iedereen binnen, die tot de stoet behoorde, onder andere een oude generaal, in groot tenue, geheel met ordes bedekt, benevens enige "vergulde kamerheren". Er werd nu koffie rond gediend.
De lijkwagen wachtte intussen op de paarden, acht in getal, die geheel door zwarte dekkleden aan het oog onttrokken waren. Elk paard werd geleid door een koetsier. Het schetteren der trompetten kondigde de dragonders onder luitenant-kolonel Storm de Grave aan. Ook zal toen de erewacht der Rotterdamse burgerij onder kommando van de heer Hofman zijn komen opdagen, die de stoet tot aan de gemeentegrens zou begeleiden. Deze stelde zich op vooraan de stoet. Dan volgden twee rijknechts te paard, met zwart krip om de arm en zwarte handschoenen, aan het hoofd van een rij koetsen. In de eerste namen de beide commissarissen plaats, Rijk en van der Duin van Maasdam. In de volgende de slippendragers, namelijk de twee adjudanten van de koning, een vlagofficier en een generaal. In het derde rijtuig zaten de hofmaarschalk en de kamerheer van de overleden vorst. De mariniers, onder bevel van majoor Lampens, stonden aan de kant opgesteld en hun omfloerste trommen sloegen dof de dodenmars. Het eskadron dragonders zou de trein sluiten.
Om half zeven sloeg de werfklok en onverwachts klonk, met het luiden der kerkklokken, het eerste minuutschot van de batterij van de mariniers en "gaf een elektrieke schok aan allen". Ieder haastte zich nu om uit het portaal weg te komen en zijn plaats in de stoet in te nemen. Minister Rijk dankte voor de goede zorgen enz. Nu klonk het bevel tot vertrek en de acht paarden zetten aan. De lijkwagen kraakte onheilspellend, welk naar geluid Ver Huell tot in het hart drong, doch de wagen scheen het uit te houden. "Als dat maar goed gaat!" zei Ver Huell tot zich zelve. "God geve, dat er geen ongeluk gebeurt". De muziek der mariniers hief de treurmars aan, waardoor de paarden, die trompetgeschal en kanongebulder blijkbaar koud hadden gelaten, begonnen te steigeren, doch buiten de werf gekomen, kalmeerden ze. Ver Huell, die tot aan de poort der werf was meegelopen, bedankte de zeeofficieren, wier taak ook afgelopen was. Hij keek de stoet enige ogenblikken na, onder het dof gelui der klokken van de Grote Kerk, terwijl de muziek der schutterij, die ook langs de weg geschaard stond, "de treurige en heerlijke rouwmarsch van Beethoven" aanhief. Ver Huell was diep onder de indruk maar tevens erg opgelucht.
Niettegenstaande het vroege morgenuur, was er reeds veel belangstelling op straat (R.Ct.). Aan de gemeentegrens stonden Burgemeester en Wethouders opgesteld, terwijl de erewacht hier het geleide staakte.
Keren wij thans naar de Rijkswerf terug. Nadat enige tijd verlopen was, kwam plotseling de alarmerende tijding: "De wagen ligt op de Schie voor de Romein (een uitspanning?) onderste boven". Ver Huell zond dadelijk een bode uit, doch werd gerustgesteld door een der teruggekeerde commandeurs van de werf, die slechts meldde, dat de kist bij het afrijden van de brug wat verschoven was en met veel moeite weer recht gezet. Zelfs het officiële verslag weet van dit malheur. Het zou gebeurd zijn nog eer de lijkwagen via de

(Goudse) singel langs de Delftse poort was gereden, en het veroorzaakte vrij wat oponthoud. Maar nog waren de hevige emoties van Ver Huell niet ten einde. Immers, om elf uur meldde een boer bij het hek van de werf: "De wagen ligt geheel en al in elkaar op de Overschiese weg en de dragonders waren in aantocht, om timmerlieden te halen". Bovendien had de landman het ongeval zèlf gezien! Een dodelijke ongerustheid beving Ver Huell. "Was het gebeurd, welk een treurige Regel in de geschiedenis van ons Vaderland!" verzuchtte hij later, bij het opschrijven dezer historie. Een paar uren van angstige spanning verliepen, toen niet de dragonders opdaagden, maar slechts de baas zeilmaker met de welkome boodschap de lijkwagen te hebben geassisteerd bij het passeren van de Overschiese brug en deze daarna te hebben gevolgd tot aan de poort van Delft. Er was niets gebeurd, dan dat de wagen hevig kraakte en heen en weer slingerde. Dit verhaal bemoedigde Ver Huell enigszins, doch hij werd pas volkomen gerust gesteld, toen de wagen met baas Van Gessel en zijn timmerlieden terug kwam. Deze verhaalde, dat er inderdaad enig gevaar was geweest, daar door het neerploffen van de kist op de wagen deze enigszins gekraakt was en twee spaken waren gebroken. De tocht had geen half uur langer mogen duren. Ook in de Nieuwe Kerk te Delft was alles goed gegaan, ofschoon de ingang tot de grafkelder slechts weinige centimeters speling bood. "Nu was alles, Gode zij dank, afgeloopen", zuchtte de thans gerustgestelde Ver Huell.
De opluchting en ontspanning stemden hem mild. Enige nieuwgierigen kwamen de rouwzaal bezoeken, wat hij gerèdelijk toestond. Hij voelde zich zeer afgemat en verkouden. Daarom zag hij ervan af op de gala-condoleantie ten hove te verschijnen. Hij had een grote behoefte aan rust, en terecht.
Helaas werd hij bij de algemene toekenning van onderscheidingen in verband met de teraardebestelling van de koning aanvankelijk overgeslagen. Allen die het lijk begeleid hadden, kregen ridderorden, zelfs de commandanten der beide stoomschepen. Ver Huell ontving slechts een ministerieel besluit gedateerd 6 jan. 1844 als tolk en dankbetuiging van de koning, evenals zij, die onder zijn bevelen stonden. Al gauw deden over het passeren van Ver Huell praatjes de ronde, die Ver Huell bereikten en pijnlijk troffen. Z.M. zou geen genoegen gevonden hebben in hetgeen op de werf gebeurd was. De eer der werf zou niet naar behoren hoog gehouden zijn. Er verscheen zelfs een beschrijving der uitvaartplechtigheden, waarin men de leugen dorst te laten drukken, dat het stoffelijk overschot in een houtloods was neergezet. Ofschoon Ver Huell zich boven zulke lasterlijke aantijgingen verheven achtte en zijn vrienden wel beter wisten, toch hinderde het hem "geen openbaar blijk des Konings daarover te erlangen". Daar de Ver Huell's zich van hun eigen verdienstelijkheid terdege bewust waren, was dit uitblijven van een onderscheiding voor Ver Huell hoogst pijnlijk. Reeds op jeugdige leeftijd had hij gehaakt naar de vijfpuntige ster van het Legioen van Eer. Daartoe had hij na zijn terugkeer uit Brazilië in 1810 een keurige kopie van zijn boekje met braziliaanse vissen, direct na het vangen naar het leven getekend, op velijn papier aan de directeur van de Jardin des Plantes te Parijs gezonden, welke bioloog tevens Kanselier der Orde van het Legioen van Eer was. Hier was niets op gevolgd, ofschoon velen om geringer prestaties geridderd waren. Later, bij het herstel der nederlandse onafhankelijkheid in 1813-1814 zal hem dit lege knoopsgat meer gebaat hebben dan geschaad hebben. Het was al erg genoeg dat hij als "capitaine de frégate" in het kielzog van zijn oom gevaren had, die de overgave van het Texelse eskader tot ná Napoleon's aftreden had uitgesteld. Later, na zijn terugreis uit Oost-Indië, waarop het onder zijn commando staande linieschip "Evertsen" verbrand en gezonken was, had hij ook heel lang op een decoratie moeten wachten, terwijl zelfs officieren, die tijdens de vijandelijkheden kamerarrest hadden, wèl onderscheiden waren. Doch ten slotte had hij een lintje gekregen, zelfs meer dan één. Hij wendde zich daarom schriftelijk tot zijn vriend en toeverlaat, minister van marine Rijk. Deze adviseerde op audiëntie bij de koning te gaan. Ver Huell volgde deze raad op en begaf zich op 5 februari 1844 per rijtuig naar de residentie. Hij begon met Zijne Excellentie op diens ministerie aan het Haagse Voorhout, dat nog diezelfde maand zou afbranden, voor zijn wenk te bedanken, en wandelde vandaar naar het Paleis aan het Noordeinde, waar hij aan de heer Miellet van Coehoorn, adjudant van dienst, zijn verzoek om een audiëntie kenbaar maakte. "Wat hebt gij toch te zeggen?" vroeg deze. "Niets anders dan mijn leedwezen te betuigen, omdat ongesteldheid ten gevolge der fatigues dezer laatste dagen mij verhinderd heeft, mij van mijn pligt te kwijten op de Condoleantie-Audiëntie", antwoordde Ver Huell. Doch de hoveling, die wist dat koning Willem II niet zo gemakkelijk te bereiken was als wijlen zijn vader, meende: "Dat zal zoo

ineens niet gaan". Hij beloofde evenwel de koning te zullen zeggen, dat Ver Huell in de stad was, en dan een audiëntie aan te vragen. "Goed", zei Ver Huell, "ik ga dan logeren bij mijn neef Lichtervelt". Deze Leonardus Antonius Lichtervelt was de tweede echtgenoot van zijn schoonzuster Henriette Johanna Wils (1795-1858), gehuwd met Ver Huell's broeder Evert Christiaan Ver Huell (1789-1841). Optimistisch vroeg Ver Huell slechts voor één nacht logies bij de Lichtervelts, die hem zeer vriendelijk ontvingen. Zijn familie, blijkbaar goed thuis in de Haagse hofkringen - Leonardus Antonius zou het tot procureur-generaal van de Hoge Raad en minister van Buitenlandse Zaken brengen - was ervan overtuigd, dat Ver Huell voor een diner ten Paleize zou genood worden en dat hij vandaar met een kommandeurskruis zou terugkeren. Zij waren er reeds verbaasd over, dat hij zo iets nog niet gekregen had. Ver Huell kon toen mededelen, dat hem reeds een officiële tevredenheidsbetuiging van de koning bereikt had. Moest hij daarmede genoegen nemen? De familie vond dit inderdaad wat aan de lage kant, maar zij meenden, dat het daar niet bij blijven zou. "Morgen ochtend wordt gij te dineeren verzocht aan het Hof, en gij komt met een orde weer vandaar terug". "Ik geloof dat niet", meende Ver Huell sceptisch. "Nu wij zullen zien".
Doch inderdaad, de volgende morgen omstreeks 11 uur stond er een hofbediende op de stoep met een invitatiekaart. "Daar hebben wij het al, juist zooals wij dachten", meenden de Lichtervelts. Zo stapte Ver Huell nog diezelfde namiddag, "goed voorbereid" naar het Paleis. "De koning kwam naar mij toe", schrijft Ver Huell, "vatte mijn hand en ik zeide toen: "Ik kom, Sire, Uwe Majesteit mijn leedwezen betuigen, door ongesteldheid verhinderd te zijn geworden, mij van een treurige pligt te kwijten". "Zijt gij ziek geweest, Ver Huell?" informeerde de vorst belangstellend.
"Sire", antwoordde Ver Huell, "meer over bezorgdheid Uwe Majesteit goed te dienen bij de laatste treurige plegtigheden dan fatigues, daar alles op mijn verantwoording kwam".
"Is daar dan zoo veel te doen geweest?" informeerde de koning.
"Ja Sire, Uwe Majesteit heeft dat zelve kunnen nagaan", zei Ver Huell.
"Het is waar", hernam de koning, "ik ben Uw nogmaals schuldig voor alles, wat gij gedaan hebt".
"Dat is voor mij, Sire, eene onvergetelijke belooning, Uwe Majesteits goedkeurig te hebben weggedragen", besloot Ver Huell. Nogmaals drukte de hartelijke, spontane koning hem de hand en men ging aan tafel. Toen men na afloop van het diner in de anti-chambre teruggekeerd was, "welde er een stille hoop in mijn hart op, dat een der adjudanten eene decoratie zoude komen overhandigen, daar ik zeer goed gemerkt had, dat de Koning zeer overtuigd was geworden van het groote belang, dat er in mijne werkzaamheden gelegen was geweest", overpeinsde Ver Huell een vijftiental jaren laten, "Er kwam evenwel niets!" De koning nam zeer vriendelijk afscheid en Ver Huell kwam zonder ster bij zijn familie terug, die daarover zeer verbaasd was, doch de moed niet opgaf. "Het zoude zeker nog komen".
Toch reed Ver Huell in een vrij sombere stemming nog diezelfde avond naar Rotterdam terug. Het was allerverschrikkelijkst noodweer met een zware sneeuwval en storm uit het zuidoosten, zodat de voerman maar nauwelijks de weg kon onderscheiden. Ver Huell's gedachten dwaalden natuurlijk af naar de vriendelijkheid van de koning, waarvan hij zo gaarne een treffend blijk op zijn revers had willen zien blinken, "om de laster te kunnen dooden". Thuis gekomen trachtte hij zich zo veel mogelijk te troosten met de gedachte, "in alles zijn pligt te hebben betracht". Zo verliepen enkele dagen, toen hij in het gewone dienstpakket, dat de post hem bracht, een grote brief aan hemzelf "alleen gerigt" ontwaarde. Dat was zijn benoeming tot Commandeur in de Luxemburgse Orde van de Eikenkroon. Het schonk hem nog een bijzondere voldoening, dat deze onderscheiding op dezelfde zesde februari gedateerd was, waarop hij ten Paleize gedineerd had. "Spoedig was het bekend en een ieder beijverde zich mij geluk te wenschen", merkte hij met voldoening op. Hij kon nu gerust alle praatjes als nietig beschouwen. Hij had nu wel de benoeming, maar nog niet de decoratie, waarover hij aan de Kanselier van het hertogdom Luxemburg, Blochausen, schreef. En na enige dagen ontving hij werkelijk een doosje met het felbegeerde sieraad. 4) Daar zat natuurlijk weer een verzoek om een audiëntie bij de koning aan vast, om deze dank te zeggen, gevolgd door een uitnodiging voor een tweede diner ten hove op 23 februari 1844 te 5 uur. Nadat Ver Huell zijn dankbaarheid geuit had, sprak de moedige, goedige koning" "Het doet mij leed, dat het voor zulk een treurige gelegenheid is geweest", maar toch:

"...op aarde geen rijk
Aan het zijne gelijk.
Nu ligt alles (weer) stil in het land van Cocagne,
Al prijken er velen met lintjes en franje".

Noten

1. G. Kalff, Geschiedenis der Nederlandsche letterkunde. Groningen, 1906-12. Deel VI, blz. 508-509.
2. "Mijne reis naar Rotterdam was noch vrolijk, noch zodanig als ik had kunnen verwachten, toen ik in 1813 er het mijne toe bijdroeg, om den man in zijn land terug te roepen en er te ontvangen, die zoo weinig heeft beantwoord aan hetgeen men van hem mogt verwachten....". (A. F. J. A. van der Duyn van Maasdam en G. A. G. Ph. van der Capellen, Gedenkschriften. Uitgegeven door C. F. Sirtema van Grovestins. Den Haag, 1857. Blz. 39-40.
3. Op de van de chapelle ardente vervaardigde lithografie - als illustratie bij dit artikel gevoegd - heeft de estrade nog drie treden.
4. Bovendien kreeg Ver Huell in de loop van dat jaar nog de Russische Wladimir-orde, waarvan de originele acte thans in het Rijksarchief te Arnhem berust. Ver Huell kreeg dit onderscheidingsteken vanwege de goede diensten door hem verleend bij de doorreis via Rotterdam naar Engeland van tsaar Nicolaas, die in juni 1844 vanuit Rotterdam de oversteek naar Engeland maakte met het Nederlandse raderstoomschip "Cycloop".

Bronnen en literatuur geraadpleegd voor dit artikel:

- Q. M. R. Ver Huell, Herinneringen. Rijksarchief Arnhem, Archief Ver Huell, nr. 58
- Q. M. R. Ver Huell, Correspondentie. Tweede bundel. Rijksarchief Arnhem, Archief Ver Huell, nr. 43.
- Rotterdamsche Courant, december 1843/januari 1844
- Levensschets van Zijne Majesteit Koning Willem Frederik Den Haag, 1844
- Begrafenis-plegtigheden bij gelegenheid dat het stoffelijk overschot van wijlen Z.M. Koning Willem Frederik Graaf van Nassau te Rotterdam is ontscheept, en naar den Koninklijken Grafkelder te Delft is overgebragt in Januarij 1844 voorafgegaan van eenige historische Herinneringen uit zijn leven; en gedachten bij zijnen plotselingen dood. Opgeluisterd door Afbeeldingen en Portret. Den Haag, (1844)

Aanvulling op "Enkele notities over Abraham Cornelis Hazewinkel van Veendam (1772-1842)"

Dr. S. J. de Groot

Als reaktie op mijn bovengenoemd artikel ontving ik een brief van de heer Drs. H. J. Hazewinkel te Den Haag, een lijnrechte afstammeling van Abraham Cornelis Hazewinkel. Uit zijn brief bleek dat de veronderstelling, geuit over het verloren gaan van het familiearchief van de zeemans familie Hazewinkel, juist is. Toch deelde de heer Hazewinkel een aantal bijzonderheden en feiten mee, die de moeite waard zijn om hier vast te leggen.
Over de familie Hazewinkel werd door H. J. Top geschreven in zijn "Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën" te Veendam in 1893 verschenen. Op blz. 225 staat onder andere "een geslacht 't welk (.....) een der oudste, uitgebreidste en geachtste zeemansfamiliën te Veendam en Wildervank vormt".
Abraham Cornelis Hazewinkel was vermoedelijk schipper-eigenaar, in ieder geval voerde hij het gezag op de smak "De jonge Cornelis Alberdine". Zijn zoon Ruurt Abrahamsz. Hazewinkel (1817-1888) was gezagvoerder van het kofschip "Grietje Molema" en later van het stoomschip "Willem I" van de Amsterdamse Stoomvaart Mij. (324 last). Diens zoon Harm Adde Hazewinkel (1845-1892) was gezagvoerder op de galjoot "Vooruit".
Hier eindigde de verbondenheid met de zee van de Hazewinkel's, want diens zoon Jan Gerrit Hazewinkel (1888-1955) en zijn zoon, de heer H. J. Hazewinkel (1942-), die deze bijzonderheden mededeelde, kozen een betrekking als ambtenaar bij de overheid.
Ik maakte een verkeerde veronderstelling door Roelf C. Hazewinkel tot kleinzoon van Abraham Cornelis te verklaren. Hij blijkt een achterkleinzoon via de vrouwelijke lijn te zijn. De jongste dochter van Abraham Cornelis, Afina, trouwde met haar verre neef Otto Hazewinkel, waaruit een zoon genoemd Roelf C., de eenmalige bezitter van Swart's herdenkingsrede, thans in het bezit van het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam. Daar is, naar zeer recentelijk is gebleken, ook een kompleet exemplaar van de eerste druk van "De Handleiding" aanwezig.
Degene die de formule van A. C. Hazewinkel uitwerkte, die toegevoegd werd aan "De Handleiding", H. P. (Hendrik Pieter) Hazewinkel (1829-1911) was geen direkt familielid. Hij was onder andere gezagvoerder op de oostindiëvaarder "Anthony van Hoboken", naast wat wij reeds van hem wisten. Hij was de zoon van Pieter Hendrik Hazewinkel (1804-1882) (zie noot 4 artikel), die met het fregat "Bernhard, Hertog van Saksen Weimar" een tocht rond de wereld maakte van 1852-1854. Het journaal van deze reis is in het bezit van het Noordelijk Scheepvaart Museum te Groningen. Deze reis heeft tot de verbeelding van de tijdgenoten gesproken en is dan ook het onderwerp geworden van een jongensboek.
Ik betuig mijn dank aan de heer H. J. Hazewinkel voor het geven van deze "aanvulling" op mijn "enkele notities").

1) Verschenen in nr. 32 (1976), blz. 39-45, van de Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

Een verklaring door Anthony van Riebeeck als scheepschirurgijn in 1836

Dr. C. de Jong

Wij weten maar weinig van Jan van Riebeecks vader Anthony. Het staat vast, dat hij met zijn gezin in 1622 van Culemborg is verhuisd naar Schiedam, van het stille gelderse landstadje naar de bedrijvige vissers- en handelsstad aan de Nieuwe Maas. Zijn zoon Jan was toen drie jaar oud. Waarschijnlijk hoopte Anthony in Schiedam een betere loopbaan dan in Culemborg te vinden. Hij werd er chirurgijn van de Schotse Brigade, een eenheid britse huursoldaten in dienst van de Nederlandse republiek, die te Schiedam in garnizoen lag. De brigade heeft de Republiek bekende officieren geleverd, zoals kapitein J. G. Stedman in Suriname en kolonel R. J. Gordon in de Kaapkolonie. Ook heeft Anthony een reis of enige reizen als chirurgijn op een walvisschip naar de Noordelijke IJszee gedaan. voordat hij in dienst van de West-Indische Compagnie naar Brazilië vertrokken is.
De walvisvangst in de Noordelijke IJszee vanaf landstations was het wettelijk monopolie van de Geoctrooieerde Noordsche of Groenlandsche Compagnie van 1614 tot en met 1642. Deze was een kartel van walvisrederijen, kamers genoemd en gevestigd in de voornaamste havensteden van de Republiek, onder andere te Amsterdam, Rotterdam en Delft, dat schepen vanuit Delfshaven uitreedde. In Schiedam was geen kamer gevestigd en eerst na afloop van het octrooi der Noordsche Compagnie in 1642 zijn schiedamse reders zelfstandig aan de walvisvaart gaan deelnemen. Maar tussen 1614 en 1642 hebben blijkbaar naburige kamers, met name die te Rotterdam en Delft, bij gelegenheid commandeurs (dat zijn in dit geval: gezagvoerders van walvisschepen) en lager personeel in Schiedam gehuurd en mogelijk schepen daar gecharterd. Zij hebben Anthony van Riebeeck voor ten minste één reis in dienst genomen.
Het is zeer wel mogelijk, dat Jan, die het chirurgijnsvak bij zijn vader heeft geleerd, als leerling of onderchirurgijn op een van deze reizen om de Noord zijn vader heeft vergezeld. Dat werd vaker gedaan. Een andere scheepschirurgijn, Nicolaus de Graaff, deelt mede dat hij in 1663 zijn zoon Johannes als "derde meester" (dat wil zeggen: onderchirurgijn) heeft meegenomen op een reis naar de Middellandse Zee. (J. C. M. Warnsinck, Reisen van Nicolaus de Graaff gedaan naar alle gewesten des werelds, beginnende 1639 tot 1687 incluis (Den Haag, 1930, Werken Linschoten Vereeniging 33), blz. XXV). Later heeft Jan van Riebeeck van zijn ervaring op de walvisvaart melding gemaakt in zijn memorie aan de kamer Amsterdam der Vereenigde Oost-Indische Compagnie, waarin hij de stichting van een verversingspost aan de Tafelbaai aanbeval. Hij heeft deze ervaring waarschijnlijk niet opgedaan tussen zijn terugkeer uit de Oost in 1648 en zijn uitreis naar Zuid-Afrika in 1651, hoewel men dat vroeger heeft verondersteld, maar vóór zijn eerste uitreis naar Oost-Indië in 1639. Zijn ervaring verhoogt de betekenis van zijn vaders reizen op de walvisvaart voor de historicus.
Op 11 oktober 1636 verscheen "meester" (dat wil zeggen: heelmeester of chirurgijn) Anthony van Riebeeck, oud ongeveer 48 jaar, voor een der schepenen van Schiedam om een verklaring af te leggen op verzoek van een medeschepeling, de spekkapper Joris Davitsz, wonend te Rotterdam. Het betrof een voorval op de reis van het schip, waarop de Schiedammer Maximiliaen Rutten commandeur was. De reder van dit walvisschip was een der kamers van de Noordsche Compagnie, waarschijnlijk die te Rotterdam of anders Delft. De reis ging naar Spitsbergen, waar de kamers elk hun eigen traankokerij en opslagplaats met onderdak voor hun landpersoneel hadden. Anthony's verklaring is die van een scheepschirurgijn en handelt zoals gebruikelijk over verwondingen en wondbehandeling aan boord. Een ruzie-achtige schepeling, Cornelis Arentsz. Bont heeft zijn mes (opsteker) getrokken tegen Joris Davitsz, en deze heeft hem met een schop (graaf) op het hoofd geslagen, de "meester" heeft de hoofdwond genezen, maar Bont is later ziek geworden door weer ruzie te maken, heeft "vuur in zijn botten" (een onbekende kwaal) en scheurbuik opgedaan, en is op 15 september 1636 aan boord overleden, aldus getuigt Anthony ter ontlasting van Joris Davitsz. van schuld aan Bonts overlijden. Er staat helaas geen handtekening van Anthony onder dit dokument, dat kennelijk een afschrift is.

Tekst van de verklaring

Den IIe Octobris Anno 1636.
Ten versoucke van Joris Davitsz, jegenwoordich wonende tot Rotterdam ende voor speckcapper gedient hebbende onder de Noortsche Compagnie op de voorleden affgel(eg)de reyse tot Spitsbergen op den schepe van Maximiliaen Rutten van Schiedam, compareerde M(eeste)r Anthony van Rybeeck, out ontrent XLVIII jaeren, geweest chirurgijn op den voorszegden schepe, dewelcke bij solempnelen eede hem tot dien eynde gestaeft ende affgenomen verclaert, getuycht ende gedeposeert heeft waerachtig te sijn, dat hij deposant metten voorsz(eghde) schepe tot Spitsbergen voorsz(eghd) gearriveert sijnde (ende naerdat sijluyden aldaer eenigen tijt hadden geweest) is tusschen Cornelis Arentsz Bont ende eenen Claes Abramsz. tot meermaelen questie ontstaen, hetwelcke eyntelijck den requirant mishagende als trachtende tot vrede ende eenicheyt de voornoemde parthiën daertoe heeft soucken te vermanen ende insonderheyt den voornoemden Cornelis Arentsz Bont aenspreeckende heeft deselve vermaninge oft aenspreecken verworpen ende in plaetse van danckbaerheyt met een e(u)vel gemoed ende vele vyleyne woorden sijn mes of opsteecker op hem requirant getrocken, invouge dat hij requirant genoetsaeckt wesende sijn lijff te verweren e(e)n schop (die hij in de hand was hebbende) tot resistentie van 't quaet voornemen van de voornoemde Bont heeft moeten gebruycken, gevende deselve een slach daermede op 't hoofft, waerdoor deselve Bont eenichsints in 't hoofft is gequetst geworden, van welcke quetsuyre hij deposant den voornoemden Bont volcomentlijck heeft genesen ende gecureert in den weecken daernaer, invouge dat deselve wederom sijnen dienste met arbeyden ende wercken weder langhe was doende als voordien.
Verclarende wijders sijluyden deposanten, dat de voornoemde Bont naerder (gecureert sijnde) met den geseyde Claes Abramsz. andermael in querele geraeckt sijnde sijn selven daerdeur seer heeft geforseert, waernaer ontrent acht weecken gelegen hij deposant mett(en) voorsz(eghte) schepe sijnde op 't wederomcomen nae 't Vaderlant, soo is 't, dat de voornoemde Bont niet alleenlijck is besocht geweest met 't vuyr in sijn botte maer bovendien het scheurbuyck sulcx heeft gehadt, dat deselve daervan ende door desselfs onachtsaemheyt ende wanhavenste (= wangedrag?) (naar sijns deposants vuyterste oordeel) op ten XVIen Septembris binnen scheepsboort is overleden;
allegerende tot redenen van wetenschappe over ende bij alle hetgunt bij hem deposant hier voorsz(eghd) is verclaert selffs present ende jegenwoordich te sijn geweest. Ende oversulcx etcetera - Soo waerachtich etcetera.
Verleden (voor Adriaen Hoochmoet, schepen).

(Tekst aanwezig in het Gemeente-archief te Schiedam, Oud Rechterlijk Archief, inv. nr. 578, Certificatieboek, blz. 339/340. De fotocopie en het transcript van Van Riebeeck's verklaring alsmede gegevens over zijn commandeur Rutten ontving ik van A. C. de Voogd van der Straaten van het genoemde Gemeente-archief)

Purmerend en Noorwegen. De Noorse scheepvaart op Purmerend weerspiegeld in een oud Noors zeemanslied

Dr. C. de Jong

In noorse bundels met volksliederen uit de vorige eeuw vindt men een lied onder de titel "Grisa-Per" (Zwijne-Piet) met de beginregel "Uti Purmerend i Holland der laa en gammel brigg" (dat wil zeggen: ginds in Purmerend in Holland daar lag een oude brik). Omdat het stadje Purmerend in Noorwegen bij velen onbekend is geworden, vindt men deze plaatsnaam soms gespeld als "paermanent". De beginregel van dit lied zal bij Westfriezen belangstelling wekken, want het duidt op oude scheepvaartbetrekkingen tussen Noorwegen en Noord-Holland.

Eerst iets over de inhoud van het lied, dat hierbij is afgedrukt in het noorse taaleigen van de 19de eeuw. Ik heb een berijmde, uiteraard vrije vertaling in het nederlands toegevoegd. Dit zeemanslied is een spottende, humoristisch-overdrijvende beschrijving van een oud en wrak noors zeilschip - een "gammele brik" zegt men ook in de nederlandse volkstaal - en van de onbekwame, drankzuchtige scheepsofficieren. Kwansuis heeft de zanger de kok vergeten te noemen, maar nadat hij zijn lied heeft besloten, geeft hij ook hem nog gauw een veeg uit de pan. Als niet-zeeman moest de kok dikwijls spot van de bemanning verdragen en droeg hij weinig vleiende bijnamen, zoals koekebakker en vetsmelter. Overigens spreekt de inhoud van het lied voor zichzelf.

Is er een historisch juiste achtergrond voor de inhoud van dit spotlied? Ik meen van wel. Tot ver in de 19de eeuw waren de meeste koopvaardij- en vissersschepen eigendom van de schipper of van een partenrederij, dat was een kleine groep vennoten, elk met een moeilijk verhandelbaar aandeel in hun schip. Velen van deze reders waren zelf schipper geweest en waren beslist zuinig met de uitrusting van het vaartuig en de gages, voeding en ligging van de bemanning. In de overlevering en de volksliteratuur vindt men daarvan vele bewijzen. Bijvoorbeeld Herman Melville haalt in hoofdstuk 22 van zijn bekende roman "Moby Dick, the Whale" (1851) de afscheidswoorden van reder Bildad tot de scheepsofficieren aan als typerend voor de zuinigheid van deze reder in Nieuw-Engeland: "Don't stave the boats needlessly, ye harpooneers; good white cedar plank is raised full three per cent within the year... Mr. Starbuck, mind that cooper don't waste the spare staves... Have an eye to the molasses tierce, Mr. Stubb, it was a little leaky, I thought... Don't keep that cheese too long down in the hold, Mr. Starbuck; it'll spoil. Be careful with the butter - twenty cents the pound it was..." Ook van Svend Foyn, de grondlegger van de moderne walvisvaart in Noorwegen tussen 1860 en 1870, worden voorbeelden van zuinigheid verteld, bijvoorbeeld bij zijn uitdeling van boter als schipper. En Jan de Hartog vermeldt in zijn roman "Hollands Glorie" (1940) staaltjes van de zuinigheid der oude groningse kustvaartkapiteins.

De verklaring van deze spaarzaamheid is de kapitaalschaarste onder de reders en schippers van de zeilvaart in de voorgaande, vroegkapitalistische eeuwen en de noodzaak om de exploitatiekosten in de koopvaardij en visserij zorgvuldig te bewaken wegens de geringheid of onzekerheid van het voordelige verschil tussen inkomsten en uitgaven. Dat gold vooral in Noorwegen. Dit land was in de 19de eeuw een achtergebleven, kapitaalarm land, dat een eigen koopvaardij-, robbevangst- en walvisvloot moest vormen en financieren om de voorhanden economische kansen te kunnen gebruiken. Niet toevallig ontstond daar in de vorige eeuw het populaire zeemanslied "Grisa-Per", waarvan ons ook de melodie overgeleverd is. Tot de jaren 1870-79 waren er nog geen conferenties, d.w.z. scheepvaartkartels, om althans in de lijnvaart de vrachttarieven boven een afgesproken minimumpeil te houden.

Vervolgens kan de lezer zich afvragen, waarom speciaal Purmerend in "Grisa-Per" wordt vermeld. De verklaring is, dat in deze noordhollandse stad in de vorige eeuw de firma Brantjes geregelde nauwe betrekkingen met Noorwegen onderhield. Nicolaas Brantjes, zoon van een boer uit de bedijkte Starnmeer, stichtte in het begin van de 19e eeuw een houthandel te Purmerend, welke is voortgezet en uitgebreid door zijn zoons Nicolaas en Joannes. Hij betrok geregeld hout uit Noorwegen, aangebracht door noorse houtschepen, en reedde zelf ook zeilschepen op deze vaart uit. J. G. Schulting deelt over Brantjes'

bedrijf mede: "Meermalen lagen twee Noorse zeilschepen in de haven van het Noordhollands Kanaal en werd het hout aldaar op dekschepen gelost": hij vermeldt als een der Noorse havens vanwaar Brantjes veel hout betrok, Frederikstad bij Oslo, welke plaats ook in "Grisa-Per" wordt genoemd (J. G. Schulting, Oude bedrijven te Purmerend, in: West-Friesland's Oud en Nieuw, 27, 1960 blz. 58).193

Er bestond nog een tweede band tussen de firma Brantjes en Noorwegen, namelijk de robbevangst vanuit Noorwegen in de Noordelijke IJszee beoefend. Brantjes exploiteerde een traankokerij te Purmerend. Toen de Nederlanders omstreeks 1860 de walvis- en robbevangst in de IJszee staakten, was Brantjes genoodzaakt de grondstof voor zijn traankokerij, namelijk walvis- en robbespek, uit het buitenland te betrekken. In dezelfde jaren namen de Noren in Zuid-Noorwegen dit bedrijf ter hand onder leiding van Svend Foyn te Tönsberg. Brantjes kocht toen een zeilschip, de "Maria", groot 127½ kommersielast (ongeveer 250 ton inhoudsmaat), en liet het als robbevanger in de zuidnoorse havenstad Sandefjord, dicht bij Tönsberg, en eveneens een middelpunt van het nieuwe bedrijf, uitrusten, met Noren bemannen en uitvaren. (In de Nederlandse pers vindt men af en toe berichten over deze vaart. Zo meldt de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 8 juni 1863, no. 156, 5de bericht, eerste kolom: "Volgens berigt uit de Groenlandsche visscherij was de vangst algemeen ongunstig. De Groenlandvaarder "Maria", te Purmerend tehuis behoorende, had op 5 Mei 1300 jonge, 1900 oude robben; de Groenlandsvaarder "Noordpool", van Harlingen, op 20 Mei 300 jonge en 300 oude; van de "Dirkje Adema" werd niets gemeld"). Een noors schrijver deelt mede, dat van 1863 tot en met 1871 de "Maria" jaarlijks uitvoer naar de IJszee en haar vangst naar de rederij te Purmerend bracht. Hij meent, dat de oorsprong van het noorse zeemanslied "I Paermanent (sic) i Holland der laa en gammel brigg" in de vaart van dit schip op Nederland ligt (Knut Hougen "Sandefjords historie", deel 2, blz. 167. Oslo, 1932.) Hij noemt in dezelfde zinsnede als de "Maria" het robbevangstschip "Noordpool", eigendom van reders te Harlingen en eveneens te Sandefjord uitgerust, bemand en uitgezonden). Naar mijn mening moet men deze oorsprong echter zoeken in de houtvaart van noorse reders naar Purmerend, omdat daarvan in dit lied sprake is.

Grisa-Per

Uti Purmerend i Holland der laa en gammel brigg.
Forsliten var dens seil og forsliten var dens rigg.

Gi mig ranson paa vann, gi mig ranson paa vann!
Til Dröbak med han Grisa-Per vi tidsnok komme kan.

Hu hette no "Venskabet" og i Dröbak var hu döpt.
Men mannskapet kalte henne "Fanskapet" stött.

Gi mig ranson paa vann, gi mig ranson paa vann!
Til Dröbak med han Grisa-Per vi tidsnok komme kan.

Og kjölsprengt det var hu saa hu hang med rau og baug.
Og mest av allting likna hu et gammalt bakstetraug.

Vi brukte inga ledder for aa entre op paa dekk.
Med taeerne i natene vi kravla op fresk vekk.

Kahytten den saa ut som et skarva veaskjul.
Og ratten den var gjort utav et gammalt kjerrhjul.

Inga vevlinger i vantene eller knagger paa vaart ratt.
I natthuset for kompas laa en gammal flossehatt.

I pollen stod en spiker, den pekte imot nord.
Og han som styrte skuta drog den rundt om i en snor.

Kapteinen hette Grisa-Per og var en fyllefant.
For naar at ikke han var full saa var han paa en kant.

Og störmann, Ole Liderlig, han var et fyllesvin.
Som andre folk drakk vann, drakk han det pure brennevin.

Kahytten den var daarlig, man ruffen den var god,
Og köiene var malte med veggelusblod.

Og en gang i vekka vi melkevelling fikk.
Da fikk vi patte purka som om paa dekket e kikk.

Vi hadde inga bramzeil, vi heiste op et skjört.
O jamen holdt det godt saalenge vaeret det var tört.

Vi skulde ut fra Purmerend med ballast utav jord,
Og seile hjem til Frederikstad og laste hövla bord.

Vi styrte at roveret og pompa litt imens.
Men stod til neste formeddan för skuta hu ble lens.

Da vi kvitterte losen, briggen skjöt fram som en pil,
Men gjorde flere kjölvann enn vi kunde logge mil.

Og baasmann Ola Lakatörk han stod og bannte paa,
At bastetaug til taljereip det kunde aldri staa.

Men störmann Ole Liderlig han svarte naa som saa:
Har fillende holdt riggen för, saa kan dem holde naa.

Det var en söndas-morran vi blei purra ut til baut.
Men da vi saa i luka laa kjölsvinet og flaut.

Kapteinen visste raad for uraad, sang ut som en mann:
Jeg har en gammal kaffesekk og laaket av et spand.

Na vil jeg ikke synge mer, for ikke mer jeg veit.
Jo, kokken brentop rompa si paa byssa som var heit.

(De tekst van dit anonieme lied is ontleend aan: Diderik Brochmann, Sang fra sjöen, uitgegeven in 1934)

Zwijne-Peer

In Purmerend in Holland
daar lag een ouwe schuit,
de zeilen en tuigage
zagen versleten d'ruit.

Geef mijn rantsoen zoet water,
daarzonder zal 't niet gaan,
met schipper Zwijne-Peer
doen wij tijdig Dröbak 1) aan.

Haar naam die was de "Vriendschap",
in Dröbak afgebouwd,
bij de gasten werd de "Vijandschap"
als 'n beter naam beschouwd.

Geef mij mijn portie water,
daarzonder zal 't niet gaan,
met schipper Zwijne-Peer
doen wij tijdig Dröbak aan.

Zij maakte zoveel water,
dat zij achterover lag.
zij leek daardoor het meeste
op 'n ouwe bakkerstog.

Wij vonden 't overbodig
per trap naar 't dek te gaan,
met de tenen in de kieren
kwamen we eerder boven aan.

Een brandhouthok leek de kajuit,
waar niks te halen viel,
en 't stuurrad was gemaakt
van 'n gammel wagenwiel.

Geen weeflijn in het want
en geen spaak in 't wiel was goed,
en op de brug diende als kompas
een ouwe hoge hoe.

Een naald dreef in die hoed
en die wees altijd noord,
en de man te roer die droeg 't kompas
aan 'n touwtje rond aan boord.

De schipper heette Zwijne-Peer,
hij was 'n dronkelap,
en ook al was hij nuchter,
half-tipsy was zijn stap.

En stuurman Ola Liederlijk
kon ook nooit nuchter zijn,
zoals and'ren water dronken,
zoop hij zuiv're brandewijn.

De kajuit die was armzalig,
maar 't vooronder dat was goed!
de kooien waren dik geverfd
met rood wantluizenbloed.

En eenmaal in de week
dan aten wij rijstebrei,
en spek van 't varken op het dek,
dat dachten wij erbij.

Wij hadden geen enkel bramzeil,
doch desen een lap in de mast,
en als het weer maar droog bleef,
dan hield die lap het best.

Wij zouden in ballast varen
van de Purmerendse kade
naar Frederikstad in 't vaderland
om timmerhout te laden.

Wij stuurden de schuit de haven uit
en pompten haar toen leeg,
maar de volgende morgen die brak aan,
voordat de lenspomp zweeg.

Nadat onze loods van boord was,
toen zeilde de brik als bezeten,
maar zij maakte een breder kielzog
dan wij mijlen konden meten.

En bootsman Ole Voddeturk
stond vloekend de schuit te beschouwen,
want de taliereep was opgelapt:
"die zou geen dag meer houwen".

Maar stuurman Ole Liederlijk
was niet zo diep begaan:
"Als 't lapwerk 't vroeger uithield,
dan zal 't wel blijven staan."

't Was op een zondagmorgen,
we werden gepord om te brassen,
maar toen we het ruim in keken,
zagen we 't kielwater wassen.

De kapitein die wist wel raad
om onze vrezen te bedaren:
"Ik heb een oude koffiezak
en 'n deksel om 't lek te klaren!"

Verder kan ik niet zingen,
omdat ik niks meer weet,
ja toch: de kok verbrandde zijn achterste
in de kombuis, want die was heet.

1) haven aan de Oslofjord

COLLECTIES

Valdemars slot te Troense bij Svendborg (Denemarken)

Niels Juel (1629-1697), de "deense De Ruyter", had een belangrijke vordering op de Kroon terzake van prijsgelden, hem toekomende voor zweedse schepen, die tijdens de Schonense oorlog (1675-1679) door of onder leiding van hem waren genomen. Ter kwijting van deze vordering werd hem aan het einde van de oorlog Valdemars Slot c.a. overgedragen. Dit op het eiland Taasinge, vóór de zuidkust van Funen, gelegen kasteel was tussen 1635 en 1643 gebouwd in opdracht van koning Christiaan IV naar plannen van Hans van Steenwinckel de Jonge. Christiaan noemde het naar zijn jonggestorven zoon prins Valdemar Christian. Niels Juel liet het in 1658 gedeeltelijk door de Zweden verwoeste slot in enigszins verstrakte vorm herbouwen. Omstreeks het midden van de 18e eeuw liet zijn kleinzoon en naamgenoot aan weerszijden van het plein vóór het hoofdgebouw twee vleugels optrekken, die beide eindigen in een statig, door een koepeltoren bekroond poortgebouw; zij boden huisvesting aan het personeel en bevatten bedrijfsruimten voor de boerderij, die aan Valdemars Slot was en is verbonden (de Juels wisten in de loop van de 18e eeuw vrijwel het gehele eiland Taasinga in eigendom te verwerven en bezitten er thans nog ruim 1300 ha landbouwgrond en bos). Deze gebouwen werden ontworpen door Georg Diedrich Tschierscke. Dezelfde bouwmeester ontwierp ook het charmante theepaviljoen, dat de vierde zijde van het plein afsluit en een bizonder wijds uitzicht biedt over het water van de Svendborg Sund, een zijarm van de Grote Belt. In 1879 tenslotte werd het hoofdgebouw aan een historiserende restauratie onderworpen.
Valdemars Slot behoort nog steeds aan het nageslacht van Niels Juel. De huidige eigenaar, Niels baron Iuel-Brockdorff, heeft echter in 1974 de zojuist beschreven gebouwen en het slotpark in pacht gegeven aan het "Orlogsmuseet" (marinemuseum) te Kopenhagen. Zoals B. Munthe Morgenstierne, directeur van dat museum, in de gids voor Valdemars Slot schrijft, is de nieuwe bestemming "to preserve for posterity, as far as possible in its original form, a Danish country estate, and also at the same time to illustrate both the life of Niels Juel and the navy of his day". Inmiddels zijn in de zuidelijke dienstvleugel de statiesloepen uit het bezit van het Orlogsmuseet tentoongesteld met andere objecten, die verband houden met de geschiedenis van de jachten van het deense vorstenhuis. De noordelijke dienstvleugel zal worden ingericht voor wisselende tentoonstellingen. De vertrekken op de begane grond van het hoofdgebouw zijn grotendeels in dezelfde staat gelaten als waarin zij zich bevonden toen de laatste bewoner zich in 1972 elders vestigde. Men treft er onder andere een portret aan van admiraal Niels Juel als ridder van de Olifant met op de achtergrond een voorstelling van zijn overwinning op de Zweden onder Henrik Horn in de bocht van Kjöge (1677). Op de bovenverdieping zijn kleine exposities ingericht over de slag in de bocht van Kjöge en over de geschiedenis van Valdemars Slot en Taasinge. Het belangrijkste "maritieme" stuk, dat daar wordt getoond, is wel een kerkschip, het oudste model uit de collectie van het Orlogsmuseet. Het is een contemporain model van de "Anna Sophia", 68 stukken, die aan de slag in de bocht van Kjöge deel heeft genomen. Volgens een overlevering heeft dit stuk gehangen in de Holmens Kirke te Kopenhagen, de oude marinekerk tegenover Slot Christiansborg, waar Niels Juel is bijgezet. Verder treft men op deze verdieping een indrukwekkende ridderzaal aan. Deze verkeerde bij ons bezoek in de zomer van 1975 in vervallen toestand, maar men was reeds begonnen met restauratiewerkzaamheden.
Er zal nog heel wat geld moeten worden uitgegeven voordat de plannen, die het Orlogsmuseet met Valdemars Slot heeft, in grote lijnen verwezenlijkt zijn. Ook in de huidige toestand is het echter naar onze mening zeker een bezoek waard. Men dient er rekening mee te houden dat het alleen gedurende de periode 1 juni - 14 september dagelijks voor het publiek is opengesteld. Gedurende het overige deel van het jaar kan men het alleen op zaterdagen en zondagen, alsmede bepaalde feestdagen, bezichtigen, dit weer met uitzondering van de maanden november en december, wanneer het uitsluitend op tweede Kerstdag toegankelijk is.

Het "Marstal og Omegns Museum" te Marstal op Aerö (Denemarken)

Marstal, de meest oostelijk gelegen plaats op het eiland Aerö in de Zuidfunense archipel,

was vele tientallen jaren lang een zeer belangrijk zeevaartcentrum. Op diverse werven werden houten zeilvrachtvaarders gebouwd en men ontwikkelde er ettelijke eigen typen (die overigens ook elders zijn nagevolgd) zoals de "marstalschoener" en het "marstaljacht". Zij vonden hoofdzakelijk emplooi in de kleine vaart, maar ook wel op de lange reis en zeer vele onder hen hadden in Marstal hun thuishaven. Thans zal men daar echter, in tegenstelling tot de situatie van nog slechts een twintigtal jaren geleden, tussen de zeiljachten en motorcoasters zelden meer een echt "marstalschip" aantreffen. In het stadsbeeld is er verder ook weinig meer dat aan dit facet van het locale verleden herinnert. Om daarvan toch een duidelijk beeld te krijgen kan men een bezoek brengen aan het "museum voor Marstal en omgeving" in de Prinsensgade. Het is gevestigd in een huis, dat uiterlijk weinig opvallend is - met dien verstande dat zich in de tuin bevinden wat niet ten onrechte in de ANWB-gids voor Denemarken "de mooiste WC-deuren" in het land worden genoemd! Binnen vindt men een collectie, die door haar verscheidenheid en door de wijze van opstelling typisch het karakter heeft van een "ouderwetse" oudheidkamer. Indrukwekkend is de verzameling van vele tientallen scheepsportretten in aquarel of olieverf. De meeste zijn vervaardigd door onbekenden, daarnaast is er veel werk onder van Hans Andersen Hansen, die als tekenaar en schilder actief was rond de laatste eeuwwisseling. Naar één der beheerders van het museum ons meedeelde wordt hij als de belangrijkste scheepsportrettist beschouwd, die op Aerö heeft gewerkt. Een oudere tijdgenoot van hem was J. E. C. Rasmussen (1841-1893). Hij was geboortig van Aerö en heeft daar soms inspiratie gevonden, maar is toch vooral bekend geworden door zijn evocaties van Groenland. Beide categorieën van zijn werk zijn in het museum vertegenwoordigd.
Onder de realia zijn in het bizonder vermeldenswaard een aantal schegbeelden, een verzameling van ongeveer zestig naamborden van vroeger te Marstal geregistreerde schepen, navigatie-instrumenten, tuigonderdelen (waaronder de grote houten blokken het meest spectaculair zijn) en vele voorbeelden van zeemanshuisvlijt. Onder de modellen is het belangrijkst een reeks van 38 exemplaren, die alle zijn vervaardigd door de meestersmit Lorenz Hansen (1890-1952). Hiertoe behoort een model van één der Marstalse scheepswerven omstreeks 1900, waar een schip in zijn inhouten staat en een driemastschoenerbark gekrengd ligt om onder de waterlijn te worden schoongemaakt en van een nieuwe koperen dubbeling te worden voorzien.
Het museum is van juni tot medio september dagelijks geopend en in mei en gedurende de tweede helft van september op zondag te bezichtigen. Een gedrukte gids, in het Deens, is verkrijgbaar.
(Drs. Ph. M. Bosscher)

LITERATUUR

Boekbesprekingen

BOXER, C. R., De Ruyter en de Engelse Oorlogen in de Gouden Eeuw. Bussum, De Boer Maritiem, 1976, 125 blz., geïll.

Twee jaar geleden deed de engelse historicus C. R. Boxer in de serie publicaties van het National Maritime Museum te Greenwich het aantrekkelijke boekje "The Anglo-Dutch Wars of the 17th Century" verschijnen. Het is beslist een goed initiatief van de uitgeverij De Boer Maritiem geweest dit boekje voor een nederlandse vertaling in aanmerking te laten komen. Van deze gelegenheid werd gebruik gemaakt om meer dan in de engelse versie het geval was, het accent op De Ruyter te leggen. Diens driehonderdste sterfdag en Boxer's grote bewondering voor de Zeeuw gingen hierbij goed samen. Zo ontstond een integrale vertaling van het origineel met telkens passages over De Ruyter ertussen gevoegd, welke aan het begin en aan het slot natuurlijk van groter omvang zijn. Een biografie verwachte men dus niet. Het boekje laat zich goed lezen, de vertaling is verzorgd en het is gelukkig niet al te vaak dat een "landrotten"vertaling stoort. Aan "aalmoezeniers" waar dominees en ziekentroosters bedoeld worden (blz. 104) went men in een tijd van het CDA ook wel! Een nuttige beschouwing aan het slot van R. E. J. Weber over het werk van de beide Van de Veldes is op zijn plaats. Zonder hun produkten zijn de Engelse oorlogen niet denkbaar. Boxer steekt zijn mening niet onder stoelen of banken, dat hij De Ruyter als admiraal de grootste aller tijden vindt. Hij stelt hem boven Nelson, een vergelijking met twintigste-eeuwse vlootvoogden durft hij niet te maken. Zonder Nelson zou Engeland ter zee ook wel gezegevierd hebben, maar zonder De Ruyter was de Republiek in de oorlog van 1672/3 niet ongeschonden gebleven (blz. 7 en 96). Dat is een mening die een Nederlander niet spoedig zou wagen te verkondigen! Boxer's beschouwingen over de oorzaken en het verloop van de oorlogen doen recht aan beide partijen. In zijn onderhoudende stijl, waarvan in de vertaling wel iets bewaard gebleven is, stelt hij het vlootgebeuren centraal. Zijn kennis van bronnen en literatuur over beide opponenten is groot en het treft telkens hoe hij allerlei, vaak nieuwe details in een geheel weet te verwerken. Wanneer hij in de samenvatting op de vraag ingaat, waarom de natuurlijke voordelen van Engeland wat betreft winden, havens, schepen en manschappen niet opnieuw in de tweede en derde oorlog van doorslaggevende betekenis zijn geweest (blz. 102), vindt hij het antwoord in het leiderschap en de bekwaamheid van De Ruyter en in de grote economische veerkracht en de financiën van de Republiek. Ik zou daar de naam van Johan de Witt aan toe willen voegen. In diens organisatorisch werk en samenwerking met De Ruyter ligt ook een verklaring.
J. R. Bruijn

DAVIS, R., English merchant shipping and Anglo-Dutch rivalry in the seventeenth century. Londen, HMSO, 1975, 36 blz., geïll.

Davis is bij uitstek kenner van de engelse zeehandelsgeschiedenis van de 17de en 18de eeuw. Een aantal hoofdzaken uit de ontwikkeling van de engelse koopvaardijvloot in de 17de eeuw zet hij bondig in dit boekje bijeen. Waar meer dan de helft van de 36 bladzijden door - soms onbekende illustraties - wordt ingenomen, telt de tekst zelf niet veel woorden. Davis schetst eerst de groei van de vloot, gaat vervolgens op de schepen in en zet daarbij uiteen hoe Engelsen zich door aankoop en buit in de drie Engelse oorlogen een even veelzijdig areaal van scheepstypen toëigenden als de Nederlanders reeds lang bezaten. In de paragraaf "The Seamen" gaat hij vooral op de plaats en betekenis van de schipper in. In de verhouding tot de Republiek acht hij de Scheepvaartwetten van essentiële betekenis.
Het boekje is in dezelfde serie uitgegeven als waarin eerder reeds C. R. Boxer's "The Anglo-Dutch Wars of the 17th Century" verscheen. Helaas bevat het geen verwijzing naar enige literatuur, maar voor het overige is het een nuttige uitgave van het National Maritime Museum te Greenwich.
J. R. Bruijn

FONTAINE, J., Zeelandia. De geschiedenis van een fort. Zutphen, Walburg Pers, 1972, 192 blz., geïll.

De bouw van het eerste houten fort in 1644 op een stuk savanne aan de Surinamerivier, op de plaats waar later Paramaribo zou ontstaan, wordt toegeschreven aan franse kolonisten uit Cayenne onder leiding van Noailly. Na 1650 werd dit fort door de engelse bezitter van Suriname, Lord Willoughby, in steen herbouwd. De zeeuwse admiraal Crijnssen veroverde het nog niet voltooide stenen fort in 1667. Sedertdien is de versterking herhaaldelijk uitgebreid en verbouwd. Zeelandia verloor zijn betekenis als verdedigingswerk na de voltooiing in 1747 van het fort Nieuw-Amsterdam aan de samenvloeiing van Suriname- en Commewijnerivier. Het is als kazerne, gevangenis en magazijn in gebruik gebleven tot 1967; de restauratie van 1968-1972 maakte het geschikt als museum.
De geschiedenis van het fort Zeelandia is nauw verbonden met die van Paramaribo, en aangezien er in Suriname weinig voorviel dat niet op een of andere manier zijn weerslag vond in de enige stad van de kolonie, is Fontaine's overzicht een vogelvlucht geworden van de surinaamse geschiedenis in zijn geheel. Dit geldt temeer, omdat hij zich niet beperkt tot de bouwgeschiedenis, maar aan allerlei gebeurtenissen die binnen of buiten de muren van Zeelandia plaats vonden, aandacht schenkt. Het boek bestaat uit een groot aantal citaten, ontleend aan bekende geschiedwerken en aan veel nog weinig bekende archivalia, verlevendigd met reproducties van kaarten, tekeningen en foto's. Veel is ontleend aan Hartsinck's "Beschrijving van Guyana..." (1770) en Wolbers' "Geschiedenis van Suriname..." (1861); het gebruikte archiefmateriaal berust voornamelijk in het Algemeen Rijksarchief. Over de bouw van het fort, met onderwal of "fausse bray" volgens het "Oud-Nederlandse Stelsel" (tekst en afbn. ontleend aan Allein Manesson, "Den Arbeid van Mars", 1672 had ik wel iets meer willen vernemen; ook is de toelichting bij de verschillende profielen en plattegronden - vervaardigd in verband met uitbreiding of herbouw - wat summier. Het geheel is echter, vooral door de duidelijke en goedgekozen illustraties, tot een plezierig lees- en kijkboek geworden.
M. P. H. Roessingh

GROOTE, H. L. V. de, De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw. Antwerpen. Marine Academie v.z.w., 1975, 178 blz.

In dit boek heeft de auteur zich ten doel gesteld een beschrijving te geven van de oudste schadeverzekering - de zeeassurantie - zoals deze in de 16de eeuw in de twee belangrijke vlaamse handelscentra Brugge en Antwerpen functioneerde. (De in die tijd ook bekende levensverzekering blijft buiten beschouwing). In deze periode was de zeeassurantie reeds, vooral door toedoen van de Italianen en Spanjaarden, tot een behoorlijke ontwikkeling gekomen. Wij zien dan ook dat de spaanse en italiaanse handelaren op de assurantiepraktijken in deze steden een belangrijk stempel hebben weten te drukken.
Centraal wordt de wetgeving betreffende de zeeassurantie gesteld, en daarmee worden de aan de auteur bekende polissen gecorreleerd. Het eerste hoofdstuk vangt aan met een korte voorgeschiedenis van de zeeassurantie, waarvan de bakermat in Italië en Spanje gelegen was. In het tweede hoofdstuk volgt een uiteenzetting van de wetgeving zoals deze door de centrale (Habsburgse) overheid en door de plaatselijke (voornamelijk brugse en antwerpse) overheid werd uitgevaardigd. Ook de rechtspraak van deze plaatsen betreffende verzekeringsgeschillen wordt in de beschouwingen betrokken. De spaanse invloed in de zuidelijke Nederlanden blijkt wel heel duidelijk uit de "hordenanzas", die door de consuls der spaanse natie te Brugge in 1569 (n.s.) werden uitgevaardigd. De Groote staat lange tijd stil bij de spaanse oorsprong van deze "hordenanzas" (de ordonnantie op de zeeverzekering van Burgos van 1538 vertoont hiermee een zeer grote gelijkenis) en bij de vraag in hoeverre deze ordonnanties van invloed zijn geweest op de antwerpse constumen (1570, 1582 en 1609). Interessant is het te lezen hoe men in Antwerpen heeft gepoogd de misbruiken, die van de zeeassurantie werden gemaakt, te bestrijden. Verzekerden misbruikten de verzekering door bijvoorbeeld hun schip of goederen meer dan éénmaal te verzekeren, zodat ze bij schade een meervoud van de schade uitgekeerd zouden krijgen. Makelaars bedrogen verzekerden onder meer door de premie achter te houden of een handtekening onder een polis te vervalsen, die dan voor een geldige polis aan verzekerde geleverd werd. De Groote

komt - anders dan vroegere auteurs - tot de conclusie dat het bewijs voor het bestaan van een registratiebureau voor assurantiepolissen niet gevonden kan worden.
In hoofdstuk III worden elf 16e eeuwse antwerpse polissen besproken, waarvan er nog zes tot nog toe ongepubliceerd waren. Deze worden echter niet in extenso opgenomen, maar naar probleem steeds onderling vergeleken: welke goederen bijvoorbeeld werden verzekerd, wie waren partijen; tegen welke risico's werd verzekerd; hoe hoog was de premie; welk recht en welke rechter zouden bij eventuele geschillen worden ingeroepen; wat waren de plaatsen van bestemming etc. In het vijfde hoofdstuk wordt besproken hoe het assurantiewezen te Antwerpen in de 16e eeuw georganiseerd was. Wie traden er inzake de verzekering op? Notarissen en makelaars stelden het assurantiecontract op; dispacheurs begrootten de schade onder meer bij verlies en averij. Wie waren assuradeur, wie waren verzekerden? Ook opereerden er in de 16e eeuw in Antwerpen assurantie-compagnieën, van twee waarvan De Groote de statuten heeft teruggevonden.
De Groote biedt niet meer dan enkele varia van de assurantiepraktijken in de 16e eeuw van twee belangrijke handelscentra. Hij heeft geput uit het vele bronnenmateriaal dat reeds eerder door enkele anderen verzameld is. Wat hij precies zelf nieuw heeft gevonden, werd ons niet geheel duidelijk. In ieder geval de reeds genoemde statuten van twee assurantiecompagnieën en de tekst van zes 16e eeuwse antwerpse polissen. Wij betreuren het dat De Groote over deze boeiende materie niet een wat "pakkender" verhaal - het bronnenmateriaal is immers elders vrij gemakkelijk te vinden - heeft gemaakt. In de meeste gevallen tracht hij een compromis te vinden tussen een bronnenuitgave en een lopend betoog: hij volstaat er vaak mee een reeks korte samenvattingen van wetten of teksten te geven en dit dan af te sluiten met een wel heel summier conclusie. Te vaak worden vragen gewekt, die helaas onbeantwoord blijven. De auteur benadert de materie, die toch zeer vele juridische aspecten heeft, met een te geringe kennis van juridische zaken. Zo vraagt De Groote zich af of de verzekerde goederen altijd eigendom van verzekerde zijn (p. 161). Hij komt dan tot de niet zo erg schokkende conclusie dat verzekerde ook wel als lasthebber voor de eigenaar van de verzekerde goederen kan optreden. Een andere vraag - namelijk of een ander dan de eigenaar, bijvoorbeeld een vervoerder, zijn aansprakelijkheid voor de goederen die hij voor een ander vervoert kan verzekeren - blijft echter geheel onbesproken. Het verschil en het eventuele verband tussen averij en averij-grosse wordt niet erg duidelijk (p. 148). Wat was de rol van de polis; was de verzekering nog geldig bij afwezigheid van een polis? Nog een laatste voorbeeld van vragen die door De Groote werden opgeroepen en niet beantwoord naar aanleiding van de 16e eeuwse assurantiecompagnieën - waarvan de statuten overigens een duidelijke maatschapsconstructie verraden -: waren er in Antwerpen (en zo ja, sinds wanneer) assurantiecompagnieën bekend, geconstrueerd in de vorm die wij tegenwoordig met een NV. zouden kunnen vergelijken?
De verdienste van dit boek is vooral hierin gelegen, dat het een inleiding geeft voor degeen die zich wil verdiepen in het vroege schadeverzekeringswezen in de Nederlanden. Ook door de tamelijk uitgebreide bibliografie zal deze op de goede weg worden geholpen. Helaas wordt deze introductie bemoeilijkt door de weinig gemakkelijke leesbaarheid van het boek (gehele bladzijden geven een onvertaalde spaanse tekst) en het ontbreken van een register van namen en/of zaken.
F. M. Huussen-de Groot

HAWS, D., Het schip en de zee. Utrecht/Antwerpen, Het Spectrum, 1976, 240 blz., geïll.

Het boek "Het schip en de zee" verscheen in 1975 onder de oorspronkelijke titel "Ships and the Sea: a chronological review". De Nederlandse vertaling is van J.F. Brongers. In en zevental hoofdstukken wordt de ontwikkeling van het schip met de erbij komende historische achtergrond gevolgd van ca. 5000 voor Christus tot 5 juni 1975. Het boek is zeer rijk geïllustreerd, overvloedig is gebruik gemaakt van gekleurde tekeningen naast een grote hoeveelheid zwart-wit illustraties. Wat de uitgever er toe beweegt dit soort boeken te publiceren weet en begrijp ik niet. Het is een kostbaar boek, groot formaat, met heel veel kleine weetjes en vage aanduidingen van de grote lijnen. Het is een quasi popularisering van de scheepsbouw en zeegeschiedenis. De lezer waarvoor de stof nieuw is zal er niet veel wijzer van worden. Het is vrijwel onmogelijk om de vele details te begrijpen en te onthouden. Voor degene die met het onderwerp vertrouwder is, zijn er wel

boeiende details in te vinden, maar voor die lezer is de presentatie te kinderachtig. Het boek zou ideaal zijn voor het maken van taken voor scholieren van de hoogste klassen van het lager onderwijs en de eerste klassen van het middelbaar onderwijs. Het zal echter niet het oogmerk van de uitgever zijn om een rijper jongensboek te maken. Sommige illustraties zijn echt goed, maar waar ze uitgelicht zijn, staat nergens. Omwille van de zedelijkheid is de lichaamsbouw van de ontklede Odysseus aangepast. Het heeft geen zin allerlei stekeligheden, en onnauwkeurigheden en onjuistheden hier te vermelden. Om bij de Wasa de tinnen kannen peauter-kannen te noemen is juist, doch voor de meesten een raadselachtig woord. Als voorbeeld wil ik hier een selektie geven van opmerkingen die de lezer dezes mijn bezwaren naar ik hoop duidelijker doen zien. Ik kos willekeurig de blz. 185-191 (in feite zes bladzijden illustraties en tekst), die gaan over de Eerste wereldoorlog. Blz. 186: "De kocpvaardijschepen werden echter snel bewapend..." (september 1914); dit is volledig onjuist, hetgeen zelfs blijkt uit de opmerkingen op blz. 189. Blz. 187: bij de slag bij Coronel: de kruiser "Canopus" is het pre-dreadnought slagschip "Canopus". Op de kaart op blz. 187 staat: "de slag in het Skagerrak"; in de tekst op blz. 190 staat "de slag bij Jutland"; dit zijn de duitse, resp. engelse benamingen voor dezelfde slag, maar dat staat nergens. De konklusies getrokken over het verloop van de strijd zijn onjuist. De "Hochsee-Flotte", die wat betreft materiële verliezen er beter dan de tegenstander af kwam, vluchtte van het "slagveld" gedurende de nacht, daar de vloot niet meer in staat was het gevecht de volgende morgen aan te gaan. De "Grand Fleet" was nog volledig slagvaardig en ging pas naar de thuishaven toen bleek dat de Duitsers het veld geruimd hadden. Vier uur na binnenlopen waren de meeste schepen van de "Grand Fleet" weer gereed om uit te varen! Het vernietigen van een belangrijk deel van de "Grand Fleet" was de Duitsers niet gelukt, de "Hochsee-Flotte" bleef opgesloten in de Noordzee. Het vermelden van de aanwezigheid van een "vliegkampschip" bij de "Grand Fleet" tijdens de slag bij Jutland gaat te ver, het was een watervliegtuigmoederschip, de "Engadine". Blz. 190: admiraal Scheer krijgt ten onrechte de toevoeging "Von". De duitse keizer wilde hem als held eren na de slag door hem in de adelstand te verheffen, doch hij wilde dit niet (wel Hipper). Blz. 190: de "Hood" was geen slagschip maar een slagkruiser. Blz. 191: in december 1917 werd de engelse vloot niet versterkt door "het zesde U.S. slagschip-eskader", maar de amerikaanse schepen vormden het zesde "slagschip-eskader" (Battle Squadron) van de "Grand Fleet".
Samenvattend kan gesteld worden dat dit boek bedoeld is voor een groot publiek, meer gericht op plaatjes kijken dan op serieus lezen. Het is een type boek dat we steeds meer zien verschijnen: ziet er leuk uit, groot formaat, goed papier, relatief goedkoop, kortom alle secundaire eigenschappen zijn voldoende, maar de primaire eis dat een boek inzicht en kennis verschaft en aanzet tot verder verdiepen in de stof, is slechts pover verwezenlijkt.
S. J. de Groot

KOEMAN, C., Schakels met het verleden. De geschiedenis van de kartografie van Suriname 1500- 1971. Amsterdam, TOT, 1973, 170 blz. tekst, gefll., plus 39 facsimile kaarten.

"De functie van de kaart in de ontdekkings- en ontwikkelingsgeschiedenis van Suriname is het onderwerp van deze facsimile atlas ... kaarteringsgeschiedenis, geprojecteerd tegen de achtergrond van het economisch en maatschappelijk gebeuren... Het is geen willekeur dat zowel de eerste illustratie als de laatste plaat uit dit boek een zeekaart is, want zonder scheepvaart zou er geen geschiedenis van het volk van Suriname te schrijven zijn". Aldus Koeman in de inleiding van het tekstdeel. De genoemde basisfunctie van land- en zeekaarten voor de historiografie wordt overtuigend gedemonstreerd door bijdragen van zes auteurs aan het tekstdeel; zes opstellen, ieder gevolgd door een uitvoerige beschrijving van de afgebeelde kaarten en een evenzo uitvoerig critisch apparaat. De auteurs en bijdragen zijn achtereenvolgens: G. Schilder, "Een historisch overzicht van de ontdekking van Suriname tot 1667"; A. H. Loor, "De kartografie in dienst van de landbouw"; F. C. Bubberman, "De gouden eeuw in de geschiedenis van de Surinaamse kartografie, 1850-1940"; J. B. Ch. Wekker, "Luchtkaartering 1940-heden"; B. Nelemans, "De hoofdstad van Suriname, Paramaribo"; C. Koeman, "Hydrografische kaartering".
Het is ondoenlijk (hoewel de verleiding groot is) de 39 fraaie facsimile's afzonderlijk te

bespreken. Schilder behandelt in zijn overzicht onder meer de kaarten uit de Blathwayt-atlas (John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island), die in klein formaat al gereproduceerd werden door H. C. van Renselaar in de Nieuwe West-Indische Gids van 1966. Verrassend zijn de vroege detailkaarten van Marowijne en Surinamerivier, behorend bij het zogenaamde "Jesse de Forest-journal" (British Museum, Sloane MSS, 179b), 1623-1625. (De Forest was een naar Leiden uitgeweken Waal die met toestemming van de WIC een kolonisatiepoging deed aan de Wilde Kust). A. H. Loor geeft een schets van de plantagebouw, de strijd tegen de Marrons etc., meest aan de hand van ms.-materiaal uit het ARA. Markeringspunten in de kartografie van het plantagegebied van Suriname zijn de kaarten van A. de Lavaux (1737, laatste bewerking circa 1770) en J. C. Heneman (1784), de laatste op een voor een overzees gewest ongewoon grote schaal. De behandeling van de kartografie 1850-1940 door ir. Bubberman is heel duidelijk maar moest, met name betreffende de expedities naar het binnenland vanaf circa 1900 noodzakelijk summier blijven. Opmerkelijk bij deze ontdekkingsreizen is het grote aantal marineofficieren onder de deelnemers: experts in het "sterrenschieten". Nelemans grijpt bij zijn beschrijving van de topografie van Paramaribo weer vèr terug in de tijd (onder meer hypothesen over het ontstaan van plaatsnamen). In hoofdstuk VI (hydrografische kaartering) schetst prof. Koeman tenslotte de ontwikkeling van de zeekaart - van "roteiro" of leeskaart tot de hedendaagse hydrografische kaart- met speciale vermelding van de prestaties van het kartografenhuis Van Keulen. De "Kaarte van de Kust Guaiana" (G. Hulst van Keulen 1785) op zeer grote schaal en nauwkeurig uitgevoerd, was zijn tijd ver vooruit. Als een nevenproduct ontstond tijdens het werken aan deze atlas de "Bibliography of printed maps of Suriname, 1671-1971". (Amsterdam, T.O.T., 1973) door C. Koeman. Hierin worden ook Essequebo, Demerary en Berbice tot 1816 behandeld. Dit boekje (met ruime marges voor eigen aantekeningen) kan goed dienen bij een eerste terreinverkenning door de onderzoeker, voordat hij in de wat onhandzame grootfolio-atlas gaat bladeren.
M. P. H. Roessingh

LLOYD, CHR. (red.), Atlas of maritime history. London, Hamlyn, 1975 144 blz., met 74 kaarten en vele illustraties.

Dit boek, uitgegeven op initiatief van "Country Life", is duidelijk bedoeld als inleiding voor een zeer breed publiek. Dit in de eerste plaats aan de hand van kaarten een overzicht te geven van de maritieme geschiedenis van "the western nations" is op zichzelf ons inziens een goede gedachte geweest. Ten aanzien van de wijze, waarop door Lloyd en diens medewerkers die gedachte is gerealiseerd, hebben wij echter ernstige bedenkingen. Voor ons gevoel ligt de nadruk veel te eenzijdig op het meer recente verleden: 32 van de 74 kaarten hebben betrekking op de periode vóór het einde van de Napoleontische oorlogen, de overige brengen geheel of in hoofdzaak latere ontwikkelingen in beeld. Bovendien moet men het "the western nations" met een forse dosis zout nemen: het gaat Lloyd vooral om de zeegeschiedenis van het Verenigd Koninkrijk en de U.S.A. Gebeurtenissen als de slag bij Lissa en Courbets operaties in de Chinese wateren blijven dan ook geheel buiten beschouwing.
Ernstiger vinden wij dat de tekst veelal slordig is geformuleerd. Dat "religion was the pretext of European expasion, gold or spices were the motives" lijkt ons tenminste een nogal aanvechtbare bewering. Lloyd stelt echter bijvoorbeeld ook dat voor het Wilhelminische Duitsland het bezit van een koopvaardijvloot een "luxury" was. Vermoedelijk heeft hij deze uitdrukking ontleend aan Churchill, die haar op 9 februari 1912 heeft gebruikt in een toespraak te Glasgow, die zeer veel opzien baarde. Churchill sprak toen over de oorlogsmarine van het Duitse Rijk. Die zo aan te duiden had misschien zin - het is Churchill overigens zeer kwalijk genomen -, zulks te doen met de Duitse koopvaardij lijkt ons niet serieus te verdedigen. Gemakkelijk aanleiding tot misverstanden geeft een mededeling als dat "the most powerful" van de Duitse kaperschepen, die zich bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog in zee bevonden, de "Admiral Graf Spee" was: de "Deutschland" (later "Lützow") was vrijwel even groot, snel en zwaar bewapend. Naast dit soort "flodderige" uitspraken - men vergeve ons de uitdrukking; zij lijkt de meest adequate - ontmoet men een groot aantal aperte onjuistheden. De slag aan de Boyne vond niet plaats in 1650, maar in 1690; Franz Josephsland werd niet ontdekt in 1913, maar door de

expeditie van Payer en Weyprecht, die tussen 1871 en 1874 plaats vond; Zeebrugge werd niet aangevallen op 21 april 1918, maar op 23 april. Het aantal "Dreadnoughts", dat bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog voor de "Kaiserliche Marine" in aanbouw was, ligt aanmerkelijk lager dan hier wordt opgegeven; het Britse Rijk beschikte bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog niet over vier slagschepen van de "Royal Sovereign"-klasse, maar over vijf (de "Royal Oak" ging pas in oktober 1939 verloren). Aan het gevecht in de Duitse Bocht op 28 augustus 1914 namen niet uitsluitend "light forces" deel (het zou zonder het verschijnen van Beatty's slagkruisers ook wel heel anders zijn afgelopen). Het tot zinken brengen van de "Athenia" in de nacht van 3 op 4 september 1939 vormde geen aanwijzing dat "unrestricted submarine warfare would again be adopted" (het geschiedde namelijk bij vergissing. Even overvloedig komen spelfouten voor (wij beperken ons ditmaal tot één, "actueel", voorbeeld: "Gorshov" in plaats van "Gorshkov").
Ook voor de zorg, waarmee de afbeeldingen zijn geselecteerd en de bijschriften daarbij en bij de kaarten zijn samengesteld, kunnen wij niet direct bewondering opbrengen. Kunstenaar en techniek worden bij vrijwel geen enkele illustratie vermeld. Men mag zeker een uitleg verwachten waarom de Duitse onderzeeboot, die op blz. 102-103 is afgebeeld, de Britse marinevlag voert. Deze explicatie ontbreekt totaal. De afgebeelde "Ark Royal" is niet - zoals het bijschrift vermeldt - het vliegkampschip, dat in 1941 tot zinken werd gebracht, maar de opvolgster, die thans nog in dienst is. Door te schrijven "Batavia (with the naval base at Surabaya)" en bovendien op de bijbehorende kaart het teken voor "Main Naval Base" bij Batavia te plaatsen - terwijl Soerabaja geheel ontbreekt - móet men wel weer misverstanden wekken. Van de kaarten kan overigens gezegd worden dat zij duidelijk zijn en dat kleurencombinaties zijn gekozen, die in het algemeen prettig aandoen. Daarnaast dient zeker te worden vermeld dat men in de tekst hier en daar even bondige als rake typeringen ontmoet.
Niettemin menen wij te moeten gewagen van een gemiste kans, een boek, waarvan de kwaliteit niet in overeenstemming is met de reputatie van de voornaamste samensteller. Anderen zullen wel ervoor verantwoordelijk zijn dat iedere verwijzing ontbreekt naar de omstandigheid dat een aantal illustraties vrijwel ongewijzigd is ontleend aan "Skeppet" van Björn Landström.
Ph. M. Bosscher

MARCUS, G. J., Heart of Oak. A survey of British sea power in the Georgian era. Londen, Oxford University Press, 1975, 308 blz., geïll.

Marcus is een bekend auteur over de Engelse marine. Reeds twee delen van zijn onmiddellijk na verschijnen als standaardwerk betitelde "A Naval History of England" zijn uit. Hij vorderde daarin tot 1815. Ook wijdde hij een monografie aan de slag bij Quiberon in 1759, waar admiraal Hawke onder moeilijke omstandigheden de Franse vloot beslissend versloeg. Alle drie knappe boeken in hun soort. Niet al zijn materiaal hiervoor verzameld, kon gebruikt worden. Hij bewaarde deze "losse endjes" en bracht ze tezamen met delen uit zijn vorige geschriften bijeen in het onderhavige boek. Verdeeld over een twintigtal hoofdstukjes wijdt hij aandacht aan allerhande aspecten van de Britse marine in de "Georgian era" (1714-1830).
Het gaat ditmaal niet om vlootpolitiek, konvooiering, blokkade en zeeslagen, maar om de verschillende componenten die het instituut-"navy" vormen. Wie waren de officieren, wie de First Lords of the Admiralty, met wie werd de vloot bemand, hoe was de medische verzorging, wat speelde zich in Portsmouth af, welke veranderingen deden zich in de opbouw en samenstelling van de vloot voor. De keuze van onderwerpen is vaak origineel. Zelden vindt men in kort bestek zo vele - misschien wel te vele - citaten uit brieven en dagboeken bijeen, bijvoorbeeld met reacties van vrouwen van officieren, die aan de kust in zomerhuizen op hun mannen wachtten. Ook de zeeman in de eigentijdse literatuur wordt aangeroerd, evenals het feit dat de Test Act (1673) het beroep van zeeofficier voor Rooms-Katholieken gesloten hield.
Toch is dit boek beslist geen "anatomy of the sea power of Great Britain in the Georgian era", zoals Marcus zelf voorstelt het te noemen. Daarvoor is zijn keuze van onderwerpen te willekeurig en onsystematisch en de behandeling van de stof in elk hoofdstuk veel te oppervlakkig en ongestructureerd. Voor een "anatomy" is het nodig in te gaan op de taken

van een marine, de financiële basis, de werking van het apparaat aan de wal, de gezags- en rangverhoudingen aan boord enz. Er zit nu geen enkele lijn in de onderwerpen en hoofdstukken als over Lloyd's en London River en verhandelingen over de "colliers" vallen volledig uit de boot.
Dat het boek op het eerste gezicht aantrekkelijk lijkt, komt door de titel - ontleend aan een lied uit 1759 - en door de gemakkelijke leesbaarheid en oorspronkelijke opzet. Maar bij nader kennismaking komen de hierboven genoemde gebreken snel naar voren. Na lezing blijft men achter met een grote hoeveelheid feiten en impressies zonder logisch verband. Als Nederlander treft nog in het bijzonder hoe ook in een boek als dit Nelson telkens weer als maatstaf en begin en eind van alle wijsheid in de Engelse marine fungeert. In persoon of als datering (vóór, tijdens en na Nelson) wordt hij vele malen opgevoerd. Ik kan me niet voorstellen, dat in een Nederlands boek de zelfde rol aan De Ruyter zou toevallen!
J. R. Bruijn

MARDER, A., Operation "Menace": the Dakar expedition and the Dudley North affair, Londen, Oxford U.P., 1976, 290 blz., geïll., 7 kaarten.

De auteur houdt zich in dit boek alleen bezig met de in de titel genoemde expeditie. Hij plaatst deze onvoldoende in het geheel der geschiedenis van het jaar 1940. Dit neemt niet weg, dat zijn relaas, dat minutieus aan de hand van vele tot op heden onbekende archivarische vondsten is opgesteld, alleszins leeswaardig is.
De leider der Vrije Fransen De Gaulle hoopte in Afrika een steunpunt te verwerven om van daaruit verder te kunnen oprukken. In dit verband dacht hij aan Dakar, waar volgens hem een anti-Vichy-stemming heerste. Terecht geloofde hij, dat Engeland geïnteresseerd zou zijn, omdat een in duitse handen zijnd Dakar als uitvalspoort voor de strijd in de Atlantische Oceaan een ernstige bedreiging voor het Britse Rijk zou vormen. Op 5 juni 1940 verwierf hij de steun van Churchill. Londen wilde beschermende vlooteenheden inzetten, maar de landingsoperaties moesten onder franse leiding plaatsvinden. Hiertegen had De Gaulle grote bezwaren en hij bereikte, dat ook bij een landing britse troepen zouden worden ingezet. Op 26 augustus begon de tocht, die de naam "Menace" droeg. Er was weinig contact tussen de samenwerkende eenheden en pas op 17 september in Freetown hielden admiraal Cunningham en De Gaulle met hun staven de eerste besprekingen. Intussen was bekend geworden, dat een eenheid franse marineschepen uit Toulon was vertrokken, ongestoord door de Straat van Gibraltar was gevaren en bij Casablanca voor anker was gegaan, waarna enkele kruisers onder bevel van Bourragué de reis in de richting van Dakar hadden voortgezet. Churchill had de engelse eenheden willen terugroepen, maar onder invloed van telegrammen van Charles de Gaulle en generaal-majoor Spears kwam hij hiervan terug. De op 23 september uitgevoerde landing werd een mislukking, maar men zal doorzetten. Resultaten bleven uit en op 25 september kozen de marine-eenheden zee.
De schrijver tracht deze mislukking te verklaren. Hij wijst op de misrekening ten aanzien van de stemming in Dakar, waar juist bleek, dat de militaire leiders niet pro-de Gaulle waren. Daarnaast had men de geoefendheid der franse militairen ter plaatse onderschat. Ernstiger was evenwel de slechte voorbereiding van de frans-engelse samenwerking. Deze expeditie had daardoor volgens Marder haar betekenis. Men had begrepen, dat het aanbeveling verdiende om een speciaal "headquartership", dat niet zou deelnemen aan de oorlogshandelingen, in te schakelen. Bovendien werden voor het vervoer van materieel speciale "Landing Ship Tanks" gebouwd. Het waren deze zaken, die mede het succes op D-Day brachten.
In het tweede deel, dat de lezer sterk aanspreekt, houdt de auteur zich bezig met de kwestie van het ontslag op 15 oktober 1940 van admiraal North, commandant van North Atlantic Station in Gibraltar, die niets zou hebben gedaan om de doorvaart van de franse oorlogsschepen te beletten. Schr. tracht deze onverkwikkelijke zaak, die op 8 oktober 1940 openbaar was geworden door Churchills mededeling in het Lagerhuis dat het mislukken van de Dakar-expeditie te wijten was aan de laksheid van North uiteen te zetten. De beschuldigde, die een week later door de Admiraliteit was ontslagen, verdedigde zich door er op te wijzen, dat hij geen desbetreffende orders had ontvangen, hoewel hij de nadering wel naar Londen had gemeld. Hierop werd hem geantwoord, dat een vlagofficier

niet op bevelen behoefde te wachten, maar eigen initiatief moest tonen.
Na de oorlog zocht North rehabilitatie. Toen Roskill in 1954 in het eerste deel van zijn officiële werk "The War at Sea" schreef, dat North's houding correct was geweest en dat zijn ontslag als onjuist moest worden beschouwd, begon de discussie los te komen. Op 23 mei 1957 verklaarde premier Macmillan in het Lagerhuis: "A carefull examination of the records has led me to the conclusion that, so far as concerned the passing of the French ships through the Straits of Gibraltar, Admiral North cannot be accused of any dereliction of duty" (blz. 251). Hij voegde er aan toe, dat de Admiraliteit hem kon ontslaan omdat zij hem beschouwde als een man, die onvoldoende initiatief toonde op een zo belangrijke post als Gibraltar, waarbij natuurlijk de nadruk moest worden gelegd, dat het feit was gepleegd in oorlogstijd. Hiermede was de kwestie afgelopen. Marder ontkent niet, dat North ontslagen kon worden, maar, schrijft hij op blz. 256: "The mistake of the Admirality was to couple the statement about North's relief with a definite charge of dereliction of duty". Waarom werd geen nader onderzoek ingesteld? Marder meent omdat er geen strafbare, zelfs geen tastbare feiten waren. De lezer zal zich zelfs afvragen of North ook was ontslagen wanneer :Menace" een succes was geweest. Zo komen wij vanzelf bij de vraag of Churchill, wiens prestige even was aangetast, naar een zondebok had gezocht. Deze opvatting werd in hogere marinekringen wel degelijk aangehangen. De auteur betreurt het, dat Sir Winston nooit, ook niet tijdens zijn latere kabinetsperioden, deze zaak heeft rechtgezet. Een oplossing zal misschien komen, wanneer de archieven uit de vijftiger jaren in de tachtiger jaren zullen worden opengesteld. De eindconclusie moet zijn, dat Marder met het schrijven van dit uitstekend gedocumenteerde werk velen aan zich verplicht heeft.
J. Verseput

RANDIER, J., Scheepsantiek. Bussum, De Boer Maritiem, 1974, 223 blz., geïll.

Jean Randier, zeeman (koopvaardijofficier en jachtzeiler) en maritiem schrijver (hij publiceerde over de grote franse zeilschepen) heeft getracht een handboek samen te stellen, waarin alle soorten nautische voorwerpen, die object van verzameling en bestudering kunnen zijn, worden geclassificeerd. Zoals in de inleiding vermeld, is het niet slechts de bedoeling geweest een eenvoudige catalogus met beschrijvingen te geven. "De beschreven voorwerpen moesten niet alleen naar gelang van de datum van hun vervaardiging chronologische op hun juiste plaats worden gerangschikt, maar moesten daarin ook passen voor wat betreft hun dagelijkse functie. Dat betekende dat gesproken moest worden over hun nut, hun voordelen, hun fouten en ook over de ontwikkelingen die zij doormaakten". In acht hoofdstukken geeft de auteur vorm aan dit veelomvattend programma. Achtereenvolgens schenkt hij aandacht aan: maquettes en modellen (van schepen, scheepsmachines, artillerie); schilderijen en afbeeldingen (inclusief affiches, stempels, penningen, postzegels); de nautische bibliotheek; navigatie-instrumenten; handwapens, vlaggen en uniformen ter zee; de uitrusting van het schip, de meubilering en decoratie; vakmanschap aan boord (modellen, graveerwerk, kunstnijverheid); de bezielende zee. In dit laatste hoofdstuk worden allerlei objecten behandeld, die qua vormgeving of versiering door de zee en het zeemansleven zijn geïnspireerd - klokken in de vorm van een vuurtoren, bloemstukken van schelpen, tabakspotten met een patrijspoortsluiting -, maar die met het schip en de zeeman overigens weinig van doen hebben. Het is dan ook de vraag of we deze objecten nog als scheepsantiek moeten beschouwen. Helaas kunnen we ons bij de beantwoording van deze vraag niet laten leiden door een definitie van scheepsantiek, die we in een boek als dit toch eigenlijk wel dachten aan te treffen.
Het boek is bedoeld voor historici, liefhebbers en verzamelaars van scheepsantiek. Uiteraard kan en zal het niet elke categorie evenveel bevrediging geven. Het kwam mij voor, dat de hoofdstukken over de navigatieinstrumenten en de handwapens een goede samenvatting geven van wat er op dat gebied te zeggen valt. Maar of ze ook bevredigend zijn voor de wat gevorderde verzamelaar? Andere hoofdstukken zijn, ook voor een eerste inleiding, te beknopt; bijvoorbeeld dat over schilderijen en afbeeldingen. Een groot aantal namen van schilders wordt genoemd, andere bekende, Spin, Spurling (of heet hij hier Sperling), ontbreken; slechts enkele regels worden gewijd aan de postzegel met maritieme voorstellingen. Op zich is dit alles niet zo erg, de stof is ook wel wat veelomvattend voor één boek, al hadden we toch wel graag een wat meer evenwichtige behandeling gezien.

Jammer is dan wel dat de literatuurlijst, per hoofdstuk achterin het boek, zo beknopt gehouden is, en tevens dat in deze voor een nederlands publiek bewerkte uitgave van een oorspronkelijk frans werk geen enkele nederlandse titel voorkomt.
In hoofdstuk III (De nautische bibliotheek) worden, opzettelijk, slechts oudere werken genoemd, "die in de meeste gevallen zeldzaam zijn en een hoge antiquaire waarde hebben". Typisch een hoofdstuk dus voor de echte verzamelaar met veel financiële mogelijkheden. De historicus voor wie het boek toch ook is geschreven, en de verzamelaar met beperkter middelen, mist dan toch een verwijzing naar modernere werken in de literatuuropgave bij dit hoofdstuk. Geen enkele bibliografie wordt daar genoemd, slechts één werk, namelijk "Catalogue des cartes nautiques sur vélin" van M. Foncin e.a., net als al de andere werken zonder aanduiding van het jaar van verschijnen. In dit hoofdstuk wordt overigens behoorlijk aandacht gegeven aan het materiaal in archieven.
Een sterk punt van het boek zijn de illustraties: zeer overvloedig, 50 in kleur, van goede kwaliteit en gevarieerd, en van behoorlijk formaat. Aantrekkelijk is ook de schrijftrant van de auteur, niet steeds geheel adequaat weergegeven door de vertaler. Duidelijk merkbaar is, dat bij Randier praktijk en theorie hand in hand gaan. Zijn poging, hoewel niet in alle onderdelen even goed geslaagd, verdient alle lof. In ieder geval bereidt hij zijn lezers "een boeiende reis aan boord van schepen uit voorbije dagen". Voor hen die meer willen zien en genieten: aan het slot van het boek is een lijst afgedrukt van maritieme musea in 21 landen; Nederland prijkt hier met 24 instellingen (Ketelhaven ontbreekt) en België met 4. Voor de beginnende verzamelaar van scheepsantiek zou een opgave van redelijk prijzende scheepsantiquairs ook nuttig zijn geweest.
J. A. van der Kooy

SPEERSTRA, H., Schippers van de zee. De laatste kustvaarders onder zeil. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 175 blz., geïll.

Na Speerstra's beide bundels met herinneringen van schippers van binnenvaartschepen-onder-zeil, en na schipper van Roon's verhalen over het leven aan boord van de nederlandse zeil- en stoomloggers, heeft uitgeverij Unieboek nu de kapiteins van de laatste zeilende kustvaarders aan het woord willen laten. En ook nu zijn de door de samensteller opgetekende verhalen stuk voor stuk weer sociale documentjes, fragmentarisch soms of wat warrig, maar zeker het bewaren waard. Maar dát geldt zeker niet voor de inleiding tot deze bundel herinneringen. Deze vertoont er alle tekenen van snel in elkaar te zijn gezet: een aantal opmerkingen zonder veel onderling verband, vaak halve waarheden, meestal zonder enige bronvermelding op plaatsen die daar wél om vragen. Inderdaad géén "...gedegen stuk geschiedenisschrijving..." (blz. 9)! Welke in deze eeuw in Nederland aangetroffen wrakken van schepen uit het begin van onze jaartelling "waren geschikt... voor een beperkte vorm van kustvaart"? Welke geschiedschrijvers zien "het" (?) Vikingschip als "prototype van... de... kleine houten zeetjalk"? Waarom niet het preciese jaar van inwerkingtreding van de Schepenwet vermeld (1909), wanneer deze zeer belangrijk wordt genoemd voor de ontwikkeling van de kleine vaart? Op blz. 11 wordt een niets terzake doende serie zinnen over kaapvaart en zeeroverij - voor de schrijver blijkbaar identieke begrippen - besloten met de omineuze, maar verder niet verduidelijkte zinsnede "De vaart (welke?) was dus (in welke periode?) op z'n zachtst gezegd een hard beroep"! Het lijkt mij het overwegen waard om de inleiding tot een eventueel soortgelijk volgend boek over te laten aan een deskundige derde (zoals dat met veel succes is gebeurd bij "De laatste echte schippers");
L. M. Akveld

VEENENDAAL, A. J. Matthijs Sloot, een zeeman uit de achttiende eeuw (± 1719-1779). 's-Gravenhage, Nijhoff, 1975, 58 blz., geïll.

Dit boekje vertoont, zoals de auteur ook in zijn voorwoord meedeelt, in meer dan één opzicht gelijkenis met het werk van Mr. A. Staring "Damiaan Hugo Staring, een zeeman uit de achttiende eeuw, 1736-1783" (Zutphen 1948). Evenals Mr. Staring is de schrijver, gepromoveerd op een onderwerp uit de 18e eeuwse diplomatieke geschiedenis, door een

verre familieband met de hoofdpersoon van zijn biografie verbonden. Ook in de inhoud van beide levensbeschrijvingen zijn overeenkomsten te ontdekken. Zowel Damiaan Staring als Matthijs Sloot waren afkomstig uit een stadje in Gelderland. Beide traden in dienst van de Admiraliteit van Amsterdam en brachten het tot kolonel en ordinaris kapitein ter zee. Hun onopvallende carrière viel grotendeels in een weinig spectaculair tijdvak uit de geschiedenis van de Nederlandse marine, ± 1750-±1780. Er waren ook verschillen tussen de twee. Sloot, die vermoedelijk uit een laag milieu afkomstig was, werd niet een vermogend man als gevolg van zijn veertigjarige loopbaan bij de Admiraliteit. De inkomsten, die hij uit kostgelden, vrachtpenningen (vergoeding voor de kosten van het vervoer van waardevolle goederen van kooplieden door landsschepen) en enige "misbruiken" genoot, wanneer hij eens in de vier à zes jaar een commando kreeg, schijnen hem naast het tractement van *f* 30,- per maand wel van een behoorlijk bestaan verzekerd te hebben. Staring kwam uit een hoger milieu en eindigde ook welgestelder; anders dan Sloot vermeed hij de jarenlange werkeloosheid aan de wal door tijdelijk bij de VOC dienst te nemen.
Evenals Staring doet Veenendaal een geslaagde poging de biografie van zijn zeeman in een breder kader te plaatsen. Aan twee algemene aspecten schenkt hij aandacht, namelijk de sociale en financiële positie van de 18e eeuwse zeeofficier en de betrekkingen tussen de Republiek en Marokko. Wat het eerste punt betreft steunt hij hoofdzakelijk op het proefschrift van J. R. Bruijn. Nieuw licht werpt de auteur op de houding van de Staten-Generaal tegenover de Barbarijse staat. Niet anders dan andere Europese mogendheden probeerden de Staten de Marokkaanse vorst zo lang mogelijk te vriend te houden door hem af en toe een geschenk in geld of juwelen te sturen. Het belang van de Nederlandse scheepvaart stond voorop. Gingen de pretenties van de vorst verder, in de vorm van eisen van een jaarlijkse schatting van scheepsbehoeften en kanonnen voor zijn kaperschepen, dan waren de Staten bereid en in staat hem door middel van vlagvertoon of desnoods oorlog tot andere gedachten te brengen. Vooral hier lag in de decennia na 1750 de rol van de vloot en van kapiteins als Sloot. Als commandant van een eskader van zes landsschepen in de jaren 1772 tot 1774 wist Sloot, samen met de nederlandse consul-generaal in Marokko, tijdelijk de vrede met deze staat te herstellen en te bevestigen zonder één schot te lossen.
Aan het boekje ligt een vrij uitgebreide bronnen- en literatuurstudie ten grondslag. Met sommige bronnen had misschien meer gedaan kunnen worden. Uit de notariële bescheiden bijvoorbeeld moet toch een veel vollediger beeld van het vermogen, de beleggingen, de interesses en de levenswijze van een 18e-eeuws kapitein als Sloot opgebouwd kunnen worden dan in het boek van Veenendaal gebeurt. Wat doet een Sloot precies aan de wal? Opmerkelijk is zeker het terloops vermelde feit, dat deze kapitein zich tweemaal als student aan de Leidse universiteit liet inschrijven (kende hij Latijn?). Omtrent 18e-eeuwse zeeofficieren ontbreken juist dit soort gegevens vrijwel geheel. Het werkje ziet er overigens verzorgd uit, compleet met kaartjes van het zeegebied rond Marokko. Een portret van Matthijs Sloot was jammergenoeg niet te vinden.
C. A. Davids

VOORT, J. P. van de, Vissers van de Noordzee. Het nederlandse visserijbedrijf in geschiedenis en volksleven. Den Haag, Boekencentrum, 1975 (Triangelreeks), 140 blz., geïll.

Het is een boekje, dat men met plezier in de hand neemt: handig formaat, een frisse omslag en een aantrekkelijke titel. Het is uitgevoerd met goed papier, gedrukt met een gemakkelijk lezende letter, duidelijk in zijn indeling en is ruim voorzien van goed uitgevoerde illustraties. Het wetenschappelijk doopceel van de schrijver op de achterzijde van de omslag wekt het vertrouwen, dat hij zijn materie meester moet zijn en dit vertrouwen wordt versterkt door de vermelding, dat de heer J. van Dorp, directeur van het Visserijmuseum te Vlaardingen, waaraan de schrijver is verbonden, zijn medewerking aan deze publicatie heeft verleend. De ondertitel is ambitieus: Het Nederlandsche visserijbedrijf in geschiedenis en volksleven. En dan wordt de vraag of de schrijver erin is geslaagd dit wel heel wijd om zich heen grijpende onderwerp, dat hij over veertien hoofdstukken uitsplitst, op acceptabele wijze te comprimeren in 120 bladzijden druk en illustratie. Het is duidelijk, dat men dan geen grote uitvoerigheid en tot in details afdalende behandeling van de materie mag verwachten, veeleer een handleiding, die degene, die

zich door het onderwerp aangetrokken voelt - en wie is dat niet? -, met duidelijke handwijzers op het rechte spoor zet en hem van zodanige informatie voorziet, dat hij, geboeid door het onderwerp of een aspect daarvan, zelf verder gaat zoeken. Juist daarbij wordt dan de logische opzet, die werkelijk de visserij en wat daar mee te maken heeft met duidelijkheid rubriceert, bijzonder nuttig.
Zulk een handleiding vindt men in dit boekje alleszins. Het verrassende is echter, dat de schrijver erin is geslaagd toch allerlei interessante details naar voren te halen, die in hoge mate tot de waarde en leesbaarheid van zijn uiteenzettingen bijdragen. "Vissers van de Noordzee" is geen min of meer beknopte leidraad geworden, het geeft een helder en bondig wijd overzicht van de materie, ruim voldoende in bijzonderheden afdalend om duidelijk inzicht te geven. Het is echt een boekje om zelf te hebben, niet uit te lenen, doch wel te geven aan iemand, die belangstelling heeft voor de visserman, zijn reder, zijn schip, zijn werk en levenswijs. Reeds daarom wens ik dit boekje een tweede druk toe. Ik doe dat ook omdat dit dan zou kunnen zijn een - enigszins - herziene en vermeerderde.
Ik heb het gevoel, dat in de afbeeldingen de schepen er maar mager afkomen. Wanneer het erom gaat een beugsloep af te beelden, worden we onthaald op een ietwat flodderig aquarelletje van de eerste stalen Vlaardingse beugsloep VL 146. Er moet toch wel beter illustratiemateriaal te vinden zijn om van een sloep en zijn tuig een juiste indruk te geven. Wanneer de schrijver bommen beschrijft als hebbende twee van gaffeltuig voorziene masten, hoort daar niet bij een foto, waarop men klein en op de achtergrond zulke bomschuiten kan zien, grotendeels gemaskeerd door twee zich op de voorgrond bevindende eenmastige schuiten waarvan mij niet geheel duidelijk is of het bommen zijn, dan wel grote garnalenschuiten. Het afgebeelde kerkscheepje in de St. Bavo te Haarlem is voorts waarschijnlijk geen bewapende buis doch een bewapende boeier. De bewapende buis, waarop de schrijver doelt, zou zich volgens Dr. J. M. G. van der Poel reeds sinds meer dan 50 jaar in het Frans Hals Museum bevinden. En waar blijven de afbeeldingen van de zeilloggers en zeiltrawlers onder tuig, van de stoomfietsen en van de motortrawlers en hektrawlers? Ik zou mij kunnen indenken, dat de schrijver, met al het documentatiemateriaal van het Vlaardings Museum achter de hand, hier allerlei begeerten heeft gehad, die op de verantwoorde economie van de uitgever kunnen zijn gestrand. Dan pleit ik barmhartigheid bij de tweede druk.
Een andere vraag is of bij het vastleggen van wat aan boord in mondelinge rituelen werd gezegd of uitgezongen de blik niet te zeer beperkt is gebleven tot wat langs de Nieuwe Waterweg gold. De Scheveningers en Katwijkers moeten toch ook hun eigen gezegden hebben gehad en van een onderzoek in die richting blijkt niets.
Tenslotte nog dit. Wat helemaal ontbreekt, is de kustvisserij vanuit IJmuiden gedurende de jaren der bezetting. Waarbij wel degelijk ook des nachts werd gevist en in de latere jaren de Engelse motortorpedoboten zich in de vissende vloot mengden. Waarbij in de jacht het eerst buiten, dan wel met de vangst het eerst binnen te zijn, "voor Vaderland en Vorst" werd aangevaren en tussen de reders de afspraak gold, dat voor de door reparatie verloren gegane visgelegenheid geen schadevergoeding werd gevorderd. Men hield zijn verdiensten geheim. Het wil me voorkomen, dat dit kleurrijke stukje historie niet helemaal vergeten moet raken. Het zijn wensen. Zij doen niet af aan de deugden van dit zo bijzonder geslaagde boekje.
A. Blussé van Oud Alblas

VRIES, C. A. de, Scheepsportretten van C. A. de Vries. Alkmaar, De Alk, z. j. (1976), 72 blz., 32 ill, waarvan 16 in kleur.

Dit platenalbum, waarvan de afbeeldingen door een tekst worden toegelicht, heb ik aanvankelijk met enig argwaan en twijfel bekeken. Ik vroeg me af of het, nu in 1976, nog mogelijk was op een zinnige wijze schepen te schilderen die al lang tot het verleden behoren. Bij het doornemen van de platen ben ik tot de conclusie gekomen dat het inderdaad nog kon en met resultaat. De schilder had kennelijk de bedoeling "portretten" te schilderen, niet zo maar een persoonlijke interpretatie van het eerste het beste scheepje waar men dan een titel bij zet. Zijn schepen geven werkelijk een perfect en actief technisch beeld van een met name genoemd schip. Dit wil niet zeggen dat hij dit op een onpersoonlijke fotografische wijze heeft gedaan, want zijn schilderijen dragen wel de persoonlijke toets van de

schilder en zijn interpretatie is "ship-shape". Zijn schepen varen werkelijk, zeilen of stomen, er zit sfeer in. Alle schepen zijn voorgesteld op zee, in verschillende weersomstandigheden. Daarbij heb ik me wel eens de vraag gesteld - afgaande op de toestand van de zee - of sommige schepen niet te zwaar getuigd waren. Misschien heeft De Vries zich laten inspireren door de forse scènes van Spurling? Behalve deze beroemde schilder zijn er nog wel andere waarmee men een vergelijking kan trekken. Grootmeester in dit genre was o:m. de Amerikaan Gordon Grant en is nog de Engelsman John Stobart.
De Vries stelt in dit album een reeks Nederlandse schepen voor daarvan het oudste de "Eendragt" is (1598), het jongste de onderzeebootjager "Amsterdam" (1956). Daartussen heeft hij vooral de 19de-eeuwse koopvaardijschepen, fregatten, clippers en barken als onderwerp gekozen, naast een aantal oorlogsschepen en koopvaardijstoomvaartuigen. Hij is er in geslaagd een mooie reeks samen te stellen. Toch zijn naar mijn gevoel de schepen die "naar het leven" geschilderd zijn, de meest waardevolle, hoewel niet kan ontkend worden dat hij met de naar dokumenten geschilderde portretten in het goede vaarwater zit.
J. van Beylen

Nieuwe boeken en artikelen.

(samengesteld door drs. L.M. Akveld)

Ten behoeve van de opgave van nieuw-verschenen boeken en tijdschriftartikelen op maritiem-historisch terrein, die in elke aflevering van de "Mededelingen" verschijnt, wordt een aantal periodieken en jaarboeken systematisch nagezien op titels, die voor opneming in die bibliografie in aanmerking komen.
Voor de goede orde, én als een soort verantwoording, volgt onderstaand een opsomming van de geraadpleegde tijdschriften en jaarboeken. Alle titels in deze lijst worden voorafgegaan door een korte aanduiding daarvan. Deze afkortingen zullen voortaan in de bibliografie van de "Mededelingen" worden gehanteerd, mede ter beperking van het zetwerk. Om de raadpleging van de bibliografie te vergemakkelijken zijn de gebruikte afkortingen - en niet de titels van de tijdschriften en jaarboeken - in alfabetische volgorde geplaatst.

AC	Acta cartographica
AESC	Annales, économies, sociétés, civilisations
AHR	American historical review
Altona	Jaarboek Altonaer Museum in Hamburg
Amstelodamum	Amstelodamum. Maandblad voor de kennis van Amsterdam
Amsterdam	Jaarverslag van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum Amsterdam
AN	American neptune
Antiek	Antiek
Bergen	Jaarboek Bergens Sjøfartsmuseum (Noorwegen)
BG	Bijdragen tot de geschiedenis (België)
BH	Business history
BIHR	Bulletin of the Institute of historical research
BMGN	Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden
BMNO	Bijdragen en mededelingen van het nederlands Openluchtmuseum (Arnhem)
BR	Bulletin van het Rijksmuseum (Amsterdam)
BRh	Beiträge zur Rheinkunde
BS	Belgian shiplover
BW	Blauwe wimpel
CEH	Central European history
Compass	Compass. A magazine of the sea
DH	Delaware history
DS	XVIIe Siècle
DW	Dog watch (Australië)
EEH	Explorations in economic history
EcHR	Economic history review
EHR	English historical review
Enkhuizen	Het Peperhuis (Rijksmuseum "Zuiderzeemuseum", Enkhuizen)
ESJ	Economisch- en sociaal- historisch jaarboek
Göteborg	Unda maris. Jaarboek Sjöfartsmuseet i Göteborg (Zweden)
HAHR	Hispanic-American historical review
Historia	Historia (Zuid-Afrika)
History	History
HJ	Historical journal
Holland	Holland. Regionaal historisch tijdschrift
HT	History today

HZ	Historische Zeitschrift
IJNA	International journal of nautical archeology
Imago	Imago mundi. A review of early cartography
IRSH	International review of social history
JAH	Journal of American history
JAS	Journal of American studies (waarin opgenomen een opgave van "theses on American topics")
Jb. Amstelodamum	Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum
JCH	Journal of contemporary history
JEH	Journal of economic history
JHG	Journal of historical geography
JICH	Journal of imperial & commonwealth history
JIH	Journal of interdisciplinary history
JLS	Journal of Latin American studies
JMH	Journal of modern history
JN	Journal of navigation (USA)
JS	Journal of social history
JSH	Journal of southern history
Kalmar	Kalmar Län. Arsbok för kulturhistoria coh hembygdsvård (Zweden)
Karlskrona	Aktuellt. Jaarboek van het Marinemuseum in Karlskrona (Zweden)
Kronborg	Jaarboek Handels- og Søfartsmuseum på Kronborg (Denemarken)
Lloyd's	100A1. Magazine of Lloyd's Register
Logbuch	Das Logbuch. Zeitschrift für Schiffsbaugeschichte und Schiffsmodellbau
Marine Academie	Mededelingen van de Marine Academie (België)
Marineblad	Marineblad
MCC	Map collectors' circle
MH	Maritime history
MJ	Maritiem journaal. Jaarlijks verschijnend informatie- en dokumentatiewerk op maritiem gebied voor Nederland en België
MJb	Stallings maritimes Jahrbuch
MM	Mariner's mirror
Modelbouwer	De modelbouwer. Orgaan van de Nederlandse vereniging van modelbouwers
MR	Marine Rundschau
MS	Model shipwright
Mystic	The log (Mystic Seaport)
NEP	Neptunia
NH	Nederlandse historiën
NL	Nederlandse loods
NRJ	Nautical research journal
NWIG	Nieuwe West-Indische gids
NYH	New York history
NZH	New Zealand journal of history
Ons Amsterdam	Ons Amsterdam
Oslo	Jaarboek Norsk Sjøfartsmuseum (Oslo)
Perroquet	Le petit perroquet
PHR	Pacific history review
PP	Past and present
Quaerendo	Quaerendo. A quarterly journal from the Low Countries devoted to manuscripts and printed books

Reddingboot	De reddingboot. Orgaan van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding-Maatschappij
Rembrandt	(Jaar)verslag van de Vereniging Rembrandt
RFO	Revue française d'histoire d'outre-mer
RH	Revue historique
RHES	Revue d'histoire economique et sociale
RHM	Revue de l'histoire de la deuxième guerre mondiale
RHMC	Revue d'histoire moderne et contemporaine
RM	Revue maritime
RN	Revue du nord
Rotterdam	Rotterdams jaarboekje
RV	Rheinische Vierteljahrsblätter
SB	Steamboat bill
SC	Sea classics
Sea breezes	Sea breezes
SEHR	Scandinavian economic history review
SH	Spiegel historiael
SI	Schifffahrt international
SM	Scripta mercaturae
SMo	Ships monthly
Sneek	Jaarboek Fries Scheepvaart Museum (Sneek)
SR	Studia rosenthaliana
Stockholm	Jaarboek Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm
Surveyor	Surveyor. American bureau of shipping
SZ	Schiffahrt und Zeit. Hrsg. von der Deutschen Gesellschaft fur Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.
Tagrijn	Tagrijn. Vereniging botterbehoud
TC	Technology and culture
TH	Transport history
TI	Terrae incognitae
Transport	Jaarboek International association of transport museums
TvG	Tijdschrift voor geschiedenis
USNIP	Proceedings of the U.S. Naval Institute (Annapolis, Maryland)
Varberg	Jaarboek Varbergs Museum (Zweden)
Visserij	Visserij
VSW	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
VZ	Vierteljahrschrift für Zeitgeschichte
Waterkampioen	Waterkampioen
West-Friesland	West-Frieslands Oud en Nieuw (Historisch Genootschap "Oud West-Friesland")
WI	Warship international
IJsselmeer	Jaarverslag van de Musea voor de IJsselmeerpolders
Zee	De zee
Zeewezen	Zeewezen
ZO	Zeitschrift für Ostforschung

Woordenboeken en encyclopedieën

ANDERSON, F. J., Submarines, diving and the underwater world: a bibliography. Hamden/Conn., Archon, 1975, 238 blz., $ 15,00.
COUHAT, J. L., Combat fleets of the world 1976/77: their ships, aircraft and

armament. Londen, Arms & Armour Press, 1976, 575 blz., ill., £ 14,50.
ENSER, A. G. S., Subject bibliography of the second world war: books in English 1939-1974. Londen, Deutsch, 1976, 420 blz., £ 8,00.
FREEMAN-GRENVILLE, G. S. P., Modern atlas of African history. Londen, Collins, 1976, £ 3,00.
KAUL, H. K. (ed), Early writings on India: a Union catalogue of books on India in the English language published up to 1900 and available in Delhi librairies. Londen, Curzon, 1976, 324 blz., £ 8,50.
LOOYENGA, A. J., Overzicht van Nederlandse studies over de geschiedenis der Europese expansie, verschenen sinds 1945. Nieuwsbrief van de Werkgroep Geschiedenis Europese Expansie 2, 1976, 1.
LYNCH, B. A., The war at sea: France and the American revolution. A bibliography. Washington D.C., Dept. of the Navy/Naval History Division, 1976, 48 blz.
PIETERSE, W. C. (ed), Inventory of the archives of the Holland Land Company including the related Amsterdam companies and negotiations dealing with the purchase of land and state funds in the United States of America. Amsterdam, Gemeentedrukkerij, 1976, 75 blz., krtn.
POLAK, J., Bibliographie maritime française depuis les temps les plus reculés jusqu'à 1914. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 370 blz., ill., FF 350,00.
ROBERTS, G., Atlas van de grote ontdekkingen. Met een inl. van C. R. Boxer. Bussum, de Boer Maritiem (vert. uit het Engels), 1976, 192 blz., krtn, ƒ 45,00.

Algemeen maritieme literatuur

BOUCHE, D., L'enseignement dans les territoires français de l'Afrique Occidentale de 1817 à 1920. Mission civilisatrice ou formation d'une élite? Université de Lille III, Service de réproduction des thèses, 1975, 2 dln., 947 blz.
BROCK, B. B., e.a. (ed), Historical Simon's Town. Vignettes, reminiscences and illustrations of the harbour and community from the days of the Dutch East India Company and of the Royal Navy at the Cape, of its administrators, personalities and buildings with special notes on shipwrecks and navigation. Kaapstad, Balkema, 1976, 218 blz., ill., $ 25,50.
BURGER, D. H., Sociologisch-economische geschiedenis van Indonesia. Dl. I, Indonesia vóór de 20e eeuw. Dl. II, Indonesia in de 20e eeuw. Wageningen, Landbouwhogeschool, 1975, 2 dln., 72 + 167 en 16 + 276 blz., ƒ 67,50.
CALDECOTT-BAIRD, D. N. (ed), Expedition in Holland 1572-74: chronicle of Walter Morgan. Londen, Cooper, 1976, 176 blz., ill., £ 11,50.
CATALOGUS. Amerikanische Schiffsbilder. Gemälde und Aquarelle des 18. bis 20. Jahrhunderts aus amerikanischen Sammlungen. Sonderausstellung... anläszlich des 200jährigen Jubiläums des amerikanischen Unabhängigkeit. Hamburg, Altonaer Museum, 1976, 120 blz., ill.
CATALOGUS. Leven langs de Schelde. Antwerpen in de 16e en 17e eeuw. Antwerpen, 1976, 163 blz., ill.
CATALOGUS. New Bedford and old Dartmouth. A portrait of a region's past. A bicentennial exhibition. New Bedford, Old Dartmouth Historical Society, 1975, 284 blz., ill.
CATALOGUS. Schepen uit Dordrecht in de 19e eeuw. Dordrecht, Museum Mr. S. van Gijn, 1976, 19 blz.
COTTRELL, P. L., British overseas investment in the 19th century. Londen, Macmillan, 1975, 80 blz., £ 1,20.
DEJONG, G. F., The Dutch in America 1609-1974. Boston, 1975 (The immigrant heritage of America series), $ 13,50.
ERICKSON, Ch., Emigration from Europe 1815-1914. Londen, Black, 1976 (Documents in Economic History), 320 blz., £ 6,50.
FASSEUR, C., Kultuurstelsel en koloniale baten. De Nederlandse exploitatie van Java 1840-1860. Leiden, U.P., 1975 (Leidse Historische Reeks, 20), 289 blz., ƒ 39,50.
FLINT, J. E., Cambridge history of Africa. Vol. 5, from ca. 1790 to ca. 1870. Cambridge, U.P., 1976, 700 blz., krtn., £ 15,00.
GRAY, D., Seewesen (mit einem Beitrag von S. Marinatos: Das Schiffsfresko von Akrotiri, Thera). Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1975, 166 blz. ill. DM 68,00.

GREEN, W. A., British slave emancipation: the sugar colonies and the great experiment 1830-1865. Oxford, U.P., 1976, 400 blz., £ 12,50.
HART, S., Geschrift en getal. Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia 1600-1800. Dordrecht, Historische Vereniging Holland, 1976 (Hollandse Studiën, 9), 374 blz., ill.
HAWS, D., Ships and the sea. A chronological review. Londen, Hart-Davis, 1976, 240 blz., ill., £ 7,50.
HUNT, W. R., Arctic passage: the turbulent history of the land and people of the Bering Sea 1697-1975. New York, Scribners, 1976, 388 blz., ill., $ 15,50.
HYAM, R., G. MARTIN, Reappraisals in British imperial history. Londen, Macmillan, 1976, 240 blz., £ 10,00.
JONES, M., Finland: daughter of the sea. Londen, Dawson, 1976, 228 blz., ill., £ 9,00.
JONES, M. A., Destination America. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1976, 256 blz., ill., £ 4,95 (19e-eeuwse emigratie van Europa naar Amerika).
KENNEY, A. P., Stubborn for liberty: the Dutch in New York. Syracuse/N.Y., N.Y.State American Revolution Bicentennial Commission, 1975, 304 blz., ill., $ 13,00.
KLERCK, E. S. de, History of the Netherlands East Indies. Amsterdam, B. M. Israël, 1975 (herdruk ed. Rotterdam 1938), 2 dln., XII + 448/ VI + 672 blz., krtn.
KRAMER, J., Th. KAMPA, Zee Land. Nieuw Oosterscheldeplan. Dijken, dammen, bruggen. Stormvloeden en Deltawet. Recreatie en watersport. Schone industrie? Verdronken land zonder zee. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 144 blz., ill., ƒ 17,50.
KRANENBURG-LYCKLAMA à NYEHOLT, M., e.a. (red), Het veranderend gezicht van Noord-Holland. Beelden van dorpen en steden, water en land uit de Provinciale Atlas. Amsterdam, Meyer Pers BV, 1976, 158 blz., ill., ƒ 125,00.
KRIEKEN, G. S. (ed), Dr. Cornelis Pijnacker. Historysch verhael van den steden Thunes, Algiers ende andere steden in Barbarien gelegen. Den Haag, Nijhoff, 1975 (Werken Linschoten Vereeniging, 75), X + 206 blz., ill.
LANG, J., Conquest and commerce: Spain and England in the Americas. Londen, Academic Press, 1975, 261 blz., £ 6,25.
LARABEE, B. W., The Atlantic world of Robert G. Albion. Middletown/Conn., Wesleyan U.P., 1975, 272 blz., $ 14,95.
LEMOS, A. G., The Greeks and the sea. Londen, Cassell, 1976, 232 blz., ill., £ 5,00.
LOWENHEIM, F. L., e.a. (ed), Roosevelt and Churchill: their secret wartime correspondence. Londen, Barrie & Jenkins, 1975, 805 blz., £ 10,00.
PARKER, J. (ed), The American revolution. A heritage of change. The James Ford Bell Library bicentennial conference, University of Minnesota. Minneapolis/Minn., U. P., 1975, 173 blz., $ 10,00.
PORTER, B., The lion's share. A short history of British imperialism 1850-1970. Londen, Longman, 1976, 400 blz., £ 6,95.
SCHAEFER, J., Deutsche Militärhilfe an Südmarika. Militär- und Rüstungsinteressen in Argentinien, Bolivien und Chile vor 1914. Düsseldorf, Bertelsmann, 1975, 310 blz., DM 38,00.
SCHAEFER, R. J., J. E. Buttersworth, 19th-century marine painter. Middletown/Conn., Wesleyan U.P., 1976, 200 repr., $ 75,00.
SCHNALL, U. (red), Auswanderung Bremen-USA. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1976 (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums nr. 4), 96 blz., ill., DM 2,50.
SMIT, J. G. (ed), Resolutiën der Staten-Generaal. Nieuwe reeks, 1610-1670. Derde deel, 1617-1618. Den Haag, Nijhoff, 1975 (Rijks Geschiedkundige Publicaties, grote serie 152), 19 + 662 blz., ƒ 104,00.
STEUR, A. G. van der, Johan van Duvenvoirde en Woude (1547-1610), heer van Warmond, admiraal van Holland. Warmond, Historisch Genootschap "Warmelda", 1975, 95 blz., ill., ƒ 12,50.
TROTTER, A., Britain and East Asia, 1933-1937. Londen, Cambridge U.P., 1975, 277 blz., £ 7,70.
VRIES, C. A. de, Scheepsportretten van --. Met een voorwoord door Ph. M. Bosscher. Alkmaar, De Alk, 1976, 72 blz., ill., ƒ 25,00.
WARD, J. M., Colonial self-government: the British experience 1759-1856. Londen, Macmillan, 1976, 407 blz., £ 10,00.
WIETEK, G. (red), Erwerbungen 1950-1975. Jaarboek Altonaer Museum in Hamburg

12/13, 1974/1975.
NN, Seemacht und Geschichte. Festschrift zum 80. Geburtstag von Friedrich Ruge. Bonn, NOV-Verlag, 1975, 304 blz., ill., DM 65,00.

ACDA, G. M. W., Mariehamm, de Ålanders en de zee. BW 31, 1976, 50-54.
BARTLEY, R. H., The inception of Russo-Brazilian relations (1808-1828). HAHR 56, 1976, 217-240.
BAUDET, H., Nederland en de rang van Denemarken. BMGN 90, 1975, 430-444.
BLOCQ VAN KUFFELER, F. de, Hr. Ms. "De Zeven Provinciën" - museumschip? Marineblad 86, 1976, 144-150.
BLIJSTRA, R., Amsterdam en het IJ (vervolg en slot). Ons Amsterdam 28, 1976, 47-52, 111-116.
BOSSCHER, Ph. M., "The victory of Jutland" - "Der Sieg von Skagerrak". Iets over de literatuur betreffende de slag bij Jutland. Mars & Historia, tweede lustrumnummer, aug. 1976, 57-63.
BOUDRIOT, J., Vue de l'intérieur du Port de Brest en 1793: description et commentaires du tableau de J. F. Hue. NEP 122, 1976, 21-27.
BROECKE, J. P. den, Uit vervlogen tijd. De oostindiëvaarder "Slot ter Hooge": voorgeschiedenis en nasleep van een scheepsdrama anno 1724. Zeeland Magazine 8, 1976, 46, 14-17.
CHAMBERS, T. F., The "Great Eastern" in storm, Sept. 1861. HT 26, 1976. 56-59.
CLISSOLD, S., Christian renegades and Barbary corsairs. HT 26, 1976, 508-515.
COCHRANE E., Deconstructing lane's Venice (n.a.v. F. C. Lane, Venice: a maritime republic. Baltimore, 1975). JMH 47, 1975, 321-334.
FINKEL, H. J., The search for Dilmun (Gilgamesh). MM 62, 1976, 211-223.
HOOZEE, R., Een onvoltooid zeegezicht van John Constable in de Koninklijke Musea te Brussel. Bulletin van de Kon. Musea voor Schone Kunsten van België 21, 1972 (uitgeg. 1975), 1-4, 117-128.
JONGBLOET-VAN HOUTTE. G., De belegering en de val van Antwerpen belicht vanuit een koopmansarchief. Daniël van der Meulen, gedeputeerde van de Staten van Brabant ter Staten-Generaal (1584-1585). BMGN 91, 1976, 23-43.
JOUSTRA, S., Het de Ruyterraam in de St. Jacobskerk in Vlissingen. De Wete 20, 1976, 7-13.
LANCKER, A. F., Historische Nederlandse forten overzee. Mars & Historia, tweede lustrumnummer, aug. 1976, 42-53.
LEUTZE, J., The secret of the Churchill-Roosevelt correspondence: September 1939-May 1940. JCH 10, 1975, 465-491.
MERITT, H. P., Bismarck and the first partition of East Africa. EHR 91, 1976, 585-597.
MULLER, M., Ten years of guerilla warfare and slave rebellions in Surinam 1750-1759. Acta Historiae Neerlandicae (Studies in the history of the Netherlands) 8, 1975, 85-102.
MUNCHING, L. L. von, De Ruyter als naamgever. Zeewezen 65, 1976, 4, 27-31.
MUSEUM NEWS. C. L. Chipchase, Aberdeen Museum. MS 15, 1976, 222-227.
MUSEUM NEWS. R. Hogben, The Rijksmuseum and Zuiderzeemuseum. MS 13, 1975, 9-12.
MUSEUM NEWS, G. Lomax, Exeter Maritime Museum. MS 14, 1975, 117-119.
RITCHIE, N., Sir Robert Dudley: expatriate in Tuscan service. HT 26, 1976, 385-392.
SCHLECHTRIEM, G., Carl Fedelers Bilder alter Polarexpeditionsschiffe. SZ 1974, 1, 32-36.
SPAHR VAN DER HOEK, J. J., Zeven eeuwen relaties (Amsterdam-Friesland). It Baeken. Tijdskrift fan de fryske akademy 37, 1975, 119-135.
STAMMERS, M. K., Letters from the "Great Britain", 1852. MM 62, 1976, 284-286.
TREUE, W., Die bedeutung der Geschichte der Seefahrt im Rahmen der allgemeinen Geschichte. SZ 1974, 1, 2-6.
WERNER, Th. G., Anhang zur Geschichte des Handels und Verkehrs auf dem Stalhof von der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts bis zum 18. Jahrhundert. Scripta Mercaturae 1975, 1, 91-105.
WRIGHT, E., Bermuda in 17[illegible]ist or neutral. HT 26, 1976, 437-443.
NN, A. P. Schotel (1890-195[illegible]er van de Zuiderzee. Enkhuizen (Mededelingen) 1976, 1, 2-3.

NN, Pattimura: 1817 - opstand in de Molukken. VU-Magazine 5, 1976, 3, 17-28.

Marine

ABBAZIA, P., Mr. Roosevelt's Navy: private war of the U.S. Atlantic Fleet 1939-1942. Annapolis/Maryl., USNI Press, 1976, 480 blz., ill., $ 19,00.
ALBRECHT, G. (ed), Weyers Flottentaschenbuch 1975/1976. München, Lehmanns, 1976, 517 blz., ill., DM 88,00.
ALLEN, H. R., Buccaneer: admiral Sir Henry Morgan. Londen, Barker, 1976, 208 blz., ill., £ 3,95.
ALLEN, L., Singapore 1941-42. Londen, Macdonald & Jane, 1976 (Politics & Strategy of WWII-series), 200 blz., krtn., £ 4,75.
BOXER, C. R., De Ruyter en de Engelse oorlogen in de Gouden Eeuw. Met een beschouwing door dr. R. E. J. Weber over de zeeschilders Willem van de Velde de Oude en de Jonge. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 125 blz., ill., ƒ 27,50.
BRACKOW, W., Die Geschichte des deutschen Marine-Ingenieuroffizierskorps. Oldenburg, Stalling, 1975, 384 blz., ill., DM 85,00.
COSTELLO, J., Clash of titans: Jutland 1916. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1976, 240 blz., ill., £ 4,50.
CRUICKSHANK, C., The German occupation of the Channel islands. Londen, Oxford U. P. for the Trustees of the Imperial War Museum, 1975, 370 blz., ill., £ 6,50.
DULL, J. R., The French Navy and American independence: a study of arms and diplomacy 1774-1787. Princeton/N.J., U.P., 1976, 448 blz., $ 18,00.
FABB, J., A.C. McGOWAN, Victorian and Edwardian Navy from old photographs. Londen, Batsford, 1976, 120 blz., ill., £ 4,45.
FULLER, S. M., Marines in the Dominican Republic 1916-1924. Washington D.C., U.S. Marine Corps/History & Museums Division, 1975, 111 blz., ill., $ 1,90 (pb).
GIBBS, N. H., Grand strategy. Vol. 1, Rearment policy 1933-39. Londen, HMSO, 1976, 890 blz., krtn., £ 19,00.
GRAAF, H. J. de (ed), De reis van Z.M. "De Vlieg", commandant Willem Kreekel, naar Brazilië 1807-1808. Den Haag, Nijhoff, 1975 (Werken Linschoten Vereeniging, 76), dl. 1, 214 blz., ill.
GRONER, E., Die Schiffe der deutschen Kriesmarine und Luftwaffe 1939-1945, und ihr Verbleib. München, Lehmanns, 1976, (überarbeitet und erweitert von D. Jung und M. Maas), 120 blz., ill., DM 25,00.
HOYT, E., The "Karlsruhe" affair (WO I). Londen, Macdonald & Jane, 1976, 168 blz., ill., £ 3,50.
HUMBLE, R., Before the "Dreadnought": British Navy from Nelson to Fisher. Londen, Macdonald & Jane, 1976, 232 blz., ill., £ 4,50.
HUNT, R., D. MASON, Normandy campaign. Londen, Cooper, 1976 (Camera at war-series), 160 blz., ill., £ 6,00.
JAMES, D. C., The years of Mac Arthur. Vol. II, 1941-45. Boston/Mass., Houghton Mifflin, 1975, 939 blz., ill., $ 25,00.
JANE's Fighting Ships 1975-76. J. E. Moore ed. Londen, Macdonald & Jane, 1976, 688 blz., ill., £ 19,50.
JOYNT, W. D., Saving the Channel ports (1918). Londen, Wren, 1976, 233 blz., ill., £ 5,95.
KAAPVAART. Course et piraterie. Etudes présentées à la Commision Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son XVe colloque international pendant le XIVe Congres International des Sciences Historiques (San Francisco, aout 1975). Parijs, Institut de Recherche et d'Histoire des Textes, 1975, 3 dln., 510 + 456 + 130 blz., FF 60,00.
KEBLE CHATTERTON, E., Battles by sea. Totowa/N.J., Rowman & Littlefield, 1975 (herdr. ed. 1925), 271 blz., ill., $ 12,00.
KENNEDY, P. M., The rise and fall of British naval mastery. Londen, Allen Lane, 1976, 405 blz., ill., £ 10,00.
KOENIG, W., Epic sea battles. Londen, Octopus, 1976, 256 blz., ill., £ 4,95.
LADD, J. D., Assault from the sea 1939-45. Newton Abbot, David & Charles, 1976, 256 blz., ill., £ 5,95.

MACINTYRE, D., Battle for the Mediterranean. Londen, Severn House, 1976 (herdr., verm., van ed. 1964), 224 blz., ill., £ 4,25.
MEIER-DORNBERG, W., Die Olversorgung der Kriegsmarine 1935-1945. Freiburg, Rombach, 1974 (Einzelschriften zur militarischen Geschichte des Zweiten Weltkrieges, Bnd. 11), 11 blz.
MEISTER, J., Soviet Navy of World War II. Londen, Macdonald & Jane, 1976, 420 blz., ill., £ 7,95.
MITCHELL, D., Pirates. Londen, Thames & Hudson, 1976, 208 blz., ill., £ 4,95.
MUSGROVE, H. E., U.S. naval ships data arranged by hull classification. Madison/Wisconsin, Nautical Books, 1975, 364 blz.
NEWCOMB, R. F., Abandon ship! Death of the USS "Indianapolis". Bloomington/Indiana, Indiana U.P., 1975, 318 blz., ill., $ 10,00.
OLLA, P. B., Le origini diplomatiche dell'accordo navale anglo-tedesco del giugno 1935. Milaan, Giuffrè Editore, 1974, 143 blz., L 2200,00.
OSBORNE, M., River road to China: the Mekong expedition 1866-73. Londen, Allen & Unwin, 1975, 249 blz., ill., £ 4,95.
OWEN, Ch., No more heroes: the Royal Navy in the 20th century: anatomy of a legend. Londen, Allen & Unwin, 1976, 256 blz., ill., £ 5,95.
PACK, S. W. C., The battle of Sirte (Dec. 41/March 42). Annapolis/Maryland, USNI Press, 1975 (Sea Battles in close-up series), 144 blz., ill., $ 7,50.
PADFIELD, P., Nelson's war. Londen, Hart-Davis, 1976, 200 blz., ill., £ 4,95.
PRATT, L. R., East of Malta, West of Suez. Britain's Mediterranean crisis, 1936-1939. Cambridge, U.P., 1975, 215 blz., £ 6,50.
REILLY, R., The British at the gates: the New Orleans campaign in the war of 1812. Londen, Cassell, 1975, 379 blz., ill., £ 6,50.
ROSKILL, S., Naval policy between the wars. Vol. 2, 1930-39. Londen, Collins, 1976, 340 blz., £ 8,50.
ROUGE, J., La marine dans l'antiquité. Parijs, PUF, 1975, 216 blz., ill., FF 45,00.
SAINSBURY, K., North African landings 1942. Londen, Macdonald & Jane, 1976 (Politics & Strategy of WWII, 6), 192 blz., £ 4,75.
SCHEPEN, 's Lands schepen uit de 16e en 17e eeuw. Dl. 9 (S) en dl. 10 (T-V). Den Haag, Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, 1975.
SJOLLEMA, H. J., Isaac Rochussen, 7 juli 1672 (verovering van een Engelse oostindiëvaarder door I.R.). Rotterdam, 1976, 47 blz.
TERRAINE, J., Trafalgar. Londen, Sidgwick & Jackson, 1976, 129 blz., ill., £ 5,95.
WARNER, O., Command at sea: great fighting admirals from Hawke to Nimitz. Londen, Cassell, 1976, 192 blz., ill., £ 4,95.
WEBBER, B., Retaliation: Japanese attacks and allied countermeasures on the Pacific coast in world war II. Corvallis/Oregon, Oregon State U.P., 1975, 184 blz., ill., $ 14,50.
WESTWOOD, J. N., Fighting ships of world war II. Chicago, Follett, 1975, 160 blz., ill., $ 15,00.

ARWIN-LINDSKOG, I., Flottans sjukhus i Karlskrona och dess namn genom tiderna. Karlskrona 1975, 51-58.
BAECKER, Th. Mahan über Deutschland. MR 73, 1976, 10-19.
BEESLY, P., Das "Operational Intelligence Centre" der britischen Admiralität im Zweiten Weltkrieg. MR 73, 1976, 147-164, 368-383.
BOGART, Ch. H., Beware the Tokyo Express: U.S.S. "Benham" (DD 397). SC 9, 1976, 4, 4-11, 64-66.
BOXER, C. R., Admiral de Ruyter through English eyes 1607-1676. HT 26, 1976, 232-240.
BOYD, C., Attacking the "Indianapolis". A re-examination. WI 13, 1976, 15-25.
BRANIGAN, D. P., Loss of the "Vanguard" (1875). Sea breezes 50, 1976, 115-119.
BRUYN, J. R., Kaapvaart in de tweede en derde engelse oorlog. BMGN 90, 1975, 408-429.
CAREY, P., The origins of the Java war (1825-30). EHR 91, 1976, 52-78.
COURCY IRELAND, J., The corsairs of North Africa. MM 62, 1976, 271-283.
DEHNERT, H., Die taktische Uberraschung bei Narvik 1940. MR 72, 1975, 681-684.
DIXON, J., HMS "Glorious" in the Second World War. SMo 11, 1976, 2, 10-14; 3, 6-12; 4, 20-24.

DUFFY, M., "A particular service": the British government and the Dunkirk expedition of 1793. EHR 91, 1976, 529-554.
FORSTMEIER, F., Angriffspläne der britischen Torpedoflugwaffe auf die deutsche Hochseeflotte im Ersten Weltkrieg. Zur Entwicklung der englischen Torpedoflugwaffe. MR 73, 1976, 498-513.
FOSTER FARLEY, M., The battle of Sullivan's Island, 1776. HT 26, 1976, 83-91.
FRANK, S. M., The Hart brothers of Saybrook, Connecticut: soldiers and privateers of the Revolution. Mystic 28, 1976, 48-58.
GARDNER, J., Whaleboat warfare on the Sound. Mystic 28, 1976, 59-69.
HAMILTON, C. I., Sir James Graham, the Baltic campaign and warplanning at the admiralty in 1854. HJ 19, 1976, 1, 89-112.
HOOVER, K. D., Commander Otto Hersing and the Dardanelles cruise of S.M. U-21. AN 36, 1976, 33-44.
JULLIEN, P., La marine et ses émigrés: le Régiment d'Hector 1790-1814. NEP 121, 1976, 17-36.
JULLIEN, P., Tabarka, l'fle piège; 1633 et 1742, deux échecs au Roi. NEP 122, 1976, 1-12.
KUGLER, R., Die Küstenjäger-Abteilung Brandenburg. Eine Dokumentation über eine deutsche Kommandotruppe des Zweiten Weltkrieges. SZ 1976, 3, 49-57.
LAING, E. A. M., The Royal Navy on the River Parana during the allied intervention 1845-1846. AN 36, 1976, 125-143.
LANT, J. L., The Spithead Naval Review of 1887. MM 62, 1976, 67-80.
MARINI, A. J., Parliament and the marine regiments, 1739. MM 62, 1976, 55-66.
MEIRAT, J., British warships captured or sunk by the French Navy 1689-1713. BS 155, 1975, 182-191.
MERLLIE, L., Le combat du Grand Port devant l'Ile de France (août 1810): description et commentaires du tableau de P. J. Gilbert par ..... NEP 122, 1976, 28-35.
MOER, A. van der, Aenschouw den helt. Michiel Adriaenszoon de Ruyter 24 maart 1607-29 april 1676. Marineblad 86, 1976, 198-230.
MORGAN, W. J., American privateering in America's war for independence, 1775-1783. AN 36, 1976, 79-87.
MUELLER, W. B., USS'Dallas: damnedest DD in the fleet. SC 9, 1976, 2, 60-65.
MUNCHING, L. L. von, De Nederlandse zeemacht tijdens de Spaanse Burgeroorlog (1936-1938). Marineblad 86, 1976, 342-355.
MUNCHING, L. L. von, List of Japanese prize ships and their fate, 1941-1945. BS 155, 1979, 144-157.
MUNCHING, L. L. von, Q-schepen in de tweede wereldoorlog. Zeewezen 65, 1976, 3, 17-18.
NOBLE, D. L., The little war of the (US revenue cutter) "McCulloch". SC 9, 1976, 3, 12-16.
OOSTEN, F. C. van, Battle of Barfleur 29 (19) May 1692. Additional list of the Dutch "Van Division". BS 155, 1975, 123-125.
PAYDEN, R. H., U-boats off the American coast, 1918. SC 9, 1976, 5, 52-61.
RÅDLUND, H., Jämförande undersökning av loggboken och journaler från slaget vid Oland den 26 juli 1789. Karskrona 1975, 29-50.
RAHN, W., Wilhelm II und seine Marine. Kritische Beobachtungen während des Kaisermanövers in der Nordsee, Herbst 1912. MR 73, 1976, 285-291.
REYNOLDS, C. G., Admiral Ernest J. King and the strategy for victory in the Pacific. Naval War College Review 28, 1976, 57-61.
RIDGELY-NEVITT, C., "Mississippi", ex-"Memphis": an unsuccesful blockade runner. SB 33, 1976, 17-19.
ROBERTS, S., Supplement to "All the world's armoured ships - 1880". BS 155, 1975, 157-163.
ROBERTS, S., The Royal Norwegian Navy (1840-1975). BS 155, 1975, 163-178.
ROBINSON, Ch. M., Showdown at Chemulpo (ondergang van de russische kruiser "Varyag" bij Korea, 1904). SC 9, 1976, 4, 12-17.
RODGER, N. A. M., The dark ages of the admiralty, 1869-85 (vervolg) MM 62, 1976, 33-46, 121-128.
SALEWSKI, M., Basis Nord. Eine fast vergessene Episode aus dem Zweiten Weltkrieg.

SW 1976, 3, 11-17.
SCHEINA, R. L., Benjamin Stoddert, politics, and the navy. AN 36, 1976, 54-68.
SCHNEPF, S., Suicide mission: USS "Indianapolis" (CA 35). SC 9, 1976, 5, 10-17.
SCHUESSLER, R., The Revolutionary war at sea. Compass 46, 1976, 1, 10-16.
SCHUESSLER, R., Naval guns of the Civil War. Compass 46, 1976, 2, 8-13.
SILK, R., Cruisers' war: British cruisers during the Second World War. SMo 11, 1976, 5, 14-16; 6, 20-22.
SIMON, D. E., Privateers for American independence. Surveyor 10, 1976. 1, 28-32.
SKOGLUND, H. G., Amiralitetsapoteket Göta Lejon i Karlskrona 275 år - en återblick. Karlskrona 1975, 59-71.
SOKOL, A., Das Österreichisch-Ungarische Seeflugwesen. MR 73, 1976, 292-313.
SONNINO, P., Louis XIV and the Dutch war. In: Hatton, R. (ed), Louis XIV and Europe. Londen, Macmillan, 1976.
STROBRIDGE, T. R., Many wars of the (US Coast Guard cutter) "Northland". SC 9, 1976, 2, 52-59.
SYRETT, D., The organization of British trade convoys during the American war 1775-1782. MM 62, 1976, 169-181.
VORSTMAN, R. M., Zilveren beker met portret van Luitenant-Admiraal M. H. Tromp en voorstelling van de Zeeslag bij Portland, 1653. Rembrandt 1975, 77-79.
WALL, R. D. (ed), Garibaldi in Sicily, 1860. MM 62, 1976, 287-289.
WEGNER, D., The Red River squadron (amerikaanse burgeroorlog). SC 9, 1976, 3, 52-65.
WERNER, M. R., Death mission at Santiago (Amerika vs Cuba in 1898). SC 9, 1976, 3, 4-11.
WESTEN, M. van, Een mislukte expeditie? (Middellandse Zee, 1675). BW 31, 1976, 129-132.
ZIENERT, J., Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848 bis 1851. MR 73, 1976, 4, 227-233.
NN, De Ruyter's taken aan de wal. Zeewezen 65, 1976, 4, 15-21.

Handel en koopvaardij

BEACHY, R. W., The slave trade of Eastern Africa. Londen, Collins, 1976, 240 blz., ill., £ 6,00.
BRADFORD MITCHELL, C., Merchant steam vessels of the United States 1790-1868. "The Lythe-Holdcamper List". Rev. and ed. by --. Staten Island/NY, The Steamship Historical Society of America, 1975 (herdr. ed. 1952), 322 blz., $ 15,00.
COOLHAAS, W. Ph. (ed), Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie. Dl. 5, 1686-1697. Den Haag, Nijhoff, 1975 (RGP, gr. serie 150), 929 blz., ƒ 130,00.
DAVIS, R., English merchant shipping and Anglo-Dutch rivalry in the 17th century. Londen, HMSO, (1975), 36 blz., ill., £ 1,25.
GRONER, E. (ed), Die Handelsflotten der Welt 1942, und Nachtrag 1944. München, Lehmanns, 1976 (herdr. ed. 1944), 780 blz., ill., DM 74,00.
GRONER, E. (ed), Suchliste für Schiffsnamen. Ergänzungsband zu "Die Handelsflotten der Welt, 1942". München, Lehmanns, 1976 (herdr. ed. 1942), 472 blz., DM 56,00.
HOLM-PETERSEN, F., Under sejl i fjernøstlige farvande (schepen uit Sleeswijk-Holstein in de vaart op het Verre Oosten, plm. 1845 - plm. 1890). Norderstedt, Egon Heinemann, 1975, 200 blz., ill., DM 89,00.
HUETZ DE LEMPS, C., Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV. Parijs, Mouton, 1976, 660 blz., FF 190,00.
JACKSON, G., The trade and shipping of 18th-century Hull. York, East Yorkshire Local History Soc., 1975, 64 blz., £ 1,10.
KEILER, H., American shipping. Its history and economic conditions. Amsterdam enz., Meridian, 1975 (herdr. ed. - Jena 1930: Bnd. 14 van de serie "Probleme der Weltwirtschaft", uitgeg. door de Univ. van Kiel), 20 + 144 blz., ƒ 30,00.
LINDBLAD, Th., De handel tussen Nederland en Zweden in de 17e en 18e eeuw: een terreinverkenning 1614-1777. Amsterdam, 1975 (doct. scriptie Univ. van Amsterdam; aanwezig in de Econ.-hist. bibl.), 122 blz., tab.
MASSON, Ph., Scheepvaart in de twintigste eeuw. Bussum, de Boer Maritiem, 1976,

178 blz., ill., ƒ 42,50.
McGRATH, P., The Merchant Ventures of Bristol. A history of the Society of Merchant Venturers of the City of Bristol from its origin to the present day. Bristol, The Society enz., 1975, 613 blz., ill.
MEILINK-ROELOFSZ., M. A. P., e.a. De VOC in Azië. Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1976, 243 blz., ill., ƒ 32,50.
MUKHERFEE, R., The rise and fall of the East India Company. A sociological appraisal. New York, Monthly Review Press, 1974, 445 blz., $ 15,00.
NIEPHAUS, H.-Th., Genuas Seehandel von 1746-1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West- und Nord-Europa sowie den Ubersee-gebieten. Keulen, 1975 (Forschungen zur Internationalen Sozial- und Wirtschafsgeschichte, Bnd. 8), 18 + 486 blz., tab.
POSTMA, J., The Dutch participation in the African slave trade: slaving on the Guinea coast 1675-1795. Ann Arbor/Michigan, Xerox Univ. Microfilms, 1976 (Ph.D.-thesis, Michigan State Univ., 1970), 281 blz.,

BAETENS, R., Investering en rendement bij de Generale Indische Compagnie: de handel op Bengalen vergeleken met de China handel. Album Charles Verlinden (Wetteren, Universa, 1975), 17-42.
BAKER, W. F., The Honorable East India Company: the greatest tea company the world has ever seen. Compass 46, 1976, 2, 36-41.
BERG, K., Baltic shipping. The merchant fleets of Estonia, Latvia and Lithuania 1919-1940. Bergen, 1975, 121-198.
BRENNECKE, J., Neue Fakten zur Titanic-Katastrophe. SZ 1976, 3, 3-8.
BROEZE, F. J. A., A challenge without response. Holland and the transpacific route to East Asia after 1815. ESJ 38, 1975, 256-279.
BRULEZ, W., De handel. In: Antwerpen in de 16e eeuw (Antwerpen, Mercurius, 1975), 109-142.
BUTEL, P., L'économie maritime française au XVIIIe siècle. VSW 62, 1975, 289-309.
CLEMENS, P. G. E., The rise of Liverpool 1665-1750. EcHR 2nd s., 29, 1976, 211-225.
CORVER, H. J., NV Nederlandsche Koloniale Petroleum Maatschappij. Fleetlist. BS 155, 1975, 213-217.
CORVER, H. J., Oranje Lijn - Rotterdam. Fleetlist (1937 -). BS 155, 1975, 208-213.
DEGRIJSE, R., De Vlaamse westvaart en de Engelse represailles omstreeks 1378. Hand. Maatsch. Gesch. en Oudheidk. Gent, Nieuwe reeks, 27, 1973, 193-239.
DETLEFSEN, G. U., 50 Jahre Hanseatische Reederei Emil Offen & Co. SI 27, 1976, 168-169, 208-208.
DOERFLINGER, Th. M., The Antilles trade of the old regime: a statistical overview. JIH 6, 1976, 397-415.
DRAGONETTE, Ch. A tentative list of merchant ship losses of the Soviet Union (1939 Sep-1945 Aug). BS 155, 1975, 125-130.
EERENBEEMT, H. F. J. M., Een Bosch-Dordtse scheepsrederij 1840-1854. Het verhaal van de oostinjevaarder " 's-Hertogenbosch". In: H. F. J. M. Eerenbeemt, Bestaan en bedrijvigheid. Aspecten van het sociaal en economisch leven in stad en meyerij van 's-Hertogenbosch, 1750-1850 (Tilburg, 1976), 187-241.
ENGERMAN, S. L., Some economic and demographic comparisons of slavery in the United States and the British West-Indies. EcHR 2nds, 29, 1976, 258-275.
GRIFFIN, K. C., Clarke Steamship Company's 46 years (Montreal). Sea breezes 50, 1976, 326-340.
GRIJZE, K., De zuiderhandel van Henrico F. Schilders (1673-1680). Album Charles Verlinden (Wetteren, Universa, 1975) 117-127.
HEIDE, G. D. van der, De handel en zeevaart van de Verenigde Provinciën. Natuur & Techniek 44, 1976, 458-477.
JANSMA, T. S., Hanze, Fugger, Amsterdam. BMGN 91, 1976, 1-22.
KELLENBENZ, H., Antwerpener Nordeuropahandel um 1580. Album Charles Verlinden (Wetteren, Universa, 1975) 211-220.
MINCHINTON, W. E., British ports of call in the 19th century. MM 62, 1976, 145-157.
MØLLER, A. M., Bergenskibe 1741-45. Lister over norske skibe fra midten af 1700-arene / opgave van tussen 1741-1745 in Bergen geregistreerde koopvaarders; met

engelstalige samenvatting / . Bergen, 1975, 103-120.
MUHLEN, H. von zur, Handel und Politik in Livland in der Mitte des 16. Jahrhunderts im Spiegel der Biographie Hermen thor Mölens aus Narva. ZO 24, 1975 626-673.
OUDEMAN, P. A., Emanuel en John Wambersie, consuls en cargadoors te Rotterdam. Rotterdam 18e reeks, jrg. 4, 1976, 241-272.
POOLE, F., The British India Line. SC 9, 1976, 4, 56-61.
RAPP, R. T., The unmaking of the Mediterranean trade hegemony: international trade rivalry and the commercial revolution. JEH 35, 1975, 499-525.
RIEDIJK, K., Van Nievelt Goudriaan & Co. rond de Tweede Wereldoorlog (1937-1950). BW 31, 1976, 114-118.
RITCHIE, R. C., London merchants, the New York market, and the recall of Sir Edmund Andros. NYH 57, 1976, 1, 5-29.
ROBINSON, N. V., A Norwegian saga: the Norwegian America Line. Sea breezes 50, 1976, 223-231, 256-262.
ROMER-JOHANNSEN, U., Die Niederländer und die Freiheit der Friesen bei der Schiffahrt auf der Elbe zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Zeitschrift des Vereins für Hamburg. Geschichte 40, 1975, 111-124.
SHARPLESS, J. B., The economic structure of portcities in the mid-19th century: Boston and Liverpool 1840-1860. JHG 2, 1976, 131-143.
SHERIDAN, R. B., "Sweet malefactor": the social costs of slavery and sugar in Jamaica and Cuba 1807-54. EcHR, 2nd s., 29, 1976, 236-258.
SLAVENHANDEL. Speciaal nummer (LXII, 1975, 226/227) van de "Revue français d'histoire d'outre-mer" met als onderwerp "La traite des noirs par l'Atlantique: nouvelles approches". "Papers" van een, in aug. 1974, in het kader van het zesde "Congrès International d'histoire économique" in Kopenhagen gehouden symposium.
ANSTEY, R., The volume of the North American slave-carrying trade from Africa, 1761-1810 (47-66).
BECKER, Ch., V. MARTIN, Kayor et Baol: royaumes sénégalais et traite des esclaves au XVIIIe siècle (270-300).
BOULLE, P. H., Marchandise de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle (309-330).
DAGET, S., Long cours et négriers natais du trafic illégal 1814-1833 (90-134).
DANTZIG, A. van, Effects of the Atlantic slave trade on some West African societies (252-269).
EKMAN, E., Sweden, the slave trade and slavery, 1784-1847 (221-231).
EMMER, P. C., Surinam and the decline of the Dutch slave trade (245-251).
EVERAERT, J. G., Commerce d'Afrique et traite négrière dans les Pays Bas autrichiens (177-185).
GREEN-PEDERSEN, S. E., The history of the Danish negro slave trade 1733-1807. An interim survey relating in particular to its volume, structure, profitability and abolition (196-220).
KELLENBENZ, H., La place du l'Elbe inférieure dans le commerce triangulaire au milieu du XVIIe siècle (186-195).
KLEIN, H. S., The Cuban slave trade in a period of transition 1790-1843 (67-89).
METTAS, J., Pour une histoire de la traite des noirs française: sources et problèmes (19-45).
MILLER, J. C., Legal Portuguese slaving from Angola: some preliminary indications of volume and direction 1760-1830 (135-176).
MINCHINTON, W. E., P. C. EMMER, The Atlantic slave trade: new approaches. An introduction (11-18).
POSTMA, J., The Dutch slave trade. A quantitative assessment (232-244).
RICHARDSON, D., Profitability in the Bristol-Liverpool slave trade (301-308).
STEIN, R., The profitability of the Nantes slave trade 1783-1792. JEH 35, 1975, 779-793.
STURLER, J. de, L'empêchement du port de Calais par la flotte des Provinces Unies après la paix de Vervins (1598-1600). Album Charles Verlinden (Wetteren, Universa, 1975) 143-162.
TEGETHOFF, W., Die Brigg "Marie" (1879-1880). SI 27, 1976, 294-298.
WILSON, R. M., A-ships of the Royal Mail Line. SMo 11, 1976, 2, 15-20.

Kust- en binnenvaart

KERSTEN, K. (ed), Blokkade. Aug. '75. Varen blijft noodzakelijk. Eindhoven, Lecturis/ Actiecomité tot behoud van de Evenredige Vrachtverdeling, 1976, 71 blz., ill., ƒ 17,50.

BARENDSEN, D. A., De geschiedenis van de Keulse vaart. Ons Amsterdam 28, 1976, 34-39.
BROADBRIDGE, S. R., Living conditions on Midland canal boats - a rejoinder. TH 7, 1974, 141-146.
HANSON, H., Living conditions on Midland canal boats: some qualifications. TH 4, 1974, 58-76.
HOSMAR, J., Vriezenveense turfschuiten en Enterse zompen belangrijke vervoermiddelen bij vroegere scheepvaart. NH 10, 1976, 1, 25-27.
SCHAEFER, U., Die Zeit der Gaffelschoner in der deutschen Küstenfahrt. SI 27, 1976, 288-293.
WEBER, H., Die Sprache des Rheinschiffers. BRh 28, 1976, 33-34.
YPMA, Y. N., Van zeilende beurtman tot eigenrijder. Amsterdam - Friesland vice versa. It Beaken. Tydskrift fan de fryske akademy, 37, 1975, 204-222.
NN, 150 Jahre Köln-Düsseldorfer. BRh 28, 1976, 3-10.

Visserij

CZERKAWSKA, C. L., Fisher folk of Carrick: a history of the fishing industry of South Ayrshire. Glasgow, The Molendinar Press, 1975, 59 blz., ill., 90 p.
GOUDA, D. J., De Nederlandse zeevisserij tijdens de 1e Wereldoorlog 1914-1918. Leiden/Heemstede, bij de auteur, 1975, 68 blz., niet in de handel.
ROHDENBURG, G., Hochsee Fischerei an der Unterweser. Wirtschaftliche Voraussetzungen, struktureller Wandel und technische Evolution im 19. Jahrhundert und bis zum ersten Weltkrieg. Bremen, Staatsarchiv, 1975 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bnd. 43).
RUDKIN, D. J., The Emsworth oysterfleet 1880-1940. Emsworth/Hampshire, bij de auteur, 1975, 47 blz., ill., 90 p.
VAMPLEW, W., Salvesen of Leith. Edinburgh, Scottish Academic Press, 1975, 311 blz., ill., £ 6,00 (ongeveer de helft van het boek betreft de walvisvaart-activiteiten van Christian Salvesen Ltd.).
VOORT, J. P. van de, N.V. Onderlinge Verzekeringsmaatschappij "Vlaardingen" 1900-1975. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1975, 40 blz., ill., niet in de handel.
WIERSMA, Y., De vistuigen van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. Een proeve van beschrijving en documentatie. Verslag van een leeronderzoek, uitgevoerd in 1974. Groningen, Instituut voor culturele anthropologie van de Rijksuniversiteit, 1975, 223 blz., ill., niet in de handel (doctoraal scriptie).

BRUYN, J. R., C. A. DAVIDS, Jonas Vrij. De Nederlandse walvisvaart, in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664. ESJ 38, 1975, 141-178.
DEKKER, P., De Terschellinger arctische ruilhandel en walvisvangst. It Beaken, Tydskrift fan de fryske akademy, 37, 1975, 167-188.
DIXON, C., The Exeter Whale Fishery Company 1754-1787. MM 62, 1976, 225-231.
DRESE, O., Der Rhein und die Rheinfischerei. 1. Blütezeit und Untergang. 2. Fanggeräte und Arbeitsmethoden. Rheinische Heimatpflege 12 (Neue Folge) 1975, 3, 161-174; 4, 241-255.
JONG, C. de, Purmerend og Norge. Jaarboek 1975 Vestfold Minne (Tønsberg) 28-30.
KRAMER, L., Herinneringen van een Urker visserman (vervolg en slot). Tagrijn 1975, 3, 5-30.
NICOLAOU, K., A. FLINDER, Ancient fish-tanks at Lapithos, Cyprus. IJNA 5, 1976, 133-141.
NN, De vistuigen van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. Enkhuizen (Mededelingen) 1976, 2, 6-7.
NN, Geen moed vist ook! Verteld door Piet Vis, oud-schipper van de VN 15. Tagrijn 1976, 1, 3-8.

NN, Hoekwantvisserij. Verhaal over het vissen met hoekwant aan boord van de EB 1 ..... verteld door Hannes aan 't Goor (geb. 1913) Tagrijn 1976, 1, 9-22.
NN, Op de grens van 't zwarte en 't witte water. (Herinneringen van) Hendrikus Moolman (geb. 1903). Tagrijn 1976, 1, 23-32.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

AMUNDSEN, R., The South Pole: an account of the Norwegian Antarctic Expedition in the "Fram" 1910-1912. Londen, Hurst, 1976 (herdr. in één deel van de 2-delige ed.-1912), 890 blz., ill., £ 14,00.
KENNEDY, G., Death of captain Cook. Londen, Buckworth, 1976, 150 blz., ill., £ 5,00.
ROBERT, W. C. H. (ed), Voyage to Cathay, Tartary and the Gold- and Silver-rich Islands east of Japan, 1643. The journal of Cornelis Jansz. Coen relating to the voyage of Marten Gerritsz. Fries etc. Amsterdam, Philo Press, 1975 (Contributions to a bibliography of Australia and the Pacific, Suppl. 4), 304 blz., krtn., ill., ƒ 55,00.
SCHILDER, G., Australia unveiled. The share of the Dutch navigators in the discovery of Australia. Amsterdam, T.O.T., 1976, 2 dln. in één band, 424 blz., krtn., ƒ 170,00.
SCHILDER, G., De ontdekkingsreis van Willem Hesselsz. de Vlamingh in de jaren 1696-1697. Den Haag, Nijhoff, 1976 (Werken Linschoten Vereeniging 78), dl. 1, VIII + 198 blz., ill.
SIGMOND, J. P., L. H. ZUIDERBAAN, Nederlanders ontdekken Australië. Scheeps-archeologische vondsten op het Zuidland. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 172 blz., ill., ƒ 32,50.
SIMPSON, D., Dark companions: the African contribution to the European exploration of East Africa (19e eeuw). Londen, Elek, 1976, 248 blz., ill., £ 7,50.

DAHLGREN, E. W., Were the Hawaiian Islands visited by the Spaniards before their discovery by captain Cook in 1778? A contribution to the geographical history of the North Pacific Ocean especially of the relations between America and Asia in the Spanish period. AC XXI, 1975, 27-248 (herdr. Kungl. Svenska Vetenskapsakademiens Handlingar, Band 57, no. 4, Stockholm 1916, 1-222).
FISCHER, L. J., Horse soldiers in the Arctic: the Garlington Expedition of 1883, AN 36, 1976, 108-124.
FRYKENSTEDT, H., Carl August Ehrensvards resa till Italien 1780-1782. Karlskrona 1975, 5-28.
RUGE, S., Das unbekannte Südland. AC XXI, 1975, 406-459 (herdr. Deutsche Geografische Blätter, XVIII, 1895, 147-171, 322-350).
WATERS, H., Antarctic Voyager (Sir E. Shackleton, 1915). Compass 46, 1976, 2, 22-27.

Loods-, bergings- en reddingwezen

FRY, E. C., Life-boat: design and development. Newton Abbot, David & Charles, 1975, 128 blz., ill., £ 5,50.
HAGUE, D. B., R. CHRISTIE, Lighthouses: their architecture, history and archeology. Llanysul, Gomer Press, 1975, 321 blz., ill., £ 6,00.
LARN, R., The Goodwin Sands. A history of the disastrous record of the Goodwin Sands from the earliest recorded wrecks up to the present day. Newton Abbot, David & Charles, 1976, 180 blz., ill., £ 4,50.
MESSIAEN, J., Des corvettes et des hommes: pilotage de Dunkerque 1806-1976. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 124 blz., ill., FF 45,00.

BOGART, Ch. H., Last fight of the (H.M.S. cruiser) "Gladiator" (1908). SC 9, 1976, 5, 44-49.
DEGRIJSE, R., Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 15e eeuw. Meded. Genootschap voor geschiedenis CXII, 1975, 1/2, 62-130.
LEEUWEN jr., W. van, De Schelde - het loodsen - het verleden. NL 18, 1976, 4, 30-37.
RITSEMA, P. J., Een schipbreuk anno 1775 (stranding van een tjalk bij Zoutkamp). NH 10, 1976, 1, 19-20.
RODDIE, A., Jacob, the diver. MM 62, 1976, 253-269.

STUCKEY, P. J., Bristol Channel pilot cutters. SMo 11, 1976, 5, 30-31; 6, 12-13; 7, 17-19.
SUCHTELEN, H. van, De Nederlandse vuurtorenproduktie in de 19e eeuw. De Gieterij 1976, 7, 13-19 (Zie Meded. Ned. Ver. v. Zeegsch. 32, blz. 76).
WHITE, R. D., Saga of the side-wheel steamer "Shubrick". Pioneer lighthouse tender of the Pacific coast. AN 36, 1976, 45-53.

Watersport

JORISSEN, F., Spelevaren en watersport in Dordt. Uitgegeven ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de Koninklijke Dordrechtsche Roei- & Zeilvereeniging. Dordrecht, D. Reidel's Uitgeversmij., 1976, 116 blz., ill., ƒ 20,00.

CAMPBELL, G. D., George Steers: a man and his hip (schoenerjacht "America"). SC 9, 1976, 3, 28-37, 66.

De zeevarende

ACDA, G. M. W., Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17de en 18de eeuw. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 104 blz., ill., ƒ 29,50.
ALGRA, A. H., Michiel Adriaanszoon de Ruyter 1607-1676. Lelystad, Stichting IVIO, 1976 (AO-reeks nr. 1611), 20 blz., ill., ƒ 1,40.
BAYNHAM, H., Men from the dreadnoughts. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1976, 220 blz., ill., £ 5,75.
CROSBY BROWN, A. (ed), Longboat to Hawaii (tocht over de Stille Oceaan van de overlevenden van de ramp met de Amerikaanse clipper "Hornet" in 1866). Cambridge/Maryl., Cornell Maritime Press, 1975, 254 blz., ill., $ 14,00.
DUFOURCQ, C. E., La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age: Provence - Languedoc - Catalogne. Parijs, Hachette, 1975, 251 blz., ill., FF 32,00.
GREENHILL, B., A quayside camera 1845-1917. Middletown/Conn., Wesleyan U.P., 1976, $ 8,95.
HAYES, J. D. (ed), The writings of Stephen B. Luce (Amerikaanse schout-bij-nacht tijdens de overschakeling van de marine van zeil op stoom). Newport/Rhode I., Naval War College, 1975, 272 blz., ill.
HOOPER, B. (ed), With captain Cook in the Antarctic and Pacific: the journal of James Burney. Sydney, Nat. Libr. of Australia, 1975, 112 blz., ill., Aus $ 10,50.
HOYT, E., Mutiny on the "Globe" (1882, Amerikaanse walvisvaarder). Londen, Barker, 1976, 224 blz., ill., £ 3,75.
HUMBLE, R., Captain Bligh. Londen, Barker, 1976, 240 blz., ill., £ 3,25.
KNIGHTS, R. W. (ed), Ashton's Memorial. An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton, Jun. of Marblehead (A'belevenissen als gevangene van de piraat Ned Low, 1722-24). Salem/Mass., Peabody Museum, 1975 (herdr. ed. 1725), 86 blz., ill., $ 12,50.
LENMAN, B., From Esk to Tweed: harbours, ships and men of the east coast of Scotland. Glasgow, Blackie, 1975, 243 blz., ill., £ 5,95.
VILLIERS, A., Captain Conrad. Londen, Hodder & Stoughton, 1976, 192 blz., ill., £ 4,25.
WARNER, O., Command at sea. A chronicle of the achievements of prominent admirals. Londen, Cassell, 1975, ill., £ 4,95.

ACDA, G. M. W., "Een eerlijck capeteyn" (M. A. de Ruyter). BW 31, 1976, 124-128.
ACDA, G. M. W., Zout in hun bloed? Over beroepsmotieven van scheepsgezellen. BW 31, 1976, 156-159.
BALLARD. Admiral (G.A.) Ballard's memoirs (1862-1948). MM 61, 1975, 345-350; 62, 1976, 23-32, 129-133, 249-252.
BEL, I. van, Van "jongen" tot commissaris van het loodswezen... Jozias Dingeman Gerritse. BW 31, 1976, 28-31.
BLOM, J. C. H., Het Cambo ten onder. SH 11, 1976, 459-465.
CARRE, A., La santé et l'histoire maritime anglaise du XVIe siècle à 1815. RM 310,

jan. 1976, 27-47.
GAASTRA, F. S., Werknemers en werkgevers in de Rotterdamse haven 1900-1920. Tijdschrift voor sociale geschiedenis 1, 1975, 2.
GOOSSENS, L. A. M., Geestelijke verzorging op het varende schip 1921-1929. Marineblad 86, 1976, 368-390.
GOOSSENS, L. A. M., Van vlootpastor tot vlootaalmoezenier 1918-1921. Marineblad 86, 1976, 68-84.
HILL, J. D., Captain Joseph Fry of s.s. "Virginius" (1873). AN 36, 1976, 88-100.
HOEK, H. van, Michiel de Ruyter en zijn gezin. Zeewezen 65, 1976, 4, 9-13.
HOEK, H. van, Uitvaart en bijzetting van De Ruyter. Zeewezen 65, 1976, 4, 32-33.
KVERNDAL, R., Memoirs of the founder of Seamen's Missions in 1801. MM 62, 1976, 47-51.
LEGAHN, E., Kielholen und andere Bordstrafen in früherer Zeit. MR 72, 1975, 677-680.
LIEFDE, L. de, Michiel Adriaanszoon de Ruyter en de Hongaren. Poseidon 21, 1976, 2, ongen.
MÜLLER, I., Geiszel der Seefahrt. Über Skorbut und Zitrusfrüchte. SZ 1976, 3, 33-42.
POWELL, J. R., John Bourne, sometime vice-admiral. MM 62, 1976, 109-117.
ROETEMEIJER, H. J. M., Vletterlieden in en om de Amsterdamse haven en het Noordzeekanaal. BW 31, 1976, 223-228.
SCHADEWALT, H., Alkohol an Bord. SZ 1975, 2, 55-65.
SCHADEWALT, H., Quarantänelazarett in Mahon. SZ 1974, 1, 22-28.
VICHOT, J., Sahib alias Lesage, artiste-reporter de la marine 1847-1919. NEP 121, 1976, 45-60; 122, 1976, 41-60.
WALHAIN, J., Waarom zouden we De Ruyter niet eren? Hervormd Nederland 1, 15, 22 en 29 mei 1976.
WALLENBURG, L. van, Engel de Ruyter: zoon van d'n ouwe. De Brug 29, 1976, 4, 10-11.
NN, De andere kant van Michiel de Ruyter (bevrijder van slaven). Poseidon 21, 1976, 1, ongen.
NN, Lieutenat-commander Peter Scott CBE, MBE, DSC. After the battle 1976, 12, 15-21.

Het schip - scheepsbouw

ALLISON, R. S., HMS "Caroline". A brief account of some warships bearing the name, and in particular of HMS "Caroline" 1914-1974, and of her part in the development of the Ulster Division, RNVR and later RNR. Belfast, Blackstaff Press, z.j., 196 blz., ill., £ 3,25.
BOBRIK, E., Handbuch der Praktischen Seefahrtskunde, oder Schiffsgebäudekunde; Zurüstungskunde; Manövrierkunde; Ankerkunde; Tafeln zur Schifferkunde. Kassel, Hamecher, 1976 (gedeeltelijke herdruk van de driedelige ed.-Leipzig 1848), 600 blz., ill., DM 182,00.
BOER, G. J. de, Nederlandse passagiersschepen: van maildienst tot cruisevaart. Alkmaar, De Alk, 1976, 224 blz., ill., ƒ 49,50.
DAVISON, L., United States cruisers. Pensacola/Flor., bij de auteur, 1975, 24 blz., ill., $ 3,50.
BEN-ELI, A. (ed), Ships and parts of ships on ancient coins. Haifa, National Maritime Museum Foundation, 1975, 80 blz., ill.
BOUDRIOT, J., Le vaisseau de 74 canons: traité pratique d'art naval. Construction du vaisseau, vol. III: mature, voilure, gréement, entretien). Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1975 (Collection Archeologie Navale Française), 280 blz., ill., FF 250,00.
BOWYER, C. (ed), (Flying-boat) Sunderland at war. Londen, I. Allen, 1976, 162 blz., ill., £ 4,95.
BURGESS, R. F., Ships beneath the sea: a history of subs and submersibles. New York/NY, McGraw-Hill, 1975, 270 blz., ill., $ 12,50.
CORNAZ, G., Les barques du Léman. Essai d'histoire et d'ethnologie régionale. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 220 blz., ill., FF 140,00.
DEESON, A. F. L., An illustrated history of steamships. Bairne End/Bucks, Spurbooks, 1975, 220 blz., ill., £ 4,50.
DOUSSET, F., Les navires de guerre français de 1850 à nos jours. Brest, Editions de la Cité, 1975, 368 blz., ill., FF 94,00.

ELLIOT, P., Allied escort ships of world war II. Londen, Macdonald & Jane, 1976, 400 blz., ill., £ 10,00.
GOLDENBERG, J. A., Shipbuilding in colonial America. Richmond/Virg., U.P., 1976, 332 blz., ill., $ 15,00.
GOOLD-ADAMS, R., The return of the "Great Britain". Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1976, 224 blz., ill., £ 2,25.
GRAY, E., The devil's device: the story of the invention of the torpedo. Londen, Seeley, 1975, 254 blz., ill., £ 6,00.
GREGER, R., Austro-Hungarian warships of world war I. Londen, I. Allan, 1975, ill., £ 3,95.
HESSEN, R., Steel titen: the life of Charles M. Schwab (Director-General of Shipbuilding, Apr./Dec. 1918). New York, Oxford U.P., 1975, 366 blz., ill., $ 14,95.
HEZLET, A., Electronics and sea power (de introductie van de electriciteit in zijn vele toepassingsmogelijkheden in de oorlog ter zee). New York/NY, Stein & Day, 1975, 328 blz., ill., $ 15,00 (een Engelse ed. is verschenen onder de titel "The electron and sea power").
KLAWITTER, G. D., Vorlege-Blätter für Schiff-Bauer, für die königlichen Schiffbau-Schulen entworfen. Kassel, H. Hamecher, 1976 (herdr. ed. 1835), 28 blz., tab., DM 58,00.
KORTH, J. W. D., Die Schiffbaukunst, oder die Kunst den Bau der Kriegs-, Kauffahrtey- und anderer Schiffe nach theoretischen und praktischen Regeln auszuführen. Kassel, H. Hamecher, 1976 (herdr. ed. 1826), 481 blz., ill., DM 115,00.
LANGEDIJK, A., Scheepvaart van de lage landen. a. Passagiersschepen in het Noordatlantische vaargebied. Rotterdam, Wyt, 1976, 96 blz., ill., ƒ 13,50.
LEATHER, J., World warships in review 1860-1906. Londen, Macdonald & Jane, 1975, 264 blz., ill., £ 5,75.
MOORE, J. E., Jane's Pocket Book no. 8: submarine development. Londen, Macdonald & Jane, 1976, 240 blz., ill., £ 2,95.
OLAND, D. (tekst), L. D. JENSON (teken.), Bluenose II: the last of the tall schooners. Dartmouth/Nova Scotia, Nautica Booksellers, 1976, 34 blz., 52 teken., ill., Can $ 155,00.
PETREJUS, E. W., Schepen en werven te Dordrecht in de 19e eeuw. (Dordrecht), (Museum Mr. S. van Gijn), 1976 (herdr. inleiding tot de gelijknamige tentoonstelling in het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam, gehouden in 1963/64), 23 blz.
RADUNZ, K., Hundert Jahre Dampfschiffahrt 1807-1907. Kassel, Hamecher, 1976 (her. ed. 1907), 308 blz., ill., DM 85,00.
RAVEN, A., Town-class cruisers. Londen, Bivouac, 1975, 40 blz., ill., £ 2,40.
REUSSELLE, L., Steam vessels built in old Monmouth 1841-1894. Point Pleasant Beach/NJ, Barnegat Productions, 1976, 120 blz., ill., $ 17,95.
STEINHAUS, C. F., Die Schiffbaukunst in ihrem ganzen Umfange. - Die Construction und Bemastung der Segelschiffe. Kassel, Hamecher, 1976 (herdr. in één band van de oorspr. eds 1858 en 1869), 358 + 137 blz., teb., DM 122,00.
STETTNER, H., Schiffe auf Fliesen. Mit Beiträge von D. Ellmers und G. Schlechtriem. Bremerhaven, Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1976 (Führer no. 6), 96 blz., ill., DM 2,50.
STROBUSCH, E., Deutscher Seeschiffbau im 19. und 20. Jahrhundert. Bremerhaven, Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1975 (Führer no. 2).
STUYCK, R., De grote scheepsrampen. Bussum, De Boer Maritiem, 1976, 190 blz., ill., ƒ 49,50.
WATTS, A. J., U-boat hunters. The development of anti-submarine warfare after world war II. Londen, Macdonald & Jane, 1976, 192 blz., ill., £ 4,95.

ANDERSEN, E., Hals og staut, mast og segl (studie over de ontwikkeling van het razeil op een aantal typen zeilschepen vóór 1850 in n.w.-Noorwegen in gebruik). Oslo 1975, 47-100.
ANDERSON, R. M., The Rendel gunboats. WI 13, 1976, 49-78.
BAKER, W. A., American colonial shipbuilding. Mystic 28, 1976, 34-43.
BANBURY, Ph., Ships in the round. MS 15, 1976, 231-237.
BASCH, L., Un brûle-parfum egyptien en forme de navire. Sefunim (Bulletin of the National Maritime Museum, Haifa) 4, 1972/75, 17-21.

BERK, G., De hollandse boot. Waterkampioen 1976, 1975 en 2474-2476.
BOOTSMA, D., Amerikaanse kruisers. Modelbouwer 38, 1976, 16-17, 106-108, 157-159, 199-201, 232-233.
BOUDRIOT, J., La frégate l'artemise et son abattage à Tahiti en 1839. NEP 121, 1976, 37-44.
BOUDRIOT, J., Vaisseau par gros temps, aquarelle de François Roux. NEP 122, 1976, 36-38.
BRENNECKE, J., Der deutsche Schlachtschiffbau zwischen den Kriegen. SZ 1975, 2, 1-53.
CLARK, G., Naval blockmaking in the 18th and 19th centuries. MM 62, 1976, 137-144.
CLAYTON, L. A., Ships and empire: the case of Spain. MM 62, 1976, 235-248.
DICKSON, W. D., I. J. N. "Yamato". WI 12, 1975, 294-318.
DOORNINCK, F. H. van, The 4th century wreck at Yassi Ada. An interim report on the hull. IJNA 5, 1976, 115-131.
FISHER, E. C., The story of Peru's "Coronel Bolognesi" and "Almirante Grau". WI 12, 1975, 319-330.
GARDINER, R., Researching wooden warships. MS 14, 1975, 200-208.
GREENMAN, D., Freedom freighters: WWII Standard Design Merchant Ships. SMo 11, 1976, 6, 14-19.
GREENMAN, D., Standard ships: post-war "Liberty"-replacements. SMo 11, 1976, 7, 20-26.
GREENMAN, D., Standard ships of Japan. SMo 11, 1976, 8, 27-31.
GREGER, R., Russische Schlachtschiff-Projekte von 1914-1916. MR 73, 1976, 165-169.
HARDING, J. T., S.S. "United States". SC 9, 1976, 2, 28-29.
HAZELHOFF ROELFZEMA, H., Fluitschip op een Hollandse rede, Jan Theunisz. Blankerhoff (?) 1628-1669. Rembrandt 1975, 40-42.
HEATH, J. E., Boats and boatbuilders of the East-Midlands in the 19th century. TH 7, 1975, 134-140.
HILLBOM, R., Chapmans efterfölfare C. D. Petterson - O. E. Carlsund - C. A. Lindvall. Karlskrona 1975, 72-85.
HOSMAR, J., Timmerman werd chef van marinewerven in Kroonstad. NH 10, 1976, 55-58.
JAEGER, W., (Vollschiff) "Mobile". SZ 1974, 1, 41-51.
JIMENEZ, R., The evolution of the load line. Surveyor 10, 1976, 2, 7-13.
JOHNSTON, R., "Old Ironsides". Compass 1976, 1, 21-25.
JOHNSTONE, P., An unusual Portuguese fishing boat. MM 62, 1976, 15-21.
KENNEDY, D. H., Cable reinforcement of the Athenian trireme. MM 62, 1976, 159-168.
KOLLTVEIT, B., Dampskipene "Nanking". Oslo, 1975, 113-120.
KOOY, J. A. van der, Het spuigat: De Halve Maen. Marineblad 86, 1976, 308-317.
LAYMAN, R. D., HMS "Ark Royal - Pegasus" 1914-1950. WI 13, 1976, 90-108.
LYON, D. J., The Alexander Stephen's collection of plans. MS 15, 1976, 284-291.
LYON, D. J., The Denny collection of plans. MS 14, 1975, 180-190.
MARSTRANDER, S., Building a hide boat. An archeological experiment. IJNA 5, 1976, 13-22.
MCCOLIP, D. L., The colonial sloop "Welcome". MS 1975, 14, 129-133.
MCCORMACK, D., Last of the gallant "Liberties" ("Jeremiah O'Brien"). SC 9, 1976, 2, 6-14.
MCKEE, E., Identification of timbers from old ships of north-western European origin. IJNA 5, 1976, 3-12.
MCKEE, E., Traditional British boatbuilding methods. MM 62, 1976, 3-14.
MILLER, E. C., (Danish) Royal yacht "Dannebrog". SC 9, 1976, 2, 19-27.
MORSE, C. S., A fifteenth-century ship. NRJ 22, 1976, 3-10.
MUELLER, W. B., "Graf Zeppelin": Hitler's phantom carrier. SC 9, 1976, 5, 28-33.
OKUN, N., Armor and its application to warships. WI 13, 1976, 115-122.
OSLER, A. & D., John Shewan. Shetland shipwright and modelmaker. MS 16, 1976, 338-346.
PEMSEL, H., Flugdeckschiffe (WO II). MR 72, 1975, 749-754.
PHILIP-NICHOLS, J., Queen of the underseas: "K"class steam-submarines. SMo 11, 1976, 7, 30-31; 8, 20-21.
RIDDLE, M. G., French Line's 110 years on the North Atlantic. Sea breezes 138, 1976, 87-97.

SAWYER, W. D., The seamer "Catalina" and her engines. SB 32, 1975, 217-225.
SCHNEEKLUTH, H., Gedanken und Beispiele zur Ästhetik des Schiffes. SZ 1974, 1, 7-18.
SEXTON, R. T., River Murray steamers (Australia). MS 1975, 14, 134-147.
SKARPNES, L. J., Den norske jakt, galeas og skvaerseilskonner, Del 2 (geschiedenis van het noorse "jakt", sloep: herkomst, bouwwijze en gebruik; met engelstalige samenvatting). Bergen, 1975, 7-102 (Zie: Meded. Ned. Ver. v. Zeegesch. 31, 1975, blz. 87).
SOKOL, A., Das Osterreichisch-Ungarische Seeflugwesen. MR 73, 1976, 292-313.
SØRLIE, K., Bj. AMUNDSEN, Skipsbygging i Christiana på 1600-tallet (scheepsbouw in Christiana (Oslo) in de 17e eeuw; met engelstalige samenvatting). Oslo 1975, 121-132.
STAMMERS, M., Mersey flats. MS 1976, 15, 238-242.
STEFFY, J. R., Nautical archeology construction techniques of ancient ships. NRJ 22, 1976, 11-17.
STIEGLITZ, R. R., An ancient terra-cotta ship from Cyprus. Sefunim (Bulletin of the National Maritime Museum, Haifa) 4, 1972'75, 44-46.
STROBUSCH, E., Markante Kriegsschiffsentwurfe der Kaiserlichen Marine (III). MR 73, 1976, 442-450.
STROBUSCH, E., Vorstevenformen und Bugwulst (een uitvoerig historisch overzicht uitmondend in een overzicht van de hedendaagse typen vormgeving van het voorschip). MR 73, 1976, 210-226.
TUCKER, S. C., American naval ordnance of the Revolution. NRJ 22, 1976, 21-30.
TUCKER, S. C., Introduction of cannon at sea. NRJ 22, 1976, 55-66.
UNGER, R. W., Technology and industrial organization: Dutch shipbuilding to 1800. BH 17, 1975, 56-72.
VICHOT, J., Deux albums de Nicolas Ozanne (1728-1811). NEP 121, 1976, 1-16; 122, 1976, 13-20.
WEERD, M. D. de, Schepen in de Romeinse tijd naar Zwammerdam (ZH). Westerheem 25, 1976, 129-137.
WILLIAMS, D., R. de KERBRECH, Ocean greyhounds: ships on passenger services to South Africa and Austrialia). SMo 11, 1976, 8, 22-26.
WRIGHT, Chr., Imperial Russian cruisers (vervolg). WI 13, 1976, 123-147.
NN, America's preserved warships. After the battle 1976, 12, 22-29.
NN, Pride of the French Line: "Normandie". SC 9, 1976, 4, 18-49.
NN, The birth of the welded ship. Lloyd's 1976, 3, 12-18.
NN, The glorious decade, and after.... (composiet-schepen). Lloyd's 1976, 6, 12-17.

Maritieme archeologie

BASS, G. F., Archeology beneath the sea: a personal account. New York/NY, Walker, 1975, 238 blz., ill., $ 12,95.
BROWN, J. E., The golden sea: man's underwater adventures. Londen, Cassell, 1975, 224 blz., ill., £ 5,95.
EUNSON, K., The wreck of the "General Grant" (Amerikaans volschip in mei 1866 vergaan ten zuiden van Nieuw-Zeeland). Wellington/NZ, Reed, 1975, 168 blz., ill.
MEYER, F., Wrakken, ankers en amforen. Archeologisch onderzoek in de Middellandse Zee. Bussum, Strengholt, 1976, 200 blz., ill., ƒ 49,00.
STANBURY, M. (ed), "Batavia" catalogue. Perth, Western Australian Museum, 1975 (?), 87 blz., ill.
ZANELLI, L., Unknown shipwrecks around Britain. Londen, Kaye & Ward, 1974, 114 blz., ill., £ 2,50.

BAKER, P. E., J. N. GREEN, Recording techniques used during the excavation of the "Batavia". IJNA 5, 1976, 143-158.
DOORNINCK, F. H. van, The 4th century wreck at Yassi Ada. An interim report on the hull. IJNA 5, 1976, 115-131.
FROST, H., When is a wreck not a wreck. Introducing the series "Mediterranean hull types compared" (Zie: J. P. Jocheray hieronder). IJNA 5, 1976, 101-105.
GNUTZMANN, H.-R., Auf den Spuren berühmter Wracks. SI 27, 1976, 67-70.
GOULD, D., Draining the Zeuder Zee uncovers a boneyard of ancient ships. Smithonian Magazine (Washington) 4, 1974, 12, 66-73.

HALLOWELE, C. L., Disappearance of the historic ship "Tijger" (wrak van een 17e-eeuw nederlands schip, dat werd aangetroffen bij werk aan de ondergrondse in New York in 1916). Natural History (New York) 83, 1974, 12-28.
HENDERSON, G., "James Matthews" excavation, summer 1974. Interim report (betreft wrak van een Engelse snauw, in 1841 bij Fremantle vergaan). IJNA 5, 1976, 245-251.
INGELMAN-SUNDBERG, C., Preliminary report on finds from the Jutholmen wreck. IJNA 5, 1976, 57-71.
JONCHERAY, J. P., Mediterranean hull types compared. 1. La Roche Fouras. IJNA 5, 1976, 107-114.
MARSDEN, P., A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899, and related types. IJNA 5, 1976, 23-55.
MARSDEN, P., The "Meresteyn", wrecked in 1702, near Cape Town, South Africa. IJNA 5, 1976, 201-219.
MCBRIDE, P., The "Dartmouth", a British frigate wrecked off Mull, 1670. Part 3, the guns. IJNA 5, 1976, 189-200.
MCGRAIL, S., The archeology of wooden boats. Journ. Inst. of Wood Science 7, 1975, 9-16.
MOLAUG, S., Gjenstandsmaterialet fra fregatten "Lossen" (Zie: Meded. Ned. Ver. v. Zeegesch. nr. 31, 1975, blz. 38). Oslo 1975, 133-176.
MOLAUG, S., Slaveskipet "Fredensborg". Oslo 1975, 101-112.
RABAN, A., The mercury carrier from the Red Sea. Sefunim. (Bulletin of the National Maritime Museum, Haifa) 4, 1972/75, 28-32.
SMOLAREK, P., Poszukiwania i badania podwodne w Zatoce Gdanskiej (archeologisch onderwater onderzoek in de Golf van Gdansk; met engelstalige samenvatting). Nautologia (Gdansk) XI, 1976, 1, 22-32.
STENUIT, R., The treasure of Porto Santo (Madeira) (wrak van het VOC-schip "Slot ter Hooge", gezonken in 1724). National Geographic 148, 1975, 260-275.
STENUIT, R., The wreck of the pink "Evstafii", A transport of the Imperial Russian Navy lost off Shetland in 1780. IJNA 5, 1976, 221-243.
NN, "Mary Rose": 16e eeuws scheepswrak geeft haar geheimen prijs. BP-Magazine aug. 1976, 8-12.
NN, The richest museum in the world. Lloyd's december 1975, 14-21.

Modelbouw

COKER, P. C., Building warship models. A comprehensive guide to building fine models of modern warships. Charleston/SC, R. L. Bryan Comp., 1975, 314 blz., ill., $ 35,00.
CURTI, O., Het scheepsmodel. Tuigage en uitrusting. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 240 blz., ill., ƒ 39,50.
HANNA, J. S., Marine carving handbook. The design and making of billetheads, trail-boards, and other marine carvings. Camden/Maine, Intern. Marine Publ. Comp., 1975, 92 blz., ill., $ 7,50.

ANDREW, J., Medieval ships: the "Nyvaig" of Isley, 1156 A.D. MS 1976, 15, 292-299.
BOYD, H., The four masted barque "Olivebank". MS 1976, 15, 246-254; 16, 361-369.
HAHN, H., "Oliver Cromwell". MS 1976, 16, 373-384.
HALL, A. M., HMS "Janus". MS 1975, 14, 191-199.
HERIZ-SMITH, P., The French galley "La Reale". MS 1975, 14, 148-155; 1976, 15, 255-262; 16, 390-398)Zie: Meded. Ned. Ver. v. Zeegesch. nr. 31, blz. 87).
HUNNISETT, D., Le "Superbe", 1785, MS 1975, 13, 25-30.
HUNNISETT, D., Repairing a prisoner-of-war bone model. MS 1976, 15, 266-268.
KING, B., Modelling the paddle steamer "Albion". MS 1975, 14, 162-169; 1976, 15, 306-312.
KOLSTEE, H. M., The hoogaars: an extinct Dutch fishing vessel. NRJ 22, 1976, 68-81.
SANTI-MAZZINI, G., Medieval ships: the Kalmar boat. MS 1976, 15, 263-265.
SHARPE, I., The steam yacht "Alva". MS 1976, 15, 277-283.
WOODS, R., A naval 12 gun brig. MS 1975, 14, 170-179.
NN, Scheepsmodelbouw van A tot Z. Modelbouwer 37, 1975, 292-295; 38, 1976, 42-45; 72-74; 127-134; 223-227.

Stuurmanskunst

GASPARD, W., Sur la manoeuvre des barques à voilure de la Méditerranée. Brussel, bij de auteur, 1975, 8 blz., ill.
MAY, W. E., A history of marine navigation. With a chapter on modern developments by L. A. Holder. Henley-on-Thames, G. T. Foulis & Co., 1974, 280 blz., ill., £ 4,85.
NUTTALL, R. H., Early scientific instruments: the Arthur Frank Loan Collection. Glasgow, Charles Frank, 1975, 60 blz., ill.
SCHNALL, U., Navigation der Wikinger. Nautische Probleme der Wikingerzeit im Spiegel der schriftlichen Quellen. Oldenburg, Stalling, 1975, 206 blz., ill., DM 48,00.
WATERS, D., Science and the techniques of navigation in the Renaissance. Londen, National Maritime Museum, 1976 (Maritime Monographs & Reports, no. 19), 39 blz., ill., 75 p.

COTTER, C. H., Matthew Flinders and ship magnetism. JN 29, 1976, 123-134.
COTTER, C. H., The early history of great circle sailing. JN 29, 1976, 254-262.
MICHEL, H., Beauté archaique des astrolabes. Sefunim (Bulletin of the National Maritime Museum, Haifa) 4, 1972/75, 47-51.
MICHEL, H., A double dial of the XVIth century. Sefunim (Bulletin of the National Maritime Museum, Haifa) 4, 1972/75, 52-55.
SCHUCK, A., Die Stabkarten der Marshall-Insulaner. AC XXI, 1975, 465-510 (herdr. artikel Hamburg, 1902).

Kartografie - oceanografie

CHIAPELLI, F., First images of America. The impact of the New World on the Old (o.a. bevattend een hoofdstuk: Geography: geographical concepts, maps, development of nautical science and global conceptions). Londen, Univ. of California Press, 1976, 2 dln., 1000 blz., ill., $ 50,00.
GUNTHER, R. T., Astrolabes of the world. Londen, Holland Press, 1976 (herdr. in één band van de tweedelige 1932-ed.), 864 blz., ill., £ 40,00.
HANSEN, C. P., Das Schleswig'sche Wattenmeer und die friesische Inseln. Amsterdam enz., Meridian, 1976 (herdr. ed. Berlijn 1865), ill., ƒ 45,00.
HARRISSE, H., Notes pour servir à l'histoire, à la bibliographie et à la cartographie de la Nouvelle-France et des pays adjacents 1545-1700. Amsterdam, enz., Meridian, 1975 (herdr. ed. Parijs, 1872), 36 + 370 blz., ƒ 70,00.
HOWSE, D., Francis Place and the early history of the Greenwich Observatory. New York/NY, Science History Publ., 1975, 64 pltn., $ 12,95.
KEANE, J., The evolution of geography. A sketch of the rise and progress of geographical knowledge from the earliest times to the first circumnavigation of the globe. Amsterdam enz., Meridian, 1976 (herdr. ed. Londen, 1899), 16 + 160 blz., ill., ƒ 55,00.

ANTHIAUME, A., Les cartes géographiques et principalement les cartes marines dans l'antiquité et au moyen âge. AC XXII, 1976, 1-89 (herdr. Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, Paris, 1912, 355-443).
DENUCE, J., The discovery of the North Coast of South America to an anonymous map in the British Museum. AC XXI, 1975, 249-264 (herdr. The Geographical Journal, juli 1910, 65-80).
FISCHER, J., Die kartographische Darstellung der Entdeckungen der Normannen in Amerika. AC XXI, 1975, 269-277 (herdr. Internationaler Amerikanisten-Kongress, Erste Hälfte, Stuttgart, 1904, 31-39).
HUUSSEN jr., A. H., Kartografie en rechtspraak: een verkenning. SH 11, 1976, 148-155.
MORZER BRUYNS, W. F. J., Het planetarium, tellurium en lunarium van Hartog van Laun. SH 11, 1976, 170-175.
WEBER, R. E. J., Willem van de Velde de Oude als topograaf van onze zeegaten. Oud-Holland 90, 1976, 115-131.
NN, Tsunami, and other waves. Lloyd's 1976, juni, 18-23.

Haven- en zeewerken

DIERKS, A., H. ROHDE, Sturmfluten an der Nordseeküste. Bremerhaven, Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1976, 40 blz., ill.
GOTTSCHALK, M. K. E., Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland. Dl. 1: de periode vóór 1400. Dl. 2: de periode 1400-1600. Assen, van Gorcum, 1971-1975 (Soc.-geogr. Studies 10 en 13), XX + 581/XV + 896 blz., krtn.

BLIJSTRA, R., IJ-oeververbindingen. Ons Amsterdam 28, 1976, 169-172.
COETLOGON WILLIAMS, P. F. de, Roman harbours. IJNA 5, 1976, 73-79.
DIJK, A. H. van, Havens van monumentale waarde: een (Vlissings) beeldverhaal. Zeeuws Tijdschrift 26, 1976, 3, 61-71.
ELLMERS, D., Der frühmittelalterliche Hafen der Ingelheimer Kaiserpfalz und Gotländische Bildsteine. SZ 1974, 1, 52-57.
GOTTSCHALK, M. K. E., Holland tussen Maas en IJ in de greep van middeleeuwse stormvloeden en rivieroverstromingen. SH 11, 1976, 108-115.
KALTENSADLER, W., Der Regensburger Hafen und seine Entwicklung im 19. Jahrhundert. SM 1975, 1, 7-37.
LANDTSHEER, G. J. de, Stedelijke sleepdienst een eeuw in de vaart (Antwerpen). Sodipa 23, 1975, 305-308.
SIJPESTEIJN, P. J., Het Suezkanaal in de Oudheid. SH 11, 1976, 66-71.
NN, Het Marker haventje. Enkhuizen (Mededelingen) 1976, 2, 2-3.

Zeerecht

KORTHALS ALTES, A., Ons oudste zeerecht. Zwolle, Tjeenk Willink, 1976 (Uitgaven van het Molengraaff Instituut voor Privaatrecht te Utrecht, nr. 5), 68 blz., ill., ƒ 10,40.
O'CONNELL, D. P., Influence of law on sea power. Manchester, U.P., 1976 (Melland Schill Lectures Series), 222 blz., £ 6,50.
THOMAS, M., D. STEEL, Temperaley's merchant shipping acts. Londen, Stevens, 1976, 900 blz., £ 25,00.

CHOWDHARAY-BEST, G., Ancient maritime law. MM 62, 1976, 81-91.
GROOTE, H. L. V. de, Onuitgegeven zestiende-eeuwse Antwerpse polissen. BG 57, 1974, 153-170.
LYMAN, J., Maritime law and flag usage. Recueil du Congrès Mondial de Vexillologie aux Pays-Bas (Muiden, 1975), 33-45.
MATTERN, G., Nachahmung des britischen Flaggensystems durch Nordsee-Anrainerstaaten. Recueil du Congrès Mondial de Vexillologie aus Paus-Bas (Muiden, 1975), 24-31.