MEDEDELINGEN
VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

35

MEDEDELINGEN
VAN DE NEDERLANDSE
VERENIGING VOOR
ZEEGESCHIEDENIS

No. 35

REDAKTIE

Drs. L. M. Akveld

Dr. J. P. van de Voort

DECEMBER 1977

- Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis

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

Losse nummers van de Mededelingen zijn bij het secretariaat verkrijgbaar: nos 1 t/m 11 à fl 3,–, nos 12 t/m 15 à fl 4,50, nos 16 t/m 19 à fl 6,25, nos 20 t/m 27 à fl 8,–, nos 28 t/m 33 à fl 11,–, no 34 à fl 7,50. De nummers 8, 10, 12 en 26 van de Mededelingen zijn uitverkocht.
De cumulatieve index op de nummers 1 t/m 27 is verkrijgbaar à fl. 15,–.

Contributie: fl 25,– voor in Nederland woonachtige persoonlijke leden, fl 30,– voor institutionele leden in Nederland, fl 32,50 voor leden in het buitenland, te voldoen op postgironummer 390.150 t.n.v. de penningmeester van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis te Voorhout.

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

Verschijnt tweemaal per jaar.

NE ISSN 0028-2340

INHOUD

BIJDRAGEN

De Willem van de Velde van Mr. Simon van Gijn: geen eigenhandig schilderij - wel een historiestuk van de Vierdaagse Zeeslag. *R.E.J. Weber* 5
De scheepstekenaar Gerrit Groenewegen 1754 - 1826. *P. Ratsma* 12
Gebeurtenissen in Middelharnis in verband met de Engelse invasie in 1809, *J. Verseput* 28
Het Militair Invalidenhuis te Leiden. *J. Meester* 38
De Nederlandse vissers te Fleetwood. *P. de Bruyne (met aantekeningen door H. Hazelhoff Roelfzema)* 48

MEDEDELINGEN

Association des Descendants de Corsaires, te Saint-Malo. *H.J. Sjollema* 61
Commission Internationale d'Histoire Maritime. *Redactie* 62
Over de auteurs. 63

LITERATUUR

Boekbesprekingen

Boelmans Kranenburg, H.A.H., Achter de branding (J. van Beylen) 64
Christensen, A.E., Scheepvaart van de Vikingen (J.P. van de Voort) 64
Haanstra, F., Redders aan de riemen (L.M. Akveld) 65
Kooij, J.A. van der, Uit het leven van de zeeman. Dagboekfragmenten en reisverslagen uit de 18e en 19e eeuw (J. Lucassen) 65
Kruissink, G.R., Scheepssier (L.M. Akveld) 67
Ledebur, G. von, Die Seemine (J.P. Puype) 67
Macintyre, D., Het oorlogsschip: een geillustreerde geschiedenis (J. van Beylen) 70
Metzelaar, A.C., Europa ahoy! De laatste wereldreis van de Europa (J.A. van der Kooij) 72
Meyer, F., Wrakken, ankers en amforen. Archeologisch onderzoek in de Middellandse Zee (J.P.Sigmond) 73
Meyer, J., Von Moor zum Meer. Papenburger Schiffahrt in drei Jahrhunderten (J. van Beylen) 73
Pawson, M., Port Royal - Jamaica (P.C. Emmer) 74
Schoorl, H., Ballade van Texel (A.H. Huussen jr) 76
Sjollema, H.J., Isaac Rochussen 7 juli 1672 (J.R. Bruijn) 77
Zetzema, J., De Friese palingaken (H. Halbertsma) 77

Nieuwe boeken en artikelen 81

BIJDRAGEN

De Willem van de Velde van Mr. Simon van Gijn: geen eigenhandig schilderij - wel een historiestuk van de Vierdaagse Zeeslag

Dr. R.E.J. Weber

Op de veiling van de collectie D. van den Schriek op 8 april 1861 te Leuven, werd onder nummer 133 een groot zeestuk (100 x 152,5 cm) geveild, dat in de catalogus beschreven was als: "William van de Velde, Combat naval de Solebay" (7 juni 1672) 1). Het werd vervolgens voor f 1274,25 aangekocht door de Commissie voor het Museum Boymans, doch Rotterdam kon zich slechts kort in deze aanwinst verheugen. Bij de brand van 1864, die een groot deel van de inventaris van het museum vernietigde, ging ook dit schilderij verloren. Dit werd tenminste algemeen aangenomen, doch P. Haverkorn van Rijsewijk, directeur van het museum sedert 1883, die het schilderij door een in de collectie aanwezige tekening en litho van S.Th. Voorn Boers kende, berichtte op 19 april 1907 aan de Commissie dat hij het schilderij bij Mr. Simon van Gijn te Dordrecht gezien had. De nieuwe eigenaar had het gekocht van Frederik Muller & Co, welke firma het tevoren als "W. van de Velde. Zeeslag tusschen Hollanders en Engelschen" onder no. 863 had ingezonden op de Geschiedkundige Tentoonstelling van het Nederlandsche Zeewezen, die in 1900 te 's-Gravenhage was gehouden. Haverkorn van Rijsewijk deed geen pogingen om het opnieuw te verwerven. Volgens hem was het "waarschijnlijk een der talrijke stukken die te Londen werden gemaakt in zijn (Van de Veldes) manier nog geruimen tijd na zijn dood" en hij, de grote Van de Velde-kenner van zijn tijd, was in kunstzaken een onverbiddelijk richter: schenkingen die niet aan zijn maatstaf van kwaliteit beantwoordden, wilde hij niet eens in zijn inventaris opnemen en moesten verwijderd worden 2).
Inderdaad missen wij al die fijne details in de uitvoering van dit werk, waarin de Jonge en zijn vader bij uitstek kundig waren; bovendien wordt de vaagheid die ons oog ontmoet, nog versterkt door de verdoezelende rook van geschutvuur op plaatsen waar niets te schieten valt. Werkelijk erg zwakke plaatsen in het geheel 3).
Toch is de voorstelling nautisch zo goed dat zij niet door een ondeskundige latere schilder bedacht kan zijn. Wat wij zien is een groepje Nederlandse oorlogsschepen dat door de wisselvalligheden van de zeeslag het contact met de vijand is kwijtgeraakt en zich, bramzeilen bij, naar de hoofdmacht spoedt. Het onderlinge verband is goed bewaard gebleven, want alle schepen behoren tot eenzelfde - het derde - eskader. Dit zien wij aan de lange rood-wit-blauwe wimpels die van de bezaansmast waaien. Bij al die goede orde beeldt het schilderij toch een incident uit. Een fel brandend wrak ligt in de weg. Sommige Nederlandse schepen zijn er bovenwinds goed langs gekomen maar het admiraalsschip heeft niet hoog genoeg aan de wind kunnen zeilen, is door zijn opvolger in de linie aan lij aangevaren en valt nu, onder de pressie op zijn achterschip, verder van de wind af. Het schip dat groot op de voorgrond is afgebeeld, heeft het gevaar gezien en neemt met de zeilen maatregelen om de vaart eruit te halen. Als men dit tafereel zo ziet dan begrijpt men des te beter de telkens herhaalde instructies van de opperbevelhebbers aan de kapiteins, om afstand te houden en vooral op te passen voor aanvaringen.
De beschouwer is langzamerhand nieuwsgierig geworden naar de zeeslag waarin zich iets dergelijks heeft afgespeeld, maar daartoe zijn de documenten uit die tijd zelden uitvoerig genoeg. Er gebeurde zoveel met die logge zeventiende-eeuwse oorlogsschepen tijdens een actie van twee vloten met elk omstreeks tachtig schepen. Anders staat het met de details die Van de Velde zo zorgvuldig in zijn schilderijen uitwerkte, tot voldoening ongetwijfeld

van zijn opdrachtgevers en tijdgenoten, maar ook van ons die er welkome gegevens voor een determinering in plegen te vinden. Nu echter blijkt eerst recht de zwakke zijde van dit schilderij. De versieringen op de bovenspiegels zijn te onbepaald, het brandende schip heeft geen steng met vlag op het einde van zijn boegspriet en zijn galjoensfiguur is al even vaag. De commandovlaggen, altijd enorm groot en van verre zichtbaar en door de Van de Veldes steeds zeer duidelijk aangegeven, zijn slechts vage strepen. Op twee schepen zijn ze echter goed zichtbaar, dat zijn het eerste en het derde vanaf de voorgrond, maar deze vlaggen zijn juist geschikt om ons vertrouwen in een serieuze uitvoering van de details helemaal te niet te doen. Wij zien immers twee admiraals met de vlag aan de grote mast in eenzelfde eskader en nog wel dicht achter elkaar. Een der admiraals laat bovendien een Nederlandse vlag van de bezaansmast waaien, maar het sein dat hiermee gedaan zou kunnen worden past in het geheel niet bij de situatie. Toch ligt juist in deze vlagvoering het geheim van de voorstelling besloten, want een admiraalsschip dat twee vlaggen op deze wijze in een zeeslag voerde, is werkelijk eens voorgekomen en wel op de derde dag van de Vierdaagse Zeeslag, toen luitenant-admiraal Cornelis Tromp voor de derde maal van schip had verwisseld en overgegaan was op het schip van schout-bij-nacht Isaac Sweers die zijn commandovlag van de bezaansmast van de *Gouda* liet waaien. Deze vlag bleef toen staan, terwijl Tromp de zijne aan de grote mast van de *Gouda* liet hijsen. Aldus is het schip herhaaldelijk weergegeven èn door de Oude èn door de Jonge Van de Velde. Hiervóór zagen we al dat ons tafereel het derde eskader weergeeft en dat klopt eveneens, want dit was destijds Tromps eskader. De extra admiraal die de voorgrond van ons schilderij inneemt was inderdaad tijdens de Vierdaagse Zeeslag bij dit eskader ingedeeld. Het is luitenant-admiraal Cornelis Meppel van West-Friesland en het Noorderkwartier in het schip *Westvriesland*. Er was namelijk in 1666 een teveel aan vlagofficieren in de vloot en De Ruyter heeft hen toen de commandovlaggen laten voeren die aan hun vaste rang verbonden waren, ook al hadden zij op dat ogenblik een lagere functie. Meppel bijvoorbeeld commandeerde het voorhoedesmaldeel in Tromps eskader en dit was een vice-admiraals functie. De ooggetuigetekeningen van Willem van de Velde de Oude laten echter duidelijk zien dat Meppel toch de admiraalsvlag heeft gevoerd 4).

Zo hebben de vlaggen ons dus naar de derde of de vierde dag van de Vierdaagse Zeeslag gevoerd, zondag 13 of maandag 14 juni 1666 en nu wij zo ongedacht ver met de determinering gekomen zijn wordt ons het juiste uur van de juiste dag in de schoot geworpen: "mandach migdach ten 5 a 6 uren" staat op een ongesigneerde schets van de Jonge die het tafereel weergeeft in een v-vormige compositie, juist zoals deze in ons schilderij is uitgewerkt, uitgezonderd dan een kleine galjoot rechts op de voorgrond van de schets. "Tromp" staat op de schets ten overvloede als inscriptie bij diens schip en "Meppelen" bij het admiraalsschip op de voorgrond. Bij de horizon rechts staat 'c.evers", dat is het schip van luitenant-admiraal Cornelis Evertsen, die reeds op 11 juni gesneuveld was, maar wiens vlag is blijven waaien. Links en rechts staat nog "engelse wijke".

Nu zeggen de berichten over de vierde dag van deze slag dat De Ruyter, ziende dat de zon begon te dalen, een beslissing wilde forceren en het sein toonde, dat alle schepen tegelijk in de vijandelijke vloot moesten vallen en trachten, een tegenstander aan boord te klampen. Onder de Nederlandse vlagofficieren die daaraan gevolg hebben gegeven, wordt wel Meppel genoemd, maar niet Tromp, de vechtlustige. Van hem wordt gezegd dat hij en enige andere schepen van zijn eskader op de vierde dag zo reddeloos waren geschoten dat zij buiten de strijd moesten gaan liggen om alles te redderen en weer klaar te maken. Meppel heeft blijkbaar nog het zijne kunnen doen in dit laatste gevecht dat tot 's avonds zeven uur heeft geduurd, maar Tromp niet. Het is heel goed mogelijk dat ons schilderij hiervan de reden toont: de onfortuinlijke navigatie boven het brandende wrak. Uit ooggetuigetekeningen van Willem van de Velde de Oude blijkt dat de *Gouda* van Tromp en Sweers de grootbramsteng kwijt was en dat zien wij ook op ons schilderij. Het schip miste dus de extra pressie van het bovenste zeil op het moment waarop het zoveel mogelijk vaart moest lopen om de gewenste koers boven het brandende wrak te kunnen sturen. Nu wij dit alles weten krijgt

de voorstelling van het schilderij nog meer authenticiteit.

De schets is ongetwijfeld bedoeld als ontwerp voor een schilderij. Bij brand staat "rout" en in de lucht "blau". In de vlaggen zitten verschillen met de ooggetuigetekeningen van de Oude. Alle schepen van het derde eskader hebben in werkelijkheid van de campagne een vijfdubbele Nederlandse vlag gevoerd, maar in de schets heeft de *Westvriesland* een gewone Nederlandse vlag hetgeen in het schilderij is overgenomen. Alle admiraals van alle eskaders hebben - ook al weer volgens getuigenis van de Oude - tijdens de Vierdaagse Zeeslag gewone Nederlandse vlaggen van de grote top gevoerd, maar in de schets èn in het schilderij voert Tromp een dubbele Nederlandse vlag. In zijn latere schilderijen met episodes uit de Vierdaagse Zeeslag heeft de Jonge ten onrechte wel vaker twee- of driemaal gestreepte commandovlaggen aangebracht.

Nu nog het schip *Westvriesland* van de Admiraliteit in West-Friesland en het Noorderkwartier, het schip waar het in dit schilderij om begonnen is, want de opdrachtgever heeft dit stellig zo gewild. De Jonge heeft voor dit schip uitvoerigere instructies verstrekt dan in de schets te vinden zijn, want hij heeft van de *Westvriesland* tenminste twee portretten gemaakt, zoals wij de naar de natuur getekende afbeeldingen van scheepsrompen wel noemen. Op een daarvan waait de gewone Nederlandse vlag van de campagne en hieruit maken wij op dat hij het schip niet getekend heeft toen het in juni 1666 in vlootverband voer. De spiegelversiering, op het scheepsportret door de Jonge vluchtig aangegeven, blijkt ten naaste bij door de schilder te zijn gevolgd met vijf schildjes, verenigd op een gekroond schild. Een dergelijke figuur in verband met West-Friesland is echter niet bekend, wèl het Westfriese wapen omgeven door zeven stadswapens. Verder zien we op het schilderij dat het schip op het wulf (dat is het kwartrond boven de platte spiegel) aan de bakboords zijde een wapenschildje voert, hetgeen inderdaad gebruikelijk was. Het schildje aan stuurboord met de twee gekruiste ankers van de admiraliteit, is echter niet te zien 5).

Er zijn in de strijdende schepen op de achtergrond nog meer overeenkomsten te vinden tussen schets en schilderij doch hetgeen gezegd is over de hoofdzaken van de voorstelling lijkt ons voldoende voor onze in de aanvang geponeerde stelling dat we er geen zelfstandig werk in moeten zien van een navolger van Willem van de Velde de Jonge. Het kan een copie zijn van een niet bekend werk van de meester zelf, maar het kan ook - en hier hebben we de kernvraag - afkomstig zijn uit het atelier dat nog na de dood van de meester is voortgezet en waarvan de kunsthistorici tot hun spijt te weinig weten. Het is dus een kunsthistorisch document dat tot uitgangspunt kan dienen om een bepaalde meester te identificeren. Tevens is het echter een historiestuk dat ons een heel goed beeld geeft van een episode uit de Vierdaagse Zeeslag.

Naschrift

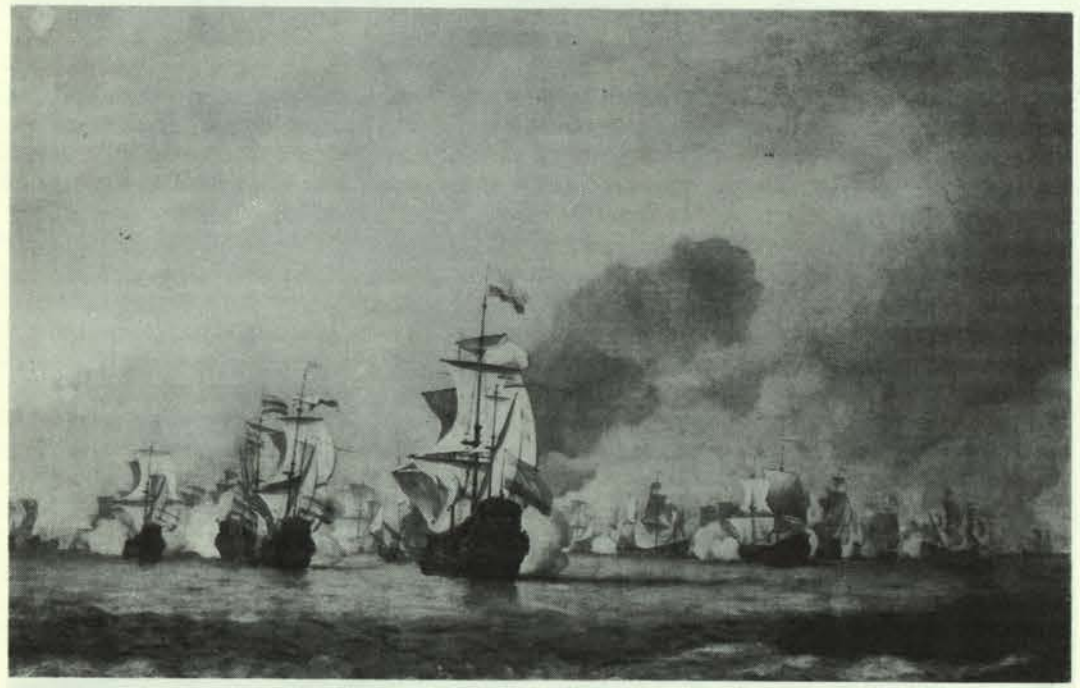
Het besproken schilderij is thans bij de restaurateur. Het oorspronkelijke doek blijkt zeer oud te zijn; reeds is het jaartal 1690 op de achterzijde aangetroffen. De aanmerkingen op de kwaliteit van de schildering blijken gedeeltelijk op rekening te komen van de vele beschadigingen en daarop gevolgde restauraties.

Noten

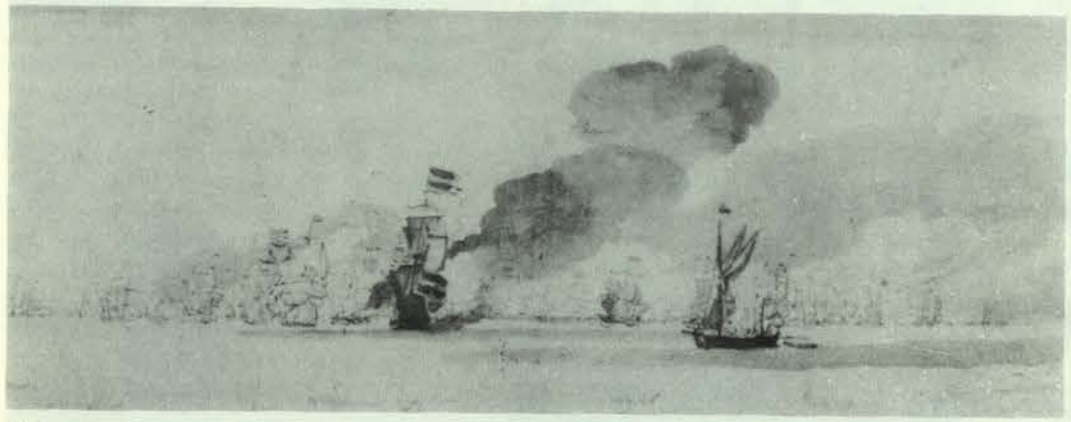
1. Over de herkomst vermeldt dezelfde catalogus "Ce tableau provient de la collection de M. Héris, . . . vente, Bruxelles, 1846", welke catalogus op zijn beurt zegt 'Il provient de la collection de M. de Calonne (voir Smith, t.VI,p.329)".
2. Jaarlijksch verslag . . . over 1861 der Commissie voor het Museum Boymans.
   Obreen, F.D.O. "Het Museum Boymans te Rotterdam". Eigen Haard, 1884.
   Haverkorn van Rijsewijk, P. Het Museum Boymans te Rotterdam. Amsterdam, 1910.

Journaal van P. Haverkorn van Rijsewijk in het archief van Museum Boymans-van Beuningen.

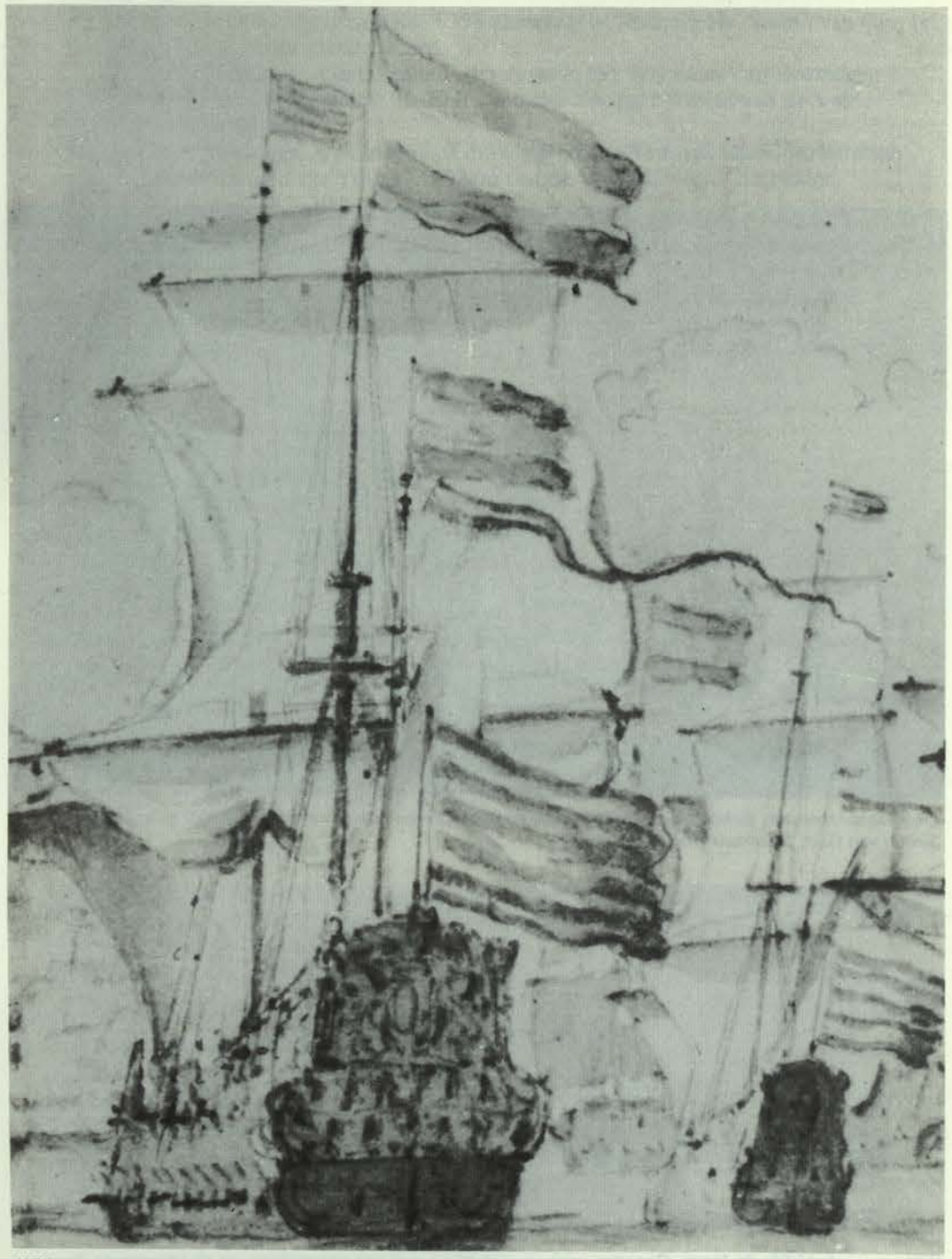
3. Het schilderij is onder inventaris no. 1756 aanwezig in Museum Mr. Simon van Gijn te Dordrecht; het is zwaar gerestaureerd.
4. Van de Velde Drawings. A catalogue of drawings in the Boymans-Van Beuningen Museum at Rotterdam made by the Elder and the Younger Willem van de Velde (druk in voorbereiding).
5. Van de Velde Drawings. A catalogue of drawings in the National Maritime Museum made by the Elder and the Younger Willem van de Velde (2 vols. Cambridge, 1958-1974) I, nos. 287, 301.



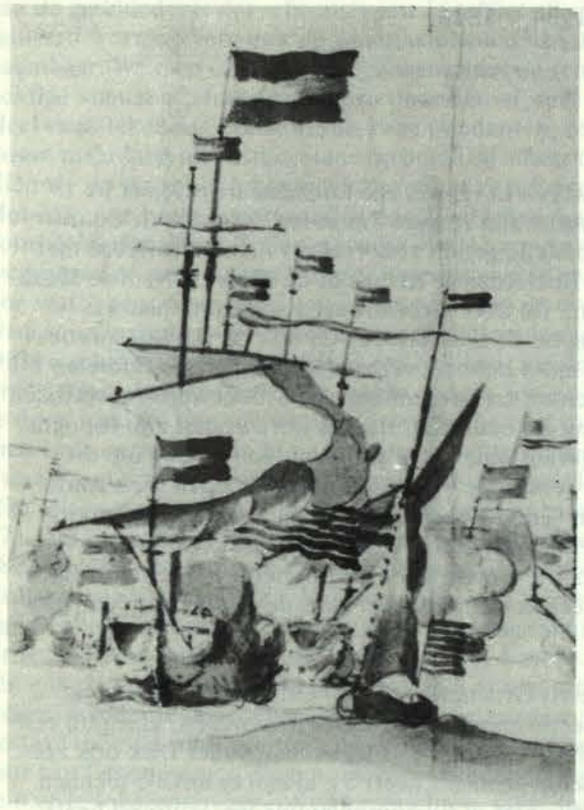
Onbekende meester. Episode uit de Vierdaagse zeeslag. Olieverf op doek, 1000 x 1525 mm, Museum Mr. Simon van Gijn, Dordrecht, no. 1756



Willem van de Velde de Jonge. Ontwerp voor een schilderij met een voorstelling uit de Vierdaagse Zeeslag. Niet gesigneerd. Potlood, bruin gewassen, 158 x 410 mm, 1666. National Maritime Museum, Greenwich, no. 287.

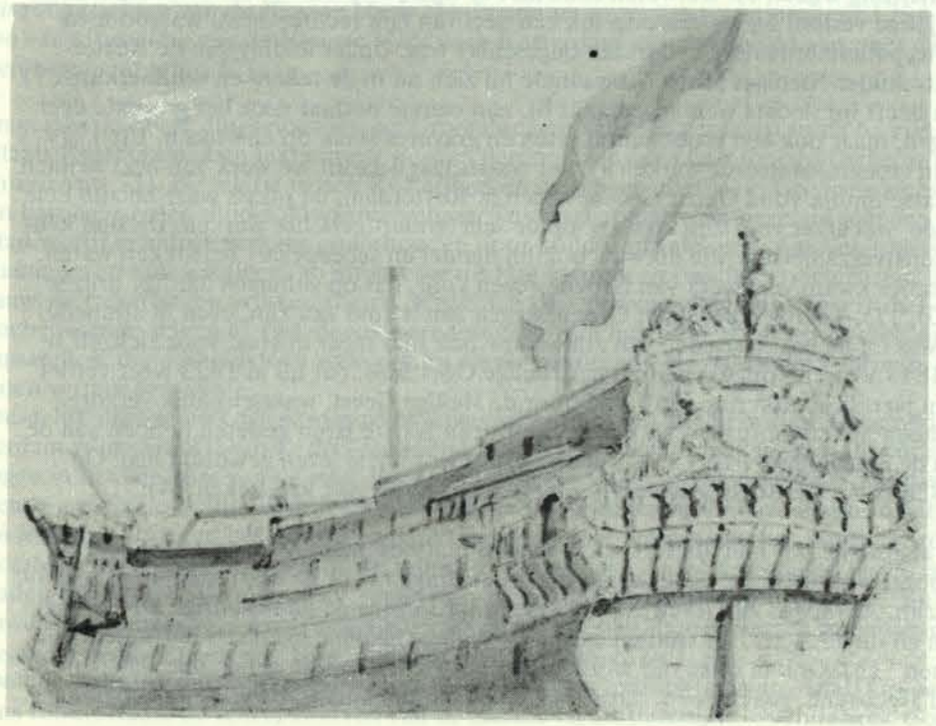


Willem van de Velde de Jonge. Ontwerp voor een schilderij waarop onder meer de juiste vlagvoering van de 'Gouda' tijdens de derde en vierde dag van de Vierdaagse Zeeslag. Niet gesigneerd. Potlood, gewassen, detail van een blad groot 211 x 433 mm, 1666 (?). National Maritime Museum, Greenwich, no. 228



Willem van de Velde de Oude. De vlagvoering van de 'Westvriesland' tijdens de Vierdaagse Zeeslag. Niet gesigneerd. Potlood, gewassen, detail van een blad groot 327 x 1030 mm, 1666. Museum Boymans-Van Beuningen, Rotterdam, no. MB 1866/T81c

Willem van de Velde de Jonge. Portret van het oorlogsschip 'Westvriesland'. Niet gesigneerd. Potlood, bruinachtig gewassen, 270 x 307 mm, 1666 (?). National Maritime Museum, Greenwich, no. 301



De scheepstekenaar Gerrit Groenewegen, 1754 – 1826.

P. Ratsma.

Scheepstekenaar, zo wordt Gerrit Groenewegen in vrijwel alle kunstenaarslexicons 1) genoemd. Niet geheel ten onrechte, want naast zijn zuivere "marines" zijn ook de door Groenewegen getekende topografische voorstellingen in zeer veel gevallen gestoffeerd met schepen. Ze betreffen dan ook meestal de Rotterdamse havens of de rivier de Nieuwe Maas nabij Groenewegens woonplaats Rotterdam. De door Groenewegen gemaakte historie-afbeeldingen hebben vrijwel alle betrekking op de zee-oorlogen en ook de wanddecoraties en behangselschilderingen die hij gemaakt moet hebben, vertoonden maritieme taferelen 2). In 1976 is in het Rotterdams Gemeentearchief, ter herdenking van Groenewegens overlijden anderhalve eeuw eerder, een tentoonstelling gehouden 3). Hierop werd vooral zijn topografisch werk betreffende Rotterdam en omgeving naar voren gebracht, een poging om dit aspect van Groenewegens oeuvre eindelijk eens in de belangstelling te brengen. Een aantal nieuwe inzichten betreffende het leven van Gerrit Groenewegen, zijn werkwijze en vooral ook het verband dat enkele van zijn Rotterdamse havengezichten met de voortzetting van handel en scheepvaart ten tijde van de Bataafse Republiek lijken te hebben, rechtvaardigen het, ook in de kring van beoefenaars der zeegeschiedenis weer eens de aandacht te vestigen op het werk van Groenewegen.

Zijn belangstelling voor het schip heeft Gerrit Groenewegen van huis uit meegekregen. Geboren als zoon van de Rotterdamse scheepstimmerman Dirk Groenewegen, kreeg hij een opleiding in het beroep van zijn vader 4). Niet bekend is, of hij evenals vader Dirk ook zeereizen als timmerman aan boord van een schip gemaakt heeft 5), al zijn er enkele tekenen die in deze richting wijzen 6). We weten zelfs niet of hij zijn opleiding wel voltooid heeft. Nog in zijn jeugd verloor hij bij een ongeluk een deel van zijn rechter been, waardoor hij voor het scheepstimmermansvak voortaan ongeschikt was. Onder leiding van de Rotterdamse kunstschilder Nicolaas Muys bekwaamde hij zich nu in de teken- en schilderkunst 7). Schilderijen heeft hij slechts weinig gemaakt 8), zijn oeuvre bestaat voor het grootste deel uit tekeningen, maar ook een groot aantal etsen en gravures staan op zijn naam. Uit 1779 stammen zijn vroegstgedateerde werken 9); het laatste jaar waaruit we werk van hem kennen is 1816. Waarschijnlijk vond Gerrit Groenewegen in Rotterdam, de plaats waar hij zijn hele leven woonde, wel afzet voor zijn zo sterk op de scheepvaart gerichte werken. De stad kende tal van kunstverzamelaars, die dikwijls ook bij handel en scheepvaart betrokken waren. In hun collecties kwam veel werk van Groenewegen voor, dat op veilingen aardige prijzen opbracht 10), 11). Toch leefde Gerrit Groenewegen aan 't eind van zijn leven in armoede. Bovendien was hij na het overlijden van zijn vrouw ook niet meer in staat voor zichzelf te zorgen. In 1819 werd hij opgenomen in het Heilige Geesthuis, dat hij in 1823 weer verliet 12). Met een jaarlijkse uitkering van f 104 door de Heilige Geest, waarschijnlijk verzorgd door het schoenmakersechtpaar Van Bakel, zal hij zijn laatste jaren gesleten hebben aan de dijk, buiten de Schiedamse poort 13), waar hij vrijwel zijn hele leven gewoond had. Op 7 augustus 1826 stierf Gerrit Groenewegen in het huis van Adriaan van Baken 14).

Hiervóór is al gesteld, dat niet alleen Groenewegens marines, maar ook een groot deel van zijn topografisch werk en van zijn historie-afbeeldingen voor de maritieme geschiedenis van belang zijn. Al tijdens zijn leven werd hij geroemd wegens de nauwkeurige afbeelding van schepen en dienden ze "tot studiën en om de onderscheidene maaksels der schepen te leeren kennen" 15). Ook in onze tijd worden de door Groenewegen getekende schepen "uitstekend afgebeeld" geacht, een "bron van kennis en documentatie voor de beoefenaar

van de geschiedenis der scheepstypen 16). Niet alleen worden de schepen vaak zeer gedetailleerd weergegeven, ook de werkzaamheden van de bemanningen zijn soms goed waarneembaar. We zien op Groenewegens marines de schepen afgebeeld in volle zee, bij bergachtige kusten of stranden, in riviermonden of, met name bij Rotterdam, op de Nieuwe Maas. Heel vaak tekende Groenewegen twee pendanten, één met kalm en één met woelend water. Soms, maar lang niet altijd, staan op beide bij elkaar behorende tekeningen dezelfde schepen. Zien we op dit soort tekeningen kusten of rivieroevers, dan schijnen deze vaak gefingeerd. Met name de brede riviermonden doen wat onwerkelijk en enigszins stereotiep aan. Zie bijvoorbeeld afbeelding 2. Een strandje op de voorgrond met enkele menselijke figuren, een wegvarend of aankomend sloepje, iets verder weg een landpunt of steiger met een baken, nog wat verder verwijderd een kerktoren. Aan de overzijde, enigszins op de achtergrond, waar men logischerwijs de zee zou verwachten, is vaag nog een kustlijn te onderscheiden. Dijken schijnen in zo'n overigens erg Hollands aandoend landschap te ontbreken. Op het brede water, kalm of woelend, liggen dan de zee- en rivierschepen waar het kennelijk om te doen was. Bij tientallen moet Groenewegen dit soort tekeningen gemaakt hebben, men treft er talloze aan in oude veilingcatalogi en uit de omschrijvingen, "watertjes", "water met schepen" enz. zijn ze meestal niet van elkaar te onderscheiden.
Niet alleen was Gerrit Groenewegen een bekwaam tekenaar, ook als etser muntte hij uit 17). Het meest bekend is de serie van 84 geëtste afbeeldingen van schepen, tussen 1786 en 1801 verschenen in zeven afleveringen van 12 stuks onder de titel "Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen" 18). Van een enkele ets is een tekening, die tot voorbeeld gediend kan hebben, bekend 19). Soms ziet men een schip uit de genoemde etsenserie op een van Groenewegens aquarellen afgebeeld (zie afb. 4 en 5). Behalve deze 84 etsen, waarop steeds één enkel schip het onderwerp vormt, zijn er nog series prentjes, meest etsen, van Groenewegens hand, die maritieme taferelen met meerdere schepen afbeelden 20). De series bestaan meestal uit 6 prenten, die genummerd zijn en gewoonlijk een jaartal en de signatuur van Groenewegen dragen. De meeste hebben geen onderschriften. Als regel vertonen ze niet te lokaliseren zee- of riviergezichten, maar twee series bevatten respectievelijk twee en zes gezichten van de Nieuwe Maas 21). In een serie van zes aquatinten uit 1794 treffen we een afbeelding van de Nieuwe Maas voor Rotterdam in spiegelbeeld aan, met daarop een brandend schip 22).

In een herkenbare omgeving zien we Groenewegens schepen geplaatst in en bij zijn woonplaats Rotterdam. Zijn tekeningen worden dan ook vanwege hun topografische informatie interessant 23). De relatie tussen Rotterdam en de scheepvaart is op Groenewegens Maas- en havengezichten duidelijk waarneembaar. Tussen de op stroom liggende schepen en de stad wordt een druk verkeer onderhouden door middel van sloepen. Aanzienlijke Rotterdammers en hun gezinnen, zo mogen we uit hun kleding en opschik concluderen, laten zich langs de fregatten en brikken roeien. Misschien Groenewegens opdrachtgevers met de hun toebehorende schepen? Het steeds weer terugzien van hetzelfde soort gezelschap op enkele aquarellen, die duidelijk één serie van bij elkaar behorende Maasgezichten vormen, zou dit doen vermoeden 24).
Duidelijk illustreren Groenewegens havengezichten het feit dat de werkgelegenheid in Rotterdam voor een belangrijk deel met handel en scheepvaart te maken had. De oude havens lagen in het centrum van de stad, langs de kaden woonden de kooplieden in hun fraaie huizen, waarin zij ook hun bedrijf uitoefenden. In deze omgeving zien we dan ook het laden en lossen van zee- en binnenschepen. Met wipkranen of andere hijswerktuigen worden goederen op de kaden gehesen of in de schepen neergelaten. Tal van goederen liggen op de kaden opgeslagen. Uit de naaste omgeving van Rotterdam worden groente, fruit en zuivelprodukten aangevoerd naar de talrijke markten in de stad. Beurtschepen onderhouden geregeld verbindingen met tal van plaatsen in het land 25).
Ook de Rotterdamse nijverheid hangt nauw samen met de scheepvaart, zoals Groenewegen ons toont. Naast de scheepswerven van de Marine en de Verenigde Oostindische Compagnie

waren er verscheidene particuliere werven 26). De vele houtzaagmolens, waarvan Groenewegen er een aantal tekende, leverden hout voor de scheepsbouw. Houtvlotten, waarin balken uit Midden- en Zuid-Duitsland over de Rijn ten behoeve van de Rotterdamse houthandel en -nijverheid werden aangevoerd, zien we op Groenewegens tekeningen de Rotterdamse havens inbomen. Het blijkt dus, dat ook het topografisch werk van Gerrit Groenewegen enkele facetten van de geschiedenis der scheepvaart belicht.

Zoals reeds opgemerkt betreffen de door Groenewegen getekende historietaferelen vrijwel steeds de oorlogvoering ter zee. Slechts enkele ervan zijn ons als eigenhandige tekening bekend; de meeste kennen we als ets of gravure, door een andere kunstenaar naar Groenewegens voorbeeld gemaakt. Een enkele werd als illustratie opgenomen in een der vervolgen 27) op Jan Wagenaars Vaderlandsche Historie. Aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog, eind december 1779, gaf de aanhouding van een Nederlands konvooi onder commando van Van Bijland bij het eiland Wight door een Engels eskader onder bevel van Fielding, aanleiding tot een korte schermutseling. Reinier Vinkeles maakte van dit voorval een kopergravure, naar ontwerp van Groenewegen 28). Een kopergravure van D. Vrijdag, eveneens naar een tekening van Groenewegen, verbeeldt het gevecht van het Nederlandse oorlogsschip Mars tegen drie Engelse schepen, in 1781 bij Sint Eustatius 29). Vinkeles graveerde een prent naar Groenewegens voorbeeld van de zeeslag bij de Doggersbank op 5 augustus 1781 30).
Op de Vierde Engelse Oorlog hadden ook enkele wanddecoraties betrekking, die Gerrit Groenewegen geschilderd moet hebben in een tijdelijk houten feestgebouw, opgericht ter gelegenheid van een bezoek van de Franse gezant De Verac aan Rotterdam in 1786. Dit in verband met de viering van de alliantie tussen Frankrijk en de Nederlandse Republiek. Nicolaas Muys, Groenewegens leermeester in de kunst, kreeg opdracht de wandschilderingen aan te brengen, waarbij deze zich door enkele collega's liet assisteren. In een van Muys' hand bewaard gebleven beschrijving der taferelen 31) wordt vermeld, dat de zee en de schepen door de "scheepsschilder G. van Groenewegen" geschilderd zijn. De schilderingen zelf zullen wel verloren zijn gegaan, maar een serie tekeningen, die Muys ervan gemaakt heeft, bevindt zich in het Gemeentearchief te Rotterdam 32). Drie gebeurtenissen uit de Vierde Engelse Oorlog, door Muys afgebeeld, zullen waarschijnlijk door Groenewegen geschilderd zijn: de herovering van Sint Eustatius, de beveiliging van Kaap de Goede Hoop door de Franse vloot en de zeeslag bij Doggersbank, respectievelijk in 1781, 1782 en 1781. Een vierde tekening uit deze serie toont de oorlogsschepen "Rotterdam" en "De Ruyter".

Vreedzamer zijn twee historie-afbeeldingen van Groenewegen uit 1787 en 1788; beide beelden de feestvreugde der Oranjegezinden na de val van het Patriottenbewind in Rotterdam uit 33). De eerste, een aquarel, toont ons de Nieuwe Maas voor Rotterdam, met talloze gepavoiseerde schepen 34). Naast de Nederlandse vallen veel Pruisische en Engelse vlaggen op te merken. Aanleiding tot het vreugdebetoon was het sluiten van een bondgenootschap tussen de Republiek en Engeland, dat op het moment van de vlootparade met een maaltijd gevierd werd in het huis met het uitzicht op de Nieuwe Maas van de oud-burgemeester Cornelis Groeninx van Zoelen. Het tweede feest op 8 maart 1788, herhaald op 7 augustus van dat jaar, gevierd met een optocht van de traditioneel Oranjegezinde scheepstimmerlieden door Rotterdam, werd door Groenewegen op een prent vastgelegd. We zien de stoet afgebeeld op de Grote Markt terwijl vlaggen en scheepsmodellen worden meegedragen 35).
Aan de oorlogen met Engeland in de Bataafse en Franse tijd danken we nog een aantal afbeeldingen van zeeslagen van Groenewegen. Van de slag bij Kamperduin op 11 oktober 1797, waarin de Bataafse vloot ten onder ging, maakte Reinier Vinkeles een drietal kopergravures naar tekeningen van Groenewegen. Ze stellen voor het begin, het midden en het eind van het gevecht, dat hier de zeeslag bij Egmond wordt genoemd. De Atlas van Stolk en het Maritiem Museum "Prins Hendrik", beide te Rotterdam, bezitten tekeningen van

Groenewegen, die Vinkeles mogelijk tot voorbeeld gediend hebben 36). Twee aquarellen in het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam, de laatste historie-afbeeldingen die van Groenewegens hand tot nu toe bekend zijn, stellen voor het gevecht op de Atlantische Oceaan tussen het Nederlandse fregat "Gelderland" en het Engelse fregat "La Virginie". De strijd vond plaats op 19 mei 1808; De Jonge 37) wijdt er breedvoerig over uit en vertelt onder andere dat kapitein Pool van "De Gelderland" wegens "wandevoir en lafhartigheid" oneervol uit de militaire dienst werd ontslagen. Op een van Groenewegens aquarellen zien we de "Gelderland" dan ook zwaar gehavend ten onder gaan. De uitvoerige onderschriften bevatten onder meer lijsten van officieren die bij dit gevecht betrokken waren. Bij al deze tekeningen van zeegevechten moet men er van uitgaan, dat Groenewegen er niet bij aanwezig is geweest. Hij zal niet, als in de 17e eeuw Willem van de Velde 38), in een eigen scheepje de oorlogsvloot vergezeld hebben om van daar af als een soort verslaggever het gevecht in beeld te brengen. Zijn lichamelijke conditie liet zoiets niet toe. Dat hij tijdig in Egmond of Kamperduin aan de kust geweest zou zijn om van daar af de zeeslag uit 1797 te tekenen, lijkt ook weinig waarschijnlijk. We moeten daarom veronderstellen dat Groenewegen, met zijn kennis van schepen in het algemeen en mogelijk ook wel van een aantal aan de strijd deelnemende schepen in het bijzonder - hij zou ze op de Admiraliteits- of Marinewerf te Rotterdam hebben kunnen zien bouwen - met behulp van uitvoerige beschrijvingen van de gevechten, die we ook in de literatuur en als onderschrift bij Vinkeles' prenten aantreffen, de gevechten in zijn atelier op het tekenpapier heeft gebracht. Meestal is de strijd in een onherkenbare omgeving afgebeeld. Een enkele keer slechts is er een controleerbaar stuk topografie: de Kaap de Goede Hoop of het eiland Sint Eustatius bijvoorbeeld. Als we de mogelijkheid openhouden, dat Groenewegen vóór zijn ongeluk gevaren heeft en toen ook al tekende, dan zou hij de beschikking over schetsen van deze plaatsen gehad kunnen hebben. Anderzijds zal het best mogelijk geweest zijn voor de topografische achtergrond van zijn zeegevechten gebruik te maken van afbeeldingen van andere kunstenaars.
Interessant is, dat enkele van Groenewegens marines en topografische tekeningen hun ontstaan aan de oorlogstoestand schijnen te danken. Het gaat hier om een serie van vier Rotterdamse Maas- en havengezichten, gedateerd 1795 39) en twee bij elkaar behorende scheepstekeningen 40), die waarschijnlijk ook in of omstreeks dat jaar gemaakt zijn. Alvorens nader op de tekeningen in te gaan, dient ter verklaring iets over de handel en scheepvaart tijdens de oorlogen met Engeland te worden gezegd. Al in de 17e eeuw trachtten de Nederlandse reders en kooplieden scheepvaart en handel, ondanks een Engelse overmacht op zee, in tijd van oorlog met Engeland voort te zetten door hun schepen onder de vlaggen van neutrale naties te laten varen 41). Gedurende de Vierde Engelse Oorlog en de oorlogen met Engeland tijdens de Bataafse Republiek werd deze praktijk opnieuw toegepast, tot Napoleon er in 1806 met de invoering van het Continentaal Stelsel een eind aan maakte. De Engelsen, die uiteraard van deze ontduiking van hun blokkade wel wisten, namen hun tegenmaatregelen. Er ontwikkelde zich een soort kat- en-muisspel, waarvan de regels in het zeerecht door middel van verdragen vastgelegd werden en de indruk bestaat dat de Engelse kat zich over het algemeen aan de spelregels hield en van haar overmacht geen misbruik maakte. Van opgebrachte Nederlandse schepen, varend onder neutrale vlag, werden de bemanningen voor een speciaal prijsgerecht gedaagd en niet zelden slaagden zij er in de Engelse prijsrechter ervan te overtuigen, dat noch schip, noch goederen Nederlands eigendom waren, waarna schip en lading werden vrijgegeven. Voor dit alles werden Nederlandse schepen in schijn naar het buitenland verkocht en lieten reders, schippers en kooplieden zich het burgerrecht van steden in neutraal gebied verlenen 42).
Van dit varen onder neutrale vlag nu vinden we sporen op de genoemde series van vier tekeningen van Groenewegen en op een van deze tekeningen, alsmede op de beide zeegezichten, zien we een schip afgebeeld, de brik "Vrouw Ida Johanna", waarvan de avonturen tijdens het varen onder neutrale vlag in de archieven te vinden zijn. De serie van vier bestaat uit

twee gezichten op de Nieuwe Maas bij Rotterdam, een van de Oudehaven en een van de Leuvehaven in deze stad. Op elk van de vier tekeningen treffen we een of twee schepen aan met een van de vlaggen, die door de Nederlandse schepen gebruikt werden voor ontduiking der Engelse blokkade, namelijk die van Pruisen, Kniphausen, Papenburg, Bremen en de Verenigde Staten. Dat deze vlaggen niet toevallig op de tekeningen voorkomen, blijkt als we ze vergelijken met de vier andere series met precies dezelfde vier gezichten, eveneens door Groenewegen getekend, waarop de genoemde vlaggen niet voorkomen 43). Nog merkwaardiger is, dat op de afbeeldingen van de Leuvehaven in elk der vijf series links aan de kade een brik ligt, op vier series naamloos, maar op die uit de serie met de neutrale vlaggen "Vrouw Ida Johanna" geheten.
Nu treft men op Groenewegens tekeningen regelmatig schepen aan met Amerikaanse vlaggen, evenals trouwens met Engelse, Pruisische en Deense. De laatstgenoemde werd, zoals we verderop nog zullen zien, ook veel voor de scheepvaart onder neutrale vlag gebruikt, met name voor de handel op de Middellandse Zee. Wat op de serie van vier dan ook de aandacht trekt is de combinatie van enkele veel voorkomende vlaggen met die van de onbetekenende staatjes Kniphausen en Papenburg, die hun belang uitsluitend ontleenden aan de Nederlandse scheepvaart in oorlogstijd. Bovendien nog een schip met een naam (wat we zelden op Groenewegens afbeeldingen zien) en een geschiedenis, die in verband staat met het varen onder neutrale vlag. Men kan moeilijk aan de indruk ontkomen, dat Groenewegen hier gewerkt heeft voor iemand die geïnteresseerd was in de "neutrale" scheepvaart en in het bijzonder in de "Vrouw Ida Johanna". Pogingen om achter de naam van deze opdrachtgever te komen, leidden tot dusver niet tot resultaat. Van de serie met de vier Rotterdamse Maas- en havengezichten staat het vrijwel vast, dat hij tot 1839 in het bezit was van de Rotterdamse kunstverzamelaar Gerrit van der Pals 44), wiens betrokkenheid bij handel en scheepvaart we echter niet kennen. Hij zou Groenewegens opdrachtgever geweest kunnen zijn. Van de beide zeegezichten met de "Vrouw Ida Johanna" weten we de herkomst in het geheel niet. De huidige eigenaar kocht ze in de jaren '30 op een veiling, meer is er niet over bekend. Benaderen we de vraag naar de betrokkenen bij de "Vrouw Ida Johanna", waaronder we Groenewegens opdrachtgevers - misschien voor de beide marines een ander dan voor de vier Rotterdamse gezichten - zouden kunnen zoeken, van de andere kant, dan vinden we een groot aantal namen, waarmee we echter niet veel verder komen, omdat geen van hen als kunstverzamelaar bekend is. In een notariële akte van 20 maart 1794 worden de reders van de in Rotterdam gebouwde "Vrouw Ida Johanna" genoemd 45) en de schipper, John of Jan Veder. Uit een akte van 18 maart 1794 46) weten we dat de "Vrouw Ida Johanna" met 130 à 135 last tarwe naar het Nederlandse vlooteskader in de Middellandse Zee moest. Onderweg zou het schip zich bij een Engels konvooi aansluiten. Het schip, dat in de akte een tweedeks brigantijn wordt genoemd, had een bemanning van 13 koppen en was bewapend met 6 stukken 3 pond bals, 2 stukken 6 pond bals en 4 draaibassen. Inderdaad passeert, blijkens de zeetijdingen, de "Vrouw Ida Johanna" op 22 april 1794 Hellevoetsluis met als opgeven bestemming Lissabon. Waarschijnlijk is het tijdens deze tocht dat de "Vrouw Ida Johanna" door Groenewegen op de twee zeegezichten is afgebeeld. Wat hier in de eerste plaats op wijst is, dat op één van deze tekeningen, onder de andere afgebeelde schepen, een gewapende Engelse kotter en een Nederlands admiraliteitsjacht te zien zijn. Misschien is de "Vrouw Ida Johanna" hier met het Engelse konvooi bij het Nederlandse eskader in de Middellandse Zee aangekomen. Een tweede punt, dat pleit voor datering van de twee gezichten van de "Vrouw Ida Johanna" in of kort na 1794, is het watermerk in het papier van beide tekeningen. In het watermerk lezen we de naam J. Whatman; dit merk komt vaker voor in papier dat Groenewegen gebruikte, maar dan in combinatie met het jaartal 1794. Daar de naam J. Whatman op de hier besproken zeegezichten dicht bij de rand van het papier staat, zou het jaartal 1794, als dat ook in dit geval aanwezig geweest was, in ieder geval bij het afsnijden van het papier zijn weggevallen. Bovendien, het papier van Whatman kwam uit Engeland en zou na de "aansluiting" van ons land bij Frankrijk, eind januari

1795, bezwaarlijk nog ingevoerd kunnen zijn.
De "Vrouw Ida Johanna" was waarschijnlijk voor het uitbreken van de vijandelijkheden tussen de Bataafse Republiek en Engeland teruggekeerd in het vaderland. De tekening van de Leuvehaven, waarop we het schip zien afgebeeld, dateert evenals de andere drie van de serie met de neutrale vlaggen uit 1795. De "Vrouw Ida Johanna" voert geen vlag op deze tekening. Op 21 oktober van dat jaar machtigt Johannes Theodorus Wilckens, medeeigenaar en reder van de "Vrouw Ida Johanna", liggend te Rotterdam, namens alle eigenaars de heren Berckemeyer & comp. te Hamburg het schip daar te verkopen 47). Ongetwijfeld gaat het hier om een schijnverkoop, zoals er door Brown 48) en Kolff verscheidene genoemd worden. Berckemeyer & comp. zullen in Hamburg een zogenaamd neutralisatiekantoor gehad hebben. Het schip, dat in de volgende stukken "Ida Johanna" genoemd wordt, blijkt later onder Deense vlag te varen. Altona, nu een voorstad van Hamburg, destijds deel uitmakend van Sleeswijk-Holstein, waarvan de Deense koningen hertogen waren, was blijkbaar de thuishaven. De monsterrol aan boord was op 19 oktober 1795 gedateerd en - waarschijnlijk gefingeerd - opgemaakt te Altona 49). Jan Veder, die gewoon schipper van de "Ida Johanna" was gebleven, was als burger van Altona Deens staatsburger geworden 50). In 1796 - '97 maakte de "Ida Johanna" onder Deense vlag een reis naar de Levant. Op 24 maart 1797 voer het schip uit van Smirna, met als lading onder andere karpetten en tafeltapijtjes, die Veder voor eigen rekening gekocht had. Op 7 juni wordt de "Ida Johanna" door een Engelse kaper aangehouden en opgebracht naar Gibraltar. Veder wordt daar voor het Admiraliteitshof gedaagd; bij vonnis van 27 juli 1797 wordt het schip, als zijnde Nederlands eigendom, verbeurd verklaard. Veder echter wordt vrijgelaten en mag met de hem toebehorende tapijten en karpetten vertrekken. Na een veelbewogen reis met een ander, blijkbaar wel als Deens erkend schip 51), komt Veder terug in Nederland, waar hij zich voor het verlies van de "Ida Johanna" moet verantwoorden. In een tweetal notariële akten beschrijft Veder zijn avonturen sinds het vertrek van de "Ida Johanna" uit Smirna 52) en somt hij de documenten op, die zich aan boord van de "Ida Johanna" bevonden en die hij beweert aangewend te hebben bij zijn pogingen om schip en lading in Gibraltar vrij te krijgen 53). We weten dus niet, voor wie Groenewegen de tekeningen met de "Vrouw Ida Johanna" gemaakt heeft. Jammer, maar belangrijker is, dat uit de hier beschreven gebeurtenissen blijkt, dat er meer achter Groenewegens marines en topografische taferelen kan zitten, dan men op het eerste gezicht zou denken. Het heeft zeker zin, ook andere werken van zijn hand nog eens vanuit dit gezichtspunt te bestuderen.

Groenewegens laatste tekeningen dateren uit het jaar 1816. Toevallig het jaar, waarin voor 't eerst een stoomschip, de Engelse "Defiance", Nederland bezocht. Voor de scheepvaart een teken, dat een nieuw tijdperk op komst was. In dit verband mogen we Groenewegen als één van de laatste vertegenwoordigers van de oude tijd zien. Bij hem wordt het beeld van de Nieuwe Maas en de Rotterdamse havens nog volledig beheerst door de zeilvaart. Daarna zal het sterk veranderen, eerst langzaam, na 1850 steeds sneller. Meer en meer verdringt de stoomboot het zeilschip; de groter wordende zeeschepen kunnen de havens in de binnenstad niet meer in. Langs de Maas komen kaden, de poorten worden afgebroken, oude havens worden overbrugd, de havenoutillage gemoderniseerd. Achteraf kunnen we constateren, dat Gerrit Groenewegen de laatste geweest is, die het Rotterdamse havenbedrijf zoals dat in de 17e en 18e eeuw gefunctioneerd moet hebben, zo volledig in beeld heeft gebracht. Dat geeft zijn werk, naast wat het ons leert over de rond 1800 in gebruik zijnde scheepstypen, een onschatbare documentaire waarde.

Noten

1 De meeste informatie betreffende Gerrit Groenewegen vindt men in de volgende kunstenaarslexicons:
R. van Eynden en A. van der Willigen, Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst, III, Haarlem, 1820 en Aanhangsel, 1840;
J. Immerzeel jr, De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, Amsterdam, 1842;
A. von Wurzbach, Niederländisches Künstler-Lexikon, I, Wien/Leipzig, 1906;
U. Thieme und F. Becker, Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler, XV, Leipzig, 1922;
P.A. Scheen, Lexicon Nederlandse beeldende kunstenaars, 1750 - 1950, 's-Gravenhage, 1969.
De laatste gegevens die over Groenewegen bekend geworden zijn treft men aan in:
P. Dekker, Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen, getekend en gesneden door Gerrit Groenewegen en met tekstbijdragen van P. Dekker, Zaltbommel, 1967;
Gerrit Groenewegen, tekenaar van Rotterdam, 1754 - 1826, tentoonstellingscatalogus Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam, 1976;
P. Ratsma, De Rotterdamse tekenaar Gerrit Groenewegen, 1754 - 1826, in Rotterdams Jaarboekje 1977.

2. Tekeningen van Gerrit Groenewegen worden vooral in de volgende collecties bewaard: Maritiem Museum "Prins Hendrik", Rotterdam (marines), Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam (marines), Gemeentearchief Rotterdam (topografie), Museum Boymans - Van Beuningen, Rotterdam, Gemeentearchief Delft, Gemeentearchief Dordrecht (topografie) en Rijks Prentenkabinet, Amsterdam. Zijn grafisch werk is in vele collecties te vinden; behalve in de bovengenoemde bijvoorbeeld ook in het Visserijmuseum te Vlaardingen en de Atlas van Stolk te Rotterdam.

3 De catalogus (zie noot 1) is nog verkrijgbaar bij het Gemeentearchief en Maritiem Museum "Prins Hendrik", beide te Rotterdam.

4 Van Eynden en Van der Willigen, a.w., blz. 65.

5 Gemeentearchief Rotterdam (verder af te korten als: GAR), notaris J. Vroombrouck, prot. 2853/747 en 749.

6 Van Eynden en Van der Willigen schrijven dat Gerrit werd opgeleid "tot het scheepstimmeren, het bedrijf zijns vaders".
Van Groenewegens hand bestaat een tekening van oorlogsschepen op de rede van Kaapstad (Maritiem Museum "Prins Hendrik", catalogus "Rivier- en havengezichten", 1949, no 51). Voorts maakte hij een tekening van Brouwershaven, gezien vanaf de rede. Brouwershaven was de plaats, die vele van Rotterdam uitvarende schepen passeerden. Een gravure naar Groenewegens tekening komt voor in de "Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek", Amsterdam, 1802.
Doorslaggevende bewijzen dat Gerrit Groenewegen gevaren zou hebben, zijn dit zeker niet. Zie ook Rott. Jaarb. 1977, blz. 156.

7 Van Eynden en Van der Willigen, a.w., blz. 65.

8 De nu bekende schilderijen van Groenewegens hand worden genoemd in Rott. Jaarb. 1977, blz. 161 - 162.

9 "Afbeelding der overblijfselen daags na den brand den 11den maart 1779, te Rotterdam voorgevallen . . . .", kopergravure door Robert Muys naar Gerrit Groenewegen. Dat Groenewegen van de boekhandelaren Tiele en Bothall opdracht kreeg deze afbeelding te maken, wijst er op, dat hij als tekenaar al bekend was. Er zou dus ook werk van vóór 1779 kunnen zijn. Zie catalogus Gerrit Groenewegen, 1976, no 25.

10 Gegevens hierover leveren vooral oude veilingcatalogi. De bekendste collecties waarin veel werk van Groenewegen voorkwam, waren die van Gerrit van der Pot van Groeneveld (veilingen 1807 en 1808), Gerard van Nijmegen (veiling 1809), D. de Jongh (veiling 1810), H. Verdonk (veiling 1811), F.M. Netscher (veiling 1829) en Gerrit van der Pals (veilingen 1839 en 1840), allen te Rotterdam.

11 Zie Rott. Jaarb. 1977, blz. 168 - 170.

12 GAR, Archief Heilige Geesthuis, inv. nos 115 en 116A.

13 Nu de Westzeedijk. Zie Rott. Jaarb. 1977, blz. 155 en noot 22.

14 GAR, Register van overlijden der stad Rotterdam over het jaar 1826.

15 Van Eynden en Van der Willigen, a.w., blz. 65 - 66.

16 Catalogus "Rivier- en havengezichten" (vgl. noot 6), blz. 1.

17 A. Staring in "Allgemeines Lexikon der bildende Künstler", XV, blz. 66, door Thieme und Becker uitgegeven, is over Groenewegens tekeningen niet onverdeeld enthousiast. Over zijn grafisch werk schrijft hij echter: "Bedeutender ist Groenewegen als Radierer. Seine Blätter, die die anspruchslose Tüchtigkeit des Handwerkmäszigen haben, . . ."

18. Uitgegeven door J. van den Brink te Rotterdam.
Zowel het complete werk als losse prenten eruit, zijn in meerdere collecties aanwezig. Facsimile-uitgave met toelichting door P. Dekker, zie noot 1. Zie ook catalogus Groenewegen 1976, no. 18a.

19 Zeeuwse beurtvaarder, in Ned. Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inv.no A 2588(c). Zie catalogus Groenewegen, 1976, no. 18b.

20 De volgende prentenseries zijn door ons opgemerkt:
1786. 6 marines (Atlas van Stolk, Boymans, M.M. "Prins Hendrik", incompleet in N.S.M.);
1793, 6 marines (M.M. "Prins Hendrik");
1794, 6 marines (aquantinten, no 5 in G.A.R., no's 1, 2, 4, 5 en 6 in Boymans, no's 2 t/m 6 in M.M. "Prins Hendrik");
1794, 2 Maasgezichten bij Rotterdam (G.A.R.);
1795, 6 marines (Atlas van Stolk, N.S.M.);
1797, 6 Maasgezichten Rotterdam en omgeving (G.A.R.);
1807, 6 marines (Atlas van Stolk, M.M. "Prins Hendrik", N.S.M.), zie catalogus Groenewegen, 1976, no 23.
Behalve de series uit 1794 worden alle ook genoemd bij Thieme und Becker, a.w., blz. 66 - 67. De aquantinten worden daar abusievelijk 1791 gedateerd. "Eine fast vollständige Sammlung" is volgens dit werk in het Rijks Prentenkabinet te Amsterdam aanwezig.

21 Zie noot 20, series uit 1794 en 1797.

22 No 5 van de in de noot 20 vermelde serie. Zie catalogus Groenewegen, 1976, no 23.

23 Over de betekenis van het topografisch werk van Groenewegen, zie catalogus 1976 en Rott. Jaarb 1977.

24 B.v. GAR, nrs R.I. 163 en 164, zie catalogus Groenewegen 1976, nrs 61 en 50. Zie afb. 1.

25 Zie b.v. een gezicht op de Blaak, catalogus 1976, no 92 met afbeelding.

26 De particuliere werven waren in hoofdzaak aan de Zalmhaven gevestigd. Zie catalogus 1976, no 115 met afbeelding. Lit.: S.C. van Kampen, De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek; Assen, 1953.

27 Uitgave J. Allart, Amsterdam, 1786 - 1811. (?)

28 "Aanval van den commandeur Fielding op het konvooi onder den schout bij nacht Van Bijland, in den jaare 1779". Lit.: F. Muller no 4351, cat. Atlas van Stolk no 4301, cat. Groenewegen, 1976, no. 26.

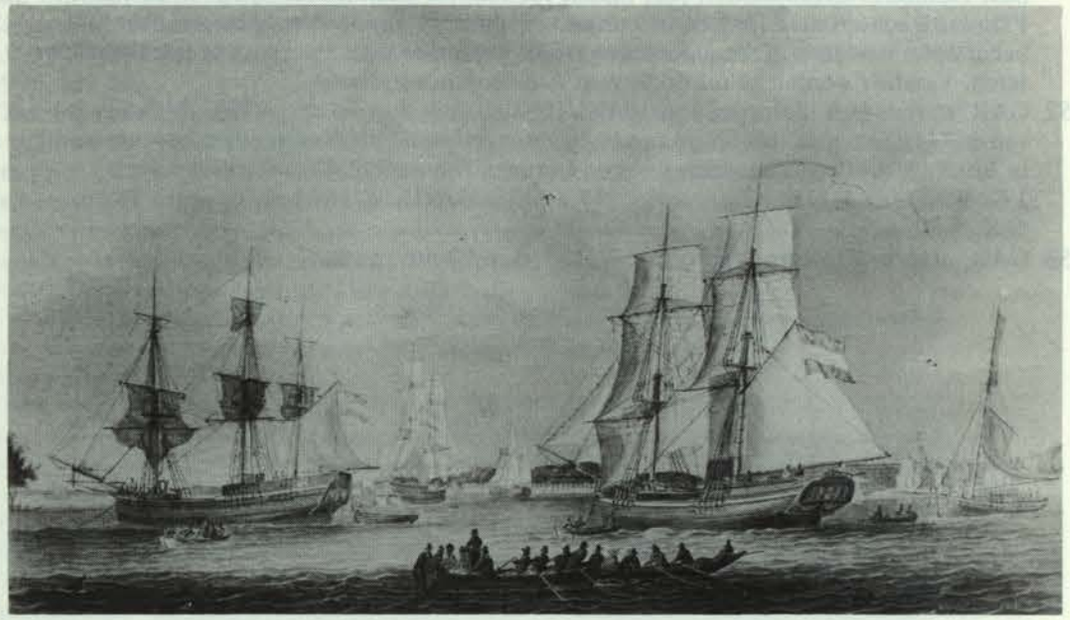
29 "Gevecht van 's Lands schip Mars tegen de Engelsche oorlogschepen Monarch, Panther en Sybille". Lit.: F. Muller no 4395.

30 Lit.: F. Muller no 4438.

31 GAR, Handschriftenverzameling no 3909. Zie cat. Groenewegen, 1976, no 36.
32 GAR, R.I. 1413, 15 gewassen tekeningen.
33 De vraag of uit Groenewegens werk tot patriots- of Oranjegezindheid geconcludeerd kan worden, wordt besproken in Rott. Jaarb. 1977, blz. 163. Het antwoord is negatief.
34 Zie catalogus Groenewegen, 1976, no 28 en Rott. Jaarb. 1977, blz. 164 met afbeelding.
35 Lit.: F. Muller no 5071, catalogus Atlas van Stolk no 4984 en catalogus Groenewegen, 1976, no. 29.
36 "Zeeslag tusschen de Bataafsche en Engelsche vlooten, op de hoogte van Egmond . . ."; 3 prenten met als ondertitels "Het gevecht neemt zijn aanvang . . . ", "Het midden van het gevecht" en "Bij het ten einde lopen van het gevecht". Lit.: F. Muller no 5476 en catalogus Groenewegen, 1976, no 30. Onder no 5480 noemt Muller een andere versie van de prent van het begin van het gevecht. De tekeningen in de Atlas van Stolk zijn de no's 5393 en 5395, in M.M. "Prins Hendrik" de no's P 1069 en P 1070.
37 Ned. Scheepvaartmuseum, no 2905 (1a) en (1b). Lit.:
J.C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, 2e druk, deel 5, Haarlem, 1862, blz. 646 - 655 en catalogus Groenewegen, 1976, no 31.
38 Wurzbach, a.w., II, blz. 755.
39 GAR, no's III 82, III 83, VII 399 en VII 248. Zie ook noot 43. Afb. 3 en 9.
40 Bezit van de heer mr A. Blussé van Oud-Alblas te Rotterdam, die zo vriendelijk was, ons beide tekeningen voor bestudering ter beschikking te stellen, waarvoor wij hem zeer erkentelijk zijn. Zie afb. 10.
41 De staten, waarvan de vlaggen voor dit doel gebruikt werden, waren Pruisen (de havens Emden, Grietzijl, Leer en Norden), Papenburg (in Münsters gebied, aan de Eems), Varel en Kniphausen (beide in Noord-Duitsland aan de Jade-Bucht), Hamburg, Altona (in Sleeswijk - Holstein, voerde de Deense vlag), Denemarken, Zweden, Oostenrijk (Ostende), U.S.A. en waarschijnlijk ook Bremen.
Lit.: B. Kolff, Achter de schermen van het onder onzijdige vlag brengen van koopvaardijschepen ten tijde van de Bataafsche Republiek, in Rott. Jaarb. 1944; J.F. van Dulm en A.N. baron de Vos van Steenwijk, De vlag van Kniphausen, in Marineblad, 1972, 1; J.K. Oudendijk, Blockaded seaports in the history of international law, in Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis, XLII, 1974. Zie ook Rott. Jaarb. 1977, blz. 165 - 167.
Dank zijn wij verschuldigd aan mevr. drs E. Bos-Rietdijk en drs L.M. Akveld, conservatoren van het Maritiem Museum "Prins Hendrik", die de vlag van Kniphausen op een van Groenewegens aquarellen herkenden en ons op het gebruik der "neutrale vlaggen" wezen.
42 Zie Kolff, a.w. Deze ontleent zijn gegevens voor een groot deel aan John Brown, The mysteries of neutralization, London, 1806, een zeldzaam geschrift, waarvan het Rotterdams Gemeentearchief een getypt exemplaar bezit. Bij de onder neutrale vlag varende Nederlandse schepen, die Brown vermeldt, zijn enkele Rotterdamse.
Tot nu toe is geen ervan op een afbeelding van Groenewegen gesignaleerd.
43 Zie Rott. Jaarb. 1977, blz. 165 - 166 en noot 86.
44 Zie vorige noot.
45 GAR, notaris C. van der Looy, prot. 2963/750. Als reders worden genoemd Johannes Theodorus Wilckens jr, Daniël Madrij, Cs van der Hoeven & zoon, Laurens Dubbeldemuts van der Sluis, Pieter Vijgh, Calis & Kuiper, J. & D. Jongeneel & Co, Nicolaas Jongeneel & Co, alle te Rotterdam.
46 GAR, notaris H.A.Schadee, prot. 3487/409.
47 GAR, notaris M. Versteeg, prot. 3589/989.
48 Vgl. noot 42. Kolff, a.w. blz. 93-94.
49 De "Ida Johanna" lag op 21 oktober 1795 nog in Rotterdam, zie noot 47.
50 GAR, notaris M. Versteeg, prot. 3592/459, d.d. 13 november 1800.
51 Veder verliet aan boord van het Deense schip "Schwettern" Gibraltar, met bestemming

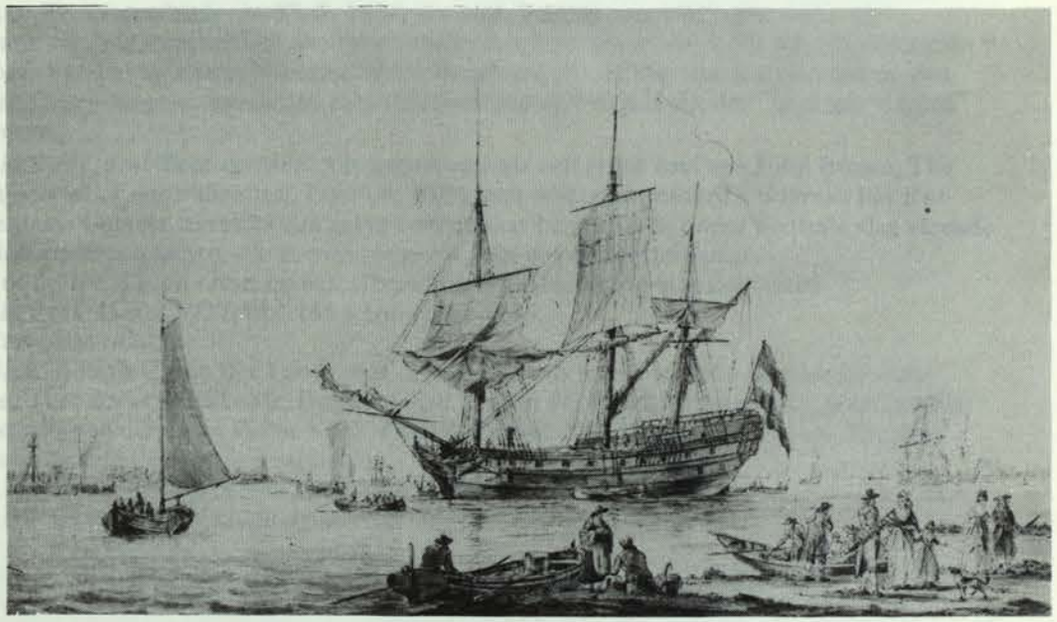
Hamburg, op 8 augustus 1797. Het schip werd 30 augustus in het Kanaal door een Frans schip aangehouden en met een Franse bemanning aan boord naar Nantes opgebracht. Op weg daarheen werd de "Schwettern" door een Brits oorlogsschip gekaapt en naar Falmouth opgebracht. Veder mocht vertrekken, maar moest zijn goederen in Falmouth achterlaten. De Deense consul te Falmouth, die Veders belangen daar behartigde, wist later Veders goederen vrij te krijgen en naar Hamburg te laten transporteren. Vandaar werden ze tenslotte naar Amsterdam verscheept.
52 GAR, notaris H.A. Schadee, prot. 3498/1081 - 1084, d.d. 14 dec. 1799. Het vertrek van de "Ida Johanna" uit Smirna en het opbrengen naar Gibraltar worden ook genoemd in Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel, IV, uitgegeven door J.G. Nanninga, R.G.P., Grote serie, 115 en 120, Den Haag, 1964 en '66, blz 578 en 588.
53 GAR, notaris M. Versteeg, prot. 3592/459, d.d. 13 nov. 1800.

Afb. 1



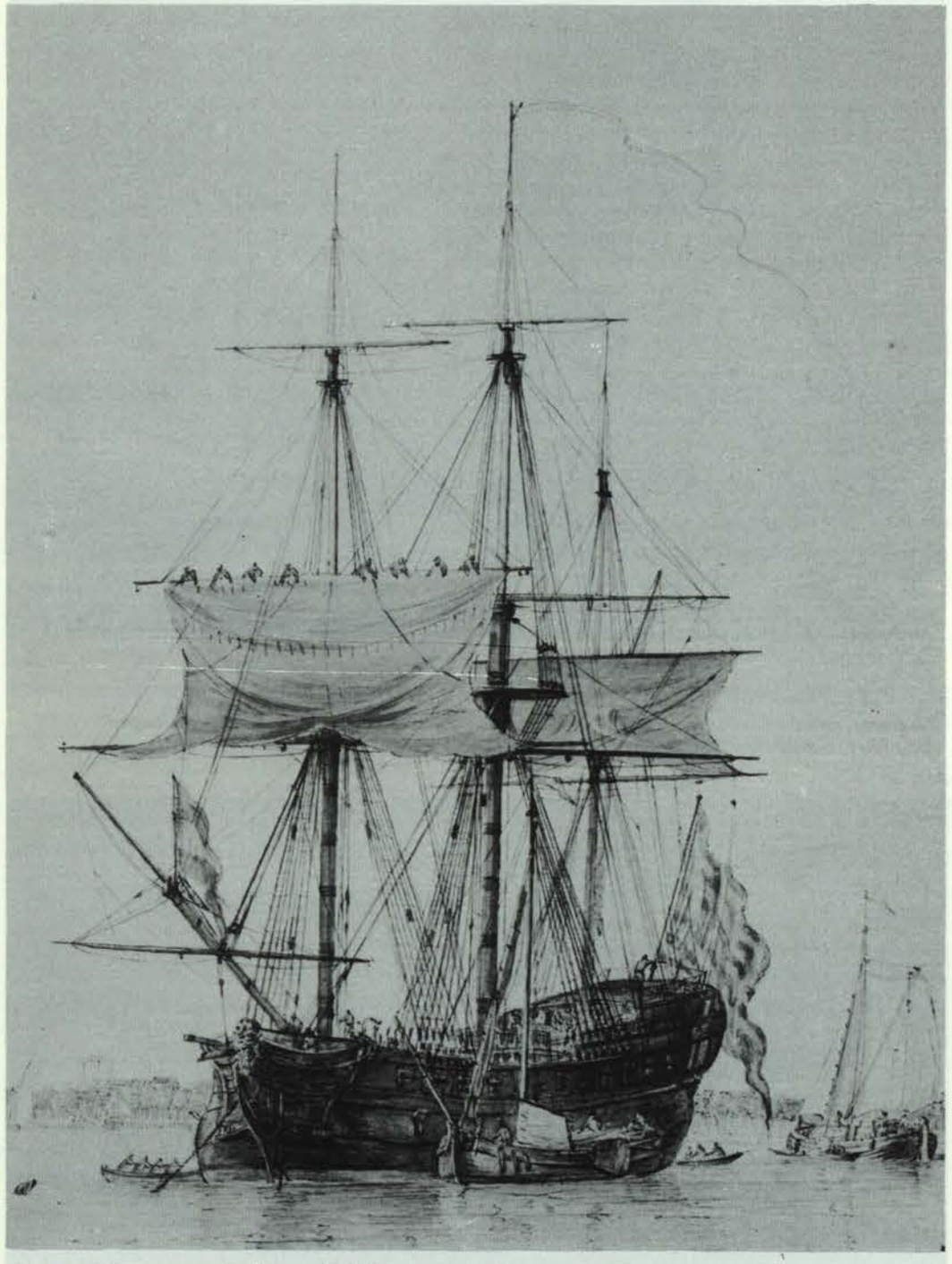
De Nieuwe Maas voor Rotterdam. Rechts de beide Nieuwe-hoofdpoorten aan het eind van de Leuvehaven. Rechts van het midden de brik, waarschijnlijk genaamd "Adolf Cloijster". (Aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, R.I. 163).

Afb. 2



Riviergezicht, mogelijk gefingeerde omgeving. (Aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, XXXII 31).

Afb. 3

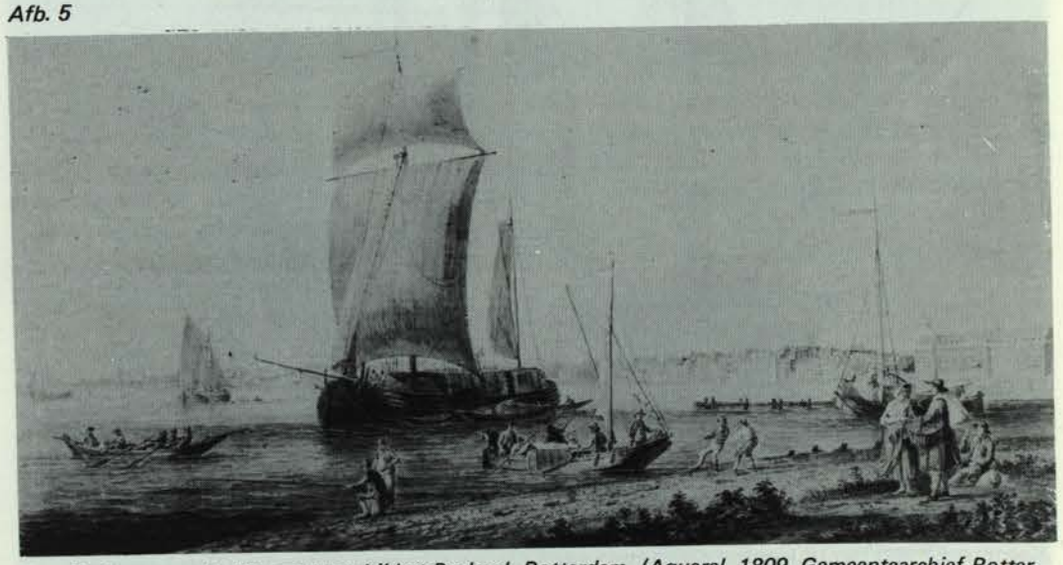


Koopvaardijfregat met de vlag van Kniphausen op de Nieuwe Maas voor Rotterdam (Detail van een aquarel, 1795, Gemeentearchief Rotterdam, III 82).

Afb. 4

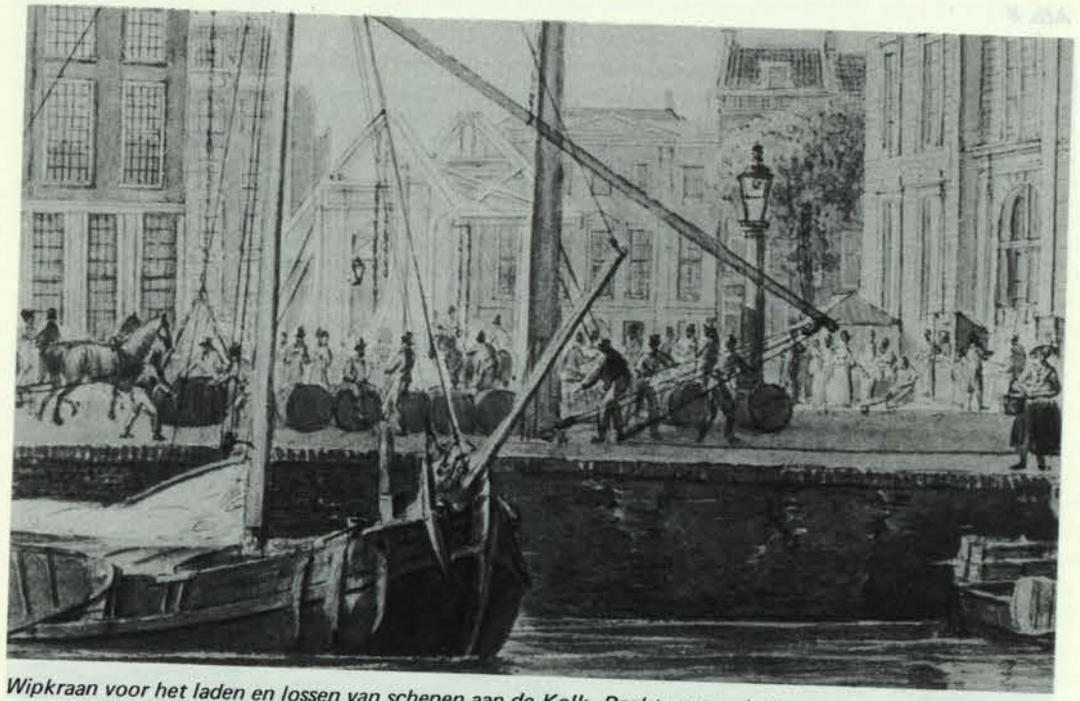
Keulenaar, gebruikt in de Rijnvaart. Uit de serie "Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen". (Ets, 1791, Gemeentearchief Rotterdam, 52 C 13).

Afb. 5



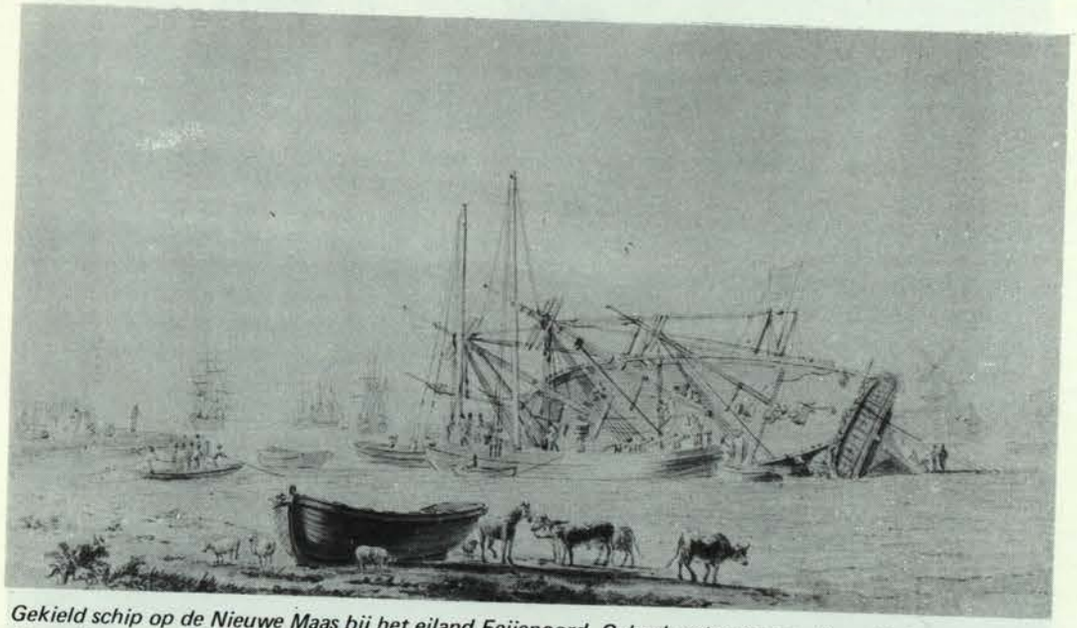
Een Keulenaar op de Nieuwe Maas bij het Bosland, Rotterdam. (Aquarel, 1809, Gemeentearchief Rotterdam, III 100).

Afb. 6



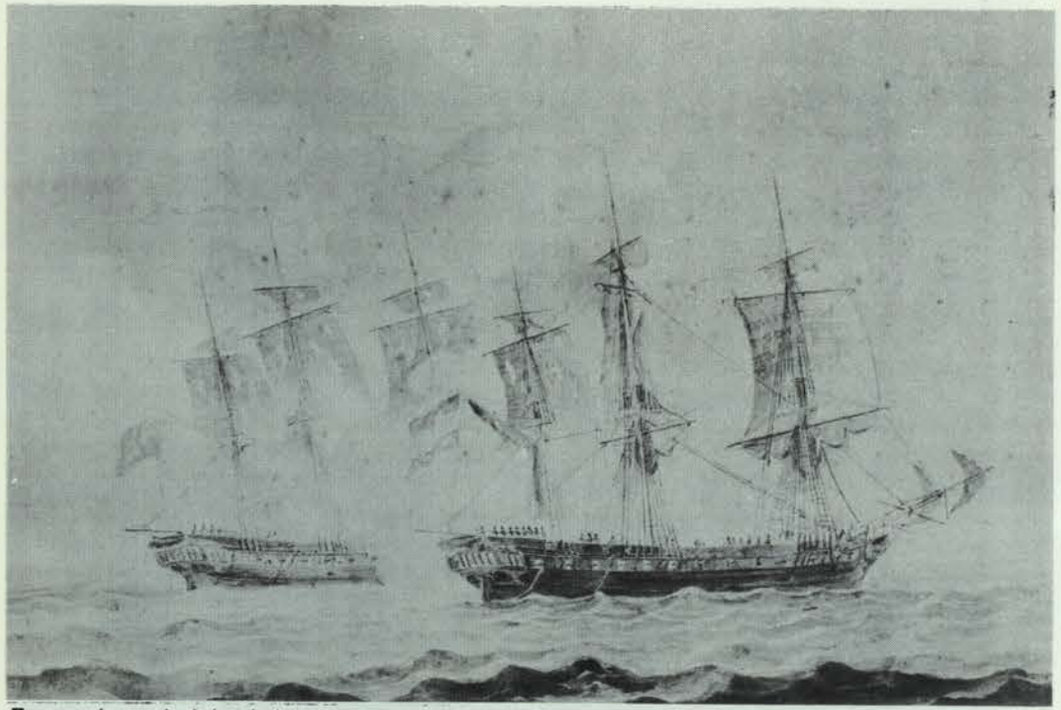
Wipkraan voor het laden en lossen van schepen aan de Kolk. Rechts een gedeelte van de Beurs, op de achtergrond de Blaak. (Detail van een aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, XIV 13).

Afb. 7



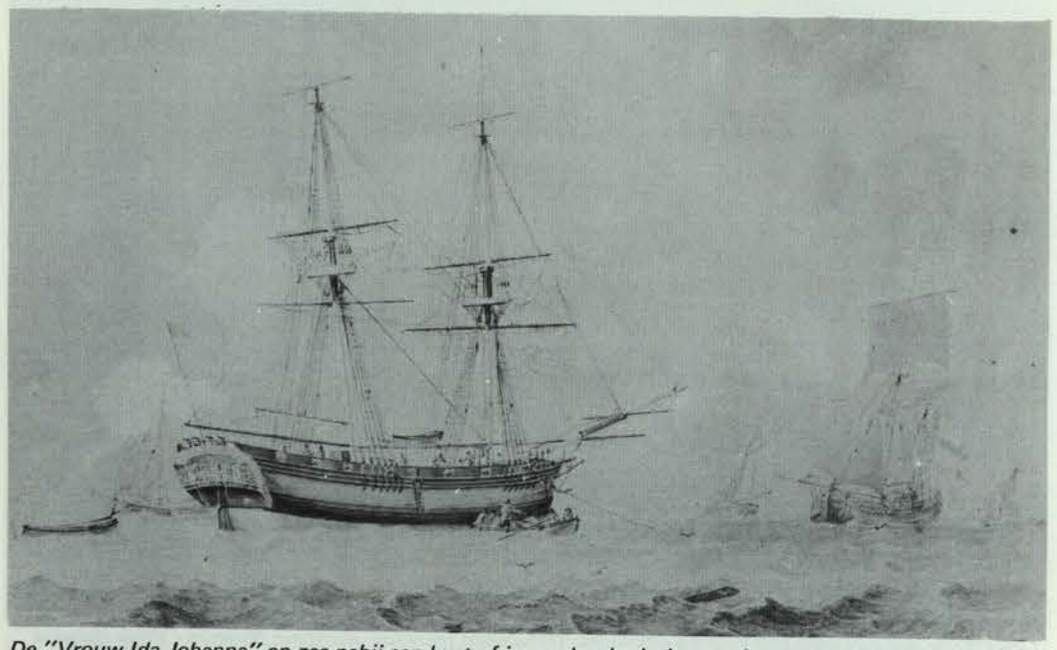
Gekield schip op de Nieuwe Maas bij het eiland Feijenoord. Geheel rechts de mond van de Rotterdamse Leuvenhaven met de Witte Poort. Het schip, een oorlogsfregat, wordt met een kiellichter scheefgetrokken. Links op de wal ziet men een vuur en pekketels. (Gewassen tekening, Maritiem Museum "Prins Hendrik", Rotterdam, P 1083).

Afb. 8



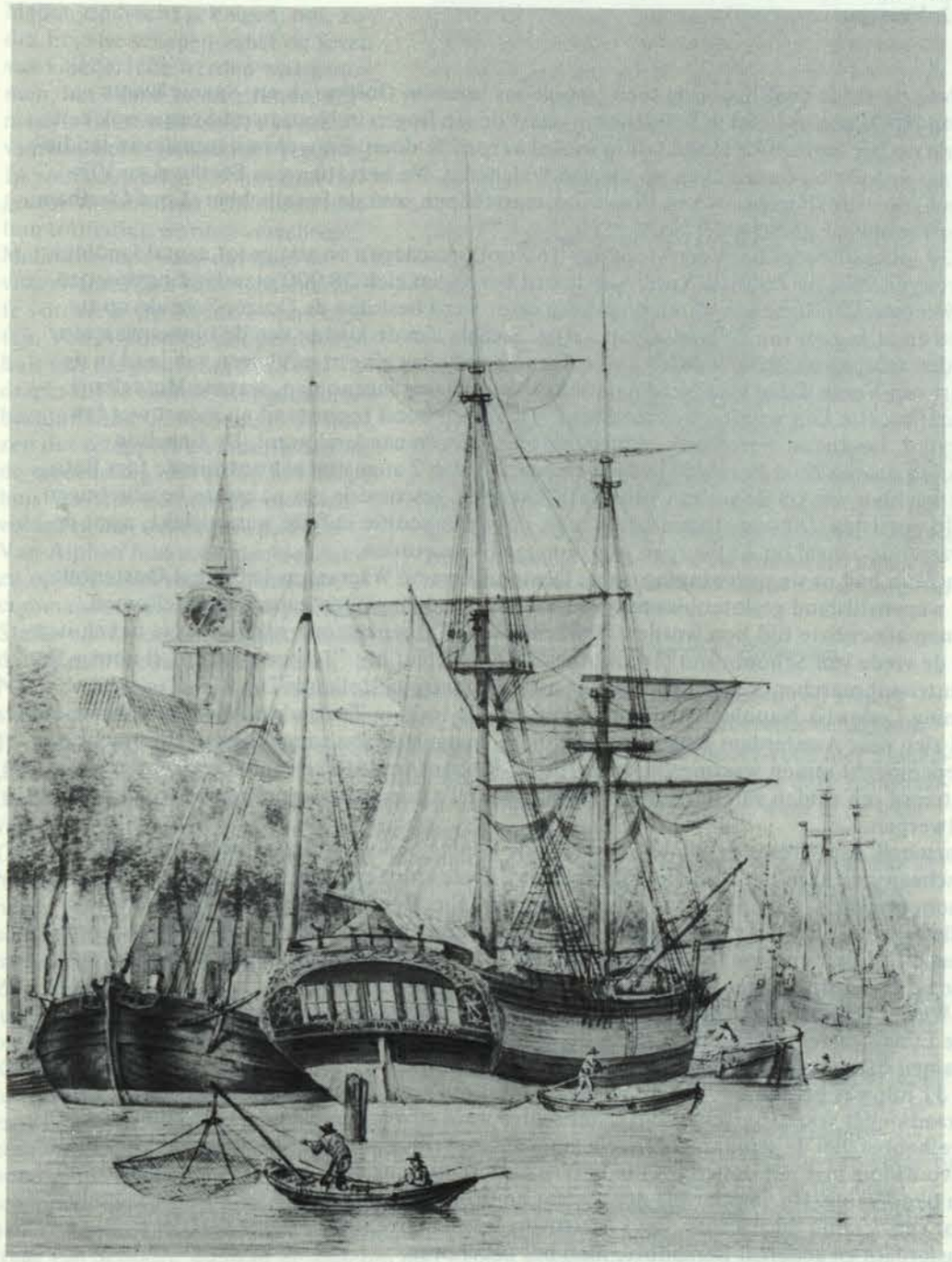
Zeegevecht op de Atlantische Oceaan tussen het Nederlandse fregat "Gelderland" en het Engelse fregat "Virginie", 19 mei 1808. (Aquarel, Ned. Scheepvaartmuseum, Amsterdam, A 2905, 1a).

Afb. 9



De "Vrouw Ida Johanna" op zee nabij een kust of in een brede rieviermond, waarschijnslijk in 1794. (Aquarel, eigendom van mr. A. Blussé van Oud-Alblas, Rotterdam).

Afb. 10



De "Vrouw Ida Johanna" in de Leuvehaven te Rotterdam, 1795. (Detail van een aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, VII 248).

Gebeurtenissen in Middelharnis in verband met de Engelse invasie in 1809

Dr. J. Verseput

Tijdens de vijfde coalitieoorlog toen Napoleons legers in Oostenrijk en Spanje waren gebonden, rijpte in Londen het plan om naast de landingen in Noordwest-Spanje ook een overal op het keizerlijke vlootstation in Antwerpen te doen. En werd uitgegaan van landingen op de kust bij Cadzand en op die van Walcheren. Na bezetting van Breskens en Vlissingen, de uitrustingsplaats van Franse oorlogsschepen, zou de bevelhebber, Lord Chatham, doorstoten naar de Scheldestad.
Op 29 juli 1809 verscheen een vloot van 160 oorlogsschepen en een groot aantal landingsvaartuigen voor de Zeeuwse kust. Aan boord bevonden zich 38.000 man landingstroepen. De weersomstandigheden waren ongunstig en er werd besloten de Ooster-Schelde op te varen en af te zien van de landingsoperaties. Slechts aan de kusten van de binnenwateren zouden troepen aan land worden gezet. De volgende dag gingen militairen aan land in de buurt van Veere. Deze stad werd na zwakke verdediging ingenomen, waarna Middelburg zonder moeite kon worden overmeesterd. Vlissingen bood tegenstand en moest worden belegerd. Daarnaast waren ook eenheden op Schouwen aan land gezet. De Engelsen trokken daarna Zuid-Beveland binnen en bezetten op 2 augustus het ontruimde fort Bath. Het wachten was op de val van Vlissingen, maar dit geschiedde pas na zware beschietingen op 16 augustus. Dit oponthoud betekende, dat de expeditie in feite was mislukt, want de verrassende aanval op Antwerpen was onmogelijk geworden.
Napoleon had na de overwinning op de Oostenrijkers bij Wagram in 1809 met Oostenrijk een wapenstilstand gesloten, waarna vredesonderhandelingen op gang waren gekomen. Binnen afzienbare tijd kon worden verwacht, dat hij troepen zou vrijkrijgen. Na het sluiten van de vrede van Schönbrunn (14 oktober 1809) schreef hij: "Ici tout est fini, il nous maintenant marcher contre l'Espagne et surtout contre la Hollande".
Koning Lodewijk Napoleon had het bericht van de inval in Zeeland in Aken ontvangen. Hij had zich naar Amsterdam gespoed, waar hij op 2 augustus was aangekomen. Hij bracht een troepenmacht samen waarmee hij naar Noord-Brabant trok. Deze eenheden werden geconcentreerd ten zuiden van Bergen op Zoom, waar zij aanleunden tegen Franse troepen rond Antwerpen.
Maarschalk Jan Willem de Winter was door de koning benoemd tot opperbevelhebber van de scheepsmacht in het zuidelijk departement. Deze vloot bestond onder meer uit de kanonneerboten, die op last van schout-bij-nacht Jhr. Hendrik Alexander Ruysch van Hellevoetsluis naar het Zijpe en vervolgens naar Bergen op Zoom waren gedirigeerd. Een tweede flotille werd gestationeerd bij Willemstad. Deze eenheid stond onder leiding van kolonel Hendrik Antony Rijsterborgh.
De Winter vertrok aan boord van het linischip "De Koninklijke Hollander" met het korvet "De Lynx" onder commando van Pieter Ziervogel naar Hellevoetsluis. Na verloop van tijd kwamen daar nog bij de kanonneerboten van Ruysch.
Op 31 juli was het bericht van de Engelse aanval in Parijs bekend geworden. In een ministerraad onder voorzitterschap van Cambacérès werd gesproken over de aanstelling van een bevelhebber van de strijdkrachten. Na ampele bespreking werd besloten Lodewijk Napoleon voorlopig met het opperbevel te belasten. Deze ontving op 8 augustus het bericht van zijn benoeming. Hij aanvaardde deze, maar hij drong wel aan op een spoedige vervanging door een Franse maarschalk. Op 17 augustus was het zover. De koning vertrok naar Amsterdam en generaal Bernadotte nam het bevel over.

Goeree-Overflakkee lag in de frontlijn en reeds op 30 juli had de distriktscommandant, de brigadier Mellet, opdracht gekregen, om, zodra Engelse schepen vanaf de toren van Goedereede werden waargenomen, het eiland te ontruimen. Hij maakte daarop bekend, dat geen vaartuig het eiland mocht verlaten. In voorkomend geval moesten ongeveer vierhonderd millitairen met hun uitrusting worden verscheept. Mellet besloot voor dat doel de vissersvaartuigen van Middelharnis te vorderen. Op 31 juli kwam kapitein Van Alphen op het gemeentehuis van die plaats om deze opdracht uit te voeren. Het gemeentebestuur zond de bode langs de huizen der schippers en stuurlieden met de mededeling, dat zij op het dorpshuis moesten komen. De meesten voldeden aan deze oproep. Toen Van Alphen hun mededeelde, dat zij op het bevel van de distriktscommandant met hun schepen naar Stellendam moesten komen, bleek, dat zij daartoe niet bereid waren.

afb. 1 (Gedeelte van de) Carte des Entrées de l'Escaut et de la Meuse avec les Bancs Passes Isles et Costes Comprises entre Gravelines et Rotterdam (Parijs), begin 19e eeuw
Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

Noch de officier, noch de vroede vaderen konden de vissers er toe bewegen een ander standpunt in te nemen. Van Alphen moest onverrichterzake naar Goedereede teruggaan.
In de loop van de middag kwam een onderofficier zeggen, dat het rendez-vous niet Stellendam, maar Goedereede was. Het bestuur ontbood de vissers opnieuw, maar deze handhaafden hun afwijzende houding. Niet allen waren blijkbaar zo weerspannig, want in de loop van de avond vertrokken drie vaartuigen naar Goedereede.
Op 3 augustus kreeg Mellet bevel op Bergen-op-Zoom terug te trekken. Wederom eiste hij de vissersvaartuigen op, maar slechts enkele zeilden uit. Mellet kon beschikken over negen boten, waaronder vier uit Sommelsdijk. Het grootste deel van de militairen moest achterblijven tengevolge van de weigering der vissers en het zwakke optreden van de gemeentelijke overheid van Middelharnis.
Zo iets kon niet worden geduld. In de ochtenduren van de vierde augustus trok de eerste luitenant I.C.R. Schoorn aan het hoofd van een afdeling van zestig militairen de gemeente binnen. De commandant ging naar het huis van de 60-jarige baljuw-schout Lambertus Kolff. Hij wees deze op de noodzaak de weerspannige vissers te dwingen naar Goedereede te vertrekken. Hij wilde de zeelieden nog een kans geven. Daartoe moest de heer Kolff er voor zorgdragen, dat de betreffende personen in het logement van Schoonejongen zouden verschijnen. Kolff slaagde erin de vissers bijeen te krijgen en na verloop van enige tijd kon de luitenant de opgekomenen toespreken. Hij zei, dat zij moesten komen om manschappen, munitie en proviand naar Hellevoetsluis (?) te vervoeren. Zijn toespraak maakte niet veel indruk. Slechts twee personen waren bereid naar Goedereede te komen. Op de vraag van Schoorn waarom de anderen niet wilden komen werd geantwooord, dat men geen volk kon krijgen. Daarnaast werd gezegd, dat het tij niet gunstig was. Hierop haakte de militair in door te vragen wanneer dit wel gunstig was. Hem werd geantwoord, dat dit

om 10 uur 's avonds het geval was. Schoorn vond dit niet bezwaarlijk en zei, dat hij er dan op rekende, dat dan alle schepen zouden uitvaren. Deze uitspraak viel niet in goede aarde. Uit de vergadering werd de vraag gesteld hoe men aan geld voor proviandering en vergoeding voor de opvarenden kon komen. Hierop kwam als antwoord, dat dit door het gemeentebestuur moest worden geregeld. Enkele vissers gingen daarop naar het gemeentehuis, waar hun werd gezegd dat dit tot de competentie van de heer Kolff behoorde. Deze werd benaderd, maar zei dat zij, wanneer zij ter visserij gingen, ook geld in de proviandering moesten steken. Na hun tegenwerping, dat er dan geld in het vooruitzicht was, ging de schout schouderophalend weg. Mokkend keerden de stuurlieden in de zaal van het logement terug. Schoorn werd nu gevraagd borg te staan voor de onkosten en de gederfde inkomsten, maar deze weigerde hierop in te gaan, waarna de vissers morrende de zaal verlieten.
Op straat werden de zeelieden opgewacht door een menigte volk. Velen, belust op relletjes, uitten kritiek op Kolff en Schoorn, rijke lieden, die de weinig kapitaalkrachtige vissers geen geld wilden geven. Er werd gesproken over de juistheid van het niet verlenen van hand- en spandiensten aan de militairen op het ogenblik, waarop de Engelsen zo dichtbij waren.
Die avond ging Schoorn naar de Kaai, waar hem bleek, dat de vissers wel langs de kade flaneerden, maar niets deden aan het zeilklaar maken van hun vaartuigen. Hij ergerde zich hieraan, sprak stuurman Abram van Bree aan, en vroeg waarom hij niet op zijn schip was. Deze merkte op, dat hij alle tijd had en dat daarbij kwam, dat hij niet wist waar hij zijn volk moest zoeken. Schoorn beval hem onmiddellijk aan boord te gaan, maar de visser gaf hieraan geen gevolg. Schoorn zei, dat hij dan tot arrestatie zou moeten overgaan, en hem aan handen en voeten gebonden aan boord zou laten brengen. Zo iets nam de vrije visser niet. Hij trok zijn jas uit en vroeg op smadelijke toon wat er zou gebeuren als hij zich niet zou laten binden. Het is waarschijnlijk, dat het daarna tot handtastelijkheden kwam, maar Van Bree ging niet aan boord. Vergezeld van zijn collega Leendert Buurveld, omstuwd door joelende burgers, richtte hij zijn schreden naar de Voorstraat met als doel het gemeentehuis aan het einde van die straat. Het gemeentebestuur stond op het bordes toen de tierende menigte aankwam. Van Bree riep, dat hij was gemolesteerd en nu de hulp van de burgelijke autoriteiten kwam inroepen. Hij vroeg de beide klokken te laten luiden teneinde de burgerij op te roepen om zich te verzetten tegen militaire willekeur. Dit werd geweigerd, maar enkele burgers hadden kans gezien in de toren te komen en beide klokken lieten hun galmende stem over Middelharnis horen. Dit duurde niet lang, want de klepel uit de grootste klok viel naar beneden. Het euvel werd hersteld, maar hiermede was enige tijd gemoeid en toen bleek, dat verder luiden niet meer nodig was, want er waren reeds talloze burgers samengekomen.
Het gemeentebestuur had intussen beide stuurlieden in de raadzaal genood. Van Bree zei, dat een daggeld voor de opvarenden van de te vorderen schepen moest worden vastgesteld. Kolff noemde dit redelijk en beloofde hierover met de boekhouders te zullen spreken. Beide vissers lieten zich niet met een kluitje in het riet sturen en eisten zekerheid. Na wat heen en weer spreken werd betaling door de vorderende autoriteiten wenselijk geacht. De bode werd uitgezonden om Schoorn te halen, maar deze was met zijn mannen reeds naar Goedereede vertrokken. De stuurlieden stelden voor om een commissie, samengesteld uit enkele gemeenteraadsleden en een paar vissers, naar Goedereede te zenden. Dit plan werd geblokkeerd door een veto van Kolff, die er op wees, dat die mensen in Goedereede als gijzelaars zouden worden vastgehouden. Hij drong er nogmaals bij de vissers op aan te buigen voor de militaire gezagdragers. De stuurlieden wilden dit voorstel eerst met hun collegas bespreken. Dit werd toegestaan, maar spoedig kwam als antwoord, dat men geen gevolg wilde geven aan het gedane voorstel.
Nadat de heren het gemeentehuis hadden verlaten keerde de rust weer. 's Avonds laat zeilde één schip uit om koers te zetten naar Goedereede. In de vroege morgen van de vijfde

augustus heerste er veel bedrijvigheid bij de haven. Gaffelschuiten en schokkers werden zeilklaar gemaakt om daarna te vertrekken, maar niet naar Goedereede, maar naar de monding van het Spui.

De heer Kolff had verslagen van de moeilijkheden aan Mr. Carel Gerard Hultman, landdrost van het departement Maasland en aan Mr. Alexander Wilhelmus Johannes Josephus baron van Hugenpoth tot Aerdt, minister van justitie en politie gezonden. In beide stukken werden de weerspannige vissers als schuldigen aangewezen.
Minister van oorlog Cornelis Rudolphus Theodorus baron Krayenhoff schreef aan zijn collega Hugenpoth, dat kapitein Haugwitz uit Goedereede hem had gemeld "dat hij weinig steun (vond) in de regeering van Middelharnis ter beteugeling der schippers, die zich zelfs hadden verzet tegen militairen". Dit toonde de andere zijde van de gebeurtenissen. De minister wilde dan ook meer klaarheid en gaf de landdrost opdracht de zaak grondig te onderzoeken. Deze delegeerde die taak aan de gemeentebesturen van Middelharnis en Sommelsdijk, waarbij hij een beloning van honderd rijksdaalders in uitzicht stelde voor degene, die namen van onruststokers meldde.
Het bestuur van Sommelsdijk schreef per omgaande, dat er geen ingezetenen van die gemeente bij de rellen waren betrokken geweest. Voor de heren van Middelharnis lag de zaak moeilijker. Zij hadden de vlotte melding van de schout niet gewaardeerd. Zij beschouwden de eis van de landdrost betreffende de publikatie van een gemeentelijke verordening, waarin de naam van Lambertus Kolff als berichtgever werd vermeld, als een aanklacht tegen het gemeentebestuur. Kolff was evenmin gelukkig met die naamsvermelding. Per kerende post vroeg hij de naam te mogen schrappen, opdat nieuwe ongeregeldheden zouden kunnen worden voorkomen. Het was voor hem een opluchting toen hij vernam, dat de gewraakte mededeling kon worden geschrapt. Opgetogen deelde hij een en ander op 15 augustus in de vergadering van het gemeentebestuur mee. De aanwezigen toonden zich ook gelukkig met deze oplossing. In de notulen werd opgetekend, dat dit verblijdend was, omdat "de tegenwoordige omstandigheden het zeer bedenkelijk maakten om aan de burgerij zoo openlijk te kennen te geven welke de hoofdaanleiding der notificatie van de landdrost is geweest".
In deze vergadering werd de definitieve tekst van het gevraagde antwoord opgesteld. Vanzelfsprekend was, dat de nadruk werd gelegd op de onwil der vissers. Door hun optreden was "het ons niet mogelijk geweest, welke fermiteit men ook getragt had aan te wenden, om met eenig effect deselve vaartuigen ter bekenden einde te requireeren en alzoo metterdaad te zorgen, dat daaraan naar behooren wierde voldaan". De brief eindigde met een verklaring, die luidde: "Voorts kunnen wij Uw Exc. verzeekeren, dat wij zullen voortgaan, om, bij voorkomende gelegenheden onze ingezetenen steeds voor te houden hunne gebondenheid, om aan de orders en beveelen te gehoorzamen, en verder (zoo veel als in onze magt is) mede te werken om hun dadelijk daartoe te brengen".

Op 16 augustus zeilde een Engelse vlooteenheid met 25 landingsvaartuigen vanuit het Keeten naar het Zijpe en raakte daar slaags met Hollandse oorlogsschepen. Hoewel de Engelsen er niet in slaagden een doorbraak te forceren, lukte het hun wel in Zijpe en Kramer door te dringen. Na vergroting van het aantal Britse schepen breidde zij hun macht uit tot de monding van de Dintel. De Hollanders besloten daarop tot de aanval over te gaan. Vanuit Noord-Brabant rukten zij, na het doorwaden van de Zandkreek, Zuid-Beveland binnen. Op 4 september werd het verlaten fort Bath bezet. De Engelsen, die ernstig te lijden hadden onder de Zeeuwse koortsen - in het begin van september bedroeg het aantal zieken en gewonden ongeveer 12.000 man - trokken zich terug op Walcheren.
Na de bovengenoemde successen der Engelsen had kolonel Rijstenborgh op 20 augustus bevel gegeven, dat alle vaartuigen, die geschikt waren voor troepenvervoer, bij Willemstad moesten worden aangetrokken. Deze order werd de volgende dag in Middelharnis bekend. Het gemeentebestuur kwam in spoedvergadering bijeen. Men besloot, dat dit bevel door de

omroeper zou worden bekendgemaakt, waarbij deze tevens de schippers - de meesten waren in Middelharnis teruggekeerd - zou oproepen voor een samenkomst op het raadhuis. De heren wachtten, maar slechts één schipper verscheen. De bode kreeg opdracht zeventien vissers persoonlijk uit te nodigen, maar niemand gaf gevolg aan deze oproep.
Nadat de bestuurderen het middagmaal hadden gebruikt, kwamen zij wederom op het gemeentehuis samen. Opnieuw werd de omroeper uitgestuurd. Hij maakte onder andere bekend: "Een ieder zal zich de nadeelige gevolgen te wijten hebben, die uit een tegenovergesteld gedrag te wachten zijn", maar niemand trok zich hiervan iets aan. In de namiddag verscheen luitenant-kolonel Kraay op het gemeentehuis, waar hij een onthutst bestuur aantrof. Wederom ging de bode de adressen der vissers langs. Nu werd succes geboekt, want zestien hunner verschenen in de raadzaal. Na veel heen en weer praten bleken zij bereid te zijn uit te varen, maar niet naar Willemstad, maar naar de ingang van het Spui. Kraay vond dit goed, mits dit de volgende ochtend bij het eerste tij zou gebeuren.
De uit het gemeentehuis komende schippers werden opgewacht door talloze burgers. Toen deze hoorden, dat de schepen zouden uitvaren, uitten zij hierop hun kritiek. Er werden groepjes gevormd. Vooral diegenen, die bij Bastiaan Hendrik Visser stonden, staken hun afkeer van de Franse niet onder stoelen of banken. Bovendien werd Kolffs toegevendheid afgekeurd. Toen de baljuw zich dan ook vertoonde, werd hij uitgejouwd. Hij schreef: "Een der ingezetenen met name Bastien Hendrik Visser kwam als een woedend Mensch uit de saamgevloeyde hoop op de Kaay naar het Raadhuis en op het bordes gekomen zich niet ontzien heeft om mij, onder een vergezogt voordwendsel op een alleszints brutaale wijze te bejegenen door mij met beledigende termen en oproerige bedreigingen voortehouden van mij wel te zullen vinden, zonder dat ik hem door raisonnementen tot bedragen konde brengen; vervolgens de trappen afgeloopen zijnde heeft hij ten aanhoore van verscheide personen voor het Raadhuis met opgestooken vuisten die dreigementen herhaald, zeggende, dat ik er nu aan moest, mij vervolgens met bijvoeging van de allerijslijkste vloeken uitmakende voor een patriot, schurk, draayer en dergelijke expressiën, zodat ik geraden vond mij binnen het Raadhuis te begeven ten einde mij niet langer aan zulke ondragelijke beledigingen bloot te stellen, terwijl de toegevloeyde menigte het volstrekt ondoenlijk maakte dien onverlaat tegen te gaan, daar ik meer al te duidelijk kon bemerken dat een geheele troep volks tezamen rotte om te zien welken mesures door mij in deze zouden worden genomen".
De luitenant ter zee B.I. Lans, die in gezelschap van twee gendarmes uit Sommelsdijk op het gemeentehuis was, bood de baljuw bescherming aan, maar deze derfde niet weg te gaan. In de late namiddag gelukte het hem via een achteruitgang weg te komen. 's Avonds kwamen de heren wederom samen. Na ampele besprekingen werd overeengekomen geen strafmaatregelen tegen Visser te nemen. In het verslag aan de landdrost staat: "Hebben wij in betrekking als schepenen na serieus overleg niet raadzaam kunnen vinden om den bailliuw te qualificeeren tot het apprehendeeren van gemelden persoon daar wij vermenden met grond te moeten vreezen, dat indien wij daartoe waren overgegaan zulks zeer zeker een geweldig oproer onder het volk zoude hebben veroorzaakt". De vissers zagen in dit alles een bewijs van zwakte en zij besloten niet uit te varen.
Toen de volgende morgen de heren wederom tesamen waren gekomen, werden zij er niet door verrast toen een gebelgde luitenant-kolonel Kraay binnentrad. Hij wees erop, dat die sabotage niet langer geduld kon worden en dat hij zich genoodzaakt zag maatregelen te treffen. De verontruste heren zonden de bode weer naar de bekende adressen. Er verscheen een aantal vissers, die door Kraay werden toegesproken, waarbij hij zich te buiten ging in het gebruik van zeer dreigende taal. Zij zwichtten voor die woorden en in de loop van die middag zeilden zij uit om een ligplaats bij het Spui te gaan innemen. In de haven bleven slechts enkele onttakelde vaartuigen en de schepen van de beurtschippers en de veerman achter.

Kraay had medegedeeld, dat voor de levensmiddelenaanvoer de overheid paspoorten aan schippers wilden uitgeven. Het gemeentebestuur wilde blijkbaar de weerspannige stuurlieden lijmen. Er werden dan ook vierentwintig paspoorten aangevraagd, maar de overheid gaf er slechts negen.
Het bericht van de laatste moeilijkheden was oorzaak van de komst van honderd militairen, die in voorkomend geval zouden kunnen ingrijpen.
Mededelingen omtrent de relletjes waren ook aan de koning gedaan en deze gaf op 17 augustus opdracht de zaak grondig te onderzoeken. Het was het eenvoudigst geweest wanneer men de kwartierdrost voor Goeree-Overflakkee had kunnen inschakelen, maar dit ambt was vakant. Het koninklijke ingrijpen leidde er toe dat de bestaande vakature snel vervuld werd. In die functie werd benoemd Mr. Bernard Hendrik Alexander Besier. In zijn aanstelling lezen wij: "Dat oogenblikkelijk door U naar het gedrag van alle gemeentebesturen, zoo wel als van de verdere politieke en civiele autoriteiten en ambtenaren in dat kwartier, gedurende de tegenwoordige omstandigheden gehouden ten zorgvuldigste worden geinquireerd en daarvan aan dit Ministerie gerapporteerd zal worden".
Naast de beschreven moeilijkheden in Middelharnis was er nog een ander probleem, de handel met de vijand. Op 16 augustus had de landdrost van Maasland aan de verschillende gemeentebesturen gemeld, dat hij had vernomen, "dat ingezetenen van het eiland Overflacqué zich niet zouden ontzien om een en andere levensmiddelen, en wel voornamelijk vee, uit gemelde eiland te vervoeren of te doen vervoeren naar het eiland Schouwen". Hiertegen wilde hij optreden en in dit verband schreef hij:" Zodanige ingezetenen, welke, onverminderd hunne verplichting tegen hun Vaderland, die geen toevoer aan de vijand kan gedogen en deze des landdrost's zeer ernstigste waarschouwing, zich schuldig mogten maken aan zoodanige misdadige ondersteuning des vijands, zelve als vijand van hun Vaderland beschouwd en behandeld worden; wordende de bailluwen op hetzelve eiland Overflacqué en Goedereede, op hunne verantwoordelijkheid bij deze gelast op de gedragswijze der ingezetenen ten opzichte van het fourneren van levensmiddelen aan den vijand nauwkeurig acht te slaan".
De heer Kolff kon geen schuldigen noemen, maar wel werd een gemeentelijke verordening tegen die handel uitgevaardigd. Er werd ook geklaagd over vissers, die te ver buitengaats gingen en daar kontakt met de vijand hadden. Op 26 augustus meldde Rijsterborgh aan het gemeentebestuur, dat schepen, die te ver buitengaats gingen "verder dan onder 't bereik van de Zuid-Batterij bij de Quak "zouden worden " genomen of in de gront geboort". De heren haastten zich om dit aan de zich in het Spui bevindende vissers mee te delen, die van hun kant beloofden zich aan die bepaling te zullen houden.
In die dagen was luitenant ter zee Lans in de gemeente bezig manschappen voor de marine aan te werven. Hij zocht "Voor den tijd van ses weken alleenlijk binnenslands op geene groote schepen en niet naar zee en voorts op premien naar rato der manschappen of dezelve bevaren of onbevaren zijn. Werdende mitsdien bij deesen een ieder aangemoedigd en aangespoord om van deeze gelegendheid gereedelijk gebruik te maken om als een regt geaard Hollander den Koning en het Vaderland te dienen, ter verdeediging van hetzelve tegen alle voorkomende vijandelijke aanvallen". Het valt te betreuren, dat het resultaat van deze wervingsaktie niet bekend is, maar ik vermoed, dat Lans weinig succes moet hebben gehad.
Begin september kwam de kwartierdrost Besier in zijn standplaats Dirksland aan. Op 11 september gingen Kolff en twee raadsleden ter verwelkoming naar zijn bureau. Besier begon onmiddellijk over de laatste relletjes, waarbij hij zei, dat de koning zeer ontstemd was en een uitvoerig verslag had geëist. Hierin moest de nadruk worden gelegd op " de demarches door het Bestuur daaromtrent gedaan, ter voorkoming en stuiting van deselve beweegingen". De heren voelden nattigheid en de volgende dag stelden zij de navolgende bekendmaking op: "Zoo is het, dat het gemeentebestuur ingevolge de voordragt van de schout ter gereede voldoening aan de inhoud van een missive bij deezen op het ernstigst

verbiedt, dat na zonnenondergang geen de minste zamenrottinge op de Kaay of straaten binnen deze gemeente plaats hebben, en tevens allen en een iegelijk gelast, om zich op dien tijt in huis te houden en voorts van alle uitdrukkingen te onthouden die den koning of hoogstdesselfs officieren eenigzins kunnen beleedigen met uitdrukkelijke waarschouwing dat zoodanige die zich mogten verstouten contratie dezes te handelen als verstoorders der openbare rust en veiligheid van personen zullen werden gehouden en ten strengste gestraft. Het gemeentebestuuur noggenoemd belooft wijders bij deezen een premie van honderd gulden aan den geenen die een of meer personen zal ontdekken en aan de schout aanbrengen, welke de hierboven verboode uitdrukkinge mogten hebben gebeezigd, zodanig dat dezelve in handen van de justitie geraake en van het feit overtuigt worde, zullende des aanbrengers naam, des begeerende, werden geheim gehouden. Werdende verders de dienaars der justitie bij deezen bijzonder geordonneerd en op verbeurte van hunne bediening gelast, teegen de overtreeding deezes alle mogelijke vigilantie te gebruiken en hetzelve ontdekkende zoodanige persoon of persoonen dadelijk te apprehendeeren en daarvan aan de schout onverwijld kennis te geeven. Een ieder wagt zich dus voor schade en schande!"
Het gemeentebestuur had eindelijk iets gedaan en meende nu vrijuit te kunnen gaan. Daarna stelde de secretaris het gevraagde verslag op, dat als twee druppels water op de voorgaande stukken leek. Diezelfde avond werd het aan Besier ter hand gesteld, die het doorzond naar Den Haag, maar hij kreeg het per kerende post terug en hem werd geschreven, dat hij persoonlijk een diepergaand onderzoek moest instellen. Besier liet door de heer Kolff het gemeentebestuur in spoedzitting bijeenroepen. In die samenkomst eiste hij op hoge toon de opstelling van een verantwoord verslag, maar hierin werd het oude standpunt wederom uiteengezet. De kwartierdrost had ook kontakt gezocht met enkele vissers en ook aan hen was verzocht een verslag op te stellen. In dit stuk werd gewag gemaakt van vele goedgezinde vissers, die tot verzet waren gekomen door het onredelijk optreden van luitenant Schoorn en de afkeer die men had van de schout.
Beide stukken werden aan de landdrost gestuurd, maar deze zond alles terug. In een begeleidend schrijven droeg hij de kwartierdrost op een beter gefundeerd verslag op te stellen (23 september). Besier voldeed aan deze opdracht en zo ontstond het zeer uitvoerige stuk van 28 september 1809. Hierin meldde hij, dat hij geen schuldigen kon aanwijzen, zodat arrestaties achterwege moesten blijven. Hij meende, dat de ongeregeldheden het gevolg waren van opgekropte minachting en groot wantrouwen tegenover de bestuurders, speciaal de baljuw-schout Lambertus Kolff. Uit dit dokument geef ik het navolgende uitvoerige citaat. "De hoofdtrekken van des schouts caracter zijn trotsheid, heerschzucht en eigenbaat. Zijne trotsheid doet hij alle ingezetenen op de ondragelijkste wijze gevoelen . . . Zijn heerschzucht klinkt in alle zijn handelingen door; zijn stelregel schijnt te zijn: die niet voor mij is, is natuurlijk tegen mij. Hiervan heeft hij, die zig hoe bescheiden ook tegen zijn voornemen verzet, zijne genade verloren. De leden van 't gemeentebestuur strekken hier van te voorbeeld . . . . . Het gemeentebestuur bestaat uit vijf leden daar onder begrepen de president. Deze is geheel afhangelijk van den schout omdat zijne dogter is getrouwd met den boden, die zig dikwijls aan dronkenschap schuldig maakt, maar door den schout wordt aangehouden om daardoor de schoonvader in zijne magt te hebben, daar hij den bode zeker zoude afzetten, indien de president hem durfde tegenspreken. Een ander lid is bakker van zijn ambagt, even afhangelijk van den schout omdat hij schuldenaar is aan desens broeder als directeur der armenkas, die hem zeker het voorgeschoten capitaal zoude opzeggen indien hij vermetel genoeg ware om den schout tegentewerken. De derde is metselaar en heeft de leverancien en het werk voor de dorpsreparatien. De schout is thesaurier en de gevolgtrekking is niet moeylijk. Met de beide overige lieden mag het niet veel anders gesteld zijn. Welke ontzag moet nu soodanig een afhangelijk bestuur bij de ingezetenen verwekken, die van dat alles zeer wel onderrigt zijn, en welk vertrouwen moeten zij dezelven inboezemen, daar zij door afhangelijkheid genoodzaakt zijn alle misstanden door den schout ingevoerd door hun stilzwijgen te wettigen, waarbij zij dan ook openlijk jabroers genoemd

worden . . . . Van eigenbaat en hebzugt (van de schout) zijn meer als een bewijs tot werkelijke schade van dorp en ingezetenen voorhanden". Tot staving van deze laatste opmerking geeft hij enkele voorbeelden, zoals de grote winsten uit het Viskantoor, hoge huishuren en malversaties bij de uitkeringen aan de slachtoffers van de watersnood van 1806.
De landdrost was nog niet tevreden en op 12 oktober schreef Besier een vergadering uit, waaraan naast het gemeentebestuur en de schout ook de stuurlieden A. van Bree, L. Buurveld en A. Verhage en de opvarenden W. v.d. Meulen en J. de Waard deelnamen. Deze laatsten namen geen blad voor de mond, er werden harde noten gekraakt. Gedurende vier uur vond de felgevoerde diskussie plaats. Het uitvoerige verslag, getekend door de schout en de drie stuurlieden, werd voorzien van het zegel der gemeente. Opvallend is, dat niemand heeft gezien, dat het stuk was gedateerd op de 12e van oogstmaand (dus augustus). Dit dokument werd op 18 oktober in Den Haag ontvangen, maar het werd wederom geretourneerd. De landdrost wilde nog meer gegevens, namelijk ondertekende verklaringen van onpartijdige personen. Besier ondernam pogingen in die richting, maar hij boekte geen resultaat, want de mensen weigerden de afgelegde verklaringen te ondertekenen uit vrees voor wraak van de zijde van Kolff.
Eindelijk, op 17 december, werd het dossier naar de landrost gezonden. Besier had er een verklaring aan toegevoegd, die kulmineerde in de volgende zinsneden: "Overgaande tot de consideratie opsichtelijk het gebeurde van den dag, meen ik als waarschijnlijk te moeten aanmerken, dat vrees voor de gevolgen bij het gemeentebestuur en de ongepaste maatregel van 1sten lieutenant I.C.R. Schoorn de voornaamste oorzaken zijn geweest, dat de ongeregeldheden tot die hoogte zijn geklommen. De muitzugt van het gemeen van Middelharnis bij verschillende gelegenheden in vroeger jaren door hetzelve aan de dag gelegd, gevoegd bij de ontruiming van Goedereede, waardoor deze eilanden zoo aan den vijand als aan de spoorloosheden van het gemeen wierdt blootgesteld, heeft misschien het gemeentebestuur teruggehouden om zoodanige maatregels te nemen als ter bevordering der requisitie dienstig zoude geweest zijn. Ik ben dus niet vreemd om te gelooven, dat het gemeentebestuur zig deze zaak niet zo heeft aangetrokken om het gemeen te ontzien en zodoende na de evacuatie het gevaar van plundering, etc. te ontgaan, hoezeer ik voor mijzelve niet kan verbergen, dat deze vrees bij gepaste en in tijds genomen maatregelen als ijdel is te beschouwen". Het verzet was in de eerste plaats gericht tegen de verouderde regentenmaatschappij. Men zou kunnen spreken van een demokratisch verzet. Hiernaast was er ook een ontluikend nationaal gevoel, dat tegen de Fransen en hun dienaren was gericht. De nieuwe tijd klopte, hoewel vertraagd, ook op Goeree-Overflakkee aan de deur.
Het uitvoerige dossier werd op 29 december doorgezonden naar de minister van Eeredienst en Binnenlandsche Zaken, die het in het archief opborg, want er waren belangrijker zaken aan de orde.
In september en oktober 1809 werden er in Middelharnis burgers opgeroepen om met paarden werkzaam te zijn bij het maken van forticaties bij Ooltgensplaat. Moeilijkheden deden zich hierbij niet voor. Het terugtrekken der Engelsen was de vissers ten goede gekomen, want op 22 september kregen zij toestemming om voor de verse vis visserij wat armslag te nemen. Zij moesten zich aan de volgende voorwaarden houden: " 's Morgens uitvaren in 't gezigt van 't land moetende blijven en des avonds weederom zullen zijn".
Op 17 november vorderde Rijstenborgh kleine vaartuigen voor transporten naar Zeeland. De bode ging de adressen weer langs. Toen de schepelingen op het raadhuis kwamen, troffen zij daar de opperluitenant Drieman aan, die meedeelde, dat de requisitie slechts van korte duur zou zijn. De schippers waren bereid om aan de aanroep gevolg te geven. Zij volgden echter de oude politiek, want toen Drieman de volgende morgen naar de haven ging, waren slechts enkele vaartuigen onder zeil gegaan. Hij spoedde zich naar het gemeentehuis, waar hem werd verteld, dat er juist bericht van de kwartierdrost was gekomen, waaruit bleek, dat de schippers recht hadden op een schadeloosstelling. Er was aan toegevoegd,

dat weigeraars beboet zouden worden. De boze Drieman kon gekalmeerd worden en hij werd gelijmd met de toezegging, dat het gemeentebestuur zou zorgdragen, dat de weerspannige vissers en schippers zouden uitvaren. Na zijn vertrek werd een speciaal bevelschrift aan zevenentwintig belanghebbenden uitgereikt. Het luidde: " Namens het gemeentebestuur van Middelharnis wordt Gij . . . . . aangezegd en gelast om U morgen den 19den deezer des morgens ten 8 uuren te begeeven aan boord van de door U bevaren wordende schokker (zullende geen verschoning geven, dat men voorwendt van niet bij de schokker te varen) teneinde aldaar af te wachten, de orders van uwen stuurman tot het aanvangen eener reize van maar weinige dagen en zult gij bij het in gebreeken blijven van te voldoen aan bovengen. aanzegginge en last, verbeuren een boete van 6 gulden ten behoeve van den algemeenen armen deezer plaatse en bij onvermogen tot het opleggen van gemelde geldelijke boete zullen zodanige onwilligen worden gecorrigeert en gestraft naar bevind van zaken".

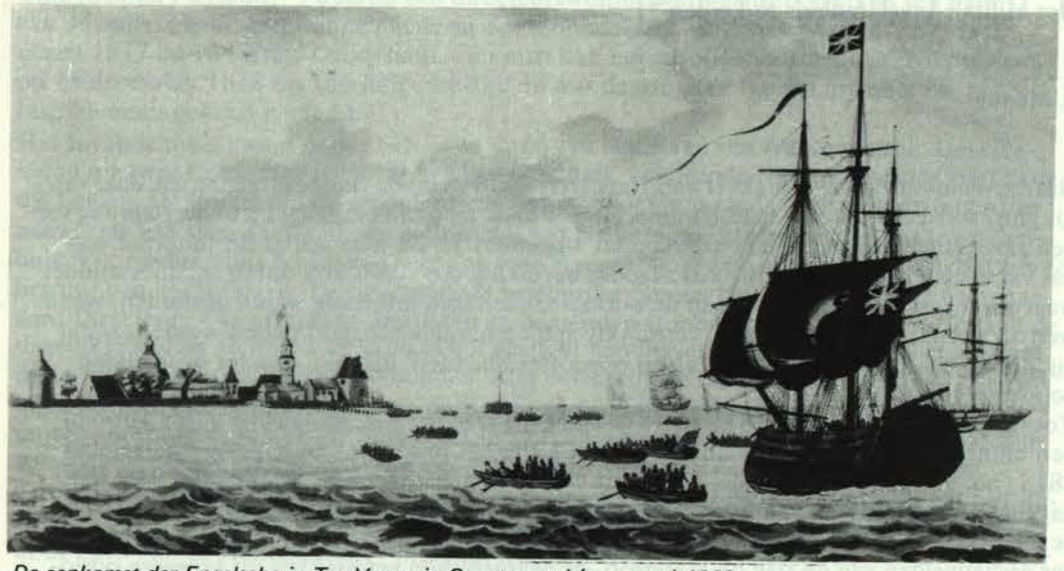
De houding der bestuurderen was veranderd en de volgende morgen aanvaardden alle schepen de reis naar Zeeland. Deze vaartuigen keerden op twee na, die averij hadden opgedaan, na enkele weken in de thuishaven terug.

Toen Napoleon in Wenen mededelingen betreffende de Engelse invasie had gekregen, schreef hij aan zijn minister van oorlog Clarke: "A vous parler confidentiellement il est possible que lorsque ceci sera terminé, je fasse occuper les côtes de Hollande pour fermer les ports aux Anglais". Het was deze zienswijze die de politiek van de keizer bleef beheersen. Eind oktober eiste hij van zijn broeder Lodewijk, dat deze de Hollandse bezettingsmacht van Zuid-Beveland van drieduizend man op zestienduizend man zou brengen. De keizer wist dat dit onmogelijk was, want Lodewijk kon slechts beschikken over een troepenmacht van twintigduizend man (waarvan er drieduizend in Spanje verbleven. Wanneer Lodewijk aan de eis van de keizer zou voldoen, bleef er voor de verdediging van de rest van het grondgebied van het koninkrijk slechts duizend man over. De eis van de keizer, dat Holland tweehonderd kanonneerboten tegen de Engelsen op Walcheren zou inzetten, was evenmin te verwezenlijken; De Winter kon met moeite een honderdtal van deze vaartuigen bemannen. Lodewijk antwoordde op 4 november aan zijn broer: "Je puis vous sacrificier mon rang, mon existence, mais je ne puis jamais consertir aux demandes qu'on me fait". Napoleon had Lodewijks steun nog nodig bij zijn scheidingsprocedure en daartoe nodigde hij hem uit naar Parijs te komen. Lodewijk ging op 27 november naar de Franse hoofdstad. In zijn vergulde kooi werd hij op 10 maart 1810 gedwongen het traktaat te ondertekenen, waarbij hij onder andere afstand deed van Zeeland, Brabant en het gebied tussen Maas en Waal. Dit was het begin van het einde van het koninkrijk Holland.

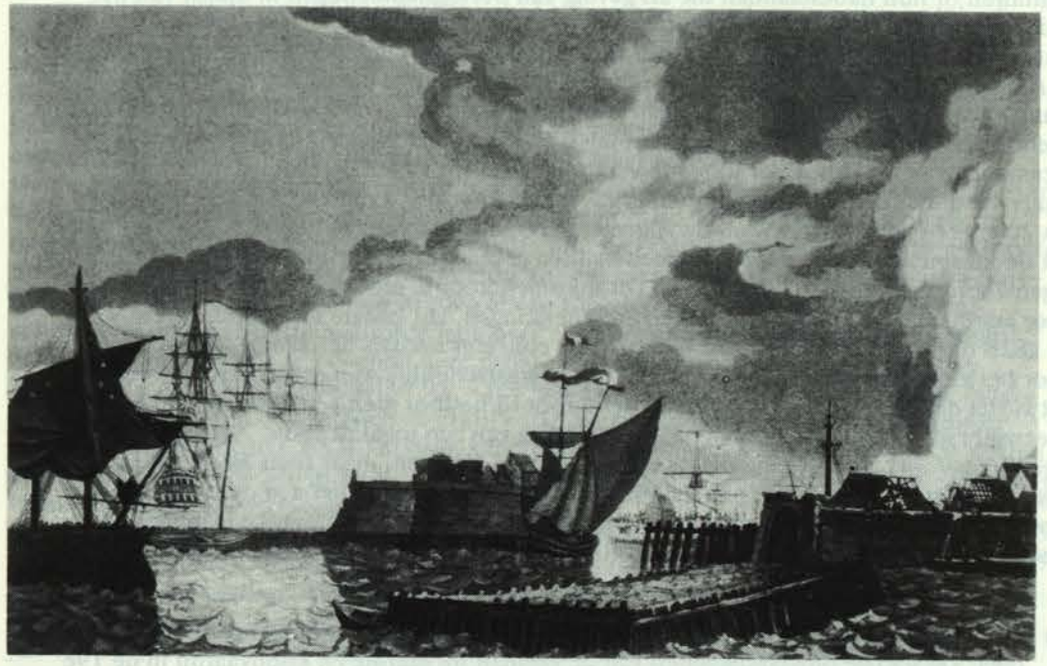
Die reis naar Parijs hield de autoriteiten meer bezig dan de gebeurtenissen in Middelharnis en daarom werden de verschillende stukken niet verder afgehandeld. Hierbij kwam nog, dat de Engelsen de bezette gebieden ontruimden, de laatste groep verliet op 24 december het eiland Walcheren. De rust keerde terug en de waarschuwingsproklamatie van het gemeentebestuur kon als ingetrokken worden beschouwd. De gebeurtenissen waren in de historie ingelijfd.

Noten

Er bestaat geen gedrukte beschrijving van de gebeurtenissen in Middelharnis gedurende het jaar 1809. Het bovenstaande verhaal werd gereconstrueerd aan de hand van de betreffende notulen van vergaderingen en daarbij behorende stukken in het archief van het gemeentehuis in Middelharnis. In het Rijksarchief te Den Haag werden voorts geraadpleegd: Correspondentie Landdrost Maasland 1809 (5 registers en vele portefeilles); Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Eeredienst, winter 1809, nr. 19; Collectie Mossel van Straalen (Aanwinsten 1889, nr 9); en Holland mei tot december 1809, nr. 5590.



De aankomst der Engelsche in Ter Veere, in Oogstmaand (augustus) 1809
Aquatint door Fr. Dietrich (werkzaam in Amsterdam omstreeks 1817), uitgegeven door J. Groenewoud en Zoon te Amsterdam
Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam



Het bombardement der stad Vlissingen door de Engelschen in Oogstmaand (augustus) 1809
Aquatint door Fr. Dietrich (werkzaam in Amsterdam omstreeks 1817), uitgegeven door J. Groenewoud en Zoon te Amsterdam
Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

Het Militair Invalidenhuis te Leiden *)

J. Meeter

Naar aanleiding van de terugkeer van Napoleon in 1815 en de oorlogsdreiging die daar van uit ging, werd door vier Amsterdammers het 'Fonds ter aanmoediging en ondersteuning van den gewapenden dienst in de Nederlanden' opgericht 1). De idee achter dit initiatief was dat via inzamelingen onder de Nederlandse bevolking een fonds zou ontstaan, door middel waarvan mensen die als gevolg van de oorlogshandelingen armlastig waren geworden, weduwen en wezen van gesneuvelden, verminkte soldaten, ondersteund konden worden, zodat zij 'die lijf en goed voor het Vaderland opgeofferd hadden' niet aan hun lot overgelaten zouden worden.
Vooral gedurende de jaren 1815 en 1816 sloeg dit idee erg aan, en talrijke giften stroomden binnen. In hoeverre de steun van Willem I, die het fonds via een K.B. op 9 november 1815 (no. 96) officieel erkende, tot dit succes heeft bijgedragen, is niet bekend. Het feit, dat hij er beschermheer van werd, zal er zeker toe hebben bijgedragen 2). Het K.B. bepaalde dat voor ondersteuning in aanmerking kwamen de verminkten, en weduwen en wezen der gesneuvelden van de slag bij Waterloo, de overgebleven verminkten uit vroegere oorlogen, en degenen die als gevolg van latere veldtochten invalide dan wel weduwe of wees zouden worden. Bij het toekennen van de uitkeringen moest steeds voorop staan, dat de begunstigde armlastig was, dat wil zeggen dat hij niet uit eigen middelen in zijn levensonderhoud kon voorzien. Aldus was het fonds een typisch 19de-eeuwse charitatieve instelling met een sterk nationalistisch karakter, die zich met steun van de overheid inzette voor militairen of hun nabestaanden die als gevolg van oorlogshandelingen in dienst van het vaderland armlastig waren geworden.
Het fonds kwam onder beheer te staan van een Algemene Vergadering die éénmaal per jaar in Amsterdam gehouden moesten worden en samensteld was uit de leden van het hoofdbestuur 3) en afgevaardigden van de Districts-Commissiën; deze commissies hadden de leiding over de verschillende districten waarin men Nederland had verdeeld teneinde de jaarlijkse inzameling van geld voor het fonds te verzorgen. Tevens vielen de begunstigden van het fonds die in het district woonden onder de verantwoording van deze district-commissies. Op 20 en 21 maart 1816 kwam de Algemene Vergadering voor het eerst bijeen. Het bleek dat de inzamelingen een kapitaal bijeen hadden gebracht dat jaarlijks een inkomen zou vertegenwoordigen van fl. 65.720,– 4). Dit inkomen hoopte men nog verder te vergroten door jaarlijks te houden inzamelingen en schenkingen, Dit laatste viel echter tegen, want na 1816 daalde de opbrengst van de jaarlijkse collectes evenals het aantal schenkingen; door het eindigen van de oorlog had het fonds waarschijnlijk zijn actualiteit verloren. Met het Hôtel des Invalides in Parijs in het achterhoofd besloot men een gedeelte van het bijeengebrachte geld te besteden aan de stichting van een invalidenhuis. Aanvankelijk had men Amersfoort als vestigingsplaats voor dit tehuis gekozen, maar toen bleek dat Leiden kosteloos het Proveniershuis aan de Middenweg - voorheen was het een oudemannen- en vrouwenhuis geweest waardoor het zeer geschikt leek voor een dergelijke instelling - ter beschikking stelde, besloot men het Invalidenhuis in deze stad te vestigen. Na een verbouwing (kosten f 21.000,–) waarbij een directeurswoning werd aangebouwd en ten bate van de 'luchtigheid' een wandelplaats en een binnenplaats werden aangelegd, kon op 2 maart 1817 de 104-jarige Georg Saur, zijn intrek in het Invalidenhuis nemen. Hij overleed op 18 december 1818 op 106-jarige leeftijd en was daarmee de oudste inwoner die het Invalidenhuis gekend heeft 5).
Het Invalidenhuis kwam onder beheer te staan van een Raad van Administratie. Deze bestond uit twee Commissarissen tot het Invalidenhuis, behorende tot de Districts-Commissie uit Leiden, De Commandant-Directeur van het Invalidenhuis en de oudste in de inrichting aanwezige kapitein. De Raad was echter niet het hoogste machtsorgaan van het Invalidenhuis. Voor belangrijke beslissingen was zij steeds verantwoording verschuldigd aan het hoofdbestuur van het fonds 6). De belangrijkste bestuurder binnen het gesticht was de Commandant-Directeur. Alle officieren, invaliden en bedienden stonden onder zijn bevel. Hij had de dageiijkse leiding en moest de orde in het gesticht handhaven. Tevens moest hij een conduite-lijst van alle aanwezigen bijhouden. Zijn belangrijkste sanctiemiddel was dat hij invaliden die zich hadden misdragen via de Raad van Administratie aan de Commissarissen mocht voordragen om uit het huis gezet te worden. Overigens moesten de Commissarissen alvorens dit advies op te volgen eerst goedkeuring vragen aan het hoofdbestuur. Van verdere sanctiemiddelen jegens invaliden die zich niet aan de regels hielden, spreekt het Reglement van 1818 niet 7). Dat de orde toch een probleem vormde en er behoefte was om in de ogen van de leiding lastige - in de meeste gevallen chronisch dronken - invaliden beter onder controle te houden zonder hen direct te hoeven wegzenden, blijkt uit het feit dat men bij de hernieuwing van het Reglement in 1867 de sanctie-middelen van de Commandant-Directeur uitbreidde. Hij krijgt nu het recht om ten hoogste vier dagen arrest of politiekamer op te leggen 8).
Het Invalidenhuis is aldus een typisch militaire instelling. De hiërarchische stratificatie van het leger wordt er in voortgezet. De invaliden blijven soldaten die zich moeten onderwerpen aan de regels van orde en tucht zoals die door hun meerderen worden opgelegd. Toch heeft het Invalidenhuis altijd een vrijwillig karakter gehad. Plaatsing in het tehuis was steeds op vrijwillige basis. Wilde men in het gesticht opgenomen worden, dan moest men hiertoe een verzoek indienen bij het hoofdbestuur van het fonds. Om voor plaatsing in aanmerking te komen moest men een aantal voorwaarden voldoen. Tot 1867 behoorde men oorlogs-invalide te zijn, daarna werden steeds meer militairen die in dienst door ziekte gebreken hadden gekregen of voor dienst te oud waren geworden toegelaten. Ik kom op deze verandering nog terug 9). Het huis was alleen bedoeld voor militairen onder de rang van officier 10), die - we zagen het reeds - niet meer uit eigen middelen in hun behoeften konden voorzien. Een derde voorwaarde was dat men ongehuwd moest zijn of weduwnaar zonder kinderen. Gehuwden werden alleen toegelaten met toestemming van hun echtgenotes 11). Tenslotte behoorde men over een voortdurend en onbezwaard militair pensioen te beschikken 12). Vooral deze laatste voorwaarde was belangrijk omdat de invaliden dit pensioen - gemiddeld f 91,– per jaar aan het gesticht moesten afstaan. Naast dit pensioen moesten de invaliden de gratificatie die zij van het Fonds ter aanmoediging enz. kregen (gemiddeld f 30,30) afstaan aan het Invalidenhuis ter bestrijding van de kosten die de inrichting voor hen maakte. De rest van de exploitatie- en onderhoudskosten van het Invalidenhuis kwam voor rekening van het fonds.
Een bijzondere plaats in het Invalidenhuis namen de zeelieden in. In tegenstelling tot de landmacht-militairen werden de kosten van hun verblijf in de inrichting geheel door het departement van marine betaald. Hiertoe was in 1817 overeenstemming bereikt tussen het ministerie van marine en het hoofdbestuur van het fonds. Deze overeenkomst werd op 20 juli 1818 bij K.B. (no. 27) door Willem I bevestigd. Besloten was dat zeelieden die door ouderdom of gebreken niet meer in staat waren om door arbeid in hun onderhoud te voorzien en die verklaarden in het Invalidenhuis opgenomen te willen worden, daartoe in staat gesteld zouden worden. Bij de marine was de pensionering zodanig geregeld dat alle zee-

*) Dit artikel kwam voort uit een beurt in het kader van het werkcollege zeegeschiedenis over 'De sociale omstandigheden van de zeeman bij marine en koopvaardij in de 19e eeuw', in het academiejaar 1976/1977 onder leiding van dr. J.R. Bruijn aan de Rijksuniversiteit te Leiden gehouden.

lieden die veertig jaar gediend hadden, op 50-jarige leeftijd gepensioneerd werden. Elk jaar dat buiten Nederland werd doorgebracht, telde daarbij voor anderhalf, tropenjaren telden dubbel. Later werd deze vereiste diensttijd tot dertig jaar teruggebracht. Tevens kwam men voor een pensioenuitkering in aanmerking als men tijdens de dienst door een ongeval of ziekte blijvend invalide was geworden. De pensioenuitkeringen bij de marine zijn in de eerste helft van de 19de eeuw stabiel gebleven -rond f 96,–. Pas in 1851 worden zij verhoogd tot f 110,13.
Bij de overeenkomst tussen het ministerie van marine en het hoofdbestuur van het fonds was bedongen dat het ministerie de onderhoudskosten van de zeelieden in het Invalidehuis geheel voor zijn rekening zou nemen. De kosten werden geschat op f 150,– per jaar. Het ministerie betaalde deze kosten op de volgende wijze: het pensioen van de in het Invalidenhuis opgenomen zeeman werd aan het gesticht afgedragen en tot f 150,– aangevuld door middel van een zgn. "suppletie", welke getrokken werd uit het "Fonds voor oude en gebrekkige zeelieden". Dit fonds viel onder de verantwoording van het ministerie van marine en stond los van 's rijks kas. Het was ontstaan uit de zgn. "ducaton-gelden". Bij K.B. (no. 10) had Willem I op 17 mei 1814 bepaald dat iedere schepeling die bij een vreemd koopvaardijschip aanmonsterde één ducaton (is f 3,15) belasting moest betalen. Hoewel deze regeling op 15 maart 1818 weer afgeschaft werd, was er wel al een pot ontstaan van f 10.152,05. Het K.B. van 20 juli 1818 regelde dat deze gelden ten name van het ministerie van marine voor oude en gebrekkige zeelieden uitgezet moesten worden op het Grootboek der Nederlandse schuld. Uit de renten hiervan moesten de suppleties van de oude en gebrekkige zeelieden in het Invalidenhuis betaald worden. Wat daarna van de renten overbleef, diende ter vermeerdering van het fonds. Behalve door deze renten werd het fonds verder aangevuld met gelden uit de verkoop van goud- en zilverwerk en contante penningen die overleden of gedeserteerde manschappen en officieren hadden nagelaten en waar de nabestaanden geen claims op legden, uit de armbussen aan boord van de marineschepen en uit de baten van speciaal ten behoeve van het fonds uitgegeven boeken en kaarten 14). Tenslotte dient vermeld te worden dat als gevolg van deze bijzondere regeling zeelieden in tegenstelling tot landmacht-militairen zich niet persoonlijk met een verzoek tot plaatsing in het Invalidehuis behoefden te wenden, maar dat het departement van marine dat voor hen deed 15).
Aanvankelijk waren de kosten van het Invalidenhuis voor het Fonds ter aanmoediging enz. geen probleem. Toen echter na de afscheiding van België in 1839 de Belgische tak van het fonds zich afsplitste, hetgeen een kapitaalverlies van op zijn minst f 80.000,– opleverde, raakte het fonds in een financiële crisis. De kosten van het Invalidenhuis dreigden haar nu boven het hoofd te groeien. In de periode 1840 - 1844 wordt de financiële situatie zo slecht dat overwogen wordt het Invalidenhuis te sluiten. Willem II brengt echter in 1844 redding. Hij besluit het Invalidenhuis jaarlijks een subsidie van f 5.000,– te geven uit 's rijkskas om de tekorten op te vangen. Tevens ging de stad Leiden vanaf 1845 per jaar f 600,– bijdragen aan de onderhoudskosten van het Invalidenhuis 16). Onder druk van de financiële moeilijkheden en waarschijnlijk ook als gevolg van de prijsstijgingen die zich in de eerste helft van de 19e eeuw voordeden - Brugmans berekende deze tussen 1820 en 1870 op tenminste 50 pct. 17) - werd in 1842 aan het ministerie van marine verzocht het bedrag dat zij per man per jaar aan het Invalidenhuis betaalde te verhogen van f 150,– tot f 230,–. Het ministerie stemde met deze verhoging in en verhoogde de suppleties.
Dit bracht een aanzienlijke verzwaring voor het fonds voor oude en gebrekkige zeelieden mee. Zijn bijdrage aan het Invalidenhuis steeg dan ook van f 809,37 in 1842 tot f 1262,30 in 1843 (zie Bijlage I). Overigens was deze verhoging niet van toepassing op zeelieden die al in het Invalidenhuis zaten 18).
Zoals ik hierboven reeds beschreef, was de opname in het Invalidenhuis steeds op vrijwillige basis. Dit betekende dat men ook naar eigen wens kon uittreden. Een invalide moest hiertoe wel toestemming hebben van de Commandant. Van de kleding en rang die het Invalidenhuis hem had verstrekt, moest hij dan afstand doen. Tevens liep hij de kans zijn gratificatie van het fonds te verliezen. Aantrekkelijk was het dus niet altijd en voor velen - de meesten waren immers ongetrouwd - waarschijnlijk onmogelijk. Waar moesten zij heen? Overigens was het na uittreding slechts éénmaal mogelijk om nogmaals in het Invalidenhuis opgenomen te worden. Stapte men voor een tweede maal op, dan was toetreding niet meer mogelijk 19). Korte verloven waren wel toegestaan. De Commandant-Directeur kon voor hooguit vier dagen en vier nachten verlof geven. Voor langere verloven was toestemming nodig van de Raad van Administratie; deze kon verloven toestaan tot maximaal één maand 20).
Eenmaal in het Invalidenhuis opgenomen wachtte de invaliden een weliswaar gereglementeerd, maar rustig leven. Hoewel het gebouw kaal en ongezellig aandeed, had men toch enige pogingen gedaan er het leven voor de bewoners te veraangenamen. Hierboven wees ik reeds op de wandel- en binnenplaats waar men een tuin met wat bomen en banken had aangelegd, zodat de invaliden zich konden vertreden. De eetzaal was tevens "speelzaal" waar een biljart en enige domino-, dam-, trictrac- en andere spelen aanwezig waren. Er was in het gebouw een bibliotheekje met 600 boeken waar de bewoners tevens enige dagbladen en tijdschriften konden vinden. Behalve gedurende de etenstijden waren de invaliden vrij om te gaan en staan waar zij wilden. Een bijzondere luxe voor die tijd mogen wel de waslokalen genoemd worden die van waterleiding waren voorzien.
Ook de voeding moet over het algemeen van een redelijke kwaliteit geweest zijn. Hieronder volgt een staatje van wat men per dag, per man kreeg. Art. 23 van het Reglement schreef voor dat de Commandant-Directeur zorg moest dragen voor een goede kwaliteit van het voedsel, hetgeen zeker geen overbodige bepaling was in een tijd dat veel bakkers en boeren met hun producten knoeiden. Overigens probeerde men, vooral in de periode na 1840, zoveel mogelijk op het eten te bezuinigen. In hoeverre dit ten koste is gegaan van de kwaliteit van het voedsel is mij niet duidelijk geworden 21).

DAGELIJKS RANTSOEN

0.015	kilogr.	gemalen koffie,
0.006	"	thee,
0.6	"	brood,
0.05	"	boter,
0.025	"	boter, bovendien, wanneer er visch gegeten wordt,
0.04	"	rijst voor de soep of groene erwten.
0.05	kilogr.	rijst voor de rijstebrij of
0.05	"	gort voor de karnemelksche pap,
0.025	"	stroop voor id.,
0.025	"	zout,
0.25	"	vleesch of
0.2	"	spek of worst of
0.35	"	visch,
0.025	"	rundervet of
0.02	"	reuzel,
1.5	liter	aardappelen of
0.45	"	boonen of erwten,
0.25	"	groene erwten voor soep,
0.5	"	bier bij het middagmaal
0.06	"	melk voor de koffie,
1	"	karnemelk,
1	"	melk voor de rijstebrij,
voor 2	cent	groenten,
"	½ cent	olie, azijn, mosterd enz.

Interessant voor de dagindeling die men in het Invalidenhuis aanhield, zijn de etenstijden 22):

's winters 8.30	
's zomers 8.00	Boterhammen met koffie
12.00	Koffie
15.00	Soep, vlees (vrijdag's vis) met groenten en aardappelen
17.00	Thee
20.00 's winters	Drie maal per week gekookte karnemelk met gort en rijstebrij
21.00 's zomers	met stroop, de andere avonden boterhammen met koffie.

Of deze regeling van het eten altijd zo is geweest - bovenstaande beschrijving stamt uit 1887 - is niet bekend. Art. 36 van het Reglement van 1818 schrijft namelijk voor dat de invaliden hun eigen 'menage' moeten houden en daartoe een tractement van niet meer dan f 0,40 per dag ontvangen plus een pond brood of de waarde daarvan. Het lijkt mij echter onwaarschijnlijk dat de invaliden buitenshuis moesten eten of zelf hun potje moesten koken.

Naast voedsel kregen de invaliden kleding van het huis. Bij intreding schreef Art. 33 van het Reglement van 1818 de volgende uitrusting voor:

Equipeering. Art. 33

De kleeding der Invaliden zal bestaan uit de navolgende stukken, welke zullen vernieuwd worden, zoo alsdaarbij staat uitgedrukt, als

	I	Blaauwe rok met oranje opslagen te vernieuwen om de 3 jaren.
	I	blaauw vest met mouwen. te vernieuwen om de 2 jaren.
laken	I	wit vest met mouwen te vernieuwen om de 3 jaren.
	I	grijze pantalon te vernieuwen om de 1 1/2 jaren.
	I	grijze pantalon te vernieuwen om 1 jaar.
carcaaij	I	grijze kapot (is lange soldatenjas) te vernieuwen om de 4 jaren.
	I	hoed te vernieuwen om de 3 jaren.

En zal op de knopen van rok en hoed worden gezet, het woord *Invalide*, en op de onderste omgeslagene hoeken van den rok een starretje.

Bij de aanneming van ieder man zullen aan denzelven worden uitgereikt, de navolgende kleine equipement stukken, als:

2 hembden,
2 paar schoenen,
2 paar sokken,
2 Onderbroeken,
I paar zwarte slopkousen,
I kwartiermuts,
I halsdas en gesp,
I kam,
I kleederborstel,
I schoenborstel,
2 handdoeken, en
I zakboekje.

Ook de geneeskundige verzorging was niet vergeten. In het huis was een aparte ziekenzaal waar de minder ernstige zieken verpleegd werden. Zwaar zieken werden overgebracht naar het Militair Hospitaal in Leiden. Regelmatig werd het Invalidenhuis bezocht door een geneesheer en een heelmeester 23).

Verplichtingen hadden de invaliden weinig. Pas in 1867 wordt in het vernieuwde Reglement een artikel opgenomen, waarin de invaliden corvee-diensten opgedragen krijgen 24). Typisch militair zijn de inspecties die eenmaal per week door de Commandant-Directeur werden afgenomen en eenmaal in de drie maanden door deze en de Commissarissen tot het Invalidenhuis. Voor de rest waren de invaliden vrijgesteld van alle militaire dienst 25).

Al met al is de verzorging in het Invalidenhuis dus wel goed te noemen. Ondanks dit gunstige beeld is het gesticht nooit populair geweest. Veel deelgerechtigden aan het fonds meden het huis of zagen het als doorgangshuis. De oorzaak van deze impopulariteit moet bij het huis zelf gezocht worden. Ondanks de goede verzorging waren de invaliden een groot deel van hun persoonlijke vrijheid kwijt. Voor verlof moesten zij toestemming vragen, zij waren gebonden aan de dagindeling van het instituut en moesten zich onderwerpen aan de regels van orde en tucht waarvan de mate van strengheid samen gehangen zal hebben met de persoon van de Commandant-Directeur. Over het algemeen krijgt men uit de literatuur en uit de Algemene Verslagen van het hoofdbestuur de indruk dat de invaliden op patriarchale wijze worden behandeld 26). Het valt niet te verwonderen dat veel verminkten de goede verzorging in het Invalidenhuis als genadebrood zagen, hetgeen ze liever niet aten.

Wanneer na 1840 Nederland niet meer betrokken raakt bij gewapende internationale conflicten, waardoor het aantal oorlogsslachtoffers en daarmee het aantal oorlogsinvaliden afneemt, begint het Invalidenhuis meer en meer zijn functie te verliezen. De generatie Waterloo-invaliden sterft langzamerhand uit en vooral na 1845 loopt het inwonertal van het instituut steeds verder terug. Opvallend hierbij is dat het aantal zeelieden in het Invalidenhuis gelijk blijft. Relatief gaan zij dan ook een steeds grotere groep binnen het Invalidenhuis uitmaken. Vormden zij tussen 1819 en 1840 gemiddeld 8 pct. van de invaliden, rond 1850 is een kwart van het aantal gestichtsbewoners voorheen zeeman geweest. (zie Bijlage). De oorzaak van het gelijk blijven van het aantal zeelieden in tegenstelling tot de rest van het aantal inwoners van het invalidenhuis moet gezocht worden in het feit dat dankzij de gunstige regeling die het ministerie van marine in 1817 met het Fonds ter aanmoeding enz. had afgesloten, het Invalidenhuis steeds open had gestaan voor zeelieden, die hulpbehoevend waren geworden door ouderdom of door gebreken tijdens de dienst door ziekte of ongevallen opgelopen. In tegenstelling tot de landmacht-militairen hoefden de zeelieden dus geen oorlogsslachtoffers te zijn.

Als na 1845 het inwonertal van het Invalidenhuis nog verder terugloopt, wordt er vooral van de kant van de legerleiding op aangedrongen landmacht-militairen dezelfde rechten te geven als zeelieden, en het Invalidenhuis ook open te stellen voor soldaten en onderofficieren die bij de landmacht door ziekte of ongevallen ongeschikt waren geworden voor de dienst, of hiervoor te oud waren geworden. Het conservatieve hoofdbestuur handhaafde echter tot 1867 het standpunt dat buiten oude en gebrekkige zeelieden alleen oorlogsinvaliden kans op plaatsing konden maken. Dan gaan zij toch overstag en artikel 1 van het in dat jaar ingevoerde nieuwe Reglement stelt het Invalidenhuis ook open voor diegenen die door het ministerie van oorlog of koloniën worden aangewezen 27). Het Invalidenhuis krijgt hierdoor in tweede helft van de 19de eeuw steeds meer het karakter van een militair bejaardenhuis.

Ondanks deze verruiming in het plaatsingsbeleid blijft het Invalidenhuis na 1867 onderbezet (zie Bijlage). Tijdgenoten signaleren dit. Van Bennekom kan in 1887 maar moeilijk begrijpen waarom deze "schoone, doelmatige inrichting met zulk zorgvuldig beheer" zo weinig in trek is. Hij wijt het aan onbekendheid met het Invalidenhuis en probeert daar via zijn boekje wat aan te doen 28). Dat hij weinig succes had, blijkt uit het feit dat het

aantal bewoners verder afneemt in de laatste decennia van de 19de eeuw. Het hoofdbestuur moet in 1902 constateren dat het Invalidenhuis nog maar voor de helft bezet is 29).
In de 20ste eeuw blijft het Invalidenhuis een kwijnend, wat uit de tijd rakend instituut. De verhuizing in 1913 naar het ruimere en moderner opgezette nieuwe Invalidenhuis aan de Hoge Rijndijk in Leiden kan hier weinig aan veranderen. Het aantal invaliden blijft klein en als in 1935, waarschijnlijk als gevolg van bezuinigingen bij het ministerie van oorlog en marine in verband met de slechte economische situatie, het Militair Invalidenhuis opgeheven wordt, zijn er nog maag 39 verpleegden. Twaalf van hen geven er de voorkeur aan in Leiden bij particulieren ondergebracht te worden, de zevenentwintig anderen vertrekken naar het militair verpleegtehuis Bronbeek bij Arnhem 30).

Aldus kwam een einde aan een typisch 19de-eeuws instituut, dat ontstaan was uit een mengeling van vaderlandsliefde en 19de-eeuwse liefdadigheid. Via het "Fonds ter aanmoediging en ondersteuning van den gewapenden dienst in de Nederlanden" hadden de gegoede Nederlandse burgers op hun eigen wijze een bijdrage willen leveren tot de lotsverbetering van de gewone soldaat en/of zijn nabestaanden die zijn lichaam had gegeven om het "Vaderland" te verdedigen. Het Invalidenhuis moest in al zijn eenvoud het symbool zijn van dit in naam van het Nederlandse volk betoonde medeleven met het lot van de gewone, verminkte soldaat. Toen na 1840 het aantal oorlogsinvaliden sterk daalde, verloor het Invalidenhuis meer en meer deze functie. Pas in 1867 erkende het hoofdbestuur van het fonds deze ontwikkeling. Door het open te stellen voor bejaarde en zieke militairen verwaterde het Invalidenhuis na 1867 tot een militair bejaardenhuis, waar de ministeries van oorlog, marine en koloniën voor door ouderdom en/of ziekte voor de dienst ongeschikt geworden militairen een wijkplaats vonden. Het feit dat het instituut steeds impopulair bleef bij het merendeel der oorlogsinvaliden en de lage bezettingsgraad na 1850 wijzen erop dat de verminkten en na 1867 de bejaarde soldaten deze goed bedoelde liefdadigheid maar weinig konden waarderen. Alleen als de omstandigheden geen andere mogelijkheid meer boden, aten zij het, wat door hen gezien werd als door de hogere standen voorgeschoteld, genadebrood.

Bijlage

a) Totaal aantal bewoners en het aantal zeelieden onder hen (1819-1853) en de suppletie voor zeelieden betaald (1819-1850)

Jaar	bewoners	zeelieden onder hen	in percentage van het totaal	suppletie
1819		10		f 244,10
1820		11		313,50
1821	140	12	8,6	460,25
1822	154	13	8,4	380,00
1823	164	11	6,7	338,50
1824	146	10	6,8	383,55
1825	139	10	7,2	387,50
1826	125	11	8,8	492,99
1827	121	11	9,0	545,37
1828	123	12	9,8	609,83
1829	119	12	10,0	553,49
1830	119	11	9,2	410,60
1831	138	14	10,1	423,00
1832	144	14	9,7	520,58
1833	140	8	5,7	346,29
1834	141	7	4,9	288,00
1835	146	7	4,8	307,67
1836	135	6	4,4	334,78
1837	131	7	5,3	256,25
1838	128	10	7,8	234,52
1839	130	13	10,0	280,50
1840	122	17	13,9	388,16
1841	125	18	14,4	512,93
1842	125*			809,37
1843	124			1262,30
1844	113			1195,95
1845	105	16**	15,2	1136,85
1846	100	14	14,0	1161,00
1847	98	15	15,3	1161,00
1848	95	17	17,9	1139,25
1849	83	14	16,9	1085,74
1850	78	15	19,2	969,81
1851	77	18	23,4	f 20140,33(Totaal)
1852	77	20	26,0	
1853	72	19	26,4	

b) Totaal aantal bewoners (1854-1895)

Jaar	Bewoners		
1854	76	1875	?
1855	82	1876	75
1856	74	1877	?
1857	72	1878	73
1858	68	1879	77
1859	69	1880	82
1860	64	1881	69
1861	70	1882	76
1862	72	1883	69
1863	71	1884	74
1864	77	1885	68
1865	52	1886	66
1866	51	1887	61
1867	59	1888	65
1868	?	1889	59
1869	?	1890	49 (?)
1870	?	1891	48
1871	?	1892	41
1872	?	1893	52
1873	?	1894	53
1874	65	1895	51

*) Vanaf dit jaar is het aantal bewoners gegeven per 31 december. In de jaren vóór 1842 is het aantal over het gehele jaar geadministreerde invaliden geteld. In deze cijfers zit dus ook het verloop van het aantal invaliden in dat jaar. De cijfers vóór 1842 liggen dan ook iets hoger (gemiddeld + 8 pct.) dan die van de jaren na 1841.

**) Vanaf 1845 is het aantal invalide zeelieden per 31 december gegeven. In de jaren vóór 1845 is het aantal over het gehele jaar geadministreerde invalide zeelieden geteld.

De bronnen van deze bijlage zijn de volgende:
Voor het aantal bewoners en het aantal zeelieden hiervan, zijn de Bijlagen op de notulen van de Districts-Commissie Leiden van het Fonds ter aanmoediging en ondersteuning

onderzocht. Relevante gegevens werden alleen gevonden voor de periode 1819-1853. (Gemeente Archief Leiden; Archief der Districts-Commissie Leiden van het "Fonds ter aanmoediging en ondersteuning van den gewapenden dienst in de Nederlanden, (1815) 1816-1946; Inventaris nrs. 4-5 en 8-12). Voor het aantal bewoners gedurende de periode 1854-1895 zijn de Gemeenteverslagen van de stad Leiden geraadpleegd.
De suppletie welke het fonds van oude en gebrekkige zeelieden aan het Invalidenhuis gaf, is alleen voor de periode 1819-1850 bekend, (Collectie Quarles van Ufford, in het Algemeen Rijks Archief te Den Haag, nr. 23, portefeuille V nr. 9, zie met name de staat van jaarlijkse ontvangsten en uigaven van het Fonds voor oude en gebrekkige zeelieden). De heer A.B. Hendriks wees mij op deze bron.

Noten

1), H.W. Fischer, Over en voor het Leidsche Invalidenhuis (1913, Leiden); p.4 (Leids Gemeente Archief, no. 64619 (p))
2), K.H.O. van Bennekom, Het Invalidenhuis te Leiden (Zutphen, 1887); p.5 (Gemeente Archief Leiden, no. 64617 (d)). hierin het Reglement van 1867.
3), Hoe dit hoofdbestuur was samengesteld, is mij niet duidelijk geworden.
4), Het fonds had in 1816 het volgende kapitaal:

f	511.000,–	Werkelijke schuld.
-	11.000,–	N. Synd. Bonds
-	633.284,18	Contant Geld
-	16.420,–	Vermoedelijke jaarlijkse toelage
f	1.171.704,18	Totaal

Bron: Van Bennekom, a.w. ; p.6.
5), Van Bennekom, a.w. ; 6-16
6), Reglement van Inrichting, Beheer en Administratie van het Invalidenhuis te Leiden (1818); Art. 15, 19, 21 en 29. (Gemeente Archief Leiden, no. 64616 (p)).
7), Reglement 1818; Art. 14, 26, 29.
8), Reglement 1867 ; Art. 25 (zie Van Bennekom, a.w.)
9), Vergelijk Reglement 1818 ; Art. 1 en Reglement 1867 ; Art. 1
10), Reglement 1818 ; Art. 1
11), Bericht omtrent het Invalidenhuis te Leiden, (1902). (Gemeente Archief Leiden, no. 64619 x (p)).
12), Reglement 1818; Art. 3 en Bericht omtrent het Invalidenhuis te Leiden.
13), Receuil van de verordeningen van de Marine; 4 april 1808, 19 oktober 1808, 9 september 1815. (Verordeningen uitgevaardigd door de marine, waarvan een verzameling berust in het Bureau Maritieme Historie van de marinestaf te Den Haag)
14), Algemeen Rijks Archief te Den Haag, Collectie Quarles van Ufford: no. 23, portefeuille V, nr. 9.
15), Gemeente Archief Leiden, Archief der Districts- Commissie Leiden van het Fonds ter aanmoediging en ondersteuning van den gewapenden dienst in de Nederlanden. (1815) 1816-1946), de bijlagen op de notulen van de jaren 1819-1859, Inventaris nr. 4-5 en 8-12. Zie met name de correspondentie betreffende de plaatsing van invaliden in het Invalidenhuis tussen het hoofdbestuur en de Districts-Commissie Leiden.
16), Ibidem, zie vooral de Algemene Verslagen van de jaren 1843 en 1844.

17), I.J. Brugmans, De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw (Utrecht/Antwerpen, 1958); p. 136-138.
18), Collectie Quarles van Ufford
19), Reglement 1818 ; Art. 4
20), Bericht omtrent het Invalidenhuis te Leiden
21), Archief der Districts-Commissie Leiden, Bijlagen op de notulen. Zie vooral de Algemene Verslagen, met name dat van 30 juli 1823, en Van Bennekom, a.w.; p. 18-19
22), Van Bennekom, a.w. ; p. 17-19
23), Reglement 1818; Art. 14 en Van Bennekom a.w.; p. 20
24), Reglement 1867; Art. 29
25), Plan van Inrichting, Beheer en Administratie van het Invalidenhuis te vestigen binnen Leiden (1816) ; Art. 30 (Gemeente Archief Leiden, no. 64615 (p) en het Reglement 1818 ; Art. 12
26), Zie vooral het boekje "Over en voor het Leidsche Invalidenhuis" vab Fischer en de Algemene Verslagen van het fonds ter aanmoediging enz.
27), Reglement 1867; Art. 1 en "Het Koninklijk Militair Invalidenhuis" NRC juni 1902 (Gemeente Archief Leiden, no. 64621 (p))
28), Van Bennekom, a.w.
29), Bericht omtrent het Invalidenhuis te Leiden
30), Het Koninklijk Militair Invalidenhuis te Leiden; NCR 15 augustus 1935 (Leids Gemeente Archief, no. 64625 (p)) en H.W. Fischer, Het Invalidenhuis aan de middenweg. In: Leids-jaarboekje 1914, P. 115-119

De Nederlandse vissers te Fleetwood 1940 - 1945

P. de Bruyne (met aantekeningen door H.Hazelhoff Roelfzema)

De auteur van het hieronder volgende rapport, P. de Bruyne, werd in 1884 te Middelburg geboren. Na zijn opleiding werd hij in 1905 assuradeur aldaar, in 1906 tevens Lloyd's agent, in 1908 bovendien Brits vice-consul en in 1912 directeur van de Provinciale Stoombootdienst. In mei 1940 week hij met zijn gezin via Frankrijk uit naar Engeland. Na zich te hebben gemeld bij de Nederlandse autoriteiten aldaar, werd hij in september 1940 aangesteld tot consulair vertegenwoordiger (in de rang van vice-consul) tevens 'ambtenaar voor visscherij-aangelegenheden' te Fleetwood. Vanuit deze haven aan de Ierse Zee opereerde een twintigtal Nederlandse trawlers met ongeveer 200 opvarenden. Deze mannen waren door de oorlog plotseling en ongewild gescheiden van hun families, en zij voelden zich eigenlijk niet thuis in Fleetwood. De heer de Bruyne en de leden van zijn gezin hebben zich zeer ingespannen de levensomstandigheden van de vissers te verbeteren 1). Na ongeveer twee jaren waren de Nederlanders in Fleetwood de grootste moeilijkheden te boven gekomen.
In april 1942 schreef de Bruyne het hieronder volgende rapport aan de consul-generaal.

De Nederlandsche Trawlers te Fleetwood

Voorgeschiedenis

Toen in September 1939 de oorlog tusschen Engeland en Duitschland was uitgebroken, werd een deel der Noordzee tengevolge van mijnenvelden onveilig voor de visscherij. Een deel der bemanningen van de trawlervloot van IJmuiden weigerde te varen, bleef aan den wal, werd werkeloos en . . . . kreeg steun. Daarom moesten de bemanningen der schepen worden aangevuld met menschen die, in normale tijd op de trawlers wegens hun minderwaardigheid geen plaats hadden kunnen vinden en er kwam op de schepen een aantal vreemde elementen, die daar eigenlijk niet thuis hoorden.

Oorlog

Bij het uitbreken van den oorlog was het grootste deel der trawlervloot van IJmuiden op zee; de schepen kregen radiotelefonische order om zich te begeven naar de dichtst bijzijnde Britsche haven, hetgeen voor de meeste was Aberdeen of Grimsby. Er was een aantal trawlers te IJmuiden; de overheid bemande ieder schip dat varen kon met een inderhaast bijeengezochte bemanning en beval hun vertrek naar Engeland; een maatregel van wijs beleid. Een aantal schepen was niet vaarklaar te maken en zij zijn achter gebleven.
De bemanningen moesten door de militaire overheid tot aan boord gaan worden gedwongen, en niet altijd werd die order met bereidwilligheid opgevolgd. De opgeroepenen kregen een oranje kaart met het bevel zich in te schepen.
De secretaris van de reedersvereeniging te IJmuiden, de Heer Vermeulen, schijnt zich voor dat in de vaart brengen veel moeite te hebben gegeven en heeft ook op een aantal schepen Joodsche vluchtelingen medegegeven, waarvoor geld moet zijn gevorderd en betaald. Enkele schepen vertrokken met een onvolledige bemanning; één, de "Knikker" werd door een schip van dezelfde reederij, de "Maria", gesleept.
Niemand schijnt er aan te hebben gedacht om gezinnen van de visschers de gelegenheid te

geven om de reis naar Engeland mede te maken; bij een deel van de bemanning, die werd gedwongen zee te kiezen, heeft het idee bestaan, dat het slechts ging om het overbrengen der schepen naar Engeland en dat zij binnen eenige dagen weder terug te IJmuiden zouden zijn.

Aberdeen

De meeste van de Nederlandsche trawlers, die op zee bericht hadden gekregen, voeren naar Aberdeen, waar de twee grootste, de "Haarlem" en de "Erwin" onmiddellijk door de Britse Admiraliteit in beslag werden genomen; een deel der schepen voer naar Grimsby en de uit IJmuiden weggezonden trawlers werden naar Duins gedirigeerd en later verder het Engelsche Kanaal in. De Nederlandsche vice-consul te Aberdeen zag zich door de plotselinge komst van zooveel Nederlandsche schepen voor een enorme taak geplaatst. De bemanningen moesten voorzien worden van geld, kleeren en voedsel, visch moest worden verkocht, reparaties uitgevoerd en allerhande dingen moesten worden gedaan. Dat alles in een tijd, dat men in Groot-Brittannië wantrouwen koesterde tegen iederen vreemdeling, immers de berichten wat de NSBers in Nederland hadden gedaan, waren in Engeland bekend. Over de terugbetaling der sommen door de heer Reid voorgeschoten, is later het een en ander te doen geweest. Het is niet geheel vlot verloopen, er waren wellicht fouten of onnauwkeurigheden gemaakt, maar de omstandigheden waaronder hij heeft moeten werken zijn in aanmerking genomen.

Falmouth

Alle Nederlandsche trawlers zijn daarna gedirigeerd naar Falmouth; die van Aberdeen maakten de reis ten Noorden van Schotland om. De Marinestaf was inmiddels naar Londen verplaatst en de Koninklijke Marine legde te Falmouth beslag op 17 van de 38 overgekomen Nederlandsche trawlers om deze te transformeeren in mijnenvegers die moesten varen voor de inmiddels tot stand gekomen Nederlandsche Mijnenveegdienst in de Britsche wateren 2). Deze door de Marine gevorderde trawlers moesten worden bemand en de Koninklijke Marine koos toen uit de aanwezige Nederlandsche visschers de besten uit. In dien tijd schijnt door de Nederlandsche Regeering te Londen een overeenkomst te zijn gemaakt waarbij de Firma MacFisheries werd aangesteld om de Nederlandsche trawlers onder haar directie te nemen en ermede de visscherij uit te oefenen vanuit een Britsche haven.

Fleetwood

De Firma MacFisheries kreeg van de Britsche Regeering en van de daarbij belanghebbende particuliere instanties gedaan, dat als thuishaven Fleetwood werd aangewezen en in de maand Juni 1940 voeren de eerste trawlers vanuit Fleetwood ter vischvangst. Later is de Nederlandsche Scheepvaart & Handelscommissie ingesteld en deze is toen als het ware geinterpoleerd tusschen de Regeering en de Firma MacFisheries. Het blijkt niet of er bij de Regeering aan is gedacht om een Nederlandsche visscherij reederij te beginnen, gelijk de Belgen met hun schepen hebben gedaan, die alleen in de nieuwe thuishaven de hulp van een plaatselijken reeder voor andere zaken dan het reeden zelf inriepen 3). Deze Belgen echter hadden in eenige gevallen hun reeders in Engeland aanwezig, terwijl dit bij onze schepen niet het geval was. Door de Firma MacFischeries moesten dien eersten tijd te Fleetwood tallooze moeilijkheden worden overwonnen, niet altijd hadden zij de medewerking van de oudsher te Fleetwood gevestigde trawler reederijen, en nog steeds schijnt er een zekere afgunst te bestaan. Ook voor de bemanningen van de 16 schepen, die successievelijk te Fleetwood aankwamen, was het een moeilijke tijd, men leefde in Engeland nog in een tijd van grooter wantrouwen tegen den vreemdeling dan thans. In het begin moesten de beman-

ningen aan boord slapen en hun verblijf aan den wal was beperkt, maar de Firma MacFisheries gesteund door de N.S. & H. Commissie te Londen slaagde er in om in een en ander langzamerhand verandering te brengen.
De Royal National Mission to Deep Sea Fishermen had te Fleetwood een Zeemanshuis. Met medewerking van de Mission, de Firma MacFisheries, de vereenigde Fleetwoodsche Reeders en vijf afzonderlijke reederijen werd een bedrag van bijna vierhonder Pond bijeengebracht, en gesteund door de "Mission" werd door haar gehuurd een gebouw gelegen naast hun Zeemanshuis, het werd ingericht als club en als nachtverblijf voor Nederlandsche en Belgische visschers. De Regeering stelde van haar kant een opperwachtmeester der Kon. Marechaussee als hoofd aan, alles onder directie van de Mission.

Het verblijf aan den wal

Terwijl in het eerste begin het verblijf aan boord regel was, werd dit spoedig uitzondering. Met medewerking van den "Immigration Officer" en van de plaatselijke politie, die steeds zeer welwillend tegenover onze menschen stond en nog staat, werd aan de Nederlanders toegestaan aan den wal te verblijven. Zij kregen van de I.O. een z.g. "leave to land permit"; zij konden of in het Zeemanshuis slapen of in de stad een kosthuis zoeken. Vooral in de eerste tijd was dat niet moeilijk want Fleetwood is behalve een visschersplaats ook nog badplaats, zoodat vele Fleetwoodsche gezinnen gasten plegen te herbergen.
De loonen van de menschen zijn gebaseerd op de besommingen van de schepen en, daar de vischprijzen steeds stegen, deden de loonen dit ook en was het geld voor hen geen bezwaar.
Er ontwikkelde zich een soort van inburgering van onze menschen in Fleetwoodsche gezinnen en op het oogenblik kan men zeggen, dat de noodzakelijkheid van een huis, waar de menschen kunnen slapen, niet meer bestaat, maar wel aan een plaats waar men tezamen kan komen om met elkaar te praten.
De omstandigheden waaronder onze menschen te Fleetwood kwamen te leven, waren, ik mag dat gerust zeggen, ongunstig. De bemanning bestond uit een groot deel gehuwde personen, die allen zonder uitzondering hun vrouwen en kinderen in Nederland hadden moeten achterlaten en daarvan den eersten tijd niets hoorden. Er was geen Nederlander tot wien zij zich konden wenden, zij verdienden een massa geld. Bier, sterken drank en vrouwen waren in overvloed aanwezig. De stad des vermaaks van Lancashire: Blackpool, was maar een half uur met de tram van Fleetwood. Dit waren genoeg redenen waarom het verdiende geld niet altijd werd bewaard, maar ook in dit geval heeft de Firma MacFisheries zijn best gedaan want al spoedig maakte zij met hun bank een regeling waarbij de menschen op hun kantoor een bankboekje bij Barclays Bank konden krijgen en daarop konden storten. Het is zeer te betreuren, dat *toen* de Regeering niet heeft ingegrepen en een gedwongen spaarregeling ingesteld, maar daarmede heeft gewacht tot einde 1941 toen de gewoonte van het veel geld uitgeven zich zoo had vastgezet, dat het doorvoeren van de zoo goed bedoelde maatregel thans niet wel uitvoerbaar schijnt.

Het loon

De betaling van den visscherman is geregeld bij een werkovereenkomst gesloten tusschen de werkgevers en de organisaties te IJmuiden 14 Februari 1938 met aanhangsel Maart 1939; hierbij wordt bepaald, dat de bemanning behalve de schipper, basisloon krijgt benevens percentage van de bruto besomming, terwijl de schipper alleen percenten van de bruto besomming ontvangt. Deze wijze van betalen is historisch gegroeid, en de oogenschijnlijk vreemde wijze van betalen van den schipper heeft ten doel hem het grootst mogelijke geldelijke belang bij het slagen van de vischreis te geven. De oorlogstoestand heeft verschillende percentsgewijze verhoogingen met zich gebracht. Er was bij het maken van deze regeling nooit voorzien, dat de besommingen en daardoor ook de loonen

zoo groot zouden zijn 4), en wat erger is, er was van overheidswege nooit gezorgd, dat een vast deel van het loon in handen kwam van vrouw en kinderen thuis.
De betaling van den Britschen visscher lijkt op die van den Nederlander met dit verschil, dat de percentages van de netto besomming worden genomen en dat zoowel schipper als stuurman alleen op percenten varen.
In het algemeen is de Nederlander alweder beter af wat loon en sociale verzorging betreft, alleen de Britsche schipper en stuurman zijn, wat hun totale verdiensten betreft in een betere positie.

Aan- en afmonsteren (regeling daarvan)

Toen de schepen in Juni 1940 vanuit Fleetwood gingen visschen, werd met de bemanning overeengekomen, dat men zou visschen op de Nederlandsche voorwaarden en op de Nederlandsche Monsterrol. Daar op dat oogenblik geen andere wijze van doen mogelijk was, monsterden de reeders zelf aan op Britsche visscherij monsterrollen met ingeplakte Nederlandsche clausule en de monsterboekjes werden, alweder als noodzaak alhoewel in strijd met de Nederlandsche wet, door de reeders ingevuld. Nadat te Fleetwood een Nederlandsch Vice-Consulaat was gevestigd, werd in den loop van 1941 met aan en afmonsteren volgens de voorschriften van de Nederlandsche Wet in het buitenland geldende, begonnen.

Gehalte van de bemanningen & Justitie

Het gehalte van de bemanning was, gelijk ik reeds mededeelde niet goed. De Koninklijke Marine had te Falmouth de beste en de jongste visschers weggenomen zoodat het restant, dat de Fleetwoodsche schepen moest bemannen bestond uit een vrij groot aantal minder goede krachten. Bovendien werd in April 1941 een viertal schepen door de Koninklijke Marine opgevorderd en werden deze bemand uit de besten, die men uit de te Fleetwood achtergebleven visschers kon vinden 5). Als ik daarbij voeg, dat er onder de plm. 140 Nederlandsche visschers te Fleetwood een aantal recidivisten zijn, die van 6 tot 10 jaar gevangenisstraf hebben ondergaan en verder eenigen, die vroeger nooit ter visscherij hebben gevaren, dan is het verklaarbaar, dat er over deze menschen door de reederij dikwijls klachten werden geuit 6).
De omstandigheden waren, gelijk ik reeds zeide, te Fleetwood ongunstig en het was niet te verwonderen, dat het nogal eens voorkwam, dat tengevolge van dronkenschap, een deel van de bemanning niet op tijd aan boord kwam en daardoor het schip niet op den daarvoor bepaalden dag kon varen. Deze gevallen kwamen in evengroote mate ook bij de Britsche schepen voor. Deze zaken moesten worden berecht, er was feitelijk geen competente justitieele instantie, maar men maakte van de nood een deugd en liet de "Police Court" de zaken volgens de (niet toepasselijke) Merchant Shipping Act berechten, waarbij dan aan de delinquenten geldboeten werden opgelegd. In ernstigere gevallen werd op order van onze Regeering gehandeld in samenwerking met de "Immigration Officer", die de zg. "leave to land permit" introk en dan de man als zijnde zonder verlof aan den wal, in verzekerde bewaring zette, gevende aldus de Nederlandsche Regeering gelegenheid tot het instellen van een onderzoek, waarmede een Marine Officier werd belast. Dit was een onbevredigende toestand en daarin werd verandering gebracht op twee wijzen:

1) Door het maken van een nieuwe werkovereenkomst tusschen de N.S. & H.C. te Londen en de Centrale Bond van Transportarbeiders te Londen, waarbij bepaalde misdragingen met een boete konden worden gestraft en
2) Door de instelling van een Nederlandsche Rechtbank die later de zaken van het Vaarplichtbesluit 1942 zou te behandelen krijgen.

NEW WAY OF DEALING WITH ERRING DUTCH FISHERMEN

A new way of dealing with recalcitrant Dutch fishermen was put into force at Fleetwood this week.

DISCIPLINE FOR DUTCH FISHERMEN

UNDER a new system of dealing with recalcitrant members of Dutch trawler crews, one man was refused a landing permit when his ship arrived in Fleetwood from the fishing grounds.

This, it was stated, was because of "general waywardness."

DISOBEDIENT FISHERMAN CITES DUTCH CUSTOM

Four Dutch fishermen were each fined £3 at Fleetwood on Wednesday for disobedience.

Three of them, Gerrit Van der

Krantenartikelen in het plakboek van De Bruyne, waarvan de koppen voor zichzelf spreken. Lastposten zaten overigens niet alleen onder de Nederlandse vissers, doch ook in ruim aantal op de Engelse trawlers.

Werkovereenkomst

Deze was in Februari 1938 indertijd te IJmuiden tusschen de reeders en de verschillende organisaties gesloten; hier in Groot-Brittannië waren de reeders door de N.S. & H.C. vertegenwoordigd, maar voor de werknemers kon slechts optreden de Centrale Bond van Transportarbeiders, waarvan slechts weinige visschers lid waren. Toch werd na lang onderhandelen en nadat er te Fleetwood was gestaakt, overeenstemming verkregen en werd in October 1941 een nieuwe werkovereenkomst van kracht waarbij de regeling van IJmuiden aan die van Fleetwood werd pasgemaakt en een boete- en arbitrageregeling werd gemaakt. Op 18 Maart 1942 werd echter het Vaarplichtbesluit 1942 van kracht waardoor een deel van de bepalingen van de werkovereenkomst zijn geldigheid heeft verloren.

Drankmisbruik

Het drankmisbruik was te Fleetwood, voordat de Nederlandsche trawlers hier kwamen, reeds zeer groot en dat het onder onze menschen onder de omstandigheden waarin zij kwamen te verkeeren groot was, is vanzelfsprekend en men moet daar vergevensgezind tegenover staan. Een instituut, dat in Engeland een groote rol speelt in het gezelschapsleven is de "Club". Dit soort van instelling werd nu misbruikt door er van te maken een minste soort zeemanskroeg, ook gefrequenteerd door vrouwen, die men trouwens ongelijk als in Nederland, in alle herbergen aantreft. De Politie, alhoewel van goeden wil, kan tegen deze clubs alleen wat uitrichten indien zij wettelijke bepalingen overschreden. Inderdaad gelukte het de Politie twee van de meest beruchte gelegenheden te doen sluiten, maar een zeer ongure gelegenheid en nog wel in hetzelfde blok en op twee huizen afstand van de "Mission" bleef tot nu toe in werking.

Het Zeemanshuis

Het Nederlandsche Zeemanshuis maakte, gelijk gezegd, deel uit van "The Royal National Mission to Deep Sea Fishermen" en de regelen van deze philantropische instelling laten niet toe, dat bier in hun instellingen wordt verkocht. Dit werd door onze menschen ondervonden als een nadeel, want zonder een glas bier voor zich, schijnt onze visscherman eenvoudig niet gezellig met zijn vrienden te kunnen praten. De slaapkamers van de Nederlandsche afdeeling werden langzamerhand al minder en minder en tenslotte alleen nog maar door de asociale menschen gebruikt. De wensch maakte zich kenbaar om vrij van de Royal Mission te komen en een eigen tehuis te krijgen. De Mission bleek niet bereid aan de N.S. & H.C. de vrije beschikking over het door haar gehuurde pand te geven en toen toevallig in Fleetwood een lokaliteit vrij kwam op een veel fatsoenlijker plaats, huurde het "Welfare Department" van de N.S. & H.C. dit gebouw en droeg aan den beheerder van de Nederlandsche Afdeeling Kapt. F. van der Gaag, die zich had doen kennen als een ware vader voor onze Visschers, op voor de inrichting daarvan te zorgen, waarmede men thans bezig is.

Het eerste Nederlandse zeemanshuis (links), gelegen naast de Engelse (rechts).

Vissers in het eerste Nederlandse zeemanshuis. Het viel geheel onder de administratie van de "Mission", met als gevolg dat er geen bier getapt mocht worden. Daarin kwam pas verandering toen de NS & HC zelf een pand huurde.

Geestelijke verzorging

De regeling daarvan liet het eerste jaar te wenschen over; daarna kwamen Ds. Mietes, Vader Padberg uit Londen en Vader Klomp uit Preston (een Nederlander te Preston werkzaam, die van zijn pastoor permissie kreeg om eens per week hierheen te komen); nog later werd door den Minister van Binnenlandsche Zaken Ds. W.K. Veltkamp hier gestationneerd, die tevens het Isle of Man en Liverpool onder zich kreeg. De laatste kwam op 6 December 1941 te Fleetwood en houdt kerk op ongeregelde tijden in een zaaltje van de "Mission".
Een vrij groot aantal van onze visschers hoort tot de Oud Katholieke Kerkgemeenschap. Deze heeft in 1934 een overeenkomst met de Anglikaansche Kerk gesloten, en ik heb met een Anglikaansche geestelijke te Liverpool, Nederlander, afgesproken dat hij voor geestelijke bijstand bij ernstige ziekte zal zorgen en ook bij begrafenissen hierheen zal komen.

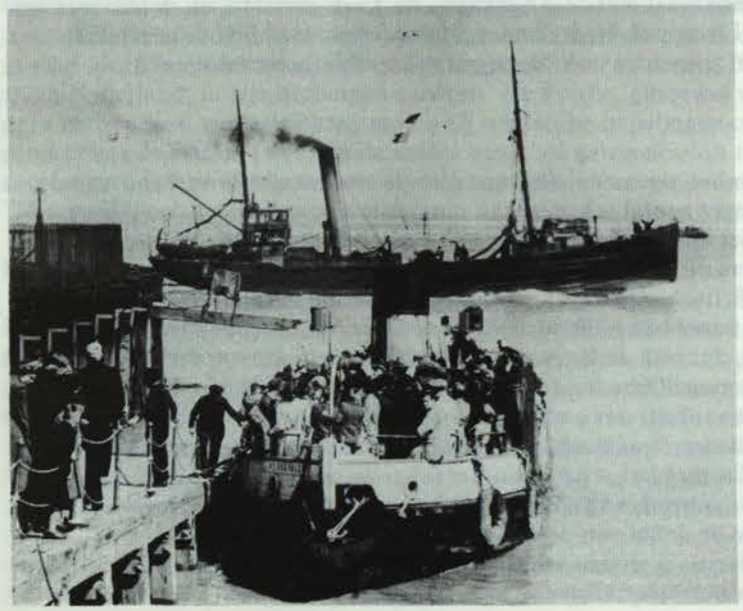
De haven van Fleetwood enz.

. . . . De havenkommen en in het algemeen alles wat met de vischvangst in verband stond, waren bedoeld voor een geringer aantal schepen dan momenteel vanuit Fleetwood vaart, want het aantal schepen is niet alleen door de komst van de Nederlandsche, Belgische, Fransche en Deensche trawlers uitgebreid, maar ook door een groot aantal schepen thuishoorend op plaatsen van de Britsche Oostkust. Gelijk bij de Nederlandsche trawlers het geval is, zijn ook de meeste of liever bijna alle nieuwe Britsche trawlers bij de Marine ingelijfd 7). Het gevolg hiervan is, dat ook de Britsche trawlers allen oud zijn en veel reparaties noodig hebben. Nu waren de mogelijkheden tot repareeren van de schepen in vredestijd al niet zeer groot en het spreekt vanzelf, dat onder de tegenwoordige omstandigheden, tengevolge van oproeping der werklieden en materiaalschaarschte, men voortdurend klachten hoort over het enorme tijdverlies, dat met het repareeren der schepen gepaard gaat, en die geheel buiten verhouding staat tot de omvang van de reparaties zelve. Een en ander beinvloedt niet alleen in ongunstige mate de winst van den reeder, maar ook, wat veel erger is, de voedseltoevoer van Groot Brittannië en dan komt vanzelf de vraag naar voren of in tijd van oorlog niet een veel meer gecentraliseerde en een met veel meer macht bekleede leiding op

haar plaats zou zijn. In oorlogstijd is echter een verandering nog moeilijker dan in vredestijd en ook in dit geval is het uitoefenen van kritiek veel makkelijker dan het maken van een verbetering.
De schepen maken reizen van ongeveer tien à twaalf dagen waarna het schip twee dagen in de haven blijft. Zoodra het schip door de sluis is, vaart het naar de markt, daar gaat de bemanning zoo spoedig mogelijk aan den wal, laat het schip over aan wachtslui; de "Association" zorgt voor de vischlossing, de visch wordt in groote kisten (kitts 10 stone inhoudend) gesorteerd, gedaan en de visch wordt daarna door den afslager van den reeder op de markt openbaar afgeslagen. Er is dus géén centrale vischafslagplaats onder Rijkstoezicht en Rijkscontrole gelijk dat te IJmuiden het geval is. De dag na aankomst gaat de bemanning naar kantoor om hun "afrekening" van de vorige vischreis, waarop zij in den regel voor het beginnen reeds een bedrag in voorschot hebben opgenomen. Daar de cijfers van de opbrengst van de reis eerst op het kantoor uiterlijk elf uur des morgens bekend zijn en, hoe vreemd het ook moge lijken, de plaatselijke verkoopsorganisatie geen vervroeging van dat uur toelaat, blijkt het niet mogelijk om den schepeling de afrekening van zijn volbrachte vischreis te geven op den dag, dat de verkoop der visch heeft plaatsgehad. Daardoor moet het opnemen van voorschot en de steeds terugkeerende kwesties tusschen reeder en schepeling over de hoegrootheid ervan, blijven bestaan.

Visch en Visschen

De kleine trawlers visschen in de Iersche Zee of in het North Channel; de grootere des winters West van Ierland en later om en nabij IJsland. Er wordt gevischt met de "Vigneron-Dahl trawl" met Britsche netten, te Fleetwood gemaakt. Aan deze netten zijn eenige bij de Nederlandsche visschers gebruikelijke verbeteringen aangebracht, welke de Britten niet bezigden. Een daarvan is een soort van houten vlieger, aan de bovenpees van het net excentrisch opgehangen, en die door het net medegetrokken, in het water een opwaartsche beweging tracht uit te voeren en daardoor de bovenkant van het net naar boven trachtende te trekken, dit openhoudt. De Britten gebruiken voor dit doel metalen met lucht gevulde ballen, waarvan de werking veel minder goed is, maar van welker gebruik zij, vanzelfsprekend, niet wenschen af te stappen. Er wordt gevischt op diepten tot 100 vaam water.



De "Perseus", kapitein Theunis Groen en machinist J.J. Fack, stoomt de haven van Fleetwood binnen.

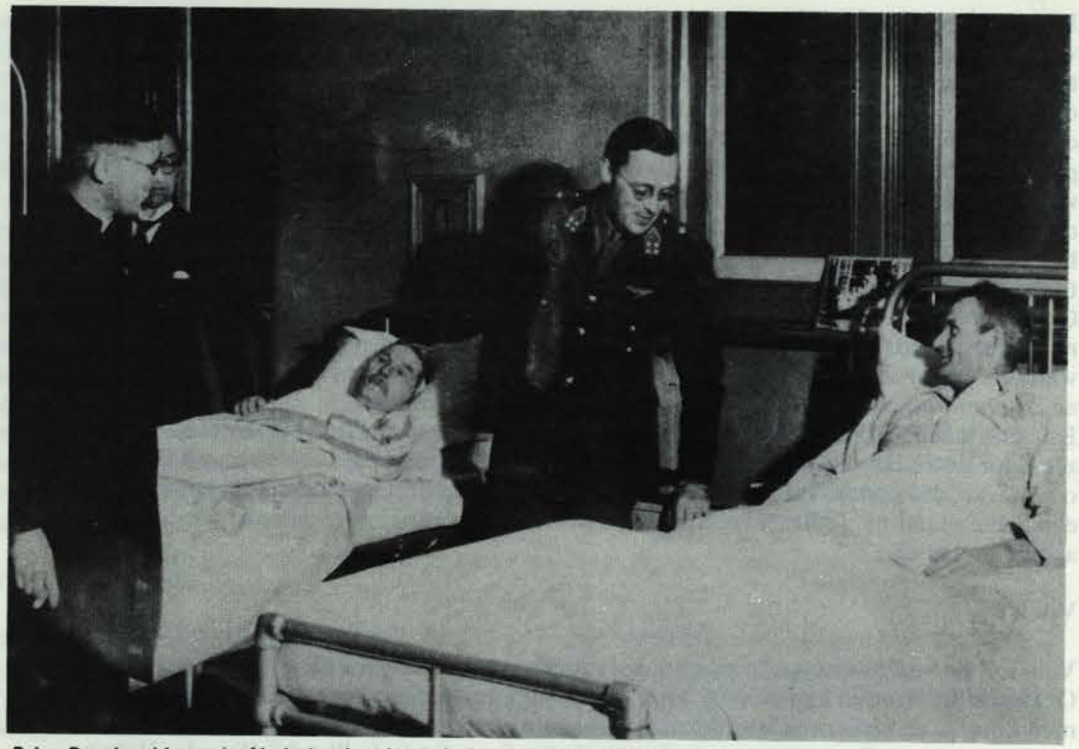
Daar onze visschers hier op plaatsen kwamen te visschen, waar zij totaal onbekend waren, werd van begin af aan op ieder schip een vischloods (pilotskipper) van Britsche nationaliteit medegegeven. Hiervoor gebruikte men vroegere Fleetwoodsche trawlerschippers, die om de een of andere reden geen schip meer hadden. Hun loon was 4 pct. van de bruto opbrengst plus een bonus van 1 percent na het einde van het jaar. De vischloods wees de plekken aan waar kon worden gevischt, hij was bekend met de rotsige plaatsen, die zooveel voorkomen en zooveel last kunnen veroorzaken. Hij kende de vaarwaters, de landmerken, de stroomingen, hij sprak beter de taal van het land en kon zich bij de patrouillevaartuigen beter verstaanbaar maken, vandaar dat alhoewel onze schippers thans goed den weg weten, toch aan de instandhouding van dit instituut van "pilotskippers" de hand wordt gehouden. Om de oneffenheden van den bodem tijdig te weten te komen, gebruikt men thans niet meer het gewone dieplood maar het "echolood", dat is een met electrische geluidsgolven werkend onderwater seintoestel, dat de tijdverloopen tusschen het oogenblik van uitzending en dat van terugontvangst van een sein opvangt en op een schaal in vademen uitdrukt. Alle Britsche schepen hebben er een, maar niet al onze schepen omdat het toestel in de Noordzee door de kleine schepen niet werd gebruikt en ook omdat vele van onze schepen zoo oud waren, dat zij deze inrichting niet waard werden geacht. Onze schepen hebben daardoor een achterstand bij de Britsche, die niet is in te halen, daar er geen nieuwe toestellen meer aan de markt zijn.

Visch

Vele van de vischsoorten, die men in de Noordzee en in den Noordelijken Atlantischen Oceaan ving, worden hier geland, maar men vangt ook andere soorten. Hoe meer Westelijk men komt, hoe meer men soorten aantreft aan een warmer klimaar aangepast. Van deze soorten is er een die een groote marktwaarde heeft en dat is de "heek" (Engelse Hake) (Merlucius vulgaris) een oppervlakkig op een groote snoek lijkende, maar tot een geheel andere familie hoorende roofvisch, die tot 2 M. lang kan worden. Hierop werd de laatste 100 jaar vanuit Fleetwood en Milford gevischt; het is een visch van groote plaatselijke beteekenis. De visch wordt te Fleetwood op de markt gefileerd ("Filleted") d.i. van een graat gesneden en in ijs verzonden; dit staat in verband met den verkoop aan de "Fish & chips shops". Hierdoor blijven de graten dus hier en er wordt vischmeel van gemaakt. De behandeling echter schaadt den smaak en de houdbaarheid van de visch. De te verzenden hoeveelheid en daardoor de ingenomen ruimte, wordt erdoor verkleind. Er is te Fleetwood vreemd genoeg geen inrichting tot conserveeren van visch of tot verwerken van al het mogelijke tot menschelijk voedsel.

Ziekte en ongeval

Er is bijna geen levensgevaarlijker arbeid dan dat van trawlervisscher. Gelukkig heeft zich tot nu toe slechts één ongeval met doodelijken afloop voorgedaan maar aanhoudend komen kleine ongevallen voor, dan bestaat ook nog het verdrinkingsgevaar en daaraan vielen twee man als slachtoffer. Wat de kleine ongevallen betreft, zoo zijn bloedvergiftigingen, al of niet voorafgegaan door zweren, het talrijkst. Gewone breuken en kneuzingen volgen daarna. Dan komen de griep, schurft en V.D. Tegen de schurft bestaat een goed middel maar om dat toe te passen ontbreekt den man in zijn kosthuis de gelegenheid en een ziekenhuis is niet happig op dergelijke patienten; er bestaat een eigenaardige huidziekte "recurrent scabies" welke na de gewone schurft optreedt. De V.D. patienten worden veelal als loopend patient te Blackpool behandeld.
De behandeling van de minder ernstige gevallen wordt aan twee Fleetwoodsche doktoren overgelaten; de patienten, die ziekenhuis verpleging noodig hebben , gaan naar het St. Joseph Hospital te Preston waar een Nederlandsche hoofdzuster en zes nonnen van de Tilburgsche Missie werken. Dit ziekenhuis is uitstekend ingericht en patienten daar



Prins Bernhard bezoekt Nederlandse vissers in het Mount Hospital.

opgenomen zijn veel eerder beter dan dat zij zouden zijn, indien zij in hun kosthuis zouden worden verpleegd. Voor de uitvoering der Ziekte en Ongevallenwetten zorgt de "Stichting Zeerisico 1940".

Begrafenissen

Wij hebben tot nu toe slechts vijf begrafenissen gehad en wel van vier Protestanten en een Roomsch Katholiek; zij zijn op de Fleetwoodsche Algemeene Begraafplaats ter aarde besteld in tegenwoordigheid van alle op dat oogenblik te Fleetwood aanwezige visschers niet alleen maar ook van alle aanwezige matrozen van de Kon. Marine, die van het Zeemanshuis tot op de begraafplaats een indrukwekkende stoet vormden.
De begrafenissen werden geleid door Ds. Mietes en Vader Padberg. Op ieder graf wordt een steen geplaatst van hetzelfde model en er zijn onderhandelingen gaande met de Gemeente Fleetwood om de beschikking te krijgen over een apart stukje van de begraafplaats waar allen dan zouden kunnen rusten.

Aldus het rapport van april 1942 (waaruit voor deze publicatie alleen een klein gedeelte van de beschrijving van de haven van Fleetwood is weggelaten). Zoals in de inleiding reeds werd vermeld, was men in 1942 de grootste moeilijkheden te boven. De vissers waren ingeburgerd in hun tijdelijke thuishaven, en zij waren nu voldoende thuis op hun nieuwe visgronden.
Er veranderde weinig meer in de situatie van de Nederlanders in Fleetwood. Voor de volledigheid van dit artikel was een afronding echter wenselijk. De heer de Bruyne (thans 93 jaar oud) bleek bereid een korte nabeschouwing te wijden aan de jaren 1942-1945. Wij laten zijn terugblik hieronder volgen.

In 1942 werd het vertrouwen dat de Geallieerden de oorlog zouden winnen zekerheid, zowel voor de Engelsen als voor de daar verblijvende buitenlanders. De verschrikkelijke scheepvaartverliezen op de Atlantische Oceaan, dwong de Britse regering echter tot vergaande rantsoenering van consumptie-artikelen. De rol van de visserij voor de voedselvoorziening werd zo mogelijk nog belangrijker. Visvangst op de Noordzee was vrijwel onmogelijk geworden, tengevolge waarvan havens aan de westkust overbelast waren. In Fleetwood was het moeilijk naast de daar thuisbehorende schepen nog zoveel andere trawlers ligplaats te geven. Bij een tijschil van 27 voet en een nauw bochtig kanaal zeewaarts, was het noodzakelijk de afvaarten precies te regelen. Het op tijd vertrekken vereiste een strenge discipline en de handhaving daarvan was een van de moeilijkste taken waarvoor ik was geplaatst. De politie heeft mij in de uitoefening van mijn ambt altijd voortreffelijk geholpen. Als door het te laat komen van bemanningsleden een schip het tij gemist had, werden de boosdoeners bij mij gebracht op het politiebureau in een kamertje dat daartoe tot mijn beschikking stond. Wij vulden dan het proces-verbaal in waarop ik alle mogelijke aanleidingen, oorzaken en omstandigheden had laten voordrukken, e.e.a. uiteraard met het fiat van onze Officier van Justitie in Londen. De boete, meestal ongeveer £ 10/–/ werd door MacFisheries van het loon afgehouden. De politie kreeg van mij iedere maand een paar sloffen sigaretten. Behalve met de commissaris en inspecteur, onderhield ik goede betrekkingen met de burgemeester, gemeentesecretaris, marinecommandant, de voorzitter van de Kamer van Koophandel, de directeur van de haveninrichtingen, de visserij inspectie, de "Trawler association" en vele andere instellingen die van nut waren voor onze Nederlandse vissers.
Intussen hadden al onze mannen een tehuis gevonden, velen bij pensionhoudende weduwen van plaatselijke vissers. Als ik in zo'n woning kwam hing daar dikwijls boven de schoorsteenmantel een grote foto van de overleden echtgenoot die meestal in de Eerste Wereldoorlog was gesneuveld. De zoons dienden nu, op hun beurt, als militair. Alle jonge mannen waren opgeroepen en de moderne trawlers waren alle bij de marine ingelijfd. Sommige winkels waren geheel gesloten en in andere deed het vrouwvolk de werkzaamheden. Bij de boeren werkten de "land girls" en waren de Londense "refugees" ondergebracht. Er was een Home Guard die vlijtig oefende en op een streng afgesloten hoek van de kust stond een batterij waarvan men vertelde dat die uit houten dummies bestond. De directie van MacFisheries (een bij de bevolking weinig gewaardeerde dochter van Lever Bros.) functioneerde uitstekend. Nu en dan kwamen er Rode Kruisbrieven uit Nederland die onze vissers enige geruststelling boden met betrekking tot het leven van hun gezin. Er werd gevist zonder moderne zoekmiddelen maar met goede resultaten en de besommingen rezen tot ongekende hoogte 8). Desondanks bleven er verschillen van mening over de verdiensten en kwamen zelfs enkele korte stakingen voor. Maar meestal werd alles in der minne geschikt en stagneerde het werk nauwelijks. Het gevoel van samenhorigheid onder de bemanning van elk schip groeide met de jaren en vormde een steeds groter tegenwicht tegen de vreemde elementen, de onrustzaaiers die in het begin de harmonie hadden verstoord.
Opvallend was overigens dat de slechte elementen, als zij eenmaal op zee waren, zich meestal goed gedroegen en met de andere hun best deden voor een zo groot mogelijke vangst. Minister Van Boeyen had uiteindelijk toch een gedwongen spaarsysteem kunnen instellen, maar velen hadden daarnaast een rekening op een Engelse bank en de ponden waarmee zij in Nederland zijn teruggekeerd hebben ongetwijfeld meer opgebracht.
De Nederlandse schepen werden naar omstandigheden goed onderhouden en zagen er over het algemeen keurig uit met hun zwarte romp en oranje band rond de schoorsteen. Het verblijf aan boord was echter primitief en de bunkercapaciteit onvoldoende voor de te maken visreizen. Dikwijls moest het schip kolen aan dek meenemen en het is gebeurd dat men bij het vroegtijdig ontmoeten van slecht weer, deze deklast over boord moest zetten. Maar anderzijds is geen schip verloren gegaan, behalve de Katwijkse 9) logger "Alida" met schipper Piet van den Oever. Hij werd op een heiige dag midscheeps aangevaren door een Engel-

se trawler waar de scheepsjongen aan het roer stond en de rest aan de dierbare "tea" zat. Piet trachtte nog een zeil voor het gat te trekken maar hij was te laat en de "Alida" zonk als een steen. Ernstige persoonlijke ongelukken hebben zich weinig voorgedaan 10). Wel hadden velen last van steenpuisten en schurft. Zware zieken werden behandeld in het Mount Hospital in Preston waar Nederlandse zusters werkten. Enkele sterfgevallen zijn voorgekomen. Op de begraafplaats droegen mede-opvarenden de kist, gevolgd door alle overige vissers. Ik heb de indruk dat ze er een eer in stelden bij dergelijke gelegenheden hun eenheid en ordelijkheid te demonstreren. Bepaalde problemen bleven steeds spelen. Daartoe behoorde het vissen onder de kust van het neutrale Ierland met het risico van te worden aangehouden. De "Maria" onder Leen Blok, de beste schipper van de vloot, is dat eens overkomen. Schip en bemanning werden opgebracht naar Donegal Bay maar wisten weer te ontsnappen vóór het tot een proces kwam. Ik hoorde, maar als consulair ambtenaar was mij dat uiteraard niet officieel bekend, dat de vissers vanuit Ierland vrij met hun familie in Nederland konden corresponderen.
Van de strijd ter zee hebben de vissers weinig last gehad. In de Ierse Zee drongen geen U-boten door en was alleen enig gevaar te duchten van de Duitse lange afstand verkenningsvliegtuigen. De trawlers hadden alle een Bofors snelvuurkanon aan boord. Slechts in één enkel geval is dat wapen in ernst gebruikt, namelijk toen een Duits vliegtuig de "Elisabeth" aanviel. De schipper stuurde al zijn mensen naar beneden en sloeg geheel alleen de aanval af.
Zoals uit het voorgaande blijkt, liet de organisatie in de thuishaven weinig te wensen over. Er was een goed zeemanshuis, geestelijke verzorging, een consulaire dienst, scheepvaartinspectie, Nederlandse rechtspraak. De Regering kon tevreden zijn. Onze schepen visten vanuit Fleetwood bijna even regelmatig als vroeger vanuit IJmuiden. Zij hielpen de voedselvoorziening en maakten goede besommingen. De vissers verdienden veel en hadden goede kosthuizen. De afsluiting van deze merkwaardige episode in de geschiedenis van onze visserij heb ik niet meer kunnen maken. Per 1 september 1944 werd ik op weinig voldoeninggevende wijze van mijn post ontheven en overgeplaatst naar het Militair Gezag in het inmiddels bevrijde Zeeuws Vlaanderen.

Naschrift
Het beheer van onze scheepvaart door de Nederlandsche Scheepvaart en Handels Commissie ondervond niet overal waardering. Er bestond bij velen argwaan tegen dit voornamelijk uit reders bestaande bestuurslichaam dat enerzijds namens de overheid optrad doch anderzijds de belangen der eigenaars vertegenwoordigde.
Naar het gevoel van de heer De Bruyne leed ook zijn duo-functie in Fleetwood aan een ingebouwde tegenstelling. Als visserij-ambtenaar diende hij in de eerste plaats het belang van het bedrijf en was verantwoording verschuldigd aan bovengenoemde commissie. Als consul waakte hij daarnaast over de belangen van de in zijn standplaats terecht gekomen Nederlanders. De laatste taak liet hij soms prevaleren boven de eerste. Hij achtte deze ook van een hogere orde. Bovendien was zijn sympathie voor de vissers duidelijk groter dan die voor de vertegenwoordigers van de N.S. & H.C. 11). Deze houding en De Bruyne's directe rapportage aan het Ministerie, werd weinig op prijs gesteld door het Hoofd van de sectie Korte Vaart. Juist deze N.S. & H.C. functionaris, voor de oorlog directeur van een scheepvaartmaatschappij, rekende het tot zijn eerste plicht de belangen der eigenaars zo goed mogelijk te behartigen 12). Deze tegengestelde zienswijzen leidden tenslotte in september '44 tot een conflict, als gevolg waarvan de heer De Bruyne het veld moest ruimen. Hij werd opgeroepen in militaire dienst en in zijn rang van reserve-kapitein, geplaatst bij het Militair Commissariaat (de voorloper van het M.G.) in het zojuist bevrijde gedeelte van Zeeuws Vlaanderen, waar hij als Vlissinger misschien ook van meer nut kon zijn. Men rekende toen nog op een zeer spoedige bevrijding van het hele land. Onze vissers zouden binnenkort naar hun thuishavens kunnen terugkeren en het consultaat in Fleetwood kon

wel worden opgeheven. E.e.a. is moeilijk meer na te gaan, zeker niet in de notulen van de N.S. & H.C., het eens zo machtige beheersinstituut dat intussen, in het kader van de "Reorganisatie Bewindvoering", door de regering was gedegradeerd tot een adviescommissie. Ondanks de door hem als grievend ervaren afsluiting van zijn ambtsuitoefening in Fleetwood, voelt De Bruyne toch veel voldoening over zijn werk aldaar. Hij bewaart uit deze periode interessante herinneringen, die echter te uiteenlopend van aard en veelal ook te anecdotisch zijn om in het hier gepubliceerde overzicht op te nemen. Enkele ervan zijn echter wel opgetekend en berusten in de bibliotheek van het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum" met afschrift in het Visserijmuseum in Vlaardingen.

Noten

1) Notulen Ned. Scheepvaart & Handels Commissie (N.S. & H.C.) 16-1-1941.
Rapport No. 7 Welfare Zeevarenden 1941.
Onderzoek Levensomstandigheden van Visschers in Fleetwood, febr. 1941.
2) Gegevens in verschillende bronnen lopen wat uiteen door het al of niet meetellen van kleinere of nagekomen vaartuigen. Naar de indruk van de bewerker, bedoelt de schrijver dat er in mei 1940, 38 Nederlandse diepzeevissersschepen in Engelse havens zijn binnengelopen. Daarvan zijn de drie grootste, ERIN, HAARLEM en UTRECHT onmiddellijk door de Royal Navy gerequireerd, doch het laatste schip werd kort daarop weer vrij gegeven. In Falmouth kwamen er dus in totaal 36 binnen (ERIN meegeteld). Na de vordering door de Kon. Marine van 17 eenheden, bleven er 19 over om vanuit Fleetwood in bedrijf te brengen. In april '41 gingen wederom vier (kleine) trawlers naar de mijnenveegdienst, voornamelijk omdat de Britse admiraliteit had berekend dat de Nederlandsche trawlervloot in het Ver. Koninkrijk relatief minder schepen had afgestaan dan de Britse. Er waren daarna nog 15 eenheden beschikbaar voor de visserij. In 1942 ging er één verloren (de logger ALIDA, die echter ook trawlde) en kwamen er twee recentelijk uit Nederland ontsnapte vaartuigen (BEATRICE en KATWIJK) bij. Er zouden toen dus volgens deze telling 16 schepen over moeten zijn, hetgeen overeenstemt met de opgave van de N.S. & H.C. in juli 1942 (stencil 294c), zodat de bewerker voorlopig aanneemt hiermee de gang van zaken juist te hebben weergegeven.
3) Reeds op 18 mei, drie dagen na de capitulatie (!), meldde de minister van Handel & Nijverheid aan de N.S. & H.C. dat "Unilever bereid is gevonden dit werk door een van haar dochtermaatschappijen, MacFisheries, te doen verrichten." (Notulen N.S. & H.C.).
4) Matrozen £ 6 tot £ 15 per reis van gemiddeld 12 dagen, waarvan £ 1 tot £ 2 per week aan het kosthuis werd betaald (Onderzoek Levensomstandigheden Visschers Fleetwood, febr. '41).
5) Na de militarisering van 1941 was de leeftijdsopbouw van de groep overgebleven vissers als volgt: 9 man tussen 20 en 30 jaar oud; 32 man tussen 30 en 40 jaar; 71 man tussen 40 en 50 jaar; 37 man tussen 50 en 60, 7 man boven de 60. (Opgave De Bruyne).
6) Het aantal slechte elementen wordt in de notulen van de N.S. & H.C. "ongeveer vijftig" genoemd. De Bruyne acht "vijftien dichter bij de waarheid". De koopvaardijpredikant Ds. Mietes constateert dat "de homogeniteit aan boord is zoekgeraakt door de vermenging van oudere, meestal religieus ingestelde mannen - met veelal geslepen, buiten die gemeenschap staande individuen".
7) Leeftijdsopbouw van de vloot na de vorderingen van 1941 (opgave De Bruyne):

Utrecht	23	Christine	36	Cornelis	42
Alida	24	Amstelstroom	39	Knikker	43
Clasina Luther	31	Oostzee	40	Poolzee	44
Prinses Beatrix	31	Neptunus	40	Perseus	45
Maria	36	Hornrif	41	Jonge Jochem	12 (niet operationeel)

Volgens het Visserij en Scheepvaart Archief Arie van der Veer liggen verschillende leeftijden iets anders, doch de gemiddelde ouderdom naar gegevens van Van der Veer komt vrij goed overeen met die volgens opgave van De Bruyne.

8) Exploitatiewinst van juli '40 tot eind '41 van bovengenoemde schepen in £ (uit bijlagen notulen N.S. & H.C. 18-12-'41).

Utrecht	22.385*	Christine	12.535	Cornelis	16.597***
Alida (logger)	298	Amstelstroom	5.224	Knikker	7.606
Clasina Luther	12.147	Oostzee	8.146	Poolzee	3.540
Prinses Beatrix	13.553	Neptunus	3.582	Perseus	4.215
Maria	16.518**	Hornrif	6.685	Jonge Jochem	2.482****

* Het enige "lange schip" dat nog over was. Aanvankelijk gevorderd doch later weer vrijgegeven (Mededeling De Bruyne en Notulen N.S. & H.C. 18-12-'41).

** Volgens De Bruyne: "zeer goede schipper" (Leen Blok).

*** Viste bij IJsland, evenals de UTRECHT (Mededeling visser C.D. Korving).

**** Niet operationeel. Een door een vermogende Joodse familie als "vluchtschip" in Nederland gekochte kotter, die voor de schrobnetvisserij in de Ierse Zee een krachtige motor behoefde doch moeilijkheden ondervond bij het verkrijgen van deze installatie (Notulen N.S. & H.C. 20-2-'41).

9) Volgens het Visserij Archief van Arie van der Veer, was de ALIDA geen Katwijkse- maar een Scheveningse logger, en wel de SCH. 6. De aanvaring had plaats op 20-3-'42 met de HONDO (GY. 701).

10) In al die jaren zijn drie man overboord gevallen. Eén is gered, één vermist en de derde man raakte tussen schip en ka. Hij liep een bekkenbreuk op en overleed in het ziekenhuis. De twijfel of hem wel de best mogelijke behandeling ten deel was gevallen, werd aanleiding om daarna patiënten naar het zeer goed uitgeruste hospitaal in Preston te zenden, waar bovendien Nederlands sprekend personeel aanwezig was (Mededeling De Bruyne).

11) In zijn Onderzoek naar de Levensomstandigheden der Visschers in Fleetwood, van februari 1941 meldt kapitein A.J. Duykers reeds dat De Bruyne "veel met de vissers te doen heeft". Volgens zijn eigen mededeling zag B. het merendeel der vissers als "eenvoudige oudere mensen, die hier tengevolge van een verbroken belofte waren getransplanteerd". Hij deelde deze visie met Ds. Mietes die "bitterheid", "grote heimwee naar vrouw en kinderen", angst voor het varen met oude rotschepen" en "wroeging na zuip- en/of hoerenpartijen" constateerde. In een gesprek met De Bruyne zegt Mietes op 5-7-'41: "U bent de buffer tussen een kudde schapen zonder herder en de scheerders die wol, huid en vlees verlangen . . . ". M. achtte "alles uit Londen absoluut onpersoonlijk" en zag de activiteiten van de N.S. & H.C. als "zo goed mogelijk zaken doen en verdienen". Deze uitlatingen geven vrij goed de gevoelens van de veldwerkers in de buitenposten t.a.v. de centrale organen in de hoofdstad weer.
Niet alle vissers waren overigens ontevreden met hun lot. Vooral onder de jongeren en ongetrouwden waren er velen die het varen vanuit Fleetwood wel beviel. De oud-visser C.D. Korving deelde na lezing van dit typoscript mede dat hij het er althans heel wat beter vond dan bij de koopvaardij op de Atlantische konvooien.

12) Diverse notulen N.S.& H.C., o.a. 17-5-'40 en 2e kw. '43 m.b.t. de meest voordelige exploitatie der schepen. Voorts de correspondentie in het voorjaar en de zomer van '43, deel uitmakend van de scherpe onderhandelingen met de Britse en Nederlandse Marine, ten doel hebbende de hoogst mogelijke chartertarieven te bedingen voor de gemilitariseerde trawlers.

Association des descendants de corsaires, te Saint-Malo.

Bij een gesprek in het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf in Den Haag vernam ik van het bestaan van deze Franse vereniging. De Marinestaf was in correspondentie met de voorzitter van de vereniging, die in contact zou willen komen met afstammelingen van Nederlanse Corsaires.
De "Association", opgericht in 1964, is namelijk sinds 1976 opengesteld voor afstammelingen van buitenlandse Corsaires. Oorspronkelijk hebben haar statuten bepaald, dat het lidmaatschap kon worden verkregen door ieder die met "documents écrits" kon aantonen in mannelijke of vrouwelijke lijn af te stammen van "un Corsaire ayant fait compagne sous la Royauté, la République ou l'Empire". De toegang van buitenlanders is in 1976 mogelijk gemaakt door vervanging van "sous" in "au temps de". Bovendien bepaalt de nieuwe tekst dat de vereniging open staat voor afstammelingen van Corsaires Français et Etrangers. Het is gebleken, dat voor toekomstige Nederlandse leden als "documents écrits" vereist zijn zowel een commissiebrief door de Staten-Generaal uitgereikt aan een commissievaarder, als het schriftelijk bewijs van afstamming van de commissievaarder in quaestie. Van de commissiebrief kan een fotocopie worden overgelegd.
Op het ogenblik zijn als enige buitenlanders drie Nederlanders en één Canadees lid van de vereniging in Saint-Malo, allen afstammend van de Vlissingse commissievaarder Isaac Rochussen uit 1672. Men hoopt in Saint-Malo dat meer buitenlanders zullen volgen, bijvoorbeeld de erfgenamen van de Dame of Sark, een eiland gelegen bij de Bretonse kust.
De vereniging heeft als doel:

1) La création d'un lien culturel et de solidarité entre les descendants de corsaires, afin de maintenir le prestige d'une tradition qui a connu ses heures de gloire.
2) La recherche et l'étude de la course, ses activités, son influence . . . . . .
3) La promotion au profit des Jeunes, en particulier, d'activités éducatives se rapportant à la mer.

De vereniging is gevestigd: 1, Rue de Chartres, 35400 Saint-Malo.
Haar voorzitter is de Lt. Col. de Torquat.
Van de "solidarité" der leden in de statuten genoemd blijkt wanneer men een vergadering bijwoont. De leden, vaak afkomstig uit Bretagne, kennen elkaar doorgaans, en zij weten van welke Corsaire men afstamt. Dit wordt trouwens gemakkelijk gemaakt doordat in de ledenlijst achter de naam van elk lid zijn of haar Corsaire-voorzaat wordt opgegeven. Onder hen komen bijvoorbeeld talrijke naamgenoten en afstammelingen voor van Surcouf en Jean Bart. De ere-voorzitter is de Baron Antoine Surcouf.
Jaarlijks geeft de vereniging een bulletin uit, waarin verhandelingen voorkomen van historische waarde. Deze betreffen zowel maritieme acties waarbij bepaalde schepen door een Corsaire gecommandeerd betrokken zijn geweest, als meer algemene beschouwingen over de invloed van "la course" in de loop van de eeuwen. In het bulletin van 1976 komt een interessant artikel voor over de rol van Franse Corsaires tijdens de onafhankelijkheidsoorlog van de Verenigde Staten, ingeleid door een onderhoud in december 1776 tussen Lodewijk XVI en Benjamin Franklin. Kort daarna, op 17 juni 1778, opende het Britse fregat "Arethusa" het vuur op het Franse fregat "La Belle Poule". De oorlog die Frankrijk aarzelde te openen had daarmede tussen deze landen een aanvang genomen. Uit het artikel blijkt dat talloze Franse Corsaires in de Antillen, voor de Noord-Amerikaanse en voor de Europese kust in gevecht zijn geweest met de Britse vloot, en, hetgeen van meer invloed is geweest, van 1778 tot 1782 duizenden Britse handelsschepen hebben buitgemaakt. De afloop van de vrijheidsoorlog is hierdoor in niet onbelangrijke mate beinvloed, aangezien de aanvoerlijnen voor de Britse troepen in Amerika onophoudelijk werden bedreigd.
Ook Nederlandse fregatten uitgevaren ter bescherming van onze kust sinds de Republiek in oorlog was gekomen met Groot-Brittannië hebben indirect een rol gespeeld in deze

zeeoorlog. Zij waren volgen het artikel "doublées de cuivre", en "peu de corsaires peuvent égaler leur vitesse". Deze omstandigheden beperkten, aldus de schrijfster, een Amerikaanse, getrouwd met een Fransman, en gepromoveerd aan de Sorbonne, het aantal gekaapte schepen aan beide zijden. Ook Engelse kaapvaarders waren namelijk zeer actief. Over dit onderwerp heeft de schrijfster tevens een voordracht gehouden, tijdens een vergadering in Parijs van de Association.
Het bulletin van 1976 bevat verder een lijst van schepen in de loop van de eeuwen door Franse Corsaires aangevoerd, beginnend in 1403, met de namen van de schepen, hun commandanten, hun reders, voor zover nog bekend, en hun thuishavens. Behalve Saint-Malo worden in deze opsomming, om enkele voorbeelden te noemen, als thuishavens vermeld: Roscoff, Brest, Nantes, Bordeaux, Duinkerken en Morlaix.
Het is de gewoonte dat na afloop van een jaarvergadering een ontvangst plaatsvindt in een van de in de omgeving van Saint-Malo gelegen buitenplaatsen van de leden. Ditmaal is het hiertoe niet gekomen. In plaats daarvan had men een cocktail die velen bijeenbracht die de vergadering niet hadden bijgewoond. Verder houdt men ook in Parijs samenkomsten, met een goed diner besloten na een voordracht op het gebied der vereniging.
Wanneer men als Nederlander een vergadering bijwoont in Saint-Malo, vraagt men zich af: hoe zou het komen dat een vereniging gelijk die van de Corsaires in ons land niet bestaat. Onze commissievaarders zijn vooral tijdens de 2e helft van de 17e eeuw bijzonder talrijk geweest, en het kan niet anders of van hen zijn nog veel afstammelingen in mannelijke of vrouwelijke lijn in leven. Men leze slechts het artikel van Dr. Bruijn "Kaapvaart in de Tweede en Derde Engelse Oorlog" (Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden, deel 90, aflevering III, 1975, pp. 408 e.v.). Hij vermeldt dat in 1672, 184 kaapvaarders uit Vlissingen zijn uitgevaren. Al is misschien in Nederland geen plaats aan te wijzen die voor de vestiging van een vereniging van kaapvaarders zó in aanmerking komt als Saint-Malo, een stad die na de verwoestingen van de laatste oorlog voortreffelijk is gerestaureerd en dan ook haar karakter van een ommuurde sterkte aan de Atlantische Oceaan heeft bewaard, toch zou men in dit verband kunnen denken aan Vlissingen of Middelburg, centra van de Zeeuwse kaapvaart, al zou de plaats van vestiging niet essentieel zijn.
Met deze mededelingen heeft de schrijver niet alleen op het oog gehad de lezers opmerkzaam te maken op het bestaan van deze kleurrijke Franse vereniging van kaapvaarders, maar ook de vraag willen aanroeren of er in ons land geen aanleiding kan bestaan voor het oprichten van een soortgelijke onderneming.

Mr. H.J. Sjollema

Commission Internationale d'Histoire Maritime

Het bestuur van de Commission Internationale d'Histoire Maritime, waarvan de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis een 'sous-commision' is, is thans als volgt samengesteld: M. Mollat (voorzitter), Ch. Verlinden (eerste vice-voorzitter), W. Minchinton (tweede vice-voorzitter), J.R. Bruijn (penningmeester) en P. Adam (secretaris-generaal).
Het bestuur van Uw vereniging ontvangt op gezette tijden een tweetalige (Frans/Engels) nieuwsbrief van de 'Commission'. Daarin wordt aandacht besteed aan het werk van de 'Commission Internationale' en aan activiteiten van de verschillende nationale sub-comité's. Voor belangstellende leden liggen deze nieuwsbrieven bij het secretariaat van Uw vereniging ter inzage. Belangrijk nieuws uit het laatste nummer is dat in de zomer van 1980 in Bucarest een congres zal worden gehouden, waarvan het thema zal zijn "Le marin dans la société": de zeeman bij de uitoefening van zijn beroep én in zijn bestaan aan de wal.

Redactie

Over de auteurs

R.E.J. Weber, geboren in 1907, promoveerde in 1936 in Leiden op een proefschrift getiteld "De beveiliging van de zee tegen Europeesche en Barbarijsche zeerovers 1609-1621". Hij gaf gedurende twee jaar les in zeegeschiedenis aan het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder, en was ruim vijfendertig jaar directeur van het Nederlands Post museum te Den Haag. Van zijn hand verschenen tal van artikelen over de Nederlandse maritieme geschiedenis, de geschiedenis van de P.T.T. en over museumbeheer. Hij werkt thans aan een grote publicatie over de collectie Van de Velde tekeningen in het Rotterdamse Museum Boymans-van Beuningen.

P. Ratsma, geboren te Bergen op Zoom in 1931, studeerde na het behalen van het H.B.S.-B. diploma enige tijd economie. Hij werd vervolgens onderwijzer en behaalde de Akte geschiedenis M.O. Sinds 1966 beheert hij de topografisch-historische atlas van het gemeente-archief te Rotterdam. In deze functie werkte hij mee aan de samenstelling van verscheidene tentoonstellingen over kartografie, geschiedenis en topografie van Rotterdam. Naast enkele publicaties over kartografische onderwerpen en over het beheer van topografisch-historische atlassen stelde hij de catalogus van de Gerrit Groenewegen-tentoonstelling in het Rotterdams gemeentearchief in 1976 samen.

J. Verseput, geboren in 1906, promoveerde in 1935 op een proefschrift getiteld::"Het Oostenrijks-Hongaarse ultimatum aan Servië van juli 1914". Hij was vele jaren leraar geschiedenis te Vlaardingen, Middelharnis en Rotterdam, en docent nieuwste geschiedenis aan de Vrije Leergangen te Amsterdam en de Nutsacademie te Rotterdam. Hij heeft vele publicaties en artikelen op zijn naam staan, onder meer over de Europese geschiedenis van 1880-1945 en over de geschiedenis van Goeree-Overflakkee. In 1970 publiceerde hij in dit tijdschrift "Enkele grepen uit de geschiedenis van de visserij van Middelharnis in de periode van het bestaan van de visafslag".

J. Meeter, geboren in 1950 in Velsen, studeerde enige tijd sociologie te Amsterdam. Thans bereidt hij zich aan de Leidse universiteit voor op het doctoraal examen geschiedenis met als bijvakken zeegeschiedenis en sociologie.

LITERATUUR

Boekbesprekingen

BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Achter de Branding. De visserij van de Nederlandse kustplaatsen. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 111 blz., ill.

De auteur, een personaliteit in de visserijwereld als historicus en als ambtenaar van een internationaal organisme dat nauw betrokken is bij de visserij, vertelt in dit boek de economische omstandigheden die in de Nederlandse kustplaatsen speelden in verband met de opkomst, eventueel het verval van de plaatselijke visserij. Hij doet dit tegen de historische achtergrond van die plaatsen en heeft zijn tekst in een aangename verteltrant gesteld. Daaruit blijkt dat hij zowel met de historische achtergronden als met de plaatselijke omstandigheden vertrouwd is, en het is een verdienste deze evolutie in een beknopte tekst samen te vatten. Uiteraard komen ook sociale aspecten aan bod, want in de vele kleine vissersgemeenschappen betekenden de vissers ook op sociaal vlak heel wat.
Het boek is verdeeld in een aantal hoofdstukken die ieder een bepaald gebied behandelen beginnend in het zuiden bij de Schelde en eindigend in het noorden bij de Lauwerszee. Eerst worden Arnemuiden, Vlissingen en Breskens voorgesteld, daarna Goedereede, Ouddorp en Stellendam. Van de vissersplaatsen aan de Zijde krijgt men een beeld door de beschrijving van de toestand in Scheveningen, Katwijk en uiteraard IJmuiden. Hoewel het volgens de titel van het boek om de kustplaatsen gaat, was het toch niet denkbaar dat Urk, toch een belangrijke zeevissershaven, niet aan bod zou komen. Maar dat is dan ook de enige Zuiderzeehaven die vermeld wordt. Het laatste hoofdstuk gaat over Den Helder, Texel, Den Oever om te eindigen met Harlingen Zoutkamp.
Het boek geeft wel een dokumentair overzicht van het thema, maar heeft verder geen wetenschappelijke pretenties, wat niet betekent dat het geen wetenschappelijke achtergrond heeft. Er worden wel eens een paar boeken genoemd maar een verantwoording, bronnen of bibliografie over het onderwerp worden niet vermeld. Het boek is wel goed geillustreerd met meestal tamelijk oude foto's, maar ook met meer recente afbeeldingen, zodat men grosso-modo toch een beeld krijgt van de evolutie van de laatste honderd jaar.

J. van Beylen

CHRISTENSEN, A.E., Scheepvaart van de Vikingen. Bussum, De Boer Maritiem, 1977, 129 blz., ill. fl. 34,50.

Dit boek is een vertaling door Thomas H. Ferguson van een Engels manuscript van de Noorse auteur A.E. Christensen. De eerste twee hoofdstukken hebben een inleidend karakter en geven enige historische en geografische informatie over de Vikingen. Dan volgt een overzicht van de bronnen waaraan wij onze kennis over de scheepvaart van de Vikingen ontlenen. Tot de belangrijkste bronnen behoren natuurlijk de opgegraven schepen onder andere die bij Hjortspring, Nydam, Sutton Hoo, Kvalsund, Oseberg, Gokstad, Tune. Aan de hand daarvan schetst de auteur in de twee volgende hoofdstukken de ontwikkeling van de schepen in de vroege (350 v. Chr. -ca. 700 n. Chr.) en de late Vikingtijd (ca. 700-1100).

Tot zover is het boek interessant. De auteur is het meest in zijn element, wanneer hij het heeft over scheepstypen en scheepsbouw. Hij is dan uitvoerig en concreet. De drie volgende hoofdstukken - over de expansie van de Vikingen, de navigatie en het leven aan boord - vallen dan ook tegen door hun oppervlakkigheid. Een kaart die de expansie van de Vikingen aangeeft ontbreekt. Wat de Nederlanden betreft, worden alleen "Friesland" en "Dorestad" een keer vermeld. In het laatste hoofdstuk bespreekt de auteur de traditionele scheepsbouw voor de kustvaart en visserij, die met name in Noordelijk en Westelijk Noorwegen duidelijk teruggaat op de scheepsbouwmethoden van de Vikingen. Een beknopte literatuurlijst, een register en een verantwoording van de foto's besluiten het boek. De literatuurlijst is irritant beknopt: 8 titels op een voor 2/3 blanco pagina. Het boek is goed geillustreerd.

J.P. van de Voort

HAANSTRA, F., S. Zeeman, Redders aan de riemen. De laatste roeiredders vertellen over hun leven. Amsterdam/Assen, Born, (1977), 173 blz., ill.,

In dit tijdschrift is al eerder aandacht besteed aan (recent verschenen) boeken die het woord geven aan mensen die een stukje maritieme geschiedenis hebben gemaakt en daarover in hun eigen woorden vertellen. 'Reders aan de riemen' is wederom zo'n boek. Ditmaal gaat het om de mannen die de bemanningen vormden van de langs de Nederlandse kust gestationeerde roeireddingboten.
Het boek opent met een ietwat pathetisch gestelde inleiding over het belang van de vele naamloze roeiers voor de prestaties van beroemde redders als Dorus Rijkers en Mees Toxopeus. In het slothoofdstuk wordt een aantal facetten van de geschiedenis van de Noord- en Zuidhollandse reddingmaatschappijen sinds 1824 aangestipt. Daartussenin komen twaalf roeiredders en twee echtgenotes van roeiredders aan het woord. Alle vertellers zijn min of meer toevallig bij het reddingwezen terecht gekomen. Allen echter hadden daarvoor als visserman of als opvarende van een koopvaardijschip al lange tijd op zee doorgebracht, en kenden het grillige karakter van de zee langs de Nederlandse kust. Hun bijdragen aan dit boek over rampen en al dan niet geslaagde reddingspogingen geven dan ook vaak in krachtige kleuren een schildering van het leven op zee in de eerste helft van deze eeuw. Floor Koper uit Zandvoort bijvoorbeeld heeft gevaren op een bomschuit, en heeft daaraan zeker geen goede herinneringen; de bomschuit uit die tijd was "eigenlijk een groot vuilnisvat" zegt hij nu, en zijn echtgenote vraagt zich nu af hoe "mensen in die troep konden leven". Hoofdzaak blijven echter de activiteiten van de vertellers in dienst van het reddingwezen langs de Nederlandse kust. En het riskante en afwisselend door voldoening en teleurstelling gekenmerkte karakter van het werk van de redders krijgt overtuigend vormd.
'Redders aan de riemen' is ruim geillustreerd. Het kijkgedeelte vormt echt een aanvulling op de verhalen.

L.M. Akveld

KOOY, J.A. van der, Uit het leven van de zeeman. Dagboekfragmenten en resiverslagen uit de 18e en 19e eeuw. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 157 blz., ill.

Ter herdenking van de sterfdag, driehonderd jaar geleden, van Michiel de Ruyter besloot

de Nederlandse Vereniging "Onze Vloot" dit boek uit te geven. In zijn inleiding geeft van der Kooij het karakter van zijn bloemlezing aan. Doel is middels zogenaamde egodocumenten het leven van de zeeman vroeger te schetsen. Vóór alles wil hij hiermee voorkomen het leven aan boord van een zeilschip al te romantisch voor te stellen. Zelf wijst hij op de beperking van zijn keuze: hij had geen gelegenheid teksten van voor het einde van de achttiende eeuw te selekteren. Verder wijst hij erop dat de nadruk ligt bij de marine en in het algemeen bij de officieren, minder bij "hen die vóór de mast voeren". Met deze opmerkingen kan men het eens zijn, het houdt in dat de achttiende eeuw beter uit de titel geschrapt kan worden.
Bij het beoordelen van een bloemlezing kan men, dunkt me, twee vragen stellen: is het zinnig deze teksten uit te geven, en ten tweede: geven de geboden teksten een voldoende representatief beeld, gemeten naar het doel dat men zich stelt. Wat de eerste vraag betreft: op één na zijn alle 33 bronnen die gebruikt zijn om dit boek samen te stellen, al eerder uitgegeven. Het betreft voornamelijk reisverslagen. De uitzondering is een manuscript van een dagboek uit 1883, dat berust bij het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf. Dit bijzonder duidelijke fragment (blz. 60-63) doet ons naar meer verlangen: was het niet zinniger geweest meer onuitgegeven bronnen te gebruiken? Kennelijk kan van der Kooij wat dit betreft met me meevoelen. En passant doet hij een beroep op het publiek om dergelijke dokumenten aan te melden bij bovengenoemd bureau, waaraan hij verbonden is. Ik kan me hierbij aansluiten: zegt het voort.
Wat betreft de representativiteit is van der Kooij-binnen de grenzen die hij in zijn inleiding schetst-er in geslaagd een redelijk betrouwbaar beeld van het leven van de negentiende-eeuwse zeeman te schetsen. Bedoelde grenzen heb ik echter wel als benauwend ervaren, met name de marine-officieren dreigen soms de "romantiekbarriere" te overschrijden. Naast goede teksten als die van Puister, het dagboek van 1883 en Assendelft de Coningh staan enkele minder geslaagde, met name die over de krijgsgevangenschap van J. Boelen in de buurt van Chatham.
Op de uitvoering van het boek is wel het een en ander aan te merken. Uit de literatuurlijst achterin kan de lezer in een groot aantal gevallen niet opmaken wanneer de gebeurtenissen, die in de bloemlezing gekozen zijn, plaats vonden. Evenmin wordt dit bezwaar altijd opgevangen in de teksten, waarmee hij de verschillende fragmenten aan elkaar praat. Zo blijft de lezer in een aantal gevallen gissen in welke tijd hij een fragment moet plaatsen.
Het boek is rijk voorzien van illustraties, 57 in getal. Met de verantwoording hiervan is het echter merkwaardig gesteld. Op de laatste bladzijde van het boek wordt er een 20-tal verantwoord. Hierbij wordt echter soms verwezen naar de plaats waar het origineel zich bevindt, dan weer naar iets anders, de fotograaf misschien wel. Op deze manier heeft het het meeste weg van een verantwoording alleen in verband met het copyright. Opvallend is verder dat in de onderschriften, juist van de meeste van deze "verantwoorde" illustraties, de datering ontbreekt. Het ware beter geweest in genoemde verantwoording alle illustraties op te nemen en hierbij een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen beschrijving, vindplaats, datering en eventuele andere bijzonderheden. Een voorbeeld zou kunnen zijn het boek van Ph.M. Bosscher e.a. over Prins Hendrik de Zeevaarder (Naarden 1975). Ook om andere redenen gaan mijn gedachten uit naar juist dat boek. De originaliteit van de illustraties van het boek van van der Kooij laat veel te wensen over. Nemen we genoemd boek over Prins Hendrik de Zeevaarder en de Zeegeschiedenis van de lage landen van Bosscher uit dat zelfde jaar, twee willekeurige, recente boeken over maritieme geschiedenis, dan blijken maar liefst 16 illustraties uit deze boeken ook bij van der Kooij voor te komen. Bij vergelijking van de ondertiteling van de illustraties en de kwaliteit van de afdrukken blijft het boek van van der Kooij steeds duidelijk achter. Waarschijnlijk is het onbillijk om de samensteller van het boek al deze feilen met betrekking tot de illustraties aan te wrijven. Temeer daar er dikwijls nauwelijks verband bestaat tussen tekst en plaatjes, lijkt dit soort illustreren toch voornamelijk ingegeven te zijn door louter commerciele

overwegingen.
Toch moet de konklusie zijn dat dit een prettig boek is om te lezen, maar de haast waar van der Kooij in zijn inleiding op duidt ("nog in het jaar 1976") blijkt uit de vele kritiekpunten, hierboven opgesomd.

J. Lucassen

KRUISSINK, G.R., Scheepssier. Een nostalgische terugblik op de kleurige tooi van oude schepen. Baarn, Hollandia, 1977, 128 blz., ill.

In 1966 schreef Frere-Cook zijn "The decorative art of the mariner" en een jaar later verscheen onder redactie van H.J. Hansen "Kunstgeschichte der Seefahrt. Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer". Beide boeken bieden in de betreffende hoofdstukken catalogus-achtige opsommingen van de vele vormen van scheepssier die zich in de loop der eeuwen hebben ontwikkeld. Kruissink nu biedt in zijn "Scheepssier" niet meer dan de beide genoemde auteurs. Hij schreef een fraai plaatjesboek met wat historische en kunsthistorische achtergronden van een aantal stukken scheepstooi, en vertelt zijn lezers waar mooie voorbeelden van scheepssier thans te vinden zijn. Kruissink zegt vrijwel niets over het "waarom" van scheepssier en laat ook andere vragen die bij het lezen van zijn boek gemakkelijk opkomen, onbesproken. Had bij de binnenvaart het voeren van scheepssier een sociale functie? Was het bezit van een fraai gesneden hakkebord een teken van welstand? Voerden Nederlandse schepen in verhouding met bijvoorbeeld Engelse in mindere mate schegbeelden, en zijn er misschien daarom betrekkelijk weinig voorbeelden van 19e-eeuwse Nederlandse schegbeelden bewaard gebleven? Waarom zijn de voorschepen van vissers- en binnenvaartschepen nooit een uitdaging voor de makers van scheepssier? Wie waren trouwens die makers van stukken scheepstooi: scheepstimmerlieden met een artistieke inslag of een aparte categorie handwerkslieden? Vragen als deze worden zelfs in het geheel niet aan de orde gesteld, laat staan beantwoord. Kruisink heeft daarmede een duidelijke mogelijkheid tot uitdieping van zijn onderwerp laten liggen.
Aan de illustratie van 'Scheepssier' is veel zorg besteed. Het boek is uitvoerig voorzien van fraaie illustraties in kleur en zwart/wit.
Wat mij tenslotte opviel, was de tegenstelling tussen het "nostalgische terugblik" in de ondertitel en de nogal bruuske afstraffing van lezers met een "romantische" opvatting over de zeevaart - een categorie lezers waar het boek duidelijk op mikt - in de inleiding. Had Kruissink zijn onderwerp toch liever anders behandeld?

L.M. Akveld

LEDEBUR, G. von, Die Seemine. München, Lehmanns, 1977, 220 blz., ill. (serie: Wehrwissenschaftliche Berichte, Herausgegeben vom Arbeitskreis für Wehrforschung, band 16)

De ondertitel luidt (aantal blz. per onderwerp): "Geschichtliche Darstellung der Entwicklung der Seeminen (104 blz.) und der Minenabwehr (40 blz.) unter Einbeziehung der Minenabwehrfahrzeuge (8 blz.) mit Beispielen aus dem Minenkrieg (24 blz.) und einer minenrechtlichen Betrachtung (3 blz.)". In een bijlage van 17 blz. wordt nog eens een

systematisch geordende opsomming gegeven van alle gangbare mijnentypen en aanverwante mijnenapparatuur sedert de 19e eeuw. Verder is er nog een aantal bijlagen, waaronder een literatuuropgave en een herkomstaanduiding van de 165 afbeeldingen, waarover later. Het boek is uitgevoerd in paperback (bandhoogte ca. 20 cm). Er zijn vele voetnoten, gemiddeld 2 per blz., waarvan de meeste verwijzen naar de literatuurlijst op een manier waaraan men even moet wennen," (1) a.a.O., S. 15".
Om de paperback in prijs laag te houden, is nauwelijks gestreefd naar fotoillustraties. De enige twee echte foto's (van mijnenvaartuigen) zijn ook matig tot slecht te noemen. Daarnaast heeft zonder twijfel ook het overnemen van tekeningen en diagrammen uit vele andere bronnen kostenbesparend gewerkt. Ruwweg 1/4 der tekeningen is van de auteur zelf, die men weliswaar zijn gebrek aan tekentalent niet mag verwijten, maar het draagt wel bij tot de teleurstellende kwaliteit van de illustraties als totaliteit. Ook de verschillende herkomst van de illustraties leidt noodzakelijk tot gebrek aan uniformiteit, schaalverschillen enz.
De tekst evenwel biedt genoeg interessants. De auteur etaleert een zeer grote kennis omtrent de ontwikkeling van de onderwaterwapens, in het bijzonder de zeemijn. Op het eerste gezicht lijkt bij zich te richten tot de insider, de technicus, de wapendeskundige, maar de tekst blijkt bij nadere lezing toch heel begrijpelijk en ook verteerbaar voor de geïnteresseerde leek.
Onder de vele negentiende-eeuwse technische ontwikkelingen valt een Oostenrijks-Hongaarse, zeer vroege toepassing van op afstand elektrisch bediende zeemijnen op. Tijdens een oorlogsdreiging in 1859 werd de haven van Venetië beschermd door zulke mijnen met behulp van een zeer vernuftige toepassing van het camera-obscurabeginsel. In deze donkere kamer aan de wal stond een tafel met een matglazen kap waarop een volkomen getrouw beeld van de haven was aangebracht. Bij het leggen van de mijnen liet men het gereflecteerde beeld van de haven door middel van een gecombineerde lens op de matglazen kap vallen en wel op zodanige wijze, dat de beelden elkaar volledig dekten, waardoor men de plaats van de gelegde mijnen min of meer exact op het beeld kon aanbrengen. Voer nu een schip door het beeld, dichtbij een mijn, dan hoefde de waarnemer slecht de eletrische verbinding (door een drukknop) tot stand te brengen om de mijn te laten ontploffen.
Een belangrijke verbetering in de verankering van de contactmijn was de invoering van het "Voreilgewicht" of lood; daarbij vierde een trommel (het anker van de mijn) de mijnkabel net zo lang tot een onder de trommel hangend gewicht (het lood) de zeebodem raakte. Het lood hing aan een lijn die zo lang was als de gewenste afstand tussen mijn en waterpervlak. Was de trommel eenmaal op de zeebodem aangeland, dan had de mijn daarmee ook de wenste diepgang gekregen. Dit vernuftige systeem wordt aan een Britse uitvinder toegeschreven. Niettemin bleven er problemen, vooral in gebieden met een sterk verval, bijvoorbeeld bij de Franse en Engelse kanaalkust. De Duitsers ontwikkelden in W.O.II een provisorische getijdenmijn, die aan een klein tonnetje was opgehangen en ook verankerd was. Om hem iets naar onderen te laten trekken, moest de mijn een contragewicht van 100 kg hebben; een nadeel van dit systeem was natuurlijk dat een zeer goed oplettende uitkijk het tonnetje kon waarnemen.
Een principieel verschil tussen de mijn en de torpedo wordt op p.60 genoemd: de mijn is plaatsgebonden en het doel moet naar die plaats toevaren; brengt men de mijn naar het doel toe, dan wordt hij tot torpedo; vandaar dat de schrijver de spartorpedo's bij de mijnen indeelt. De definitieve scheiding komt wanneer de zelfbewegende torpedo's (waarvan het Whitehead-type het meest verbreid was) taktisch betere resultaten geven dan de spartorpedo's, en de auteur noemt als conflicten waarin dit is gebleken de Chinees-Franse oorlog (1884-85), de Chileense (1891) en de Braziliaanse (1894) burgeroorlogen en de Chinees-Japanse oorlog (1894-95). Dat er, zoals op p.62 wordt beweerd, tijdens de Spaans-Amerikaanse oorlog geen schepen zijn verloren gegaan, is natuurlijk niet waar; de auteur had er "door mijnen" aan toe moeten voegen.

Een direkte voorloper van de antennemijn was het op p.73 beschreven drijvende onderwaterkanon van de Amerikaan Browne, dat tegen onderzeeboten moest ageren. Het grote voordeel van de antennemijn (waarbij het schip tegen een kleine koperen boei aanvoer die via een stroomdraad met de mijn in verbinding stond) ten opzichte van de normale contactmijn (met stoothoorns) was dat hij door zijn antennes een veel groter gebied bestreek en daardoor beter geschikt was voor onderzeeversperringen. Bij de bespreking van de magnetische invloedsmijnen gaat de auteur onder meer in op die uitvoeringen die pas na een aantal keren overvaren te zijn, exploderen. Deze telling hing af van de technische mogelijkheden van de mijn, alsmede van "der Minenwurfbefehl". Op p.96 wordt een uitweiding gegeven over de principes van mijnexplosieven en ontstekers. Kleurrijke namen in de geschiedenis van de zeemijn zijn de "Boatswain's Night-mare" en het "Monster of Loch Ness". Het eerstgenoemde was een Brits bestrijdingsmiddel van 1939 tegen de magnetische mijn, bestaande uit een stalen tros die door twee vaartuigen werd gesleept en waaraan een aantal staafmagneten was vastgebonden. Het "Monster" en ook de "Square Steak" waren door het water gesleepte lichamen die de drukverplaatsing van scheepsrompen moesten simuleren en zodoende de drukmijnen onschadelijk maken. Terecht zegt von Ledebur dat de door de Duitsers in W.O. II ingezette sperbrekers het beste strijdmiddel tegen drukmijnen waren, omdat deze de karakteristieken van het schip hadden. Wel was de sperbreker een zeer kostbaar strijdmiddel, waarvan overigens volgens de schrijver niet zonder meer te zeggen is of hij tot de mijnenvegers of tot de mijnenveegtuigen behoort; een vraagstelling die ons nogal academisch voorkotm.
In zijn uitvoeringen over de toepassing van mijnen in 20ste-eeuwse conflicten legt de auteur een aantal causale relaties tussen het gevaar voor mijnen en vermindering van troepenvervoer, scheepsbewegingen enz. Zo wordt (p.175) gesteld dat de mijnenvelden voor Halifax tot gevolg hadden dat de voor Europa bestemde, ingescheepte troepensterkte van 313.000 man in augustus tot 228.000 in september 1918 terugging. Ook de vermindering van de Duitse onderzeebootoorlog in 1917-18 wordt toegeschreven aan de 56.000 antennemijnen die de Brits-Amerikaanse zeestrijdkrachten legden tussen de Orkneys en Noorwegen (p.182). Op p.192 wordt een onderzoek van na W.O. II vermeld waarin wordt aangetoond, dat het Amerikaanse mijnenoffensief in het Verre Oosten grotere schade aan de Japanse oorlogseconomie zou hebben toegebracht dan alle luchtbombardementen. Er worden dan cijfers genoemd die niet alleen niet-verifieerbaar zijn, maar ook niet blijken overeen te stemmen met elders gepubliceerde getallen.
Aan een zeer gedetailleerde "Aufteilung der Staaten im Zweiten Weltkrieg" (p.210-212) is in het kader van een studie over zeemijnen eigenlijk geen behoefte. Uit allerlei samenvattingen, herhalingen, opsommingen enz. - de op p.104 genoemde ontstekingsprincipes zijn een goed voorbeeld - blijkt dat het werk hoofdzakelijk als leerboek is bedoeld. Dat betekent wel, dat de aanvangs genoemde kritiek op de kwaliteit der illustraties als geheel toch wel zwaar moet wegen: zij zijn didactisch gezien beperkt bruikbaar. Indrukwekkend en erg compleet maar niet erg noodzakelijk is de opsomming en verantwoording der afbeeldingen op p. 217-220; bovendien zijn aldaar de verwijzingen naar de bronnen te gecompliceerd (bijvoorbeeld "(aus Quelle 19)"). Beter is het bij de afbeeldingen zelf de bron, al dan niet afgekort maar wel herkenbaar, direct te noemen. De literatuurlijst van 53 titels ziet er zeer volledig uit. Naast de logischerwijs vele Duitse werken worden ook enige Russische en Engelstalige titels genoemd. Ondanks deze rijkdom aan goede bijlagen ware een alfabetische register toch wel gewenst geweest.
Conclusie: ondanks de genoemde punten van kritiek is dit boek een aanwinst voor de studie van de krijgsgeschiedenis ter zee.

J.P. Puype

MACINTYRE, D., B.W. BATHE, Het oorlogsschip: een geillustreerde geschiedenis. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 280 blz., ill.

Na enkele onderstalige uitgaven onder meer de oorspronkelijk Engelse en een Duitse, is er nu van dit boek ook een Nederlandstalige op de markt gebracht. Te dezer gelegenheid werd beroep gedaan op de medwerking van een paar bekende Nederlandse specialisten als L.L. von Münching en F.C. van Oosten, dit voor de specifiek Nederlandse aspecten van het onderwerp. Het boek drijft op twee delen, waarvan het eerste het kortst is, ons inziens te kort. Het handelt over het zeiloorlogsschip, toch een stuk geschiedenis van een paar duizend jaar, want men begint bij 4000 v. Chr. De auteurs hebben dit op 74 bladzijden afgewerkt, wat voor gevolg heeft dat bijvoorbeeld de gehele middeleeuwen slechts een paar paginas beslaan. Kennelijk zijn ze beter thuis in de moderne geschiedenis, want het tweede deel - dat begint bij de stoomtijd - beslaat de 200 volgende bladzijden. Uiteraard worden over dit tijdperk veel meer bijzonderheden verstrekt, soms zeer gedetailleerd. Daardoor komt de samenstelling van het boek soms onevenwichtig over. Over het algemeen is het werk goed geillusstreerd, waarbij men echter een nogal gul gebruik heeft gemaakt van tekeningen uit soortgelijke werken van de oorspronkelijke uitgever, onder meer de "Spiegel der Scheepvaart, Nautische encyclopedie" (1964).
In overeenstemming met de titel geeft het boek vooral een technisch overzicht van de evolutie van het schip als dusdanig, uiteraard ook van de bewapening. In het eerste deel zijn op dit gebied wel een paar aanmerkingen te maken. Zo leest men (blz. 31) dat het rolpaard tegen omstreeks 1650 in gebruik genomen werd. Anderzijds geeft men dan wel een prentje van zo'n rolpaard van de "Wasa" (1628). Men zoekt echter tevergeefs naar een plan van een rolpaard. Men voelt aan sommige passages ook dat de tekst uit Engeland afkomstig is, onder meer waar het over het fregat gaat. Hoewel dit scheepstype al in het begin van de 17de eeuw in de vaart was - in de Nederlanden - geeft men 1649 op als het jaar waarin het eerste fregat - in Engeland dan - werd gebouwd. Bij de beschrijving van de dekken kan wel enig misverstand ontstaan. De auteurs laten het voorkomen dat de dekken van een oorlogsschip op verschillende plaatsen op een verschilend niveau lagen. Als men echter de geschutslagen van de eigentijdse schepen bekijkt, merkt men dat dit niveauverschil enkel aan het achterschip heeft bestaan. Dezelfde vaststelling doet men bij het onderzoeken van eigentijdse plans. Tenslotte lijkt het ons onjuist de bovenblinde - het zeiltje aan de blinde steng - een "sprietzeilmarszeil" te noemen.
Deel twee van het boek begint bij de stoomoorlogsschepen en daar krijgt men een ruim beeld van de evolutie tot en met de atoomduikboot, en dit voor de schepen van de voornaamste zeevarende naties. Terloops leest men er ook over de ontwikkeling van de stoommachine, de diesel en de turbine. De bewapening van deze schepen wordt uitvoerig beschreven en door talrijke tekeningen verduidelijkt. Ook de torpedos worden hier behandeld evenals de pantsering. Behalve de stoomoorlogsschepen komen ook de legendarische dreadnoughts, kruisers en kanonneerboten aan bod, en worden speciale types uitvoerig beschreven zoals: torpedoboten, torpedojagers, vliegdekschepen (ook vliegtuigen) en uiteraard duikboten. Lezend over het in gebruik nemen van de stoomturbine op oorlogsschepen (1903) worden de successen van de "Lusitania" en de "Mauretania" genoemd, maar wordt niet gezegd dat de veel kleinere Belgische kanaalschepen als de "Princesse Elisabeth" normaal 25 knopen haalden, iets meer dan de oceaanreuzen.
Ten behoeve van de Nederlandse lezers werden de teksten op sommige plaatsen voorzien van uitgebreide noten in verband met de Nederlandse feiten van dit ogenblik. De belofte op de flap dat ook een overzicht gegeven wordt van de belangrijkste zeeslagen door de eeuwen heen wordt naar onze mening maar ten dele ingelost. De zeeslagen worden hier en daar wel behandeld, maar een echt overzicht krijgt men toch niet. Al zijn er ook een paar portretten

van admiraals opgenomen, over de "mens" op het oorlogsschip wordt zo goed als niet verteld.
In zijn geheel is dit een boek over techniek.

J. Van Beylen

MEDEDELINGEN MARINE ACADEMIE, Boek XXIII over de jaren 1973-1975. Antwerpen, 1977, 212 blz., ill.

De Mededelingen van de Belgische Marine Academie handhaven voortdurend het hoge niveau, dat zij reeds van het begin af bezaten. In de laatste delen wordt bovendien de inhoud aan artikelen gevarieerder. Boek 23 bevat een achttal artikelen, de neeslag van de werkzaamheden in afdelingsverband van de Academie in de jaren 1973, 1974 en 1975. Enkele ervan verdienen op deze plaats te worden vermeld.
R. Degryse geeft in 'De Palestinaschepen van Dierick van Paesschen (1511-1521)' een interessant relaas over een Antwerps koopman, reder en kapitein die ten behoeve van pelgrims en met steun van de Antwerpse overheid een drietal reizen met speciaal gebouwde passagiersschepen naar het Heilige Land maakte. Het ging om een groot type schip, zoals ondermeer blijkt uit een beschrijving ervan uit 1521 toen Van Paesschens tweede schip gebruikt werd bij de konvooiering van de vissersvloot onder de Engelse kust (blz. 15-45).
R. Baetens schetst in 'Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Regime: het voorbeeld van Oostende' welke politieke, economische en vooral ook geografische factoren bepaalden hoe de haven van Oostende zich ontwikkelde. Oostende lag aan de zeezijde onbeschermd en bezat sinds de 15de eeuw een kunstmatige haven, waar het getij vrij spel had. Een voorstel in 1660 een spuisluis te bouwen om daarmee een vastere diepte in de haven te krijgen, werd verworpen en zou pas in 1810 worden verwezenlijkt. Tot dan toe bleef het tobben met hoge kosten voor dijken en bestrijding van verzanding. De afstand van Duinkerke aan Frankrijk had geen noemenswaardige invloed op het scheepvaartverkeer in Oostende. Vooral verzet van Brugge hield tot 1781 tegen dat het een vrijhaven werd. Toen beleefde Oostende zijn grootste activiteit, niet tijdens de jaren 1720-30, toen de Oostindiëvaarders meestal buitengaats hun lading in 'binlanders' moesten overgeven. Baetens' studie kan dienen als een voorbeeld voor een studie naar de factoren die de ontwikkeling van havens, bijvoorbeeld in de Republiek, bepaalden (blz. 47-62).
De kleinere Aziatische compagniën van de 18e eeuw genieten de laatste jaren steeds meer aandacht, naast de Oostendse en Deense ook de Zweedse. C. Koninckx zet in 'Het scheepstype in de Zweedse Oost-Indische Compagnie tijdens het eerste en tweede octrooi (1731-1766)' uiteen met welke schepen de Zweden de vaart op China hebben onderhouden. Het gaat om een onderdeel van een niet gepubliceerde doctoraatsthesis uit 1975. Hij constateert dat onder de 22 schepen een vergroting in laadcapaciteit valt waar te nemen en dat het fregat plaats maakt voor de driedekker. Op de eerste drie na werden alle schepen in Zweden (Stockholm) gebouwd, maar liefst vijf vergingen tijdens de uit- of thuisreis, op één na alle in Europese wateren. Tot hoge aantallen reizen kwamen de schepen niet. Koninckx maakt vergelijkingen met andere compagnieën, waarbij opvalt hoe gebrekkig in deze de gegevens over de VOC zijn. Het artikel is zeer overvloedig van noten voorzien. De auteur gaat ook in op de moeilijke materie van de berekening van lasten en tonnen. (blz. 63-94).
De veelzijdige Antwerpse onderwijzer Coignet (1549-1623) is de centrale figuur in een bijdrage van F. van Cleemput 'Michiel Coignet, een Antwerps wis- en zeevaartkundige uit de 16de eeuw'. De auteur zet uiteen welke functies Coignet in Antwerpen vervulde en welke nautische instrumenten hij uitvond of vervaardigde; hij geeft hem ook duidelijk een plaats in de ontwikkeling van de zeevaartkunde tot een (praktische) wetenschap. Als cartograaf

was Coignet later eveneens werkzaam. In geschrifte was zijn belangrijkste bijdrage zijn vertaling in 1580 van Pedro de Medina's Arte de Navigar, dat hij aanvulde met de inzichten van Gemma Frisius en met eigen beschouwingen over de astronomie en het gebruik van nieuwe, door hem bedachte zeevaartkundige instrumenten (blz. 112-148).
Een sympathiek onderwerp wordt door J. van Beylen behandeld in 'De versiering van Vlaamse vissersschepen in de 19de en 20ste eeuw'. Hij constateert dat weliswaar het verfraaien van grote zeegaande schepen, jachten en binnenvaartschepen aandacht heeft gekregen, maar niet dat van vissersschepen. Het ligt ook voor de hand om minder versiering op deze vaartuigen te verwachten; Van Beylen geeft hier enkele plausibele redenen voor aan. Zijn materiaal reikt in feite niet verder terug dan de eerste foto's, want in de iconografie treft hij vrijwel niets aan. Ook modellen van Vlaamse vissersschepen zijn schaars. Toch kan de auteur, mede met behulp van scherpe tekeningen van eigen hand, aantonen dat in de laatste honderd jaar romp en tuigage geregeld werden versierd, hetzij door beschildering, hetzij door speciale vormgeving of houtsnijwerk. Sommige versieringen werden al op de werven aangebracht. De windvaan krijgt aparte aandacht, evenals de masttop.

J.R. Bruyn

METZELAAR, A.C., Europa Ahoy! De laatste wereldreis van de 'Europa". Bussum, De Boer Maritiem, 1977, 184 blz., ill.

Van het bekende en boeiende boek van Metzelaar, waarin hij zijn ervaringen als leerling aan boord van het volschip "Europa" in de jaren 1906-1908 beschrijft, verschenen van 1941-1948 elf drukken. Antiquarisch is dit voortreffelijke zeilschipboek dan ook nog wel te verkrijgen. Toch is het een goed idee van De Boer Maritiem geweest met een nieuwe uitgave te komen. Tenslotte verdient dit boek het te gaan behoren tot de klassieken van de Nederlandse (maritieme) literatuur, of zo men wil, lectuur.
In overleg met de zoon van de in 1970 overleden schrijver bewerkte Edward P. de Groot het boek voor een hedendaags publiek. De tekst werd, helaas, naar ruwe schatting met een kwart beknot; een groter aantal - ook op royaler formaat afgedrukte - foto's werd opgenomen, plus een aantal facsimile's van fragmenten van het dagboek en de 36 brieven die Arie Metzelaar tijdens de reis schreef. De kwaliteit van de illustraties laat echter nog wel eens te wensen over. De lijnen- en spantentekening van de Europa uit de oorspronkelijke uitgave werd niet meer opgenomen, evenmin als de tekeningen van de mast met ra's in gehesen en gestreken toestand. Voor een deel wordt dit goedgemaakt door het nu opgenomen zijn van een langsdoorsnede en dekplan van het schip, al begrijp ik niet waarom deze dan op zo'n klein formaat moesten worden afgedrukt. Het zeilplan is ook nu opgenomen, met de benamingen van de zeilen erbij en dat ontbrak in de vorige uitgaven, althans in het exemplaar van de 5e druk dat ik ter beschikking heb ter vergelijking.
Zoals deze heruitgave er nu is, zal zij ongetwijfeld de belangstelling voor de zeiltijd mee helpen stimuleren; naar wij hopen op een zodanige wijze, dat nog een een 13e druk nodig is, waarin dan de tekst weer integraal kan worden opgenomen samen met alle foto's, tekeningen, enz., enz. uit de oorspronkelijke en deze uitgaven.

H.A. van der Kooij

MEIJER, F., Wrakken, ankers en amforen. Archeologisch onderzoek in de Middellandse zee, Naarden, Strengholt, 1976, 235 blz. geill.

"Wrakken, ankers en amforen" valt in enkele grotere gedeelten uiteen. Begonnen wordt met een min of meer theoretische beschouwing over de definiëring en geschiedenis van land- en waterarcheologie. Deze hoofdstukken zijn bepaald zwak te noemen. Zinsneden als 'Met de uitvinding van het schrift liet men de geschiedenis beginnen, (p.10) en 'Het is voldoende bekend dat door de eeuwen heen de cultuur over zee is verbreid' (p.20) zijn wel erg generaliserend. En om met betrekking tot de beschavingen van Sumerië, Babylon en Egypte te spreken van 'schriftloze en schriftarme culturen' (p.11) zal bij menig Nabije-Oostenkenner en egyptoloog met in gedachte de tienduizenden gevonden en nog niet gecatalogiseerde schrifttabletten verbazing opgewekt hebben.
Gelukkig komt de auteur na deze niet al te gelukkige start meer in zijn element in het volgende deel waarin een overzicht wordt gegeven van de mediterrane wereld en van de wrakken en havens die in de loop der tijd ontdekt en onderzocht zijn. Een belangrijk deel van het boek wordt besteed aan de 'ideale expeditie'. Dit hoofdstuk is verreweg het beste en het is duidelijk dat de auteur hier op bekend terrein is. Basis vormt het onderzoek onder leiding van George Bass naar de Yassi-Ada schepen waar de auteur zelf ook aan heeft deelgenomen. Boeiend worden de problemen beschreven waarmee de onderwaterarcheologen te kampen hebben. Het is een voortdurende strijd tegen de elementen, de officiële autoriteiten en schatgravers. De gebruikte taal is over het algemeen helder en de vaak ingewikkelde opgravingstechnieken worden ook voor de leek duidelijk. Dat men hier en daar dan toch nog 'Theodolieten' (p.89), 'cataclysmisch' (p.93), 'stratigrafische methode' (p.99), 'apotropeïsche voorstellingen' (p.131) of 'oude historici' (p.89,199) tegenkomt, lijkt mij meer een zaak van de betreffende uitgever. Ook de gebruikte afkorting 'o.w.-archeologie' leest onprettig.
Het illustratiemateriaal dat rijkelijk is opgenomen, is van uiteenlopende kwaliteit. De tekeningen zijn slecht, de historische illustraties weinig origineel maar daarentegen de onderwater-archeologische opnamen bijzonder goed.
Kortom, "Wrakken ankers en amforen" laat de lezer met gemengde gevoelens achter en in het boek worden zwakke en sterke momenten afgewisseld.

J.P. Sigmond

MEYER, J., Vom Moor zum Meer. Papenburger Schiffahrt in drei Jahrhunderten. Norderstedt, Heinemann, 1976, 279 blz., ill.

Na de twee voorgaande werken resp. over de scheepvaart van Blankenese (bij Hamburg) en van Hamburg komt als "dritte im Bunde" dit werk over de scheepvaart van het kleine Oostfriese stadje Papenburg aan de beurt. Dat aan dit veenstadje een boek kan gewijd worden, is al een aanwijzing dat de scheepvaart er belangrijk moet geweest zijn. Papenburg ontstond in 1631 als veenkolonie, en waar turf gedolven wordt, moet ook transport zijn. Dit geschiedde dan met kleine binnenschepen zoals de Mutte, de Torfkahn en ook met de tjalk, wat er op wijst dat er Nederlandse invloed gold. Uiteraard groeide er dan ook een plaatselijke scheepsbouwindustrie. Men begon ook een weg naar buiten te zoeken en groef een kanaal naar de Ems, Gaandeweg groeiden de schepen mee en ontwikkelde zich een niet geringe binnenvaart, later kustvaart. Sedert het midden van de 19de eeuw gingen de Papenburgers zich in stijgende mate op de zeevaart toeleggen, voeren zij onder de Hannoverse vlag naar alle havens van Europa en schuwden zij ook geen reizen naar overzeese landen.

Zij bouwden typen die verwant waren met de Nederlandse zoals koffen, schoenerkoffen, galjoten, tjalken, evers, schoeners, brikken, schoenerbrikken en ook wel eens een bark of een volschip. De zeevaart kreeg een dusdanig belang dat de Papenburgers een eigen zeevaartschool stichtten, er kwam een spoorwegverbinding en de scheepswerven hadden handen vol werk. Zowat een vierde van de bevolking was direct bij de scheepvaart betrokken.
De auteur heeft in dit boek heel het bedrijf ten gronde beschreven. Hij gebruikte hiervoor talrijke schriftelijke getuigenissen, onder meer van reizen, maar ook officiële bronnen, persberichten, scheepsdocumenten, etc., daaruit werd een zeer gedetailleerde kroniek van heel het Papenburgse scheepvaartbedrijf gedistilleerd. De reisverhalen zijn bijzonder interessant en verhalen van het leven en de gebruiken aan boord, de belevenissen in talrijke havens, de navigatie. Uit de journalen kan men een uitstekend beeld van het verloop van de reizen aflezen.
Het grootste deel van het boek geeft een kort tot zeer uitgebreid historisch overzicht van ieder naspeurbaar Papenburgs schip, en dit zijn er meer dan zevenhonderd. Dit boek is dan ook een goudmijn van informatie. De tekst wordt op uitstekende wijze geillustreerd door afbeeldingen van Papenburgse schepen, hetzij in zwart-wit hetzij in kleur en dit zowel van olieverfschilderijen als van achterglasschilderijen en foto's. Foto's werden ook gebruikt voor de afbeelding van kapiteins, scheepsbouwers, reders en eveneens voor de weergave van havengezichten uit dezelfde periode. Er zijn persberichten afgedrukt, allerlei documenten en talrijke plans van romp en/of tuigage van de besproken schepen. Even er op wijzen dat de foto op blz. 200 geen beeld geeft van de haven van Hamburg, maar wel van het Willemdok te Antwerpen. Maar dit is zowat de enige "tache de beauté" van dit doorwrochte werk.

J. van Beylen

PAWSON, M., en D. Buisseret, Port Royal - Jamaica. Oxford, U.P., 1975, 204 blz., ill.

Port Royal heeft in de geschiedenis van het Westindische gebied als zeeroversnest grote vermaardheid verworven. Het door de Engelsen gestichte stadje op een landtong aan de zuidkust van Jamaica figureert in talloze historische avonturenromans en speelfilms als oord van pleizier, waar de wakkere één-ogige boekaniers met een haak-hand of een stokbeen hun buit even vlug verspeelden als ze hem gewonnen hadden in een exotisch-opwindende atmosfeer, die als een Caraibische variant van het "Weib, Wein und Gesang" maar mager is omschreven. Naar behoeven kon men deze speciale subcultuur van Port Royal nog in het juiste moralistische kader plaatsen door te wijzen op de geweldige aardbeving, die deze poel des verderfs letterlijk van de aardbodem wegvaagde. De auteurs van het hierboven aangekondigde boek laten weinig van dit populaire beeld over. In hun visie was Port Royal een normale, koloniale havenstad in de tropen. Zelfs de aardbeving van 1692 vernietigde Port Royal niet totaal. Het stadje werd weer opgebouwd, hoewel het nooit meer z'n vroegere glorie kon verwerven, omdat Kingston, aan de overkant van de baai, als haven-plaats meer expansiemogelijkheden bood.
Over de korte periode, waarin Port Royal een der belangrijkste Engelse havensteden in de Nieuwe Wereld was, hebben de auteurs vele gegevens bijeengebracht, onderverdeeld in 12 hoofdstukken. Verscheidene daarvan (I, IV, XI en XII) behandelen de topografie, de geografie en de archeologie van de stad tot in detail. De politieke geschiedenis van de stad beslaat 2 hoofdstukken (II en III) en de sociaal-economische aspecten 3 (VI, VIII en IX). De geschiedenis van de Engelse marine krijgt in 2 hoofdstukken speciale aandacht (V en X), waarbij de auteurs onder meer duidelijk maken, dat Port Royal slechts voor korte tijd als vrijhaven voor de Caraibische kapers fungeerde. Na de Engelse verovering in 1655

bleven slechts een paar schepen van de Navy bij Jamaica achter en Londen had er geen bezwaar tegen, dat een aantal kapers het eiland hielpen verdedigen tegen Franse, Spaanse en Nederlandse aanvallen. Na de restauratie der Stuarts en de vrede met Spanje verloor Port Royal voor de boekaniers veel aantrekkingskracht, hoewel niet iedere goeverneur de gewijzigde richtlijnen uit Engeland meteen ten uitvoer bracht. Tot 1670 vormden deze kapers een factor van betekenis.
In de sociaal-economische hoofdstukken schetsen de auteurs de economische aardbeving, die aan de fysische voorafging. In de jaren 1670-1680 veranderde de economische struktuur van Jamaica grondig: niet de kaapvaart, maar de suiker werd bepalend voor de welvaart van het eiland. Port Royal veranderde mee, van zeeroversnest in een handelshaven, waar Europese en Noordamerikaanse consumptiegoederen, Engelse contractarbeiders en Afrikaanse slaven aankwamen en tabak en suiker werden uitgevoerd. De opkomst van de suikercultures en de exodus van de kleine tabaksplanters deden het economisch belang van Port Royal al vóór de aardbeving van 1692 dalen: de grote suikerplanters hadden vaak direct contact met een Londens handelshuis, dat hun van het nodige voorzag en hun suiker verkocht. De handelaren van Port Royal verloren hun tussenfunctie en sommigen kochten zelf een plantage, terwijl anderen zich in Londen vestigden. Het beeld van de scheepvaart in de periode tussen 1670 en 1680, dat de auteurs ons schilderen, verschilt weinig van het latere doorsnee-patroon in West-Indië. De schepen uit het moederland namen ongeveer 3/4 van de totale aan- en afvoer voor hun rekening, de Noordamerikanen 1/4. Eén op de vijf, zes Engelse schepen maakte een driehoeksreis met slaven, de overige voeren direct op Jamaica.
Deze grote lijnen van de economische geschiedenis van Port Royal zijn met moeite uit de tekst gedestilleerd. Het proza van de auteurs is warrig en ongelijk van karakter: de topografisch-historische en archeologische hoofdstukken zijn beter geschreven dan de politiek- en economisch-historische. De tekst komt te weinig los van de bronnen en de lezer ontmoet een onnodig aantal details op zijn weg. Ook in de appendices zijn talloze minuscule bijzonderheden opgesomd (lijsten van café's, van Anglicaanse dominees en kosters en van de locaties van de Anglicaanse kerken), terwijl kaarten van Jamaica en het Caraibische gebied in zijn geheel ontbreken. In het hoofdstuk "Everyday life at Port Royal before the earthquake" wordt melding gemaakt van de vele ziekten, die de Europeanen teisterden. De auteurs verzuimen echter daar een opsomming van te geven en een mortaliteitscijfer te noemen, hoewel deze gegevens voor de 17de-eeuwse geschiedenis van West-Indië van groot belang zijn. Was er in dit opzicht verschil tussen Europese en niet-Europese bewoners van de stad? De afnemende mortaliteit onder alle immigranten in de West kan een verklaring vormen voor de voorkeur, die de plantagehouders op den duur aan Afrikaanse slaven gaven boven Europese contractarbeiders. Deze laatsten overleefden hun contractperiode (van drie tot vijf jaar) in grotere getale dan vroeger en konden dan aanspraak maken op een eigen stuk land, zonder nog aan hun meester gebonden te zijn. De aankoopprijs der negerslaven was relatief hoog, maar een hogere levensverwachting zorgde voor meer produktieve jaren zonder tijdbegrenzing ten bate van de plantagehouder.
Port Royal, Jamaica laboreert aan een zekere tweeslachtigheid: de tekst is te overladen met gedetailleerde uitwijdingen en slaagt er niet in de lezer een algemeen overzicht te geven. Aan de andere kant mist het boek het informele karakter om de 'petite histoire' goed tot uiting te laten komen.

P.C. Emmer

SCHOORL, H., Ballade van Texel. Den Burg, Boekhandel Het Open Boek, 1976, 28 blz. geill., kaarten en afzonderlijk uitgegeven reproduktie van kaartfragment.

Historisch-geografen en -kartografen hebben zich in de laatste decennia intensief met de kop van Noord-Holland bezig gehouden. De namen van J.A. van der Vlis, T.S. Jansma, J. Westenberg komen daarbij in gedachten. Boekhandel 'Het Open Boek' heeft, in het jaar waarin J.A. van der Vlis' nieuwe geschiedenis van Texel bij dezelfde uitgeefster verscheen, het initiatief genomen tot publikatie van een reproduktie van de bijzonder fraaie kaart, welke bij gelegenheid van de bedijking van de Zijpe omstreeks 1552 werd vervaardigd. De reproduktie beperkt zich - blijkbaar om esthetische en lokaal-chauvinistische redenen - tot iets meer dan de helft van het origineel dat zich in de kaartenverzameling van het Algemeen Rijksarchief bevindt (cat. Hingman nr 2486). Op het gereproduceerde gedeelte ziet men de eilanden Texel, Wieringen en Huisduinen, en natuurlijk het Marsdiep. Al met al een plek die elke lezer van Hollandse reisjournalen vertrouwd is.
Bijna vanzelfsprekend heeft de uitgeefster aan H. Schoorl verzocht bij de reproductie van het kaartfragment een toelichting te schrijven. Hij is immers auteur van boeken als 'Isaäc Lemaire, koopman en bedijker' (1969) en 'Zeshonderd jaar water en land' (1973), terwijl bovendien tal van uitstekende studies over de historisch-geografische situatie van Noord-Holland van zijn hand zijn verschenen. Ik denk dan met name aan het prachtige artikel - met de bijna misleidend bescheiden titel - 'Texel in enige zestiende-eeuwse kaarten en opmetingen', verschenen in het kartografisch nummer van het regionaal-historisch tijdschrift 'Holland' (Jrg 7 nr 3/4 augustus 1975).
Schoorl stelt in dit boekje de plannen tot bedijking van de Zijpe en de wijze van uitvoering daarvan centraal (p.6-12). Vanzelfsprekend neemt de kaart waar het hier om gaat, daarin een voorname plaats in. Immers, die kaart is anoniem en ongedateerd, en ze vraagt dus om nauwkeuriger tijds- en plaatsbepaling. De auteur acht het waarschijnlijk dat de bekende schilder Jan van Scorel - van wie immers de plannen tot bedijking van de Zijpe afkomstig waren en die de drijvende kracht achter de uitvoering ervan was - de vervaardiger van de kaart is geweest. Terecht merkt de auteur over de kaart op, dat ze geen opmeting, geen eigenlijke kartering weergeeft, maar dat ze 'een illustratief verhaal' behelst (p.5). De kunsthistorische argumenten - als ze die naam verdienen - die de auteur ter versterking van de hypothese van Jan van Scorels auteurschap van de kaart aandraagt, vind ik niet sterk: met name niet de vergelijking met het detail van een landschapsschets van Van Scorel (zie afbeelding op p.5). Uiteraard denkt men het eerst aan Jan van Scorel als maker van deze kaart, maar we mogen niet vergeten dat Symon Meeusz. van Edam eveneens van de bedijkte Zijpe, in 1553, een kaart maakte - zij het dat dit een landmeterskaart van de verkaveling is (afbeelding p. 11). Men mag, gezien de aard van Symon Meeusz', andere bekende werkstukken, deze kaartmaker dus zeker niet a priori als vervaardiger van 'onze' kaart uitsluiten (zie over hem: A.H. Huussen jr. en J.M.I. Koster - van Dijk, 'De kaart van de ban van Heemstede door Symon Meeusz. van Edam (1539)' in Jaarboek 1973 Haerlem (Haarlem 1974) p. 259-280, met een (voorlopige) lijst van diens werkstukken).
Het zou in dit tijdschrift te ver voeren in te gaan op de historische beschrijving van de topografische en andere details van de kaart, zoals de auteur die met grondige kennis van zaken behandelt. Ik volsta ermee de aandacht van de lezer te vestigen op de passages over bebakening en peiling van het Marsdiep en over de daar afgebeelde scheepstypen (p.16-18 en 26).

A.H. Huussen Jr.

SJOLLEMA, H.J., Isaac Rochussen 7 Juli 1672. Z. pl., z. j. (is 1976), 47 blz., ill.

Kort na het uitbreken van de Derde Engelse oorlog in 1672 veroverde de Vlissingse kaperkapitein Isaac Rochussen bij de Scilly-eilanden de Engelse Oostindiëvaarder 'Golden Falcon'. Het zou de rijkste buit uit de hele oorlog blijken te zijn. Via Bergen in Noorwegen en havens in de monding van de Elbe kwamen schip en lading tenslotte in Amsterdam terecht, vanwaar na de veiling uiteindelijk een bedrag van f 350.000 aan de beide boekhouders Van Peere en Van Rhee in Vlissingen werd overgemaakt. Binnen een jaar voer de 'Golden Falcon' alweer voor de Engelse Oostindische Compagnie!
Tijdens het verblijf op de Elbe, toen de lading in kleine schepen werd overgeladen, is waarschijnlijk een deel ervan onder bemanning en reders 'verdwenen'. Van Peere en Van Rhee waren ter plaatse aanwezig. Tot deze lading behoorde ook een hoeveelheid juwelen en diamanten, die enkele Amsterdamse Joodse zakenlieden uit Azië met dit Engelse schip hadden laten vervoeren. Hierdoor kreeg deze verovering nog een langdurige juridische nasleep tot 1676. Van Rochussen zijn geen vroegere of latere kaperactiviteiten bekend. Hij vestigde zich na 1672 als koopman te Vlissingen.
Sjollema heeft in deze zelf verzorgde publicatie een zaak belicht, die verschillende interessante aspecten vertoont en waarvoor op uiteenlopende plaatsen onderzoek is verricht.

J.R. Bruijn

ZETZEMA, J., De Friese palingaken. Amsterdam, A.J. Hilversom/Navigare, 1976, 160 bl., ill.

Wij mogen er de schipperszoon Zetzema wel heel dankbaar voor zijn dat hij het boek geschreven heeft dat eigenlijk al lang eerder geschreven had behoren te zijn. Zelf opgegroeid in de Friese Zuidwesthoek, kunnen wij getuigen hoezeer de zeilvaart met levende "iel" vanuit Gaastmeer en Heeg op Londen eenmaal tot het vertrouwde beeld der zo typische samenleving uit dat gedeelte van Friesland behoorde. Had men dan al zelf niet op de "ielaken" gevaren, velen uit de bevolking stonden daar toch in meer of minder nauwe betrekking toe, of hadden zakelijke relaties met de reders. In vele opzichten heeft het wegvallen van deze bedrijvigheid na het vertrek van de laatste aak uit Londen in 1932 een verarming voor de Friese Zuidwesthoek betekend, al is men zich dit op het moment zelf niet steeds zo bewust geweest. Achteraf bezien valt het in ieder geval zeer te betreuren, dat er niet veel meer "realia" bewaard bleven, laat staan een gehele aak met alle toebehoren. Anno 1932 was daar de tijd echter nog niet rijp voor, terwijl de uiterst belabberde economische situatie ook al niet bevorderlijk kon worden beschouwd tot het op zich nemen van overbodige lasten. De toenmalige reders, W.A. Visser & Zonen en de Fa. Lankhorst, beide te Heeg, bezaten niettemin een grote liefde voor hun bedrijf. Meteen al bij de oprichting van het Fries Scheepvaart Museum in 1938 te Sneek - was het er maar eerder van gekomen - schonk Auke Lankhorst alles wat er toen nog over gebleven was van de inventaris van de aak "Mentor". Enige jaren geleden volgde als bruikleen van de familie Visser een omvangrijke collectie bescheiden en curiosa uit het rederij-archief, terugreikende tot het jaar 1745. Te Workum worden nog archivalia bewaard van een derde rederij van palingaken, die der heren Haagsma, evenals die der Fa. Lankhorst uit dezelfde familie Visser voortgekomen doch reeds lang weer ter ziele. Aan geschreven materiaal ontbreekt het dan ook waarlijk niet, wil men de historie van de Friese palingvaart op Londen gedurende de periode 1745 - 1932 op gedegen wijze te boek stellen.

Ofschoon er voor en na al heel wat over de Friese palingaken is geschreven, bleven deze publicaties toch beperkt tot artikelen of bladzijden van andere geschriften. Zetzema komt de eer toe als eerste een monografie te hebben geleverd. Hij heeft het voornamelijk te Sneek bijeengebrachte materiaal behoorlijk benut, maar toch maken voor ons gevoel de persoonlijke ervaringen aan boord van de aken het belangrijkste deel van het boek uit. Niemand anders dan hij had dit trouwens thans nog kunnen doen nu er geen enkele aakschipper meer in leven is, en er ook niemand anders meer is die als Zetzema op grond van hetgeen hij zelf meemaakte op zulk een uitmuntende wijze de pen zou weten te voeren. Daar komt nog bij dat Zetzema zich in 1929 een fotocamera had aangeschaft en met waarlijk vooruitziende blik een reeks van unieke opnamen maakte van hoge documentaire waarde.
Op 18-jarige leeftijd monsterde hij in 1929 als motordrijver-matroos aan op de aak "Korneliske Ykes", ex "Vrouw Dieuwke", in 1872 door niemand minder dan Eeltje Holtrop van der Zee te Joure voor de rederij W.A. Visser Zonen gebouwd. Ofschoon het leven aan boord hard was raakte hij zo aan het schip, maar ook aan de manier van navigeren, de opvarenden van de aken en de bedrijfsvoering verknocht dat hij het tot aan het laatste ogenblik heeft volgehouden. De "Korneliske Ykes" was de enige aak die ooit met een hulpmotor is voorzien en tevens de laatste aak welke in de vaart bleef. De één na laatste aak, de "Heeg", was het jaar daarvóór al opgelegd. Van deze aak, op stapel gezet op de helling van de gebroeders De Jong te Heeg, bezit het Fries Scheepvaart Museum een fraai model, vervaardigd door de ontwerper van de aak zelf. Het Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam kan bogen op een prachtig model van de "Vrouw Dieuwke", ook weer gebouwd door een De Jong uit Heeg. Beide aken verschillen onderling enigszins van bouw, maar deden beide denken aan een zwaar verbouwde tjalk. De aanwezigheid van vijf buns noopte uiteraard tot bijzondere voorzieningen en kwam de zeileigenschappen niet ten goede. Een gemiddelde van zes knopen bij ruime wind was echter normaal, zodat onder gunstige weersomstandigehden de oversteek van Nieuwediep naar Southend 36 uren duurde. De buns konden tezamen 22.200 pond paling bevatten.
Er waren echter oudere typen aken bekend, waarvan de "Maria" en "Stad Workum" hun laatste levensjaren aan de "Dutch Mooring" te Londen hebben gesleten. Van de "Stad Workum" zijn nog voldoende gegevens voorhanden; onlangs is opdracht gegeven, om van dit een model 1:10 te bouwen voor het museum te Sneek. Deze oudere aken konden minder paling meevoeren dan de latere en hielden qua bouw het midden tussen een rinkelaar en een kof. Op een curieus schilderij in het museum te Sneek, naar schatting daterende uit circa het jaar 1850, ziet men een zestal van dit type aken, vrolijk vlaggend, naast elkaar op hun vaste plaats op de Theems voor de vismarkt van Billingsgate voor de boeien liggen. Dit beeld wijst er mogelijk op, dat de Friese aken niet steeds het monopolie op de Theems hebben gehad, maar dit deelden met "Hollandse" aken. Tot aan het einde van de vorige eeuw - Zetzema schrijft hier uitvoerig over - werd vanuit Zaandam en Akersloot eveneens met paling op Londen gevaren, zij het dat in dit geval naderhand werd overgestapt op kotters of Vlaamse jollen, welke sneller voeren dan hun Friese tegenhangers, maar ook veel dieper staken en derhalve voor de Friese wateren volkomen ongeschikt werden.
De Friese reders hebben tot aan het jaar 1939 voor het overige kans gezien de "Maria" en "Stad Workum" op hun oude plaatsje te houden, ook al was het toen al voorgoed gedaan met de aanvoer vanuit Heeg. De kwestie was dat het hier drijvende bruggehoofden voor de palinghandel betrof waarvoor niet behoefde te worden betaald. Volgens ongeschreven wetten zou dit voorrecht echter komen te vervallen op het moment dat de ligplaats ook maar een ogenblik verlaten werd. Of een dergelijk privilege ooit werd verleend, is zeer de vraag; het was veeleer een gewoonterecht, zij het dan ook een zéér oud recht. Zetzema heeft dit onderwerp grondig behandeld en steekt zijn sympathie voor de zo aan tradities gehechte Engelsen niet onder stoelen of banken. Uit het proefschrift van Y.N. Ypma over de geschiedenis van de Zuiderzeevisserij (1962) weten wij trouwens al, dat er in de 14de eeuw reeds

paling uit Nederland naar Londen werd gebracht terwijl deze handel in de 17de eeuw met name voor Noord-Holland van grote betekenis was. Of tegelijk ook Friesland de palinghandel op Londen bedreef, staat niet vast.
Op amusante wijze schildert Zetzema hoe het bij de handel te Londen toeging. Het waren de aakschippers die voor hun patroon, doch geheel naar eigen inzichten, de handel dreven. Men verkocht uitsluitend aan boord, meest in kleinere partijen, waartoe de kopers zich met een roeibootje door een vaste "waterman" vanaf de Theemsoever moesten laten overzetten. Omdat men de paling dank zij de buns, onbeperkt lang vers kon houden, waren de aakschipper in zoverre in het voordeel van de viskopers op de nabij gelegen markt dat zij hogere prijzen konden afwachten indien de markt minder gunstig lag. Een aak vertrok pas indien de lading was verkocht en de volgende aak naast het "moederschip" kwam vastmaken. Het sterk vervuilende Theemswater noopte de reders er kort voor 1914 echter toe een motorboot aan de vlot toe te voegen welke de paling in tanks opsloeg en voortdurend met gezuiverd Theemswater doorspoelde. De uit Friesland aangekomen aken wachtten in Holehaven Creek het sein af dat zij stroomopwaarts hun reis konden vervolgen. Men vond daar een rustige rede met schoon water. De grootste vrees was steeds dat de paling zou sterven door verstikking of door het met chemicalien verontreinigde water. Ook moest men bedacht zijn op invallende vorst of ijsgang, niet minder funest voor de paling in de buns. Aan de dijk bij Holehaven Creek bood een befaamde zeemanskroeg mogelijkheid tot verpozing terwijl men zich, eenmaal voor anker in het hartje van Londen, natuurlijk geen moment behoefde te vervelen. Deze rustpozen vormden een welkome afwisseling op de lange dagen van harde arbeid op zee.
De vrij logge, zwaar buizende aken hadden een bemanning van slechts drie koppen en het kwam maar al te vaak voor dat men schier omviel van uitputting, eenvoudig omdat er van aflossing geen sprake kon zijn. Toch, over de reder geen kwáád woord. De voeding aan boord was uitstekend, de verhouding over en weer patriarchaal, zonder enige wanklank. Slechts het hoogst noodzakelijke werd op schrift gezet en als het even kon, wachtte een der patroons de aken op, zodra bekend was wanneer zij te Staveren zouden binnenlopen.
Behalve naar Londen, werd er geregeld naar de Sont gezeild om vandaar paling te halen. Dit geschiedde reeds in de 17de eeuw, vanuit Noord-Holland, met behulp van een soort waterschepen. Ook toen al leverde het eigen vaderland te weinig paling op om daarmede Londen van voldoende paling te kunnen voorzien. Bij deze reizen was het kanaal tussen Brunsbüttel en Holtenau natuurlijk van groot gemak, de Jammerbocht kon aldus worden vermeden. De patroons reisden vooruit en kochten bij diverse Deense vissers de paling, welke vervolgens door de aken werd opgehaald.
De paling uit Friesland, Overijssel en "Holland" werd door kleinere scheepjes verzameld. Alle aangevoerde paling werd overgeladen in "leggers", platte, houten buns welke in grote aantallen ronddobberden midden in het dorp Gaastmeer bij Heeg. Hier stond altijd een flinke stroom tussen de naburige meren, en de paling bleef in uitstekende conditie, zonder gewichtsverlies. Lange zeereizen doorstond de paling trouwens verbazingwekkend goed, mits de openingen in de koperen bunplaten maar niet dicht raakten met zand of modder. In Gaastmeer stonden ook de magazijnen van de rederij; de rederskantoren te Heeg, waar ook steeds gehellingd werd. De gehele vloot werd daar in het vroege voorjaar grondig onder handen genomen, waarbij de voltallige bemanningen aan het werk werden gezet, bijgestaan door vele oud-gedienden. Zetzema vertelt dat dit een allergezelligste tijd was en dat oudschippers er niet in het minst bezwaar tegen hadden door hun veel jongere collega's te worden gecommandeerd. Nu ja, commanderen was er nooit bij, want daarvan hebben Friezen een aangeboren afkeer. Nochtans heerste er aan boord zowel als aan de wal steeds een stipte orde en liet ieder zijn nabuur zijn gevoel voor eigenwaarde liefst onverlet.
Zetzema weet heel boeiend over het karakter van zijn mede-opvarenden te schrijven. Het waren vrijwel zonder uitzondering van huis uit vissers, die thuis net iets te weinig van het eigen bedoeninkje overhielden om niet genoodzaakt te zijn er van tijd tot tijd iets bij te ver-

dienen. Wat lag er dan meer voor de hand, zich voor een of meer reizen aan te monsteren op de "ielaken"? De schoolopleiding die zij hadden genoten was doorgaans gebrekkig maar toch zagen zij er kans toe zich de grondbeginselen van de navigatie eigen te maken en ontpopten zij zich als uitmuntende zeelieden van het ouderwetse slag. Als schipperskind heeft Zetzema zich trouwens op dezelfde manier moeten zien te redden, wat ons respect voor deze uiterst bescheiden mensen slechts verhoogt. Op zee vormden de kleine bemanningen van drie koppen een hechte gemeenschap en waren de vereiste manoeuvres meestal al stilzwijgend uitgevoerd voordat de schipper er het bevel toe had behoeven te geven. Alles ging zeer rustig en bedaard in zijn werk, zelfs onder de meest kritieke omstandigheden. De kustplaatsen en achter gelegen waterdorpen van de Friese Zuidwesthoek vormden het reservoir waaruit de bemanningen zich meldden. Hindelopen liep er een beetje uit - dit stadje leverde de meeste schippers terwijl de Hindelopers ook iets luidruchtiger van aard waren dan de overigen. Zij hielden van gezelligheid en als een aak op het punt stond uit te zeilen, kwam men vanuit dit stadje graag nog even met een "pluutje" aan boord om op de goede afloop te drinken. Ieder voorbijvarend schip werd er vanaf de wal opgemerkt zodat van hieruit vaak het eerst de behouden terugkeer van een aak - men kende van elke de bijzonderheden en opvarenden - werd gemeld. Op het hoogtepunt van de Friese palingvaart op Londen schijnen er zes in de vaart te zijn geweest.
Zelden zijn er aken vergaan. Een enkele is overvaren in mist of tijdens een sneeuwbui. Een dergelijke staat van dienst pleit des te meer voor de bekwaamheid der bemanningen omdat het zeilen met aken in volle zee bijzonder riskant was wegens de buns. Door deze buns hadden de aken steeds dezelfde diepgang, al stroomde het water bij het op en neer smijten door de baren steeds in- en uit. Hierbij kon het licht geschieden dat het water vanuit de buns rechtstandig via de "troggen" omhoog spatte en zo in het ruim liep. Geschiedde dit in flinke hoeveelheden, dan zonk de aak onverbiddelijk naar de diepte. Voor iedere zeereis werden de "troggen" dan ook met planken en zeildoek tot aan het dek afgedicht. De lucht moest echter kunnen ontsnappen, telkens als bij iedere "duik" de lucht met groot geweld uit de buns door de "troggen" werd geperst. Juist de afdichting van de "troggen" vormde het zwakste punt bij noodweer op zee.
Wij moeten het er nu wel bij laten, hoe moeilijk het ons ook valt afscheid te nemen van de wereld welke Zetzema ons met zulke kloeke halen voor ogen heeft gezet.

H. Halbertsma

Nieuwe Boeken en artikelen

Deze uitgave van nieuw verschenen boeken en artikelen op maritiem gebied is samengesteld door drs L.M. Akveld, met medewerking van drs F.J.A. Broeze (University of Western Australia, Perth) en dr J.P. van de Voort.
Voor een verklaring van de afkortingen van de titels van tijdschriften wordt de lezer verwezen naar blz. 63 - 65 in nummer 33 (1976) van de 'Mededelingen'.
De lijst van tijdschriften die ten behoeve van de samenstelling van deze bibliografie worden geraadpleegd, is met de volgende titels uitgebreid:

AEHR	Australian economic history review
ESR	European studies review
FHS	French historical studies
HS	Historical studies (Australia & New Zealand)
JIN	Navigation. Journal of the Institute of navigation (USA)
JMBRAS	Journal of the Malaysian branch of the Royal Asiatic Society
JPH	Journal of Pacific history
JRAHS	Journal of the Royal Australian Historical Society
Kleio	Kleio. Journal of the Departmant of history, University of South Africa
Leiden	Itinerario. Bulletin of the Leyden centre for the history of European expansion
Malmö	Jaarboek Tekniska Museet/Sjöfartsmuseet Malmö
Nachrichten	Marine - gestern, heute. Nachrichten aus dem Marinewesen (Oostenrijk)
Review	Nautical review. Joint Nautical Institute & Lloyd's of London Press publication
WA	Warship. A quarterly journal of warship history
WMQ	William & Mary quarterly
Zeil	Spiegel der zeilvaart.

(Achter 'JN = Journal of navigation' op blz. 64 van nummer 33 (1976) van de 'Mededelingen' dient (USA) te worden vervangen door (Engeland).

Woordenboeken en encyclopedieën

ARCHER, M., Company drawings in the India Office Library (*18e - 19e eeuw*). Londen, Sotheby Parke Bernet Publications, 1976, 298 blz., ill., £ 6,50
BOOM, H. ten, B. Woelderink, Inventaris van het Oud Archief van de Stad Rotterdam 1340 - 1813 (*m.n. hoofstukken XII/H, visserij en jacht; XIII, zeevaart, binnenvaart, veren; XIX/B, militaire zaken ter zee, relaties met VOC en WIC*). Rotterdam, Gemeentelijke Archiefdienst, 1976, 2dln., 500 blz.
BROWN, L.M., I.R. Christie (comp. & ed.), Bibliography of British history 1789 - 1851 (*hoofstukken over o.m. Naval history, Economic history, The British empire*). Londen, Oxford U.P., 1977, 764 blz., £ 20,–.
DICTIONARY of British scientific instruments (*met hoofdstukken over navigatie-instrumenten en over het Royal Observatory te Greenwich*). Scheidam, Interbook, 1976 (herdruk ed. 1921), 180 blz., ill., fl. 75,–.
ELTON, G.R., Royal Historical Society Annual Bibliography of British and Irish history: publications of 1975 (*in het vervolg ieder jaar te publiceren; bevat publicaties uit Engeland en uit het buitenland*). Londen, Harvester, 1976, 172 blz., £ 10,–.
HANHAM, H.J., Bibliography of British history 1851-1941 (*met o.m. de hoofdstukken: External relations, The armed forces, Economic history*). Londen, Oxford U.P., 1977, 1636 blz., £ 35,–.
HEINDAHL, W.C., E.J. Marolda, Guide to United States Naval administrative histories of world war II. Washington DC, Dept. of the Navy/Naval History Division, 1976, 238 blz.

KEIKES, W.H., Het fonds genaamd De Slavenbeurs of Slavenkas te Zierikzee. Historische inleiding en inventaris der archieven. Zierikzee, Slavenkas, Zierikzee, 1976, 73 blz., ill.
KEMP, P. (ed.), The Oxford companion to ships and the sea. Londen, Oxford U.P., 1976, 972 blz., ill., £ 12,–.
KRONENFELS, J.F. von, Das Schwimmende Flottenmaterial der Seemachte. München, Chr. Schmidt, 1976 (herdruk ed. 1881), 602 blz., ill., DM 58,–.
LABAYLE COUHAT, J., Combat fleets of the world 1976-77. Their ships, aircraft and armament. Ananpolis/Maryland, USNIPress, 1976, 586 blz., ill., $ 49,50.
LENTON, H.T., German warships of the second world war. Londen, Macdonald & Jane, 1976 [2], 397 blz., ill., plans, £ 6,50.
LOW, V.N. (ed.), African history and societies to 1914: critical survey of relevant books, with special reference to West Africa. Londen, Cass, 1977, 2 dln., 1720 blz., £ 15,–.
MARITIEM JOURNAAL 75. Red. R. Hazelhoff Roelfzema-Kromhout. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 256 blz., ill.,
MARITIEM JOURNAAL 76. Red. R. Hazelhoff Roelfzema-Kromhout. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 268 blz., ill.,
MORGAN, W.J., Naval documents of the American Revolution. Vol. 7, 1 Nov. 1776 - 28 Feb. 1777. Washington/DC, Dept. of the Navy/Naval History Division, 1976, 1463 blz.
ROUSMANIERE, J., A glossary of modern sailing terms. New York, Dodd, Mead & Co., 1976, 144 blz., £ 6,95.
SANDERSON, M., Naval history. Part 1. Catalogue of the Library of the National Maritime Museum, 1976, 209 blz., £ 12,–.
SMITH, M.J., World war II at sea: a bibliography of sources in Englisch. Metuchen/N.J., Scarecrow, 1976, 3 vols, 337 + 427 + 586 blz.
TELKAMP, G.J., Bouwstoffen voor de sociaal-economische geschiedenis van Indonesië van ca 1800 to 1940. Een beschrijvende bibliografie. Amsterdam, Koninklijk Instituut voor de Tropen, 1977, 89 blz., fl. 15,–.
THIEL, P.J.J. van, e.a., Alle schilderijen van het Rijksmuseum te Amsterdam,. Volledig geillustreerde catalogus. Haarlem/Amsterdam, De Haan/Rijksmuseum, 1976, 511 blz., ill., fl. 195,–.
VOORT, J.P. van de, (Eerste) aanvulling op 'De Nederlandse Noordzeevisserij. Een volkskundige bibliografie'. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1976, 15 blz.
WEYER, B., Taschenbuch der Deutschen Kriegsflotte. 1. Jahrgang, 1900. München, Lehmanns, 1976 (herdr.), 210 blz., ill., DM 36,–.

DYE, I., Computerization of records of early American merchant seamen. Hist. Methods Newsletter 8, 1975, 2, 78-81.
ROESSINGH, M.P., Guide to the sources for the history of the nations. Leiden, 1977 (1) 31 - 36.
TAYLOR, P.A.M., Samuel Eliot Morison: historian. JAS 11, 1977, 13-26
TELKAMP, G.J., Bibliographies of relevance to European (Dutch) expansion history. Leiden 1977 (1) 36-38.

Algemene maritieme literatuur

BENSON, W., Marine painting. Londen, Phaidon, 1977, 112 blz., ill., £ 3,95 (pb).
BEYLEN, J. van, Ch. Mermans, Zeil & Stoom op de Schelde (uitgegeven ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de Royal Yacht Club van België; hoofdstukken over o.m.: de rede en de kaai; de dokken; leven en werken langs de waterkant; vissers en visserssche-pen; beurt- en binnenvaarders). Antwerpen, J.E.Buschmann, 1976, 168 blz., ill., BF 1250,–.

BITTERLI, U., Die 'Wilden' und die 'Zivilisierten': Grundzüge einer Geistes- und Kulturgeschichte der europäisch-überseeischen Begegnung. München, Beck, 1976, 494 blz., DM 35,–.
BLAKE, J.W., West-Africa: quest for God and gold 1454-1578. Londen, Curzon, 1977 (tweede, herz. en uitgebr. ed. van 'European beginnings in West-Africa', 1937), 240 blz., ill., £ 4,–.
BOXER, C.R., Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600-1800. Leiden, Sijthoff, 1976 [2], 438 blz., ill. (pb).
CATALOGUS. Gerrit Groenewegen. Tekenaar van Rotterdam, 1754-1826. Inl. door P. Ratsma. Rotterdam, Gemeentelijke Archiefdienst, 1976, 132 blz., ill., fl. 15,–.
CATALOGUS. Schiffe aus Knochen und Elfenbein. Hamburg, Altonaer Museum, 1976, 36 blz., ill., DM 10,–.
CATALOGUS. Tee: zur Kulturgeschichte eines Getränks. Hamburg, Altonaer Museum, 1977, 108 blz., ill.
CHRISTENSEN, A.E., Scheepvaart van de Vikingen. Bussum, de Boer Maritiem, 1977 (vert. uit het Engels door Th.H. Ferguson), 128 blz., ill., fl. 34,50.
COLEMAN, D.C., A.J. John (ed.), Trade, government and economy in pre-industrial England: essays presented to F.J. Fischer. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1976, 302 blz., ill., £ 12,50.
CORRIS, P., Passage, port and plantation. A history of Solomons Islands labour migration 1870-1914. Melbourne, U.P', 1975, 210 blz., $A 9,50.
DECKER, R.O., The whaling city: a history of New Londen. Chester/ Conn., Pequot Press, 1976, 431 blz., ill., $ 15,–.
DIERKS, A., H. Rohde, Sturmfluten an der Nordseeküste. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtmuseaum, 1976, 40 blz., ill.
DIJK, H. van, Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving (*hoofdstukken over o.m.: ontwikkeling van handel en scheepvaart; scheepvaart en handelsbetrekkingen; handelsproducten; binnenvaart; uitvoer en doorvoer).* Scheidam, Interbook International, 1976, 472 blz., ill., fl. 55,–.
FITZGIBBON, Th., A taste of the sea, in food and pictures. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 105 blz., ill., £ 6,50
GILLARD, D., Struggle for Asia 1824-1914. (. . . . *this study examines the classic case of rival imperialisms which met in 19th- and early 20th-century Asia . . . . Uitg. aank.*). Londen, Methuen, 1977, 224 blz., £ 9,50.
GUNSON, W.N. (ed.), The changing Pacific: essays in honour of H.E. Maude. Sydney, Oxford U.P. (Austr.), 1977, 360 blz., ill., £ 15,50.
HANSEN, H.J., Deutsche Marinemalerei: Schiffsdarstellungen, Maritime Genrebilder, Meeres- und Küstenlandschaften. Oldenburg, Stalling, 1977, 238 blz., ill., DM 98,–.
HEYBOER, P., Klamboes, klewangs, klapperbomen. Indië gewonnen en verloren. Haarlem, de Haan, 1977, 184 blz., ill., fl. 18,90
HORTON, E., Twillight of sail. Londen, Macmillan, 1976, 224 blz., ill., £ 5,50.
HUETZ DE LEMPS, Chr., Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du regne de Louis XIV. Den Haag, Mouton, 1975, 662 blz., ill., $ 55,50.
JONES, R.M., Stonington Borough: a Connecticut seaport in the 19th century. New York, City University, 1976 (Ph.D. thesis; university microfilm orderno. 76-21173), 442 blz.,
KIRKBY, M., The Vikings. Londen, Phaidon, 1977, 208 blz., ill., £ 6,–.
LOUIS, W.R., Imperialism at bay: United States and the decolonization of the British empire 1941-45. Londen, Clarendon, 1977, 376 blz., £ 8,50.
LOYN, H.R., Vikings in Britain. Londen, Batsford, 1977, 210 blz., ill., £ 5,95 (pb: £3,50).
MACINTOSH, D., Chinese blue and white porcelain. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 144 blz., ill., £ 8,50.
MAGNUSSON, S.A., Nothern sphinx: Iceland and the Icelanders from the settlement to

the present. Londen, Hurst, 1977, 240 blz., ill., £ 6,50.
MANN BORGESE, E., De toekomst van de oceanen. Den Haag, Gaade, 1976 (vert. uit het Engels, inl. door prof. dr. J. Tinbergen), 252 blz., ill., fl. 89,50.
MARITIEME GESCHIEDENIS DER NEDERLANDEN. Hoofdred.: G. Asaert, Ph.M. Bosscher, J.R. Bruijn en W.J. van Hoboken. Deel I, Prehistorie, Romeinse tijd, Middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw. Red.: G. Asaert, J. van Beylen en H.P.H. Jansen. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 372 blz., ill., fl. 95,–.
MARITIEME GESCHEIDENIS DER NEDERLANDEN. Hoofdred.: G. Asaert, Ph.M. Bosscher, J.R. Bruijn en W.J. van Hoboken. Deel II, Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca 1680. Red.: L.M.Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 391 blz., ill., fl. 95,–.
REGIN, D. Traders, artists, burghers. A cultural history of Amsterdam in the 17th century (*hoofdstuk II over de maritieme aspecten van de 17e-eeuwse geschiedenis van Amsterdam*). Assen, van Gorcum, 1976, 214 blz., ill., fl. 30,– (pb).
RUTHERFORD, N., Friendly Islands: history of Tonga. Sydney, Oxford U.P. (Austr.), 1977, 324 blz., ill., £ 20,–.
SABATIER, E., Astride the equator: history of the Gilbert Islands. Sydney, Oxford U.P. (Austr.), 1977 (vert. uit het Frans, 'Sous l'équateur du Pacifique', 1939), 300 blz., £ 18,75.
SANDERS, N., Peoples of the sea. Londen, Thames & Hudson, 1977 (Ancient peoples & places), 240 blz., ill., £ 9,50.
SCHONFELD, G., H.Tornow, Angst hinterm Deich. Sturmfluten 1962-76. Stade/Buxtehude, Zeitungsverlag Krause, 1976, 96 blz., ill.
SEAGER, R., D.D. Maguire (ed.), Letters and papers of Alfred Thayer Mahan 1847-1914. Annapolis/Maryland, USNIPress, 1975, 3 vols, 2330 blz., ill., $ 95,–.
SLIGGERS, B., Meerminnen en meermannen van Duinkerke tot Sylt. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1976, 144 blz., ill., fl. 29,50.
SOUSA-LEAD, J., Frans Post 1612-1680 (*tekenaar, schilder en graveur van Brazilië*) Amsterdam, van Gendt, 1973, 175 blz., ill., fl. 200,–.
STETTNER, H. (inl.), Im fächelnden Winde. Küsten und Schiffe auf niederländischen Fliesen dreier Jahrhunderte. Rotterdam, Goethe-Institut, 1977, (68) blz., ill.
TIMM, W., Schiffe und ihre Schicksale. Maritime Ereignisbilder. Bielefeld, Delius Klasing, 1976, 232 blz., ill., DM 48,–.
VLIS. J.A. van der, 't Land van Texsel (*uitvoerige hoofdstukken over de kartografie van het eiland, en over scheepvaart en visserij; notenapparaat*). Den Burg (Texel), Langeveld & de Rooy, 1977 2, 528 blz., ill., fl. 85,–.
VRIES, Th. de, e.a., Eene plaats van grooten omvang . . . Honderd jaar IJmuiden en het Noordzeekanaal. IJmuiden, Vermande, 1976, 232 blz., ill., fl. 39,50.
ZEE, H. & B. van der, A sweet and alien land: story of the Dutch in New York. Londen, Macmillan, 1977, 286 blz,m ill., £ 7,95.

ASSION, P., Deutsche Kolonisten in Südafrika. Zum Verhältnis zwischen Auswanderung, Mission und Kolonialideologie. Zeitschr. f. Volkskunde 73, 1977, 1, 1-23.
ATKINSON, A., Whigs and Tories and Botany Bay. JRAHS 61/5, 1976, 289-310.
BARTELMANN, A., e.a., Geschiedenis van het Waddengebied. In: J. Abrahamse e.a. (red.), Waddenzee. Harlingen, 1976, 222-241.
BAYLE, L. -M., Le musée de l'Atlantique du Port Louis. RM 1976 (314) 555-563.
BLUSSE, L., Western impact on Chinese communities in western Java at the beginning of the 17th century. Nampo Bunka (Tenri Univ.) 2, 1975, 26-57.
BRENNECKE, J., Maritime Gedenktage 1977. SZ 5, 1977, 67-87.
BRUCH, H., Hoe kwamen de Geuzen aan hun naam? SH 11, 1976, 655-659.
BRUIJN, J.R., E.S. van Eyck van Heslinga, 58 Miljoen Nederlanders en de zeevaart. In:

58 Miljoen Nederlanders. Amsterdam, 1977, 253-280.
CROSS, R., The marine paintings of Roy Cross. Some notes on the ships by the artist. MS 17, 1976, 54-60.
CRUMLIN-PEDERSEN, O., The Viking Ship Museum of Roskilde. A museum of nautical archeology in Denmark. Transport II, 1975, 84-104.
FROST, A., The choice of Botany Bay: the scheme to supply the East Indies with naval stores. AEHR 15, 1975, 1-20.
GLASSNER GORDON, A., Confronting cultures: the effect of the discoveries on 16th-century French thought. TI 8, 1976, 45-57.
GOLDSTEIN, Th., The role of the Italian merchant class in Renaissance and discoveries. TI 8, 1976, 19-28.
HALLIN, E.W., Midway. SC, 1976, 6, 28-30, 60-61.
HAZELHOFF ROELFZEMA, H., De scheepvaartmusea in 1974. MJ 75, 145-152.
HAZELHOFF ROELFZEMA, H., Scheepvaartmusea en- tentoonstellingen in 1975. MJ 76, 134-140.
HOBART HOLLY, H., Wollaston of Mount Wollaston (*17e eeuw; Massachusetts*). AN 37, 1977, 5-25.
HOHEISEL, W. -D., The German Museum of Shipping: a bridge between the past and the future. Transport II, 1975, 72-83.
JONG, C. de, Nils Andersen. Drammenseren som ble skips- og landskapsmaler i Syd-Afrika. Jaarboek Drammens Museum 1974, 1-15.
JONG, H. de, Onderzeeboot bedolven in gedempte Poortershaven? Een politierapport. Rotterdam 1977, 256-264.
JULIEN, P., Marine et imagerie. NEP 1977, 125, 13-32; 1977, 126, 13-32.
KEYES, G.S., Pieter Mulier the elder. Oud Holland 90, 1976, 4, 230-261.
KLEY, E.J. van, The effect of the discoveries on 17th-century Dutch popular culture. TI 8, 1976, 29-43.
KLEYN, J. de, Een tweetal gelakte japon de commande tabaksdozen uit de eerste helft van de 19e eeuw. Antiek 11, 1976/77, 525-529.
KUYPER, W., Oude Zuiderzeeverhalen. Waterkampioen 1977, 1560-1566, 1784-1788, 1986-1991.
MARTIN, G., A London newspaper on the founding of Botany Bay, August 1786-May 1787, JRAHS 61/2, 1975, 73-90.
MASCHKE, E., Die Brücke in Mittelalter. HZ 1977, 224, 265-292.
MUELLER-REICHAU, W., Dansk søfartshistorie fra et numisnautisk synspunkt (*munten met Deense maritieme motieven; met samenvatting in het Engels*). Kronborg 1976, 73-90.
PELUSO, A.J., J. & J. Bard, Picture painters. AN 36, 1976, 170-173.
PISTANO, S.P., Henry IV and the Vier Leden: conflict in Anglo-Flemish relations 1402-1403. Belgisch Tijdschrift v. Filologie en Gesch. 54,1976, 458-473.
RATSMA, P., De Rotterdamse tekenaar Gerrit Groenewegen 1754-1826. Rotterdam 1977, 153-180.
REHBEIN, E., The importance of transport and communications for society. Transport II, 1975, 13-25.
REVELL CARR, J., J.E. Buttersworth, Painter of sail and steam. NRJ 22, 1976, 111-116.
SCHADEWALDT, H., Heinrich der Seefahrer. Logbuch 13, 1977, 1, 23-27.
STAPLETON, D.H., The transfer and diffusion of British technology: Benjamin Henry Latrobe and the Chesapeake and Delaware Canal. DH 17, 1976, 2, 127-138.
STENGERS, J., Léopold II et le modèle colonial hollandais. TvG 90, 1977, 1, 46-71.
SVALGAARD, R., Kunstige strandinger På Thykysten (*opzettelijke strandingen op de kust van Jutland, 19e eeuw; met samenvatting in het Engels*). Kronborg 1976, 51-60.
WESSELING, H.L., Het Nederlandse koloniale model in de Franse koloniale theorie plm. 1890-1914. TvG 90, 1977, 72-94.

WIERINGA, J., Het toponiem leut. Herinnering aan de scheepvaart op de Hunze. Driemaandelijkse Bladen 28, 1976, 49-54.
WORTELBOER, J.P.A., Scheepsbouwers in de Groninger veenkoloniën. Genealogie Drenth. Gruoninga. Tijdschrift voor genealogie, naam- en wapenkunde 21, 1976, 9-14, 57-62. (*Van dezelfde auteur verschenen in 'Gruoninga' reeds eerder artikelen, vaak voorzien van curieuze illustraties, over Groninger scheepsbouwersgeslachten: Genealogie Bijholt (18, 1973, 93-98); Genealogie Feeburg, ook Koburg en Jager (19, 1974, 49-53); Genealogie Lankhaar (19, 1974, 129-132); Genealogie Holthuis (20, 1975, 45-50); en Het geslacht Wortelboer (20,1975, 73-77).*
ZWIJGER, F. de, France's maritime policy 1713-1869. Dock & Harbour Authority 55, 1975, 652, 402-404.
ZWIJGER, F. de, France's maritime policy between the world wars. Doc & Harbour Authority 56, 1975, 657, 90-94.

Marine

ANDERSON, W.G., John Adams and the creation of the American navy. Ph.D. thesis, State University of New York at Stony Brook, 1975, 202 blz. (university microfilm orderno. 75-24651).
BEESLY, P., Very special intelligence: story of the admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945. Londen, Hamilton, 1977, 220 blz., £ 6,50.
BROMLEY, J.S. (ed), The manning of the Royal Navy. Selected public pamphlets 1693-1874. Liverpool, Navy Records Society, 1976, 410 blz. £ 9,–.
BUCHHEIM, L.-G., U-Boot Krieg. München, Piper, 1976, 260 blz., ill., DM 48,–.
COWBURN, Ph. M., The Royal Navy and the Australian colonies 1859-1891. Ph.D. thesis, University of New South Wales (Australia), 1975 (niet op microfilm).
CROIX, R. de la, History of sea piracy. Londen, Harrap, 1977 (vertaald uit het Frans), 208 blz., ill., £ 6,–.
DICKSON, W.D., The battle of the Philippine Sea, June 1944. Londen, I. Allen, 1976, 256 blz., ill., £ 5,95.
DORWART, J.M., The pigtail war: American involvement in the Sino-Japanese war 1894-1895, Amhurst/Mass., U.P., 1976, 168 blz., ill., $ 9,–.
DULL, J.R., The French Navy and American independence. A study of arms and diplomacy 1774-1787. Princeton/N.J., U.P., 1976, 453 blz., krtn. $ 20,–.
FABB, J., J.C. Scott, Uniforms of Trafalgar (. . . . *a detailed look at the uniforms worn by all ranks in the three navies which took part in the battle . . . ' Uitg. aank.*). Londen, Batsford, 1977, 96 blz., ill., £ 4,50 (pb: £ 2,95).
FIRKINS, P., Of Nautilus and eagles: history of the Royal Australian Navy. Stanmore, Cassell Australia, 1975, 277 blz., ill., $A 14,95.
FOSTER SMITH, Ph. Ch., Captain Samuel Tucker (1747-1833), Continental Navy. Salem/Mass., The Essex Institute, 1976, 130 blz., ill.
FOSTER SMITH, Ph.Ch., Fired by Manley zeal. A naval fiasco of the American revolution. Salem/Ma., Peabody Museum, 1977, 124 blz., ill., $ 10,–.
GARITEE, J.R., The Republic's private navy. The American privateering business as practiced by Baltimore in the war of 1812. Middletown/Conn., Wesleyan U.P., 1977, 400 blz., ill., $ 17,50.
GRAAF, H.J. de (ed), De reis van Z.M. 'De Vlieg', commandant Willem Kreekel, naar Brazilië 1807-1808. Deel II. Den Haag, Nijhof, 1976 (Werken Linschoten Vereeniging, 77), XV + 417 blz., ill., fl. 90,–.
GRAHAM, G.S., The Royal Navy in the War of American Independence. Londen, HMSO for the National Maritime Museum, 1976, 27 blz. ill., £ 1,40.

GWIJN, J., The Royal Navy and North America: the Warren papers 1736-1752. Liverpool, Navy Records Society, 1976, 463., ill., £ 5,–.
HAJE, Chr. F., De Oprechte Haarlemsche Courant en Michiel Adriaansz, De Ruyter. IJmuiden, Vermande, 1976, 64 blz., ill., fl. 9,90.
HAMPSHIRE, A. Cecil, Captain Slocum's private navies (*Britse marine; WO II*). Londen, Kimber, 1977, 224 blz., ill., £ 4,95.
HAUBEN, H., Het vlootbevelhebberschap in de vroege diadochtetijd (323-301 v. Chr.). Een prosopografisch en institutioneel onderzoek. Brussel, Kon. Akad. v. wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, 1976, 202 blz.
HOURIHAN, W.J. Roosevelt and the sultans: the United States Navy in the Mediterranean, 1904. Ph.D. thesis, Univ. of Massachusetts, 1975, 262 blz. (university microfilm orderno. 75-16565).
HOYT, E.P., Disaster at the Dardanelles 1915. Londen, Barker, 1976, 176 blz., ill., £ 3,50.
HUMMELCHEN, G., Die deutschen Seeflieger. München, Lehmanns, 1976 (Wehrwissenschaftl. Berichte Bnd 9), 208 blz., ill., DM 24,–.
HUMBLE, R., Before the drednought. Londen, Macdonald & Jan's, 1976, 154 blz., ill., £ 5,95.
JORDAN, B., The Athenian Navy in the classical period. A study of Athenian administration and military organization in the 5th and 4th centuries BC. Berkeley/Calif., U.P., 1976, 293 blz., $ 12,50.
JORDON, G. (ed), Naval warfare in the 20th century: essays in honour of professor Arthur J. Marder. Londen, Croom, 1977, 256 blz., £ 7,95.
JUNG, D., e.a., Die Anstriche und Tarnanstriche der deutschen Kriegsmarine. München, Bernard & Graefe, 1977, 144 blz., ill., DM 28,–.
KENNEDY, G.J., U.S. Naval War College 1919-1941. An institutional response to naval preparedness. Ph.D. thesis, University of Minnesota, 1975, 385 blz. (university microfilm orderno. 75-27163).
KLAASSEN, M.J.C., Ph.M. Bosscher, Gedenkboek Korps Officieren van de Technische Dienst der Koninklijke Marine 1 januari 1824 - 1 januari 1977. Den Haag, Centrale Reproductie Inrichting Marine, 1977, 231 blz., ill.
LANGLEY, L.D., Struggle for the American Mediterranean: U.S. -European rivalry in the Gulf-Caribbean 1776-1904. Athens/Georgia, U.P., 1976, 238 blz., $ 10,–.
LIDDLE, P., Men of Gallipoli: the Dardanelles and Gallipoli experience. Aug. 1914 to Jan. 1916. Londen, A. Lane, 1976, 320 blz., ill., £ 6,–.
LUNDSTROM, J.B., The first South Pacific Fleet strategy, December 1941 - June 1942. Annapolis/Maryland, USNIPress, 1976, 264 blz., ill., $ 14,50.
MCCARTHY, J., Australia and Imperial defence 1918-39. A study in sea and air power. St. Lucia, University of Queensland Press, 1976, 227 blz., ill., $A 9,95.
MCCULLY, N.A. The McCully Report: Russo-Japanese war 1904-05. Anapolis/Maryland, USNIPress, 1977, 285 blz., ill., $ 16,50.
MERRIFIELD, E.F., The seboard war: a history of the North Atlantic blockading squadron 1861-1865. Ph.D. thesis, Case Western Reserve University, 1975, 320 blz. (university microfilm orderno. 75-19230).
MIDDLEBROOK, M., Convoy: the battle for convoys SC 122 and HX 229 (*maart 1943*). Londen, A. Lane, 1976, 384 blz., ill., £ 5,–.
MUIR, M., The capital ship program in the U.S.Navy 1934-45. Ph.D. thesis, Ohio State University, 1976, 365 blz. (university microfilm orderno. 76-24658).
OLSEN, F.H., The Navy and the white man's burden: naval administration of Samoa. Ph.D. thesis, Washington University, 1976, 228 blz. (university microfilm orderno. 76-23088).
OOSTEN, F.C. van, The battle of the Java Sea, Londen, I. Allan, 1976, 128 blz., ill., £ 3,50.
ORTZEN, L., Guns at sea. The world's great navel battles. Londen, Weidenfeld, 1977,

160 blz., ill., £ 5,25.
PACK, S.W.C., Operation 'Husky': allied invasion of Sicily. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 192 blz., ill., £ 5,50.
NORTHCOTE PARKINSON, C., Britannia rules: the classic age of naval history 1793 - 1815. Londen, Weidenfeld, 1977, 208 blz., ill., £ 5,95.
PETER, K.H., Der Untergang der 'Niobe': was geschah im Fehmarn-Belt *(1932)* ? Herford, Koehlers, 1977, 126 blz., ill., DM 24,80.
PETERSEN, Ch.W., English and Danish naval strategy in the 17th century. Ph.D. thesis, University of Maine, 1975, 362 blz. (university microfilm orderno. 75-07438).
POLSER, A.H., The administration of the U.S. Navy 1861-1865. Ph.D. thesis, University of Nebraska - Lincoln, 1975, 366 blz. (university microfilm orderno. 75-27887).
RAHN, W., Reichsmarine und Landesverteidigung 1919-1928. Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik. München, Bernard & Graefe, 1976, 328 blz., ill., DM 45,–
RANFT, B., Technical change and British naval policy 1860-1939. Londen, Hodder & Stoughton, 1977, 192 blz., £ 7,50.
REYNOLDS, C.G., Command the sea. The history and strategy of maritime empires. Londen, R.Hale, 1976, 642 blz., krtn., £ 6,50.
RICKOVER, H.G., How the battleship 'Maine' was destroyed (*Havana, 1898*). Washington/DC, Dept. of the Navy/Naval History Division, 1976, 190 blz., ill., $ 5,70.
RIDER, H.S.' Valor fore and aft *(geschiedenis van de bewapende sloop 'Katy' tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog).* Annapolis/Maryland, USNIPress, 1977, 278 blz., ill., $ 10,–.
SAINTY, J.C., Admiralty officials 1660 - 1870. Londen, Althlone, 1976 (series: Office-holders in modern Britain, vol. 4), 160 blz., £ 6,–.
SCHMALENBACH, P., Die deutschen Marineluftschiffe. Herford, Koehlers, 1977, 176 blz., ill., DM 29,80.
SENIOR, C., A nation of pirates. Newton Abbot, David & Charles, 1976, 166 blz., ill., £ 3,95.
SIMPSON, C., The ship that hunted itself (*WO I*). Londen, Weidenfeld, 1977, 208 blz., ill., £ 5,25.
SMITH, P.C., Fighting flotilla: HMS 'Laforey' and het sister ships. Londen, Kimber, 1976, 200 blz., ill., £ 5,25.
SNYDER, G.S., 'Royal Oak' disaster. Londen, Kimber, 1976, ill., £ 5,50.
TILLMAN, B., The Dauntless dive bomber of world war II *(operationele gescheidenis).* Annapolis/Maryland, USNIPress, 1976, 244 blz., ill., $ 14,50.
WATTS, A., The U-boat hunters. Londen, Macdonald & Jane's, 1976, 192 blz., ill., £ 4,95.
WINTON, J., Air power at sea 1939-1945. Londen, Sidgqick, 1976, 185 blz., ill., £ 5,50.
N.N., British vessels lost at sea 1939-1945. Londen, P. Stephens, 1976 (*herdruk in één band van HMSO eds uit 1947: Ships of the Royal Navy: statement of losses during WW II, en British merchant vessels lost or damaged by enemy action during WW II*), 184 blz., £ 3,95.

BALD, D., Der Einsatz der Marine im ostafrikanischen Aufstand 1905/06. MR 74, 1977, 21-24.
BASSI, H. von, Die Auswirkung der deutschen Seeüberwachung auf den Seehandel Lettlands nach Ausbruch des II. Weltkrieges. MR 74, 1977, 242-245.
BEERS, H.P., American Naval Detachment - Turkey 1919-1924. WI 13, 1976, 209-226.
BEESLEY, P., Das 'Operational Intelligence Centre' der britischen Admiralität im Zweiten Weltkrieg *(vervolg)*. MR 73, 1976, 698-707.
BEESLEY, P., 'Special Intelligence' und die Konvoisteuerung. MR 74, 1977, 169-181.

BENNET, G., Royal reviews at Spithead. HT 27, 1977, 358-366.
BOGART, Ch.H., Asiatic mine force: unsung warriors of world war II. SC 10, 1977, 1, 20-25, 78-79.
BOGART, Ch.H., Incredible saga of the Lucky Lou (*betr. de lichte kruiser USS 'St.Louis' van 1938*). SC 10, 1977, 5, 6-17.
BONNEL, U., La guerre de course en Atlantique pendant la guerre de l'indépendance Américaine. Bulletin Association des descendants de corsaires (Saint-Malo) 1976 (9) 31-36.
BOSSCHER, Ph.M., De introductie van stoomschepen bij de Koninklijke Marine anderhalve eeuw geleden. Roering 13, 1976, 1, 41-52.
BRADFORD, R.H., And 'Oregon' rushed home (1898). AN 36, 1976, 257-265.
BRANIGAN, D.P., The Birkenhead blockade (*verwikkelingen rond de bouw door Laird Brothers in Birkenhead/Schotland van 2 pantserschepen voor de marine van de Geconfederreerde Staten*). Sea breezes 51, 1977, 212-215.
BRAUNIUS, S.W.P.C., Oorlogsvaart. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977), 316-354.
CALDERHEAD, W.L., Britisch naval failure at Long Island: a lost opportunity in the American revolution. NYH 57, 1976, 321-338.
CALDERHEAD, W.L., Naval innovation in crisis: war in the Chesaspeake, 1813. AN 36, 1976, 206-221.
CALLIS, S., The saga of the 'Seal' *(onderzeeboot; WO II).* SMo 12, 1977, 3, 28-29.
CHARASSE, P., Les estafettes de Napoléon. RM 1976 (312) 314-324.
CLIFFORD, R.L., The unexpected end to 'Seeadler' (*WO I*). AN 36, 1976, 266-275.
COLETTA, P.E., The perils of invention: Bradley A.Fiske and the torpedo plane. AN 37, 1977, 111-127.
COX, P.F., First action! HMS 'Highflyer's' encounter with the 'Kaiser Wilhelm der Grosse'. SMo 12, 1977, 1, 21-23.
DALLE, R., La marine française en Méditerranée avec le frégate 'La Mignonne'. RM 1977 (322) 141-149.
DICKSON, W.D., Naval tactics . . . . an introduction (*WO II*). WI 13, 1976, 168-176.
ENGEN, D.K., The loss of the Continental frigate 'Hancoch', NRJ 24, 1977, 55-56.
GREENE, J., The 'Re d'Italia'. WI 23, 1976, 308-313.
GREENMAN, D., The Royal Fleet Auxilliary Service. SMo 11, 1976, 9, 22-27; 11, 12-18.
GUILLEMIN, R.M.J., Edouard III d'Angleterre abandonné par sa flotte (*1345*). RM 1977 (321) 47-56.
HAAS, C. de, Varen met Amerikanen (*'Nieuw Amsterdam', WO II*). BW 31, 1976, 244-247.
HEALY, D., Admiral William B. Caperton and United States naval diplomacy in South America 1917-1919. JLS 8, 1976, 297-323.
HINCHLIFFE, G., A royal visit to the fleet, 1735. MM 63, 1977, 187-189.
HUAN, Cl., U-Boot-Operationen am PQ 13 und das Schicksal von U 585. MR 74, 1977, 18-20.
HUBATSCH, W., Navalismus und Technik im 19. und 20. Jahrhundert. MR 74, 1977, 51-55.
HUBERTI, F.H., Die Bedeutung der Seemacht in der Geschichte der USA. SZ 4, 1976, 63-73.
JEWETT, Ph. L., The private war of the frigate 'Essex'. SC 10, 1977, 1, 12-18, 80-81.
JONGE, M.W.C. de, Het beleg van Zierikzee. SH 12, 1977, 278-285.
JULLIEN, P., Le régiment suisse de Karrer, ancêtre des régiments coloniaux et de la Legion Etrangère. NEP 1976 (123) 6-20.
LACROIX, E., The Imperial Japanese Navy 1936-1941 (*vlootlijst; einde*), BS 1976 (156) 293-311.
LAMBIN, M., De historische achtergrond van een populair volkslied: Piet Heyn en de zilvervloot. Autotoer 29, 1976, 1355-1359.

LEDERER, A., Les barteaux belges sur le Nil au Soudan *(19e en 20e eeuw)*. Marine Academie 23, 1977, 95-110.
LESTER, R.I., Construction and purchase of Confederate cruisers in Great Britain during the American Civil War. MM 63, 1977, 71-92;
LEWIS, R.R., Spithead spectaculars *(geschiedenis Royal Reviews)*. SMo 12, 1977, 7, 27-29.
LISBERG JENSEN, O., Fregatten 'Karlshamn' - ett ofrivilligt nordiskt samarbetsprojekt (1679). Karskrona 1976, 34-45.
LUKAS, K. van, Das Gefecht in der Otrantostrasze am 15.Mai 1917. Versuch einer kritischen Betrachtung. Nachrichten 4, 1977, 34-42.
MAY, W.E., The 'Gaspee' affair. MM 63, 1977, 129-135.
MEIRAT, J., Caractéristique et carrière de la canonnière cuirassé 'Achéron' de 1885. RM 1977 (321) 101-106.
MEIRAT, J., Caratéristique et carrière du croiseur 'Duquesne' de 1925. RM 1977 (322) 196-206.
MEIRAT, J., Caractéristique et carrière du cuirassé 'Formidable'. RM 1976 (320) 1435-1443.
MEIRAT, J., Carrière de la frégate la 'Forte' de 1829. RM 1976 (319) 1307-1311.
MEISTER, J., Kurze Geschichte der Litauischen Marine. MR 73, 1976, 765-775.
MERLLIE, L., Un combat naval racconté par un missionaire (14 mai 1747). NEP 1976 (123) 1-5.
MEIJ, J.C.A. de, Oorlogsvaart, Kaapvaart en zeeroof. In: Maritieme gescheidenis der Nederlanden. I(1976) 307-337.
MEYER-BRENKHOF, H.-J., Die Operation PQ 13/QP 9 im Nordmeer im März 1942. MR 74, 1977, 10-17.
MUELLER, W., Liberty in the Kriegsmarine sights *(ss 'Stephen Hopkins'. 1942)*. SC 10, 1977, 3, 6-15.
MUELLER, W.B., 7 Out. The unlucky DD's at Point Honda *(scheepsramp in sept. 1923)*. SC 10, 1977, 4, 18-24, 40-41.
MUELLER, W.B., USS 'Zircon': a million dollar baby goes te war. SC 10, 1977, 5, 36-41.
MÜNCHING, L.L. von, Herinnering aan de eerste wereldoorlog: de stranding van HMS 'Medusa'. Zeewezen 66, 1977, 4, 17-18.
MÜNCHING, L.L. von, Hr Ms 'Colombie' in de tweede wereldoorlog. Zeewezen 66, 1977, 2, 26-27.
MÜNCHING, L.L. von, Vergeten operaties uit WO II: de Duitse aanval op Spitsbergen (september 1943). Zeewezen 65, 1976, 12, 27-31.
NALTY, B.C., In memory of the 'Tampa' *(coast guard cutter; WO II)*. SC 10, 1977, 1, 68-73.
NELSON, P.D., Guy Carleton versus Benedict Arnold: the campaign of 1776 in Canada and on Lake Champlain. NYH 57, 1976, 339-366.
NUBOER, J.W.F., De Japanse oorlog uit Japanse bron. Marineblad 86, 1976, 448-454, 566-577; 87, 1977, 50-57, 114-125, 170-179.
OOSTEN, F.C. van, Some notes concerning the Dutch West Indies during the American Revolutionary War. Marineblad 86, 1976, 436-447 (ook verschenen in: AN 36, 1976, 155-169).
OOSTEN, F.C. van, 'The world turned upside down' - de Amerikaanse Vrijheidsoorlog en zeemacht. Marineblad 86, 1976, 476-498.
PATOUREAU, C.L.H., Les corsaires de Roscoff et de Moclaix. Bulletin Association des descendants de corsaires (Saint-Malo) 1976 (9) 43-114.
PAWLIK, G., Die Torpedierung des Torpedobootes '51 T' während der Aktion gegen Pelagosa am 9.9.1915. Nachrichten 4, 1977, 43-46.
PESZKE, M.A., The Polish Navy in world war II. SC 10, 1977, 2, 6-19.

PILGRIM, D., The Colbert-Seignelay naval reforms and the beginnings of the war of the League of Augsburg. FHS 9, 1975, 235-262.
POLLENTIER, F., Admiraliteit. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 295-306
QUARTARARO, R., Imperial defence in the Meditarrancan on the eve of the Ethiopian crisis (July - Oct. 1935). HJ 20, 1977, 1, 185 -220.
RENOUX, F., Le campagne navale de 1805. L'importance de la puissance navale dans la stratégie du Premier Empire. RM 1976 (314) 590-604.
ROBERTS, S., Combatant ships of the French sail navy after 1814 (*vlootlijst*). BS 1976 (156) 241-265.
ROBERTS, S., The Royal Swedish Navy 1835-1975 (*vlootlijst*). BS 1976 (no. 156) 272-292.
ROBERTS, S.S., The decline of the overseas stations fleets. The United States Asiatic Fleet and the Shanghai crisis, 1932. AN 37, 1977, 185-202.
SCHEEN, R., Fregatten 'Lossen's' historie 1684-1717. Oslo 1976, 41-110.
SCHAUM, J., Convoy RB-1 (1942): the honeymoon fleet. SC 10, 1977, 5, 18-33.
SILK, R., The battle of the Atlantic. SMo 12, 1977, 2, 24-29; 3, 30-33.
SWEET, N., HMS 'Captain'. First turret ship of the British Navy. SC 10, 1977, 3, 36-39.
THOMPSON, A.N., Warships at the 1953 Coronation Fleet Review. SMo 12, 1977, 6, 36-40.
TIMEWELL, H.C., The first reduction of the Taku forts - 1858. MM 63, 1977, 163-171.
TORQUAT, H. de, John Paul Jones, corsaure Américain. Bulletin Association des descendants de corsaires (Saint-Malo) 1976, (9), 37-42.
USCHDRAWEIT, P., Der Untergang der 'Wilhelms Gustloff' (*op 30 jan. 1945 in de Oostzee*). SZ 5, 1977, 26-33.
VICHOT, J., Recueil d'estamps représantant les différents événements qui ont procuré l'indépendance aux Etats-Unis d'Amérique. NEP 1976 (123) 29-44; 1976 (124) 17-24.
VROMANS, A.G., De nadagen van het moederschip voor onderzeeboten Hr. Ms. Pelikaan. Marineblad 87, 1977, 98-113.
VULLIEZ, A., The end of the Japanese fleet, 1945. HT 27, 1977, 375-370.
YERXA, D.A., Vice-admiral Samuel Graves and the North American squadron 1774-1776. MM 62, 1976, 371-385.

Handel en Koopvaardij

BACH, J., A maritime history of Australia. West Melbourne, Nelson, 1976, 14 + 481 blz., ill., $A 16,95.
BALL, J.N., Merchants and merchandise in Western Europe 1500-1630. Londen, Croom, 1977, 224 blz., £ 7,95.
BANKS, L.H., The debate surrounding direct maritime subsidies to the American merchant marine 1936-1960. Ph.D. thesis, Case Western Reserve University, 1975, 247 blz. (university microfilm orderno. 75-27887).
BRETT, H., White wings. Vol. 1. Fifty years of sail in the New Zealand trade. Vol. 2. Founding of the provinces: old time shipping and immigration (*immigrantenvaart vanuit England en Amerika naar Nieuw Zeeland. 1850-1900)*. Christchurch/NZ, Capper, 1976 (herdruk ed. 1924), 2 dln, 386 + 259 blz. $NZ 50,–.
COLEMAN, T., The liners. A history of the North Atlantic crossing. Londen, A. Lane, 1976, 232 blz. ill., £ 5,95.
CROWHURST, P., Protection of British trade 1689-1815. Londen, Dawson, 1977, 256 blz., ill., £ 8,–.
CRUSHMAN, J.W., Fields from the sea. Chenise junk trade with Siam during the late 18th

century and early 19th century. Ph.D. thesis, Cornell University, 1975, 267 blz. (university microfilm orderno. 75-22982).
DAVIDSON, J.W., Peter Dillon of Vanikoro. Melbourne, Oxford U.P. (Aus), 1975, 370 blz., $A 16,–.
DONNO, E.S. (ed), An Elizabethan in 1582. The diary of Richard Madox, Fellow of All Souls. Londen, The Hakluyt Society, 1976 (2nd s., vol. 147), 365 blz., ill., £ 8,–.
FOSTER HALL, B., The Chinese Maritime Customs: an international service 1854-1950. Londen, HMSO, 1977 (Maritime monographs & reports 26), 47 blz., ill., £ 1,60.
HAAS, C. de, De grote drie: 'Nieuw Amsterdam' - 'Oranje'- 'Willem Ruys'. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 207 blz., ill., fl. 49,50.
HOLTHAUSE, H., Ships in the Coral. South Melbourne, Macmillan of Australia, 1976, 146 blz., ill., $A 11,95.
KING, H.B., The Baltic Exchange. Londen, Hutchinson, 1977, 240 blz., ill., £ 7,50.
KNOPPERS, J.V.Th., Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexander I. A quantitative study in 18th-century shipping. Ph.D. thesis, McGill University (Canada), 1975 (niet op microfilm).
LLOYD, T.H., Englisch wool trade in the Middle Ages. Cambridge, U.P., 1977, 352 blz., ill., £ 12,50.
MCDONNELL, R., Build a fleet, lose a fleet. Melbourne, Hawthorne 1976, 7 + 242 blz., ill. *(geschiedenis van de Australian Commonwealth Line 1916-1928).*
MERRY, I.D., The Westcotts and their times: merchant sailing shipowners and the barquentine 'Frances and Jane' *(Plymouth, plm. 1870-1930).* London, HMSO, 1977 (Maritime monographs & reports 25), 147 blz., ill., £ 2,–.
MEYER, J., Vom Meer zum Meer. Papenburger Schiffahrt in drei Jahrhunderten. Norderstedt, Heinemann, 1976, 279 blz., ill., DM 79,80.
MORTON, H., The wind commands (*koopvaart in de Pacific*). Middletown/Conn., Wesleyan U.P., 1975, 525 blz., ill., $ 29,95.
MULLER, H., Een Rotterdams zeehandelaar: Hendrik Muller Szn (1819-1898). Schiedam, Interbook, 1977, 467 blz., ill., fl. 85,–.
Vaart om de Oost
BASTIN, J. (ed), Sir Stamford Raffles: Statement of the services of Sir Stamford Raffles. Londen, Oxford U.P. (East Asia), 1977 (herdruk ed. 1818). 86 blz., £ 5,–.
BOESEKEN, A.J. (ed), Dagregister en briewe van Zacharias Wagenaer 1662-1666. Pretoria. Staatsdrukkerij, 1975 (?) (Suid-Afrikaanse Argiefstukke. Belangrijke Kaapse Dokumente II), 33+472 blz.
BOXER, C.R., Jan Compagnie in oorlog en vrede. Beknopte geschiedenis van de V.O.C. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 119 blz., ill., fl. 29,50.
CORDIER, L., Les compagnies à charte et la politique coloniale sous le ministère de Colbert. Genève, Slatkine, 1976 (herdruk ed. 1906), 312 blz.
DODGE, E., Islands and empires. Werstern impact on the Pacific and East Asia. Londen, Oxford U.P., 1977 (*Europe and the world in the age of expansion, vol. 7*), 380 blz., ill., £ 11,50.
FURBER, H., Rival empires of trade in the Orient. Londen, Oxford U.P., 1976 *(Europe and the world in the age of expansion, vol. 2*), 408 blz., ill., £ 12,25.
S'JACOB, H.K. (ed), De Nederlandse in Kerala 1663-1701. De memories en instructies betreffende het Commandement Malabar van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Den Haag, Nijhoff, 1976 (RGP, kl.s. 43), 90 + 437 blz., krt, fl. 67,50.
MARSHALL, P.J., East Indian fortunes: the British in Bengal in the 18th century. Londen, Oxford U.P., 1976, 296 blz., £ 7,75.
PHILIPS, C. (ed), Correspondence of Lord William Cavendish Bentinck, governor-general of India 1828-1835. Londen, Oxford U.P., 1976, 2 dln, 1518 blz., £ 30,–.
RAFFLES, Sir Stamford, History of Java. Londen, Oxford U.P. (East Asia), 1977 (herdr.

ed, 1817 met herz. en uitgebr. inl.), 2 dln, 1048 blz., krtn, £ 80,–.
SURRENDRA, G., Commerce and crafts in Gujarat, 16th and 17th centuries: a study on the impact of European expansion on precapital economy. New Delhi, People's Publishing House, 1975, 301 blz., RS 25/–.
SUSIL, Ch., Trade and commercial organization in Bengal 1650-1720. With special reference to the Englisch East India Company. Calcutta, Mukhopadhyay, 1975, 307 blz., RS. 40/–.

PAGE, M., Fitted for the voyage. The Adelaide Steamship Company Ltd 1875-1975. Adelaide, Rigby, 1975, 339 blz., ill., $A 8,95.
PARSONS, R. (ed), Sail in the south. A selection from the A.D. Edwardes collection of shipping photographs in the State Library of South Australia. Londen, R. Hale, 1975, 209 blz., ill., £ 5,–.
RAINEY, Th., Ocean steam navigation and the Ocean Post. Wynantskill/NY, Lipson, 1977 (herdruk ed. Londen, 1858), 238 blz., $ 12,50.
Vaart om de West
ANSTEY, R., P.E.H. Hair, Liverpool, the African slave trade and abolition. Liverpool, Historic Society of Lancashire and Cheshire, 1976, 254 blz., ill., £ 8,–.

TEIXEIRA DE MOTA, A., Alguns aspectos da colonizaçâo e do comercio maritimo dos portugueses na Africa Ocidental nos seculos XV e XVI. Lissabon, Centro de estudos de cartografia antiga, 1976 (Serie Separatas, vol. 98), (*34*) blz.
TRUMP, H.J. Westcountry harbour. The port of Teignmouth 1690-1975. Teignmouth (Devon), Brunswick Press, 1976, 204 blz., ill., £ 4,50.
VRIES, B.M. de, e.a. Witte zwanen, zwarte zwanen. Wie gaat er mee naar Engeland varen? Hellevoetsluis, (*1977*), (*36*) blz., ill.
WARD-JACKSON, C.H., The last log of the schooner 'Isabella' (*betreft activiteiten in de 19e/20e eeuw van de familie Stephens uitFowey, Cornwall*). Londen, HMSO, 1976 (Maritime monographs & reports, 24), 50 blz., ill., £ 1,–.

ANDREWS, K.R., English voyages to the Caribbean 1596-1604; an annotated list. WMQ 31, 1974, 243-254.
ASAERT, G., Scheepsbezit en havens. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 180-205.
ASAERT, G., Scheepvaart van het Zuiden tot 1400. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 37-74.
BAETENS, R., De havenbeweging te Oostende 1635-1662. Annalen 43e Congres federatie van kringen voor oudheidk. en geschiedenis van België (Sint-Niklaas-Waas) 1974, 119-123.
BADER, T.M., Before the gold fleets: trade and relations between Chile and Australia 1830-1848. JLS 6, 1974, 35-58.
BARAGY, T.J., The trading age 1792-1844. Oregon Hist. Quart. 76, 1975/76, 197-224.
BOSSCHA ERDBRINK, G.R., Diplomatieke betrekkingen tussen de Republiek en het Osmaanse Rijk. SH 12, 1977, 286-293.
BRUIJN, J.R., De vaart in Europa. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 200-241.
CARTER, A.C., The journals of Ralph Davison 1699-1700. ESJ 39, 1976, 1-6.
CLAPP, F.A., Border Line Transportation Company (*Seattle, Wash.*). SB 1976 (138) 77-85.
COLLINGWOOD, A.G., From brigs to containers (*Harrison Line, 1853*). Sea breezes 51, 1977, 297-322.
COLLINS, M.J., Bibby Line *(Liverpool, 1805).* Compass 47, 1977, 1, 19-26.

CONDON, M.E., Freight rates and the British transport service during the war against Revolutionary France 1793-1802. MH 5, 1977, 1, 26-33.
DEGRYSE, R., De Palestinaschepen van Dierick van Paesschen (1511-1521) (met een bijvoegsel over: de buiskonvooiering in 1521). Marine Academie 23, 1977, 15-45.
DEKKER, P., Meer dan vijftig jaren vrije handel met de Eskimo's op Groenland. It Beaken 37, 1975, 371-385.
DEKKER, P., Ruilhandel met de Groenlanders. West-Friesland's Oud & Nieuw 43, 1976, 103-111.
DEVINE, T.M., A Glagow tobacco merchant during the American War of Independance: Alexander Speirs of Elderslie, 1775-1781. WMQ 33, 1976, 501-513.
DIRKZWAGER, J.M., Oprichting van de Stoomvaart Mij Zeeland en de Kon. Mij. 'De Schelde' honderd jaar geleden. MJ 1976, 155-160.
DRYSDALE, R., Blockade-running from Nassau (1861-65). HT 27, 1977, 332-337.
GAASTRA, F.S., P.C. Emmer, De vaart buiten Europa. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 242-245.
GOUGH, B., Canada and China: early trading links by sea (*einde 18e eeu*). Proceedings of the meeting of the North American Society of Oceanic History, Salem, 1977, (9) - (30).
GOUGH, B.M., The North West Company's 'Adverture to China'. Oregon Hist. Quart. 75, 1974/75, 308-331.
HAAS, C. de, Naar Indië varen door de lucht . . . ? BW 31,1976, 270-273.
HART, S., Rederij. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 106-125.
HEATON, P.M., The Lamport and Holt fleet (established Liverpool, 1845): an history. Sea breezes 51, 1977, 381-395, 451-469.
HEINE, K.H., Arnold M. Bernstein: eine längst vergessene Hamburger Groszreederei aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. SI 28, 1977, 76-79.
HEZEL, F.X., A Yankee trader in Yap: Crayton Philo Holcomb. JPH 10/1, 1975, 3-19.
ISHERWOOD, J.H., Anchor liner 'Tuscania' of 1922. Sea breezes 51, 1977, 75-78.
JACKSON, G., The trade and shipping of 18th-century Hull. East Yorkshire Local Hist. Soc. 21, 1975.
JANSEN, H.P.H., Handelsvaart van de Noordnederlanders. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 261-276.
JANSEN, H.H.P., Scheepvaart van het Noorden tot 1400. In Maritieme geschiedenis der Nederlanden' I(1976) 75-101.
JONES, R.M., Sealing and Stonington/Conn.: a short-lived bonanza. Mystic 28, 1977, 119-126.
JORDAN, A., Swedish American Line 1915-1975. SB 1976 (141) 24-33.
KOEN, E.M., Notarial records relating to the Portugese in Amsterdam up to 1639 *(met veel gegevens over scheepsuitredingen)*. SR 10,1976, 81-96, 212-231; 11, 1977, 216-227.
LEE, C.H., Some aspects of the coastal shipping trade: the Aberdeen Steam Navigation Company 1835-80. Th n.s.3, 1975.
LINGWOOD, J.E., The steam conquistadores. A history of the Pacific Steam Navigation Company (incorporated by royal charter 1840). Sea breezes 51, 1977, 97-114, 187-197, 253-263.
LOUGHRY, Th., The schooners that helped open the American West. Surveyor 10, 1976, 3, 18-22.
MINCHINTON, W.E., Western Europe and the Atlantic economy in the 18 th century. BMGN 91,1976, 273-289.
MULLER, H., Untersuchungen zur bremischen Reederei im 17. Jahrhundert. Bremisches Jahrbuch 53, 1975, 91-142.

Vaart om de Oost

BOUCHER, M., The Cape and foreign shipping 1714-1723. Suid-Afrikaanse Historiese Joernaal 6, 1975, 3-29.
DISNEY, A.R., The first Portuguese India Company 1628-33. EcHR, s.2, 30, 1977, 242-258.
FORST, A., The East India Company and the choice of Botany Bay. HS 65, 1975, 606-611.
GAASTRA, F.S., De vaart buiten Europa. Het Aziatisch gebied. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 246-271.
GAASTRA, F.S., De Verenigde Oost-Indische Compagnie in de zeventiende en achttiende eeuw: de groei van een bedrijf. Geld tegen goederen. Een structurele verandering in het Nederlands-Aziatische handelsverkeer. BMGN 91,1976, 249-272.
JACOBS, H., Wanneer werd de stad Ambon gesticht? Bij een vierde eeuwfeest. Bijdr. tot T.L. & V. 131, 1975, 427-460.
KNIGHT, G.R., John Palmer and plantation development in Western Java during the earlier 19th century. Bijdr. tot T.L. & V. 131, 1975, 308-337.
MEILINK-ROELOFSZ, M.A.P., Een vergelijkend onderzoek van bestuur en handel der Nederlandse en Engelse handelscompagnieën op Azië in de eerste helft van de 17e eeuw. BMGN 91, 1976, 196-217.
PATERSON, D.G., The North Pacific seal hunt 1886-1910: rights and regulations. EEH 14, 1977, 97-117.
PERSSON, L.E., Hedbergska Rederierna i Malmö (*eind 19e-begin 20e eeuw*). Malmö 1976, 75-105.
PHILLIPS, W.D., Spanish woool and Dutch rebels: the Middelburg incident of 1574. AHR 82, 1977, 312-330.
POOLE, F., White empresses of the North Pacific *(Canadian Pacific Steamship Comp. 1930-1940)*. SC 10, 1977, 2, 68-77.
RIDDLE, M.G., French Line's 110 years on the North Atlantic. SB 1976 (138) 87-97.
ROETEMEIJER, H.J.M., Vloeibare lading over zee. Olietransport en Petroleumhaven in de 19e eeuw. Ons Amsterdam 29, 1977, 1, 19-21.
ROEY, J. van, Handelsvaart van de Zuidnederlanders. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden I (1976) 249-260.

Vaart om de West

ANSTEY, R., The slave trade of the Continental powers 1760-1810. EcHR, s.2, 30, 1977, 259-268.
EMMER, P.C., De vaart buiten Europa. Het Atlantisch gebied. In: Mariteme geschiedenis der Nederlanden, I (1977) 272-288.
PLATT, V.B., 'And don't forget the Guinea voyage': the slave trade of Aaron Lopez of Newport. WMQ 32, 1975, 601-618.
SONANDER, Bj. F., Angaren 'Veggas' uppbringning under Rysk-Japanska kriget 1905. Malmö 1976, 58-63.
TOWNSEND, A.D., Cars across the Channel. Sea Breezes 50, 1976, 700-708.
TREUE, W., Gedanken über eine Geschichte der Handelsschiffahrt. SZ 5, 1977, 1-4.
VALK, L.A. van der, Landverhuizersvervoer via Rotterdam in de 19e eeuw. Rotterdam 39, 1976, 148-171.
VOORHOEVE, P., Two Malay letters in the National Archives of Denmark. Bijdr. T.L. & V. 131, 1975, 270-276.
WAITES, B., The medieval ports and trade of north-east Yorkshire. MM 63, 1977, 137-149.
WHITE, G., Scottish traders to Baffin Island 1910-1930. MH 5, 1977, 1, 34-50.

WILKENFELD, B.M., The New York shipowning community 1715-1764. AN 37, 1977, 50-65.
WOODWARD, D., Ships, masters and shipowners of the Wirral 1550-1650. MH 5, 1977, 1, 3-25 (ook gepubliceerd: MM 63, 1977, 233-247.
YAMEY, B.S., Ralph Davison's accounting journals. ESJ 39, 1976, 7-12 (zie in deze rubriek ook: Carter, A.C.)
YANAWAY, Ph.E., The United States revenue cutter ' Harriët Lane' 1857-1884. AN 36, 1976, 174-205.
N.N., Anchor Line's (*Liverpool*) 125 years. Sea breezes 51, 1977, 32-48.
N.N., 100 Jahre nach Nordbrasilien (*Norddeutsche Lloyd*). SI 27, 1976, 527-531.
N.N., Shamrock Shipping Co., Ltd. (*sinds 1897 gevestigd in Larne, Noord-Ierland*). Sea breezes 50, 1976, 713-725.

Kust- en binnenvaart

CATALOGUS. Van poonschuit tot beunschip. Scheepsmodellen, afbeeldingen en voorwerpen met betrekking tot de binnenvaart in de IJsselstreek. Krimpen a/d IJssel, Streekmuseum Crimpenerhof, 1976, 94 blz., ill.
FREDERIKS, G., Fluiten geeft veel wind. Over zeilende broodvaarders. Amsterdam, Ploegsma, 1977, 80 blz., ill., fl. 25,–.
MARTENS, R., zie rubriek 'Schip en scheepsbouw'.
SMIT, L., A. Krijgsman, Schippers op de Alblas en de Graafstroom. Alblasserdam, Offsetdrukkerij Kanters, 1976, 135 blz., ill., fl. 20,–.
WILLAN, T.S., Inland trade: studies in English internal trade in the 16th and 17 th centuries. Manchester, U.P., 1976, 176 blz., £ 5,95.

ACDA, G.M.W., Laatste Gasselnijveeense kustvaarder als drijvend maritiem museum. BW 32, 1977, 82-85.
BAKKER, M., Relaesjes mei Amsterdam. It Beaken 38, 1976, 114-118.
BIRO, J., A hajózás szerepe Magyarország közlekedésében a 18. század utolsó harmadában (*over de omvang en het belang van het scheepvaartverkeer in Hongarije in de laatste dertig jaren van de 18e eeuw; met vele (technische) tekeningen; samenvattingen in het Duits, Frans en Engels).* Jaarboek Verkeersmuseum Budapest 3 (1974-1975), 1977, 171-212.
FACIUS, F., Badische Häfen am Oberrhein und Bodensee in der Frühzeit der Dampschiffahrt. Grundlagen und Entwicklungenstendenzen 1800-1840. In: Aus Stadt- und Wirtschaftsgeschichte Südwestdeutschlands. Festschrift für Erick Maske (Stuttgart, 1975) 207-236.
FUCHS, J.M., W.J. Simons, Maar alle zaken zijn vergankelijk: trekschuiten. In: Shell journaal van monumenten van bedrijf en techniek (1976) 99-106.
KAMMINGA, L., Het Friese maatkastje. Sneek 1975/76, 47-49.
KOLTVEIT, B., Pappabåtene. Litt om Lokalbåttrafikken til og fra Osla (*passagiersvervoer in de Oslofjord 1890-1940; met samenvatting in het Engels*). Oslo 1976, 115-143.
LAFFRA, P., Naar de Bels met Henk Boontjes. Zeil 1, 1977, 1, 40-45.
SCHAEFER, U., Küstenmotorsegler. Als die moderne Küstenschiffahrt geboren wude. SI 28, 1977, 304-309.
SLOB, W., Glorietijd van het paard. Paard en scheepvaart (1). In de strengen 19.5.1977, 19-24.
WELS, C.B., De gouden delta, stoom en steenkool. De Rijnvaart 1815-1914 (*Een bespreking van J.F.E. Blasing, Das goldene Delta enz., en H.P.H. Nusteling, De Rijnvaart enz.*). BMGN 91, 1976, 489-494.

Visserij

BALLEGEER, J., J.P. Braems, De visserij langs Vlaanderens kust in oude prentkaarten. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1976.
BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Achter de branding. De visserij van de Nederlandse kustplaatsen. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 110 blz., ill., fl. 29,50.
BOER, E.J. de, C. vn der Meulen, Een schip vis. Onze Noordzeevisserij in woord en beeld. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 159 blz., ill., fl. 39,50.
BRANDT, A. von, Das grosze Buch vom Fischfang - international. Innsbruck, Pinguin, 1975, 268 blz., ill., DM 69,–.
CATALOGUS. De visserijband Great Yarmouth - Scheveningen. Inl. door A.J.L. Penders. Scheveningen, Schevenings Museum, 1977, 27 blz., ill.
DESNERCK, G. & R., Vlaamse visserij en vissersvaartuigen. II. De vaartuigen. Oostduinkerke, bij de auterus, 1976, 543 blz., ill., BF 2900 (voor 2 dln).
DORLEIJN, P., Geen moed vist ook. Fragmenten uit de Zuiderzeevisserij. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 158 blz., ill., fl. 49,50.
ENDT, F., Vissen op een laag pitje. Rotterdam, NRC Handelsblad, 1977 (Kortschrift nr. 8), 24 blz., ill., fl. 2,75.
FREDERIK, G., zie rubriek 'Kust- en binnenvaart'.
JAPAN. Fisheries in Japan. I - . Tokio, Japan Marine Products Photo Materials Association, 1972-. (*Fotodokumentatie van de hedendaagse visserij in Japan. Verschenen zijn: dl. I, Salmon and trout, 1972, 288 blz., 770 foto's, yen 19,000,–; dl. II, Prawn, 1973, 184 blz., 350 foto's, yen 13.000,–; dl. III, Sea bream, 1974, 178 blz., 400 foto's, yen 16.000,–; dl. IV, Tuna, 1973, 181 blz., 370 foto's, yen 17.000,–; dl. V, Skipyack and mackerel, 1976, 169 blz., 440 foto's, yen 18.000,–; nog te verschijnen delen over de vangst van paling en inktvis*).
KRAMER, L., Zee op! Uit het leven van een Urker visser. Bussum, de Boer maritiem, 1976, 95 blz., ill., fl. 24,90.
LOBREGT, P., J. van Os, De laatste riviervissers. Heerewaarden, Stichting Riviervisserij in Nederland, 1977, 131 blz., ill.
MACKNIGHT, C.C., The voyage to Marege. Macassan Trepangers in Northern Australia. Melbourne, U.P., 1976, 186 blz., ill., $A 20,–.
MOLEN, S.J. van der, Vissers van wad en gat. Schepen, vistuig en vaktaal. Leeuwarden, De Tille, 1976 (ongew. herdruk), 127 blz., ill., fl. 9,50.
PEARSON, G., Hull and east coast fishing. Kingston upon Hull, Towndocks Museum, 1976, 24 blz., ill.
RIGAUX, F.L., zie de rubriek 'De zeevarende';
SHINDO, N., History of whales in the Inland Sea. Hyogo/Japan, Toshie Nuguishi Hyogo Dietists' Institute, 1975, 89 blz., ill.
VOORT, J.P. van de, Prikken en pronken. De Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel en de bevordering van de zeevisserij. Inl. tot de gelijknamige tentoonstelling in het Visserijmuseum, Vlaardingen, 1977, 8 blz., ill.
ZETZEMA, J., De Friese palingaken. Amsterdam, A.J. Hilgersom/Navigare, 1976, 160 blz., ill., fl. 37,50.

BAAY, N.P., Een overwintering op het wad (*Tholense visser; plm 1900*). Tagrijn 1976, 2, 21-26.
BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Visserij van de Noordnederlanders. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 285-294.
BOSHER, J.F., A fishing company of Louisbourg, Les Sables d'Olonne and Paris: La Société du Baron d'Huart, 1750-1775. FHS 9, 1975, 263-277.

DANHIEUX, L., Visserij van de Zuidnederlanders. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 277-284.
DEKKER, P., Commandeurs ter walvisvaart uit het gebied van Maasmond en Lekstreek in de 18e eeuw. Rotterdam 1977, 265-311.
DUNLOP, J., The British Fisheries Society: 1787 Questionnaire. Northern Scotland 2/1, 1975/75, 37-56.
EARLE, J.A.M., The fightingest whale, by captain - - as told to George M.Sheahan M.D., Mystic 29, 1977, 1, 12-16.
FORSTER, H. (ed), A Sydney whaler 1829-32: the reminiscences of James Heberley. JPH 10/1, 1975, 90-104.
GOETHE, H., zie de rubriek 'Kartografie enz.'
JOENSEN, J.P., Pilot whaling in the Faroer Islands, Ethnologia Scandinavia 1976, 5-42.
JONG, C. de, Walvisvaart. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden II (1977) 309-315.
KORRINGA, P., Wetenschappelijk onderzoek t.b.v. de Nederlandse schelpdiercultures (*bevat ook een historisch overzicht*). Visserij 30, 1977, 47-62.
KUYPER, W., Oude Zuiderzeeverhalen. Waterkampioen 1976, 3192-3198, 3340-3345, 3712-3717.
LAFRANCE, P.M., The Hudson River whalers (*19e eeuw*). Surveyor 10, 1976, 4, 31-33.
LOON, W.K. van, Unieke collectie-Thijs Mol verdwijnt uit Arnhem. Gelderland Nu 7, 1976, 12, 14-15.
LYDON, J.G., The Salem and Bilbao fish trade: symbiosis in the 18th century. Proceedings of the meeting of the North American Society of Oceanic History, Salem, 1977, (69)-92.
MOL, J., Sterke Doede en zijn zonen. Tagrijn 1976, 2, 15-20.
MOORMAN, H., Op de grens van 't zwarte en 't witte water (*vervolg*). Tagrijn 1976, 3, 3-27.
NOBEL, V.J., Commandeur-tijdperk in Wognum na bijna 142 jaar ten einde. West-Frieslands Oud & Nieuw 46, 1976, 146-153.
POELSTRA, Th.J., Het Reedershuys 1651-1977 (*tal van gegevens over bedrijf en vermogens van visserijreders die in dit pand hebben gewoond*). Historisch Jaarboek Vlaardingen 1, 1977, 62-91.
VOORT, J.P. van de, Visreclame van J.H.Speenhoff e.a. voor een Vlaardingse reder. Historisch Jaarboek Vlaardingen 1, 1977, 111-119.
VOORT, J.P. van de, Noordzeevisserij. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 289-308.
WIELDERS, N., De laatste riviervissers. Nederl. Historiën 11, 1977, 3, 91-95.
ZIJLSTRA, J., Visserij. In: J. Abrahamse e.a. (red), Waddenzee (1976) 264-271.
N.N., By it forgean fan in Wierumer fiskersskip yn 't Pinkegat yn 1825. Jvsl. 1976 Stichting 't Fiskerhuske (Moddergat) 35-38.
N.N., 'Ther about they dragg for oysters' (*geschiedenis van de oestervisserij langs de kust van Kent*). Lloyd's, sept. 1976, 12-18.
N.N., Van schippers en knechten (*Voldendammer botters, 1900/10*). Tagrijn 1976, 2, 5-8.
N.N., Walvisvaart in prent en voorwerp. Tekst bij de gelijknamige tentoonstelling in Rijksmuseum Zuiderzeemuseum. Enkhuizen 1977, 1, 3-6.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BROWN, R.N.R., Voyage of the 'Scotia': being the record of a voyage of exploration in Antarctic seas (*Scottish National Antarctic Expeditions 1902-04*). Londen, Hurst, 1977, (herdruk ed. 1906), 399 blz.. ill., £ 9,50.
CHARCOT, J., Voyage of the 'Pourqois-pas?' in the Antarctic: journal of the Second French South Polar Expedition 1908-1910. Londen, Hurst, 1977 (herdruk ed. 1911), 323 blz., ill., £ 9,50.
COHEN, J.M., Journeys down the Amazon. Londen, Ch. Knight, 1976, 216 blz., ill., £ 4,50.
FORBES, V.S. (ed), Anders Sparrman, A Voyage to Cape of Good Hope, towards the Antarctic Polar Circle, round the World and to the Country of the Hottentots and the Caffres from the year 1772-1776 (Dl.I). Kaapstad, Van Riebeeck Genootschap, 1975 (Werken deel VI), 331 blz., ill.
(Henry) HARRIMAN Alaska Expedition 1899. Nendeln/Lichtenstein, Klaus Reprint, 1976 (herdruk Harriman Alaska Series, Washington/DC, 1901-1914, in 14 vols, waarvan 6 en 7 nooit zijn verschenen), 13 vols., ill., SFr. 889,–.
LAUDONNIERE, R., Three voyages. Gainesville/Florida, U.P., 1975, 192 blz., ill., $ 10,–.
MCKINLAY, W.L., Karluk: the great untold story of Arctic exploration (*ondergang van een van de schepen van de Canadese Arctische expeditie van 1931-1918*). Londen, Weidenfeld, 1976, 192 blz., ill., £ 4,95.
QUINN, D.B., The last voyage of Thomas Cavendish 1591-1592. Chicago, U.P., 1976, 174 blz., ill., $ 22,50.
SCHILDER, G.G., De ontdekkingsreis van Willem Hesselsz. de Vlamingh in de jaren 1696-1697. Dl. II, bijlagen. Den Haag, Nijhoff, 1976 (Werken Linschoten Vereeniging, 79), 6 + 125 blz., ill., fl. 55,–.
STAMP, T. & C., Wolliam Scoresby, Arctic scientist. Whitby, Caedmon of Whitby Press, 1976, 253 blz., ill., £ 3,50.
TEIXEIRA DE MOTA, A. (red.), A viagem de Fernâo de Magalhâes e a questâo das Molucas. Actas do II Coloquio Luso-Espanhol de historia ultramarina. Lissabon, Junta de investigações cientificas do ultramar, 1975, 766 blz., ill.,
THOMSON, D., Scott's men. Londen, A. Lane, 1977, 352 blz., ill., £ 5,95
VIGNERAS, L. -A., The discovery of South America and the Andalusian voyages. Chicago, U.P., 1976, 179 blz., ill., $ 10,–.
WALTERS, S. (inl), The journal of H.M.S. 'Endeavour'. (*facsimile-uitgave van het journaal van James Cook's reis uit de jaren 1768-1771 met een aantal inleidingen door deskundigen*). Londen, Genesis Publ., 1977, 450 blz.,
WILSON, D., The world encompassed: Francis Drake and the great adventure 1577-1580. Londen, Hamilton, 1977, 180 blz., ill., £ 5,50.

BOXER, C.R., Faith and empire: the cross and the crown in Portugese expansion 15th/16th centuries. TI 8, 1976, 73-89.
BROEZE, F.J.A., A second-hand discovery: the Netherlands and the Pacific in the first half of the 19th century. JPH 10/3, 1975, 30-47.
CAMPBELL, E.M.J., Discovery and the technical setting. TI 8, 1976, 11-17.
DUNMORE, J., A French account of Port Praslin, Solomon Islands, in 1769. JPH 9, 1975, 172-181.
HSU, Yun-Ts'iao, Notes relating to admiral Cheng Ho's expeditions. JMBRAS 49/1, 1976, 134-140.
HUBBARD, J.T.W., ". . . . En otros tiempos . . . ." : did the men of Bristol dicover Newfoundland in 1481? AN 37, 1977, 157-163.
HULSER, J., The 'Jeannette': an American attempt to reach the North Pole. Surveyor 11, 1977, 1, 26-31.
JURICEK, J.T., English territorial claims in North America under Elizabeth and the early Stuarts. TI 7, 1976, 7-22.
LESSA, W.A., The Portugese discovery of the Isles of Sequeira. Micronesia 11, 1975, 1, 35-70.
LINDSAY, R.O., Pierre Bergeron: a forgotten editor of French travel literature. TI 7, 1976, 31-38.

MANSVELT, A., George Vancouver. Brits zeevaarder van Nederlandse afkomst. SH 12, 1977, 98-104.
MILBURN, M., Contributions to the study of Francis Drake's visit to Santa Cruz de la Palma during the autumn of 1585. Almogaren (Graz) 1976, 5/6, 281-286.
MILLS, J.V., Arab and Chinese navigators in Malaysian waters in about A.D. 1500. JMBRAS 48/2, 1975, 1-82.
PARRY, J.H., Asia-in-the-West. TI 8, 1976, 59-72.
QUINN, D.B., The English contribution to early overseas discovery. TI 8, 1976, 91-97.
SCHILDER, G.G., Terrae incognitae. De ontdekkingsreis van Willem de Vlamingh. SH 12, 1977, 162-169.
SCHUESSLER, R., Ferdinand Magellan. Compass 47, 1977, 1, 27-31.
SMITH, S.R., 'Decidedly different': the 17th century and Africa. HT 27, 1977, 41-46.
STEVENS, Th.A., The discovery of Antarctica / captain Nathaniel Palmer/. Mystic 28, 1977, 106-114.

Loods, bergings- en reddingwezen

GARRET, R., Famous rescues at sea. Londen, Barker, 1977, 154 blz., ill., £ 3,95.
HOLTHOUSE, H., Ships in the Coral. Londen, Macmillan, 1977, 152 blz., ill., £ 5,95.
LEEUWEN-VAN DER HEIDE, A.W. van, Redders van de Zuid (*betreft de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen*). Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 128 blz., ill., fl. 27,50.
SMIT, C., De Belgisch-Nederlandse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart 1840-1976. Den Haag, Centrale Reproductie Afd. der Kon. Marine (in opdracht van de Belg. Ned. Perm. Comm.), 1976, 102 blz., ill.
SODENKAMP, R., Tot ondergang gedoemd, Oorzaken en gevolgen van scheepsrampen. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 172 blz., ill., fl. 39,50.
SPEERSTRA, H., Bij nacht en ontij. Slepers, bergers, baggeraars. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 176 blz., ill., fl. 35,–.
STUYCK, R., De grote scheepsrampen van de zeilvaart en stoomvaart. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 190 blz., fl. 49,50.
WEBB, W., Coastquard. An official history of H.M. Coastquard. Londen, HMSO, 1976, 196 blz., ill., £ 4,95.
ZEEMAN, S., F. Haanstra, Redders aan de riemen. De laatste roeiredders vertellen over hun leven. Amsterdam, Born, 1977, 176 blz., ill., fl. 64,50.

ACDA, G.M.W., Kapitein Arie Poot. MJ 1975, 175-179;
BAAK, C., Ondergang van de 'Britannic', 21 nov. 1916, in de Egeische Zee. BW 32, 1977, 106-109.
BOGART, Ch.H., The salvage of HMS 'Howe' (1893). SC 9, 1976, 6, 52-59.
BRENNECKE, J., Der Schwanengesang der Feuerschiffe. SZ 5, 1977, 5-12.
CASSEL, B., Dykarkonstens utveckling i Sverige fram till 1850 - talet (*ontwikkeling duiktechniek in Zweden tot 1850*). Stockholm 1975/1976, 1977, 9-36.
CASSEL, B., Utvecklingen får vidare *(ontwikkeling duiktechniek in Zweden sinds 1850)*. Stockholm 1975/1976, 1977, 37-56.
DOLE-RUBBE, J. -P., Les derniers pilotes à voiles du quartier du Hâvre, du service au yacht 'Jolie Brise'. Le modèle reduit du bateau 1975 (186) 14-15; 1976 (191) 4-5, (192) 16-17; 1977 (193) 8.
FALTING, P.E., Tungdykare under 1900-talet: minnen från en 40-årig dykarbana *(herinneringen uit een 40-j. duikersloopbaan)*. Stockholm 1975/1976, 1977, 65-96.

FEYFER, H. de, De geschiedenis van de Brandaris. Zeil 1, 1977, 1, 22-29.
FUCHS, J.M., W.J.Simons, Een draailicht van de 2e grootte. Vuurtorens. In: Shell journaal van monumenten van bedrijf en techniek (1976) 35-41.
GILES, S., Mystery yacht 'Valiant' (1930). SC 10, 1977, 2, 60-66.
HANDEL MAZETTI, P., Untergang und Hebung des französischen U-Bootes 'Curie'. Nachrichten 4, 1977, 15-17, 51-53.
MEANS, D.R., The surfboat-lifeboat 'Nantasket', Hull, Massachusetts. The boat that 'would not succeed'. AN 37, 1977, 83-94.
NØRREGARD, G., Salvator Mundis forlis, 1729 *(het wrak van de koopvaarder 'SM', in 1729 vergaan bij de Maagdeneilanden; met samenvatting in het Engels)*, Kronborg 1976, 38-50.
PFITZMANN, M. Norddeich Radio 70 Jahre alt. SI 28, 1977, 273-276, 322-323.
SHANKS, R.C., The United States life-saving service in California. Sea letter of the San Francisco Maritime Museum 1977 (27) 2-10.
SIERSDORFER, Th.F., Einiges über Lotsenzeichen. Jrb. Männer vom Morgenstern (Bremerhaven) 55, 1975/76, 129-144.
SUCHTELEN, H. van, Vuurtoren wordt museumstuk. Een gietijzeren produkt van de industriële revolutie. NRC/Handelsblad, Zaterdags Bijvoegsel 12.3.1977, 3.
VALENTRY, D., The crucifixion of captain Stanley Lord *('Californian' en de ondergang van de 'Titanic')*. Compass 46, 1976, 3, 14-18.
VRIES, T. de, Een kaap op het land is een baken in zee (*Urk*). Nederl. Historiën 11, 1977, 2, 58-59.
ZEEMAN, S., Het Nederlands reddingwezen in ontwikkeling. MJ 1975, 87-91.
ZWEEDIJK-VREUGDEHIL, L.M., De ondergang van de 'Tubantia' (1916) en de rol daarbij van 1ste stuurman A. Vreugdenhil. BW 32, 1977, 202-205.

Watersport

FRAGA, Chr. de, 100 Years of yachting on Port Philip Bay. A history of the Royal Brighton Yacht Club. Melbourne, Hawthorne Press, 1976, 221 blz., ill., $A 10,85.

HITCHMAN, J.H., The origins of yacht racing in British Columbia and Washington 1870-1914. AN 36, 1976, 231-250.
MERMANS, Ch., 125 Jaar watersport op de Schelde. In: J. van Beylen, Ch. Mermans, Zeil & stoom op de Schelde (1976) 101-167.
RUYTENSCHILDT, M., 50 Jaar 'Waterkampioen' - 100 jaar kanosport. Waterkampioen 1977, 52-59.
SLOOTEN, H.G. van, De Friese boeier 'Constanter' 1877-1977. Sneek 1975/76, 50-84.
SLOOTEN, H.G. van, IJszeilen op het Makkumer Meer in 1871 en 1876. Sneek 1973/74, 41-46.
WANING, C.J.W. van, De onverwachte gevolgen van een ondoordacht idee. Van Commissie stamboek Friese ronde jachten tot Stichting stamboek ronde- en platbodem jachten (1952-1955). Sneek 1973/74, 47-62

De zeevarende

ADAMS, B., Ships and memories. Brighton, Terode Books, 1976, 480 blz., ill., 14,80
AMAN, J., Les officiers bleus dans la marine française au XVIIIe siécle. Genéve, Librairie Droz, 1976, 201 blz., ill., Sfr. 52,–.

BOXER, C.R., Mary and misogyny. Women in Iberian expansion overseas 1415-1815. Londen, Duckworth, 1975, 142 blz., ill., £ 3,95.
BRADFORD, E., Nelson, the essential hero. Londen, Macmillan, 1977, 368 blz., ill., £ 6,50.
BUSS, R.J., The 'klabautermann' of the northern seas. An analysis of the protective spirit of ships and sailors in the context of popular belief, christian legend and Indo-european mythology. Berkeley/Calif., U.P., 1973, 138 blz., ill., $ 5,–.
CAREY, G.C., A sailor's songbag: an American rebel in an Englisch prison 1777-1779. Amherst/Mass., U.P., 1976, 174 blz.
CORTE, J., Het volkslied te Heist, in het bijzonder het visserslied. Leuven, Kath. Univ. Licentiaatsverhandeling, 1976, 3 dln., 834 blz.
FINES, J., Life at sea: a voyage to New Zealand *(Nov. 1875)*. Old Woking, Gresham Press, 1976, 51 blz., £ 1,55.
GILBERT, M., Beaufort of the admiralty: life of Sir Francis Beaufort 1774-1857. Londen, Hutchinson, 1977, 230 blz., ill., £ 6,95.
HOUGH, R., First sea lord: authorised biography of admiral Lord Fischer. Londen, Severn House, 1977 (herdruk ed. 1969), 392 blz., ill., £ 6,–.
HOUGH, R., Great admirals. Londen, Weidenfeld, 1977, 272 blz., ill., £ 6,50.
KOOIJ, J.A. van der, Uit het leven van de zeeman. Dagboekfragmenten en reisverslagen uit de 18de en 19de eeuw. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 159 blz., ill., fl. 29,50.
KRAMER, L., zie rubriek 'Visserij'
KUIPERS, H.E., Visserij-onderwijs in Den Helder 1912-1976. De Haag, Staatsdrukkerij, 1976, 32 blz., ill.
LEEUWEN- VAN DER EHDE, A.W. van, Zie: rubriek 'Loods- en bergings- en reddingwezen'
MAPLES, Ch.Th., Parliament's admiral: the parliamentary and naval career of Robert Rich, second earl of Warwick, during the reign of Charles I. Ph.D. thesis, University of Alabama, 1975, 310 blz. (university microfilm orderno. 76.04828).
METZELAAR, A.C., Europa ahoy! De laatste wereldreis van de 'Europa'. Bussum, de Boer Maritiem, 1977, 184 blz., ill., fl. 27,50.
POCOCK, T., Remember Nelson (*biografie van Nelson's protegé Sir William Hoste*). Londem. Collins, 1977, 154 blz., ill., £ 5,50.
PRESS, J., The merchant seamen of Bristol 1747-1789. Bristol, Historical Association, 1976, 23 blz., 50 p.
RASOR, E.L., Reform in the Royal Navy: a social history of the lower deck 1850-80. Hamden/Conn., Archon, 1976, 210 blz., ill., $ 12,50.
RIGAUX, F.L., Bijdrage tot de studie van de visserstaal te De Panne. Lier, van In, 1976 (Heembibl. 'Bachten De Kupe'. 10), 104 blz.
ROWSE, A.L., Sir Richard Grenville of the 'Revenge'. Londen, Cape, 1977 (herdruk ed. 1937), 368 blz., ill., £ 6,50.
SLAAGER, A., Klaar, naar huis. Veertig jaar Rotterdamse haven. Rotterdam, Rotterdamse Kunststichting, 1977 (uitgeg. door de werkgroep voor arbeidsliteratuur), 75 blz.
SPEERSTRA, H., zie: rubriek 'Loods-, bergings- en reddingswezen'.
URE, J., Prince Henry the Navigator. Londen, Constable, 1977, 208 blz., ill., £ 4,90.
WALDER, D., Nelson. Londen, Hamilton, 1977, 160 blz., ill., 6,50

BALLARD, Admiral (G.A.) Ballard's memoirs. Part 5. MM 62, 1976, 347-352; 63, 1977, 25-31 (*einde*).
BONHAM, J.C., Feminist and Victorian: the paradox of the American seafaring woman of the 19th century. AN 37, 1977. 203-218.
BROCK DAVIS, A., L' "Avenir" apprentice. DW 33, 1976, 61-70.
BRUIJN, J.R., De personeelsbehoefte van deVOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch

en Nederlands perspectief, BMGN 91, 1976, 218-248.
BURG, B.R., Legitimacy and authority: a case study of pirate commanders in the 17th and 18th centuries. AN 37, 1977, 40-49.
CAMPBELL, G.D., The sailor's home. AN 37, 1977, 179-184.
CARRE, A., A propos de deux livres de M. Lucien Bodard *('Monsieur le consul' en 'Le fils du consul', beide betreffende de activiteiten van Franse marine-officieren in China 1900-1940)*. RM 1977 (321) 33-46.
CARRE, A., Les femmes et la Navy, du 17e au 19e siècle. NEP 1977 (125) 33-40; (126) 33-44.
CARRE, A., Vitamine C et scorbut à travers l'histoire maritime. RM 1976 (316) 811-831.
COLLEU, M., Chants des Terre-Neuves de Fécamp. Perroquet 1977 (21) 26-40.
COWLAND, W.J., Submarine duty 1918. DW 33, 1976, 75-83.
CUBITT, D.J., The manning of the Chilean Navy in the war of independence 1818-1823. MM 63, 1977, 115-127.
DAUNTON, M., The Cardiff Coal Trimmers Union 1888-1914. MH 5, 1977, 1, 51-67.
DYE, I., American maritime prisoners of 1812. Proceedings of the meeting of the North American Society of Oceanic History, Salem, 1977, (31)-(52).
ELIAS, N., Drake en Doughty. De ontwikkeling van een conflict. De Gids 1977 (140) 223-237 *(zie ook: Idem, Studies in the genesis of the naval profession. Part 1. British Journal of Sociology 1, 1950, 4, 291-309)*.
GERNDT, H., Das Seemannslied. In: R.W. Brednich e.a. (ed), Die Gattungen des Volksliedes (München, 1973) 779-800.
GILBERT, A.N., Buggery and the British Navy, JS 10, 1976, 1, 72-98.
GORANSSON, E., Aldre batsmanshallet *(de bootsman)*, Karlskrona 1976, 19-33.
HENNINGSEN, H., Sømandens kogebog (*zeemansvoedsel door de eeuwen; met een samenvatting in het Engels*). Kronborg 1976, 7-37.
JENSEN, H.T., En rejse til Norresundby - og videre ud . . . . . (*een reis van Kopenhagen naar het Verre Oosten in 1923; met een samenvatting in het Engels)*. Kronborg 1976, 91-115.
JOHNSON, R.E., "Haida" 's Arctic cruise (*WO II*). AN 37, 1977, 95-110
JOMG, L. de, Zeemanspot / Nationaal Steunfonds. In: Het Konkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, 7 (1976) 808-834.
JORDAN, F., 'Yellow Jack' on the 'Pepperell'. A boy's first voyage. Form the journals of . . . . .(1858). Mystic 29, 1977, 1, 17-22.
JULIEN, P., Jerôme Bonaparte, capitaine de vaisseau de la marine impériale. NEP 1976 (124) 37-50.
KLAASSEN, M.J.C., De officier van de Technische Dienst bij de Koninklijke Marine 1826-1976. In: Gedenkboek Korps Off. Techn. Dienst K.M. (1977) 2-231,
LUCASSEN, J., Zeevarenden. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 126-158.
MAC LEAN, J., De luitenant ter zee der eerste klasse Christiaan Verveer (1801-1845). Amstelodamum 64, 1977, 76-84.
MAUREL, Ch., L'amiral Jacques Bedout (1751-1818). NEP 1976 (124) 25-36.
MEIRAT, J., 'Matricule 41' *(opleiding marine-officieren in Frankrijk, plm. 1900-1940)*. RM 1976 (316) 856-865, (317) 991-997, (318) 1076-1083, (319) 1240-1252, (320) 1394-1401; 1977 (321) 57-63, (322) 159-170, (323) 270-280.
MILLER, H.L., Paul Boyton: the madcap mariner (1848-1924). SC 10, 1977, 1, 74-77.
MORRISS, R.A., Labour realtions in the Royal Dockyards 1801-1805. MM 62, 1976, 337-346.
NICHOLSON, Ph.Y., Admiral George Dewey after Manila Bay: years of ambition, accomplishment and public obscurity. AN 37, 1977, 26-39.
OLLARD, R., Pepys and the sea officers. Review 1, 1977, 1, 23-25.

PEMSEL, J., Admiral Yi Sum-Sin, der Nationalheld Koreas (*16e eeuw*). Nachrichten 4, 1977, 1-7.
ROCHE, J., Le vice-amiral Sir George Tryon KCB (*tweede helft 19e eeuw*). RM 1976 (313) 467-477.
ROETEMEIJER, H.J.M., Vletterlieden in en om de Amsterdamse haven en op het Noordzeekanaal. BW 31, 1976, 223-228.
ROETEMEIJER, H.J.M., Vletterlieden in Noordzeekanaal en haven. Ons Amsterdam 28, 1976, 282-287.
ROEY, J. van, Zeelui aan de wal. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 227-237.
SCHUTTE, G.J., Nederlands grootste vlootvoogd: vroom Christen en man van de daad. Nederl. Historiën 10, 1976, 4, 136-143.
STAMMERS, M., The "Marco Polo" 's voyage. The diary of an emigrant (*William Culshaw Greenhalgh, 1852*). DW 33, 1976, 85-93.
STAMMERS, M.K., The Montreal Ocean Steamship Company's Mutual Benefit Society. MH 5, 1977, 1, 68-73.
STEELE, I.K., Instructing the master of a Newfoundland sack ship, 1715. MM 63, 1977, 191-193.
SULLIVAN, F.B., The naval schoolmaster during the 18th century and the early 19th century. MM 62, 1976, 311-326.
THOMAS, E.G., The old poor law and maritime apprenticeship. MM 63, 1977, 153-161.
TOP, S., Het tragische visserslied als communicatiemiddel. Volkskunde 77, 1976, 3/4, 257-285.
TYLER, Ph., K. Ross, Abraham Leeman - castaway (*Australische westkust 1658*). Westerley (Aberdeen) 1977, 1, 35-60.
VIN, A. de, Commentaar op het gedicht en het dialect van een Brouwse garnalenvisser. Kroniek van het land van de zeemeermin 1, 1976, 61-78.
WATKIN, R., Captain Hugh Crow: a Liverpool Guineaman. MM 63, 1977, 177-185.
YVART, M., Vocabulaire des marins à la grande pêche de fécamp. Perroquet 1977 (21) 49-58.
N.N., 'Eene zeevaartkundige school' (*Rotterdam*). Zeewezen 65, 1976, 9, 7-9.
N.N., Holland's saviour of the high seas (*de Ruyter*). Holland Herald 11, 1976, 3, 18-25.
N.N., Interview met Hessel Wakker (*leven a/b van een Vlaardinger logger*). Urker Volksleven 6, 1977, 31, 2-14.

Het schip - scheepbouw

ANDREWS, G., Veteran ships of Australia and New Zealand. Sydney, Reed, 1976, 136 blz., ill., $A 9,95.
ARMOUR, Ch.A., Th. Lackey, Sailing ships of the Maritimes (*Canada, 1750-1925*). Ottawa, McGraw-Hill, 1976, 224 blz., ill., $ 19,95.
BOT, J.le, Les bateaux des côtes de la Bretagne Nord, aux derniersjours de la voile. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 232 blz., ill., FF 196,–.
BRENNECKE, J., H.Hader, Panzerschiffe und Linienschiffe 1860-1910. Herford, Koehler, 1976, 212 blz., ill., DM 72,–
BREYER, S., Groszkampfschiffe 1905-1970. I. England - Deutschland. München, Bernard & Graefe, 1977, 176 blz., ill., DM 48,–.
BROWN, D., Aircraft carriers. Londen, Macdonald & Jane's, 1977 (WW II Fact Files), 64 blz., ill., £ 1,75.
BROWN, D., Tirpitz: the floating fortress. Londen, Arms & Armour Press, 1977, 64 blz. tekst, 96 blz., foto's, 1 uitsl. tek. £ 6,95.

CANNELL, D., J. Leather, Modern development in yacht design. Londen, A. Coles, 1976, 152 blz., ill., £ 10,–.
CARR, F.G.G. (ed), The medley of mast and sail: a camera record. Brighton, Teredo Books, 1976, 352 blz., 407 ill., £ 13,80.
CHAPELLE, H.I., The National Watercraft Collection. Camden/Maine, Smithonian Institute Press, 1976 [2], 411 blz., ill., $ 20,–.
CLARK, H.M., F.O. Braynard, The tall ships: a sailing celebration, Operation Sail '76. Cambridge, P. Stephens, 1976, 128 blz., ill., £ 3,95.
COMPTON-HALL, R., Submarines of the Royal Navy. Londen, HMSO, (*1977*), 15 blz., ill. (*begeleidende tekst bij tentoonstelling in Nat. Mar. Museum, Greenwich*).
CROSBY BROWN, A., The good ships of Newport News. Cambridge/Maryl., Tidewater, 1976, 253 blz., ill., $ 12,75.
DESNERCK, G. & R., zie rubriek 'Visserij'
DONDELINGER, E.,Die Treibtafel des Herodot am Bug des ägyptischen Nilschiffes. Graz, Akad. Druck- u.Verlagsanstalt, 1976, 22 blz., ill., DM 10,–.
DRUMMOND, M. (tekst), M. Willoughby (foto's), Tall ships. The world of sail training. Lewes/Sussex, Angus & Robertson, 1976, 160 blz., ill., £ 15,– (*in Nederl. vertaling 'Zeilreuzen' bij de Boer Maritiem, Bussum, 1976, fl. 75,–*).
DULIN, R.O., e.a., Battleships. U.S. battleships in world war II. Londen, Macdonald & Jane's, 1976, 267 blz., ill., £ 10,–.
ELLIOTT, P., Allied escort ships of world war II. Londen, Macdonald & Jane's, 1977, 574 blz., ill., £ 15,–.
FARR, G., Shipbuilding in North Devon (*1725 - heden*). Londen, HMSO, 1976 (Maritime monographs & reports, 22), 73 blz., ill., £ 1,–.
GARRET, R., Submarines. Londen, Weidenfeld, 1977, 114 blz., ill., £ 4,95.
GOLDENBERG, J.A., Shipbuilding in colonial America. Charlottesville/Virginia, U.P. for The Mariner's Museum, 1976, 312 blz., ill., $ 15,–.
GREENHILL, B., The archeology of the boat. Londen, A. & C. Black, 1976, 320 blz., ill., £ 7,50.
GRUBE, F., J. Rechter (ed), Das grosze Buch der Windjammer. Hamburg, Hoffman & Campe, 1976, 290 blz., ill., DM 150,–.
HAAS, I. (ed), America's historic ships: replicas and restorations. New York / N.Y., Arco, 1976, 128 blz., ill., $ 8,95
HAAS, C. de, zie rubriek 'Handel en Koopvaardij"
HEINE, W., Historic ships of the world. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 152 blz., ill., $ 4,95.
HÖLZEL, W., Klipperschiffe des 19.Jahrhunderts. Bielefeld, Delius Klasing, 1976, 108 blz., ill., DM 24,–.
HUTCHEON, W.S., Robert Fulton and naval warfare. Ph.D. thesis, The George Washington University, 1975, 228 blz. (university microfilm orderno. 76-10605)
JAEGER, W., Das Mittelrad-Dampfschiff 'Prinzessin Charlotte von Preussen' 1816. Oldenburg, Stalling, 1977 (Schriften des Deutschen Schiffahrtmuseums, 7) 128 blz., ill., plans, DM 39,80.
JENTSCHURA, H.G., e.a., Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945. Londen, Arms & Armour Press, 1977 (Engelse vertaling, verm., van de oorspr. Duitse uitgave), 282 blz., ill., £ 16,–:
JOBE, J., e.a., Raddampfer in Europa und Amerika. Lausanne, Edita, 1976, 214 blz., ill., SFr. 150,–.
KNUIJVER, A.A., Moderne scheepsbouw. Alkmaar, De Alk, 1977, 96 blz., ill.
KROP, H.C., Duwvaart. De sleepboot van de toekomst. Alkmaar, De Alk, z.j., 96 blz., ill., fl. 7,50.
KRUISSINK, G.R., Scheepssier. Een nostalgische terugblik op de kleurige tooi van oude

schepen. Baarn, Hollandia, 1977, 128 blz., ill., fl. 34,50.
LAVIS, B., HMS 'Victory' as in 1805. A portfolio of plans. Guildford/Surrey, Neptune, 1976, 16 blz., ill., 90 p.
LEDEBUR, G. von, Die Seemine. Geschichtliche Darstellung der Entwicklung der Seeminen und der Mineabwehr etc. München, Lehmanns, 1977, 220 blz., ill., DM 28,– (pb).
MACINTYRE, D., B.W. Bathe, Het oorlogsschip. Een geillustreerde geschiedenis, Bussum, de Boer Maritiem, 1977 (vert. uit het Engels), 280 blz., ill., fl. 75,–.
MARTENS, R., F. Loomeyer, Binnenvaartschepen. Alkmaar, De Alk, 1977, 128 blz., ill., fl. 12,50.
MARTENS, R., L. Westra, Binnenvaart onder stoom. Assen, Born, (1976), 128 blz., ill., fl. 48,50.
MCDONALD, D., The Clyde puffer. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 48 blz., ill., £ 2,95.
MCGRAIL, S. (ed), Sources and techniques in boat archeology. Papers based on those presented to a symposium at Greenwich in September 1976, together with edited discussion. Oxford, British Archeological Reports, 1977 (B.A.R., S. 29) (ook: Archeological Series no. 1 van het Nat. Marit. Museum, Greenwich), 315 blz., ill., £ 6,–.
MCGRAIL, S., R. Finch, From Viking ship to Victory. Londen, HMSO for the Nat. Marit. Museum, 47 blz., ill., 75 p.
MEYER, J., zie rubriek 'Handel en koopvaardij'
NORTON, P., Ships fiqureheads. Newton Abbot, David & Charles, 1976, 194 blz., ill., £ 4,95.
PETREJUS, E.W., De bomschuit - een verdwenen scheepstype. Bussum, de Boer Maritiem, 1977 (ongewijzigde herdruk ed. Rotterdam, 1952), 116 blz., ill., fl. 24,50.
PRAGER, H.G., Blohm & Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt. Herford, Koehler, 1977, 302 blz., ill., DM 48,–.
PRAGER, H.G., D(eutsche) D(ampfschiffahrts-) G(essellschaft) 'Hansa': vom Liniendienst bis zur Spezialschiffahrt. Herford, Koehlers, 1976, 168 blz., ill., DM 48,–.
RAVEN, A., J. Roberts, British battleships of world war II. The development and technical history of the Royal Navy's battleships and battlecruisers from 1911 to 1946. Londen, Arms & Armour Press, 1976, 436 blz., ill., £ 19,95.
SIMPER, R., British sail. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 160 blz., ill., £ 7,95.
SMITH, E.W., Workaday schooners. Camden/Maine, International Marine Publ. Comp., 1976, 211 blz., ill., $ 15,–.
SMITH, P.C., Great ships pass: British battleships at war 1939-45. Londen, Barker, 1977, 384 blz., ill., £ 7,50.
SPENCER, J.E., Junks of Central Asia. Austin/Texas, U.P., 1976, 150 blz., ill., $ 10,–.
TERZIBASCHITSCH, S., Schlachtschiffe der U.S. Navy in 2. Weltkrieg. München, Lehmanns, 1976, 208 blz., ill., DM 58,–.
WAINE, Ch. V., Steam coasters and short sea traders. Wolverhampton, Waine Research, 1976, 152 blz., ill., £ 7,95.
WITTHOFT, H.-J., Ballins dicke Dampfer. Herford, Koehlers, 1976 (Koehlers kleine Seebucherei, 15), 88 blz., ill., DM 14,80.
WRIGHT, E.V., The North Ferriby boats: a guide book. Londen, HMSO, 1976 (Maritime monographs & reports, 23), 59 blz., ill., £ 2,–.

ADAM, P., An attempted reconstruction of the Marsala Punic ship. MM 63, 1977, 35-37.
ALBRIGHT, A.B., The Brown's ferry vessel *(eeste helft 18e eeuw).* Proceedings of the meeting of the North American Society for Oceanic History, Salem, 1977, (93)-(104).
ARKELL, K.R., A. century of service *(HMS'Gannet', 1878, wordt museumschip).* Sea breezes 51, 1977, 288-296.

B., M., Un inconnu: l' "Ictineo" *(onderzeeboot, 1859).* RM 1976 (314) 605-609;
BASCH, L., The study of French coastal craft. MM 63, 1977, 186.
BERGEN, J.A. van den, " 's Lands schuyt ten dienste van de monster commissaris op Texel, gebout door mr. Willem Lodk van Gen 1779". Amsterdam 1975, 10-11.
BEUKENKAMP, P.A., Prisoner-of-war scheepsmodellen gemaakt door Franse krijgsgevangenen in Engeland tijdens de Napoleontische oorlogen. Antiek 12, 1977, 105-114.
BEYLEN, J. van, De versiering van Vlaamse vissersschepen in de 19de en 20ste eeuw. Marine Academie 23, 1977, 149-189.
BEYLEN, J. van, Les bateaux de pêche zéelandais. Perroquet 1976(19)16-45.
BEYLEN, J. van, Scheepstypen. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, 1 (1976) 108-154.
BEYLEN, J. van, Scheepstypen. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 11-71.
BILZER, F.F., 'Erzherzog Ferdinand Max' K.K. Panzerfregatte I. Klasse. Logbuch 12, 1976, 46-50.
BIRO, J., zie de rubriek 'Kunst- en binnenvaart'.
BLOESCH, P., The Bernese Navy 1660-1690. MM 63, 1977, 9,23.
BONMO, M., Notes sur les navicelli italiens. Perroquet 1976/77(20) 46-57.
BOOTSMA, T., Amerikaanse kruisers. Modelbouwer 38, 1976, 16-17, 106-108, 157-159, 199-203, 232-233, 257-258, 287-288, 327; 39, 1977, 12, 75, 110, 117.
BOSSCHER, Ph.M., Van stoom, stoomheeren, stroopies, machinisten, MSD-ers . . . . . en anderen. Iets over voorgeschiedenis en geschiedenis van het Korps Officieren van de Technische Dienst bij de Koninklijke Marine. In: Gedenkboek Korps Off.v.d. Techn. Dienst K.M. 1824-1977 (1977) 1/1-1/57.
BOT, J. le, Le doublage en cuivre des Terre Neuvas. Perroquet 1977 (21) 41-48.
BOUDRIOT, J., Essai d'identification des bateaux latins: barques, polacres et pinques. NEP 1977 (126) 45-46.
BOUDRIOT, J., L'Astrolabe (1811-1852). NEP 1976 (123) 45-53.
BOUDRIOT, J., La 'Ville de Paris'. Perroquet 1976 (19) 5-15.
BOUDRIOT, J., Le frégate la 'Pomone' (1803-1812). NEP 1976 (124) 51-56.
BOUDRIOT, J., Le matériel naval français et la guerre d'indépendance américaine. NEP 1977 (125) 41-48.
BOUWMAN, R., 't Kromhout. Museum-werf/Werf-museum. Zeil 1, 1977, 1, 33-37.
BRETON, H.A., Bristol fashion: Albion Dockyard, Bristol *(Charles Hill & Sons Ltd., gesticht in 1760).* SMo 12, 1977, 4, 24-29; 5, 31-34.
BROWN, D., The introduction of the screw-propeller into the Royal Navy. WA 1977 (1) 58-63.
BROWN, D., Speed on trial. WA 1977 (3) 56-61.
BROWN, J.D., HMS 'Ark Royal'. Part 1. Design. WA 1977 (2) 38-44.
BURGERS, Th. F., Diverse hoofdstukken onder de samenvattende titel 'schepen en scheepsbouw' in: Het hout boek. De fascinerende wereld van het hout, veelzijdig en levend materiaal, toegepast door de eeuwen heen, 1976, vert. uit het Engels en bewerkt.
CAIRO, R.F., Shipyard and service craft. A portfolio of plans. NRJ 22, 1976, 173-182; 23, 1977, 67-76.
CAMPBELL, G.D., Magnificent mail steamers. SMo 11, 1976, 9, 16-17.
CAMPBELL, N.J.M., Washington's cherrytrees, The evolution of the British 1921-22 capital ships. WA 1977 (1) 3-11, (2) 12-19, (3) 38-45.
CARTWRIGHT, R.I., 'Britannia' through the years. Sea breezes 51, 1977, 436-443.
CASADO SOTO, J.L., Arquitectura naval en el Cantabrico durante el siglo XIII. Altamira (Santander) 1975, 23-56.
CHANNING DOWNS, A., Reeve & Brothers: New Jersey saw-millers and shipbuilders 1821-1859. AN 36, 1976, 251-256.

CHRISTENSEN, A.E., Experimental archeology and boats. IJNA 5, 1976, 275-284.
CHRISTIANSEN, H., 99 Jahre Blohm + Voss, Hamburg. SZ 1976 (4) 74-80.
CLARKE, M., Still in steam - tug 'Daniël Adamson'. SMo 12, 1977, 4, 18-20.
CLIFTON, J., The sailor's friend *(S. Plimsoll).* SMo 11, 1976, 12, 20-22.
CORIN, J., Sailing trawler, SMo 11, 1976, 11, 30-33.
CUDAHY, B.J., s.s. United States: race for the blue riband. SC 10, 1977, 5, 60-69, 80-81.
DAMMANN, W., Bootsbau der Nordischen Steinzeit und seine Abhängigkeit von Flora und Klima. Logbuch 12, 1976, 40-46.
DAVIS, A.W., Eighty years with the marine steam turbine. Inst. of marine enigeers transactions 87, 1975, 3, 69-80.
DARLING, L., HMS Beagle. Futher research or twenty years a-Beagling. Mystic 29, 1977, 1, 2-11.
DETLEFSEN, G.U., 17 Turmdecker fuhren unter deutscher Flagge. SI 27, 1976, 482-484.
DICKSON, W.D., Fighting flat-tops: the Shokaku's. WI 24, 1977, 15-46.
DIMITROV, B., Anchors from the ancient ports of Sozopol. IJNA 6, 1977, 156-163.
DORAN, E., The Laguna Madre (Mexico) scow sloop. Proceedings of the meeting of the North American Society of Oceanic History Salem, 1977, (53)-(67).
DUVIARD, D., La 'bette' du lac Tchad. Un curieux cas contemporain de diffusion. Perroquet 1976 (19) 52-55.
DUYVIS, E.Q., De 'fjouwerachten' van Eeltje Holtrop van der Zee en Auke van der Zee. Sneek 1974/74, 63-73.
EDSON, M., Naval steam frigates of 1848. NRJ 22, 1976, 130-145.
EDSON, M., Rigging data for two British fourth-rates. NRJ 23, 1977, 90-98.
ELLERSTOM, H., Ola Anderssons ubåt *(ontwikkeling van een onderzeeboot omstreeks 1900).* Karlskrona 1976, 12-18.
FARQUHARSON, W.J., Myth of the 'Scharnhorst' and 'Bismarck': America, not Germany, built the greatest battleships afloat! SC 10, 1977, 4, 62-79.
FISHER, Ch.R., The great guns ot the Navy 1797-1843. AN 36, 1976, 276-295.
FISHER, E.C., 'Gotland'. WI 13, 1976, 193-208.
FLANAGAN, L.N.W., Ships and shipping in pre-Viking Ireland. Cultura Maritima (Dublin) 1976 (1) 3-8.
FLETCHER, M.E., From coal to oil in British shipping. TH 3, 1975, 1-19.
FOCK, H., Des Kaisers Preisausschreiben. Ein Beitrag zur deutschen Marinegeschickte. MR 74, 1977, 112-117, 183-188, 299-303.
FOX, W.A., 'Dorothy', hull number one comes home *(geschiedenis van de stoomsleepboot 'Dorothy' van 1891, Newport News).* SB 1977 (141) 3-11.
FRACCAROLI, A., A. Preston, The Littorio-class. WA 1977 (2) 2-7, (3) 2-13.
FRIEDMAN, N., The genesis of the big fleet carrier: USS'Lexington' (CV2). WA 1977 (3) 14-19.
FRIEDMAN, N., USS'Nevada'. The 'all or nothing' scheme of protection. WA 1977 (2) 31-37.
FROST, H., Progressing towards the reconstruction of the Punic ship. MM 63, 1977, 33-34.
FRUITHOF, Th., De zeilen en hun makers. Enkhuizen 1976, 40-45.
FRUITHOF, Th., Schuitenmakerij in West-Friesland. Enkhuizen 1976, 20-39.
GALE, K., The steamship 'Great Britain'. Engineering 1975 (215) 403-407.
GARDINER, R., Fittings for wooden warships. MS 1976 (17) 95-100; 1977 (19) 235-241 (boats), (20) 338-353 (guns).
GARDINER, R., Les frégates françaises et la Royal Navy. Perroquet 1977 (21) 4-25.
GARDINER, R., The frigate designs of 1755-57. MM 63, 1977, 51-69.
GLIKSMAN, D., Ana awes shouff el felouket! *(betreft de feloek).* Perroquet 1976/77 (20) 34-44.

GREGER, R., 'Imperator Nikolaj I' - das letzte in Ruszland gebaute Schlachtschiff. MR 73, 1976, 582-590.
GREGER, R., 'Loligo' - ein unbekanntes deutsches Klein-U-Boot. MR 74, 1977, 119-121.
HAAS, C. de, De 'Nieuw Amsterdam'. MJ 1975, 184-187.
HALL, R.L., Still in steam - steam tug 'Brent'. SMo 12, 1977, 1, 14-16.
HARDING, J., s.s. 'America', United States Lines. SC 10, 1977, 2, 28-36, 81.
HARKSEN, H., 'Magdalene Vinnen II'. Eine Viermastbark mit Hilfsmotor. Logbuch 13,
HARLAND, J.H., Thera ship paralells with Burma and Egypt. MM 63, 1977, 15-20.
HARLAND, J.H., The riddle of the early spritsail topsail. MM 63, 1977, 172-176.
HART, S., Scheepsbouw. In: Martieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 72-77.
HAZELHOFF ROELFZEMA, H., *(Model van)* Zr.Ms. Instructiekorvet 'Nautilus' . . . . . 1885. Amsterdam 1975, 12-16.
HEIDE, G.D. van der, Schepen van de oudste tijd. In: Maritieme gescheidenis der Nederlanden, I (1976) 13-36.
HOBBS, K.M., Laying off the stern. MS 1976 (18) 134-140.
HOEVE, S. ten, Het binnenjacht van de Friese stadhouderlijke familie. Enige archivalische gegevens. Sneek 1973/74, 36-40.
JOHNSON, E.L., Fly on . . . . . fly off. The first American floating aerodrome: USS'Landley' (CV1). NRJ 23, 1977, 1, 19-31.
KAMMINGA, L., zie: rubriek "Kust- en binnenvaart".
KANE, H.K., A canoe helps Hawaii recapture her past. Reconstruction and experiments with a voyaging canoe. Nat. Geogr. 1976 (149) 468-489.
KATLEWSKI, H., Geklinkerte Spitzgatboote. Der Bau mit beweglichen Mallen, Wasserwaage, Fuszstock, Schnurschlag und Steigen. Logbuch 12, 1976, 4-9.
KIRKBRIDE, P., Still in steam - tug 'Kerne', SMo 12, 1977, 5, 8-10.
KLUDAS, A., Hundert Jahre Blohm + Voss. MR 74, 1977, 153-167.
KOLLTVEIT, B., zie rubriek "Kust- en binnenvaart".
KONINCKX, C., Het scheepstype in de Zweedse Oostindische Compagnie tijdens het eerste en tweede octrooi (1731-1766). Marine Academie 23, 1977, 63-94.
LAMBERT, J., Mines and minesweepers. SMo 12, 1977, 5, 26-30; 6, 10-13.
LEEK, M.E., The appearance and lead of the rig of the s.s. 'Great Britain' in 1845. MM 62, 1976, 327-336.
LEWIN, E., De inrichting van passagiersschepen. SH 12, 1977, 416-423.
LEWIS, E.R., American battleship main battery armament: the final generation. WI 23, 1976, 267-303.
LINSKENS, H.F., VAren zonder stoom of zeilen: het rotorschip. BW 32, 1977, 216-218.
LOOSMAN, P., De werven van Urk. Urker Volksleven 5, 1976, 27, 2-13.
LOOZ-CORSWAREM, Cl. von, Die Leibjacht des Kurfüsten Clemens Wenzeslaus von Trier. BRh 29, 1977, 41-49.
LYON, D., The first Town-class 1908-31. WA 1977 (1) 48-57, (2) 54-61, (3) 46-51.
LYON, D., The Thornycraft plans collection. MS 1976 (17) 83-87, (18) 147-154; 1977 (19) 304-312.
MACDOUGALL, Ph., Second to none: Tribal-class destroyer. SMo 12, 1977, 4, 13-15.
MCKEE, E., The lerrets of Chesil Bank. MM 63, 1977, 39-50.
MOL, J., De botterbouwers van Monnickendam en Huizen. Tagrijn 1977 (1) 18-25.
MOLEN, S.J. van der, De scheepjes van Urk *(betreft kerkscheepjes).* Neerlands Volksleven 26, 1977, 183-195.
MONDFELD, W. zu, Schiffstypen des Mittelmeeres. Die Rascona. Logbuch 12, 1976, 53-55.
MONDFELD, W. zu, Schiffstypen des Mittelmeeres. Das Trabaccolo. Logbuch 12, 1976, 15-22.
MÜNCHING, L.L. von, H.N1.M.S. "De Zeven Provinciën (C-802)". WI 23, 1976, 251-269.

MUSSER, M., Bolivia's balseros. SC 10, 1977, 3, 52-57.
OUDGAARDEN, A. van, Jachtontwerpen van 50 jaar geleden. Waterkampioen 1977, 60-65.
ORCHAROV, D., Ship graffiti from medieval Bulgaria. IJNA 6, 1977, 59-61.
OWENS, W.H., *(Royal yacht)* Britannia rules the waves. SMo 12, 1977, 6, 33-35.
PAGET-TOMLINSON, E.W., Powder hoys on the Mersey. MM 62, 1976, 353-355.
PAGET-TOMLINSON, E., Steam trawlers out of Hull. SMo 12, 1977, 2, 30-32; 3, 10-12.
PATTERSON, D., Boats in the Irish fishing industry. Technology Ireland 7, 1975, 1.17-19.
PEEREBOOM, J., Historie van een 'heerebotter'. Tagrijn 1976 (2) 11-14.
PHILIP-NICHOLS, J. Steam submarine 'K 26'. SMo 11, 1976, 7, 30-31; 8, 20-21.
PHILIP-NICHOLS, J., The last of the three-funnellers *(HMS 'Skate')*. SMo 12, 1977, 7, 14-14-16.
PLUMMER. R., Paddler panorama. SMo 12, 1977, 6, 41-45.
PORTEN, E.P. von der, An unidentified naval cannon. NRJ 22, 1976, 121-123.
PRAGER, H.G., Ein Stück deutscher Schiffahrtsgeschichte: 100 Jahre Blohm + Voss. SI 28, 1977, 170-177, 209-218.
PRESTON, A., The Narvik flotilla. German destroyer design 1936-45. WA 1977 (1) 25-33, (2) 45-53.
RANSOM, P.J.G., Still in steam - HSL (S) 376. SMo 12, 1977, 3, 14-15.
RAVEN, A., Aspects of Japanese warship design 1918-1945. I. General design practice. II. Destroyers. WA 1977 (2) 8-11, (3) 20-25.
RAVEN, A., British destroyers appearance in world war II. Part 1. Fleet destroyers 1939-42. WA 1977 (1) 13-23, (2) 20-26.
REINEMUTH, R., Fünfmastvollschiff 'Preuszen'. SZ 1977 (5) 40-48.
RISKE, M., Echoes of the silent service. SC 10, 1977, 5, 70-79.
ROBERTS, J., Gun mountings. MS 1976 (18) 120-123; 1977 (19) 256-265, (20) 353-357.
ROETEMEIJER, H.J.M., Na Noordzeekanaal jubileert nu dokbedrijf. Amsterdamse Droogdok-Maatschappij 100 jaar. Ons Amsterdam 29, 1977, 107-113.
ROSE, R.M., The anti-hogging hull of the cog of Bremen. MM 63, 1977, 108.
ROSE, S., Henry V's "Grace Dieu" and mutiny at sea: some new evidence. MM 63, 1977, 3-6.
RUBIN, N.N., Variances in dimensions of half-models. AN 37, 1977, 164-173.
RUBIN DE CERVIN, G.B., The Thera-ships - other suggestions. MM 63, 1977, 150-152.
SALEMKE, G., Die Estländische Lodia. Logbuch 13, 1977, 1, 11-14.
SCHOPPER, H., 50 Jahre'Schullschiff Deutschland'. SZ 1977 (5) 49-52.
SHERBORNE, J.W., English barges and balingers of the late fourteenth century. MM 63, 1977, 109-114.
SKALLERUP, H.R., HMS 'Tees': from 6th rate warship to floating church *(19e eeuw)*. NRJ 22.1976, 163-167.
SLOOTEN, H.G. van, zie: rubriek 'Watersport'.
SONANDER, Bj.F., Sveriges första betongfartyg *(Zweden's eerste vaartuig van beton, 1917)*. Malmö 1976, 69-74.
SOWINSKI, L., Classic ship models. No. 1. Thu USS'Wilkes Barre'. WA, 1977 (1) 34-41.
STROHBUSCH, E., Markante Kriegsschiffsentwürfe der Kaiserlichen Marine. MR 74, 1977, 56-63.
TAYLOR, J., John Renie's reconstruction of Sheerness Dockyard. Kent Archeological Review 43, 1976, 77-81.
THOMAS, P.N., Ships that served: Bar class boom defence vessel. MS 1977 (20) 323-327.
THOMAS, P.N., Ships that served: Clyde ferries. MS 1977 (19) 283-292.
THOMAS, P.N., Ships that served: single hatch coasters. MS 1976 (18) 141-146.
THOMAS, P.N., Ships that served: whale catcher 'Globe VIII'. MS 1976 (17) 45-53.
TILLEY, A.F., Rowing the trireme. A practical experiment in seamanship. MM 62, 1976, 357-369.
TILLEY, A.F., P. Johnstone, A Minoan naval triumph. IJNA 5, 1976, 285-292.
TUTTLE, G. MacF., The last of the American empire *('Olympia')*. SC 9, 1976, 6, 12-17, 62-66.
UNGER, R.W., Scheepsbouw en scheepsbouwers. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden I (1976) 155-179.
VERMEER, J., Beschrijving van de tjotter 'Albert en Nelly'. Sneek 1973/74, 74-83.
VICHOT, J., Deux albums de Nicolas Ozanne *(vervolg)*. NEP 1976 (123) 21-28, (124) 1-16; 1977 (125) 1-12, (126) 1-12.
VRIES, K. de, Het vissersschip rond 1800 *(afmetingen van twee visschuiten van Urk van 1817 en 1819)*. Urker Volksleven 6, 1977, 32, 14-15.
VRIES, T. de, Geschiedenis van een scheepswerf *(Urk)*. Tagrijn 1977 (1) 3-7.
WALKER, E., 'Iowa'-class battleships of the U.S. Navy. SMo 12, 1977, 5, 22-27.
WALKER, E., Salute the 'Vanguard'. SMo 11, 1976, 10, 26-29.
WALKER, E., The 'Prince of Wales' story. SMo 11, 1976, 12.26-30.
WANNER, M.Chr., Die letzten Monate der 'Goeben'. MR 73, 1976, 562-568.
WERNER, W., Schiffswaffen der Antike. Logbuch 12, 1976, 123-131.
WHITNEY SMITH, A., Constitution's not so tattered ensign. AN 37, 1977, 128-137.
WILLIAMS, D., R. de Kerbrech, Ocean greyhounds *(vervolg)*. SMo 11, 1976, 9, 10-14; 10, 16-19; 11, 22-28; 12, 14-17.
WRAY, D., Bomb vessels. Their development and use. MS 1977 (19) 242-255.
WRIGHT, Chr.C., Imperial Russian cruisers *(vervolg)*. WI 24, 1977, 53-77.
WULLE, A., Superlative aus Stettin. Daten zur Geschichte der Stettiner Maschinenbau AG 'Vulcan' *(1851-1944)*. SZ 1977 34-39.
ZUIDHOEK, A., Korea's admiraal Yi Sun Sin's geniale uitvinding: het schildpadschip. BW 31, 1976, 281-285.
N.N., 'Ockakov' *(protected cruiser, plm. 1890)*. MS 1977 (19) 265-272.
N.N., Still in steam - steam tugs 'Cerra' and 'Goliath'. SMo 12, 1977, 2, 10-12.
N.N., The ebbing of the Thames *(verdwijnende scheepsbouw langs de Theems)*. Lloyd's 1977 (april) 18-24.

Maritieme archeologie

BASCOM, W., Deep water, ancient ships: treasure vault of the Mediterranean. Newton Abbot, David & Charles, 1976, 256 blz., ill., £ 4,95.
BRUCE-MITFORD, R., The Sutton-Hoo ship-burial. I. Excavations, background, dating and inventory. Londen, British Museum Publications, 1975, 792 blz., ill., £ 45,–.
DUMAS, F., Thirty centuries under the sea *(Middelandse en Rode Zee)*. Londen, Hodder & Stoughton, 1977, 256 blz., ill., £ 6,50.
GREEN, J., Australia's oldest wreck: the historical background and archeological analysis of the wreck of English East India Company's ship 'Trial', lost off the coast of Western Australia in 1622. Oxford, British Archeological Reports, 1977 (BAR-S.27). 60 blz., ill., £ 1,50.
LARN, R., Goodwin Sands shipwrecks. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 140 blz., ill., £ 4,50.
LONEY, J.K., Wrecks on the N.S.W. south coast. North Geelong/Victoria, bij auteur,

1976, 72 blz., ill.
MEYER, F., Wrakken, ankers en amforen. Archeologisch onderzoek in de Middelandse Zee. Naarden, Strengholt, 1976, 235 blz., ill., fl. 39,–.
PROCEEDINGS. Underwater 75. Proceedings of the 4th World Congress of underwater activities. Farsta (Zweden), SMR Committee for Underwater Technology, 1976, 2 dln, 225/425 blz. $ 18,40 (pb).
STANBURY, M., 'Batavia' catalogue. Perth, Western Australian Museum, 1975, 138 blz., ill., niet in de handel.

AKVELD, L.M. Zwammerdam - een bos van schepen. Museumvisie 1, 1977, 1, 17-19; 2, 21-22.
ALOPEUS, H., Photo documentation in the 'grain-carrier'. Experiments in a 17th-century hull of Dutch type. Jaarverslag 1976, Maritiem Museum Helsinki, 6-8.
BARTO ARNOLD III, J., Site test excavations underwater. The sequel to the magnetometer survey. IJNA 6, 1977, 21-36.
BASS, G.F., Sheytan Deresi: preliminary report. IJNA 5, 1976, 293-303.
CEDERLUND, C.O., Preliminary report on recording methods for the investigation of merchant shipwrecks at Jutholmen and Alvsnabben in 1973-74. IJNA 6, 1977, 87-99.
CORNAZ, G., La barque du Léman est devenu un monument historique et folklorique. Folklore Suisse 66, 1976, 1-14.
EARLE, S.A., Life springs from death in Truk lagoon: investigation of Japanse ships sunk in world war II. Nat. Geogr. 1976 (149) 578-613.
FARRISS, N.M., A.G. Miller, Maritime culture contact of the Maya: underwater surveys and test excavations in Quintana Roo, Mexico. IJNA 6, 1977, 141-151.
FLINDER, A., The island of Jezirat Fara'un (Gulf of Aqaba): its ancient harbour, anchorage and marine defence installations. IJNA 6, 1977, 127-139.
JONCHERAY, J.P., Mediterranean hull types compared. 2. Wreck F from Cape Dramont (Var), France. IJNA 6, 1977, 3-7.
KAIJSER, I., Döda vrak - levende historia: berättelser ur ett vrakregister. Stockholm 1975/1976, 1977, 115-134.
KOKKINOWRACHOS, K., Ziele und Methoden der Unterwasser-Archäologie. SZ 1977 (5) 13-25.
KORTHALS ALTES, A., Archeologie onder water en het recht. MJ 1976, 161-167.
LIGHTLEY, R.A., An 18th-century Dutch East Indiaman, found at Cape Town 1971. IJNA 5, 1976, 305-316.
MARSDEN, P., D. Lyon, A wreck believed to be the warship 'Anne', lost in 1690. IJNA 6, 1977, 6-20.
MOLAUG, S., Gjenstandsmaterialet fra fregatten 'Lossen' *(vervolg)*. Oslo 1976. 144-172.
MUCKELROY, K., Historic wreck sites in Britain and their environments. IJNA 6, 1977, 47-57.
PEARSON, C., On-site conservation requirements for marine archeological excavations. IJNA 6, 1977, 37-46.
SALEMKE, G., Der Einbaum mit Spanten von der Lecker Au (Kreis Süd-Tondern). Logbuch 13, 1977, 1, 5.
STEFFY, J.R., Nautical archeology construction techniques of ancient ships. Naval Engineers Journ. 87, 1975, 5, 85-91.
STENUIT, R., The wreck of the 'Curacao'. A Dutch warship lost off Shetland in 1729 while convoying a fleet of returning East Indiamen. An interim report. IJNA 6, 1977, 101-125.
STENUIT, R., The wreck of the pink 'Evstafii'. A transport of the Imperial Russian Navy, lost off Shetland in 1780. IJNA 5, 1976, 317-331.

SYNKE, P.W., Rondom de Middelburgse haven in de 18e eeuw. Bulletin werkgroep historie en archeologie 12, 1976, nr. 25, 3-11.
TARLTON, K., The search for and discovery of anchors lost in 1769 by the French explorer de Surville at Doubtless Bay, New Zealand. IJNA 6, 1977, 64-70.
WESTERDAHL. Chr., Vrakjakt i norr *(wrakken langs het noordelijk deel van de Zweedse Oostzeekust)*. Stockholm 1975/1976, 1977, 135-147.

Modelbouw

KISLING, H.M., Scheepsmodellen zelf maken. Bussum, Strengholt, 1976, 160 blz., ill., fl. 19,50.
MARSHALL, P., Model steamer building. Watford/Herts, Model & Allied Publ., 1976, 50 blz., ill., 1,50.
TRUCHI, M., Bouteilles et bateaux. Gernoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 116 blz., ill., FF 49,–.

BLIGHT, J., Stuart yacht. MS 1976 (18) 181-193; 1977 (19) 230-234, (20) 372-378.
BOYD, H., The four masted barque 'Olivebank'. MS 1976 (15) 246-254, (16) 361-369, (17) 70-79, (18) 155-170.
BROWN, A., The coasting ketch 'Clare May'. MS 1977 (20) 359-366.
DITLEVSEN, F., A mediterranean ship of about 1500. MS 1976 (17) 88-94.
GILMAN, J.M., Models as media. Museums Journal 77, 1977, 71-73.
GROSS, C., A working model 'cigar ship'. MS 1977 (20) 366-371.
HAHN, H., Oliver Cromwell - Beavers Prize. A ship which served on both sides during the American Revolution. MS 1976 (17) 26-40, (18) 107-119; 1977 (19) 207-217.
JONG, J.A. de, Bouwbeschrijving bij de tekening van het model van een skûtsje. Modelbouwer 39, 1977, 13-16.
LIGHTLEY, B., *(The bomb ketch)* 'Granada'. MS 1976 (16) 407-412, (17) 18-25, (18) 124-134; 1977 (19) 276-282.
MACCORMACK, J.S., *(Schooner)* 'Marion F. Sprague'. NRJ 23, 1977, 1, 3-12.
PICARD, H., 'Marion F. Sprague'. Modelbouwer 39, 1977, 112-115.
PLOEG, J., Visschuiten. Modelbouwbeschrijving van een tweetal visschuiten die getekend zijn voor een studierapport over de voormalige visschuiten van het Overmaas. Modelbouwer 39, 1977, 186-190.
SANTI-MAZZANI, G., A Dutch yacht. MS 1977 (20) 328-337.
SCHEEPSMODELBOUW A - Z. Modelbouwer 38, 1976, 254-256, 289-292, 363-364.
VERLAAT, S. van 't, Slagschip 'Richelieu'. Modelbouwer 39, 1977, 44-46, 76-77.

Stuurmanskunst

LEITE DE FARIA, F., Novidades nauticas e ultramarinas numa informaçâo dada em Veneza em 1517. Lissabon, Centro de estudos de cartografia antiga, 1977 (Serie Separatas, 99), 73 blz.

CLEEPUT, F. van, Michiel Coignet, een Antwerps wis- en zeevaartkundige uit de 16e eeuw, Marine Academie 23, 1977, 112-148.
COTTER, Ch.H., John Hamilton Moore (1738-1807) and Nathaniel Bowditch (1773-1838). JN 30, 1977, 323-326.
COTTER, Ch.H., John Thomas Towson (1804-81): his contributions to navigation. JN 30, 1977, 220-231.

COTTER, Ch.H., Two centuries of navigation. Nautical astronomy: past, present and future. JN 29, 1976, 334-341.
CRAMER, S.D., Two centuries of navigation. The military chartmaker. JN 30, 1977, 15-27.
KEMP, J.F., Two centuries of navigation. Two hundred years of the collision regulations. JN 29, 1976, 341-349.
MAY, W., The use of the lodestone as a compass. MM 63, 1977, 23-24.
MOZAI, T., Two centuries of navigation. Two centuries of nautical instruments in Japan. JN 30, 1977, 306-310.
PEREIRA, C., John Harrison: inventor of the chronometer. Surveyor 11, 1977, 2, 10-13.
SCHILDER, G.G., W.F.J. Mörzer Bruyns, Zeekaarten en navigatie-instrumenten. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, I (1976) 238-248.
SCHILDER, G.G., W.F.J. Mörzer Bruyns, Navigatie. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, II (1977) 159-199.
SEIDELMANN, P.K., e.a., Two centuries of navigation. The almanacs yesterday, today and tomorrow. JN 30, 1977, 310-322.

Kartografie - oceanografie

BASTIN, J., M.Archer (ed), The Raffles drawings *(38 gewassen of geaquarelleerde pentekeningen uit de India Office Library, betr. Singapore, Sumatra en Java).* Londen, Oxford U.P. (East Asia), 1977, 90 blz., ill., £ 35,–.
CRONE, G.R., Maps and their makers: introduction to the history of cartography. London, Dawson, 1977 (herz. herdruk ed. 1966), 192 blz., ill., £ 10,–.
FREIESLEBEN, H.-Chr. (ed), Der Katalanische Weltatlas vom Jahre 1375, nach dem in der Bibliothèque Nationale, Paris, verwahrten Original farbig wiedergegeben. Stuttgart, Brockhaus, 1977, 60 blz., krtn., DM 300,–.
GILBERT, M., zie rubriek 'De zeevarende'.
GOLE, S., Early maps of India. Londen, Skilton, 1977, 126 blz., ill., £ 6,95.
GONSALVES DE MELLO, J.A., A cartografia holandesa do Recife. Estudo dos principais mapas da cidade, do periodo 1631-1648. Recife, Instituto do patrimonio historico e artistico nacional, 1976, 34 blz., 8 uitsl. krtn.
SCHOORL, H., Ballade van Texel. Texel en omgeving in het midden van de 16e eeuw. Den Burg, Het Open Boek, 1976, 29 blz., ill., met een losse kleurenreproductie van een ms-kaart in het ARA (Coll. Hingman).
WOODWARD, D. (ed), Five centuries of map printing. Chicago. U.P., 1976 (The Kenneth Nebenzahl jr lectures in the history of cartography at the Newberry Library), 177 blz., ill., $ 7,95 (pb).

BAUM, K.J., 1898: Die 'Valdivia' Süd- und Tiefsee-Expedition. SZ 1976 (4) 12-22.
BOHNECKE, G., Die Deutsch-Atlantische Expedition auf dem Forschungs- und Vermessungsshiff 'Meteor' 1925-1927. SZ 1976 (4) 43-52.
DAVID, A.C.F., The surveys of William Bligh. MM 63, 1977, 69-70.
DAWSON, G., Edward Wright: mathematician and hydrographer. AN 37, 1977, 174-178.
DEKKER, P., Het hoogtepunt van de Friese historische buitengaatse cartografie. It Beaken 38, 1976, 96-111.
GOETHE, H., Zur Geschichte der in der biologischen Meeresforschung tätigen Schiffe und die Fischereiforschungsschiffe. SZ 1976 (4) 29-42.
GOODMAN, E.J., The search for the mythical Lake Parima. TI 7, 1976, 23-30.
HUUSSEN, A.H., Rechtspraak en kartografie: over enkele zestiende-eeuwse kaarten van de Schie. In: Consilium Magnum 1473-1973. Herdenking 500e verjaardag van de oprichting van Parlement en Grote Raad van Mechelen (1977) 215-238.

JAEGER, W., Die Erste Deutsche Nordpolar-Expedition 1868 mit der Jacht 'Grönland'. SZ 1976 (4) 24-28.
KOEMAN, C., G. Schilder, Ein neuer Beitrag zur Kenntnis der niederländischen Seekartografie im 18. Jahrhundert. In: Festschrift für Erik Arnberger. Beitrage zur theoretischen Kartografie (1977) 267-290.
KÖRNER, D., Ubersicht über die deutschen maritimen Forschungsfahrten (bis Anfang 1975). SZ 1976 (4) 53-62.
LANG, A., Het wad op oude kaarten. In: J. Abrahamse e.a. (red), Waddenzee (1976) 242-247.
OOSTEN, F.C. van, Honderd jaar Bureau Hydrografie. MJ 1975, 45-46.
ROLL, H.U., Meeresforschung: Aufgabe und Entwicklung. SZ 1976 (4) 1-11.
VIGNERAS, L.-A., Is there a 'Verrazzano river' on Juan Vespucci's 1526 mappemonde? TI 7, 1976, 65-67.
WERESZCZYNSKI, J., Polish cartography in the 16th and 17th centuries. JN 29, 1976, 380-384.
N.N., Beschrijving van de Surinaamse kust anno 1845 door *(Itz II)* J. Vos. Suralco Magazine sept. 1976, 8-9.
N.N., Een portolaan van Vesconte de Maggiolo uit 1515. Zee-Magazijn (Amsterdam) 1976, 4,3.
N.N., De Punt van Nieuw Rotterdam *(Suriname).* Suralco Magazine sept. 1976, 10-13.

Haven- en zeewerken

HARTCUP, G., Code name 'Mulberry': the planning, building and operation of the artificial Normandy harbours. Newton Abbot, David & Charles, 1977, 160 blz., ill., £ 5,50.
STAY, Cl.R., Theodore E. Burton on navigation and conservation: his role as chairman of the Committee on rivers and harbors 1898-1909. Ph.D. thesis, Case Western Reserve University, 1975, 170 blz. (university microfilm orderno. 75-27971).

BAETENS, R., Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het ancien regime: het voorbeeld van Oostende. Marine Academie 23, 1977, 47-62.
BLIJSTRA, R., IJ-oeververbindingen. Ons Amsterdam 28, 1976, 292-299.
BORGER, G.J., Amsterdam en de afdamming van het IJ. Ons Amsterdam 28, 1976, 226-223.
BORGER, G.J., De bouw van het Groot Noordhollandsch Kanaal. In: Anderhalve eeuw Groot Noordhollandsch Kanaal (1976) 10-23.
BRUIN, M.P. de, Blik in de toekomst van Zeeland, 1870. Aspecten van verbindingen zoals het Kanaal door Walcheren. Zeeuws Tijdschrift 26, 1976, 172-176.
CERUTTI, W., De zeesluis te Muiden. Tussen Vecht en Eems 6, 1976, 3, 68-81.
DIEDERIKS, H., Amsterdam en het Noordzeekanaal. Ons Amsterdam 28, 1976, 254-261.
EMEIS jr., M.G., Water naar zee graven. Ons Amsterdam 28, 1976, 268-276.
GOWER, G.L., A Short history of dredging. Intern. Dredging and Port Construction, series II, vol. III, no. 22, aug. 1976, 14-19.
KOELEWIJN, J., Honderd jaar Noordzee-kanaal. NL 19, 1977, 1, 43, 46.
KUKE, H., 150 Jahre Bremerhaven. Die Geschichte des 'Bremer Hafens'. SI 28,1977, 114-121.
MÜNCHING, L.L. von, Tandjong-Priok 100 jaar. Zeewezen 66, 1977, 4, 7-13.
POST, F., De Urker haven rond 1900. Urker Volksleven 6, 1977, 32, 5-8.
ROETEMEIJER, H.J.M., IJsbreken in het Noordzeekanaal in 1891. Ons Amsterdam 28, 1976, 288-290.
SCHOONHOVEN, E., De historische achtergrond van de Rijn-Scheldeverbinding. Tijd-

schrift v. Vervoerswetenschap 12, 1976, 3, 7-11.
SIGMOND, J.P., Havens. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden II (1977) 78-105.
SYNKE, P.W., Het Middelburgse droogdok. Zeeuwse Tijdschrift 26, 1976, 218-220.
TIJN, Th. van, Het Noordzeekanaal en de Noordhollandse scheepvaartbeweging. Ons Amsterdam 28,1976, 242-253.
ZAPPEY, W.M., Het Kanaal door Holland op zijn langst. Ons Amsterdam 28, 1976, 234-241.
N.N., Honderd jaar IJmuiden en Noordzeekanaal. Ons Amsterdam 28, 1976, 264-276.

Zeerecht

JADOS, S.S., Consulate of the sea and related documents. Alabama/Georgia, U.P., 1976, 353 blz., $12,–.
O'CONNELL, D.P., The influence of law on sea power. Annapolis/Maryland. USNIPress, 1976, 219 blz., $ 14,95.

AUWEELE, D. van den, Zeerecht. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden I (1976) 220-226.
DOELEMAN, F., Zeggenschap op de Honte. Tijdschrift v. Rechtsgeschiedenis 43, 1975, 23-44.
GROOTE, H.L.V. de, Zeeverzekering. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden i (1976) 206-219.
KEPLER, J.S., The operating potential of London marine insurance in the 1570's. Business History 17, 1975.
LAPIDOTH, R., Freedom of navigation: its legal history and its normative basis. Journal of maritime law and commerce (Jerusalem) 6, 1975, 259-272.
POTTER, D., International politics and naval jurisdiction in the 16th century: the case of Francois de Montmorency. European Studies Review 7, 1977, 1, 1-28.
RUNYAN, T.J., The Rolls of Oleron and the admiralty court in 14th- century England. American Journal of Legal History 9, 1975.