MEDEDELINGEN
VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

39

MEDEDELINGEN

VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

No 39

DECEMBER 1979

[redacted]

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.
Auteurs van bijdragen aan de Mededelingen ontvangen fl. 15,- per gezette pagina, inclusief illustraties, als onkostenvergoeding.

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 sociale en economische positie van schippers in het Westfriese dorp Schellinkhout rond 1700. *(P. Boon)* 5
De vroege Nederlandse vaart op Straat Davis. *(P. Dekker)* 15
Uber Seil-und Kettenschiffahrt. *(W. Zimmermann)* 56

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 78

LITERATUUR

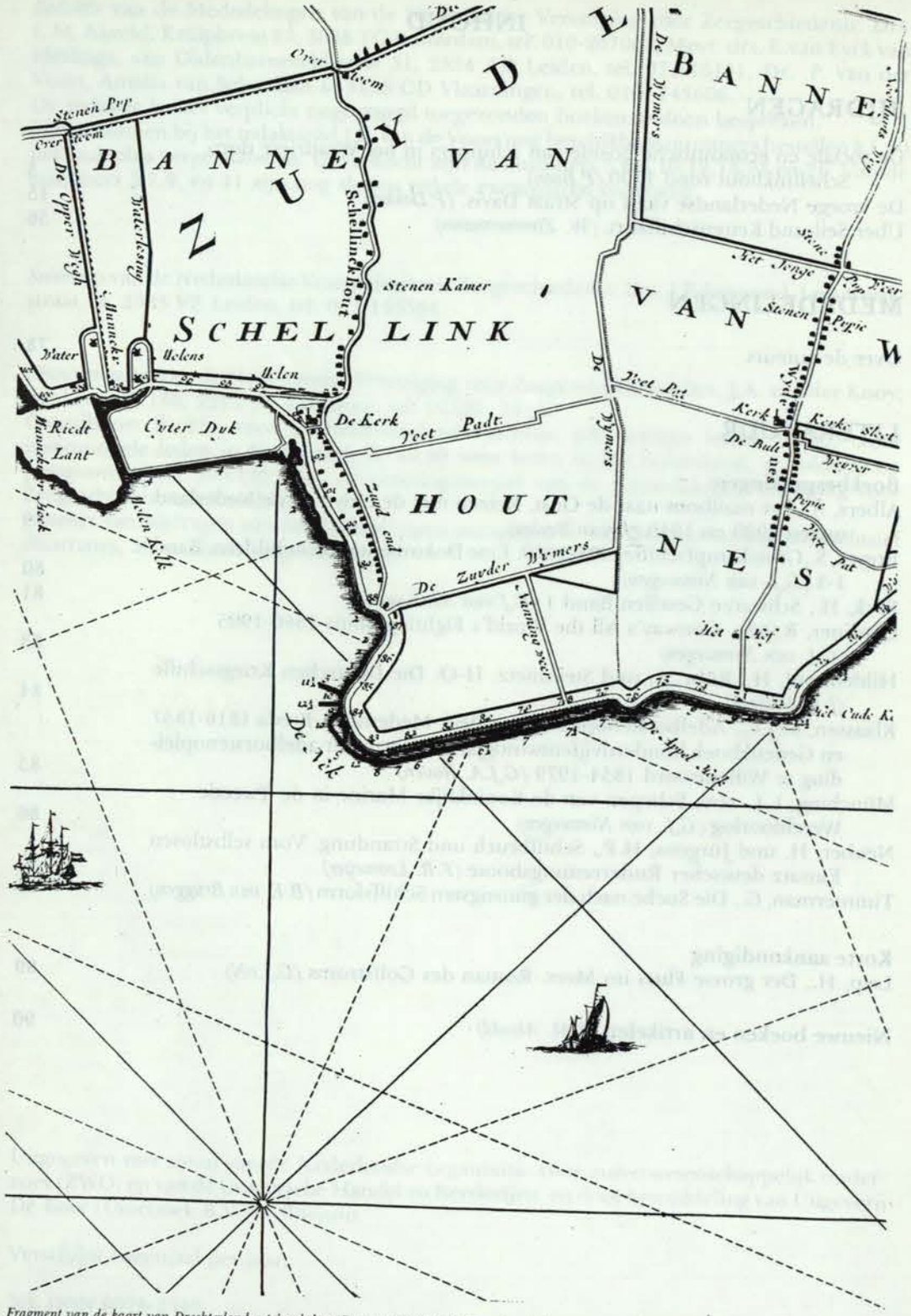
Boekbesprekingen

Albers, A., Per mailboot naar de Oost. Reizen met de Lloyd en de Nederland tussen 1920 en 1940 *(J. van Beylen)* 79
Breyer, S., Grosskampfschiffe 1905-1970. Eine Dokumentation in Bildern, Band 1-3 *(G.J. van Nimwegen)* 80
Fock, H., Schwarze Gesellen. Band 1 *(G.J. van Nimwegen)* 81
Gardiner, R. (ed.), Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905 *(G.J. van Nimwegen)* 83
Hildebrand, H., Röhr, A. und Steinmetz, H-O. Die Deutschen Kriegsschiffe *(J.R. Verbeek)* 84
Klaassen, M.J.C., Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857 en Gedenkboek honderdvijfentwintigjarig bestaan der adelborstenopleiding te Willemsoord 1854-1979 *(G.J.A. Raven)* 85
Münching, L.L. von, Schepen van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog *(G.J. van Nimwegen)* 86
Neuber, H. und Jürgens, H.P., Schiffbruch und Strandung. Vom selbstlosen Einsatz deutscher Ruderrettungsboote *(F.R. Loomeijer)* 87
Timmerman, G., Die Suche nach der günstigsten Schiffsform *(B.E. van Bruggen)* 88

Korte aankondiging

Leip, H., Der grosse Fluss im Meer. Roman des Golfstroms *(G.J.vN)* 89

Nieuwe boeken en artikelen *(L.M. Akveld)* 90



Fragment van de kaart van Drechterland getekend door Govert Maartensz Oostwoud, schoolmeester en mathematicus te Hem, uitgave 1743

BIJDRAGEN

De sociale en economische positie van schippers in het Westfriese dorp Schellinkhout rond 1700

P. Boon

Inleiding

In zijn studie 'Het Noorderkwartier' leidt A.M. van der Woude het hoofdstuk over de scheepvaart in met de konstatering dat het een betreurenswaardig, maar begrijpelijk feit is dat er voor dit gebied zo weinig kwantitatieve gegevens over de scheepvaart (en visserij) bekend zijn. 1) De overheid was echter vrijwel nooit geïnteresseerd in de bemanning der schepen en er zijn dan ook nooit systematisch gegevens verzameld. Hetzelfde geldt uiteraard voor West-Friesland; daarbij komt echter nog het feit dat een onderzoek als dat van Van der Woude of een studie van beperktere opzet over de betekenis der scheepvaart voor laatstgenoemd gebied geheel ontbreekt. Onder West-Friesland wordt in dit artikel het gebied dat - globaal genomen - gelegen is tussen Hoorn, Enkhuizen en Medemblik, ook wel aangeduid als Oostelijk West-Friesland.

Van der Woude maakt vergelijkenderwijs enkele malen melding van op West-Friesland betrekking hebbende gegevens 2), maar daardoor ontstaat nog geen volledige indruk van de betekenis der scheepvaart voor dit gebied. Wel onderstrepen deze gegevens het grote belang van deze bedrijfstak voor het Westfriese platteland, een belang dat al blijkt uit het veelvuldig voorkomen van schippers van het friese platteland in de Sonttoltabellen. Ook andere bronnen maken het mogelijk deze betekenis wat duidelijker te maken, hoewel het steeds om incidentele gegevens gaat. Jacob Govertsz. Oostwoud, schoolmeester te Westzaan, schrijft dat Oostwoud (geboorteplaats van zijn vader) in diens jeugd (1680 à 1690) voor het grotste deel uit zeelieden bestond 3). Ook zijn vader - Govert Maartensz. Oostwoud - ging 's zomers naar zee, terwijl hij zich 's winters in de reken- meet- en stuurmanskunst en de hemelloopkunde bekwaamde. Hij zegde de zee spoedig vaarwel en werd schoolmeester in Hem, waar hij velen de stuurmanskunst onderwees en waar hij - in 1703 -medeoprichter was van een bootsgezellenbeurs.

Het bestaan van bootsgezellenbeurzen in een groot aantal plaatsen in West-Friesland mag ook als een aanduiding worden gezien van het grote belang der scheepvaart. Lootsma vermeldt het bestaan van dergelijke beurzen in Blokker, Bovenkarspel, Westwoud, Hauwert, Hem en Verhuizen 4). Ook echter in Aartswoud, Oostwoud, Opperdoes en Oudendijk zijn bootsgezellenbeurzen werkzaam geweest, terwijl voor Schellinkhout het bestaan van zo'n beurs waarschijnlijk moet worden geacht 5). Aan de soms bewaard gebleven kasboeken van deze beurzen kunnen, wanneer zij voldoende gedetailleerd zijn bijgehouden, ook nog kwantitatieve gegevens worden ontleend. Uit het register van ontvangen inleggelden van de bootsgezellenbeurs te Hem blijkt dat in 1703 56 inwoners van dit dorp één of meer reizen maakten 6). Vrijwel zeker zullen niet alle zeevarenden bij de beurs zijn aangesloten. De drie Hemmer zeelieden, die op 8 december 1705 voor schepenen tegen hun schipper Jacob Pietersz procedeerden, komen geen van drieën in de boeken der bootsgezellenbeurs voor 7). Omstreeks 60 zeevarenden op een bevolking van ca 600 zielen 8), betekent dat ongeveer eenderde deel van de beroepsbevolking 9) als zeevarende werkzaam was.

Van de bootsgezellenbeurs te Venhuizen - in 1706 opgericht - was tot voor kort nog een lijst aanwezig van personen, die zich in 1706 in de beurs hadden ingekocht 10). Deze lijst bevatte circa 150 namen, voor het overgrote deel inwoners van het dorp Venhuizen, dat enkele decennia later 900 inwoners telde.

Tenslotte nog een laatste aanduiding en wel uit het dorp Schellinkhout. De plaatselijke predikant vermeldt in het kerkeraadsboek dat het op 4 november 1703 gehouden Avondmaal door slechts weinig lidmaten was bezocht, omdat 'veele varende persoonen nog in zee buijten

's lands waren' 11).

Het dorp Schellinkhout

Hiermee zijn we terecht gekomen bij het dorp, waarover dit artikel handelt en waarvan een klein facet - namelijk de sociale en economische positie van schippers binnen de dorpsgemeenschap - wordt belicht. De keuze van Schellinkhout is op zich een willekeurige, maar komt voort uit het feit dat de geschiedenis van dit dorp door mij reeds eerder werd bestudeerd. 12) De behandelde periode is die van 1680 tot 1720; de archivalische bronnen worden dan wat talrijker, hoewel zij zeker nog niet volledig zijn. De resultaten van het onderzoek worden hieronder in beschrijvende en niet in vergelijkende zin gegeven. Het tot één dorp beperkte onderzoek waar bij slechts de status van een betrekkelijk klein aantal schippers (47) werd onderzocht, maakt het niet mogelijk algemeen geldende konklusies te trekken, hoewel de indruk bestaat dat de situatie van plaats tot plaats niet al te zeer verschilde. Vergelijkend onderzoek zal daarover echter definitief uitsluitsel moeten geven.

Schellinkhout, ten oosten van Hoorn aan de kust gelegen, telde in 1630 circa 950 en honder jaar later nog maar circa 430 inwoners. 13) Ook voor Schellinkhout valt dus in de loop van de 17e en het begin der 18e eeuw een sterke bevolkingsachteruitgang te konstateren, zoals die zich in geheel Holland voltrok. Het dorp had een overwegend agrarisch karakter, waarbij reeds in een vrij vroeg stadium visserij en scheepvaart aan een niet onaanzienlijk deel van de beroepsbevolking werkgelegenheid boden. Godsdienstig gezien was Schellinkhout overwegend gereformeerd (hervormd). Het aantal doopsgezinden was echter groot genoeg voor een eigen gemeente. 14) Het dorp telde ook een klein aantal katholieke inwoners, dat vooral in het 'Noordend' was gekoncentreerd; hier bevond zich ook hun schuilkerk. 15)

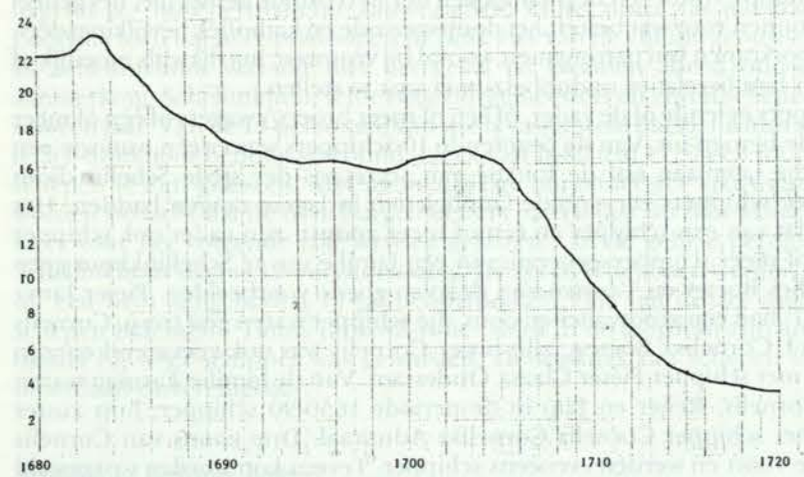
Aantal schippers

In de periode 1680-1720 werden 47 in Schellinkhout woonachtige schippers gevonden (zie bijlage). Het samenstellen van deze lijst stuitte op verschillende problemen. Enerzijds bleek de mogelijkheid te bestaan dat een met schipper aangeduid persoon slechts binnenschipper was, anderzijds werden schippers van Schellinkhout (en dat geldt ook voor andere dorpen) in verschillende bronnen nogal eens als schipper van Hoorn aangeduid. Dit laatste werd een enkele keer zelfs zover doorgevoerd dat een schipper, die in Schellinkhout woonachtig was, in het oud-rechterlijk archief van Schellinkhout toch voorkomt als schipper van Hoorn! 16) Ongetwijfeld speelt daarbij het feit dat de schepen eigendom van Hoornse reders waren een rol.

Om te bepalen of iemand kon worden aangemerkt als 'schipper van Schellinkhout' werd als kriterium aangehouden dat hij in minstens twee onafhankelijk van elkaar staande bronnen als zodanig moest voorkomen. De belangrijkste archieven, waaruit deze gegevens werden geput, waren het gemeentearchief, het archief der hervormde gemeente, het oud- rechterlijk archief en het notariëel archief van Amsterdam (voorzover geïndiceerd). Als hierboven is gesproken over schippers, dan wordt daarmee bedoeld schippers en/of commandeurs. Van de 47 schippers hebben zich namelijk 7 personen met de walvisvaart bezig gehouden, reden waarom zij niet als schipper, maar als commandeur werden aangesproken. Deze commandeurs komen slechts in de periode 1680-1690 voor; twee van hen treden later als schipper op. Eén van beiden komt enkele malen als schipper en commandeur voor. Van de hierboven genoemde 47 schippers is in de eerste plaats nagegaan over welke periode zij dit beroep uitoefenden. Daarvoor werd uit de hiervoor reeds genoemde en andere eventueel in aanmerking komende bronnen het eerste en laatste jaar genomen, waarin de betrokkene als schipper voorkwam. De periode daartussen beschouw ik als de (minimale) periode van het als schipper werkzaam geweest zijn (zie bijlage). Daarbij heb ik aangenomen - en het onderzoek wees niet op het tegendeel - dat de schippersloopbaan over het algemeen ononderbroken verliep. Vooral de registers van betaalde havengelden uit het stadsarchief van Hoorn gaven in deze richting belangrijke aanwijzingen. 17) Hoewel Hoorn niet steeds de haven was, waar

werd 'overwinterd' en dus havengeld verschuldigd was, kan men Hoorn uiteraard wel als thuishaven beschouwen en komen de Schellinkhouter schippers regelmatig in de genoemde registers voor. Vrijwel alle reders van hun schepen waren dan ook uit Hoorn afkomstig.

Uit het bovenstaande kon in grote lijnen worden vastgesteld hoe het verloop van het aantal uit Schellinkhout afkomstige schippers was. Uit de hieronder opgenomen grafiek, waarin dit aantal in vijfjaarlijkse gemiddelden wordt weergegeven, blijkt dat er tot 1690 een lichte daling valt te konstateren, vervolgens tot 1705 een periode van stabiliteit en dan een sterke, voortdurende daling van het aantal schippers tot een niveau, dat nog nauwelijks van belang



Aantal schippers van Schellinkhout van 1680 t/m 1720 in vijfjaarlijkse gemiddelden.

kan worden geacht.

Vrijwel alle schippers waren geboren in Schellinkhout; slechts van 5 schippers is bekend dat zij van elders kwamen, maar in alle gevallen was dat uit een dorp in de omgeving. Het merendeel der schippers bleef ook in Schellinkhout wonen. Van 35 van de 47 schippers kon dat met zekerheid worden vastgesteld; zij overleden te Schellinkhout of buitenslands (6) tijdens de uitoefening van hun beroep. Van 5 schippers werd de overlijdensplaats en -datum niet gevonden. Zeven schippers verhuisden, maar ook zij bleven - net als hun naar Schellinkhout verhuizende collega's - binnen West-Friesland woonachtig. Geen van hen vertrok naar Hoorn; voor 1680 kwam dat een enkele maal wel voor, waarbij het beroep van schipper soms veranderde in dat van koopman.

Van 16 schippers kon de doopdatum of het geboortejaar worden achterhaald , wat de mogelijkheid bood om na te gaan op welke leeftijd zij voor het eerst als schipper uitvoeren. Daarbij dient nog te worden bedacht dat steeds is uitgegaan van het eerste jaar, waarin betrokkenen in de onderzochte bronnen als schipper zijn aangetroffen. Mogelijk waren zij echter al eerder in 'funktie'. De hierboven bedoelde 16 schippers begonnen hun loopbaan als schipper toen zij resp. 20, 23, 24 (4 personen), 25 (2 personen), 26, 29, 30, 31, 33, 38, 47 en 51 jaar oud waren. Negen anderen waren tijdens of vlak na hun huwelijksdatum al schipper. In het algemeen werd men dus al op vrij jonge leeftijd schipper. Twintig jaar lijkt daarbij bijna te

jong; schipper Jan Tasman volgde op die leeftijd zijn oom (eveneens een Jan Tasman), die onverwacht te Riga overleed, als schipper op 'de Zwarte Tas' op. In dit geval was er dus sprake van een noodsituatie. Mogelijk ook voer hij reeds bij hem als stuurman. Dit was in ieder geval een gebruikelijke leerschool, hoewel gegevens hierover schaars zijn. Slechts van vier schippers is bekend dat zij eerder als stuurman voeren, één schipper was eerder hoogbootsman.
Tenslotte nog iets over de godsdienstige gezindheid der schippers. Vijfendertig van de 47 schippers waren hervormd, van wie in ieder geval twee uit een oorspronkelijk doopsgezinde familie kwamen. Viif waren er doopsgezind (waaronder één vader en drie zoons), één vermoedelijk doopsgezind en twee vermoedelijk rooms-katholiek. Van vier schippers kon de godsdienst in het geheel niet worden vastgesteld; in ieder geval waren zij vrijwel zeker niet hervormd. Over het geheel genomen dus een vrij getrouwe afspiegeling van de godsdienstige verhoudingen in het dorp.

Onderlinge familierelaties
Het onderzoek naar de onderlinge familierelaties werd ernstig belemmerd door de onvolledigheid van de doop-, trouw- en begraafboeken der hervormde gemeente, het geheel ontbreken van deze bronnen voor wat betreft het doopsgezinde en katholiek bevolkingsdeel, terwijl het veelvuldig voorkomen van patronymen, vooral bij vrouwen, het dikwijls moeilijk of onmogelijk maakte om familierelaties ondubbelzinnig vast te stellen.
Van 33 van de 47 schippers oefende óf de vader, óf één of meer broers/zwagers of één of meer (schoon)zoons hetzelfde beroep uit. Van de resterende 10 schippers was er één, van wie een zoon stuurman was, die later aan wal de funktie van secretaris der stede Schellinkhout prefereerde, terwijl twee schippers zeevarende familieleden in lagere rangen hadden. Het kwam nogal ees voor dat van een schipper én één of meer zoonśn zijn vader ook schipper waren (geweest). Drie of meer schippersgeneraties in één familie was te Schellinkhout geen uitzondering. De families Boetes en Tasman zijn daarvan goede voorbeelden. Pieter Jansz Boetes (zie bijlage, no. 7) had een grootvader en oom, die schipper waren gest (resp. Cornelis Pietersz Boetes en Dirck Cornelisz Boetes), zijn broer Cornelis was ook zeevarend en zijn zuster Im was gehuwd met schipper Pieter Claasz Oudestam. Van de familie Tasman waren vier broers (Wigger, Cornelis, Reijer en Jan) in de periode 1650-90 schipper; hun zuster Trijntje was gehuwd met schipper Cornelis Cornelisz Admiraal. Drie zoons van Cornelis zetten de familietraditie voort en werden eveneens schipper. Tevens kon worden vastgesteld dat zes schippers met een schippersdochter huwden, één met de dochter van een binnenschipper en één met de weduwe van een schipper. In werkelijkheid zal dit aantal beduidend groter zijn geweest, want met name hier vormde het probleem der patronymen een groot struikelblok bij het vaststellen van de identiteit der aangehuwden. Bovendien is bij de uit andere plaatsen afkomstige bruiden in het geheel niet getracht de identiteit te achterhalen.

Schippers en het dorpsbestuur
Door het veelvuldig en dan voor langere tijd afwezig zijn, waren de schippers niet de meest aangewezen kandidaten voor funkties in het dorpsbestuur. Dit gold echter niet voor de vroedschap, omdat hier alleen de welstand als kriterium werd gehanteerd. Op oudejaarsdag overhandigden de beide burgemeesters de lijst met de 32 rijksten (zij, die het hoogst in het schotboek genoteerd stonden) aan de schout; deze 32 personen vormden de vroedschap. 18) Helaas zijn deze lijsten uit lang niet alle jaren bewaard gebleven; alleen uit 1684, 1704 t/m 1706, 1708 t/m 1713, 1716, 1718 en 1720 is de samenstelling der vroedschap bekend. In de jaren 1684 t/m 1709 maakten 6 of 7 (oud) schippers deel uit van de vroedschap; daarna neemt hun aantal af, omdat ook het aantal schippers - vanaf 1705 al - sterk daalt. Naast de (oud)schippers hadden ook nog verschillende andere vroedschapsleden een direkte relatie met de zeevaart, omdat een familielid zeevarend was (geweest).
De invloed der schippers was niet van een zodanige aard dat er bij het vaststellen van

vergaderdata rekening werd gehouden met de aan- of afwezigheid der schippers. Dat was feitelijk ook onmogelijk, omdat er dikwijls bepaalde, bijvoorbeeld met de waterstaat samenhangende problemen waren, die snel om een beslissing vroegen. 19) Helaas zijn er uit de periode, waarover het onderzoek zich uitstrekte, geen nadere gegevens over vroedschapsstemmingen bekend. Dergelijke cijfers zijn er wel uit de jaren 1669 en 1670, toen tijdens een vijftal stemmingen resp. 25, 22, 24, 27 en 27 vroedschapsleden hun stem uitbrachten. Bij de eerste twee stemmingen worden de vroedschapsleden met name genoemd; er zijn voorzover valt na te gaan geen schippers bij. De niet-aanwezige vroedschapsleden waren voor het grootste deel ongetwijfeld 'uitlandig'. 20) Stemmen bij volmacht bleek te Schellinkhout dus niet mogelijk te zijn. Dat die mogelijkheid elders in ieder geval aanleiding tot diskussie is geweest, blijkt uit een vroedschapsresolutie van Oostwoud, die vastlegde dat een uitlandige geen stemrecht had. 21) Gekonkludeerd kan worden dat de invloed der schippers in de vroedschapsvergaderingen in het vaarseizoen gering was. Of dat van wezenlijke betekenis was, is de vraag; hun mening werd vermoedelijk wel vertolkt door oud-schippers of verwanten. Terwijl een aantal schippers wel deel uitmaakte van de vroedschap, kwamen zij niet in aanmerking voor de funkties van burgemeester en schepen. Hoewel dit zeer voor de hand liggend is - hun permanente aanwezigheid in het dorp was uiteraard vereist - konstateert Lootsma toch dat te Hindeloopen in 1661 vier van de vijf burgemeesters schipper waren. 22) In Schellinkhout was dit niet het geval en kwamen alleen oud-schippers eventueel in aanmerking. Schellinkhout telde twee burgemeesters en zeven schepenen; hun ambtstermijn was één jaar. Van de 17 personen, van wie is vastgesteld dat zij na hun schippersloop baan nog te Schellinkhout hebben gewoond, bleek van 1680 t/m 1720 één tot burgemeester en zes tot schepen te zijn gekozen. Met name die ene burgemeester lijkt weinig; daarbij dient wel te worden bedacht dat de twee burgemeesters na een jaar op non-aktief te zijn geweest meestal weer voor het volgende jaar werden gekozen. In de gehele periode 1680 t/m 1720 telde Schellinkhout slechts 13 burgemeesters. De zeven schepenen werden jaarlijks door de schout uit een hem aangeboden 14-tal benoemd. 23) Eén van de zes oud-schippers, die het tot schepen brachten - Tamis Jacobsz Smit - werd in de loop van zijn ambtstermijn vervangen, omdat hij weer schipper was geworden. De funkties van schepen en schipper bleken dus inderdaad onverenigbaar.

Schippers en kerkelijke funkties
Voor kerkelijke funkties gold hetzelfde als voor funktis in het dorpsbestuur. Aktieve schippers kwamen daarvoor niet in aanmerking. Slechts éénmaal werd daarop, voor wat betreft de hervormde gemeente, een uitzondering gemaakt. Toen ouderling Wigger Tasman in 1686 weer schipper werd, besprak de kerkeraad de vraag of er een nieuwe ouderling moest worden gekozen. Het kwam tot een stemming, waarbij de stemmen staakten. Het lot besliste daarop dat Schipper Tasman in funktie mocht blijven. 24) Tamis Jacobsz Smit, in 1705 tot diaken gekozen en korte tijd later weer schipper geworden, moest echter aftreden. 25) Wellicht dankte Wigger Tasman de 'voorkeursbehandeling' aan het feit dat hij tot de meest gegoede en daardoor ook meest invloedrijke burgers behoorde. Hij kan worden gezien als een voorbeeld van een schipper, die het letterlijk en figuurlijk voor de wind was gegaan. Hij was afkomstig uit een oud Schellinkhouter geslacht, dat in het begin van de 17e eeuw reeds aan de scheepvaart deelnam. Drie broers van Wigger Tasman waren eveneens schipper, één van hen werd later koopman te Hoorn. Wigger was van 1694 t/m 1708 in de even jaren burgemeester en in de oneven jaren enkele malen schepen. Voorts bekleedde hij in de hervormde gemeente vele jaren het ambt van ouderling.
Hoe één en ander in de doopsgezinde gemeente was geregeld is onbekend, aangezien er geen archivalia van deze gemeente bewaard zijn gebleven. Slechts het trouwregister voor het gerecht verstrekt hierover een enkel gegeven, waaronder het opmerkelijke feit dat schipper en voorganger der menniste gemeente Pieter Claasz Smit op 27 augustus 1665 getuige was van een in de menniste kerk gesloten huwelijk. 26) Hoe lang deze combinatie van funkties heeft voortbestaan is onbekend; Pieter Claasz Smit (vader van o.a. drie zoons, die het eveneens tot

schipper brachten) bleef in ieder geval tot 1690 schipper. Dat hij al die tijd ook voorganger is geweest lijkt mij onwaarschijnlijk, hoewel onduidelijk is of de funkties van voorganger en predikant identiek zijn.
De beschikbare gegevens zijn dus voornamelijk tot de hervormde gemeente beperkt. Deze kende een tweetal ambten: dat van ouderling (naast de predikant belast met het opzicht over de gemeente) en dat van diaken (belast met de armenzorg). Aangezien er voor het opzicht bij voorkeur oudere gemeenteleden in aanmerking kwamen, kunnen we in dit ambt bijvoorbeeld ook schippers 'in ruste' verwachten. Van de 17 daarvoor in aanmerking komende personen (zie schippers en dorpsbestuur) werden er vijf inderdaad één of meerere keren tot ouderling gekozen. Slechts éénmaal werd een (oud)-schipper tot diaken verkoren: de hierboven reeds genoemde Tamis Jacobsz Smit, die echter spoedig weer moest bedanken.

De kerk van Schellinkhout. Ets naar C.Pronk en H.Spilman, 1726. Atlas van Stolk

De welstand der schippers
Bij de vraag naar de welstand der Schellinkhouter schippers, ook gezien in relatie tot hun dorpsgenoten, stuit men direkt op enkele problemen. Het belangrijkste bronnenmateriaal, zoals bijvoorbeeld belastingkohieren, ontbreekt geheel en wat er wel aan archivalia bewaard is gebleven, geeft vaak alleen indirekt gegevens. Toch is het op die manier mogelijk om een globaal beeld te krijgen.
In de eerste plaats is - zoals al vermeld - bij de samnstelling der vroedschap de rijkdom het enige kriterium. In ieder geval 15 van de 47 schippers hebben in de periode 1680 t/m 1720 tot de vroedschap behoord, één der vertrokken schippers behoorde al spoedig tot de vroedschap in zijn nieuwe woonplaats. Zeventien schippers hebben in ieder geval nooit tot de vroedschap behoord; was dat wel het geval geweest, dan had hun naam zeker op één van de bewaard gebleven vroedschapslijsten moeten voorkomen. Van de resterende 14 schippers is het mogelijk dat zij lid van de vroedschap zijn gewest in de jaren, waarvan geen lijsten bekend zijn.

Met de nodige voorzichtigheid kan worden gesteld dat ongeveer de helft van de groep schipers tot de vroedschap heeft behoord, wat ongetwijfeld niet voor de bevolking als geheel heeft gegolden.
Een tweede gegeven, waarin de welstand tot uitdrukking wordt gebracht, is de bij huwelijk en begraven betaalde impost. Er waren vijf klassen: fl. 30.-.- (in Schellinkhout nauwelijks voorkomend), fl. 15.-.-, fl. 6.-.-, fl. 3.-.- en pro deo. Helaas zijn ook de impostregisters niet volledig bewaard gebleven. Terwijl de impost op het trouwen en begraven voor het eerst in 1695 werd geheven, begint het Schellinkhouter register pas in 1709. 27) Daardoor kwamen slechts 12 schippers in dit register voor (door eigen huwelijk of overlijden of dat van vrouw/kinderen). Drie van hen (25%) betaalden fl. 6.-.- en negen (75%) fl. 3.-.-. Ter vergelijking: van alle impostbetalingen te Schellinkhout in de periode 1709 t/m 1720 waren er 12 in de klasse van fl. 6.-.- (4%), 151 in de klasse van fl. 3.-.- (48%) en 149 in de klasse van pro deo (48%). Ook hieruit valt de konklusie te trekken dat de schippers ongetwijfeld tot de meest welvarende inwoners behoorden, hoewel het geringe aantal schippers vooral nu tot voorzichtigheid noopt.
Een laatste mogelijkheid om wat meer inzicht in de welstand der schippers te krijgen, bieden overzichten van onroerende goederen en andere archivalia betreffende bezittingen. Er is een register uit 1707, dat de eigenaren van alle landerijen, akkers en erven vermeldt in verband met het onderhoud van de dorpswegen. 28) Daarnaast verstrekken de transportregisters gegevens over de mate, waarin schippers deelnamen aan transakties op dit gebied. 29) In het overzicht van 1707 komen 7 schippers en 7 oud-schippers voor; vier schippers, die ten tijde van de samenstelling van het overzicht nog ongehuwd waren, komen er niet in voor. Klaarblijkelijk hadden zij nog geen bezittingen, die hen onderhoudsplichtig maakten. Deze 14 (oud)-schippers bezaten in totaal 34 1/2 morgen land van de in totaal 650 morgen, die Schellinkhout groot was. We kunnen dus niet stellen dat de schippers in 1707 tot degenen behoorden, die veel grond bezaten, temeer daar één oud-schipper (Wigger Tasman) al 12 1/2 van deze 34 1/2 morgen bezat. Wel dient te worden opgemerkt dat bijna de helft van de Schellinkhouter landerijen eigendom was van personen of instellingen van buiten het dorp. 30) Van de vermelde zeven schippers bezaten drie personen meer dan 1 morgen land, van de zeven oud-schippers waren dat er vier.
Op grond van deze gegevens bestaat de indruk dat de schippers zich tijdens hun aktiviteiten op zee nog niet al te zeer met het agrarisch bedrijf bezig hielden. Het is dan ook de vraag of de in een landbouwenquête van 1800 vermelde konstatering dat de boeren tevens zeeman waren en zoveel land en vee hadden, als hun vrouwen in de zomer konden beheren, voor de periode rond 1700 reeds opgaat. 31) Natuurlijk kan men uit deze opmerking niet konkluderen dat omgekeerd de meeste schippers ook boer zouden moeten zijn, maar enige samenhang had er dan toch wel dienen te bestaan.
We bezat vrijwel iedere schipper een eigen huis met erf en vast staat ook dat deze huizen soms hofsteden waren, maar de oppervlakte land in eigendom was toch beslist te klein. 32) Ook enkele inventarissen van door schippers nagelaten goederen ondersteunen deze gedachte; deze nalatenschappen bevatten weinig of in het geheel geen landerijen. 33) Het zou natuurlijk mogelijk zijn dat zij voor het boerenbedrijf(je) land huurden. In het hierboven reeds genoemde overzicht van 1707 wordt van circa 26 morgen land naast de eigenaar ook de huurder vermeld; daarbij is geen (oud)-schipper. Van de 26 morgen 'dorpslanden' (eigendom van het dorp) werd slechts 3 morgen door een oud-schipper gehuurd. 34) Ook van de weinige diakonie- en kerkegoederen uit dezelfde periode zijn geen schippers als huurder bekend met uitzondering van het grasgewas van het kerkhof, maar dat kan nauwelijks van belang worden geacht. 35) Tenslotte wordt er in een attestatie uit 1691 t.b.v. een proces van Drechterland tegen het Geestmerambacht een groot aantal namen van huurders en verhuurder vermeld. Daarbij komt maar één schipper voor: als verhuurder. 36)
Het bovenstaande samenvattend lijkt het verantwoord aan te nemen dat - hoewel in principe de mogelijkheden voor een agrarisch bedrijf in het algemeen wel aanwezig zullen zijn geweest en later ook wel werden gerealiseerd - er door de schippers en hun gezin tijdens het schippersbestaan op dat terrein niet al te veel aktiviteiten werden ontplooid. Wel is het

mogelijk en zelfs waarschijnlijk dat er produktie voor het eigen onderhoud plaats vond. Na het beëindigen van de zeemanscarrière valt bij verschillende schippers een verhoogde aktiviteit in de 'onroerend goed-sektor' te konstateren en zullen de agrarische aktiviteiten ook vaak zijn toegenomen.

Samenvatting en konklusie

De schippers behoorden - althans in de onderzochte periode - ongetwijfeld tot de meest gegoede inwoners van Schellinkhout, hoewel de vrijwel steeds met welstand gepaard gaande invloed in het dorpsleven voor hun veelvuldige afwezigheid niet altijd konkreet tot uitdrukking zal zijn gekomen. De sterke onderlinge familierelaties en huwelijken met andere dorpsregenten zullen er echter mede toe hebben bijgedragen dat indirekt er toch wel sprake van invloed zal zijn geweest. In veel gevallen was men al op vrij jonge leeftijd schipper geworden en wanneer men, na verloop van jaren, besloot de schippersloopbaan te beëindigen, kon er vaak daadwerkelijk aan het dorpsbestuur worden deelgenomen. Vaak zal dan ook voor de één of andere vorm van agrarisch bedrijf zijn gekozen. Het onderzoek wees er niet op dat dat, wanneer men nog schipper was, reeds in belangrijke mate het geval was. Deze konklusies dienen met de nodige voorzichtigheid te worden bezien. Het onderzoek was strikt plaatselijk van karakter en had slechts betrekking op een bepaalde periode. Hoewel het vermoeden bestaat dat het beeld elders in West-Friesland niet fundamenteel anders was, zal nader onderzoek eerst een dergelijk vermoeden mogelijk kunnen bevestigen.

Noten

1) A.M. van der Woude, Het Noorderkwartier, 362-363, Wageningen, 1972.
2) A.M. van der Woude, a.w., 368, 383 e.a.
3) Jacob Honig Jnsz. Jr., Jacob Oostwoud (bewerkt door S. Lootsma), in: Zaanlandsch Jaarboek over het jaar 1934. Koog aan de Zaan, 1934.
4) S. Lootsma, 'Draeght elckanders lasten': bijdrage tot de geschiedenis der 'Zeevarende Beurzen' in Noord-Holland, in: West- Friesland's Oud en Nieuw, III (1929), 12-61 en X (1936), 71-74.
5) Piet Boon, Een kijkje in de geschiedenis van Schellinkhout, 145 . Hoorn, 1977.
6) Archiefdienst Westfriese Gemeenten (hierna AWG), Oud-archief Venhuizen, inv. no. 15.
7) AWG, Oud-rechterlijke archieven (ORA) 4812, dd. 8-12-1705.
8) In 1730 werden er te Hem in verband met de verponding 117 huizen geteld. Voor dat jaar neemt Van der Woude een gemiddelde bewoning per huis van 4,3 personen aan.
9) Van der Woude, a.w., 371: Bij een inwonertal van 700, wordt de beroepsbevolking op ruim 200 personen berekend. Voor een inwonertal van 600 personen, zal de werkende bevolking dus omstreeks 180 mensen hebben bedragen.
10) J.H. Pielage, Venhuizen en Hem in de loop der eeuwen, 63. Venhuizen, 1940.
11) AWG, Kerckeboeck der hervormde gemeente, 1631-1651, 1659-1717.
12) Piet Boon, a.w.
13) Idem, a.w., 32-33.
14) Idem, a.w., 78-79.
15) Idem, a.w., 75-77.
16) AWG, ORA 4784, dd. 10-4-1708.
17) AWG, Oud-archief Hoorn, inv. no. 559, bergnr. 2577-2578.
18) Piet Boon, a.w., 50.
19) AWG, Oud-archief Schellinkhout no. 1, zie bijvoorbeeld resoluties dd. 29-6 en 8-7-1670.
20) Idem, resoluties dd. 30-3 en 26-5-1669 en 2-3, 29-6 en 8-7-1670.
21) AWG, Oud-archief Midwoud no. 1a, resoluties vroeschap Oostwoud dd. 24-10-1725.
22) S. Lootsma, De zeevaart van Hindeloopen in de zeventiende en achttiende eeuw, 221, in: Economisch-Historisch Jaarboek, XXI (1937-1939).

23) Piet Boon., a.w., 39
24) AWG, Kerckeboek der hervormde gemeente Schellinkhout, dd. 3-8-1686.
25) Idem, dd. 29-4-1705.
26) AWG, DTB Schellinkhout no. 5.
27) Idem, no. 8.
28) AWG, Oud-archief Schellinkhout, inv. no. 71
29) AWG, ORA 4782-4784)
30) Piet Boon, a.w., 103-104.
31) De landbouwenquête van 1800, medegedeeld door J.M.G. van der Poel, in: Historia Agricultura, I (1953). Zie ook Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, dl. 3: J.R.Bruijn, Zeevarenden , 162. Bussum, 1977.
32) AWG, Gaardersarchief Schellinkhout, no. 1, dd. 6-1-1688 en ORA 4779, dd. 22-7-1682.
33) AWG, Gaardersarchief Schellinkhout no. 1 (Pieter Jansz Boetes dd. 1691 en Pfeter Woutersz Rentenier dd. 1685) en ORA 4784 dd. 15-2-1704 (Dirk Sijbrantsz Meester).
34) AWG, ORA dd. 27-1-1706.
35) AWG, Armenboeck van Schellinkhout, 1671-1724, en Kerkboek van kerkmeesteren, 1621-1766.
36) AWG, ORA 4783, dd. 17-9-1691.

BIJLAGE *(overzicht van schippers van Schellinkhout 1680 t/m 1720)*

Naam	Geboorte-/ overlijdensjaar (indien bekend)	Als schipper voorkomende (voorzover bekend)	Godsdienst
1. Cornelis Cornelisz Admiraal, alias Tas	? - 1714	1682 - 1706	herv.
2. Jan Barendsz	? - 1690	1682 - 1689	'
3. Claas Jansz Berk	1632- 1703	1679 - 1698	'
4. Cornelis Claasz Berk	1663 - 1743	1694 - 1708	'
5. Dirck Claasz Berk	1674 - c. 1715	1699 - 1715	'
6. Maarten Jansz Bestevaar	? - 1709	1679 - 1695	'
7. Pieter Jansz Boetes	? - 1691	1680 - 1691	onbekend
8. Floris Pietersz Butterhoek	1651 - 1706	1687 - 1706	herv.
9. Pieter Florisz Butterhoek	1684 - ?	1707	'
10. Claas Claasz Buijtendijck	? - 1688	1681	'
11. Cornelis Pietersz Buijtendijck	1674 - ?	1698 - 1705	'
12. Claas Arisz Coster	? - voor 1692	1674 - 1686	doopsgez.
13. Pieter Claasz Coster	? - 1705	1694 - 1705	herv.
14.Pieter Germentsz	? - 1682	1680 - 1682	'
15. Jan Hendriksz Graaf	1651 - 1689	1689 - 1705	'
16. 1705			
16. Claas Jansz Graaf	c. 1692 - 1725	1716 - 1722	'
17. Teunis Jansz Graaf	1681 - ?	1705 - 1719	'
18. Frederik Jansz Haan	? - 1709	1681	mogelijk doopsgez.
19. Claas Claasz Huijsman	? - c. 1706	1685 - 1706	herv.
20. Krijn Jacobsz	? - 1685	1677 - 1685	onbekend
21. Brant Jansz	? - 1715	1699 - 1707	herv.
22. Claas Jansz Laan	? - voor 1688	1674 - 1682	onbekend
23. Dirck Sijbrantsz Meester	? - 1703	1687 - 1703	herv.

24. Meus Gerritsz Mul	? -	1686 /7	1665 - 1686	herv.
25. Pieter Claasz Oudestam	c. 1647 -	1724	1680 - 1684	'
26. Willem Willemsz Pauw	? -	1688	1678 - 1688	'
27. Volkert Cornelisz Pijnappel	? -	1702	1680 - 1702	'
28. Pieter Woutersz Rentenier	? -	1685	1680 - 1684	'
29. Wouter Pietersz Rentenier	? -	1730	1707 - 1723	'
30. Claas Dirksz Rob	? -	1725	1692 - 1705	'
31. Reijlof Claasz Rob	c. 1676 -	1724	1705 - 1723	'
32. Claas Sijmensz Roos	? -	1691	1673 - 1690	'
33. Claas Pietersz Smit	? -	?	1683 - 1696	doopsgez.
34. Evert Pietersz Smit	? -	?	1682 - 1684	'
35. Jan Pietersz Smit	? -	1713 (?)	1680 - 1695	'
36. Pieter Claasz Smit	? -	?	1658 - 1691	'
37. Tamis Jacobsz Smit	? -	1709	1696 - 1709	herv.
38. Teunis Claasz Spits	? -	?	1682 - 1685	vermoedelijk r.k.
39. Claas Pietersz Steenhuijs	? -	1728	1690 - 1711	herv.
40. Pieter Jansz Steenhuijs	1682 -	1751	1708 - 1714	'
41. Jan Cornelisz Tasman	1660 -	1710	1680 - 1710	'
42. Pieter Cornelisz Tasman	c. 1657 -	?	1679 - 1687	"
43. Reijer Cornelisz Tasman	1673 -	1724	1703 - 1711	'
44. Wigger Pietersz Tasman	c. 1638 -	1708	1663 - 1690	'
45. Doede Thoemsz	? -	1719	51675 - 1693	onbekend
46. Claas Pietersz Wolf	? -	?	1690 - 1691	mogelijk r.k.
47. Pieter Woutersz	? -	?	1684 - 1685	herv.

De vroege Nederlandse vaart op Straat Davis

P. Dekker

In een aantal eerdere publicaties behandelde ik reeds de jaarlijkse Nederlandse ruilhandel met de Groenlanders, die veel eerder een aanvang nam dan de geregelde walvisvangst door onze schepen in het Arctische zeegebied ten westen van Groenland, Straat Davis. 1) Wanneer we het begin van een regelmatige, elk seizoen terugkerende, handel door een aantal schepen uit de Republiek moeten plaatsen, is vrij nauwkeurig af te leiden uit erkele reeds door mij in genoemde publicaties vermelde factoren. De belangrijkste is wel het request, ingediend op 8 december 1739 door de Gecommitteerden van de Groenlandse- en Straat Davids Visserij bij de Staten-Generaal der Verenigde Nederlanden. In dit request wordt verwezen naar een al eerder, in 1737, bij de Staten van Holland en West-Friesland ingediend dergelijk stuk met betrekking tot de belemmeringen die onze handel door de Denen in Straat Davis ondervond. 2) In dit request van 1737 werd een zinsnede opgenomen over de commercie in genoemde zeestraat, 'dewelke aldaar sedert meer dan vijfftig jaaren met redelijk goed succes en voordeel vrij en onverhindert gedreven is gewerden.....enz'. Rekening houdende met de omstandigheid dat het request bedoeld was om de aanspraken van de Nederlandse reders op een vrije handel met de Groenlanders kracht bij te zetten, door onder andere te wijzen op de lengte van de periode waarin reeds commercie langs de kusten van Straat Davis werd gedreven, mogen we zeker aannemen dat het tijdvak van 'meer dan vijfftig jaaren' ruim genomen zal zijn en dat er voor 1680 geen sprake was van een geregelde handelsvaart, door meerdere schepen, vanuit onze Republiek. Daar in 1719, het eerste jaar waarover een lijst van de Straat Davisvaart is

Afb. 1 'Een Amsterdammer Galioot gestrandt, geladen et glas en strop. Achter bergen den 31 December Anna 1710'. Deze afbeelding van Jacob Admiraal toont een éénmast koopvaardij-galjoot, zoals deze veelvuldig voor de ruilhandel op Straat Davis zijn ingezet. (Scheepvaart Museum Helsingör)

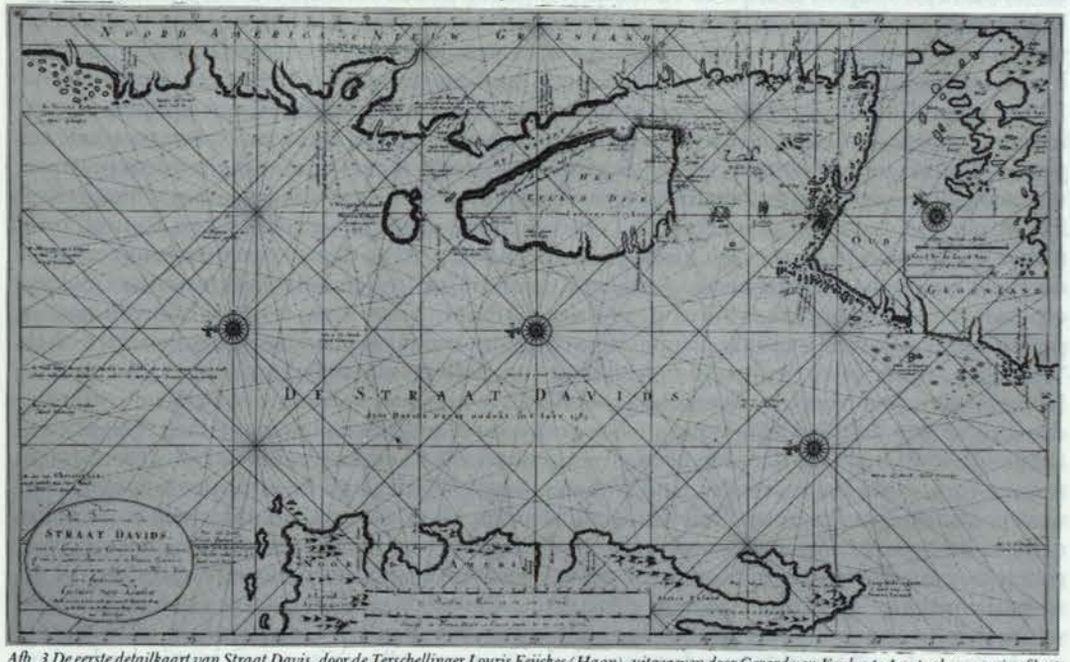
opgesteld, nog vijftien van de totaal zevenentwintig uit ons land naar de westkust van Groenland gezeilde schepen een Terschellinger bevelhebber hadden en dit percentage van 55,5% in latere jaren geleidelijk afnam ten gunste var vooral de Amelanders, staat wel vast dat schippers van Terschelling ook voor 1719 een zeer belangrijke plaats bij de vaart naar de zeestraat innamen. In dat jaar was Amsterdam met achttien schepen verreweg de belangrijkste plaats van rederijvestiging voor de Straat Davisvaart. Dit zou gedurende de gehele 18e eeuw zo blijven. De vaart op de zeestraat is altijd in de eerste plaats een Amsterdamse aangelegenheid geweest, in vele jaren zelfs ook in absolute zin. 3) Hoewel in 1719 de overgang van ruilhandel naar walvisvangst reeds was ingezet in de zeestraat, bestond er toch nog een evident verschil met de arctische vaart ten oosten van Groenland, de zogenaamde Groenlandvaart. Deze laatste bediende zich in 1719 reeds lang van specifieke schepen voor de walvisvangst. De ijsvisserij vroeg om versterkte vaartuigen en deze hadden hun intree gedaan in de vorm van de bootschepen, de opvolgers van de aloude, smaller gebouwde fluiten. In genoemd jaar vinden we echter bij de Straat Davisvaart nog een groot aantal kleine schepen. Voor Amsterdam treffen we zelfs onder de achttien vaartuigen dertien schepen, die kleiner zijn dan 50 lasten en in 1722 nog 25 van de 17 uitgezeilde schepen. In laatstgenoemd jaar bedroeg het getal Groenlandvaarders kleiner dan 50 lasten vier van de 50 uitgezeilde Amsterdamse schepen. De oorzaak houdt direct verband met de omstandigheid dat de walvisvaart in Straat Davis haar oorsprong vond in de met kleine vaartuigen bedreven ruilhandel largs de Groenlandse westkust, die geleidelijk overging in walvisvangst met dezelfde scheepjes. Pas in 1726 bestaat 50% van de Amsterdamse Straat Davisvaarders uit schepen van 100 lasten en groter, de geëigende maat voor een specifieke walvisschip in die dagen. Vanaf dit jaar vormen deze vaartuigen een steeds grotere meerderheid en in 1737 bestaat 83,3% van de Amsterdamse schepen uit deze grote walvisvaarders. De oorspronkelijke ruilhandel met de Groenlanders

Afb. 2 'Een loodts galioot vant eijlandt van der Schelling gestrandt achter Backum. De 28 februarij Ao.1702', door Jacob Admiraal. Zeer zeldzame afbeelding van een vroeg 18e eeuwse loodsgaljoot van Terschelling, zoals deze ook op Straat Davis voeren. In tegenstelling tot de koopvaardijgaljoot van afbeelding 1 hadden de loodsgaljoten geen zwaarden. (Scheepvaart Museum Helsingör)

langs Straat Davis werd echter bedreven met kleine buizen, koffen, hoekers en galjoten. 4) Onder dit laatste scheepstype bevonden zich ook de loods- of vissersgaljoten die gebruikt werden door de Terschellinger loodsen. Het is zeer waarschijnlijk dat het vooral deze loodsgaljoten zijn geweest die de geregelde commercie op Straat Davis zijn gestart. Het waren vaartuigen die in bezit waren van de eilanders zelf, die bijna zeker aanvankelijk ook voor eigen rekening ruilhandel in Straat Davis dreven en dus beslist niet altijd in opdracht van bijvoorbeeld Amsterdamse geïnteresseerden uitvoeren. We zien dit uitvaren voor Terschellingse rekening nog in 1704 door de loodsgaljoot *De Visscher* van schipper Cornelis Evertsz., waar we nog nader op terugkomen.

De eerste reizen

In mijn publicatie in It Beaken 5) behandelde ik reeds de aanvankelijke belangstelling voor het arctische zeegebied ten westen van Groenland vanuit ons land, in het tijdvak 1613-1630. Het ging in die periode in de eerste plaats om het vinden van een noordwestelijke doorvaart naar Azië, na de mislukkingen in het noordoosten, maar daarnaast werd getracht handel te drijven met de 'wilden' in die gebieden. Ook speelden de legendarische goudmijnen die zich daar zouden bevinden, een rol. Schippers als Pieter Fransz., Wybe Jansz., Jan Jansz. en Marten Arendsz., benevens de cartograaf Joris Carolus en de kooplieden Dirk Adriaansz. Leversteyn met Engelbert Pietersz. van der Zee, waren in dit verband belangrijke figuren. Daar beide laatstgenoemden uit respectievelijk Delfshaven en Den Briel afkomstig waren en Joris Carolus in Enkhuizen domicilie hield, is het niet verwonderlijk dat we langs de Groenlandse westkust tot 65 graden N.B. op oude en hedendaagse kaarten, naast benamingen als Staaten Hoek, Mauritius Baay en Mr. Joris Bay (naar Joris Carolus), ook die aantreffen van Kaap Maelson (naar de Enkhuizer beijveraar van de eerste arctische ontdekkingsreizen, Francçois Maelson), Kaap Briel, Brielse Haven, Delfs Punt en Delfshaven. Boven 65 graden N.B. komen we Nederlandse benamingen tegen die van veel later dateren en pas op de kaarten van de Terschellinger Louris Feijckes Haan, de Amelander Johannes Schuringa en de uit respectievelijk uit Krimpen aan de Lek en Delfshaven afkomstige commandeur Bruyn Ockersz. Hoogerseyl en Jacobus Groeneveld, uit de periode 1720-1725, voor het eerst voorkomen. In



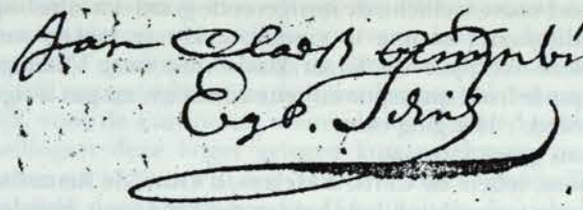
Afb. 3 De eerste detailkaart van Straat Davis, door de Terschellinger Louris Feijckes (Haan), uitgegeven door Gerard van Keulen te Amsterdam, nog in of kort na 1720. In 1728 werd deze kaart opgenomen in de bekende atlas 'De nieuwe groote lichtende Zee-fakkel....enz.' Deze 'Nieuwe platte paskaart van de Straat Davids...enz.' vertoont een aantal topografische benamingen die herinneren aan de Straat Davisvaart van Terschellinger schippers. (Foto Ver. Nederl. Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam).

bovengenoemde publicatie wees ik er reeds op, dat alles aantoont dat in de periode van de ontdekkingsreizen naar de noordwestelijke doorvaart kennelijk door onze schippers niet hoger dan tot ongeveer 65 graden N.B. langs de Groenlandse westkust werd gezeild. Op deze hoogte, of eerder, werd overgestoken naar de Amerikaanse wal. Boven 65 graden N.B. is West-Groenland eigenlijk, voor de Europeaan, weinig bekend gebied gebleven tot rond dat 1680 vooral de Terschellingers deze hoger gelegen kust regelmatig gingen bevaren. Ook de omstandigheid dat het tot 1720 zou duren voor er een meer gedetailleerde kustkaart van dit gebied werd vervaardigd, door Louris Feijckes Haan, wijst in die richting. Deze kaart vertoont benamingen die in verband staan met Terschellinger schippers, hun schepen of met hun gebeurtenissen, benevens met van Terschelling bekende geografische namen. Naast deze benamingen treffen we geen andere aan die herinneren aan vroeg 17e eeuwse reizen. Alles wijst er op dat het kustgebied boven 65 graden N.B. na 1630 weinig en in ieder geval niet regelmatig werd bevaren. Dit zal ongetwijfeld verband houden met het mislukken van de reizen naar een noordwestelijke doorvaart en omdat ook de ruilhandel en de speculatieve goudzoekerij weinig lucratief bleken, verflauwde de aandacht voor deze kusten. Dat er inderdaad niet of nauwelijks meer op Straat Davis werd gevaren, wordt ook aangetoond door het eerste teken van leven dat we na 1630 weer met betrekking tot de vaart op de zeestraat vernemen. Het gaat om een Franse publicatie van Charles de Rochefort, verschenen te Rotterdam in 1658 bij Louis de Poincy, genaamd: Histoire naturelle et morale des Iles Antilles de l'Amereque.....etc. 6) In dit boekwerk is op de pag. 188-204 de reis beschreven van de schipper Nicolas Tunes vanuit Vlissingen naar Straat Davis, in het voorjaar van 1656. Het schip was uitgerust door de Vlissingse burgemeester, lid van de Staten van Zeeland en afgevaardigde voor deze Staten bij de Staten Generaal, Cornelis Lampsins en andere Vlissingers, waaronder de kooplieden Biens en Sandra. Belangrijk is de mededeling dat het schip vertrok 'en intention de découvrir quelque nouveau commerce es terres du Nord.....' Het ging dus om de ontdekking van nieuwe handelsgebieden en dit wijst er op dat de commercie op de kusten langs Straat Davis toen nog zeker geen aanvang had genomen.
In de laatste dagen van juni 1656 bereikte Nicolas Tunes de monding van de Baalsrivier (thans Godthaab Fjord) op 64 graden en 10 minuten N.B. en zeilde verder de Groenlandse westkust langs tot 72 graden N.B., vlak onder de Vrouwe Eylande. Naast de beschrijving van land en volk in het bezochte gebied treffen we in het boek ook de vermelding aan dat de schipper van het Vlissingse schip met bemanningsleden aan land ging. De letterlijke zeventiende-eeuwse Franse tekst luidt: "Le capitaine qui commandoit ce Navire de Flissingue, qui a fait depuis peu le voiage duquel nous avons tiré cette Relation, étant descendu à terre avec une partie de ses gens, & l'ayant soigneusement visitée, il y rencontra entre autres choses dignes de remarque, une veine d'une certaine terre brune, parsemé de paillettes luisantes & argentées, de laquelle il fit remplir une barrique pour en faire l'épreuve: mais après avoir été mise au creuset, on a trouvé qu'elle n'étoit propre qu'à encroûter des Boettes, & quelques autres menus ouvrages de bois, ausquels elle donne un fort beau lustre. Cet Indice laisse néantmoins quelque esperance, qu'on pourroit trouver des Mines d'argent parmy cette terre, si on avoit encore penetré plus avant'. Hier blijkt dus dat het schip een smeltkroes aan boord had en dat ook de Vlissingse reders hoopten op de ontdekking van de legendarische goud- en zilvermijnen. Helaas waren de gevonden zilverachtige schilvers, in een ader van bruine aarde, na verhitting dus slechts geschikt om bijv. houten voorwerpen van een sterk glanzende laag te voorzien. Kennelijk werd ingezien dat men geen zilver gevonden had en dat slechts de hoop bleef dat de mijnen toch in de buurt, verder landinwaarts, lagen. Verder had de schipper ook een soort woordenboekje samengesteld van de taal die de Groenlanders spraken. Deze taal komt in het door L. de Poincy uitgegeven werk wegens plaatsgebrek niet verder ter sprake. Belangrijk is echter de opmerking dat de inhoud van dit woordenboekje bewaard bleef 'jusques à ce qu'un second voyage qu'on projette pour ce d'étroit.....' Er was dus nà thuiskomst van het Vlissingse schip, in het najaar van 1656 en vóór het verschijnen van genoemd boekwerk, in 1658, slechts sprake van een toekomstige tweede reis naar de zeestraat. Alles wijst er ook hier inderdaad op dat de vaart naar Straat Davis sinds 1630 vanuit onze Republiek niet meer bedreven was en dat de reis van het Vlissingse schip de belangstelling bij de reders weer voorzichtig had gewekt.

Deze verdere interesse had naast, wellicht, de intrigerende goud- en zilvermijnen, die Nicolas Tunes daar verder landinwaarts hoopte te vinden, zeker te maken met de lading aan ruilhandelswaren die deze schipper uit Straat Davis mee naar Vlissingen bracht. Deze artikelen toonden aan 'que le froid qui regne en cette contrée n'est pas si rigoureus, qu'il y ait gelé tute sorte de commerce'. Het ging om:

1) 900 robbevellen van groot formaat.
2) Een aanzienlijk aantal vellen 'de Cerfs, d'Helans, d'Ours, de Renards, de Lievres, & de Lapins', waarmee zeer waarschijnlijk de huiden van rendieren, elanden (muskusossen), ijsberen, poolvossen, poolhazen en hermelijnen zijn bedoeld.
3) 'Un grand nombre de precieuses fourrures de diverses Bestes à quatre pieds, qui sont toutes particulieres à cette region, & qui n'ont encore point de nom parmy nous'. (Welk kostbaar bont en welke viervoeters hier bedoeld zijn is onduidelijk daar, op de witte poolwolf en de lemming na, alle in aanmerking komende viervoeters reeds onder punt 2 zijn vermeld. Mogelijk worden vellen van dieren die op het Amerikaanse continent thuishoorden bedoeld? Dat zou kunnen betekenen dat het Vlissingse schip ook de overzijde van Straat Davis bezocht.()
4(Bundels baleinen van groot formaat.
5) Kledingstukken van Eskimo's, zowel uit bont als uit vogelhuiden en blazen van vissen vervaardigd.
6) Eskimo wapens, als pijlen en bogen.
7) Tenten, draagzakken, manden en andere huishoudelijke goederen.
8) Een aantal kajaks (bootjes voor één man) en een umiak, zijnde een grote boot van 45 voet lengte, bestemd voor het vervoer van ongeveer 50 vrouwen.
9) 'Mais ce qui étoit plus rare & de plus precieus, c'étoit une quantité bien considerable de ces dents, ou cornes de ces Poissons qu'on appelle Licornes de mer, qui son? estimées les plus grandes, les plus belles, & le mieux proportionnées, de toutes celles qu'on veu jusques à present'. De toen vrij zeldzame, grote, narwaltanden vormden het kostbaarste deel van de lading. Verder staat vermeld dat er enkele naar Parijs en andere Europese steden waren verzonden om een plaats te vinden in 'des plus curieus cabinets', maar vooral om, zoals in Duitsland en Denemarken, te dienen als geneesmiddel tegen vergiftiging. De narwaltand kreeg namelijk dezelfde heilzame werking toegeschreven als de hoorn van het legendarische landdier, de eenhoorn, waarvoor de narwaltand ook veelvuldig werd verkocht. De onbekendheid met deze tanden elders in Europa en de alleenhandel van de Nederlanders op West-Groenland zorgden er voor dat de legende van de eenhoorn onze Straat Davisreders nog tot in de achttiende eeuw goed van pas kwam. De tanden van de narwal zouden aanvankelijk tot de belangrijkste producten van de ruilhandel in Straat Davis behoren.

De reis van het Vlissingse schip in 1656 is, zoals boven gesteld, bijna zeker de eerste tocht na de periode van de ontdekkingsreizen vanuit onze Republiek geweest. Het ging immers onder andere om het vinden van nieuwe handelsgebieden in het noorden. Behalve curiosa als kleding, vaartuigen en gebruiksvoorwerpen bracht Nicolas Tunes dus ook een lading robbevellen, bont van landdieren, baleinen en narwaltanden mee. Deze door ruilhandel verkregen producten stonden hoog aangeschreven in de Europese commercie en de reis van het Vlissingse schip moet voor de reders toch voordelig uitgepakt hebben. Het is daarom merkwaardig dat de Straat Davisvaart slechts langzaam op gang komt. Is er in de periode 1656-1658 nog slechts sprake van een mogelijke tweede reis naar de zeestraat, over een eventuele doorgang van deze tocht is zelfs niets bekend. Mogelijk hebben er teleurstellende reizen plaatsgevonden of staken de zeeoorlogen met de Engelsen een spaak in het wiel; een feit is dat de reizen naar de zeestraat een zeer incidenteel karakter behielden en waarschijnlijk plaatsvonden door enkele schepen als afwisseling met reizen naar andere handelsplaatsen in het noorden, zoals IJsland, de Fairöer eilanden, Lapland en mogelijk de noordelijke oostkust van het Amerikaanse continent. Een aanwijzing voor een dergelijk handelsgedrag zijn twee reizen door het scheepje *De Engel Gabriël*, groot 34 lasten, vanuit Amsterdam. In juni 1675 trad een koopman uit de IJ-stad, Egbert Schut, op als bevrachter van dit schip. De verhuurder van



Afb. 4 Signaturen van de verhuurder van het scheepje 'De Engel Gabriël', voor een reis naar Straat Davis, de Edammer Jan Claesz. Bruijnvis en die van de huurder en een van de eerste Amsterdamse reders op de zeestraat, Egbert Schut(te). (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 3864, akte van 12 juni 1675)

De Engel Gabriël was Jan Claesz. Bruynvis uit Edam. Het schip zou 'zeijlen om de Noort in de Straet Davids en alsulcke andere plaetse als het de commandeur of commies goet en raetsaem duncken zal.....'. Het doel van de reis was 'visschen handelen en negotieren'. Daar hier sprake is van een commandeur of commies is er geen twijfel mogelijk dat *De Engel Gabriël* ook voor de walvisvangst was uitgerust en dat met 'visschen' hier inderdaad de jacht op de walvis is bedoeld. We zullen zien dat deze term bijv. ook in overeenkomsten betreffende een gezamenlijke vaart van meerdere schepen naar Straat Davis in die zin werd gebezigd. We moeten echter wel aannemen dat de walvisjacht een bijkomende activiteit is geweest in het geval dat de ruilhandel teleurstellend zou verlopen, maar toch staat het dus vast dat *De Engel Gabriël* in 1675 al op een gelijke wijze was uitgerust als de latere kleine schepen van, vooral, Terschellinger schippers. De bevelhebber leidde veelal zowel de commercie als de walvisjacht, maar het kon, zoals nog zal blijken, ook voorkomen dat er zowel een schipper als een commandeur aan boord was op deze scheepjes. We kunnen dan niet anders concluderen dan dat de leiding bij beide activiteiten in verschillende handen was. De koopman Egbert Schut(te), afkomstig uit Diepenheim, was tabakverkoper-grossier op de Zeedijk en dus ook al vroeg in de vaart op Straat Davis geïnteresseerd. (Verband met tabaktransport uit Noord-Amerika?) De huurprijs van *De Engel Gabriël* bedroeg 575 gulden voor deze reis naar de westkust van Groenland. 7) Het is opvallend hoe laat in het jaar *De Engel Gabriël* naar de zeestraat vertrok. In de bloeitijd van de ruilhandel, na 1680, zeilden de schippers nooit na de Mei-maand uit.

In het jaar 1678 voer *De Engel Gabriël* ook naar het noorden, maar het doel was toen IJsland. Op 7 mei van genoemd jaar verliet het scheepje, onder bevel van de 'schipper en coopman' Cornelis Poulusz., uit Amsterdam, gelijk met de Groenlandse vloot van walvisschepen, het Texelse zeegat. *De Engel Gabriël* was geladen met koopmansgoederen, die op IJsland werden verhandeld tegen vis. Na thuiskomst verklaarden schepelingen dat 'voor haer vertrek en ook geduijrende de gansche reijse' het schip niet dicht was geweest, waardoor er waterschade aan de lading was opgetreden. 8) Interessant is het om te weten dat reeds in 1645 een schip *De Engel Gabriël* door de Amsterdamse koopman Francçois van der Linde werd bevracht naar IJsland of de Faeröer eilanden. Dit schip was toen eigendom van Cornelis van Santen, reder te Bergen in Noorwegen. Het is zeker niet onmogelijk dat het in 1675 en 1678 om hetzelfde en dan naar de Republiek verkochte scheepje ging, te meer daar *De Engel Gabriël* in laatst genoemd jaar niet meer in zo'n beste staat was. Schepen met een ouderdom van 30 jaar waren ook toen beslist niet zeldzaam. 9) De schipper Cornelis Poulusz. is waarschijnlijk dezelfde als de in de Sonttolregisters vermelde Cornelis Paulsson uit Edam. Deze laatste voer in 1669 reeds voor Deense rekening naar IJsland. Daar *De Engel Gabriël* in 1675 eigendom was van de rederij van Jan Claesz. Bruynvis uit Edam is de kans groot dat het om dezelfde, toen in Edam woonachtige, schipper gaat.

Hoe het ook zij, vast staat in ieder geval dat in 1675 en 1678 een zelfde schip, met mogelijk ook dezelfde bevelhebber, reizen naar Straat Davis en IJsland maakte. Voor de tocht naar de zeestraat werd de bevelhebber 'commandeur' genoemd en voor de IJslandvaart treffen we hem aan als 'schipper'. Dit wil zonder twijfel zeggen dat er op de reis naar de zeestraat rekening gehouden werd met walvisvangst en op de tocht naar IJsland uitsluitend met handel. Hoe de walvisvangst met deze zeer kleine vaartuigen plaatsvond wordt verklaard door de omstandigheid, dat deze gebeurde rond het eiland Disko, dicht onder de kust. De

geharpoeneerde walvissen werden, evenals de Groenlanders dit deden, naar de wal geboegseerd en met hoog water droog gezet. Het afspekken gebeurde dus, evenals bij de zeventiende-eeuwse baaivisserij rond Spitsbergen, niet langszij de schepen, maar aan de wal. Op deze wijze was het mogelijk om ook met de kleine ruilhandelsvaartuigen walvisvangst te bedrijven. Na 1680 verliepen de vangsten door deze kleine schepen echter in zo verre gemakkelijker dat er toen veel meer handelaren in de zeestraat waren en er veelal voor de afvaart of bij aantreffen in Straat Davis door twee of meer bevelhebbers een contract werd aangegaan om de jacht en/of commercie samen te bedrijven. We treffen daar nog voorbeelden van aan. In dat geval waren er meer manschappen en sloepen ter beschikking om het karwei te klaren. Indien de kleine bemanningen van de handelsscheepjes, zoals ongetwijfeld voor 1680 het geval was, veelal alleen op jacht moesten, stonden ze voor een niet geringe opgave. In het jaar 1675 werd er nog een scheepje naar Straat Davis uitgereed en wel door de Zaandamse rederij van Vegter Gerritsz. Ouwekees. Het betrof de *Doghboot*, onder bevel van schipper Jan Frederiksz. Dogger uit Grootebroek. Op 9 april 1675 verliet het schip Texel om op de achttiende van die maand bij de Shetland eilanden door een Frans schip te worden genomen. Daar Jan Frederiksz. Dogger 'schipper' wordt genoemd, zal ook hij vooral handel met de Groenlanders hebben willen drijven. 10)

Terschellinger loodsen.

Het is opvallend dat we in de schaarse bronnen van voor 1680 nog geen Terschellingers aantreffen. Straat Davis heeft toen, zoals eerder gesteld, bijna zeker deel uitgemaakt van een 'pakket' bestemmingen in het noorden en werd stellig niet jaarlijks door dezelfde schippers en schepen bevaren, zoals na 1680. Waarschijnlijk was de zeestraat toen ook nog de minst gekozen bestemming van genoemde totale noordelijke handelsvaart, in tegenstelling tot bijv. IJsland, zodat een bepaalde schipper slechts incidenteel, of nooit, in de zeestraat kwam. Hoewel bij deze totale noordelijke handelsvaart ook zeker Terschellingers betrokken waren (IJslandvaart), hadden zij zeker niet de overhand. Waarom het juist deze eilanders zijn geweest die in de periode 1680-1735 absoluut domineerden bij de Straat Davisvaart moet verklaard worden uit het fenomeen van de loodsgaljoten. Deze vaartuigen waren eigendom van de Terschellingers zelf en werden in de eerste plaats gebruikt voor het beloodsen van het Vlie. Daarnaast werden de loodsgaljoten echter veelvuldig ingezet voor bergingswerk en assistentie aan in moeilijkheden verkerende schepen, terwijl de loodsen in slappe tijden ook de kustvisserij bedreven. Vooral het bergingswerk en de hulpverlening waren activiteiten die een welkome aanvulling op de loodsgelden mogelijk maakten. Dit was echter vooral werk voor het winterseizoen. In de zomermaanden konden de loodsen uitstekend een bijverdienste gebruiken en de Straat Davisvaart bood deze gelegenheid. Deze vaart moest immers juist in de periode april-september bedreven worden, tijdens de arctische zomerperiode en was bovendien een ongebonden vaart, die geen goed opgezet commercieel apparaat vereiste. Het betrof immers de eenvoudigste vorm van negotie, namelijk ruilhandel met de zogenaamde 'wilden' van West-Groenland. Een belangrijk voordeel was ook dat deze handel weinig kapitaal vereiste en ook daardoor kon worden opgezet door de Terschellinger loodsen zelf. De ruilhandelartikelen vergden geen grote investeringen en er kon worden gevaren op dezelfde basis als bij het loodswerk, namelijk zonder gage met uitsluitend de baten van de reis als inkomen voor de schepelingen. Op deze wijze kon er vrij risicoloos worden uitgezeild en dreigden eigenlijk alleen, de niet geringe, gevaren van de zee. Omdat er echter niet in het ijs werd gezeild, maar de open kusten bij Disko werden opgezocht voor het drijven van ruilhandel, waren de risico's niet zo veel groter dan die voor de kleine handels- en visserschepen naar bijv. IJsland en zeker ook niet groter dan voor het bergingswerk tijdens zwaar weer bij de Waddeneilanden. Het uitzeilen met de kleine loodsgaljoten bracht immers overal buitengaats, voor onze begrippen althans, grote risico's mee. Juist omdat Straat Davis bij de handelsvaart vóór 1680 nog slechts incidenteel werd bezocht, ligt het voor de hand dat de Terschellinger loodsen daar hun kans zagen, wellicht aangestoken door eilandgenoten die een toevallige reis naar de zeestraat maakten met een schipper van de noordelijke handelsvaart, die anders ook op IJsland, Lapland en de Faröer eilanden voer.

Dat de loodsgaljoten de sleutel tot de oplossing vormen wordt eveneens aangetoond door het nabijgelegen Vlieland. Ook dit was een loodsstation voor de scheepvaartroute door het Vlie en is slechts door dit zeegat van Terschelling gescheiden. Hoe kon Terschelling dan de Straat Davisvaart zo in eigen kring bedrijven, zonder grote concurrentie van de Vlielandse loodsen te ondervinden, die immers over dezelfde eigen galjoten beschikten? De oorzaak werd gevormd door de walvisvaart in het oude vangstgebied ten oosten van Groenland, de zogenaamde Groenlandvaart. Tot omstreeks 1719 vormde juist het Vlie de zeer scherpe oostgrens van het gebied dat grote belangen had bij de equipering van de Groenlandvaarders. Vlieland was in de zeventiende eeuw een van de grootste commandeursbastions voor de walvisvaart, terwijl de belangen van Terschelling en de oostelijker gelegen Westfriese eilanden nog klein waren. Daar de bevelhebbers veelal vooral hun belangrijkste schepelingen uit de eigen omgeving haalden, konden de Vlielandse loodsen vanouds in de slappe zomermaanden zeer goed terecht op de Groenlandvaart. Dit gebeurde ook in grote aantallen. Hetzelfde speelde in dat andere zeer grote commandeursdomicilie, Den Helder/Huisduinen. Ook daar mnsterden loodsen in alle, meestal hoge, rangen aan boord bij de eigen bevelhebbers en behoefden de loodsschuiten in de zomer niet voor ander werk te worden ingezet. Op het loodsstation Petten echter, dat, in verhouding tot het grote aantal loodsen in het dorp bij de Hondsbossche, weinig Groenlandse commandeurs telde, was, evenals op Terschelling wèl behoefte aan extra werk in de zomermaanden. Dit is de reden dat ook de Pettemers, naast het monsteren op haringbuizen, de Straat Davisvaart gingen bedrijven. Het dorp werd zo het belangrijkste domicilie van ruilhandelaren op de zeestraat buiten Terschelling en later Ameland, al stonden de belangen in geen verhouding tot, vooral, Terschelling. Bij dit alles speelde ook nog de normale, grote, concurrentie van het loodsstation Terschelling tegenover Vlieland en Den Helder/ Huisduinen tegenover Petten. Tussen de loodsendomicilies voor dezelfde zeegaten heerste nu eenaal een enorme 'broodnijd'. De loodsen moesten, omdat het aanbod van assistentie veelal groter was dan de vraag, zeer attent zijn op voor de zeegaten bestemde schepen. Dit gaf veel strijd te zien tussen, vooral, de loodsschuiten van de verschillende domicilies. Deze concurrentie heeft zich zonder twijfel ook doen voelen met betrekking tot de Straat Davisvaart van Terschelling en Petten. Vlieland en Den Helder/Huisduinen werden eigenlijk al van nature zo veel mogelijk buitengesloten als er voordeel viel te behalen. De loodsen konden inderdaad 'uitlandig' gaan varen en bijv. monsteren op een Groenlandvaarder of uitzeilen op een galjoot naar naar Straat Davis als ze hun 'Ordonnantie op de pilotage' of 'boekje' samen met hun loodsenpenning of 'loodje'' inleverden bij hun baljuw/schout of 'officier'. Na thuiskomst werd dan opnieuw examen afgenomen door een 'overman' in het bijzijn van genoemde baljuw/schout. Na bevredigend resultaat kreeg de loods zijn penning en ordonnantie terug. Het zal de loodsen beslist niet al te moeilijk gemaakt zijn, daar velen een dergelijke reis maakten en ook de overlieden zelf niet zelden 'uitlandig' voeren''.
Door de scherpe scheiding die het Vlie vormde met betrekking tot de gebieden die grote belangen hadden bij de equipering van walvisvaarders op de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, breidde de vaart op Straat Davis zich later bij de ruilhandel en/of walvisvangst vooral uit naar de oostelijk van Terschelling gelegen eilanden Ameland en Borkum. Onmogelijk is het natuurlijk niet, maar het lijkt niet waarschijnlijk dat de vernoemde goud- en zilvermijnen langs Straat Davis ook een rol gespeeld hebben bij de opkomst van de Terschellinger ruilhandel vanaf 1680. De incidentele reizen naar de zeestraat door Europeanen, die toen reeds ongeveer honderd jaar eerder waren begonnen, hadden met betrekking tot edele metalen steeds teleurstellende resultaten gehad en de notarîle stukken geven geen enkele aanleiding om te vermoeden dat er vanaf 1680 nog ergens sprake was van goud- of zilverkoorts. De vermoede voordelige handel met de Groenlanders zal bijna zeker direct al de drijfveer zijn geweest van de eerste geregelde vaart op de zeestraat.

Herinneringen aan de straat Davisvaart.
Aan vroegere contacten met de bewoners van Groenland worden we onder andere herinnerd door O. Dapper, in de in 1663 te Amsterdam verschenen 'Historische beschryving der Stadt Amsterdam', die een kajak in IJ-stad tegenkwam12). Verder hingen er aan de zoldering van

Afb. 5 Afbeelding van een Groenlander in een kajak. (Histoire naturelle et morale des Îles Antilles de l'Amerique, Rotterdam, 1658, pag. 193)

het voorportaal in het Admiraliteits Magazijn te Amsterdam een uit hout vervaardigd beeldje van een 'Straat Davidsmaanetje' en zijn kajak. De overlevering wil dat beide zaken gesneden zijn naar aanleiding van het feit dat een Groenlander aan boord kwam bij Michiel de Ruyter. Dat moet dan, alhoewel dit zeer onwaarschijnlijk is, gebeurd zijn, toen de latere Admiraal in de periode 1630-1639 een tweetal reizen naar Jan Mayen maakte, als stuurman op de Zeeuwse walvisvaarder *De Groene Leeuw*.13)

De Denen. Er werd vóór 1680 ook al af en toe voor Deense rekening een schip naar Straat Davis gezonden. Dat is niet zo verwonderlijk daar immers al sinds de kolonisatie van Groenland, vanuit IJsland, door Erik de Rode met Vikingschepen, in 981, de Denen aanspraken maakten op Groenland. Sinds de onverklaarbare verdwijning van de kolonies in de loop van de 14e eeuw hadden zij zich echter weinig aan het immense eiland gelegen laten liggen en beperkte het contact zich tot de reizen van een enkel schip uit, voornamelijk, Bergen in Noorwegen, toen deel uitmakend van het Deense koninkrijk. Een van deze schippers was de Nederlander 'Jan de Brouwers' van Rotterdam, die in de Maasstad gewoon Jan Brouwer heette. Hij trad in dienst van de Bergense koopman Jorgen Thormhlen, die waarschijnlijk ook, met de familienaam Termeulen, uit onze Republiek stamde. Deze verwierf, in 1671, met enkele andere kooplieden uit zijn stad, van de Deense regering de rechten voor de walvisvangst in de Groenlandse wateren. In de periode 1673-1676 werden er toen drie walvisschepen uitgezonden. Kennelijk hadden de Bergense kooplieden ook de vangst op het oog ten westen van Groenland, in Straat Davis, want in 1673 of 1674 werd Jan Brouwer met een lading bestaande uit uitneembare houten huizen naar de zeestraat gestuurd om daar een overwinteringsplaats voor de bemanningen van de walvisschepen te bouwen. Er kon dan zo vroeg mogelijk in het voorjaar met de vangst worden begonnen. Zeer interessant is de mededeling dat Jan Brouwer vijftien reizen naar Straat Davis had gemaakt en dus waarschijnlijk daardoor was uitverkoren door de Bergense kooplieden. Brouwer zal een van de allereerste Nederlandse schepelingen zijn geweest die na de reis van het Vlissingse schip onder Nicolas Tunes de zeestraat bezocht. Mogelijk voer hij ook onder laatstgenoemde schipper. Het staat in ieder geval vast dat Brouwer na 1656 bijna jaarlijks op Straat Davis moet hebben gevaren op een van de weinige Nederlandse schepen. De Rotterdamse schipper is nooit met zijn lading huizen in Straat Davis aangekomen, want zijn schip werd door de Duinkerkers opgebracht. Toen na diplomatiek overleg het vaartuig en de bemanning werden vrijgelaten was het enthousiasme van Thormohlen voor een walvissiation langs Straat Davis dusdanig afgenomen dat er geen

verdere pogingen werden ondernomen14).Ten onrechte stelt Gad in zijn boekwerk 'The History of Greenland'dat Brouwer, na het opbrengen van zijn schip, in Duinkerken stierf.

Rotterdamse vaart op Straat Davis

In de vroegste notarîle akte die gevonden werd omtrent de Rotterdamse Straat Davisvaart, in 1690, duikt Jan Brouwer weer op. Hij was toen schipper op het bootscheepje *Margrieta* en op 26 mei van genoemd jaar, toen de akte passeerde, reeds vertrokken voor een reis naar de zeestraat. Brouwer was uitgevaren in opdracht van de rederij van de koopman Quirijn de Visscher in de Maasstad, die zelf voor 3/16 participeerde in schip en lading 'ofte het cargasoen'. Een part van 1/16 was in handen van Mr. Archibald Hope, eveneens koopman in Rotterdam. Daar de Bergense koopman Thormhlen tot 1688 actief was in de arctische vaart bestaat de mogelijkheid dat Jan Brouwer na zijn verblijf in Duinkerken, in 1673/74, nog meerdere malen vanuit Bergen naar Straat Davis is uitgezeild en na deze periode in de Noorse stad voor genoemde Rotterdamse rederij ging varen. Het staat in ieder geval vast dat toen Brouwer in 1690 weer vanuit zijn oorspronkelijke woonplaats naar de zeestraat uitzeilde, hij reeds een groot aantal vaarten naar de Groenlandse westkust achter de rug moest hebben. Daar de eerste notarîle akte met betrekking tot de Straat Davisvaart vanuit Rotterdam van 1690 dateert, mogen we er van uitgaan dat de regelmatige vaart vanuit de Maasstad toen nog in de beginfase verkeerde. De rederij van Quirijn de Visscher, die tot de dood van de koopman in 1723 geinteresseerd bleef in de vaart op Straat Davis, zal een van de allereerste Rotterdamse rederijen zijn geweest die zich met de geregelde vaart op de zeestraat bezighield. Nog tot 1726 bleef de rederij onder de naam 'Wed. Quirijn de Visscher en Zoon'bij de vaart op de zeestraat betrokken. Belangrijk is ook de mede geinteresseerde van 1690, Mr. Archibald Hope. Deze, als zoon van de Schotse koopman Henry Hope, in 1664 te Rotterdam geboren reder, was koopman op Engeland en Ierland 15). Verder zal nog blijken dat het in de Maasstad vooral de kooplieden op Ierland zijn geweest die interesse kregen in de Straat Davisvaart. Mr. Archibald Hope zal in 1690 een van de eersten zijn geweest 16). In 1693 treffen we een notarîle akte aan over het schip *Catharina* dat vanuit Rotterdam naar de zeestraat zou vertrekken, met aan boord als stuurman Bartholomeus Daniels, een gewezen schipper. Deze machtigt de Rotterdamse koopman Isaac de Winter om de schippersgage te innen van een vorige reis bij de reder Daniel de la Motte, eveneens uit de Maasstad. Isaac de Winter zal wel de boekhouder van de rederij zijn geweest die de *Catharina* naar Straat Davis zond.17).

Een akte uit 1696 vermeldt vervolgens dat op 21 mei 1695 uit 'de riviere de Maas' gezeild was naar Straat Davis, 'in compagnie van eenige Groenlandse schepen en de vier Straet Davidsvaerders', het buisschip *Goutse Sonneblom* van schipper Jacob van der Linden, woonachtig te Rotterdam 18). Andere schepelingen op genoemde buis waren onder andere stuurman Hendrick Cornelisz. de Zeeuw, van Vlaardingen, en bootsman Sander Laers die, evenals de schipper, in Rotterdam woonachtig was. In totaal is hier dus sprake van vijf voor Straat Davis bestemde schepen en het lijkt waarschijnlijk, daar er vanwege de zeeoorlog tussen Engeland en Nederland enerzijds en Frankrijk anderzijds kennelijk ook hier sprake was van gezamenlijk uitzeilen, dat deze vijf vaartuigen ook het totale aantal Rotterdamse Straat Davisvaarders was dat in 1695 uitvoer. Franse kapers, onder wie de zeer gevreesde Jan Bart van Duinkerken en de zijnen, maakten immers de zeën tot in het arctische gebied onveilig. Bij de Rotterdamse schepen voor de zeestraat bevond zich ook de buis *Apolonia*, onder schipper Baerthout Jacobsz. Leuter, eveneens woonachtig in de Maasstad. Schipper Jacob van der Linden besloot, aangekomen in Straat Davis om op 23 juni 'in de mond van de rivier Bals op de hoogte van vier en sestigh graden om de Noord''schriftelijk contract te maken met de genoemde bevelhebber Baerthout Leuter. Dit gebeurde aan boord van de buis *Apolonia*, in bijzijn van stuurman de Zeeuw en de stuurman van de *Apolonia*, Willem Schouten. Er was sprake van een contract betreffende 'gemeenschap van negotiatie en visscherij'en we moeten vaststellen dat ook hier duidelijk blijkt dat deze schepen ook toen al zowel handel als walvis-,walrus-, of robbevangst op het oog hadden 19). Het contract vermeldde ook de bepaling dat 'als van elkander af zoude raken zij elkaer weer zouden opsoeken op hoogte 71 graden of anders op thuisreis weer bij Balsrivier'. Er werd door beide schepen dus ook hier al gevaren tot

benoorden het eiland Disko en het staat dus vast dat het handels- en walvisjachtgebied zich in 1695 al uitstrekt van de monding van de Baalsrivier (Gothaab Fjord), op ruim 64 graden N.B. tot de later als Stukkende Jacobs Bocht bekende inham, op ongeveer 71 graden N.B. Dit zou tot het einde van onze vaart, voorzover die ruilhandel tot hoofddoel had, even voor 1760, het belangrijkste gebied blijven.

Ondanks het in genoemd contract gestelde vond er naderhand geen ontmoeting meer plaats tussen Van der Linden en Leuter. Eerstgenoemde zeilde uit Straat Davis en kwam op 25 augustus in Londonderry in Noord-Ierland om vandaar naar Rotterdam terug te keren, waar de *Goutse Sonneblom* op 6 januari 1696 behouden aankwam. 'De boekhouder en medereder'van dit schip was de Rotterdamse koopman Gerard Han, terwijl Aelbert Reynen, eveneens koopman in de Maasstad, 'reder en eygenaar'van de *Apolonia* was. De thuisgebrachte lading van de *Goutse Sonneblom* uit Straat Davis bestond uit:

300	baerden (maet)
184	kleine baerde
1	bossie stucken van baerde
1	bossie boscop baerdjes (boscop$butskop)
16	Eenhoorn, so groot als kleyn
5½	ton Traenspeck

Het in Londonderry ingeladene staat hier buiten. Alleen hetgeen in Straat Davis was 'gevangen en genegotieerd'werd vermeld in verband met de afhandeling van de voor gezamenlijk rekening door de *Apolonia* en de *Goutse Sonneblom* gedane vaart in Straat Davis. Hier was een geschil over ontstaan 20). Kennelijk was er dus ook inderdaad sprake van 'gevangen' walvissen en we moeten aannemen dat de '5½ smalton Traenspeck'de spekopbrengst bedroeg van een gedode, kleine walvis, namelijk een butskop! Interessant is verder dat de *Goutse Sonneblom* na het vertrek uit straat.Davis koers zette naar Noord-Ierland en daar enveneens handeldreef. Evenals de eerder genoemde Mr. Archibald Hope was dus ook de Rotterdamse Straat Davisreder Gerard Han geinteresseerd in de handel op Ierland.

Bij de vijf op 21 mei 1695 uit de Maasmond gezeilde Straat Davisvaarders bevond zich tenslotte ook het hoekerschip *De Hoop* onder de Terschellinger schipper Reindert Feickes, wiens zoon Feicke Reinse in de jaren 1721-1722 voor de Amsterdamse rederij van Johannes de Wit als bevelhebber ook op de zeestraat ging varen. Mogelijk was schipper Reindert Feickes een broer van de Terschellinger bevelhebber op Straat Davis en cartograaf Louris Feickes (Haan). Als stuurman op *De Hoop* voer eveneens een Terschellinger, namelijk Dirk Cornelisz. (Kater). Hem zullen we later weer tegen komen. Het blijkt dus dat toen ook al Terschellingers op de Rotterdamse Straat Davisvaart voeren, hoewel verreweg de meesten voor Amsterdamse rederijen naar de zeestraat gingen varen. Zij zullen oorspronkelijk op de loodsgaljoten van het eiland naar Straat Davis zijn gezeild en later, als bekenden met de vaart op de zeestraat door vooral Amsterdamse, maar dus ook Rotterdamse rederijen als hogere schepelingen op Straat Davis zijn aangenomen. Andere bemanningsleden op *De Hoop* waren onder andere de matrozen Gysbert Jacobse uit Maassluis en Paulus Trommel 'woonende op Swijndregt'. Reders van de hoeker waren de Rotterdamse kooplieden Ary de Ruyter, Gilbert Stewart, Egbert en Pieter Edens. Ary, alias Adriaan, de Ruyter zou tot 1721 in de vaart op de zeestraat geinteresseerd blijven en was ook een van de eerste Rotterdamse Straat Davisreders. Gilbert Stewart zal ongetwijfeld van Britse afkomst en ook belanghebbende in de Ierse commercie zijn geweest.

De hoeker *De Hoop* zette koers naar Straat Davis en voer 'na haare handelinge hebbende verrigt'vandaar naar Limerick in Ierland. In deze plaats aan de rivier de Shannon kreeg de hoeker nog 'een ladinge booter en 2 a 3 packen met manufacturen'aan boord. Op of omtrent 18 november 1695 vertrok schipper Reindert Feickes uit Limerick met, naast de in deze plaats ingenomen lading, ook 'het ingehandelt cargaison in de Straat Davids'om vervolgens 'haare reijse te vervorderen naar Oostende ofte ter Veer'. De hoeker zou dus nog niet thuisvaren, maar daarentegen nog Oostene of Veere aandoen. Hier hebben we weer te maken met een totaal ander reispatroon dan bij de Amsterdamse Straat Davisvaart, want de Rotterdamse commercie op de zeestraat maakte in ieder geval aanvankelijk deel uit van een rondvaart

waarin voornamelijk Ierse, maar ook Franse en andere havens opgenomen konden zijn. Deze havens werden dus aangelopen na het vertrek uit Straat Davis, maar voor de thuiskomst. Bij de grotere Amsterdamse handelsvaart op de zeestraat keerden de schepen in alle gevonden gevallen eerst terug naar de IJ-stad om pas daarna, in de periode september/november veelal, een wijnreis naar Frankrijk (Bordeaux en omgeving) te maken of om ook wel uit te zeilen voor een Oostzeevaart. Pas later, in de achttiende eeuw, zien we dit Amsterdamse vaarpatroon ook meer bij schepen uit de Maasstad. Wat de reden is van dit aanvankelijk afwijkende vaargedrag is niet geheel duidelijk, maar zal ongetwijfeld te maken hebben met de omstandigheid, dat commercie op de zeestraat in Rotterdam van het begin af de belangstelling had van de kooplieden op Ierland en zo ook ingepast werd in de Ierlandvaart. Het gevolg was dat er toen vrij gemakkelijk nog meer commercie aan deze vaart werd gekoppeld en er een complete rondvaart kon ontstaan. Daar de handel op Ierland veel meer een Rotterdamse dan een Amsterdamse aangelegenheid was, kon genoemde rondvaart via Ierland in de Maasstad ook gemakkelijker ontstaan.

De hoeker *De Hoop* zou nooit in Oostende of Veere aankomen, want het noodlot sloeg toe. Op 11 december, nadat het schip rondom Schotland de Noordzee was binnengevaren, werd *De Hoop* de gehele dag door een Duinkerker kaper nagejaagd, 'tot op drie vademen onder het Eijland van ter Schelling toe'. Hier was de diepgang te gering voor de kaper en kon *De Hoop* voor anker gaan. De volgende dag kwam er een loods aan boord die de hoeker het Amelander Gat binnenbracht, 'tot binnen het tweede dorp'. Op 17 december lag *De Hoop* daar nog steeds voor anker toen 'om klocke seven uijren' in de avond, toen de Terschellinger stuurman Dirk Cornelisz. Kater wacht had, plotseling een Schiermonnikoger snik opdook, bemand met veertien Duinkerkers en de stuurman van de snik. De hoekerbemanning werd overrompeld en het schip buitgemaakt. De volgende dag moest de Schiermonnikoger *De Hoop* uit het Amelander Gat in zee brengen. Daar kon de hoekerbemanning met de Schiermonnikoger stuurman op de snik overstappen en naar Terschelling zeilen. Schipper Feickes en stuurman Kater kwamen zo wel op een onverwachte en onplezierige wijze op hun geboorteeiland aan21).

Hoe normaal de vaart op Ierland inderdaad voor de Rotterdamse Straat Davisvaarders in die jaren was, bewijst het feit dat de ons bekende Baerthout Jacobsz. Leuter met zijn schip *Apolonia* ook al, op 8 december 1696, in het Ierse Limerick een lading in kreeg 22). Hoe het samenwerken door twee schippers in Straat Davis ging wordt fraai uiteengezet in de scheepsverklaring van de schepen *Apolonia* en *Cooperen Bergh*, in 1700 23). Jacob Tomesse, die als bootsgezel had gevaren op de buis *Apolonia*, onder bevel van schipper Tomas Sanderse, legde een getuigenis af over de Straat Davisreis van genoemd schip. (Eerder troffen we de *Apolonia* aan onder schipper Leuter.) Dit gebeurde op verzoek van 'de heer Aelbert Reijne, Coopman binnen Rotterdam' en we moeten aannemen dat deze nog steeds reder en eigenaar van de *Apolonia* was. Jacob Tomesse deelde mee dat de schipper Tomas Sanderse (zijn vader) op 'St.Jansdag' (dus op 24 juni) in Straat Davis 'compagnieschap gemaakt had'met de Terschellinger schipper Dirk Cornelisz. Kater, die we eerder al als stuurman aantroffen bij zijn eilandgenoot Reindert Feickes, in 1695. Kater voer in 1700 als bevelhebber op de uit Amsterdam gezeilde Straat Davisvaarder *Cooperen Bergh*. De genoemde bootsgezel verklaarde verder dat hij door zijn schipper Sanderse werd overgezet op het schip van Kater 'omme van alle de handelinge van hem Cater een nette memorie off aantekeninge te houden'. Met dezelfde bedoeling werd Claes Janse, bootsgezel op de *Cooperen Bergh*, overgezet op de *Apolonia*. Tomesse deelde ook mee dat er 'compagnieschap van samenhandelinge'was gemaakt. De afspraak was dat schipper Sanderse 'om de Suyd'en Dirk Kater 'om de Noord'zou trachten handel te drijven, en dit gebeurde. Jacob Tomesse verklaarde ten overstaan van de notaris dat het volgende door Kater na de overeenkomst was gehandeld:

"336 maet baerden
12 Eenhoorns
30 Reevelle
40 Zeehonde velle, daaronder gerekent een landt honde vel'

(Met dit laatste vel zal zeer waarschijnlijk een vel van de poolwolf zijn

bedoeld. Met 'reevelle' werden rendierhuiden aangeduid.)

De controle op de ingehandelde zaken was kennelijk nauwkeurig geschied, want Jacob Tomesse verklaarde dat 'het selve gehandelde door hem deposant benevens des stuerman Reindert Evelen perfect is nageteld en besonder geleijt te weeten dat van schipper Cater al voorens en eer hij de gemeenschap met zijn deposants schipper Tomas Sanderse gemaekt hadde is gelegt geworden onder de kabels en touwen, en al 't geen nae sijn deposants overgaen op het schip van Dirk Cornelisse Cater is gehandelt agter de mast en wel behoorlijk gesepareert'. Dirk Kater vertrok vervolgens op 3 augustus uit de Zuidbaai, een belangrijk verzamelpunt van thuisvarende schepen, zonder Tomas Sanderse en zijn schip *Apolonia* nog verder te hebben gezien en ving, na nog handel te hebben gedreven om de zuid, de thuisreis aan. Half september kwam de *Cooperen Bergh* behouden in Amsterdam aan. Jacob Tomesse ontving daar van de reders van deze koopvaarder voor 3 maanden en 8 dagen gage en vertrok vervolgens naar Rotterdam, waar hij Aelbert Reynen mededeling deed over het door Kater ingehandelde en de reeds te Amsterdam ontvangen gage.

De op de *Apolonia* overgezette bootsgezel Claes Janse verklaarde dat hij op dit schip zuidwaarts was gezeild om te handelen en dat het resultaat was:

'15 maet baerden
15 zeehonde velle
5 reevelle
1 eenhoorn
wat potskop baarden'

Claes Janse deelde ook mede dat zij veel mistig weer hadden en 'eens in perijkel geweest om schip te verliese'. Zij hadden op de afgesproken tijd schipper Kater niet in de Zuidbaai aangetroffen en hem daarna gezocht 'om de Noort'. Toen zij ook daar de *Cooperen Bergh* niet aantroffen hadden ze 'een teken gelaten om de Noort waar Schipper Cater zoude come weeten waar sij te vinde waren'. Ongelukkigerwijze kwa Kater echter niet op die plaats 'omdat hij daer geen handelinge gehadt hadde en dat hij soude gaen om de Zuit'. Op 20 juli vertrok schipper Sanderse vervolgens uit de Zuidbaai en had toen '10 a 12 dagen tussen de wal en het ijs gekruist met perijkel het schip te verliesen'. Het Rotterdamse schip verliet toch nog behouden de zeestraat en zette koers naar het Franse Bordeaux waar de *Apolonia* op 4 september arriveerde. Pas daarna werd de thuishaven Rotterdam opgezocht waar schipper Sanderse eveneens behouden aankwam.

Uit het bovenstaande kunnen we enkele belangrijke zaken voor de vroege Straatvaart vaststellen:

1) Ook hier voer een Amsterdamse koopvaarder direct uit straat Davis naar de IJ-stad terug, terwijl een Rotterdams vaartuig een rondvaart maakte.(In dit geval via Bordeaux).
2) Het was kennelijk gebruikelijk om in geval van een 'compagnieschap'lagere schepelingen uit te wisselen om controle uit te oefenen op de ingehandelde waren. De verdere gage werd in dat geval betaald door de rederij van het schip waar de schepeling op overging.
3) Spek was toen nog een klein ruilhandelsartikel en dit gaf de Rotterdamse schepen mede de mogelijkheid om een rondvaart te maken. Spek dat, vooral in warmere streken, snel in kwaliteit achteruit gaat, zou, in grotere hoeveelheden, een reis via bijv. Bordeaux onverantwoord lang hebben gemaakt.Het gebeurde namelijk veelvuldig dat de ruilhandelaren dan pas na de jaarwisseling in de Maasstad terugkeerden. Toen het spek in de achttiende eeuw steeds belangrijker werd, liepen deze rondvaarten ten einde.
4) De belangrijkste ingehandelde waren bestonden uit walvisbaarden, bont van land- en zeezoogdieren en narwaltanden

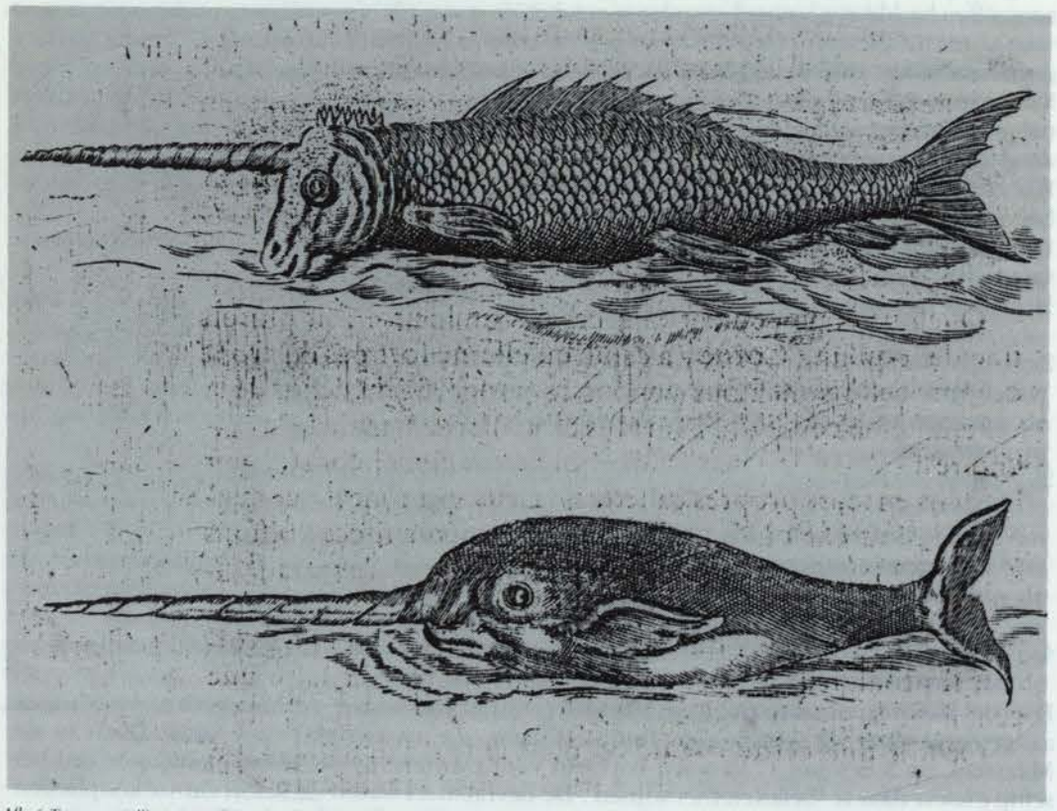
Dat de rondreizen van de Rotterdammers later inderdaad verminderden, wordt ook aangetoond door de Amelander Teunis Dogger, die na terugkeer uit Straat Davis in de Maasstad, op 3 october 1715 word bevracht voor een reis 'uyt de Maze na Bajonne'om het schip *Clasina* daar te 'beladen met wijnen'. De bevrachters waren de Rotterdamse kooplieden Jean en Dirk Seelen. (Eerstgenoemde was nog tot 1727 reder op Straat Davis).

Rond 1715 zal het patroon van de Rotterdamse commercievaart op de zeestraat al in

hoofdzaak een zelfde vorm hebben aangenomen als die vanuit Amsterdam. De belangrijkste oorzaak zal in de toename van spek als ruilhandelsartikel en ook als jachtbuit moeten worden gezocht. Het was van groot belang dit eerst thuis te brengen.
Mijn standpunt hierover wordt mede versterkt door de vaart die de Terschellinger Cornelis Sjoukes met het buisschip *Juffrouw Catharina* in 1715 vanuit de Maasstad naar Straat Davis maakte. Dit schip 'en inhebbende cargazoen' vertrok 'op of omtrent den 19 April' uit de Maas 'om aldaar hun in hebbende cargazoen te verhandelen'. Duidelijk is hier dus sprake van uitsluitend commercie en men had dus geen walvisvangst op het oog. Toen de Terschellinger een week of zeven in de zeestraat 'gehandelt' had, ontmoette hij zijn eilandgenoot Sjouke Douwes, schipper op de Amsterdamse Straat Davisvaarder *De goede Coopman van Middelburg* en tevens ruilhandelaar. Samen besloten de Terschellingers aan land te gaan op de breedte tussen 65 en 66 graden. Hier liep de *Juffrouw Catharina* op een 'blinde klip' en bleek, ondanks alle moeite om het vaartuig vlot te krijgen, reddeloos verloren. Het restant van het 'schipscargasoen' benevens de ingehandelde waren werden geborgen in *De goede Coopman van Middelburg*. Deze laatstgenoemde ingehandelde artikelen bestonden uit:

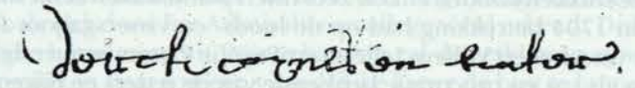
'omtrent dertig vaaten speck
omtrent vijftig Reevellen
omtrent tweehondert & vijftig robbevellen
omtrent hondert vossevellen
omtrent vijftig walrustanden
en een walvisbaard'

We zien dus dat Cornelis Sjoukes 30 vaten spek had ingehandeld, naast de gebruikelijke andere waren. Het spek was in 1715 kennelijk al een volwaardig ruilhandelsartikel in de



Afb. 6 Twee voorstellingen van de 'eenhoorn'. De bovenste afbeelding vertoont een visselichaam met de kop van een landdier en de hoorn op het voorhoofd geplaatst. De onderste tekening geeft een betere weergave van deze walvissoort, met de hoorn als stootland, zoals dit bij de narwal inderdaad het geval is. (Histoire naturelle et morale des Iles Antilles de l'Amerique, Rotterdam, 1658, pag. 188)

zeestraat geworden. Opvallend is verder dat de Terschellinger, ondanks zijn succesvolle handel, geen enkele narwaltand in had, maar daarentegen wèl 50 walrustanden aan boord nam. Omdat de narwaltanden ook later nauwelijks meer worden vermeld lijkt het waarschijnlijk, dat er rond 1715 al niet meer zo veel waarde werd gehecht aan de heilzame werking van de 'eenhoorn' en dat daardoor de prijs van deze tanden niet zo aantrekkelijk meer voor de reders was. Een andere mogelijkheid is dat de tanden van dit ook toen beslist niet algemene zeezoogdier langs de kusten van de zeestraat schaars waren geworden. In ieder geval kwam er een vervangingsartikel voor de narwaltanden en dit bestond uit ingehandeld spek van vooral walvissen, maar ook van walrussen en robben. Los van deze zaak staat de grotere activiteit die de ruilhandelaren in die periode voor de walvisjacht ten toon spreidden. Ook deze intensievere jacht had natuurlijk grotere ladingen spek tot gevolg. Cornelis Sjoukes kwam met zijn bemanning op het schip van zijn eilandgenoot Sjouke Douwes behouden in Amsterdam aan 24).
Dat een 'compagnieschap' als tussen Tomas Sanderse en Dirk Cornelisz. Kater. In 1700, toch moeilijkheden kon geven, ondanks de wederzijds ter controle overgenomen schepelingen, wordt aangetoond door een tweetal notariële stukken. Hieruit blijkt dat de Rotterdamse koopman Aelbert Reynen, als reder en eigenaar van de *Apolonia*, de Amsterdamse kooplieden Albert en Otto Doornekroon procuratie gaf om van Dirk Cornelisz. Kater, gewezen schipper van de *Cooperen Bergh*, genoegdoening te verkrijgen met betrekking tot de in 1700 in Straat Davis ingehandelde waren. Op 23 augustus 1702 verklaarde de Amsterdamse koopman Adolph Moses zich tot 'borg en principale debiteur voor de persoon van Dirk Cornelisz. Cater', als de laatste in gebreke mocht blijven. Albert Doornekroon zou op zijn beurt, na een



Afb. 7 Handtekening van de vroege Terschellinger bevelhebber op Straat Davis, Dirk Cornelisz. Kater, (Derck Cornelen Kater). (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 6761, pag. 1036, d.d. 23 augustus 1702)

arbitrale uitspraak over de kwestie, zo nodig Dirk Cornelisz. Kater genoegdoening verschaffen. Een en ander was het gevolg van een vonnis van de 'Ed. achtb. Heeren Scheepenen' van Amsterdam d.d. 11 oktober 1701 waarbij Kater verplicht werd aan Aelbert Reynen 'behoorlijke verantwoordinge, Reekeninge en bewijs van de verrigtinge en Negotiatie te doen' over de reis van 1700. Adolph Moses en de Doornekroons benoemden tot arbiters in de kwestie Thomas Gales en Harke Hilbrantsz 25). Pas op 26 februari 1707 deden de arbiters uitspraak en wel ten nadele van de Terschellinger Kater. Zij verklaarden dat deze schipper aan Aelbert Reynen moest voldoen een bedrag van 'drie hondert ses en twintig guldens, veertien stuijvers en agt penningen'. De reden van de zeer late uitspraak door de arbiters wordt verklaard uit de mededeling dat Kater ook nog een bedrag van 40 gulden moest betalen 'ter sake en wegens 't arresteren en gijselen' van deze schipper. Hij had kennelijk niet willen meewerken aan het onderzoek en was vervolgens vastgezet. De voorgeschoten onkosten voor dit hardhandige ingrijpen, groot 40 gulden, moest de Terschellinger ook nog voldoen aan Aelbert Reynen, die wel veel geduld moest uitoefenen om de Terschellinger op de knieën te krijgen. Het lijkt erop dat Kater zelf de rederij van de *Cooperen Bergh* vertegenwoordigde en daardoor ook zelf financieel aansprakelijk werd gesteld. Dit zou kunnen betekenen dat Kater belangrijk medereder was van zijn schip. Dit in tegenstelling tot Tomas Sanderse, die immers in eerste instantie werd vertegenwoordigd door de 'eijgenaer van den scheepe de *Apolonia* en zelf niet direct bij de kwestie betrokken was 26).

De loodsgaljoot 'De Visscher'

In de verhandeling van de door mij als Terschellinger thuisgebrachte en tot heden nog steeds veel te onbekende publicist en cartograaf Louris Feijckes Haan, genaamd: 'Beschrijving van de Straat Davids,.....enz'., bij Gerard van Keulen, Amsterdam, 1720, wordt een aantal wederwaardigheden van Terschellinger schippers in Straat Davis behandeld. Het eerste geval betreft 'Kornelis Evertsz van der Schelling' die in 1704 met 'een loots galjoot bemand met zes koppen

'naar de zeestraat voer om 'handelinge te dryven'. Behalve de schipper bevond zich volgens Haan nog de stuurman, de kok, twee matrozen en de zoon van de schipper, als scheepsjongen, aan boord. In de Noord Baai, vlak bij de grote inham ten zuiden van Disko, kwamen een groot aantal manlijke Groenlanders aan boord. In plaats van te handelen vermoordden ze aan dek van de loodsgaljoot tenminste drie schepelingen, onder wie de schipper, diens zoon en de kok. Twee matrozen konden benedendeks de moordpartij ontlopen en joegen uiteindelijk de 'wilden' op de vlucht met de schoten van een donderbus. Aan dek gekomen ontdekten de beide bootsgezellen niet alleen dat de Groenlanders alles 'wat los of vast' zat geroofd hadden, maar zij vonden ook de lijken van de schipper en zijn zoon, terwijl het lijk van de kok in het water dreef. De stuurman was spoorloos verdwenen en werd ook later niet gevonden. De beide matrozen geloofden toen dat de Groenlanders hem 'levendig of dood hadden meede genomen'. De loodsgaljoot werd zo goed en zo kwaad het ging onder zeil gebracht en voer weg van de onheilsplaats. Na twintig mijlen ontmoetten de beide matrozen een buisschip dat ook voor de ruilhandel naar de zeestraat was gekomen. Van dit vaartuig kon nog een schepeling worden overgenomen en de galjoot zette toen koers naar het vaderland, met een driekoppige bemanning. Het lukte de kleine equipage inderdaad het scheepje tot in de Noordzee te brengen, maar daar sloeg het noodlot weer toe en werd de galjoot opgebracht door een Franse kaper. Tenslotte deelt Haan ons mee dat het lichaam van de stuurman, samen met dat van de kok, na twee jaar op een eiland werd teruggevonden en aldaar 'ordentelijk begraaven'. De Terschellinger publicist en cartograaf bevestigt dus hier ook de dood van de stuurman, zodat slechts twee matrozen de ramp overleefd zouden hebben.

In twee Amsterdamse notariële akten wordt melding gemaakt van bovenstaande galjoot en aan de hand van deze stukken konden enkele zeer interessante zaken achterhaald worden. Het blijkt dat de ramp in 1704 betrekking had op de loods- en vissersgaljoot *De Visscher*. Op 16 oktober van dat jaar verschenen Willem Jellesz. en Trijntie Pieters 'wonende op der Schelling, soo voor haar selven als last en procuratie hebbende van de reders en eijgenaars van t galjoot schepie *de Visscher* en desselfs lading....', voor notaris S. van Sevenhoven in de IJ-stad. Verder blijkt uit hun verklaringen dat de galjoot 'door een Seeuwse kaper op de reyse is hernomen en tot Vlissingen opgebragt''en dat 'daer commandeur op is geweest Dirk Cornelisz. Kater en schipper Cornelis Evertsz Kip', welke 'commandeur en schipper voor haar vertrek na de Straat Davits' te Amsterdam een bedrag van f. 600 op bodemerij, tegen 20%, hadden opgenomen. Uit dit alles blijkt onomstotelijk dat we hier inderdaad te maken hebben met de galjoot die in 1704 de rampzalige reis naar de zeestraat maakte. De schipper blijkt Cornelis Evertsz. Kip te hebben geheten en het scheepje werd uit de handen van de Fransen hernomen en te Vlissingen binnengebracht. De reders en eigenaars waren Terschellingers, wat gebruikelijk was voor een loodsgaljoot van dit eiland. Zeer verrassend is echter dat er naast de schipper ook een commandeur aan boord was en wel de ons wel bekende Terschellinger Dirk Cornelisz. Kater. De laatste zou dus bij een eventuele walvisjacht de leiding hebben en *De Visscher* had dus kennelijk ook vangstbenodigdheden aan boord. We moeten aannemen dat Haan in zijn publicatie met de stuurman deze, dus ook 'commandeur' genoemde, Dirk Cornelisz. Kater heeft bedoeld. Daar die, zoals hiervoor medegedeeld, nog in 1707 in leven was moet echter ook Kater de moordpartij in de zeestraat hebben overleefd en dus aan de Groenlanders zijn ontkomen. Het na twee jaar gevonden lichaam kan dus niet van de stuurman, alias 'commandeur', zijn geweest. Daar niemand van de zes-koppige bemanning anders nog met Kater identiek kan zijn geweest moet Haan hier dus eenvergissing hebben begaan. Dit is wel merkwaardig, daar Kater een eilandgenoot was.

Het blijkt dat de bodemerij werd gegeven door de Amsterdamse koopvrouw Annetje Cornelis. Het betrof dus hier een schuldbekentenis van f. 600, waarbij de bodemerijgeefster het risico van de zee droeg en daarvoor een opgeld van 22% vroeg na behouden terugkeer. Mogelijk leverde Annetje Cornelis voor dit geld ook geheel of gedeeltelijk de ruilhandelsartikelen aan *De Visscher*. De bodemerij werd door deze koopvrouw op schip en lading gegeven en we moeten aannemen dat we hier met een zeer belangrijke vorm van geldlening tegen premie bij de vroege Straat Davisvaart van Terschelling te maken hebben. Bodemerij verschafte immers de weinig kapitaalkrachtige Terschellinger reders van loodsgaljoten toch de

mogelijkheid om bijjv. ruilhandelsartikelen voor de Straat Davisvaart in Amsterdam in te kopen, onder verband van schip en lading en met het beding dat als het schip niet thuis zou varen er geen terugbetaling van het geleende bedrag plus het opgeld behoefde plaats te vinden. Dat er een opgeld van 22% werd gevraagd toont aan dat de vaart op Straat Davis als een vrij riskante aangelegenheid werd gezien. Het 'risico of avontuur van de zee' was inderdaad niet gering bij reizen naar de arctische zeestraat, maar in het opgeld zal natuurlijk ook de oorlogstoestand met Frankrijk een rol gespeeld hebben 27).

Uit de Admiraliteitsarchiever van Zeeland over de periode 24 september- 20 december 1704 blijkt dat de Terschellinger galjoot niet in eerste instantie door een kaper was hernomen, maar door een visserspink, onder bevel van Willem Boone 28). Boekhouder van de pink was Theodorus van Aller. Na de herneming uit Franse handen zette Willem Boone één man over om samen met de zeer kleine galjootsbemanning 'De Visscher' naar Vlissingen te brengen. Dit gelukte kennelijk niet al te best, want toen er na enige tijd een Vlissinger kaper 'van sijne Commissie voorsien sijnde, met behulp van 16 a 18 schuijtluijden van Vlissfngen, het selve had geabordeert, daar op vindende buijten de daar op bescheijden en varende manschap, een der matroosen van den opgemelten Boone, die niet in staat was om t selve schip in salvo te brengen....', werd er assistentie verleend. Kapitein van de kaper was Leijn Janssen en de boekhouder Huijbregt Janssen de Haze. Na het binnenlopen van *De Visscher* in Vlissingen bleek dat Theodorus van Aller geenszins van plan was de geboden hulp te erkennen. Het gevolg was dat, toen de galjoot bij laag water aan de grond lag, er een aantal bij de assistentie betrokken Vlissingers op *De Visscher* oversprongen en genoegdoening eisten. Uiteindelijk eiste ook nog de bevelhebber van het schip 'De Rooseknop', bevelhebber Deserbies, zijn deel. Deze had namelijk 'tot de herneminge van gedagte galliot schip merkelik gecontribueert', zoals ook door het Admiraliteitscollege werd erkend. Deze laatste assistentie bij de daadwerkelijke herneming uit Franse handen zal de verklaring zijn van de omstandigheid dat een visserspink in staat was een vijandelijke kaper de buit te ontnemen. Om de reeds nat geworden lading van de galjoot verder tegen bederf te vrijwaren kreeg, in afwachting van de verdere financiële afwikkeling, Theodorus van Aller toestemming tot het lossen van *De Visscher*. Op 4 oktober kwam er ook vergunning van het Admiraliteitscollege om de galjoot en de geloste waren te verkopen. Op 20 oktober bleek echter dat genoemde boekhouder een accoord had bereikt met de naar Vlissingen gekomen vertegenwoordigers van de eigenaars van *De Visscher* en van de bodemerijgeefster. Dit waren Douwe Wijbrechts (zeer waarschijnlijk van Terschelling afkomstig) en Cornelis Alberechtsen Coek, van Amsterdam, zoon van de bodemerijgeefster Trijn Cornelis. Voor teruggaaf van de galjoot zouden deze vertegenwoordigers een bedrag van 66 pond Vlaams, 13 schellingen en 4 penningen, (zijnde exact f. 400,-) aan Theodorus van Aller voldoen. Op 21 oktober werd er met betrekking tot de lading van *De Visscher* te Vlissingen 'vendu gehouden'. De specificatie van deze verkoop is bewaard gebleven 29). We hebben hier te maken met een zeldzaam stuk aangaande de lading van een Straat Davishandelaar. De galjoot 'De Visscher' had namelijk niet alleen geruilde producten aan boord, maar ook, door het abrupte afbreken van de ruilhandel vanwege de moordpartij, nog een deel van het oorspronkelijke cargasoen. Ook de vermelde verkoopprijzen zijn interessant. Ze zijn ook opgegeven in ponden Vlaams, schellingen en penningen. De omgerekende prijzen staan achteraan in de onderstaande kolom vermeld:

	ponden Vlaams	schellingen	penningen	Omgerekend
142 pond eenhoorn	28	13	11	f. 173,00
)hier worden de narwaltanden dus in gewicht opgegeven en niet in aantal.)				
72 pond eenhoorn	9	15	--	f. 58,50
(deze tanden waren kennelijk kleiner of van mindere kwaliteit doordat ze afgebroken waren. In het laatste geval werden de stukken veelal fijngemalen en in poedervorm als geneesmiddel verkocht.)				
58 walrustanden	1	--	--	f. 6.00
80 balklatten	1	7	6	f. 8.70
250 delen	9	16	9	f. 59.70

200	sparren	5	1		f. 30.30
50	rendiervellen	98	10	10	f. 52.00
648	pond balein	22	2	10	f. 133.60

(hoewel ook deze baarden in gewicht zijn opgegeven wordt apart vermeld dat het hier gaat om baarden van '20½ pro cento', dus van 20½ in 100 pond. Hieruit blijkt dat 'De Visscher' ongeveer 133 baarden had ingehandeld.)

103	robbevellen	8	3	1	f. 49.00
	niet genoemd aantal kleine vellen		10	6	f. 3,60
14	oxhoofden traan	37	18	4	f.227,80

(een oxhoofd traan had een inhoud van ongeveer 220 liter.)

52	messen		13		
			4		
		f.	4,30		
	partij kramerij	2	10	10	f. 16,00
	partij kramerij		16	8	f. 5,60

(Deze 'kramerij' bestond uit allerhande snuisterijen die tegen een gering bedrag werden ingekocht en toch in hun verscheidenheid een belangrijk handelsartikel voor de 'wilden' waren.)

500	messen	2	6	--	f. 13,80
11	koperen ketels	2	1	--	f. 12,30
16	lege oxhoofden	1	11		f. 9,30
2	oxhoofden bier	2	4	2	f. 13,40
				totaal	f.876,90

Zeer belangwekkend is het nergens eerder bij de Nederlandse straatvaart aangetroffen ruilhandelartikel 'hout'. Daar hier dit hout staat omschreven als balklatten, delen en sparren is er geen twijfel mogelijk aan de toepassing van dit product. Het werd langs de kusten van Straat Davis toegepast door de Groenlanders bij de bouw van onderkomens. Haan vermeldt in zijn geschrift dit hout niet als handelsartikel en vermeldt in het kader van de bouw van 'huizen en wooningen' alleen: 'De daken der huizen worden gemaakt, (by gebrek van hout, het welk hun menigwerf gebeurt), van Walvisribben en kaakebeenen, en ook zommige stukken hout, indien ze 't hebben, dewelke zy dwars op de muuren leggen, gelyk men by ons de balken doet, en onder ieder balk in het midden eenen stut, om aldus het doorbuigen, en het breeken dier balken te beletten, en ze beleggen voort dan de daken met stukken hout langs heenen, zo veel ze nodig achten, dewelken ze aanstondes met aarde zooden digt maaken.....'. Verder vermeldt de Terschellinger dat 'als de schepen komen, en wanneer de warmte begint te naderen, ofte genaken, vluchten, of verlaaten ze dien tyd hunne huizen, dewelken zy voor het meerdergedeelte boven afbreeken, ofte sloopen, om het hout daar van mede te neemen, om elders zich daar mede weder te bedienen'. Hout was dus een kostbaar goed voor de Groenlanders dat zij dan ook mee namen als ze hun onderkomens sloopten ten tijde van de aankomst van de Nederlandse ruilhandelaren. In de zomermaanden verbleven de 'wilden' in tenten die volgens Haan als volgt werden gemaakt:''Hebben een stuk hout, tot de kap, van 2 a 3 voeten lang, daar in 6 a 8 a 10 gaten, waar toe zy sparren hebben, die daar met de boven-enden inpassen en insluiten, zetten dan de onder-enden van de sparren een stuks weegs van elkanderen, en trekken daar dan vellen van Zeehonden over heenen.....'. Ook voor de tentenbouw werd dus hout gebruikt en de 'sparren' die *De Visscher* vervoerde, worden door Haan ook genoemd. Uit het voorgaande is het inderdaad allerminst verwonderlijk dat de ruilhandelaren voor de commercie ook hout meenamen naar de zeestraat, maar Haan zwijgt hier over. De Terschellinger noemt wel koperen ketels, witte en bonte hemden, lensen om geharpoeneerde walvissen te doden en snuisterijen als kralen, spelden en naalden. Maar mogelijk liet Haan enkele handelsartikelen bewust onvermeld, omdat hij immers zelf

belanghebbende in deze ruilhandel was en ook met teleurstelling in zijn geschrift van 1720 moet constateren, dat door ''de meenigvuldige vaart of navigatie, die wij voor het tegenwoordige op dat land doen, wy hebben daar door ons zelven in den grond gevaaren'. Uit een andere gedrukte bron worden we wèl vollediger ingelicht, maar dit betreft een boekwerk van de Noorse prediker Hans Egede, de grote animator en voorman van de hernieuwde kolonisering van West-Groenland vanuit Europa, in 1721 30). Egede schrijft in dit ook in onze taal verschenen werk, dat in de periode 1721-1736 voor de Deense ruilhandel de belangrijkste artikelen van het cargasoen waren: rokken en hemden van wit, blauw, rood of gestreept lijnwaad en wol;messen;handzagen; naalden;vishaken;brillen;spiegels en houtwaren 31). Deze laatste bestonden volgens Egede vooral uit 'ribbetjes', sparren, planken en kisten. Verder waren gewild bij de Groenlanders, volgens Egede: koperen ketels en pannen, tinnen borden en schotels. Op genoemde artikelen zat bij handel, volgens Egede, 'veel winst'. Wat vanaf 1721 voor de Denen gold zal ongetwijfeld ook al eerder voor de Hollanders hebben gegolden en deze artikelen zullen ook het hoofdbestanddeel in de cargasoenen op onze schepen hebben uitgemaakt. Hout verzamelden de Groenlanders dus niet alleen als aangespoeld zeegoed van het Amerikaanse continent, zoals wel beweerd wordt, maar hun boomloze kusten werden reeds ver voor Egede door onze handelsschepen van hout voorzien. Als bij de Groenlanders door de Denen voor bovenstaande artikelen ingeruilde producten noemt de Noorse prediker in zijn boekwerk: walvisspek, walvisbaarden, eenhoorns, rendier-, vosse,- en robbevellen. Dit zijn inderdaad, in de periode na de komst van Egede op Groenland, ook de producten die de Nederlandse ruilhandelaren uit Straat Davis meenemen, alhoewel de 'eenhoorns' in die periode zeer waarschijnlijk een zeer klein artikel zijn geworden.

Er zijn een aantal belangwekkende zaken te distilleren uit de verkoopspecificatie betreffende de lading van 'De Visscher':

1) Het enorme prijsverschil tussen de narwaltanden (eenhoorns) en de tanden van de walrus. (Indien we de walrustanden op gemiddeld 2½ kg. per stuk rekenen en de narwaltanden in gewicht bij elkaar tellen komen we, indien we het pond$Amsterdamse pond stellen, op een prijsverhouding per pond van ongeveer 54 :1 in het voordeel van de narwaltanden. Dit dankzij vooral de toegeschreven geneeskundige werking van de 'eenhoorn'.)
2) De waarde van de robbevellen ten opzichte van de rendiervellen, die voor eerstgenoemde op de helft van die van de rendiervellen te stellen is.
3) Het hoofdbestanddeel van het cargasoen dat bestaat uit hout voor de bouw van onderkomens voor de Groenlanders. Dit hout werd dus niet alleen als drijfhout verzameld langs de kust, maar ook in het begin van de achttiende eeuw al aangevoerd door de Nederlandse schepen. Haan noemt in zijn geschrift dit hout niet als handelsartikel.
4) De aanwezigheid aan boord van *De Visscher* van veertien exhoofden traan in samenhang met de zestien lege oxhoofden lijkt het er op of de Terschellinger galjoot deze oxhoofden in 1704 meeneemt naar Straat Davis om spek of traan in te bergen en dat de vaten niet alle zijn volgeraakt. Dat de traan in het cargasoen is meegenomen naar de zeestraat kunnen we gevoegelijk uitsluiten. De Groenlanders wonnen de traan immers zelf uit het spek. Of dit echter in grote hoeveelheden en anders dan voor eigen gebruik plaatsvond is uiterst twijfelachtig. Zowel Haan als Egede vermeldt immers de traan niet als handelsartikel van de 'wilden'. We moeten dus gaan denken aan door de bemanning van *De Visscher* zelf langs de kust van Straat Davis uitgekookt spek. Dit kan betrekking hebben op zowel ingeruild spek als het spek van zelf geharpoeneerde dieren, zoals walvissen, walrussen of robben. De Terschellinger galjoot zal dan dus, in plaats van spek, de zelf uitgekookte traan naar de thuishaven hebben willen vervoeren. Tot beden is onbekend dat de Nederlandse ruilhandelaren dit deden. We hebben wellicht te maken met een indentieke situatie als bij de oude baaivisserij rond Spitsbergen. Deze is daar in 1704 echter reeds lang verdwenen. In Straat Davis wordt deze werkwijze dan dus mogelijk nog

af en toe gehanteerd. Een andere verklaring voor de aanwezige traan kan schrijver dezes moeilijk geven. Dat *De Visscher* inderdaad ook voor de jacht op walvissen en/of walrussen resp. robben was uitgerust bewijst de functie van commandeur die Dirk Cornelisz. Kater (zeer waarschijnlijk ook stuurman) aan boord had.

5) Het opvoeren van twee oxhoofden bier. Haan vermeldt in zijn geschrift, als hij de eet- en drinkgewoonten van de Groenlanders bespreekt:'Bier, Wyn of eenige andere Dranken van ons zyn hun lieden geheel onbekend, en zyn niet begeerig dezelven van ons eens te proeven, ofte wy moeten hen daar noch toe omkoopen, ja dan spuwen zy het daadelyk en gezwind weder uit'. We schrijven dan 1720. Het zal in 1704 zeker niet anders zijn geweest en we moeten dan aannemen, dat dit bier niet tot de lading, maar tot de victualie van *De Visscher* heeft behoord dat overbleef, nadat de galjoot met een gehalveerde bemanning uit de zeestraat terugkeerde.

Het is helaas niet mogelijk om een rekening op te maken, uitsluitend met betrekking tot de commercie die *De Visscher* in 1704 dreef. Een deel van het cargasoen bleef immers, mede door de moordpartij, onverhandeld. Ook is niet duidelijk of er voor de op bodemerij gegeven f. 600 uitsluitend handelsartikelen voor het cargasoen of ook victualie werd ingekocht. De gehele reis leverde echter een grote verliespost voor de Terschellingers op. Er moest f. 400 worden betaald om *De Visscher* uit handen van de Vlissinger hernemers te krijgen an van de ladingopbrengst van, omgerekend f. 876,90 was de helft voor de genoemde hernemers. Natuurlijk resteerde tenslotte ook nog de financiële afhandeling met de bodemerijgeefster in Amsterdam. Daarbij kwam het grote menselijke drama van deze reis.

Nog meer Franse kapers

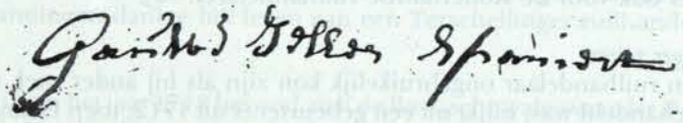
In hetzelfde jaar, 1704, ontkwam een andere Terschellinger schipper ternauwernood aan een identieke moordpartij als op *Oe Visscher*.

Dit betrof Gauwe Jelles Spaniert en zijn buisscheepje *De Liefde*. Deze Terschellinger schipper lag met *De Liefde* in de Zuid Baai, de verzamelplaats van thuisvarende schepen, toen negen 'Vrouwen-schuiten' bemand met uitsluitend manlijke Groenlanders langszij kwamen. Spaniert was echter op de hoogte gebracht van het gebeurde met *De Visscher* en was op zijn hoede. De 'wilden' werden met het geweer in de aanslag opgewacht en zij staakten spoedig hun agressieve bedoelingen om direct daarop weg te varen. Volgens Haan, in zijn meer genoemde geschrift, vroegen zij Spaniert naar de stuurman van *De Visscher*, waarschijnlijk dus Dirk Cornelisz. Kater, die kennelijk inderdaad aan hun moordpartij ontsnapt was en die ze zochten op andere thuisvarende schepen. Klaarblijkelijk waren zij speciaal gebeten op deze stuurman van *De Visscher*. De stelling dat de commandeur op *De Visscher*, Dirk Cornelisz. Kater, dezelfde was als genoemde stuurman, wordt ook nog eens versterkt als Haan mededeelt, dat de reis van 1704 diens 'dertiende togt was, in dat gewest' en wij weten dat Kater reeds in 1695 als stuurman vanuit Rotterdam op de zeestraat voer. Spaniert kon naar waarheid de Groenlanders duidelijk maken dat Kater niet aan boord was bij hem.

Spaniert zou nog meer moeilijkheden ondervinden, evenals *De Visscher*, want ook zijn buis werd in de Noordzee 'op hunne terug Reijse van de Straat Davids naar deese Stad', zijnde Amsterdam, op 12 september 1704 aangevallen door twee Franse kapers die de buis namen en, na alles van waarde te hebben overgenomen, het schip in brand staken. Uiteraard waren ook de 'Cargasoen goederen' een welkome buit voor de kapers. Op 23 september werd de bemanning van *De Liefde* in Duinkerken aan wal gezet en 'seeven dagen in het gevangenhuijs gehouden'. Daarna werden de schepelingen vrij gelaten en bereikten, waarschijnlijk over land, op 5 oktober Amsterdam 33). Uit bovenstaande blijkt dat ook dit Amsterdamse schip uit de zeestraat rechtstreeks naar de IJ-stad zou varen en geen rondreis van plan was, zoals vele Rotterdamse Straat Davisvaarders in die vroege jaren. Hoofdreder of boekhouder van *De Liefde* was de koopman Mattheus Beecke. Spaniert voer dus voor Amsterdamse rekening, in tegenstelling tot de ongelukkige Cornelis Evertsz. Kip in hetzelfde jaar.

Na het verlies van *De Liefde* reedde Mattheus Beecke in het volgende jaar, 1705, weer een schip uit voor de zeestraat en wel het hoekerschip *De Bolk*. Ook op dit schip kreeg de Terschellinger schipper Gauwe Jelles Spaniert het bevel en ook deze reis zou geen geluk brengen. Op 7 mei

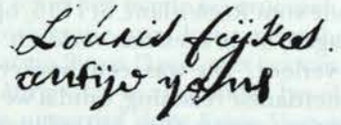
vertrok *De Bolk* uit Texel en reeds in de nacht van 9 op 10 mei, 'gekomen zijnde naer hun gissinge op de breette van 58½ graden tusschen Schotland en Noorweegen midden in het



Afb. 8 Signatuur van de schipper op Straat Davis, Gauwe Jelles Spaniert van Terschelling. (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 6028A, akte van 2 juni 1705)

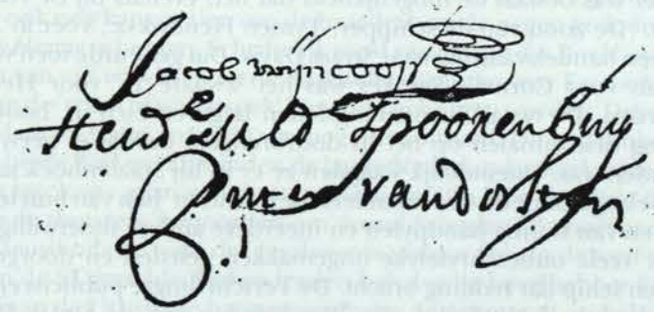
Vaarwater aldaer ingezeijlt zijn geworden door een frans Caperschip'. Deze kaper 'op hebbende seeven stucken Canon en gecommandeert werdende door Cap. Jacobus de Veije' zette enig volk over op de hoeker en deze prijsbemanning bracht de Straat Davisvaarder naar Duinkerken. Toen Spaniert en zijn bemanning daar met het Franse schip op 23 mei aankwam, lag zijn hoeker al in het kapersnest afgemeerd. Op 26 mei konden de Terschellinger en de zijnen uit Duinkerken vertrekken en kwamen zonder schip en berooid op 31 mei 1705 in Amsterdam aan 34).

Ook de genoemde Terschellinger cartograaf en publicist Louris Feijckes Haan voer in 1709



Afb. 9 De handtekeningen van de bekendste Terschellinger Straat Davisvaarder Louris Feijckes (Haan) en zijn echtgenote Antije Jans. (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 7328, akte van 17 mei 1729)

voor Amsterdamse rekening als ruilhandelaar naar de zeestraat en wel op de buis *De Haan*. Reders en eigenaars waren de kooplieden Jacob Wijnkoop, Hendrik en Ulrich Sporenburg en Pieter van Dorsten. De eerste en de laatste waren respectievelijk tot 1733 en 1719 nog actief als reders op de zeestraat. Ook Haan ontliep in 1709 de Fransen niet toen hij 'komende van de Straet Davids en gedestineert zijnde naer deese stad', zijnde Amsterdam, op 4 september door een kaper werd genomen, maar gelukkigerwijze op 9 september werd hernomen door 'twee Engelsche koning schepen' en te Harwich binnengebracht. Ook deze schipper was van plan geweest direct uit de zeestraat naar Amsterdam te zeilen. Zijn schip kon door bemiddeling van



Afb. 10 Signaturen van drie Amsterdamse reders op Straat Davis in het begin van de 18e eeuw, Jacob Wijncoop, Hendrik Spoorenburg en Pieter van Dorsten. (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 6047, pag. 1214, d.d. 20 september 1709)

de Londense koopman Paul d'Aranda Junior, tegen betaling van datgene wat 'bevonden zoude mogen werden voor de herneming van het zelve verschuldigt te zijn', worden

teruggekregen. In 1710 voer Haan weer op dezelfde buis, die zijn naam droeg. Uit enkele notariële stukken blijkt dat deze Terschellinger, buiten de Straat Davisreizen, in het naseizoen op de Oostzee en op Frankrijk voer. Vooral wijnreizen waren, zoals eerder gesteld, gewoon voor de schippers op de zeestraat, na terugkeer van West-Groenland. Dit gold zowel voor de Amsterdamse als ook voor de Rotterdamse ruilhandelaren 35).

Andere Terschellinger reizen

Dat het voor een ruilhandelaar ongebruikelijk kon zijn als hij ander spek thuisbracht dan datgene wat ingehandeld was, blijkt uit een gebeurtenis uit 1712, toen Haan op de 30 lasten metende hoeker *De goede Coopman van Middelburg* weer voor Amsterdamse rekening naar de zeestraat voer. Op 12 april zeilde de Terschellinger uit het Vlie en, aangekomen in Straat Davis, werd een drijvende dode walvis aangetroffen, 'dewelke sij aen stukken gesneden en ongeveer 20 quardelen speck in haer hoeker daervan vol gemaeckt hebben en deselve hier ter stede gebragt en gelost'. De notariële verklaring was kennelijk nodig, omdat dit spek niet verkregen was door ruilhandel en daarom een andere financiële afwikkeling vereiste. Dit spek had tenslotte geen handelswaar gekost en dat zullen ook de schepelingen verdisconteerd hebben willen zien 36).

Dat de reizen naar Straat Davis met de kleine buizen, hoekers en galjoten in meerdere opzichten riskant waren, deelt Haan ons ook mee in zijn geschrift en wel aan de hand van de gebeurtenissen met betrekking tot de Terschellinger schippers Cornelis Sjoukes en Hendrik Tymez. Jes (eventueel Ies) in respectievelijk 1713 en 1716. De eerstgenoemde bevelhebber kwamen we reeds tegen als varende voor Rotterdam, in 1715, op de buis *Juffrouw Catharina*. Dit schip ging in dat jaar, zoals we zagen, in de zeestraat verloren. Nu blijkt dat Cornelis Sjoukes ook reeds in 1713 zijn schip verloor. Dit was een hoeker en waarschijnlijk voer deze Terschellinger ook toen voor Rotterdamse rekening, omdat we hem pas in 1716 voor het eerst in de Amsterdamse zeebrievenregisters aantreffen. Hij zal toen zijn heil in de IJ-stad hebben gezocht, waar hij ook, in 1722, zijn laatste bevel over een Straat Davisvaarder krijgt. Reeds bij Staatenhoek verloor Cornelis Sjoukes in 1713 zijn hoeker, op 10-12 mijlen buiten de kust, in het ijs. De bemanning van acht koppen inclusief de schipper, ging in de twee jollen. Na grote ontberingen overleefden slechts drie schepelingen de tocht, in de grootste jol. De geredden waren schipper Cornelis Sjoukes, zijn stuurman en en 'een groote Jongen'. Hoe groot de honger van deze ongelukkigen was blijkt wel als Haan ons mededeelt, dat ze het lichaam van een gestorven bemanningslid na drie dagen weer opgroeven 'om hun leve te verlengen; ze sneden het vleesch van het doode lichaam, en aten het rauw.....' Na vijf weken ontmoetten zij eindelijk een Hollandsch vaartuig, dat in dat land lag om handeling te dryven'.

Hendrik Tymesz. Jes verloor in 1716, ook bij Staatenhoek, zijn schip, op 20 mijl zuidwestelijk van deze zuidelijke punt van Groeland. Het ging hier om een 'galjoot' en daar de bevelhebber een Terschellinger was bestaat de mogelijkheid dat het, evenals bij *De Visscher*, ook om een loodsgaljoot gaat. (De zoon van de schipper, Tymen Hendriksz., voer in 1722 eveneens als bevelhebber op een handelsvaartuig naar Straat Davis. Dat gebeurde toen voor Amsterdamse rekening.) Evenals voor Cornelis Sjoukes was het 'zwaare Ys' voor Hendrik Tymsz. Jes noodlottig geworden. De twaalf bemanningsleden begaven zich in 'bood en sloep', maar moesten eerst nog drie etmalen op het ijs doorbrengen, omdat er geen opening voor de vaartuigjes te vinden was. Uiteindelijk slaagden ze er in bij Staatenhoek aan land te komen. Hier werden ze belaagd door de Groenlanders die trachtten 'hen van hun leeven te berooven, als met het werpen van hunne handpylen en meerdere andere moetwilligheden.....'. Na 26 etmalen 'en zeer veele onbeschryfelyke ongemakken geleden en doorgestaan te hebben' vonden ook zij een schip dat redding bracht. De Terschellingse publicist en zelf bevelhebber op Straat Davis besluit in dit kader zijn 'Beschrijving van de Straat Davids.....' met de hartekreet:'Doch de Hemel behoede alle onze Landgenoten, en andere natiën, voor diergelyke gevallen en ongelukken, en breng'en voert alle Schepen op behoudene Rheden en Havens'. Haan doelt hier dus ook op 'andere natiën' en dat is juist, hoewel de Terschellinger in zijn eerste hoofdstukje zegt dat Straat Davis "voor het tegenwoordige weinig of niet door andere Natiën als door de Batavieren of anders Hollanders genoemd, bevaaren wordt'. We

schrijven dan dus 1720. In verhouding met de Nederlandse schepen waren de aantallen handelaren en walvisjagers van buiten de Republiek echter inderdaad weinig talrijk. Het ging, voorzover tot nu bekend is, in die jaren alleen om enkele schepen uit Hamburg. In 1719 betrof dit vier vaartuigen, tegen 27 schepen uit de Republiek. Een Amsterdams notarieel stuk toont echter aan, dat voor 1719 ook de Basken in Straat Davis de walvisjacht bedreven. Eén van deze Baskische bemanningen dankte het leven aan een Terschellinger ruilhandelaar.

Een Bask

In de maand juni van het jaar 1718 bevond zich de Baskische walvisvaarder *De Gulden Haring* in het arctische vangstgebied 'in groen of ijsland'. Het schip was afkomstig uit Bilbao. In de genoemde wateren ten oosten van Groenland werden twee walvissen geharpoeneerd en op 20 juli besloot de commandeur Esteben de Urusti koers te zetten naa 'd'oostkant van de Straat Davids'. Op 23 juli kwamen de Basken op de gewenste vangplaats en zij doodden in de periode tot 19 augustus nog zeven walvissen. Op die dag werd de thuisreis naar Bilbao aanvaard. Op 22 augustus, toen *De Gulden Haring* in zuidelijke richting tot op 61 graden N.B. was gevorderd, werd 's nachts in slecht weer 'door een sware zeestortinge de agtersteven en 't roer van hun gemelde schip afgeslagen waardoor seer reddeloos en in groot gevaar geraakten van te sinken en genoeg te doen hadden om hun schip met pompen boven te houden'. Toen in het barre weer ook de voorsteven beschadigd werd, besloot de commandeur om 'hun levens te salveren'. De bemanning ging in de sloepen "als wanneer t'alle geluk op den 24en der gemelde maant Augustus een schip ontdekten een mijl van hen af'. De commandeur liet onmiddellijk zijn sloep koers zetten naar dit schip 'ten eynde te vernemen of den commandeur of schipper van 't gemelde schip in consideratie van hun miserabele staat hen wilde bergen en overnemen'. Dit vond dus plaats in Straat Davis, niet ver van Staatenhoek. Het gesignaleerde schip bleek het buisschip *De Morgenstar* te zijn onder bevel van de Terschellinger schipper Tobias Boekhout. De buis was uitgereed door Frans Verwer te Nieuwendam. Het scheepje mat slechts 20 lasten. (Tobias Boekhout zou tot 1751 de Straat Davisvaart trouw blijven en ging later de walvisvangst beoefenen op grote specifieke walvisschepen. Deze Terschellinger had ook enige tijd, zoals in 1718, domicilie in Nieuwendam 37). De schipper van *De Morgenstar* stemde er in toe dat 'des anderen daags den 25en der gemelde maant Augustus' het gehele scheepsvolk van de Baskische walvisvaarder overstapte op de buis. Dit was geen sinecure want de bemanning van de Bast telde maar liefst 58 koppen. Dergelijke grote walvisschepen waren vanouds de Basken niet vreemd. Al in 1613 komen we een Baskische walvisvaarder uit St. Jean de Luz tegen van 350 lasten 38). Bij de Nederlandse walvisvaart zijn schepen boven 250 lasten niet of nauwelijks gebruikt en rond 1720 waren walvisvaarders boven 170 lasten al een zeldzaamheid. Daar *De Morgenstar* behoorde tot het kleinste type Straat Davisvaarders zal de bemanning zeker niet boven twaalf koppen hebben geteld en was het een gigantische opgave om de 58 Basken aan boord te bergen. Tobias Boekhout deed echter zijn menselijke plicht en gezamenlijk werd ook nog kans gezien om de baarden van de negen gedode walvissen uit het wrak van *De Gulden Haring* te bergen. Schriftelijk werd vastgelegd dat Boekhout recht had op de geborgen baarden van vijf walvissen en de Baskische commandeur Esteben de Urusti op die van vier dieren. Van de 'traan of walvisspek' kon niets geborgen worden. Deze Bask kookte dus het spek aan boord uit tot traan, maar dit was nog niet voltooid. Dit traankoken op de schepen zelf was gewoonte bij de Basken. Zij vonden de latere Nederlandse werkwijze van het uitkoken bij de thuishavens ten koste gaan van de traankwaliteit 39). Nog dezelfde dag, 25 augustus, zette *De Morgenstar* de thuisreis 'benoorden om' (rond Schotland?) voort en arriveerde op 22 september voor Nieuwendam, waar de 'gesalveerde visbaarden op de werf van frans verwer' werden gelost. Van de 58 geredde Basken legden behalve de bevelhebber Esteben de Urusti ook de stuurman Juan de Urusti, de harpoenier Pedro de Aramendi en de bootsman Esteben d'Aguirre een verklaring over het gebeurde af 40).

Uit het gebeurde blijkt dat voor 1719 de Basken de Straat Davisvaart beoefenden, maar dit zal uitsluitend walvisvangst geweest zijn en géén ruilhandel. Het aantal Baskische walvisvaarders ten westen van Groenland kan ook niet groot geweest zijn en stond in geen enkele verhouding tot de enorme vlucht die de Nederlandse walvisvangst na 1719 in de zeestraat maakte. Deze zal

voor de Basken een toevlucht betekend hebben als de vangst ten oosten van Groenland tegenviel, zoals ook in het geval van *De Gulden Haring*. We horen later in de achttiende eeuw slechts incidenteel over Basken in Straat Davis. Niettemin is het verrassend dat voor 1719, toen de Nederlandse geregelde walvisvaart op de zeestraat, met specifieke walvisschepen, nog in de kinderschoenen stond, we een grote Baskische walvisvaarder met 58 koppen in Straat Davis aantreffen, met een uitstekende vangst van zeven daar gedode walvissen. Het lijkt er bovendien op dat *De Gulden Haring* ter hoogte van het later zo belangrijke vangstgebied rond Disko had gevist. De vangst werd immers aan 'd'oostkant van de Straat Davids' beoefend en de Baskische walvisvaarder was reeds vanaf 19 augustus op de thuisreis, toen het schip in de nacht van 22 augustus op 61 graden N.B. in moeilijkheden geraakte. De Basken kwamen wel reeds zeer vroeg in de wateren van de noordwestelijke Atlantische Oceaan, op zoek naar de walvis, maar we horen later in de achttiende eeuw, zoals gezegd, in Straat Davis zeer weinig meer van deze walvisvangers van het eerste uur. Het zijn dan, naast de Nederlandse schepen, hoofdzakelijk de Noordduitsers en later de Britten en de Amerikanen die we er, met enkele Deense schepen op de jacht aantreffen.

De grote toename van het aantal Straatvaarders

Het buisschip *De Morgenstar* was een van de handelsscheepjes die aanvankelijk de meerderheid vormden op de specifieke walvisschepen in Straat Davis. In mijn studie over de Amsterdamse Straat Davisvaart blijkt dat in 1719 er uit Amsterdam slechts drie specifieke walvisschepen op de zeestraat voeren 41). Rond dit jaar heeft er in onze Republiek een enorme toename plaats van uitredingen naar de zeestraat, zodat in de periode 1719 tot 1721 het aantal schepen dat de ruilhandel tot hoofddoel heeft en dat wat in de eerste plaats walvisvangst bedrijft, oploopt van 27, in 1719, tot maar liefst 107, in 1721. Niet los te koppelen van deze enorme toename zijn de publicaties van de Terschellinger schipper op Straat Davis, Louris Feickes Haan, die de navigatie in de zeestraat en de bekendheid met het land en volk vergemakkelijkten. In 1719 verscheen zijn: 'Beschryving van de Straat Davids, Van de Zuydbay, tot om het Eyland Disko. Als meede van de Z.O. bogt tot door het Waygat. Door Lourens Feykes Haan, Varende voor Schipper op de Straat Davids.', bij Gerard van Keulen, Amsterdam en een jaar later, in 1720, kwam bij dezelfde uitgever van de pers het hiervoor al meermalen aangehaalde werkje: 'Beschryving van de Straat Davids, Benévens des zelven Inwooners, Zede, Gestalte, en Gewoonte, mitsgaders hunne Visvangst, en andere Handelingen. Als mede een kort en beknopt verhaal van de westkust van de zelfde Straat, of anders Noord Amerika. Door L. Feykes Haan.' Nog in 1720, of kort daarna, verscheen van Haan bij Gerard van Keulen bovendien een 'Nieuwe platte paskaart van de Straat Davids....enz.', die in 1728 ook in de bekende atlas "De nieuwe groote lichtende Zeefakkel... enz." zou worden opgenomen. Deze kaart van de Terschellinger is de eerste detailkaart die ooit van het belangrijkste ruilhandels- en walvisvangstgebied in Straat Davis is vervaardigd. Later zou hij er, samen met de Terschellinger Reltje Cornelisz. Bonk, nog een zeer goede kaart van de totale oostkust van Straat Davis aan toevoegen. Deze kaart, die we als een top in de Nederlandse historische cartografie mogen beschouwen, verscheen ook in de Zeefakkel en wel in 1734 onder de naam: 'Nieuwe Platte Paskaart van De Straat Davids strekkende van de Staaten Hoek tot de Vrouwen Eylanden... enz.' 42).

De eerste uitgaven van Haan, uit de periode rond 1719-1721, vormen mede de afsluiting van de vroege Straat Davisvaart, die ook gekenmerkt wordt door de eerste jaarlijkse voorgedrukte vangstlijst, van 1719. Voor dit jaar werd uitsluitend van de Groenlandvaart een jaarlijkse lijst gepubliceerd. Dat er in 1719 ook een dergelijke lijst van de Straat Davisvaart verscheen duidt er op dat rond dit jaar de vangst van walvissen zodanig was toegenomen, dat de zeestraat niet meer alléén als ruilhandelsgebied werd beschouwd.

Vanaf dit tijdstip gaat het inderdaad zeer snel met de progressie van het aantal uitgerede walvisvaarders voor Straat Davis. Er blijft echter aanvankelijk een zeer kenmerkend verschil met de Groenlandvaart en wel in het kader van de scheepstypen, zoals eerder reeds opgemerkt. De aloude ruilhandel in de zeestraat maakt plaats voor walvisvangst die door dezelfde kleine buizen, hoekers en galjoten werd bedreven als die aanvankelijk vooral voor de

BESCHRYVING
VAN DE
STRAAT DAVIDS,
Van de *Zuydbay*, tot om het Eyland *Disko*. Als meede van de Z. O. bogt tot door het Waygat.
DOOR
LOURENS FEYKES HAAN,
Varende voor Schipper op de Straat Davids.

Te AMSTERDAM,
By GERARD van KEULEN, Boek-en Zeekaartverkoper, en Graadboogmaker, aan de Ooftzyde van de Nieuwebrug, 1719.

Afb. 11 Titelblad van de eerste publicatie die de Terschellinger Louris Feijckes (Haan), in 1719, met betrekking tot Straat Davis het licht deed zien. Het werkje geeft zeilaanwijzingen.

commercie werden ingezet. In 1719 was met betrekking tot de Amsterdamse schepen voor Straat Davis nog slechts 16,7 % groter dan 100 lasten. In 1726 bedroeg dit aantal voor de IJ-stad 50 % en pas rond 1737 was het aantal specifieke grote walvisschepen gestegen tot een percentage boven 80 %, dat voor de Groenlandvaart vanuit Amsterdam reeds rond 1719 was bereikt. Zoals elders reeds gesteld kwam onze walvisvaart in Straat Davis dus niet in de eerste plaats voort uit de Groenlandvaart, maar kende daarentegen in hoofdzaak een geheel eigen ontwikkeling, voortkomende uit de ruilhandel. Voor onze Republiek gold dat in de periode 1719-1721 van de 81 Straat Davisrederijen er minstens 54 eerder niet bij de Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, betrokken waren geweest. Minstens 2/3 van het aantal rederijen op de zeestraat beoefende, in die periode van geweldige progressie, de vaart op Straat Davis dus als nieuwe rederij op de arctische vaart en niet als aloude Groenlandrederij. De nieuwkomers voerden de reizen op de zeestraat oorspronkelijk uit met kleinere, niet specifieke, walvisschepen en een aantal ging pas later over op de walvisvangst met speciaal voor deze arctische vaart gebouwde, grote, walvisschepen. De aanvankelijke kleinere schepen deden veelal ook dienst voor de vaart op andere bestemmingen, in sterke tegenstelling tot de specifieke, grote, walvisschepen van de aloude Groenlandvaart, die rond 1720 al lang niet meer veelvuldig voor commerciële doeleinden werden gebruikt. Ze werden speciaal voor de ijsvisserij gebouwd en na het vangstseizoen veelal opgelegd.

Wijze van walvisvangst

De mogelijkheid die de nieuwe rederijen zagen voor hun niet-specifieke walvisschepen had direct te maken met de plaats van het belangrijkste vangstgebied in Straat Davis. Dit was immers gesitueerd rond het eiland Disko, dicht onder de kusten, waar veelal open water te vinden was. De ook voor handelsdoeleinden naar elders gebruikte kleinere schepen, die geen verdubbeling van de scheepshuid hadden, konden, evenals in de vroegere baaivisserij rond Spitsbergen, zo toch met succes worden ingezet. Dit gebeurde vooral in 'compagnie' met andere schepen. Er waren dan vangsloepen genoeg om de walvissen te bejagen en zonodig naar de kust te boegseren, waar de gedode dieren bij hoog water droog werden gezet. Bij de

iets grotere vaartuigen werd echter al gauw kans gezien de walvissen langszij van de schepen af te spekken, evenals bij de specifieke walvisschepen. Een voorbeeld van deze laatste gang van zaken is het schip van de commandeur Simon Jansz. Tel, van Zaandam, in 1720. Deze walvisvaarder *De Hoop* genaamd, mat 80 lasten en de bemanning flenste in genoemd jaar een walvislangszij. De kleine ruilhandelsschepen die walvisvangst als nevenactiviteit hadden, konden echter uitsluitend de vangst bij de wal afspekken. Een fraai voorbeeld van een dergelijke gang van zaken was het flensen door de bemanningen van de handelsscheepjes *Cornelia Galey* en *Goede Vrienden*, in 1732. Deze vaartuigen waren respectievelijk 40 en 45 lasten groot. Schippers waren de Terschellingers Silke Meyndertsz. de Graaf en Hessel Jacobsz. Zij lagen achter Disko en de baai Makkelyk Out, toen in de morgen van 9 mei een 'wildeman' langszij kwam die duidelijk maakte 'dat er een Vis was drijvende buyten de bay in Zee, waarop zij Comparanten aenstonts ieder een sloep op de Vis hebben afgesonden.afgesonden'. Deze sloepen kwamen twee mijl buiten de baai bij een gedeelte van een Vis' en maakten vast tot ook de beide handelsvaartuigen *Cornelia Galey* en *Goede Vrinden* arriveerden ''en deselve gedeelte van die Vis met hun beyde Scheepen in een andere bay genaemt Illeminneme gesleept en daer onder hun beyde hebbende verdeelt yder de helfte...'. Deze kleine handelsschepen moesten dus zelfs een gedeelte van een dode walvis eerst naar ondiep water verslepen eer er afgespekt kon worden. De vaartuigen waren te klein en er niet voldoende voor uitgerust om buiten de kust, in diep water, langszij walvissen te flensen. Men liet daarentegen de gedode dieren bij laag water droogvallen door ze op een geschikte ondiepte te slepen 44).

Compagnieschappen

Het was gebruikelijk dat de kleine handelsvaartuigen dus in 'compagnie' te werk gingen. Er waren twee mogelijkheden voor het sluiten van een dergelijk compagnieschap:

1) Door de rederijen van deze kleine vaartuigen, die voor handel en eventuele walvisvangst waren uitgerust, voor het vertrek, in de thuishavens
2) Door de schippers van deze vaartuigen na aankomst in Straat Davis.
   In het eerste geval werd er een contract afgesloten voor de gehele reis, of een belangrijk gedeelte daarvan, terwijl in de tweede situatie een compagnieschap zelfs uitsluitend kon gelden voor bijv. het handelen en/of walvisjagen in een bepaalde baai en daarom ook niet zelden voor een zeer korte tijd gold. Enkele contracten mogen geheel of gedeeltelijk als voorbeeld dienen.

Op 8 maart 1720 werd er door de Amsterdamse reders Wed. Johannes de Wit en Zoon en Elias van Laer ten behoeve van hun respectievelijke galjootschepen *Dolphyn* schipper Jacob Thijsz. van Terschelling, groot 36 lasten, en *Elias*, groot 40 lasten, schipper Cornelis Jansz., van Vlieland een contract afgesloten voor een reis naar Straat Davis. Zij verklaarden 'met malkanders geaccordeert te zijn':

'1) Dat wij de gem.galjoots respective sullen equiperen en gereethouden tegens den 9 deeses om gezamenlijk met d'eerste goede windt te konnen vertrecken en zeylen van deese stadt na de Straat Davids. Zullende d'equipagie en risico ieder voor syn eyge Reekeningh zyn.
2) Dat de vleet sal syn en blyven voor gemeene Reken. en gemeen in 't gebruyk, sonder dat den eene schipper den ander in Cas van verlies of breuke sal mogen verlegen laten, maar sal gehouden wesen den ander mee te helpen en assisteren.
3) Dat de galjoots (soo 't eenigsints geschiede kan) te gelyk zee sullen kiesen, dogh den een voor den ander uytrakende, sullen op een beraamde plaats in de Straat by malkander koomen, gelyk ook wanneer sy in zee door storm van malkander mogte raken.
4) Dat alle 't geene de gem. schippers sullen komen te vangen, visschen, vinden of te verhandelen wat het soude mogen wesen niets uytgesondert, mitsgaders 't geene van geblevene scheepen mogte komen te bergen of krygen, mede gemeen en voor ieder van ons de helft sal syn.
5) Dat by aldien ('t geen God verhoede) een van beyde galjoots op de Reys of in de Straat mogte komen te blyven of verongelukken soo sal den ander die soo veel als doenlyk is moeten helpen en redden in 't overnemen van alle 't geene dat (soo veel als mogelyk is) kan geborgen of overgenomen werden en sal hier komende alles soo vleet, visch ofte wat gevangen, gevonden of verhandelt is 't geene door die dewelke behouden arriveert meede gebragt werd, meede voor ons gemeen synjdogh de schadens van 't schip sal ieder voor syn eyge Reekening syn.
6) Dat ook 't Cargasoen en vleet na gedane reys meede gemeen sal syn en blyven.
7) Dat soo 't mogte komen te gebeuren dat det een voor den ander in de Straat quam t'arriveren, sal die ten eersten de Vis moeten opsoeken en in geen baey mogen blyven leggen.
8) Dat indien een van de galjoots door ongemak genootsaakt mogt worden weerom te keeren en syn reys niet kan vervolgen, soo sal de voyagie van den andere meede gemeen syn.
9) Dat het visgeldt van beyde de galjoots meede gemeen sal syn en over de Vleet moeten gebragt werden.
10) Dat ingevalle een van de gem. scheepen spoedigh mogte volvangen syn en 't schip van Jacob Reyntjes mogte ontmoeten soo sal het gepermitteert syn van deselve eenige peltereyen voor d'H. Elias van Laar over te neemen en herwaarts te brengen, dogh ongeprejudicieert de Visscherye.
11) Dat indien de schippers op de reys iets mogte voortkomen 't geen sy oordeelden tot meerder nut en voordeel van ons te wesen als hier boven staat gemeldt, soo sullen sy veranderinge mogen maken, dogh sal in geschrifte en by hun wederzyts onderteekent moeten geschieden, 't geene wy beloven voor goet en van waarden te houden als ofte door ons selfs ware gedaan.
12) Dat ten opsigte van het bovenstaande agste articul by het woordt voyagie door ons verstaan en bepaaldt werdt alleen van de maantgelden en anders niet en te reekenen van die tydt dat het schip 't geene weeder gekomen is binne deese lande komt te arriveren.
13) Dat de maantgelden van beyde de bovengenoemde galjoots sullen gemeen syn en gereekent werden over de vleet en sulx van 't begin tot 't eynde der voyagie.

Het laatste artikel (13) werd nog op 26 april , toen de schepen al in zee waren, aan het geheel toegevoegd. (Beide schepen keerden terug met uitsluitend walvisspek en wel gezamenlijk 360 vaten van zes gedode walvissen). Opvallend is hoe gedetailleerd een dergelijk contract was opgesteld. Er werd met letterlijk alles rekening gehouden. De equipage en het risico van de zee waren voor rekening van de aparte rederijen, terwijl het vangstgereedschap en het cargasoen voor gezamenlijke rekening waren. Het in artikel 9 genoemde 'visgeldt' is de extra beloning die aan de schepelingen wordt betaald voor iedere gedode walvis. De kosten dit dit met zich meebracht, werden geteld bij de voor gezamenlijke rekening gebruikte vleet. Opmerkelijk is tenslotte artikel 10, waarin een schip dat eventueel snel vol met walvisspek zou zijn gevangen, 'eenige pelteryen' voor Elias van Laar mocht meenemen, in het geval dat dit vaartuig het schip van Jacob Reyntjes (ook Rintjes) zou ontmoeten. Voor goed begrip:Jacob Rintjes, van Terschelling voer ook op een schip van Elias van Laar en wel *De Juffrouw Christina*, groot 38 lasten, welk vaartuig in de eerste plaats voor de ruilhandel was uitgereed. Kennelijk werd het van belang geacht om deze pelterijen wegens het risico, over de schepen te verdelen, of vroeg in Amsterdam te hebben, in verband met een dan geldende hogere marktwaarde 45).
Dat ook dergelijke contracten werden afgesloten voor kleine vaartuigen die uitsluitend voor de walvisvangst waren uitgerust, wordt aangetoond door een 'contract van compagnie' tussen Hendrik de Waeker, voor zijn zoon Adriaan de Waeker als boekhouder van het galjootschip *Weltevreden* en Cornelis van Ommeren, als boekhouder van de galjoot *De Jonge Cornelis*. Beiden waren Amsterdamse kooplieden. De galjoot *De Jonge Cornelis* mat 48 lasten, maar het schip *Weltevreden* was een aanzienlijk grotere galjoot, van 80 lasten. Beide schepen zouden 'in Maart 1720 naar de Straat Davids om in Comp. te samen te vissen'. In dit contract is zeer duidelijk dat met de term 'vissen' de jacht op walvissen werd bedoeld en dit blijkt altijd het geval als, zoals hier, sprake is van de 'commandeur' Tiede Lolling, van de *Weltevreden* en van de 'commandeur' Samuel Edesz. Lolling van *De Jonge Cornelis*. (Beide bevelhebbers waren Borkumers.) Maar ook als er in een contract sprake is van 'schippers' wordt bij de Straat Davisvaart, als de

term 'vissen' wordt gebezigd, bijna zeker eveneens gedoeld op de jacht van walvissen, walrussen of robben. Nooit kwam scHrijver dezes in enig notarieel stuk de aanduiding tegen dat met 'vissen', voorzover het de Straat Davisvaart betrof, daadwerkelijk de echte visvangst werd bedoeld. Dit zou ook onwaarschijnlijk zijn, daar vis nergens als lading van een Straatvaarder werd gevonden en ook nergens als handelsartikel werd aangetroffen. Dit in sterke tegenstelling tot de IJslandvaart en de vaart naar de 'Terreneufsche banken', ter hoogte van het huidige New Foundland. De schepen voor Straat Davis waren gewoon niet voor de echte visserij uitgerust, maar veelal wel voor de jacht op walvissen, walrussen of robben. (Slechts éénmaal spreekt Haan in zijn geschrift van 1720 over de visvangst in verband met Nederlandse schepen en wel aangaande de vangst van 'zeehanen'. De Terschellinger zegt met betrekking tot de Groenlanders hierover:'Deze Zeehaanen zyn er in groote en overvloedige menigte, en ze kunnen in zeer korten tyd een goede portie vangen, die ze aan ons aanstonds komen verhandelen, zy houden ze somwyle of somtyds voor hun eigen eeten'. Het is wel zeker dat de Nederlanders de zeehaan ($ poon of knorhaan) uitsluitend inhandelden voor de kost aan boord. Indien het een gewild handelsartikel was geweest, zouden zeker van deze 'groote en overvloedige menigte' zeehanen, met het geëigende vangstgereedschap, fikse ladingen naar onze Republiek zijn meegenomen. Maar nogmaals, dit blijkt nergens uit.

In het hier bedoelde contract zien we zeer fraai dat het kennelijk bij de vroege Straat Daviswalvisvaart gebruikelijk was om voor de kleine walvisvaarders die bijv. paarsgewijze de jacht gingen beoefenen, één complete Groenlandse vleet te huren. Deze vleet werd dan over beide vaartuigen verdeeld. In andere jaren of seizoenen voeren deze kleine schepen dus veelal ook als gewone handelsschepen naar elders en alleen als ze voor de Straat Davisvaart werden ingezet werd een vleet gehuurd om de vaartuigen voor de baaivisserij op walvissen, walrussen of robben in te zetten. Deze gang van zaken was normaal tijdens de grote opkomst van de jacht in de zeestraat vanaf 1719. Van de vleet kreeg het schip *Weltevreden* vier en *De Jonge Cornelis* drie sloepen, terwijl het overige vangstgereedschap 'en volk naar advenant' over de beide schepen werd verdeeld. Een Groenlandse vleet bestond veelal uit zes of zeven sloepen en het bijbehorende vangstgereedschap als harpoenen, lensen, lijnen enz. Ook de spekvaten en het gereedschap voor het afspekken en verdere verwerking van spek en baarden werd gelijk verdeeld. De vleet was voor gezamenlijke rekening en er werd besloten 'dat alt geene deese twee galjoods in de Straat Davids komen te vissen, te vinden of te vangen, van wat soort het soude mogen wesen, niets uijtgesondert, voor haar ider de helft sal wesen mits dat het galjood *De Jonge Cornelis* de maandgelden van 't volk van de vierde sloep van t galjood *Weltevreede* sal moeten betalen en dat het galjood *Weltevrede* t volk van de vierde sloep de kost sal moeten geven'. Zo werd eenvoudig het kostenprobleem van de ongelijke bemanningen, vanwege het ongelijke aantal vangsloepen, opgelost 46). Het resultaat van deze reis "in compagnie" naar de zeestraat was uitstekend, want de gezamenlijke vangst bedroeg maar liefst acht walvissen, waarvan 400 vaten spek werden gesneden. Deze werden gelijk over beide schepen verdeeld.

Voor het zelfde jaar, 1720, werd ook te Amsterdam een contract opgesteld door 'd heeren Pedro Schilthouwer, Hermanus Steen en zonen en Hendrik van Esterwegen, alle Coopluyden wonende binnen deze Stadt' die reders en eigenaren waren van het galjootschip *Juffrouw Elisabeth Johanna*, groot 48 lasten, commandeur Claas Pietersz. Top van Terschelling;benevens door dezelfde kooplieden Steen en Esterwegen, samen met de stadgenoten Jan de Wolff en Jan Oosdorp, als 'medereders en eijgenaars' van de galjoot *Juffrouw Margaretha*, groot eveneens 48 lasten, commandeur Pieter Reurs van Dordrecht en door opnieuw Hendrik van Esterwegen 'sich sterk makende en derato caverende voor de Heeren Dirk Hoogstrate en Cornelis van Oosterwijk Reders en Participanten in t gemelde galjootschip *De Margareta* mitsgaders all d heeren comparanten hier boven gespecifieert alle reders eijgenaars in het hoekerschip *de Schar*, schipper Pieter Mulder....' Over verstrengeling van belangen in de vaart op Straat Davis gesproken. Dirk Hoogstraten was koopman te Delfshaven. Het hoekerschip *De Schar* mat slechts 28 lasten en de schipper op dit scheepje, Pieter Mulder, was opnieuw een Terschellinger. Alle genoemde comparanten waren overeengekomen om 'dezelve drij schepen eene reijze te laten doen in comp. en voor gemeene Reekeninge' en wel 'van hier nae de Straat Davids met Cargaisoen goederen ofter walvisvangerij'. De bedoeling was dus

ruilhandel en/of walvisvangst. Het opvallende van dit contract is dat de 'compagnieschap' uitsluitend betrekking had op het gezamenlijk delen van de thuisgebrachte lading van de drie schepen, 'aan yder pro rato des selfs interesse in dezelve drij schepen'. Ook als er een of twee schepen zouden verongelukken werd de thuisgebrachte lading op dezelfde wijze als hiervoor verdeeld. De 'compagnieschap' sloeg hier niet op het zo veel mogelijk gezamenlijk de vangst of handel bedrijven door genoemde schepen. Dit mocht ook apart of eventueel met andere vaartuigen gebeuren. Het ging uitsluitend om de 'gemeenschap' van het gezamenlijke resultaat van de drie in het contract genoemde Straat Davisvaarders.

Uit de uiteindelijk te Amsterdam binnengebrachte lading blijkt ook inderdaad dat de schepen niet met elkaar geopereerd hadden. Claas Pietersz. Top had 190 vaten spek van 3 1/2 geharpoeneerde walvissen in en Pieter Mulder bracht 150 ingehandelde baarden en 36 vaten spek van een gedode walvis naar de IJ-stad. Pieter Reurs daarentegen had het ongeluk zijn schip *Juffrouw Margaretha* te verliezen en keerde op een ander vaartuig naar de Republiek terug. Vanwege dit verlies trad een reeds aangestipte passage uit het contract in werking. Deze luidde letterlijk:'Wanneer een van de dry schepen quam te verongelucken en agterblijven soo sal dat behouden comt soo van t retour der voorn. cargaisoenen als t gene met de walvisvangerije soude mogen wezen geconquestreert voor reekeninge van de resp. Reeders Participanten in de voornoemde resp. dry schepen gemeen syn benevens alle sodanige goederen soo de voorn. retouren als walvisvangerije rakende als uyt het sodanig verongelukte schip soude mogen wezen geborgen.' Alleen de schepen zelf bleven buiten de 'gemeenschap' want 'wat de resp. cascos aangaan daar van sal yder reder of participant der voorz. dry schepen syn eygene risico lopen sonder eenige gemeen of compagnieschap daar omtrent metten anderen te hebben" 47). In de 'Alphabetische Naam-Lyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche commandeurs.....enz.', Gerret van Sante, Haarlem, 1770, wordt Pieter Mulder niet als ruilhandelaar aangeduid, evenmin als Claas Pietersz. Top en Pieter Reurs. Uit een nog te bespreken gegeven uit 1722 weten we dat in dat jaar Claas Top zeker handelde en het is duidelijk dat er met schepen die in de eerste plaats uitgereed werden voor de walvisvangst toch ook cargasoengoederen meegingen voor eventuele ruilhandel. Deze 'verborgen' ruilhandel maakte ongetwijfeld vooral in de beginjaren vanaf 1719 deze cmmercie veel groter dan uit de genoemde naamlijst en ook uit de jaarlijkse lijsten valt af te leiden 48).

Tenslotte halen we nog een rederscontract uit een iets latere periode aan en wel uit 1733, waaruit blijkt dat ook toen de kleine schepen nog onder gemeenschappelijke voorwaarden uitvoeren. Het betreft een contract tussen de hoofdreders van de schepen *De Wakkerheyd*, groot 52 lasten, commandeur Gabbe Pietersz. van Ameland en van *De Jonge Arent*, groot de scheepen in den handel zijnde een ongeluk mogte komen te krijgen bevoorens zij met malkander afgedeelt hadde, zal het andere schip, het meeste ingehandelt hebbende & behouden arriveerende, gehouden zijn het meerder gehandelde alhier aan den boekhouder van het andere schip pro rato te voldoen en betaalen'. In verband met bovenstaande was uitdrukkelijk vastgelegd dat, onder normale omstandigheden, 'den handel in de Straat Davids naar haar gedagte geyndigt zijnde, zullen de commandeurs gehouden zijn voor haar vertrek van de handelsplaatze haar verhandelde goederen met malkanders af te deele en yder de helft van al het verhandelde in zijn eyge schip overneemen. Loopende als dan ieder het Risico van vergaan ofte andere ongelukken (dat God verhoede) voor zijn particuliere reekening'. Was het ingehandelde eenmaal verdeeld dan waren alle risico's verder dus voor elk schip apart.

Eveneens blijkt dat op deze wijze er eigenlijk sprake was van twee afzonderlijke delen in het contract. Na de afgesloten handel in de zeestraat zouden de beide schepen namelijk naar het westijs van Straat Davis zeilen en 'als dan gehouden zijn met den andere zigh te combineren en op de visserije gezamentlijk afgaan, om waar het mogelijk een goede vangst te bekomen'. Na deze vangstperiode zouden beide vaartuigen koers moeten zetten naar 'Terra de Laborador aan de vaste kust van America'. Indien de schepen de kust van Labrador bereikten dan moest de bemanning 'aldaer trachten aan Land te koomen omme indien het doenlijk is eenige handel te drijven, 't zij met de Inwoonders dier kust ofte wel met andere die 's jaarlijks van 't noorde naar 't zuyde weederomkeeren wijl de Ervarentheyd geleerdt heeft dat zulx geschiet. Zullende de commandeure bij aldien 't geval wilde dat op haar aankomst gemelde

kust nog met ijs beset was daaromme en bij zoo lang moeten swerven als doenlijk is & een opening zoeken omme aan Land te komen in hoope daar enfge handel te vinde & gehouden zijn alle devoire daar toe aan te wenden en malkandere te assisteren in alle 't geene zoude mogen voorkomen'. Was de eventuele handel langs de kust van Labrador afgesloten, dan trad pas de tweede fase van het contract in werking, 'namelijk dat alle het geene 't zeedert haar vertrek van den handel in Straat Davids tot het vertrek van den kust van Labrador komt gevangen, gevonden ofte verhandelt te weren zal zijn & blijven meede voor halve reekening & 't zij den eene meerdere ofte mindere mogt vangen, vinden ofte verhandelen als den andere in welk geval met het zelve zal gehandelt worden meede op die voet als hiervooren ten opzigte van den handel in de Straat Davids is geconditfoneert. Zullende meede bij het verongelukken van het een of het ander schip, bevoorens afgedeelt zijn, het gevangene, gevondene ofte verhandelte zeedert haar vertrek van den handel in Straat Davids voor de helft aan de Eygenaars van het verongelukte schip moeten worden voldaan & betaalt'. Vlak voor de thuisvaart zouden de commandeurs 'gehouden zij bij haar vertrek van Terra de Laborador weeder met malkanders af te deelen & yder de helft van haar gevangene of verhandelde goederen in zyn schip over te neemen als wanneer weeder deze compagnieschap eyndigt en yder particulier zijn interest en risico is loopende en vreyheit heeft omme gezamentlyk ofte ieder in het particulier zijne reyse herwaarts voort te zetten zoo als hij ten nutte van schip en goedt zal vinden te behooren'. Tenslotte verbonden de hoofdreders zich samen met de beide commaneurs om 'aan den eygenaar van 't octroy van de Cust van Laborador te betaalen 1 percent van de waarden der goederen aan gemelde kust inehandelt, volgens specificatie in dito octroy gestipuleert....'. In de jaarlijsten worden de ladingen van elders niet genoemd, dus het is schrijver dezes niet bekend of de beide Amelander bevelhebbers inderdaad ook langs de kusten 46 lasten, commandeur Gerrit Nanningsz., eveneens van Ameland. Deze hoofdreders waren respectievelijk de Amsterdamse kooplieden Mottet & Voordaag en Simon Scheltes. Beide schepen werden in 1733 uitgereed 'op den handel & visscherij in de Straat Davids'. Dat met 'visserij' ook hier weer de vangst op walvissen, walrussen en robben bedoeld werd, wordt direct al aangetoond als we zien dat de bevelhebbers beide met 'commandeur' worden aangeduid. Bij thuiskomst bleek dat er in Straat Davis uitsluitend met succes handel was gedreven, want *De Wakkerheyd* had toen 40 vaten ingeruild walvisspek aan boord en *De Jonge Arent* eveneens. Dit handelsresultaat was de gelijk verdeelde totaallading uit Straat Davis van beide schepen, die, zoals het contract ook vermeldt voor ieder de helft moest zijn. Interessant zijn enkele volgende passages uit dit contract:'Dat de voorn. scheepen als nu op haar vertrek gereed leggende met de eerste goede wint zee zullen kiezen omme haare reyze tot den bovenstaande Handel te vervolgen zonder gehouden te zyn na malkandere te wagten maar alle devoire an te wenden zoo draa doenlijk ten gedestineerde plaatze te zijn & den Handel aan te vangen onder die conditie nogtans dat het geene bijde scheepen, t sij ieder apart of te wel gecombineert zijnde aldaar kome te negotieren zal zijn & blijven voor halve reekening dier twee scheepen. Zullende die geene die het minste mogt verhandelt hebben aan de meest hebbende moeten goedt doen en betalen uyt zijn meede genoomen Cargazoengoederen voor zijn helft en het meerder gehandelde prorato t geene daar voor heeft verhandeld volgens het gebruyk in diergelijke Compagnieschappen..'De hoofdreders zouden daaromtrent nog nadere orders aan hun commandeurs geven en 'bij aldien het mogte komen te gebueren dat een van bijde van Labrador gehandeld hebben en nog meer thuisbrachten dan de reeds genoemde, uit Straat Davis afkomstige, 80 vaten ruilhandelsspek 49).

Een voorbeeld van het afsluiten van een contract door bevelhebbers na aankomst in Straat Davis is dat tussen de schippers Silke Meyndertsz. de Graaf en Hessel Jacobsz., in 1732. Eerstgenoemde voer, zoals eerder vermeld, op het scheepje *Cornelia Galey*, groot 40 lasten en de laatste op het vaartuig *Goede Vrinden*, groot 45 lasten. Hoofdreders van deze schepen waren respectievelijk de Amsterdamse kooplieden Abraham ter Borch en Jacobus & Frans van de Velde. De schippers De Graaf en Jacobsz. gingen, in de Straat Davids 'in de Baay Makkelik Oud gekomen zijnde te saamen op den 5e May een mondelinge verbintenisse aan, om het geene zij vervolgens in deese zoomer van spek of baarden, velwerk etc. en alles wat zij kwamen te handelen of te vangen, te samen zouden doen en onder zig beide verdeilen, ider voor de

helfte'. Toen beide schippers lagen te handelen in genoemde baai, kwam er nog een derde vaartuig bij, namelijk de hoeker *Jonge Catharina Galey*, groot 25 lasten, onder bevel van de schipper Adriaan Jansz. Molenaar van Petten, Hoofdreders van dit scheepje waren Johannes en Nicolaas van Eynthoven uit Amsterdam. De Graaf en Jacobsz. gingen toen nog een mondeling contract aan met Molenaar 'om 't gunt dat zij in deeze Baay Makkelik Oudt kwamen te handelen van spek, baarden of robbevellen of ietz anders, zij sulks dat te saamen onder hen drien zouden verdeelen, wel verstaende van dat geene alleen dat zij in deese bay t saamen kwaamen te handelen en op te doen, zulks dat t geene buyten dese bay voorviel of gehandelt wierd buyten deze verbintenisse met Adriaan Molenaar was'. Hier is dus sprake van twee contracten, door schippers in Straat Davis afgesloten en wel één voor het gehele verblijf aldaar en het andere contract voor uitsluitend het verblijf in een bepaalde baai 50).

Ter afsluiting van deze contracten wordt hier in het kort een bevrachtingscontract weergegeven tussen de Amsterdamse koopman Johannes van Meerwijk en de 'schipper off commandeur' Jan Brandaris, van Vlieland, met betrekking tot een walvisvangst in Straat Davis dor het schip *Juffrouw Rijca*, groot 66 lasten, in 1721. Toont de benaming 'schipper off commandeur' voor de bevelhebber Brandaris ons al dat we te maken hebben met het gebruik van de *Juffrouw Rijca* voor koopvaart èn walsvisvangst, ook de lastenmaat van 66 is een duidelijke aanwijzing, dat we te maken hebben met een niet speciaal voor de walvisvangst gebouwd vaartuig. Een dergelijk schip was een voorbeeld van de gebruikelijke walvisvaarders in de zeestraat voor 1726. Jan Brandaris zou, als verhuurder, zelf als commandeur in 1721 navigeeren na de Straat Davids ter walvisvangst met wat dies aancleefft'. Johannes van Meerwijk moest de *Juffrouw Rijca* als huurder, bemannen, victualieeren & voorzien met een vleet & alle gehoorten & gereetschappen daartoe specteerende tot de walsvisvangst nodigh'. Ook de 'gagie en huyre' van de commandeur en het verdere scheepsvolk was voor rekening van de huurder. Na behouden terugkeer moest Johannes van Meerwijk aan de Vlielandse commandeur een bedrag aan huur betalen van 2750 gulden plus 'een goude ducaton voor ieder walvis welke door 't scheepsvolk becoomen mogte werden'. Ook moest de huurder er voor zorgen dat hij de *Juffrouw Rijca* na terugkeer in Amsterdam 'weder schoon & behoorlijk sal moeten overleeveren'. Dit natuurlijk met betrekking tot een uitrusting ter koopvaardij van het schip. Tenslotte moest Johannes van Meerwijk de 'uijtgaande en incomende convoijgelden, lootsgelden, reviers & en alle andere oncosten' voldoen51). Het resultaat was 90 vaten spek van twee walvissen.

De Amerikaanse kust

De handel op de Amerikaanse kust van Straat Davis, met name op de kusten van Labrador, werd ook reeds vroeg door onze handelsvaartuigen bedreven. Haan deelt ons in zijn geschrift van 1720 mee dat hij op deze kusten handel dreef tussen 57 graden 20 minuten en 54 graden 40 minuten N.B. Hij vertelt er bij:'Noch noordelyker noch zuiderlyker hebbe ik noit in het land geweest'. Zoals we reeds zagen werd er in 1733 door twee Amelander bevelhebbers ook nog een contract mede-ondertekend voor commercie op dit gebied. Toch is de handel op de Groenlandse kust van de zeestraat verreweg het belangrijkste geweest. Haan vermeldt dat hij in 1714 met nog vier andere schepen Labradot bezocht om handel te drijven, maar met weinig resultaat. Pas in 1718 kwam de Terschellinger weer aan deze westelijke kust van de zeestraat, maar opnieuw was de commercie volgens Haan teleurstellend en bracht alleen 'eenige Reenenvellen, Robben vellen, en eenige Stukkies Boschbeeren, en stukkies Otters vellen' op. We moeten aannemen dat Labrador sinds de ontdekkingsreizen uit de beginperiode van de zeventiende eeuw, slechts incidenteel door de Straat Davisvaarders werd bezocht.

Rederijvestigingen voor de handelsvaart

De belangrijkste plaatsen in de Republiek die de vroege handelsvaart in Straat Davis, als voorloper van de specifieke walvisvangst, bedreven, waren:Amsterdam, Rotterdam en Nieuwendam. In mindere mate werd er ook gehandeld vanuit de Zaanstreek, De Rijp en mogelijk nog enkele plaatsen in de Maasmond. Een voorbeeld van uitreding uit de Zaanstreek was die van het scheepje *De Gouden Leeuw*, groot 40 lasten, onder bevel van de Terschellinger

Jan Cornelisz. Koen. Dit scheepje was geheel eigendom van Jan Quickel uit Koog aan de Zaan en werd in het betreffende jaar, 1721, ook geheel voor diens rekening uitgerust 'na de Straat Davis zoo op de visserije als om te handelen of te negotiëren'. De bemanning bestond uit 'neege man en een jonge'. Dit scheepsvolk werd na thuiskomst op 15 september 1721 door Quickel zelf afgemonsterd. *De Gouden Leeuw* had een ongelukkige reis gehad en keerde geheel zonder vangst en ingeruilde waren terug. Bovendien wachtte Jan Quickel nog een bekeuring, omdat hij verzuimd had in te vullen 'het schriftelijke biljet van de aangeeving van de koppen of manschap van 't voornoemde schip wegens de impost van 't zout'. Deze impost van de quotisatie van zout en zeep over 'Westzaanen, Westzaandam en 't resort van dien' werd vanaf 1 april 1721 gepacht door Elias Nieuwenhuys. De grootte van de bemanning was maatstaf voor de hoogte van de te betalen impost. Quickel bekende uit dien hoofde ook zijn bemanning niet 'tot Amsterdam of elders anders had aangegeven en bekendgemaakt'. Het gevolg was een boete voor Quickel. Opvallend is hier dat genoemde Jan Quickel geheel alléén eigenaar was van *De Gouden Leeuw* en ook alléén dit schip uitrustte. Hier was dus geen sprake van een partenrederij en dat was voor de Straat Davisvaart, ook bij de ruilhandel, byzonder 52). Normaal was een partenrederij, ook voor de kleinste ruilhandelsvaartuigen. Een voorbeeld is het galjootscheepje *De Visser*, groot 30 lasten, uitgereed vanuit Nieuwendam. Deze Straat Davisvaarder had als reder onder andere de oud- burgemeester van Nieuwendam, Tijs Hoogeboom. Deze bezat 1/8 part in genoemd vaartuig en in de uitrusting benevens het walvisvangstgereedschap. De oud-burgemeester machtigde in 1727 zijn behuwde kleinzon, de schipper Andries Bruyn uit Nieuwendam, tot verkoop van dit 1/8 part. Op een veiling in 'Het Becken' te Amsterdam bracht het f. 280,- op en werd opgekocht door de koopman Jan Moen, boekhouder en hoofdreder van *De Visser* 53).

Eveneens uit de Zaanstreek werd uitgereed 'na de Straat Davids om te handelen' het schip *De Jonge Hottentot*, groot 30 lasten. In 1732 was schipper op dit vaartuig de Amelander Arent Hansz. Op 22 mei van genoemd jaar werd in Straat Davis een contract afgesloten met schipper Gijsbert Ouwehand uit Katwijk aan Zee, bevelhebber op de *Noordwijk*, groot 28 lasten. Rederijen van deze respectievelijke schepen waren Pieter en Symen Hottentot te Oostzaan en Adriaan Marten Looman te Amsterdam. Door de schippers werd bepaald dat zij zouden 'met malkander samen spannen in een Conjonctie van alle hetgeene dat sij in 't toekomende mogten behandelen, visschen, ofte andersins in eeniger Maniere ten profijte van haar beider Heeren Meesters mogte bevorderen'. De gezamenlijke lading ingehandelde producten bedroeg 'een en vijftig quardelen en een gedeelte van een quardeel' aan spek. De totale lading van de *Noordwijk* bedroeg 45 vaten handelsspek en die van *De Jonge Hottentot* was 50 vaten eveneens door commercie verkregen spek 54).

Walvisvangst afgewisseld met koopvaart naar elders

Dat de bevelhebbers van Straat Davisvaarders in de periode van grote toename der walvisvaart, na 1719, veelal afwisselend ter vangst en ter koopvaardij naar elders voeren, wordt fraai aangetoond door een contract dat de bevelhebber Jan Post uit Delfshaven in 1725 afsloot met de Amsterdamse reder Pieter Salembien. De Delfshavenaar verbond zich om 'te dienen als commandeur den Hr. Pieter Salembien, koopman alhier, en zijne medereders, om te varen van hier naar de Straat Davids ofte naar Groenland, ter visscherije;en de ook daar na eene voyage te doen ter koopvaardije naar de eene of andere plaatse; alles zoodanig als de voorn. Hr. Salembien zal komen goed te vinden. Welke dienst zal geduren den tijd van zes achtereenvolgende jaaren, in te gaan op dato deeses'. (Deze datum was 7 maart 1725). De condities waren dat Post vóór elke afvaart naar Straat Davis zou ontvangen 'op de hand honderd vijftig guldens' en voor het gereedmaken van het schip 25 gulden. Na een behouden reis uit de zeestraat zou de commandeur 25 gulden ontvangen voor het 'afsnijden' (afleveren in goede staat) van het schip en verder 25 stuivers voor ieder quardeel uit het spek gekookt traan en 25 gulden voor de baarden van iedere gedode en afgespekte walvis. Tenslotte zou Post nog de helft van de opbrengst krijgen 'in het verval van de staart en de kreng', dus van de bij het afspekken overgebleven minder lucratieve restanten. Zou de commandeur 400 vaten spek of meer thuisbrengen dan kreeg hij nog 'eene vereeringe' van 100 gulden. Mocht Post in de

wintermaanden niet kunnen uitvaren en moest hij dus 'te huys blijven' dan zou hij 75 gulden voor 'elken winter' ontvangen. Zou hij gedurende de winter voor de rederij van Pieter Salembien wèl uitvaren, dan kon hij daarvoor 'behoorlijk loon genieten'. De Amsterdamse koopman behield zich tenslotte het recht voor om het contract eventueel binnen zes jaar te ontbinden. Dit gebeurde inderdaad, want Jan Post voer op het schip *De Propheet Daniel*, groot 70 lasten, slechts vier achtereenvolgende jaren naar Straat Davis ter walvisvangst en Pieter Salembien beëindigde kennelijk na de reis van 1728 het contract met de Delfshavenaar. Deze zou in totaal 225 vaten spek, van 4½ geharpoeneerde walvissen, voor Salembien thuisbrengen. Zijn grootste lading was 95 vaten (in 1725) en Post liep dus de premie van 100 gulden, voor een lading van 400 vaten of meer, mis. Een dergelijke lading walvisspek was ook een vrij grote zeldzaamheid bij de walvisvangst in de zeestraat. Het contract tussen Post en Salembien had dus betrekking op reizen met een niet speciaal voor de walvisvangst gebouwd schip, van 70 lasten, dat, behalve als vrij kleine walvisvaarder ook voor de handelsvaart naar elders werd gebruikt. De commandeur voer buiten het vangstseizoen als handelsschipper 55).

Slechts langzaam wijzigde de situatie in de zeestraat zich met betrekking tot de scheepstypen. De aanvankelijke, kleine, voornamelijk voor de ruilhandel gebruikte, schepen hadden in de periode tot 1726 al plaats gemaakt voor grotere, maar niet specifieke, walvisschepen, die buiten het seizoen en in andere jaren ook voor de handelsvaart naar elders werden gebruikt. Vanaf 1726 kwamen de speciaal voor de walvisjacht gebouwde schepen van boven 100 lasten, zoals we reeds opmerkten, in de meerderheid. De moeder van de walvisvangst in de zeestraat, namelijk de ruilhandel in dit gebied, zou nog tot 1737 haar stempel op de vaart naar Straat Davis blijven drukken en wel in de vorm van méér voor de walvisvangst aldaar gebruikte, kleinere, scheepstypen dan bij de Groenlandvaart. De handel bleek ook later voor de specifieke walvisschepen bijna niet uit te roeien. Tegen alle verboden van de Denen in trachtten tot ver in de achttiende eeuw de commandeurs ook zaken met de Groenlanders te doen. In verhouding tot de walvisvangst was deze commercie later echter van veel minder belang.

Bescherming van de Groenlanders

Om de Groenlanders te beschermen tegen de 'invasie' van schepen vanaf 1719 werd door de Staten-Generaal op 19 november 1720 een plakkaat afgekondigd om wreedheden en onbehoorlijke behandeling van de 'wilden en naturellen' langs Straat Davis tegen te gaan. Dit plakkaat werd op 20 april 1722 door de Terschellinger commandeur Klaas Pietersz. Top aan de in 1722 op Groenland gelande Noorse prediker Hans Egede getoond. Het was tevens de eerste ontmoeting tussen Egede en een Europeaan 56). Uft de ontmoeting tussen Egede en Top blijkt dat ook deze Terschellinger, die uitsluitend als commandeur ter walvisvangst bekend is, ruilhandel dreef. Egede schrijft in zijn dagboek over de commercie van de Terschellinger: 'Terwijl ik bij hem aan boord was kwam een Groenlander met een vrouwenschuit aan boord om te handelen en wij moesten met verwondering vaststellen dat Top in een half uur meer handel dreef met deze ene schuit dan wij gedurende ons hele verblijf op Groenland' 57). Deze ontmoeting tussen Egede en Top symboliseerde ook mede de afsluiting van de vroege Straat Davisvaart. De Denen maakten opnieuw aanspraken op Groenland en prefereerden zelf handel met de Eskimo's te drijven. Het zou nog tot 1737 duren eer er daadwerkelijk moeilijkheden ontstonden 58).

Het plakaat van 1720, dat sancties in het vooruitzicht stelde met betrekking tot kwalijke practijken tegenover de Groenlanders en andere Straat Davisvaarders maande om deze handelingen bij thuiskomst te melden, is inderdaad nagevolgd. Tot heden was dit onbekend. Op 29 mei 1725 echter lag de Pettemer ruilhandelaar Hendrik Jansz. Molenaar, schipper op de zeer kleine *Juffrouw Anna Galey*, van 18 lasten, in de baai Makkelyk Out om 'aldaer te handelen', toen 'sij van de wilden die aan hun boort kwamen zeer veele malen hebben gehoort dat zeker persoon die zij noemden Piijoeck hen hadde ontstolen twee vissen en aan hen daar voor niets van belang hadde willen geven, klagende alle de voorz. wilden die van tijd tot tijd aan hun boort kwamen zeer jammerlijk over het missen van hunne vissen'. Of deze met 'Piijoeck' aangeduide Straat Davisbevelhebber inderdaad zijn straf heeft gekregen is niet

Afb. 12 Groenlander met jachtuitrusting. (Histoire natrelle et morale des Îles Antilles de l'Amerique, Rotterdam, 158, pag. 198)

bekend. Wel staat dus vast dat nog in het vijfde jaar na uitvaardiging van het bewuste plakkaat bij notariële verklaring, in Nederland melding werd gemaakt van het bestelen van Groenlanders 59). De Pettener schipper voer v?or de rekening van Hendrik Visscher te Amsterdam. Hendrik Jansz. Molenaar kwam in 1725 thuis met 40 vaten ingehandeld wasvisspek. Het plakkaat van 1720 kon de handel op de zeestraat echter uiteindelijk ook niet meer redden, vanwege de Deense aspiraties. De commercie als hoofddoel van de Straat Davisvaarders was gedoemd te verdwijnen; een commercie die tot de interessantste van onze maritieme historie behoort, omdat het hier een ruilhandel betrof in arctisch gebied, die werd gedreven met gebruikmaking van de kleinste handelsvaartuigen.

Conclusies

1) De geregelde ruilhandel met de Groenlanders langs Straat Davis, vanuit onze Republiek, dateert van na 1680.
2) Vóór dit jaar was er uitsluitend sprake van incidentele handelsreizen naar de zeestraat, waarschijnlijk als onderdeel van de totale noordelijke commercie op onder andere IJsland, de Faraoër eilanden, Lapland en mogelijk ook de noordelijke oostkust van Noord-Amerika.

3) Deze incidentele commercie met de Groenlanders dateert van 1656, toen er vanuit onze Republiek een reis naar de Straat Davis werd gemaakt met de bedoeling een nieuw handelsgebied aan de noordelijke commercie toe te voegen, sinds de ontdekkingsreizen van vóór 1630.
4) De geregelde handelsvaart op de zeestraat vanuit Rotterdam is bijna zeker ontstaan als verlengstuk van de commercie op Ierland. Hierdoor werd Straat Davis onderdeel van een totale rondvaart, die ook Ierse havens aandeed.
5) Uit dit patroon ontwikkelden zich vanuit de Maasstad rondvaarten die naast de Ierse havens nog andere handelsplaatsen bevatten of ook buiten Ierland om verliepen.
6) Als alternatief werden in dat geval vooral Franse wijnhavens aangelopen. Na 1700 eindigden deze rondvaarten vanuit Rotterdam.
7) De handelsvaart op Straat Davis vanuit Amsterdam maakte geen deel uit van een rondreis, maar bracht de schepen direct naar de zeestraat en terug in de IJ-stad. Pas na thuiskomst werd dan een herfstreis naar Franse wijnhavens of de Oostzee gemaakt. Dit was ook het Rotterdamse patroon van na 1700.
8) De zeer grote belangen die de Terschellingers bij de ruilhandel op Straat Davis hadden, moeten waarschijnlijk worden verklaard uit de mogelijkheden die hun loodsgaljoten boden voor commerciereizen naar de zeestraat, die weinig kapitaal vereisten.
9) Spek was aanvankelijk voor de ruilhandel op Straat Davis van weinig belang, in tegenstelling tot, vooral, de narwaltanden of zogenaamde eenhoorns. Na 1710 was dit patroon gewijzigd ten gunste van het spek. Naast deze beide artikelen brachten de Straatvaarders vooral walvisbaarden, bontwaren en walrustanden naar de thuishavens.
10) De commercie op Straat Davis werd gedreven met buizen, koffen, hoekers en galjoten van minder dan 50 lasten. Uit deze handel ontstond walvisvangst door dezelfde kleine vaartuigen, die veelal samen opereerden. Vanaf rond 1719 kwam hier de walvisvangst uit voort met wat grotere, niet specifieke en ook voor de handelsvaart naar elders gebruikte, schepen. Pas na 1726 kwamen de speciaal voor de walvisvaart en de 'ijsvisserij' gebouwde schepen van 100 lasten en groter bij de Straat Davisvaart in de meerderheid, maar het zou nog tot rond 1737 duren eer het percentage specifieke walvisschepen bij de Straatvaart hetzelfde was als bij de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland.
11) De walvisvangst in Straat Davis kreeg in de periode 1719-1721 niet de grote stoot doordat er een verschuiving plaats had van schepen uit het aloude vangstgebied, ten oosten van Groenland, naar de zeestraat. De opkomst in dit tijdvak kende daarentegen een geheel eigen ontwikkeling, voortkomende uit de ruilhandel in dit gebied en versterkt door deelname van rederijen die nooit eerder bij de walvisvangst ten oosten van Groenland betrokken waren geweest. Tijdens genoemde periode 1719-1721 bestond minstens 2/3 van alle Nederlandse Straatrederijen uit deze nieuwkomers.
12) De grote opkomst van de Straat Davisvaart is bijna geheel een Nederlandse aangelegenheid geweest. Slechts weinig andere naties bedreven aanvankelijk vanuit Europa de vaart op de zeestraat. Incidenteel kennen we in dit verband uitsluitend de tot het Deense koninkrijk behorende Noren, de Basken en de Noordduitsers.
13) De belangrijkste vestigingen van ruilhandelrederijen op Straat Davis in onze Republiek waren Amsterdam, Rotterdam en Nieuwendam. De IJ-stad is later ook altijd de gewichtigste haven voor de Straatvaart gebleven; ook voor de walvisvangst.
14) Naast het belangrijkste domicilie voor ruilhandelaren op Straat Davis, Terschelling, werd ook Ameland een woonoord van importantie voor deze schippers. De totale uitbreiding van de Straatvaart bij ruijlhandel en walvisvangst werd vooral mogelijk gemaakt door de deelname van de Nederlandse eilanden ten oosten van het Vlie en wel vooral Terschelling, Ameland en Borkum. Op het vasteland was voor de equipering Petten en aanvankelijk de Maasmond van enig belang.
15) De komst van de Noorse prediker Egede op Groenland, in 1721, betekende het einde van onze vrije handelsvaart op Straat Davis, die in 1737 door de Denen daadwerkelijk werd belemmerd.

Zeer opvallend is het verschil tussen de diverse plaatsen met Straat Davisrederijen, als we de aantallen van deze rederijen beschouwen die in de periode 1719 tot en met 1721 voor het eerst aan de arctische vaart deelnemen. Is dit aantal voor de gehele Straatvaart dus tenminste 2/3 van alle deelnemende rederijen in onze Republiek, dit ligt voor de diverse plaatsen heel verschillend:

Amsterdam :	27 van de 32 rederijen	(84.4%)
Rotterdam :	5van de 9 rederijen	(55.6%)
Zaandam "	5 van de 11 rederijen	(45.5%)
Westzaan :	3 van de 5 rederijen	(60.0%)
De Rijp	0 van de 3 rederijen	(0.0%)
Nieuwendam	3 van de 3 rederijen	100.0%)
Schiedam:	3 van de 3 rederijen	100.0%)
Delfshaven	1 van de 1 rederij	100.0%)
Beverwijk	1 van 1 rederij	100.0%)
Vlaardingen	2 van de 2 rederijen	100.0%)
Maassluis :	1 van 1 rederij	100.0%)
Medemblik :	1 van 1 rederij	100.0%)
Hoorn :	0 van de 1 rederij	(0.0%)
Enkhuizen :	1 van 1 rederij	100.0)%
Monnikendam	1 van 1 rederij	100.0%)
Edam	0 van de 3 rederijen	(0.0%)
Zaandijk	0 van 1 rederij	(0.0%)
Koog a/d Zaan :	1 van 1 rederij	100.0%)
Jisp :	0 van 1 rederij	(0.0%)

Als we deze plaatsen van rederijvestigingen nu verdelen in 4 groepen dan komen we tot de volgende komen we tot de volgende percentages:

Rederijvestigingen aan de IJ-mond (Amsterdam en Nieuwendam):

30 van de 35 rederijen (85.7%)

Rederijvestigingen aan de Maasmons (Rotterdam, Schiedam , Delfshaven, Vlaardingen, Maassluis):

12 van de 16 rederijen (75.0%)

Rederijvestigingen in en om de Zaanstreek(Zaandam, Westzaan de Rijp, Beverwijk, Zaandijk, Koog a/d Zaan, Jisp):

10 van de 23 rederijen (43.5%)

Rederijvestigingen in de Zuiderzeesteden)Medemblik, Hoorn, Enkhuizen, Monnikendam, Edam) :

3 van de 7 rederijen (42.9%)

Conclusie: Zowel in de IJ- als de Maasmond (met Amsterdam en Rotterdam in de hoofdrol) is er een sterk overwicht van rederijen die de arctische vaart voor het eerst als Straat Davisvaart beoefenden en die dus niet eerder bij de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, betrokken waren. In de (door mij wat ruim bemeten) Zaanstreek en in de Zuiderzeesteden was het percentage van deze rederijen veel kleiner en wel minder dan 50%. Dit betekent dus dat daar in de periode 1719 tot en met 1721, tijdens de plotselinge enorme stijging van het aantal schepen op Straat Davis, de vaart op de zeestraat wèl hoofdzakelijk werd bedreven door oude Groenlandrederijen. Daar dit overwicht in de Zaanstreek en langs de Zuiderzee echter veroorzaakt werd door slechts respectievelijk dertien en vier van deze oude rederijen, komt er in het totale beeld, door de grote suprematie van nieuwe rederijen in de IJ- en Maasmond, geen grote wijziging. We kunnen hoogstend vermoeden dat het afwijkende beeld in de

Zaanstreek en mogelijk ook langs de Zuiderzee veroorzaakt werd door een minder grote behoefte om koopvaarders in te zetten op de Straatvaart. Wat was immers het geval? Vooral Amsterdam, maar ook Rotterdam, hadden al vanaf 1680 de grootste belangen in de ruilhandel met de Eskimo's langs de Groenlandse westkust gehad. In deze steden waren ook de grootste concentraties koopvaardijschepen aanwezig. Ten tijde van een overschot aan scheepsruimte, door bijv. een geringer ladingaanbod, en daardoor lagere tarieven werd dit vooral in Amsterdam gevoeld en was een passend alternatief zeer welkom. De Zaanstreek was een gebied dat relatief veel grotere belangen bij de walvisvaart had door een ook procentsgewijze veel kleinere koopvaardijvloot. De Zuiderzeesteden hadden hun grootste bloei gehad en beschikten over minder scheepsruimte voor de koopvaart dan rond 1670. Zowel de Zaanstreek als de Zuiderzeesteden hadden dus in tijden van laagconjuctuur bij de koopvaart minder scheepsruimte aan vrachtvaarders over. Deze baisse-periode was rond 1719 voor de handelsvaart op onze grootste havens inderdaad aanwezig. Vanaf 1713 was het aantal binnenlopende koopvaarders in de IJ-stad gedaald van ongeveer 3200 naar rond 2400 schepen per jaar, een daling dus van 25%. Voor Rotterdam was deze vermindering niet zo groot, maar ook daar had zich sinds 1715/16 een afname van het aantal binnenlopende schepen ingezet van ongeveer 1900 naar rond 1700 per jaar, een vermindering dus van 10.5Z 60.

Als alternatief werden vanaf 1719 veel kleinere koopvaarders, voornamelijk van het type hoeker en galjoot, ingezet bij de gecombineerde ruilhandel/ walvisvaart in de Straat Davis, waarbij het accent voor veel schepen echter op de walvisvangst lag. Deze schepen waren dus niet afkomstig van de aloude walvisvangst ten oosten van Groenland, maar van de koopvaardij. In de veelal ijsvrije wateren ten zuiden van Disko konden ook onversterkte koopvaarders de walvisjacht bedrijven. De kleinste schepen, beneden 30 lasten, die ook voor 1719 op de zeestraat voeren, bleven naar de westkust van Groenland komen. Het voornaamste doel van deze vaartuigjes zou de ruilhandel blijven. De oude Groenlandrederijen, die hun schepen aanvankelijk naar de wateren ten oosten van Groenland stuurden en die vanaf 1719 ook de walvisjacht in Straat Davis gingen beoefenen, waren in de eerste jaren dus vooral uit de Zaanstreek afkomstig. Zij bleven in die periode echter ver achter bij de nieuwe rederijen die nooit eerder de arctische vaart hadden beoefend en koopvaarders gingen inzetten op de walvisjacht in de zeestraat. Pas vanaf 1726 streefden de specifieke grote walvisschepen de kleinere koopvaarders voor de jacht in Straat Davis voorbij. Toen namen, wat eerder altijd de gangbare mening voor de periode vanaf 1719 was, ook pas de Groenlandrederijen een belangrijke plaats bij de Straatvaart in.

In zijn studie 'Het Noorderkwartier' tracht A.M. van der Woude de ontwikkeling van de walvisvaart in de periode 1713-1721, waarin het aantal schepen voor de arctische vaart toenam van 94 tot 257, eveneens te verklaren uit de slechte conjunctuur in de vrachtvaart 61). Zijn uitgangspunten stemmen echter niet met de werkelijkheid overeen. Veronderstelt van der Woude immers dat omstreeks 1720 het afwisselend gebruik van schepen voor walvis- en vrachtvaart afgenomen zou zijn, in werkelijkheid nam dit toen juist enorm toe. Dit werd veroorzaakt door de mogelijkheid om in het nieuwe vangstgebied (Straat Davis) te opereren met onversterkte schepen die inderdaad, zoals van der Woude veronderstelt, bijna zeker door een baisse in de vrachtvaart werden ingezet. Dat dit toen in de zeestraat voor het eerst op deze schaal gebeurde vindt waarschijnlijk haar verklaring in de omstandigheid dat de oorspronkelijke ruilhandelaren met hun zeer kleine koopvaarders, door een afnemende commercie met de Eskimo's, omstreeks 1719 al tot meer walvisvangst met hun scheepjes waren overgegaan en haden aangetoond dat dit in de zeestraat inderdaad met onversterkte vaartuigen mogelijk was. Deze scheepjes kwamen vooral uit Amsterdam en Rotterdam waar ook de meeste belangstelling voor een alternatieve activiteit van koopvaarders te vinden was in die periode 62). De voor de walvisjacht ingezette vrachtschepen werden in andere seizoenen en jaren in die periode ook voor de koopvaart naar elders aangewend. Bij de Groenlandvaart lag dit geheel anders. Hier werden reeds vanaf 1713 bijna uitsluitend grote versterkte, specifieke walvisschepen gebruikt voor de ijsvisserij, die in veel mindere mate na het vangseizoen voor de vrachtvaart werden ingezet, maar veelal werden opgelegd tot de voorbereiding van de volgende jacht.

Daar was dus zeker het afwisselend aanwenden van schepen voor walvisvaart en koopvaardij reeds lang voor 1720 geen gebruikelijke zaak meer, maar bij de Straat Davisvaart begon dit pas goed in 1720 en het duurde tot 1737 eer het percentage niet-specifieke walvisschepen bij bijv. de Amsterdamse Straat Davisvaart beneden 20% daalde. In de jaren 1719, 1722, 1726 en 1730 beliep dit aantal respectievelijk 83.3%, 94.7%, 50.0%, 37.7% voor de Straatvaart uit de IJ-stad en dit toont aan dat de niet- specifieke walvisschepen slechts langzaam uit het Straat Davisvaart-beleid verdwenen. Hoewel Van der Woude dus wel de kern van de zaak raakt, kon hij geen juiste voorstelling geven door onbekendheid met de totaal verschillende situaties bij respectievelijk de Groenland en de Straat Davisvaart in de eerste jaren vanaf 1719 met betrekking tot de gebruikte schepen. Er was helemaal geen uniformiteit op dit terrein tussen beide vangstgebieden en ook de veronderstelde verschuiving van schepen uit het oude vangstgebied ten oosten van Groenland naar Straat Davis was in deze jaren nog van weinig belang. Dit laatste is een zeer verrassend aspect voor vele walvisvaart-historici, maar vloeit direct voort uit de interesse van koopvaart-rederijen, die nooit eerder bij de arctische vaart betrokken waren, voor het nieuwe vangstgebied. De reders van de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, toonden aanvankelijk beslist geen grote belangstelling 63).

Noten

(Met grote dank aan Dr. S. Hart te Amsterdam voor zijn assistentie bij het onderzoek naar notariële stukken met betrekking tot de Straat Davisvaart in het Gemeente-archief te Amsterdam)

1. Zie hierna vermelde literatuur onder P. Dekker
2. P.Dekker, 'Meer dan vijftig jaren' vrije handel met de Eskimo's op Groenland, in: It Beaken 37(1975)371-385
3. P. Dekker, De ontwikkeling van de Amsterdamse Straat Davisvaart in de periode 1719-1746, in: Cornelis Douwes nr. 53, october 1978,1155-1162
4. P. Dekker, Het raadsel van de oorsprong der walvisvangst in Straat Davis, in: Zeewezen 63(1974)17-19
5. P. Dekker, Het hoogtepunt van de Friese historische buitengaatse cartografie, in: It Beaken 38(1976)96-111
6. Charles de Rochefort, Histoire naturelle et morale des Iles Antilles de l'Amérique ...etc.,Rotterdam,1658
7. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 3864,fol. 49, akte van 12 juni 1675, notaris Adriaan van Santen
8. Ibidem 3787 A,akte nr. 31 van 1 september 1678
9. Ibidem 1588,akte van 22 april 1645,notaris Pieter Capoen
10. Rijksarchief in Noord-Holland,Haarlem,Notarieel Archief, Notaris S. Oosterhoorn, akte van 12 juli 1675
11. Zie ook: P. Dekker, De pilotage te Petten in de 18e eeuw, in: Jaarboek Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland' 42(1975) 36-71; verder: Loodsen, Den Helder en Huisduinen,1710-1794, Den Helder, Genealogische Werkgroep,s.a.
12. Zie ook: Gert Nooter, Old kayaks in the Netherlands, in: Mededelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde(Leiden) 1971,6
13. Een Straat-Davismannetje,in: Amstelodanum 38(1949)64; C. de Jong, Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart,II,hofdst. X, noot 3 (verschijnt binnenkort)
14. Finn Gad,The history of Greenland,London,1970-1973,I,311-313
15. Johan E. Elias,De vroedschap van Amsterdam,1578-T795,Haarlem 1903-1905,II,935
16. Gemeente-archief Rotterdam,Notarieel Archief 961/479,akte van 26 mei 1690,notaris Philip Basteels
17. Ibidem,akte van 19 april 1693,notaris Johan ten Berch
18. Ibidem 967/97,akte van 18 januari 1696,notaris Philip Basteels
19. Ibidem,akte van 8 maart 1696,notaris Joh. van Lodenstein

20. Ibidem 1627/75 en 1627/77,notaris Gerard Blockerus
21. Ibidem,akte van 22 december 1695,notaris Johan an Lodenstein; zie ook de akten 1610/17 en 1610/71
22. Ibidem 1482/295
23. Ibidem 1682/110,akte van 14 oktober 1700, notaris A.C. van Abeele
24. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 7970 akte nr. 231 van 28 september 1715, notaris P. de Marolles
25. Ibidem 6761,pag. 1031,akte van 23 augustus 1712 ,notaris P. van der Meulen
26. Ibidem 6771,pag. 877,akte van 26 februari 1707,notaris P. van der Meulen
27. Ibidem 5294,pag. 1053 en 1057,akte van 16 oktober 1704, notaris S. van Sevenhoven
28. Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage,Resoluties Admiraliteit Zeeland,2e helft 1704, Admiraliteitscolleges,nr. 2526
29. Rijksarchief in Zeeland,Middelburg,Archief Rekenkamer,nr. C 4504, fol. 34
30 Hans Egede,Ausführliche und wahrhafte Nachricht vom Anfange und Fortgange der Gronlandischen Mission ... u.s.w.,Hamburg,1740
31. Hans Egede,Beschryving van Oud-Groenland ...etc.,Delft,1746, blz. 179 vlg.
32. P. Dekker,Louris Feijkes (Haan) en de door hem genoemde Terschellinger schipper Gauwe Jeltes Spaniert,in: CorneLis Douwes nr. 43,november 1975,916-920
33. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 6026, akte van 6 oktober 1704,notaris Pieter Schabaalje
34. Ibidem 6028 A,akte van 2 juni 1705,notaris Pieter Schabaalje
35. Ibidem 6047,akte van 20 september 1709,notaris Pfeter Schabaalje; P. Dekker, De eerste schippersjaren van de Terschellinger Louris Feijckes (Haan),in: Cornelis Douwes nr. 42,juni 1975,858-863
36. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 7299 ,akte van 20 maart 1715,notaris Adriaan Karreman
37. Ibidem,Notarieel Archief Ransdorp,nr. 27,akte nr. 12
38. S. Hart,Geschrift en getal, Dordrecht,1976,blz. 225
39. Pilatu de Tassulo,Lettres sur la Hollande,Lettre XI,van 1 november 1778,aangehaald in:S.Lootsma,Bijlage tot de geschiedenfs der Nederlandsche walvisvaart,Amsterdam 1937,blz. 161
40. Gemeente-Archief Amsterdam,Notarieel Archief 6433,akte nr. 428 van 26 september 1718,notaris C.Achthoven
41. Zie hiervoor noot 3
42. Zie hiervoor noot 5
43. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 6126,akte van 4 Genealogische Werkgroep,s.a.

12. Zie ook: Gert Nooter, Old kayaks in the Netherlands, in: Mededelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde(Leiden) 1971,6
13. Een Straat-Davismannetje,in: Amstelodanum 38(1949)64; C. de Jong, Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart,II,hofdst. X, noot 3 (verschijnt binnenkort)
14. Finn Gad,The history of Greenland,London,1970-1973,I,311-313
15. Johan E. Elias,De vroedschap van Amsterdam,1578-T795,Haarlem 1903-1905,II,935
16. Gemeente-archief Rotterdam,Notarieel Archief 961/479,akte van 26 mei 1690,notaris Philip Basteels
17. Ibidem,akte van 19 april 1693,notaris Johan ten Berch
18. Ibidem 967/97,akte van 18 januari 1696,notaris Philip Basteels
19. Ibidem,akte van 8 maart 1696,notaris Joh. van Lodenstein
20. Ibidem 1627/75 en 1627/77,notaris Gerard Blockerus
21. Ibidem,akte van 22 december 1695,notaris Johan an Lodenstein; zie ook de akten 1610/17 en 1610/71
22. Ibidem 1482/295
23. Ibidem 1682/110,akte van 14 oktober 1700, notaris A.C. van Abeele
24. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 7970 akte nr. 231 van 28 september

1715, notaris P. de Marolles
25. Ibidem 6761,pag. 1031,akte van 23 augustus 1712 ,notaris P. van der Meulen
26. Ibidem 6771,pag. 877,akte van 26 februari 1707,notaris P. van der Meulen
27. Ibidem 5294,pag. 1053 en 1057,akte van 16 oktober 1704, notaris S. van Sevenhoven
28. Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage,Resoluties Admiraliteit Zeeland,2e helft 1704, Admiraliteitscolleges,nr. 2526
29. Rijksarchief in Zeeland,Middelburg,Archief Rekenkamer,nr. C 4504, fol. 34
30 Hans Egede,Ausführliche und wahrhafte Nachricht vom Anfange und Fortgange der Gronlandischen Mission ... u.s.w.,Hamburg,1740
31. Hans Egede,Beschryving van Oud-Groenland ...etc.,Delft,1746, blz. 179 vlg.
32. P. Dekker,Louris Feijkes (Haan) en de door hem genoemde Terschellinger schipper Gauwe Jeltes Spaniert,in: CorneLis Douwes nr. 43,november 1975,916-920
33. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 6026, akte van 6 oktober 1704,notaris Pieter Schabaalje
34. Ibidem 6028 A,akte van 2 juni 1705,notaris Pieter Schabaalje
35. Ibidem 6047,akte van 20 september 1709,notaris Pfeter Schabaalje; P. Dekker, De eerste schippersjaren van de Terschellinger Louris Feijckes (Haan),in: Cornelis Douwes nr. 42,juni 1975,858-863
36. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 7299 ,akte van 20 maart 1715,notaris Adriaan Karreman
37. Ibidem,Notarieel Archief Ransdorp,nr. 27,akte nr. 12
38. S. Hart,Geschrift en getal, Dordrecht,1976,blz. 225
39. Pilatu de Tassulo,Lettres sur la Hollande,Lettre XI,van 1 november 1778,aangehaald in:S.Lootsma,Bijlage tot de geschiedenfs der Nederlandsche walvisvaart,Amsterdam 1937,blz. 161
40. Gemeente-Archief Amsterdam,Notarieel Archief 6433,akte nr. 428 van 26 september 1718,notaris C.Achthoven
41. Zie hiervoor noot 3
42. Zie hiervoor noot 5
43. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 6126,akte van 4 september 1720, notaris Pieter Schabaalje
44. Ibidem 7656,akte nr. 587 en 602 van 21 en 27 augustus 1732 notaris Abraham Tzeewen
45. Ibidem 8571,pag. 1619, akte van 8 maart 1720,notaris Adrian Baars
46. Ibidem 6836,akte van 26 oktober 1719,notaris Pieter van der Meulen
47. Ibidem 6438,akte nr. 165 van 10 april 1720,notaris Cornelis van Achthoven
48. P. Dekker,De spekopbrengst van de geharpoeneerde walvissen in het Arctische vangstgebied gedurende de periode 1719-1760,in: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis nr. 37,december 1978, 27-35
49. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 8996 ,akte nr. 295 van 18 februari 1733, notaris Adrian Baars
50. Ibidem 7656,akte nr. 587 en 602 van 21 en 27 augustus 1732, notaris Abraham Tzeewen
51. Ibidem 6843,akte van 9 december 1720,notaris Pieter van der Meulen
52. Rijksarchief in Noord-Holland,Haarlem,Notarieel Archief Zaandam, nr. 5845/216,akte van 8 november 1721
53. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief Nieuwendam, nr. 4, 1725-1727,akte nr. 293 en 308 van 26 januari en 10 april 1727
54. Rijksarchief in Friesland,Leeuwarden,Oud-rechterlijke archieven Terschelling,nr.6987, akte van 29 oktober 1732
55. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 5832 ,akte van 7 maart 1725,notaris D.Walschaart
56 P. Dekker, Een zilveren beker voor de Terschellinger Klaas Pietersz. Top en zijn huisvrouw Marritje Hendricks,in:It Beaken 39 (1977)20-34
57. Hans Egede,Ausführliche ... Nachricht,blz. 35
58. Zie hiervoor noor 2

59. Gemeente-archief Amsterdam,Notarieel Archief 6157,akte nr. 746 van 2 oktober 1725,notaris Pieter Schabaalje
60. J.V.Th. Knoppers,De vaart in Europa,in:Maritieme geschiedenis der Nederlanden,III, Bussum,1977,statistieken II en III op blz. 233 en 243
61. A.M. van der Woude,Het Noorderkwartier,II,Wagenfngen,1972 blz. 441-443
62. Zie ook voor de afname van de ruilhandel rond 1719:L.F. Haan, Beschryving van de Straat Davids ...etc.,Amsterdam,1720
63. Zie hiervoor noot 3

Overige geraadpleegde bronnen en literatuur

- Gemeente-archief Amsterdam,Archief Burgemeesteren,Registers van afgegeven zeebrieven
- Gemeente-archief Amsterdam, Lijsten van de Hollandsche, Hamburger en Bremer Groenlands- resp. Straat Davisvaarders.
- Gemeente-archief Amsterdam, Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Rederijen, Particulier Archief nr. 78, Galjootsgeld registers.

Dekker, P., De bloeitijd van de walvisvaart op onze Waddeneilanden, in: Zeewezen 63 (1974) 129-165
Dekker, P., De Amelandse walvisvaart, in: It Baseken 36 (1974) 206-223
Dekker. P., De Terschellinger arctische ruilhandel en alvisvangst, in: It Baseken 37 (1975) 167-168
Dekker. P., Ruilhandel met de Groenlanders, in: Jaarboe Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland' 43 (1976) 103-111
Dekker, P., Pieter Jansz Molenaar uit Petten: de schipper van de Hernhutters, in: Jaarboek Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland' 46 (1979)
Dekker. P., Borkum, voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland, in: It Beaken 4 (1979), nr. 4
Kupp, J. en Hart, S., The Dutch in the Strait of Davis and Labrador during the 17th en 18th centuries, in: Man in the Northeast (Victoria, Canada), 1976, nr. 11
Sante, Gerret, Alphabetische Naam-Lyst van alle de Groenlandsche en Straat Davissche commandeurs..... etc., Haarlem, 1770
Zorgdrager, C.G., Bloeiende opkomst der aloude en hedendaagsche Groendlandsche Vissery, bewerkt door A. Moubach, 1727

1 Kettenschleppzug vor Heilbronn 1902

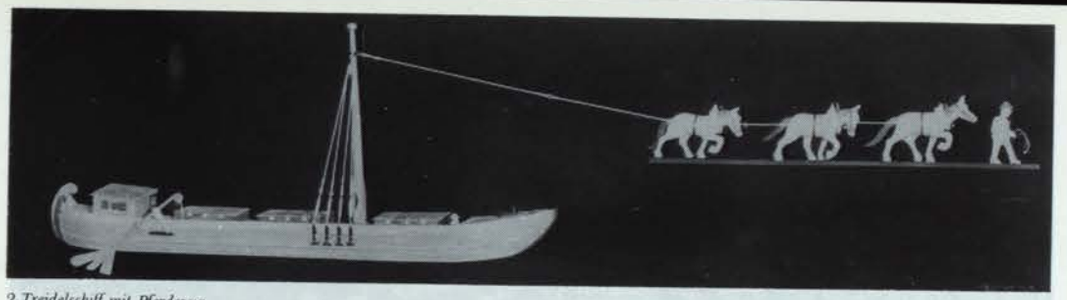
Über Seil- und Kettenschiffahrt

W. Zimmermann

Die ungestüme Entwicklung von Technik und Betriebsart der Binnenschiffahrt und ihrer Fahrzeuge läszt schnell vergessen, was früher einmal war. Dazu gehört die Seil- und Kettenschiffahrt, welche auf dem Wege von den durch Menschen und Tiere gezogenen Schiffen, bis zu den modernen Groszschubverbänden, zu ihrer Zeit als eine schiffahrtstechnische Grosztat gepriesen, heute kaum mehr bekannt ist, obwohl Seil- und Kettenschiffe seit Mitte des letzten Jahrhunderts über 100 Jahre auf vielen europäischen und amerikanischen Wasserstraszen eine bedeutende Rolle spielten.

Im Jahr 1878 sind es 100 Jahre gewesen, dasz man auf dem Neckar, dem in Süddeutschland gelegenen rechten Nebenflusz des Rheins, die Kettenschiffahrt auf der 115 km langen Strecke von Mannheim bis Heilbronn einführte. Dies was bis zum Jahre 1935, als der Ausbau des Neckars zur staustufengeregelten Groszwasserstrasze nach Heilbronn fertiggestellt war, die alleinige Art Schiffe fluszaufwärts zu schleppen. Rad- oder Schraubenschleppboote konnten dazu, wie noch dargelegt werden soll, auf dem Neckar nicht eingesetzt werden.

Aus Anlasz der 100-jährigen Wiederkehr dieses für die Neckarschifffahrt so bedeutsamen Ereignisses hat sich der Verfasser eingehend mit der Geschichte und der Entwicklung dieser Schiffahrtstechnik befaszt und dazu eine Ausstellung geschaffen, die nicht nur in Heilbronn - als dem Geburtsort der Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar- sondern auch im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, im Museum der Deutschen Binnenschiffahrt in Duisburg, im Rhein-Museum Koblenz und im Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg gezeigt wurde. Hier soll nun im Zusammenhang mit einer besonderen Betrachtung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar auch eine allgemeine Darstellung der Geschichte und der Entwicklung dieser ungewöhnlichen Seil- und Kettenschiffe gegeben werden. Das Neue und Auszergewöhnliche

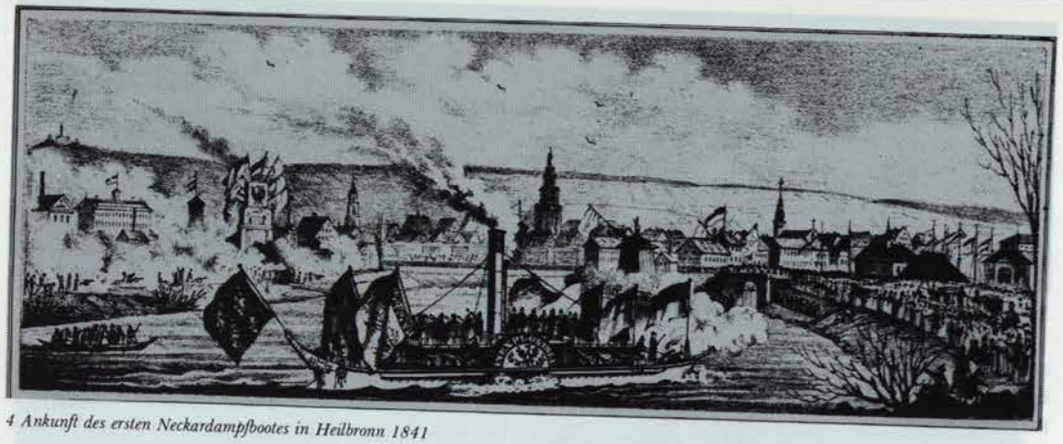


2 Treidelschiff mit Pferdezug

an ihnen was. dasz sie sich nicht durch Schafelräder oder Schrauben fortbewegten, sondern an einer im Flusz verlegten Kette oder einem Seil durch einen dampfbetriebenen Antrirebsmechanismus sich vorwärts zogen. Im Mai 1878 fuhr erstmals ein solcher Kettenschlepper mit 9 mit 7.200 Zentnern (360 Tonnen) beladenen Schiffen unter dem Jubel der Neckaranwohner neckaraufwärts nach Heilbronn (Abb. 1). Es war eine Farht van geschichtlicher Bedeutung, denn damit war endlich die Dampfkraft auch auf dem Neckar zum Schleppen von Schiffen nutzbar gemacht, über 4 Jahrzehnte später, seitdem auf dem Rhein und anderen Flüssen Dampfboote schon Lastkähne zogen. Die Kettenschleppschiffahrt löste den seit Jahrhunderten auf dem Neckar üblichen, im Zeitalter der Dampfmaschine geradezu anachronistischen Schiffstreidelzug durch Pferde ab, und rettete die Neckarschiffahrt vor der ungleichen bedrohlichen Konkurrenz der siet Mitte des Jahrhunderts aufgekommenen Eisenbahnen (Abb. 2 und Abb. 3). Zwar hatte man schon 1841 versucht, Schiffe mit Dampfräderbooten zu schleppen, doch dies scheiterte an den besonders schwierigen Verhältnissen des Neckars. Er galt als 'der wildeste deutsche Flusz' mit starkem Gefälle, engen Krümmungen und vielen Stromschnellen von solcher Gefährlichkeit für die Schiffahrt, wie am Rhein nur vom Binger Loch bekannt, mit geringer Wassertiefe und sehr wechselnden extremen Wasserständen, die den Schiffsverkehr oft monatelang unmöglich machten (Abb. 4).

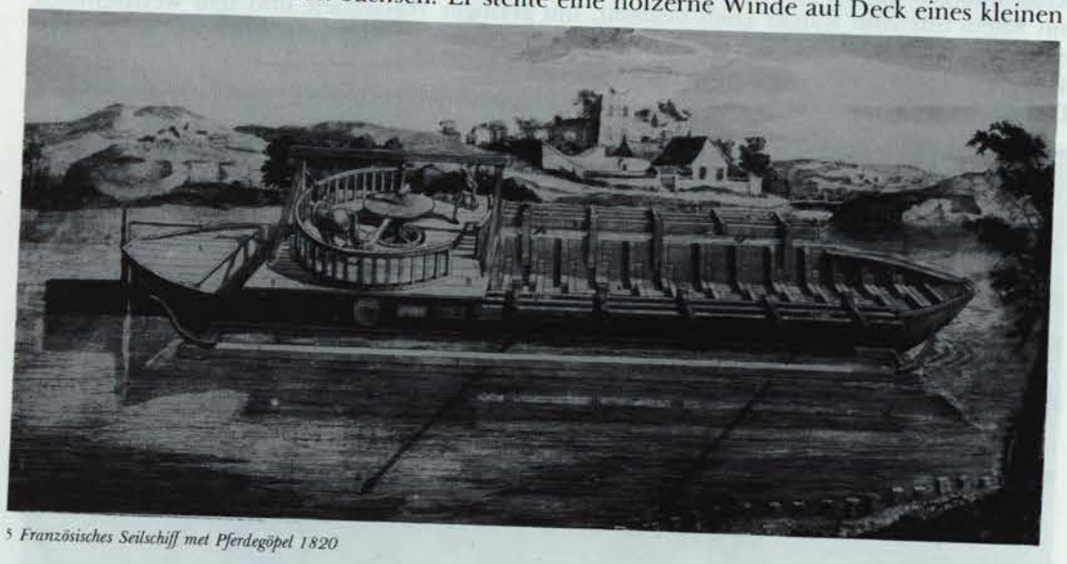
Diese Schwierigkeiten vermochte die Kettenschleppschiffahrt zu überwinden. An dem festen

3 Pferdetreidelzug im 'Hackteufel', einer felsigen Stromschnelle bei Heidelberg



4 Ankunft des ersten Neckardampfbootes in Heilbronn 1841

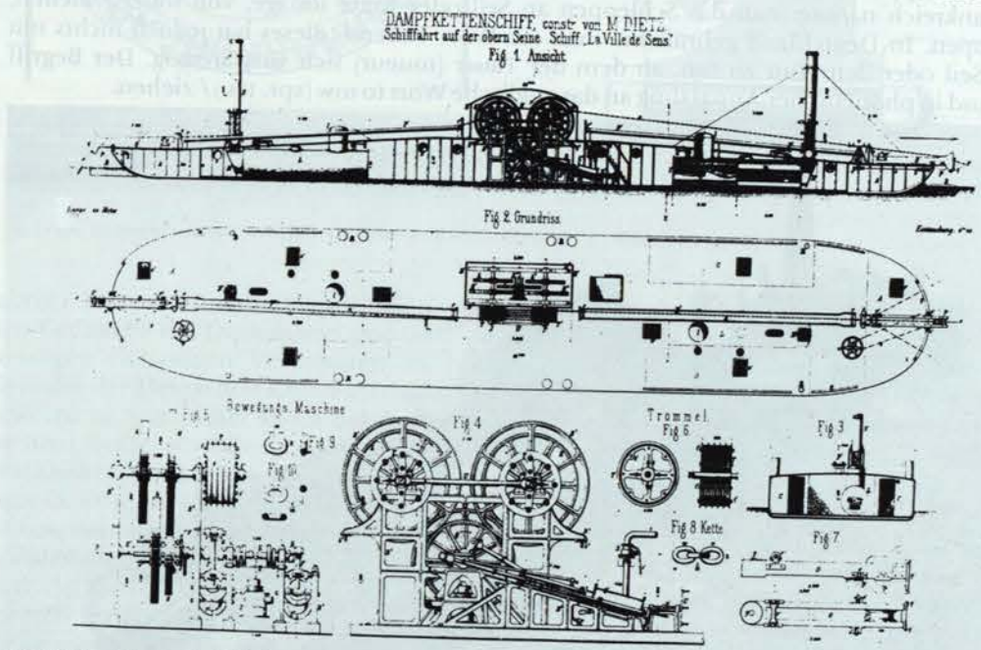
Halt der im Flusz liegenden Kette konnte der Kettendampfer sich in gleichmäsziger Geschwindigkeit - sie betrug ca. 5 km in der Stunde - gegen die starke Strömung und durch alle Stromschnellen vorwärtsziehen und Schiffe schleppen. Für die Fahrt von Mannheim bis Heilbronn (115 km) wurden 2 1/2 Tage benötigt, weniger als die Hälfte der Zeit, die ein Treidelzug mit 5 - 10 Pferden bei wesentlich geringerer Schiffsladung brauchte. *Geschichte der Kettenschiffahrt* Anfang und frühe Entwicklung der Seil- und Kettenschiffahrt lagen in Frankreich. In Deutschland hat man erst spät ihre Bedeutung erkannt, nachdem sie auf der Seine schon über 15 Jahre mit gutem Erfolg betrieben wurde. Erste Versuche fanden bei Straszburg im Jahre 1732 statt, durch den in französischen Diensten stehenden deutschen Marschall Graf Moritz von Sachsen. Er stellte eine hölzerne Winde auf Deck eines kleinen



5 Französisches Seilschiff met Pferdegöpel 1820

Bootes, über welche, von Menschenhand angetrieben, ein in den Flusz gelegtes und verankertes Hanfseil auf- und abgewickelt und das Schiff daran vorwärtsgezogen wurde (Abb. 5). Erst 1820, also fast 90 Jahre später, hören wir wieder von Fahrten mit Seilschiffen auf der Saône bei Lyon, wobei die Seilwinde durch Pferde - als Göpelantrieb - gedreht wurde. Die zufriedenstellenden Ergebnisse dieser Versuchsfahrten führten dazu, 1822 auf der Rhône und Seine ähnliche, doch mit Dampfkraft betriebene Schiffe zu probieren. Es war eine kleine Watt'sche Dampfmaschine von 6 PS, was der Leistung von 6 Zugpferden entsprach, die eine

Geschwindigkeit von 1 km/h erbrachte. Die Geburtsstunde der Kettenschiffahrt aber schlug, als der Ingenieur Edouard de Rigny anstelle des Seils eine Kette verwendete, die in der Seine bei Paris auf die ganze zu durchfahrende Strecke ausgelegt wurde, an welcher sich der Toueur mit Lastkähnen im Anhang mit Hilfe einer Dampfmaschine stromaufwärts zog. Der erste von Edouard de Rigny gebaute Kettendampfer mit dem Namen 'la Dauphine' war 21 m lang und 12,85 m breit. Durch dieses für Schiffe ungewöhnliche Verhältnis der Breite zur Länge, einer Pontonform mit ebenem Boden, konnte der wegen der geringen Wassertiefe gerade noch zulässige Tiefgang von 50 cm eingehalten werden. Die Kettenwinde mit 4 Rollen bzw. Trommeln wurde von einer 30-PS-Dampfmaschine angetrieben. Zur Talfahrt ohne Kette besasz der Dampfer ein Schaufelrad von 3 m Durchmesser. Die auf der Seine unterhalb Paris seit 1829 verkehrenden Kettendampfer der Ingenieure Tourasse und Milet besaszen erstmals das später allgemein gebräuchliche Windwerk mit nur 2 Kettentrommeln. In 1839 wurde nach weiterem Experimentieren der Kettendampfer 'Hercules' auf der Seine unterhalb Paris



6 Französischer Kettendampfer 'Ville de Sens' um 1815, der Prototyp alles europäischen Kettenschiffe

in Dienst gestellt. Mit einer Maschinenkraft von 35 PS soll er 8 - 10 Schiffe mit 5000 Zentnern (250 t) geschleppt haben. Für die Talfahrt wurden Schaufelräder benutzt.
Zum Prototyp aller späteren Kettendampfer wurde der Toueur 'Ville de Sens', von dem deutschen Ingenieur M. Dietz um 1850 in Bordeaux gebaut, insbesondere durch sein technisch weiter entwickeltes Funktionsprinzip und die verbesserten maschinellen Einrichtungen (Abb. 6). Typisch war die symmetrische Anlage, dadurch bedingt, dasz das Schiff immer mit der Kette verbunden, nach beiden Richtungen fahren muszte. Dieser Remorqueur (Schlepper) brauchte deshalb keine Schaufelräder mehr für die Talfahrt. Heck und Bug waren gleich gestaltet und hatten je 1 Ruder. Die Länge betrug 40 m, die Breite 7,25 m und die Eintauchung 0,40 m. Gegenüber dem früheren Toueur 'la Dauphine' hatte dieses Schiff nun eine langgestreckte Pontonform, ebenfalls mit ebenem Schiffsboden. Zwei an beiden Enden des Dampfers aufgestellte Kesselanlagen, von je 2 Kohlenbunkern seitlich flankiert, erzeugten den Dampf für die 2 schrägliegenden einzylindrigen Zwillingsdampfmaschinen, die das Kettenwindwerk antrieben. Dieses stand in der Mitte des Schiffes und besasz zur Regulierung der Fahrgeschwindigkeit bei Berg- und Talfahrt ein 2-Stufen-Vorgelege. Über 2 Ketten-

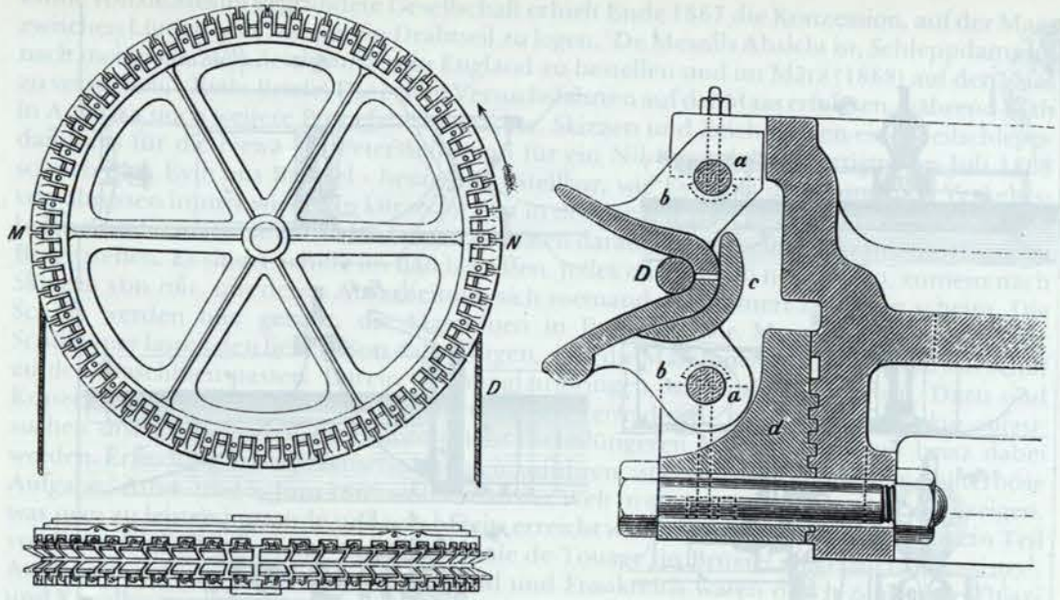
trommeln von etwa 1,25 m Durchmesser mit je 5 Rillen wurde die Kette, mittschiffs über Leitrollen geführt, auf- und abgewickelt. An den Schiffsenden befanden sich bewegliche, ca. 4 m lange Ausleger, die zur besseren Führung der Kette, vor allem in Fluszkrümmungen dienten. 2 Steuerhaspel standen auf dem Vor- und Hinterschiff in kurzer Verbindung zu den beiden Rudern.1854 erteilte Kaiser Napoleon III. die Konzession für eine 'Kettenschlepp-schiffahrts-Gesellschaft auf der Seine'. Mit den Fahrten von Paris abwärts bis Conflans (Einmündung der Oise, 72 km) und aufwärts bis Montereau (Einmündung der Yonne, 106 km) nahm die regelmäszige Kettenschleppschiffahrt in Frankreich ihren Anfang. Sie verbreitete sich rasch, anstelle der bis dahin von Menschen und Pferden betriebenen Treidelfahrt, auf Flüssen mit für Räderboote ungünstigen Wasserverhältnissen und auf Kanälen (Abb. 7). Es gab in Frankreich 765 km Kettenschiffahrtsstrecken. Die letzte Fahrt eines Kettendampfers war im Jahre 1970 auf der Oise. 145 Jahre dauerte die Geschichte der Kettenschleppschiffahrt in Frankreich.

In Frankreich nannte man das Schleppen an Seil oder Kette touage, von touer / ziehen, schleppen. In Deutchland gebrauchte man das Wort Tauerei ;dieses hat jedoch nichts mit dem Seil oder dem Tau zu tun, an dem der Tauer (toueur) sich vorwärtszog. Der Begriff entstand in phonetischer Anpassung an das englische Wort to tow (spr. tau) / ziehen.

7 Französischer Kettendampfer 'Oise'

Geschichte der Seilschiffahrt

Als die Kettenschiffahrt in Frankreich schon über ein Jahrzehnt fest etabliert war und man in Deutschland auf der Elbe bei Magdeburg 1866 erste Schleppversuche mit Kettendampfern machte, kam im selben Jahr von einem technischen Laien, dem belgischen Attaché in Washington, Baron de Mesnil, die Idee, anstelle der Kette zur Fortbewegung derSchlepp-dampfer ein Drahtseil zu verwenden, weil dieses leichter, fester und billeger sei und einen gröszeren Nutzeffekt der Maschinen ermögliche als die Kette. Er fand in Max Eyth (1836-1906), dem schwäbischen Ingenieur und Dichter, der in Leeds (England) in der Maschinen-

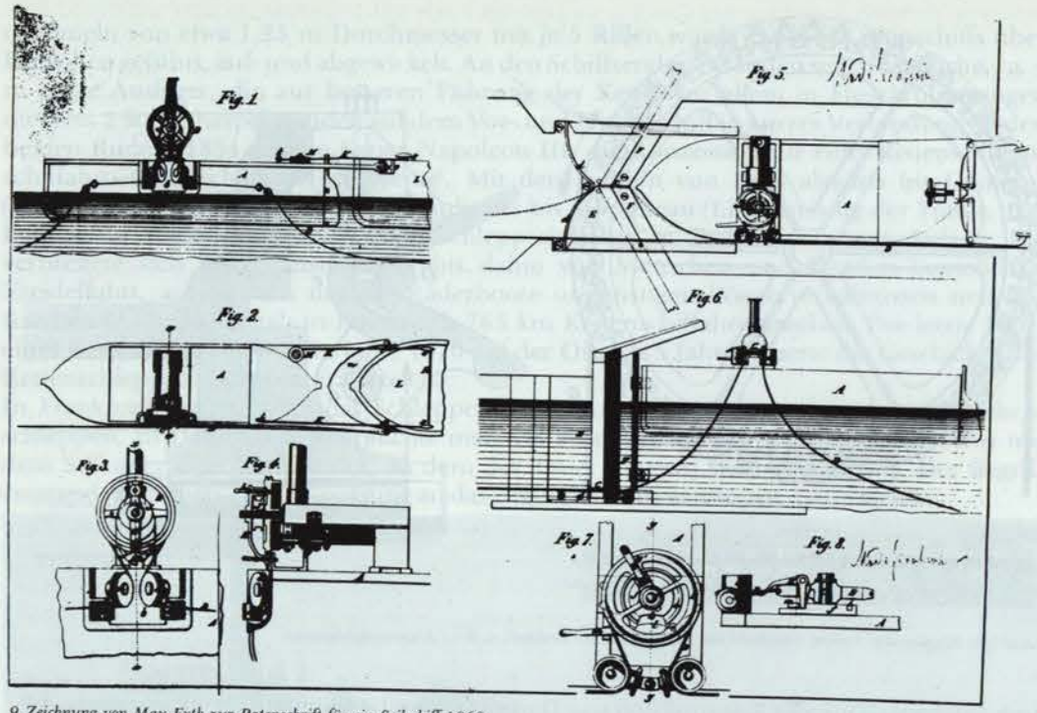


8 Fowler'sche Klappenrolle; Ansicht, Draufsicht und Detailschnitt D / Drahtseil, a, b, c / Klappenmechanismus

fabrik Fowler sich mit der Konstruktion von Dampfpflügen beschäftigte, den Fachmann, der den Gedanken des Diplomaten praktisch verwirklichen sollte. Dasz Max Eyth neben seinen sonstigen vielseitigen Verdiensten als Ingenieur, Konstrukteur und Erfinder sowie als Gründer der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft (1884) auch der Vater der Seilschiffahrt gewesen ist, war bisher kaum bekannt und auch nirgendwo literarisch gewürdigt worden. In dem Buch 'Im Strom unserer Zeit' mit den Briefen, die Max Eyth an seine Eltern geschrieben hat, konnte vieles darüber gefunden werden, erstmals in einem Brief aus Leeds vom 15. Oktober 1866. Dort schrieb er: "Ein neues, vielversprechendes Kapitel scheint seinen Anfang nehmen zu wollen... Versuche mit einer Vorrichtung zum Schleppen von Schiffen auf Kanälen und Flüssen; eine neue Anwendung unserer Burton- Klappentrommel. Das Ergebnis liesz viel zu wünschen übrig. Ich schlug aine andere Ausführung vor. Die Sache liegt nun in meinen Händen.' Und im Mai 1867 aus Philadelphia: 'In Leeds wurde, wie Ihr wiszt, die Sache mir übergeben, und so kam die Tauerei, das Schleppen an einem ruhenden Drahtseil, zur Welt.'

Der grundsätzliche Unterscheid zwischen der Seil- und Kettenschiffahrt besteht allein in der Anwendung eines Drahtseils statt einer Kette, das wie diese als fester Stützpunkt im Flusse liegt, an welchem die Schleppdampfer sich vorwärts ziehen. Doch das Antriebsprinzip war anders als bei der Kette. Anstelle der doppelten Kettentrommeln trat die Fowler'sche Klappenrolle - Clip drum - als Antriebsrad des ursprünglich aus drei, später aus vier Rollen (Rädern) bestehenden Fortbewegungsmechanismus. Diese Klappenrolle (Abb. 8), von den Ingenieuren Burton und Fowler in Leeds zur Verwendung beim Dampfpflügen mit Seilen entwickelt, von Max Eyth in aller Welt - Ägypten, Amerika, Europa, Ruszland, West-Indien u.a.m. - vorgeführt, erprobt und eingerichtet, war eine sinnreiche Konstruktion: Ein groszes Rad von 2 - 3 m Durchmesser, das mit beweglichen Klappen versehen war, welche durch das Gewicht des Drahtseils betätigt, dieses festklemmten und wieder freigaben, sobald das Seil den halben Rad- (Rollen-) Umlauf durchlaufen hatte.

Die ersten Versuche mit Seilschiffen machte Eyth Ende 1866 in Nord amerika auf dem Eriekanal, der Buffalo und den Eriesee mit dem Hudsonflusz verbindet. Es gab anfänglich grosze Schwierigkeiten. Die zum Dampfpflügen gut geeignete Klappenrolle funktionierte beim Schiffszug nur mangelhaft. Eyth musztesie, um das Gleiten des Seils zu verhindern,



9 Zeichnung von Max Eyth zur Patenschrift für ein Seilschiff 1868

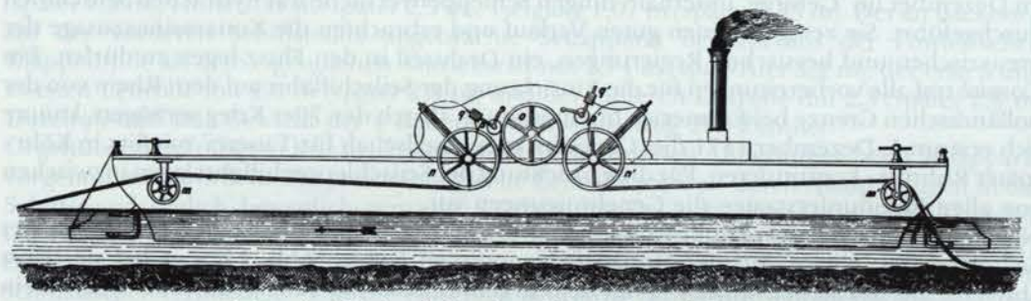
umbauen und änderungen an den die Klappenrolle in Tätigkeit setzenden Maschinenteilen vornehmen. Dazu kamen Widerstände der Kanalbehörden, der Bootsleute uhd vor allem in beängstigend böswilliger Form von den Besitzern der Tausenden von Treidelpferden und Maultieren, die sich durch die Seilschlepper in ihrer Existenz gefährdet sahen. Und auch 'Regen und Sturm, Eis und Sneegestöber waren die unfreundliche Zugabe zu allem übrigen' (Eyth: Briefe). Im Frühjahr 1867 funktionierte es endlich. 'Die Klappen faszten das Seil mit eisernem Griff. Langsam setzte sich das schwer beladene Schiff in Bewegung, rascher und leichter dampfte die Maschine und jetzt schossen wir mühelos dem Strom entgegen, schwimmende Eisfelder brechend. Der Erfolg war glänzend. Van Havre - ein Mitarbeiter des Baron de Mesnil - stürzte ans Ufer, um die Telegrafen der halben Welt, den atlantischen nicht ausgenommen, in Bewegung zu setzen. Abends wurde etwas Sekt getrunken und dann in Buffalo, New York, Philadelphia, Washington und Pittsburg Zeitungssturm geläutet', schrieb Eyth begeistert und stolz seinen Eltern.

Nach diesem Erfolg begann mit einer neuen, auf der Weltausstellung 1866 in Paris vorgeführten und bestaunten Schleppmaschine, zwar durch die Verwaltungsbürokratie der Kanalbehörden und Kommissare gebremst, die praktische Einrichtung der Seilschiffahrt auf dem Eriekanal auf einer über 500 km langen Strecke. Dies war der Durchbruch der Eyth'schen Erfindung, die nun in verschiedenen, in Einzelheiten voneinander abweichenden Konstruktionen, in vielen Ländern patentiert wurde. In einer im württembergischen Staatsarchiv aufbewahrten Original-Patentschrift sagt Eyth eileitend: 'Diese meine Erfindung bezieht sich auf ein neues und verbessertes Verfahren zum Ziehen und Bugsieren von Kanal- und anderen Fahrzeugen. Diese Bugsierungsmethode beseitigt alle Hindernisse, welche sich bisher noch immer der Anwendung des Dampfers als Motor auf Kanälen, Flüssen und Gewässern im allgemeinen entgegengestellt haben.' (Abb. 9). In Amerika erfolgten neue Probefahrten auf fünf weiteren Kanälen bei New York und Philadelphia, so dasz Max Eyth im Oktober 1867 schreiben konnte: 'Mit der Seilschiffahrt geht es täglich wunderbarer.'

Durch den belgischen Diplomaten de Mesnil, dem Vertrags- und Patentpartner von Max Eyth, konnte die Seilschiffahrt in Belgien, als erstem europäischen Land, Eingang finden.

Einne von de Mesnil gegründete Gesellschaft erhielt Ende 1867 die Konzession, auf der Maas zwischen Lüttich und Namur ein Drahtseil zu legen. 'De Mesnils Absicht ist, Schleppdampfer nach meinen letzten Zeichnungen in England zu bestellen und im März (1868) auf der Maas zu versuchen.' (Eyth: Briefe) Die ersten Versuchsfahrten auf der Maas erfolgten, während Eyth in Amerika noch weitere Probefahrten machte, Skizzen und Zeichnungen eines Seilschleppdampfers für die Newa bei Petersburg und für ein Nil-Kataraktboot fertigte. Im Juli 1868 schrieb Max Eyth aus Brüssel - heute unvorstellbar, wie Eyth bei den damaligen Verkehrsverhältnissen immer wieder in kürzester Zeit in der ganzen Welt hin - und herreiste - 'Meine belgischen Freunde haben in den letzten Monaten darauf losgearbeitet, dasz mir die Haare zu Berge stehen. Es sind 4 Schiffe im Bau begriffen. Jedes nach einem neuen Plan, zumeist nach Skizzen von mir, um deren Ausarbeitung sich niemand gekümmert zu haben scheint. Die Schiffe werden hier gebaut, die Maschinen in England. Die Maschinenbauer und die Schiffbauer lassen den lieben Gott dafür sorgen, dasz die Maschinen zum Schiff und das Schiff zu den Maschinen passen. Darein Ordnung zu bringen, war eine Höllenarbeit. Dazu sind Konzessionsfragen zu erörtern, Patentrechte zu verteidigen, neue Angriffspunkte aufzusuchen und zu besetzen. Es könnte einem fischblütigeren Menschen als mir heisz dabei werden. Erfindungen ins praktische leben einzuführen, ist gegen das Erfinden eine bitterböse Aufgabe.' Am 4. und 5. Juni 1869 wollte man der Welt in einem groszartigen Versuch zeigen, was man zu leisten imstande und was bereits erreicht worden war. Ganz Europa und ein Teil von Amerika wurde von der 'Sociéte centrale de Touage' in Brüssel eingeladen, 'd'assister'. Auch andere Weltteile erschienen. England und Frankreich waren durch zahlreiche Flusz- und Kanalbauexperten vertreten. Selbst Lesseps sandte einen Ingenieur vom Suezkanal. 'Die Deutschen hielten sich wacker. Vom Rhein war der Königlich-Preuszische Stromdirektor von Nobiling da. Von der Elbe kam der Vater der deutschen Kettenschiffahrt, Ingenieur Bellingrath aus Dresden, ein lieber älterer Herr, ohne unüberwindliche Vorurteile. Österreich schickte einen Wasserbautechniker und einen Ingenieur Ressel, Sohn des Erfinders der Schiffsschraube, und das energische Württemberg den wohlwollendsten der wohlwollenden Wasserbautechniker, Herrn von Martens. Es ging alles wie am Schnürchen. Alle kehrten mit dem Gedanken zurück, dasz wir der Lösung einer der schwierigsten technischen Aufgaben entgegengehen.' (Eyth: Briefe)

Während bei den ersten Versuchsfahrten in Amerika Eyth nur die Seilapparate konstruierte, die, in Leeds gebaut, auf vorhandene Schiffe montiert wurden, sind die Versuchsschiffe der Maas als Ganzes, Schiffskörper und Seilantriebmechanismus, nach Plänen von Max Eyth gebaut worden. Aus einem Bericht des zu den Lütticher Versuchen deputierten württembergischen Wasserbautechnikers von Martens(veröffentlicht in der Deutschen Bauzeitung Berling 1869, Nr. 42 und 44) erfahren wir, dasz 4 Schleppboote für die Versuchsfahrten bestimmt waren. Zwei wurden in Leeds bei der Firma Fowler & Co., zwei in den Schiffbauwerkstätten Cockerill in Searing und Beer in Jemeppe (beide Orte an der Maas bei Lüttich gelegen) gebaut. Drei dieser Boote wichen in der Ausführung nur in Details



Seiten-Ansicht eines Schleppboots (No. 4) mit vertikalen Rollen.

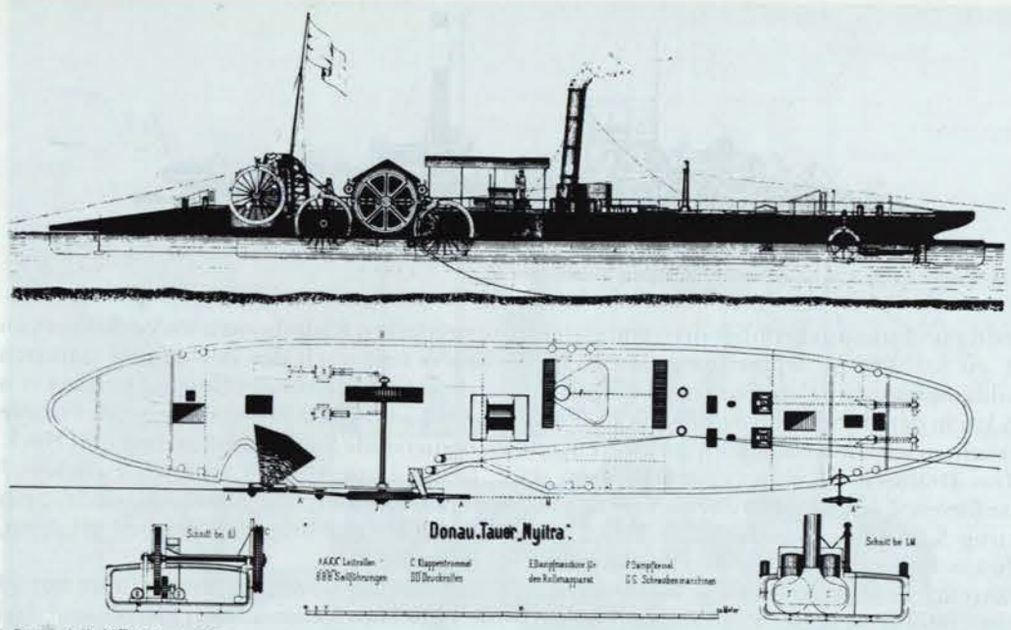
Länge des Schiffs . . . . 25 m.	Höhe des Schiffs . . . . 2,6 m.	Preis des Schiffs 35,000 Frcs.
Breite „ „ . . . . 3,6 m.	Tiefgang „ . . . . 1 m.	

10 Eyth'sches Versuchs-Seilschiff auf der Maas 1869

voneinander ab. Das vierte unterschied sich wesentlich darin, dasz das Seilantriebssystem, welches bei jenen vertikal auf der Backbordseite angebracht wars, bei diesem horizontal auf der Mitte des Decks lag. Diese Bootsart fand nur wenig praktische Verwendung, auf Kanälen und geregelten Flüssen mit geringen Krümmungen und niederen Brücken (z.B. Newa bei Petersburg). Das hier dargestellte Versuchs-Schleppboot (Abb. 10) war der Grundtyp für fast alle späteren Weiterentwicklungen, vor allem der für Donau und Rhein. Seine Abmessung: Länge 25 m, Breite 3,6 m, Höhe 2,6 m, Tiefgang 1,0 m. Der Seilmechanismus bestand aus der Fowler'schen Klappenrolle und zwei Leitrollen, alle mit 1,8 m Durchmesser. Er wurde über ein Stufen-Vorgelege, das Geschwindigkeiten von 2,5, 5 und 10 km in der Stunde ermöglichte, durch eine zweizylindrige 20-PS-Dampfmaschine, mit 197 mm Bohrung und 305 mm Hub angetrieben. Eine zweite Dampfmaschine mit 10 PS diente zum Antrieb einer Schiffschraube, die nur in einem der vier Bootstypen eingebaut war, und die Fahrt ohne Seil ermöglichte. Zwei kleinere Leitrollen von ca. 80 cm Durchmesser an den Enden des Schleppers sicherten die ungestörte Zu- und Ableitung des Zugseils.
Trotz des durchschlagenden Erfolges dieser Versuchsfahrten auf der Maas, nach welchen 'sich die Tauerei in allen Richtungen regte' (Eyth: Briefe) in Belgien, Frankreich, Österreich, England, Ruszland und Deutschland, und allgemein die Auffassung vertreten wurden, 'dasz das Seil die Kette bald ganz verdrängen werde', wollte sich Eyth jedoch nicht mehr länger für diese Sache engagieren. Es war ihm zuviel geworden, an drei oder vier Orten gleichzeitig sein zu müssen. 'Ich muszte mich entscheiden, ob ich auf trockener Erde weiterlebe, oder mein Schicksal ganz dem Wasser anvertrauen wolle. Ich wählte das Land un bin nun wohl für die nächsten 10 Jahre an Fowler und die Dampfkultur gebunden', schrieb er am 8. August 1869 an seine Eltern. In seinem Schulkameraden und Arbeitsgenossen Schwarz, 'einem tüchtigen Ingenieur und vortrefflichen Menschen', fand er einen Nachfolger als Direktor der Brüsseler Tauereigesellschaft.

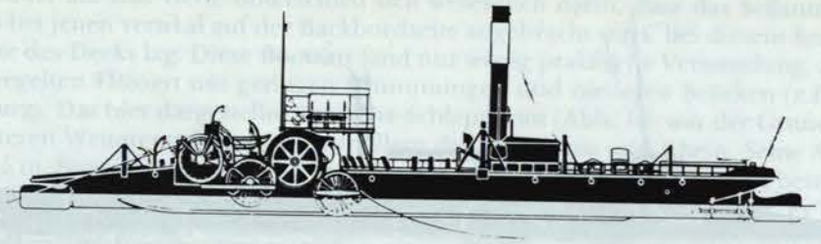
Die Seilschiffahrt auf dem Rhein

Von den europäischen Strömen enlangte sie nur auf dem Rhein gröszere Bedeutung. Schon 1864 hatten zich rheinische Dampfschleppschiffahrts- Gesellschaften und Kohlenhandelsfirmen bemüht, die Kettenschleppschiffahrt auf dem Rhein einzuführen. Der Plan wurde aufgegeben wegen der zu geringen Manövrierfähigkeit der an der Kette fahrenden Dampfer, was bei dem damals auf dem Rhein schon verhältnismäszig starken Schiffs- und Floszverkehr zu Schwierigkeiten geführt hätte.
Für das Schleppen mit Seilschiffen waren d?e Verhältnisse günstiger.
So ergriff im Jahre 1869 Direktor Schwarz von der belgischen Seilschiffahrtgesellschaft 'Sociéte centrale de Touage', Brüssel, die Initiative zur Einführung der Seilschleppschiffahrt auf dem Rhein. Im November 1869, bald nach den aufsehenerregenden Probefahrten auf der Maas, wurden unter Aufsich der preuszischen Regierung zwischen Köln und Mülheim und im Dezember im 'Gebirge' unterhalb Bingen Schleppenversuche mit Eyth'schen Seilschiffen durchgeführt. Sie zeitigten einen guten Verlauf und erbrachten die Konzessionszusage der preuszischen und hessischen Regierungen, ein Drahtseil in den Flusz legen zu dürfen. Ein Comité traf alle vorbereitungen für die Einrichtung der Seilschiffahrt auf dem Rhein von der holländischen Grenze bei Emmerich bis Straszburg. Durch den 70er Krieg verzögert, konnte sich erst am 5. Dezember 1871 die 'Central-Aktiengesellschaft für Tauerei' mit Sitz in Köln - später Ruhrort - konstituieren. Für die Einrichtung der Seilschleppschiffahrt lagen inzwischen von allen Rheinunferstaaten die Genehmigungen vor.
Nachdem Vertreter des Rhein-Comités am 9. September 1871 an einer Probefahrt des Seilschleppers 'Niytra' auf der Donau teilgenommen hatten (Abb. 11) - wobei sie selbst abwechselnd das Steuer führten - , mit dem Ergebnis, dasz die Tauerei auch auf dem Rhein zweckmäszig und ausführbar sei, wurde der Bau für die ersten vier Rheintauer an die Firmen Escher-Wyss in Zürich und Gebr. Sulzer, Winterthur, vergebeh. Diese Maschinenfabriken lieferten nur die Kessel - und Maschinenanlagen. Die Schiffskörper wurden auf rheinischen Werften (u.a. Berninghaus) gefertigt und die Maschinen dort eingebaut.



11 Donau-Seilschiff 'Nyitra' 1871

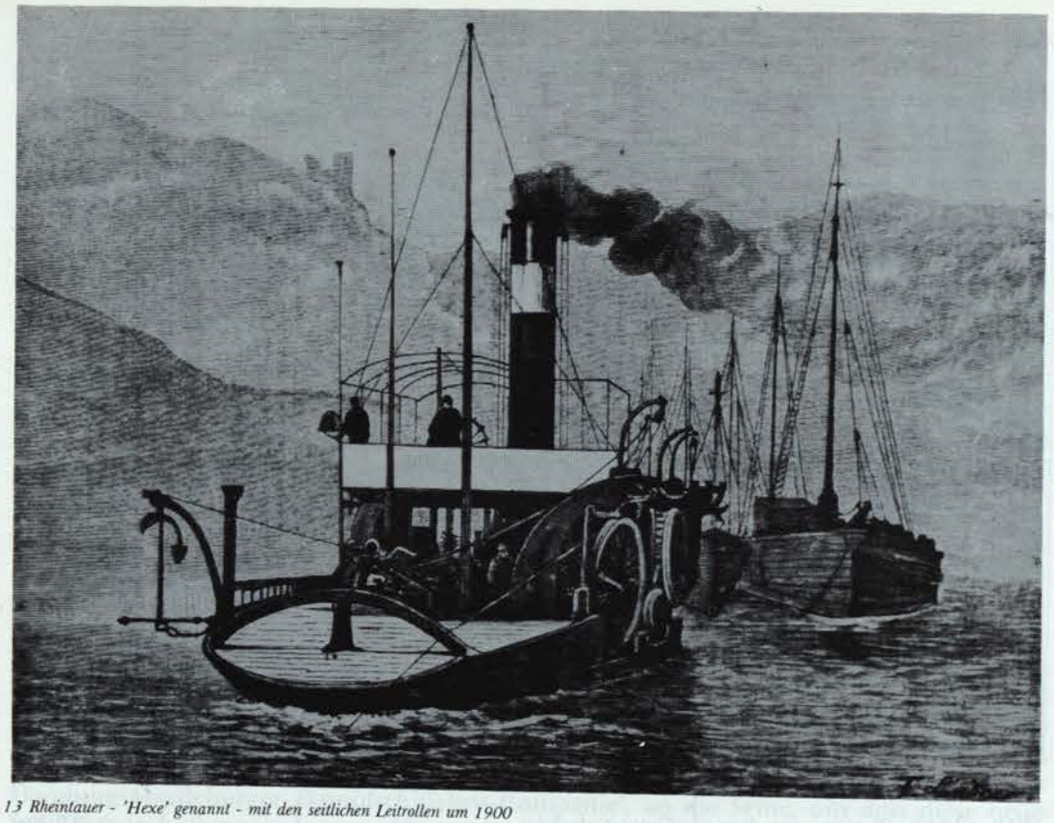
Im Jahre 1873 begann man mit der Verlegung des Drahtseils von Rheinhausen bei Duisburg bis Emmerich. Dieses wurde zunächst am Mittelpfeiler der im Bau befindlichen Brücke bei Rheinhausen befestigt. Nachdem die Seilstrecke Duisburg-Emmerich gelegt war, wurden ab Juli die Arbeiten rheinaufwärts fort gesetzt. Bis Ende des Jahres 1873 war das Seil auf der Strecke von der holländischen Grenze bis Bingen ausgelegt. Am 1. Mai 1873 wurde der Tauer Nr. 1 zwischen Duisburg und Emmerich in Dienst gestellt. Am 5. Mai machte er seine erste Schleppfahrt. Für die etwa 75 km lange Strecke benötigte er 16 Stunden, also für 4,7 km eine Stunde, was der vorausberechneten Geschwindigkeit entsprach. Bis Ende Juni hatte dieser erste Rheintauer 15 Schleppzüge mit 74 Schiffen und 234.366 Zentnern Ladung (11.718 t) von Emmerich nach Duisburg gezogen. Man war mit dem Ergebnis dieser Fahrten sehr zufrieden. Die Leistung und Steuerfähigkeit des Tauers habe sich praktisch bewährt. Die Rheintauer, mit den Eyth'schen Patentrechten gebaut, waren eine wesentlich verbesserte Weiterentwicklung des ursprünglich patentierten Schiffstyps, wobei vor allem die Erfahrungen auf der Donau verwertet werden konnten.
Die technischen Daten dieser Rheintauer waren: Länge 39 m (später 42 - 45 m), Breite 7,2 m (später 7,5 m), Höhe 2,38 m (später 2,5 m), Tiefgang 1,07 m (später 0,95 m). Der an Backbord auf der vorderen Schiffshälfte angebrachte Seilapparat bestand aus der Fowler'schen Klappenrolle als dem eigentlichen Antriebsrad mit 2,74 m (spaWAter 3,2 m), der ersten und zweiten Leitrolle mit 2,6 m (später 2,8 m) und der hinteren Leitrolle mit 2,3 (später 2,8 m) Durchmesser. Das Gewicht der 4 Räder zusammen betrug 280 Zentner.
Gegenüber den früheren Konstruktionen sind die wichtigsten Änderungen beim Seilapparat vorgenommen worden. Die ersten und zweite Leitrolle wurden durch Aussparungen in der Schiffswand seitlich beweglich gemacht, so dasz das Seil sich über das niedere Vorschiff unbehindert bewegen und unter dem Schiffsboden hindurch ablaufen konnte (Abb. 12). Dadurch wurde die Steuerfähigkeit bedeutend verbessert und eine Reibung des Seils am Schiffskörper vermieden. Um die einseitige Belastung durch die Seilräder auszugleichen, waren die Kessel, die Dampfmaschinen und der Kohlenbunker auf der Steuerbordseite angeordnet. Die Stärke der Maschinen zum Antrieb des Seilapparates war 130 PS (später 180 - 250 PS), die der Maschinen für die beiden Schiffsschrauben 100 PS (später 180 S). Jeder der beiden Kessel hatte eine Heizfläche von 45 m2 und 5 1/2 atü. Der Kohlenverbrauch war sehr



12 Rheintauer Nach einer Zeichnung von Prof. Krahwinkel, Frankfurt/Main.

niedrig und stand gegenüber dem von gleichleistungsstarken Räderbooten im Verhältnis von 1,1 zu 5,0. Die Schleppleistung eines 180 PS-Tauers entsprach der des damals stärksten Raddampfers. Zwischen Bonn und Bingen wurden bei gleichbleibender Geschwindigkeit von 4,5 km in der Stunde 4 - 5 Schiffe mit 25.000 Zentnern Ladung (1.250 t) geschleppt. Seilschiffe brauchten wie die Kettendampfer zwei einzeln zu bedienende Steuerruder an Bug und Heck. - Das Drahtseil, 36 mm (später 43 mm) stark, bestand aus 40 - 49 Drähten zwischen 7 Hanflitzen. 1 km wog 140 Zentner (e?ne Fluszkette 320 Zentner). Die Nutzungszeit des Seils betrug 5 - 6 Jahre, die der Kette 15 - 20 Jahre. Es wurde nur bergwärts am Seil gefahren, talwärts benutzte man die Schiffsschrauben.
Während ein Raddampfer 15 - 16 Mann Besatzung brauchte, waren auf einem Tauer nur 10 Mann erforderlich: der Kapitän, zwei Steuerleute, zwei Maschinisten, zwei Heizer und drei Matrosen. Der Anschaffungspreis betrug 100.000,-- DM, ein Raddampfer gleicher Leistung kostete das Doppelte. Die Rheintauer brachten für die übrige Schiffs- und Floszfahrt mancherlei Unannehmlichkeiten. Darum waren sie bei anderen Schiffern und auch bei den immer noch tätigen Schiffsreitern nicht beliebt. Vielleicht hatten sie deshalb überall die Bezeichnung 'Hexen'. Diese Antipathie machte es auch erklärlich, dasz das zwischen Ruhsort und Emmerich kaum verlegte Drahtseil im Juni 1873 an zwei Stellen böswillig beschädigt und zerschnitten wurde.
Nun noch einige Daten zum Verlauf der Betriebszeit des Tauerei auf dem Rhein: schon 1875 muszte die Strecke Emmerich-Ruhrort eingestellt werden, weil das Seil bei der hier geringen Fluszströmung immer wieder und sehr rasch mit Sand und Geröll zugedeckt wurde, so dasz es nur mit groszer Anstrengung oder überhaupt nicht aus dem Wasser gebracht werden konnte. 1879 versuchte eine holländische Seilschlepp-Gesellschaft, den Betrieb zwischen Rotterdam und Ruhrort wieder aufzunehmen, muszte es aber, kaum zwei Jahre später, wegen derselben Schwierigkeiten aufgeben. 1876 wurde der Betrieb zwischen Ruhrort und Bonn beendet, wegen ähnlicher Schwierigkeiten wie auf dem Niederrhein, und wegen der Behinderung durch eine bei Bonn verkehrende Eisenbahn-Trajektfähre.
Es verblieb noch die 120 km lange Strecke von Bonn bis Bingen, die zuletzt durch 8 Tauer bedient wurde (Abb. 13). Auch der vorgesehene weitere Ausbau der Seilstrecke über Bingen hinaus unterblieb. Im Juni 1876 vereinigte sich die 'Central-Aktiengesellschaft für Tauerei' in Köln mit der 'Ruhrorter Dampfschlepp-Schiffahrts- Gesellschaft' zur 'Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt', Ruhrort, als Reedereibetrieb mit 6 Seilschiffen - im Oktober kamen zwei neue hinzu -, 17 Räderbooten, 2 Schraubenbooten und 32 eisernen Schleppkähnen. Die Tauerei war in diesem Unternehmen nur noch von untergeordneter Bedeutung, doch garantierte sie auf der strömungsreichen Strecke von Köln bis Bingen - unterhalb Köln und oberhalb Bingen versahen Räderboote den Schleppdienst - einen sicheren Dienst, selbst bei Hoch- und Niederwasser, wenn Räderboote nicht mehr zu fahren vermochten.
Im ersten Geschäftsbericht der 'Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt' für das Jahr 1876 wurde fesgestellt: Die der Tauerei zugeschriebenen Vorzüge haben sich bewahrheitet.

1. Nahezu vollständige Ausnützung der Triebkraft,
2. mit der dadurch erzielten Ersparnis an Kohlen und Löhnen,

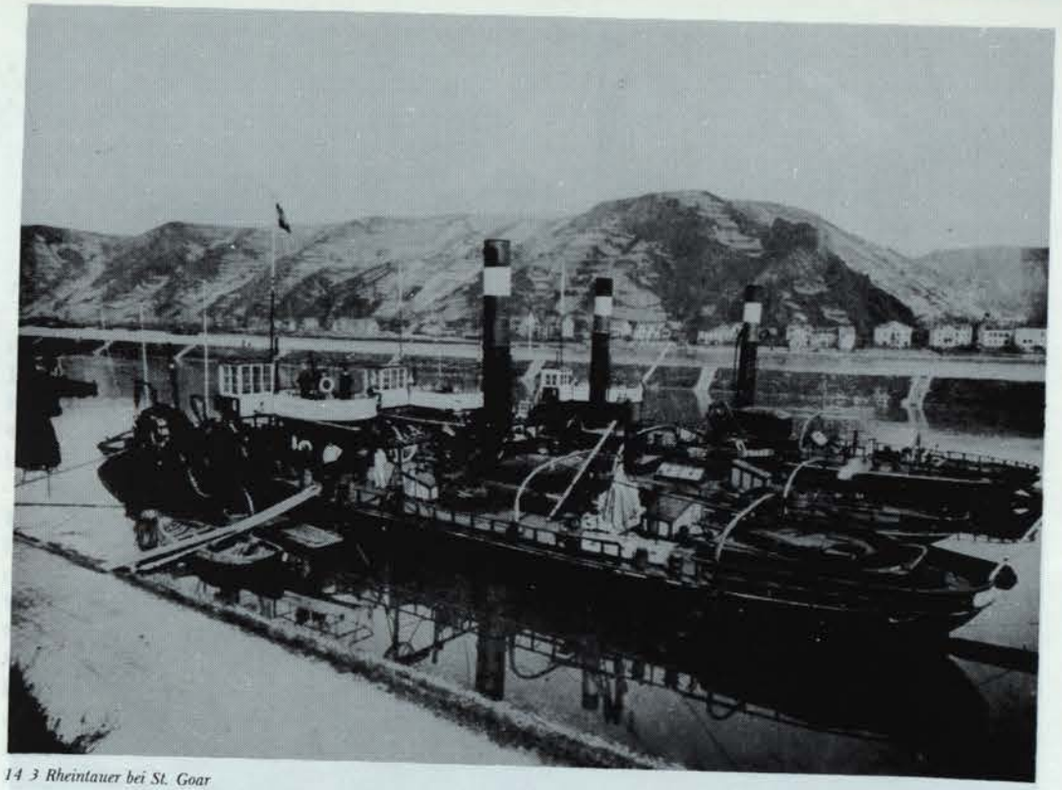


13 Rheintauer - 'Hexe' genannt - mit den seitlichen Leitrollen um 1900

3. die sanfte, von keinem Wellenschlag gestörte Fortbewegung der Schiffe,
4. die Hauptvorteile gegenüber der Kettenschiffahrt: die bessere Lenkbarkeit von Schlepper und Anhangschiffen, der ruhige, mit wenig Reparaturen verknüpfte Gang des Treibapparates.

Zugleich wird gesagt, dasz, um über den finanziellen Erfolg dieses Schleppensystems endgültig urteilen zu können, erst noch die Ergebnisse über die Benutzungsdauer des Drahtseils abgewartet werden müszten. Man glaubte aber bestimmt, dasz die Erwartungen sich erfüllen würden, und dasz 'der Tauerei-Betrieb auf den stromreichen Strecken des Rheins unter allen Umständen sich dauernd finanziell entschieden günstiger als der Räderbootbetrieb heraustellen wird' (Abb. 14).
Diese anfängliche Überlegenheit der Seilschleppschiffahrt schwand durch den wachsenden Einsatz von immer stärkeren und besseren Radschleppdampfern allmählich dahin und war um die Jahrhundertwende ins Gegenteil umgeschlagen. Da dazuhin die langsam fahrenden und nur begrenzt manövrierfähigen Seilschlepper bei dem stark angewachsenen Rheinverkehr immer mehr zu einem Verkehrshindernis wurden, konnte das Bestehen der Tauerei nur noch von kurzer Dauer sein. Bis zum Jahre 1905, als die Harpener Bergbau AG. die Tauerei und Schleppschiffahrtsgesellschaft aufkaufte, um den Tauereibetrieb ganz einzustellen, dienten die Rheintauer zumeist nur noch als Vorspann für die Schrauben- und Räderboote auf der strömungsreichsten Rheinstrecke zwischen St. Goar und Bingen. 1906 ging dieses interessante Kapitel der Rheinschiffahrtsgeschichte mit den ungewöhnlichen 'Hexen' zu Ende.
Auszer auf dem Rhein mit max. 320 km Seilstrecke wurde noch auf folgenden europäischen Flüssen und Kanälen Seilschiffahrt betrieben:

1868 - 1885	Maas (Namur-Lüttich-Bocholt)	145 km



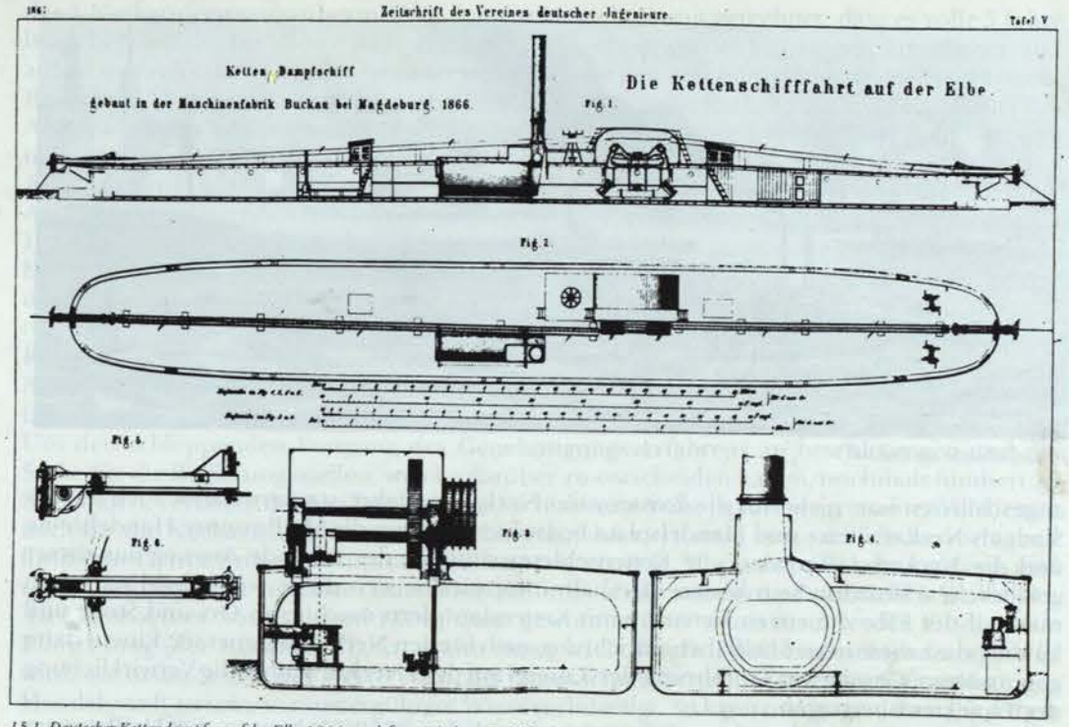
14 3 Rheintauer bei St. Goar

1870 - 1885	Terneuzen-Kanal (Gent-Schelde)	35 km
1872 - 1924	Havel-Oderkanal (Liepe-Oderberg-Hohensaaten) -die früheste und am längsten währende Seilschiffahrt in Deutschland-	60 km
1873 - 1875	Oder (Küstrin-Güstebiese)	50 km
1876 - 1877	Havel (Spandau-Deetz)	45 km
1872 - 1883	Donau (Donaukanal bei Wien)	18 km
1899 - 1971	Donau (beim Eisernen Tor)*	5 km
1895 - 1914	Rhône (Pont St. Esprit-Serriers)*	115 km
1873 - ?	Newa (Petersburg/Leningrad)	40 km
1869 - ?	Bridgewaterkanal (Liverpool)	20 km
	zusammen:	853 km
In Nordamerika:		
1871 - 1879	Eriesee und -kanal (Lockport-Rochester)	565 km

Die groszen Erwartungen, die man anfänglich in die Seilschiffahrt gesetzt hatte, als man sicher zu sein glaubte, dasz das Seil die Kette ganz verdrängen werde, hatten sich nicht erfüllt. Das Gegenteil trat ein. Das Schleppen an der Kette bewährte sich besser, so dasz die europäischen Kettenschiffahrtsstrecken mit 3.315 Kilometern die Seilstrecken um das Vierfache übertrafen.
*Die Seilschiffe auf der Rhône und beim Eisernen Tor waren nicht nach dem Eyth'schen System gebaut, sie besaszen einen anders konstruierten Antriebsmechanismus.

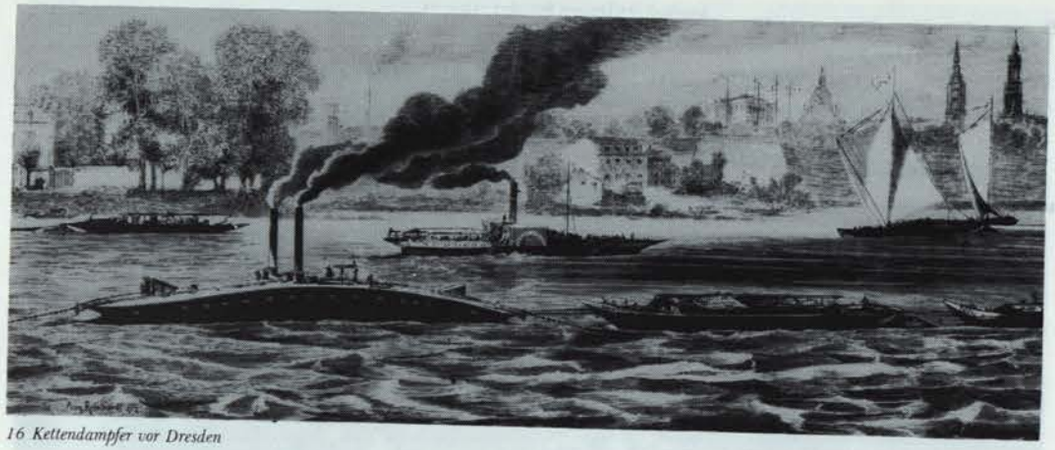
Die Kettenschiffahrt auf Elbe, Neckar und Main

In Deutschland war die Elbe der erste deutsche Flusz, auf dem die Kettenschleppschiffahrt Eingang fand. 1863 reiste der Hamburger Kommerzienrat Graff, Direktor der 'Vereinigten



15 1. Deutscher Kettendampfer auf der Elbe 1866, nach französischem Vorbild gebaut, s. Abb. 6,

Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Companie', an die Seine, um dort diese neue Schiffahrtstechnik zu studieren. 1866 machte man erste Versuchsfahrten mit einem Kettendampfer auf der besonders schwierigen Elbstrecke bei Magdeburg (Abb. 15). Ab 1867 wurde die Kette bis Hamburg verlängert, und seit 1869 begann die von Ingenieur Bellingrath (1838 - 1904) gegründete 'Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft der Oberelbe', die Kettenschleppschiffahrt bis zur böhmischen Grenze einzurichten. Österreichische Gesellschaften führten sie 1885 bis Melnik weiter. Damit bestand eine durchgehende Kettenschiffahrtsstrecke von Hamburg bis nach Böhmen von ca. 740 km Länge. Dazu kam noch auf der Saale eine Strecke bis Halle mit 107 km. 27 Kettendampfer, davon 2 auf der Saale, versahen den Schleppdienst. Wegen starker Versandung der Kette, ähnlich der genannten beim Seil auf dem unteren Rhein, muszte schon 1895 auf der Strecke Hamburg bis kurz vor Magdeburg die Kettenschiffahrt aufgegeben werden. Fortschreitende Stromregulierungen verbesserten die Fahrtmöglichkeiten der Raddampfer, die dann rentabler als der Kettenschleppschiffahrtsbetrieb waren, so dasz man von 1925 bis 1929 allmählich auch die Kettenschiffahrtsstrecke von oberhalb Magdeburg bis Torgau einstellen muszte. Auf der deutschen Elbe endete die Kettenschleppschiffahrt 1945, wo bis dahin in der Stromenge bei Magdeburg ein letzter Kettendampfer als Vorspann für die von Räderbooten gezogenen Schleppzüge diente. Die letzte Elbe-Kettenstrecke wurde bei Aussig in der CSSR im Jahre 1948 eingestellt (Abb. 16).
Für die Stadt Heilbronn (1878: 24 000 Einwohner, 1978: 113 500 Einwohner), die schon 1145 urkundlich als Hafenplatz genannt wird, 200 Jahre säter das Stapelrecht besasz, wie am Rhein die Städte Köln, Mainz und Speyer, war der Neckarverkehr und -handel seit Jahrhunderten der bedeutendste Wirtschaftsfaktor. Die Rhein-Neckarstrecke ist immer Teil des Hauptverkehrsweges von Holland in den süddeutschen Raum (Stuttgart, Nürnberg, Augsburg) in die Donauländer (Ulm, Wien) nach Böhmen (Prag) und nach Oberitalien (Mailand) gewesen. Als Endstation des Wasserweges dieses bedeutenden europäischen Verkehrszuges war Heilbronn der Hauptumschlag - und Stapelplatz für den Weitertransport der Güter auf dem Landweg geworden. Da die Eisenbahnen, an welche die Stadt Heilbronn schon seit 1848



16 Kettendampfer vor Dresden

angeschlossen war, nicht nur die Existenz der Neckarschiffahrt, sondern damit auch die der Stadt als Neckarhafen - und Handelsplatz bedrohten, hofften die Heilbronner Handelsleute und die Neckarschiffer, dasz die Kettenschleppschiffahrt der rettende Ausweg aus dieser gefährlichen Situation sein könnte. Deshalb informierten sich diese, schon bald nachdem man auf der Elbe die ersten Versuche mit Kettendampfern machte, an Ort und Stelle und fanden, dasz diese neue Schiffahrtseinrichtung auch für den Neckar geeignet sei. Einem dann gegründeten 'Comité zur Einführung der Tauerei auf dem Neckar' wurde die Verwirklichung des Projektes übertragen.

Unterbrochen durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 konnte die Heilbronner Initiative erst im Jahre 1872 wieder aufgegriffen werden. Drei Experten, die Herren v. Martens, Inspektor bei der Württembergischen Wasserbaubehörde, Wasserbau-Assessor Honsell von der Badischen Regierung und Ingenieur Bellingrath, Direktor der 'Kettenschleppschiffahrt auf der Oberelbe', erstellten ein Gutachten über die Möglichkeit der Einführung einer Ketten- oder Seilschiffahrt auf dem Neckar; es erbrachte ebenfalls ein positives Ergebnis. Doch lange Zeit, und obwohl Ingenieur Bellingrath sich eindeutig für die Kettenschleppschiffahrt ausgesprochen hatte, war man sich nicht schlüssig, ob man nicht doch der Schleppschiffahrt am Seil den Vorzug geben sollte. Vor allem aus einer lokalen Verpflichtung Max Eyth gegenüber, der in der Nähe von Heilbronn seine Kindheit verlebte, hier in die Realschule ging und als junger Ingenieur 1856 in einer Maschinenfabrik arbeitete, waren die Heilbronner sichtlich bestrebt, die andernorts sich bewährte Erfindung ihres Landsmannes auch der Schiffahrt seines heimatlichen Flusses nutzbar zu machen.

Trotz allen konstruktiven Bemühens von Eyth zeigte es sich, dasz das Seilschiff für kleinere, wenig tiefe und krümmungsreiche Flüsse, wie den Neckar, nicht geeignet war, so dasz er in einem Brief dem Comité in Heilbronn empfehlen muszte, nicht zu warten, bis es ihm zwar sicher gelingen werde, mit diesen Schwierigkeiten technisch fertig zu werden, sondern in ihrer Notlage 'doch zur Kette zu greifen'.

Man handelte dann rasch. Die Situation war für die Neckarschiffahrt in der Zwischenzeit immer bedrohlicher geworden. Im Oktober 1872 übermittelte das Heilbronner Comité der württembergischen Regierung und den Regierungen der Neckaruferstaaten Baden und Hessen die 'Bitte der Provisorischen Comités um die Concession zur Einführung der Dampfschlepp-Schiffahrt auf dem Neckar zwischen Mannheim und Heilbronn an versenktem Drahtseil oder Kette'. In dieser Bittenschrift wird abschlieszend gesagt, 'dasz die Neckarschiffahrt in ihrem jetzigen Betriebe den übrigen Verkehrsanstalten auf die Dauer nicht mehr gewachsen ist, für dieselbe etwas Tüchtiges geschehen musz, wenn sie nicht zugrundegehen soll, zum Nachteil nicht nur von Handel und Industrie von Heilbronn, sondern des ganzen Landes'

Als damals das Heilbronner Comité seine Bitte um Konzessionserteilung den Regierungen

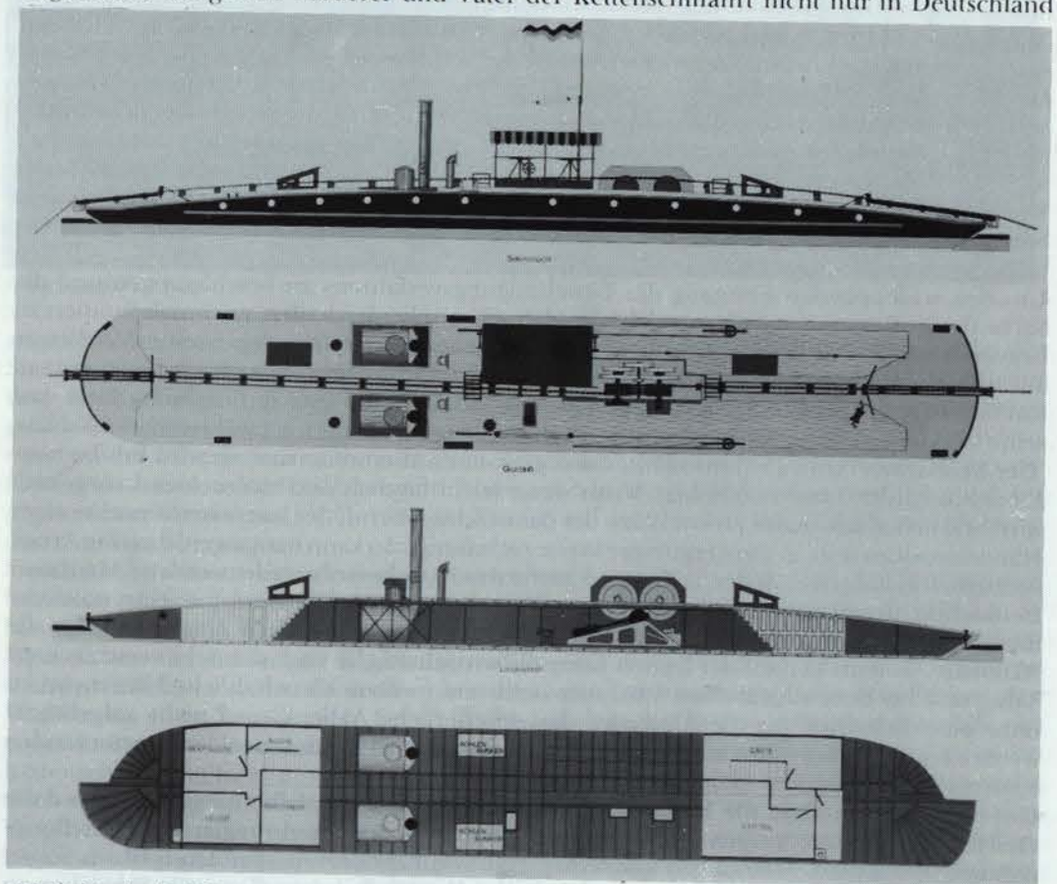
des 3 Neckaruferstaaten übermittelte, hatte man nicht damit gerechnet, dasz es volle 5 Jahre brauchen würde, bis dieser Bitte endlich entsprochen wurde. Ein langer, ärgerlicher und aufreibender Verfahrens- und Instanzenweg bremste den notbedingten Elan der Heilbronner Bittsteller. Man musz allerdings dabei bedenken, dasz die Rechte von drei Staaten bei der Aufstellung des Konzessionsvertrages zu berücksichtigen waren, wobei Baden und Hessen nur begrenzte Interessen an der Neckarschiffahrt hatten, obwohl sie den weitaus grószten Anteil an der 114 km langen Neckarstrecke hatten; Württemberg war nur auf 8,5 km alleiniger Anlieger. Hauptsächlicher Nutznieszer des Neckarverkehrs war die württembergische Stadt Heilbronn. Auf der badisch-hessischen Neckarstrecke gab es auszer der Verladung von recht beträchtlichen Mengen Odenwald-Sandsteinen sonst keine Orte mit nennenswertem Güterumschlag. Daneben fürchteten die beiden Länder, seit 1871 reichsgesetzlich zur Unterhaltung der Wasserstraszen verpflichtet, erhöhte Kosten für Fluszkorrektionen zugunsten der Kettenschiffahrt. Für die spätere Einigung war letztlich ausschlaggebend, dasz nahezu alle Neckarschiffer Badener und Hessen waren, deren bedrohte Existenz durch die Kettenschiffahrt gerettet werden sollte.

Um den schleppenden Fortgang des Genehmigungsverfahrens zu beschleunigen und die Sache für die Regierungsstellen, welche darüber zu entscheiden hatten, nochmals fundiert zu begründen, verfaszte der Heilbronher Stadtschultheisz Wüst (später wegen seiner Verdienste auch für die Neckarschiffahrt zum Oberbürgermeister ernannt) eine sachlich hervorragend fundierte Denkschrift, ein 'diplomatisches Meisterstück', das grosze Beachtung fand und seine Wirkung nicht verfehlte. Dazu eine Stellungnahme aus dem schwäbischen Volksblatt, 'Der Beobachter' vom 13. Juni 1874: 'Ganz gewonnen aber musz man werden für die neue Einrichtung (der Kettenschiffahrt), wenn sie so leicht faszlich und einleuchtend vorgestellt wird, wie in der Schrift des Herrn Wüst, der damit seinen Beruf, der Interessenverwalter einer Handelsstadt zu sein, in mustergültiger Weise rechtfertigt. So kann man sagen, dasz die Arbeit vorzüglich gelungen ... Selten ist für eine Sache das Wort besser geredet worden.' Mit dieser Denkschrift unterbreitete das Heilbronner Comité zugleich die Bitte um eine staatliche finanzielle Unterstützung des Unternehmens durch Übernahme einer Zinsgarantie für die Aktionäre, weil im Verlauf der letzten Jahre die wirtschaftliche Lage sich sehr verschlechtert habe, und bei dem allgemeinen Vertrauensschwund in neue wirtschaftliche Unternehmen ohne eine Sicherheit für die Aktionäre das erforderliche Aktienkapitel nicht aufgebracht werden könne. Mit der Denkschrift wurde auch ein Entwurf der Statuten der zu gründenden Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft vorgelegt.

Um diese drei Enträge, die Konzessionsgenehmigung, die staatliche Zinsgarantie und die Gesellschaftsstatuten, gingen Notenaustausch zwischen den Landesregierungen, Stellungnahmen, Gutachten, Meinungen und Vorschläge von Behörden und anderen Institutionen noch weitere Jahre hin und her. Immer wieder bat das Heilbronner Comité in Schreiben an die Ministerien, doch eine baldige Entscheidung herbeizuführen und mahnte 1876 besorgt: '... denn wenn im nächsten Jahr noch auf dem Neckar gefahren werden solle, bedarf es jetzt schon der grószten Anstrengungen.' Die Heilbronner konnten sich aber nicht selber helfen, sie muszten weiterhin warten. Bis zum 7. April 1877, als das Königlich-Württembergische Ministerium des Innern dem Provisorischen Comité eröffnete, dasz die 'Concession zur Anlage und zum Betrieb einer Ketten- oder Kabelschleppschiffahrt auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn' erteilt, die Gesellschaftsstatuten genehmigt, und hiernach der Konstituierung der Aktiengesellschaft in Heilbronn nichts mehr im Wege stehe. Auch die beantragte Zinsgarantie wurde bewilligt.

Die Genehmigung 'Die Schleppschiffahrt an Kette oder Drahtseil mittels Dampfkraft zu betreiben', wurde auf 34 Jahre, bis zum Jahre 1911, erteilt. Der Ablauf des Schiffahrtsbetriebes war in den Konzessionsbedingengen durch bindende Regelungen festgelegt. Die Tarife für den Transport der Waren und für das Schleppen der Fahrzeuge waren vom Ministerium zu genehmigen. Erhöhungen oder Ermäszigungen der Fracht- und Schlepptarife durften nur mit Zustimmung des Ministeriums vorgenommen werden. Nachdem nach fast 5 langen Wartejahren die Konzession endlich vorlag, konnte man in Heilbronn ohne Zögern durchführen, was seither schon vorbereitend geplant, untersucht, berechnet, disku-

tiert und verhandelt worden war, den organisatorischen Aufbau und die Konstituierung des Unternehmens als 'Schleppschiffahrt auf dem Neckar AG', die Aktien-Suscription und betriebstechnische Masznahmen, vor allem den Bau der Kettendampfer sowie die Beschaffung und Verlegung des Fluszkette. Die gesamte technische Einrichtung übernahm der seitherige Berater des Provisorischen Comités, Ingenieur Bellingrath, der als Techniker und Organisator der grosze Förderer und Vater der Kettenschiffahrt nicht nur in Deutschland



17 Neckarkettendampfer 1878

wurde. Er erarbeitete Pläne und Lieferungsausschreibungen, begutachtete Angebote, nahm Materialproben vor, überwachte die Ausführung der technischen Arbeiten, liesz Neckarschiffer für ihren neuen Dienst auf Elbe- Kettenschiffen ausbilden und gab schieszlich seinen besten Ingenieur, Max Harttung, als ersten Direktor der 'Schleppschiffahrt auf dem Neckar' nach Heilbronn.

Die Neckar-Kettendampfer entsprachen in ihrer Konstruktion wesentlich denen der Elbe, die, wie wir hörten, die französischen Toueurs als Vorbild hatten. Die Lieferung der ersten 4 Neckarkettenboote war an die Elbe, an die Sächsische Dampfschiffahrt- und Maschinenbaugesellschaft in Dresden für je 69.800,-- Mark vergeben worden. Doch diese lieferte - wie bei den Rheintauern - nur die Kesselanlagen und Maschinen. Die Schiffskörper wurden auf der Neckarsulmer Werft des tüchtigen Heilbronner Schiffsbaumeisters Franz Bauhardt gebaut (Abb. 17). Von der 115.000 m langen Fluszkette wurden 70.000 m aus England, 35.000 m aus Frankreich und 7.000 m aus Deutschland bezogen. 2.000 m gebrauchte Kette kamen billig von der Elbe. 35.200 Zentner war das Gesamtgewicht der Kette. Die Herstellungs- und Verlegungskosten betrugen 592.000 Mark.

Die Neckarkettendampfer muszten wegen der geringen Fluszbreite und der engen Krümmungen kleiner als die der Elbe sein. Ihre Länge betrug 42 - 45 m, die Breite höchstens 6,5 m, die Höhe mittschiffs 2,4 m, an den Schiffsenden 1,3 m und der Tiefgang nur 47 cm. Der Schiffskörper war nur zum Teil aus Eisen. Das Deck und der ebene Boden waren aus Holz, weil dieses bei Havarien widerstandsfähiger als Eisenblech war und die Mannschaftsräume besser gegen die Sonnenbestrahlung schützte. 2 wasserdichte Schottwände teilten den Schiffsrumpf in 3 vollkommen abgeschlossenen Räume, die nur von oben zugänglich waren. In der Mitte lag der Maschinenraum mit 2 nebeneinander stehenden Dampfkesseln, den zugehörigen Kohlenbunkern und einer liegenden Zwillingsdampfmaschine von 110 PS, welche über ein Wechseltriebe mit dem über das Schiffsdeck hinausragenden Kettenwindwerk verbunden war. Im vorderen und hinteren Bootsraum lagen die Steuerräume für die Ruder und die Aufenthaltsräume der 7-köpfigen Besatzung, des Kapitäns, des Steuermanns, des Maschinisten, der 2 Heizer und der 2 Bootsleute (Matrosen), auszerdem 1 Gästeraum, die Küche, 2 Magazine und 2 Aborte. Licht und Luft erhielten alle Räume durch seitliche Bullaugen.

Auf Deck befanden sich der überdachte Steuerstuhl mit 2 Haspeln, die beiden Schornsteine, unmittelbar über den darunterliegenden Heizkesseln, und der gröszere Teil des Kettenwindwerks, das nicht wie bei dem französischen Dampfer 'Ville de Sens' miitschiffs, sondern in der Längsrichtung verschoben lag. Mitten über die gesamte Bootslänge führte die Kette über mehrere Leitrollen zu und von den Kettentrommeln des Windwerks. Je ein beweglicher Ausleger an den Enden des Dampfers diente, wie schon bei dem französischen Vorbild, der sicheren Führung der Kette, vor allem in Fluszkrümmungen. Ein Kettendampfer war eigentlich 'eine schwimmende Dampfwinde'. Seine Fortbewegung geschah durch den von der Dampfmaschine angetriebenen Windenmechanismus. Die Kette wurde in je 6 halben Umfängen über die beiden Kettentrommeln von 1,3 m Durchmesser mit je 4 Laufrillen geführt. Das etwa 37 - 40 m lange Kettenstück im Windwerk haftete auf den Trommeln allein durch Reibung. Zum Festhalten waren keine weiteren Vorrichtungen erforderlich. Mit dem Wechselgetriebe, einem 2-Stufen-Vorgelege, konnte auf 2 Fahrgeschwindigkeiten geschaltet werden, zu Berg mit 4,5 - 5 km/h, zu Tal mit 10 - 11 km/h. Im Unterschied zu einigen Kettenbooten auf der Seine, der Elbe, der Donau und dem Main, welche zur Talfahrt Schiffsschrauben, Seitenräder und Wasserstrahl-Turbinen besaszen, muszten die Neckar-Kettendampfer berg- und talwärts immer in der Kette fahren, ohne umdrehen zu brauchen. Deshalb auch die Steuerruder auf beiden Bootsenden. Die auf der Fluszsohle verlegte Kette gehörte ebenso zur Einrichtung eines Kettendampfers, wie dessen Maschinen. Man nannte die Kettendampfer auch 'Wasser-Lokomotiven', weil sie sich, wie die Eisenbahn auf Schienen, an der Kette als festem Stützpunkt fortbewegten. Die Kette stand unter ständiger stärkster Beanspruchung. Die Dauer ihrer Haltbarkeit war durch Abnützung an den Enden (Kehlen) der 26 mm starken und 110 mm langen Kettenglieder begrenzt. Je nach den Strömuhngsverhältnissen der einzelnen Stromstrecken und der dadurch bedingten unterschiedlichen Zugbeanspruchung muszten die Kettenteile nach 10 - 15 Jahren ausgewechselt werden. Die Kette war auf eine Bruchfestigkeit von 2.500 kg geprüft. Trotzdem lieszen sich Kettenbrüche während der Fahrt nicht vermeiden. Eine gebrochene Kette wieder zusammenzuschlieszen, war eine schwierige und zeitraubende Arbeit, und wie der, bei der Begegnung von bergwärts und talfahrenden Kettendampfern notwendige Kettenwechsel von der Bootsbesatzung gefürchtet (Abb. 18). Der Kettenwechsel, wobei der Taldampfer aus der Kette gehen und sie dem Bergzug zur Vorbeifahrt überlassen muszte, um sich danach selbst wieder einzufädeln, war ein kompliziertes Manöver. Er konnte nur an Stellen vorgenommen werden, wo die Kette durch ein Kettenschlosz (Schäkel) auseinandernehmbar war. Etwa alle 500 m gab es solche. Der Vorgang dauerte für den Bergdampfer 15 - 20 Minuten, für den Taldampfer aber mindestens 45 Minuten. Da dieser Kettenwechsel sich auf der Fahrt von Heilbronn nach Mannheim bei 7 eingesetzten Kettendampfern 6mal wiederholte, blieben dafür mindestens 5 Stunden auf dem Wege liegen (Abb. 19).

Nur bergwärts wurden die beladenen und leeren Güterschiffe von den Kettendampfern geschleppt. Talwärts fuhren sie 'auf sich', d.h. mit der Strömung, bei günstigem Wind von Segeln unterstüzt. Der Taldampfer fuhr stets 'enkel', allein, ohne Anhang. Er hatte dabei die

18 Stuwuck der Neckarkette mit Kettenschlosz (Schäkel)

Aufgabe, die Kette, welche von den Bergdampfern durch den starken Zug in den Fluszkrümngen gestreckt wurde, mit Hilfe der beweglichen Ausleger wieder in die richtige Lage der Fahrrinne zu bringen.
Die Konstruktion der Neckar-Kettendampfer, auch der späteren, ganz auf der Neckarsulmer Werft mit Maschinen der Heilbronner Maschinenfabrik Wolff gebauten, blieb, abgesehen von Verbesserungen der Kessel - und Maschinenanlagen, während des Bestehens der Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar unverändert. Auf der Elbe und dem Main hatte man später die doppelten Kettentrommeln durch eine einzige Treibrolle ersetzt, dem Bellingrath'schen Greifrad, bei welchem, ähnlich der Fowler'schen Klappenrolle, die Kette durch stählerne 'Finger' festgehalten wurde. In Frankreich erfand man ein System, bei dem die Kette über nur eine magnetische Rolle geführt und gehalten wurde. Auf dem Nackar erwiesen sich beide Systeme als unpraktikabel.

In 57-jähriger Betriebszeit erfüllte die Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar die in sie gesetzten Erwartungen. Sie gab der Neckarschiffahrt die Überlebenschance bis zu dem Tag, an dem mit der Inbetriebnahme der durch Staustufen gebändigten Neckarwasserstrasze eine neue grosze Entwicklung für die Schiffahrt beginnen konnte (Abb. 20). Im Jahre 1935, als der Neckarausbau von Mannheim bis Heilbronn fertiggestellt war -eine Strecke von 115 Kilometern, inzwischen auf 202 Kilometer bis nach Plochingen verlängert-, endeten die rasselnden Fahrten der Kettendampfer, dieser ungewöhnlichen Schiffe, im Volksmund 'Neckaresel' genannt, weil sie wie der Esel Lasten schleppen muszten und wie dieser mit der Dampfpfeife laut brüllten. In Deutschland gelangte nur noch die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main zu gröszerer Bedeutung, wo im August 1886, wiederum unter tatkräftiger Mitwirkung von Ingenieur Bellingrath, der Betrieb von Mainz bis Aschaffenburg aufgenommen wurde. Ab 1892 bis 1905 wurde die Seilstrecke bis Bamberg verlängert. 394 Kilometer waren es von dort bis zur Mainmündung. Die Letzten für den Main gebauten Kettendampfer waren die technisch vollkommensten. Sie waren gröszer als die auf Elbe und

19 Kettenwechsel

Neckar, 50 m lang und 7,4 m breit und ausgerüstet mit den Bellingrath'schen Greifrädern und Zeuner'schen Turbinenpropellern, die es ermöglichten, mit Wasserrückstosz auszerhalb der Kette zu Tal zu fahren. Allerdings ist zu sagen, dasz die Greifräder 1922 wieder durch die alten doppelten Kettentrommeln ersetzt wurden, weil sie zu reparaturanfällig waren. Mit dem Fortschreiten der Mainregulierung wurde die Kettenschleppschiffahrt allmählich eingestellt. 1938 hatte sie ganz aufgehört, nach 52-jährigem Bestehen.
Neben den beschriebenen Kettenschiffahrtsbetrieben in Frankreich, wo es auszer auf der Seine mit 380 km und der Oise mit 250 km noch einige kleinere Strecken auf der Yonne und kleineren Kanälen gab, und den Kettenschiffahrts-Einrichtungen auf Elbe, Neckar und Main gab es in Europa noch folgende:

1882 - ?	Spree und Havel (Stadtgebiet Berlin)	25 km
1870 - 1971	Brahe (von Einmündung der Weichsel - Bromberg) - kleinste Strecke mit längster Betriebsdauer-	15 km
1870 - 1901	Donau (Preszburg/Bratislawa - Winzer - Hofkirchen)	115 km
1871 - ?	Wolga/Marienkanalsystem (Twer/Kalinin - Onegasee - Swir - Ladogakanal - Newa - Petersburg/Leningrad)	810 km

was, wie schon gesagt, zusammen 3.315 Kilometer europäische Kettenschaiifahrtsstrecken waren.

Diese Darlegung mit vielen historischen und technischen Daten wollte an ein interessantes aber fast vergessenes Kapitel in der Binnenschiffahrtsgeschichte erinnern. Die in ihrem Funktionsprinzip und der Schiffsform ungewöhnlichen, von allen üblichen Schleppbooten abweichenden Seil- und Kettendampfer waren zu ihrer Zeit eine geniale Lösung. Sie ermöglichten es, auch auf den Flüssen, die durch die Ungunst der hydrographischen Verhältnisse nicht am Fortschritt, den die Dampfräderboote zu Beginn des letzten Jahrhunderts brachten, teilnehmen konnten, wenn auch langsam und ungelenk, die Dampfkraft für die Schiffahrt zu nutzen, als eine Zwischenlösung, vielfach auch eine Überlebenschance, bis mit der Regulierung und dem Ausbau dieser Flüsse das Zeitalter der groszen, kräftigen

20 Letzte Fahrt eines Kettenschleppzugs auf dem Neckar bei Bad Wimpfen 1935

und schnellen Dampfräder- und Schraubenschleppboote beginnen konnte.

Literatur- und Quellennachweis:

H. Heimann, Die Neckarschiffer, 1907, 2 Bände
O. Teubert, Die Binnenschiffahrt, 1912
M. Harttung, Die Kettenschiffahrt auf dem Neckar, Württ. Jahrbücher, 1894
F. Schölch, Die Geschichte der Neckarschiffahrt, 1919
O. Schleicher, Fünfzig Jahre Kettenschiffahrt auf dem Neckar, 1927
W. Zimmermann, Heilbronn und sein Neckar im Lauf der Geschichte, Histor. Verein, 21. Veröffentlichung, 1954
W. Zimmermann, Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar, im Katalog zur Ausstellung 'Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar', 1978
K. Wüst, Die Einführung der Kettenschiffahrt auf dem Neckar, Denkschrift, 1874
H. Martens, Über die Einführung der Schleppschiffahrt an versenktem Drahtseil auf dem Neckar, Denkschrift, 1870
Martens, Honsell, Bellingrath, Gutachten über die Einführung der Schleppschiffahrt auf dem Neckar, 1872/73
M.B., Über Fluszschiffahrt, insbesondere die Kettenschiffahrt. Aus Armangaud-Aine, Publication Industrielle Allgem. Bauzeitung, 1865
Arntzen, Die Kettenschiffahrt auf der Elbe, Zeitschrift des VDI, 1867
F. Bauer, Über die Ketten- Schleppschiffahrt auf der Elbe. Deutsche Bauzeitung 1877
W. Hinsch, Kettenschiffahrt auf der Elbe, Heimatl.Arbeitskreis Lüchow-Dannenberg, Jahresheft 1971/72

E. BeLlingrath, Reform der Mainschiffahrt, 1880
G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main, 1893
Martens, Über Schleppschiffahrt mit versenktem Drahtseil und die Versuhche bei Lüttich, Deutsche Bauzeitung, 1869
R. Ziebarth, Über Ketten- und Seilschiffahrt mit Rücksicht auf die Versuche bei Lüttich, Zeitschrift des VDI, 1869,5
Arntzen,mitteilungen über den gegenwärtigen Stand der Seilschiffahrt und die neueren Erfahrungen derselben, Zeitschrift des VDI, 1873,5
W. Kirchgässner, Die Seilschiffahrt auf dem Rhein; Der Schaffende Rhein, herausgegeben vom Rhein-Museum Koblenz, 1938, 2. Heft
H. Winkler, Die Seil- und Kettenschiffahrt auf der Donau, 1869 - 1971
F. Beaudouin, La batellerie et Conflans-Sainte-Honorine, 1976
Geschäftsberichte der 'Schleppschaffihrt auf dem Neckar AG'
Geschäftsberichte der 'Central-Actien- Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt', Köln
Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Akten Neckarschiffahrt E 152 f.

Over de auteurs.

Piet Boon, geboren in 1940, was ruim dertien jaar werkzaam in het sociaal-culturele werk, maar is sinds 1977 verbonden aan de Archiefdienst Westfriese Gemeenten te Hoorn. Hij was aktief op het terrein van de genealogie en de lokale- en regionale geschiedbeoefening en publiceerde o.a. enkele genealogische overzichten en een monografie over Schellinkhout. Sinds enkele jaren houdt hij zich met name bezig met de bestudering van de betekenis van de zeevaart voor het Westfriese platteland.

P. Dekker, geboren in 1931, studeerde aan de Academie voor Lichamelijke Opvoeding te Amsterdam. Hij is thans werkzaam als leraar M.O. Sinds lang al houdt hij zich bezig met de bestudering van vooral de 18e-eeuwse Nederlandse maritieme geschiedenis, met de nadruk op de geschiedenis van de walvisvaart. Er verschenen daarover van zijn hand vele publicaties zowel in boekvorm als in tijdschriftartikelen. In 1974 ontving hij de Lutine-prijs in verband met de bestudering van de Straat Davisvaart en de daaruit voortgekomen publicaties, onder andere met betrekking tot de Terschellinger cartograaf en publicist Louris Feykes Haan.

W. Zimmerman, geboren in 1907, studeerde architectuur, stedebouw, bouw- en kunstgeschiedenis aan de Technische Hogeschool te Stuttgart. Van 1936 tot 1971 was hij bij de gemeente Heilbronn als stadsplanoloog werkzaam; sinds 1953 als direkteur van de gemeentelijke planologische dienst. Sinds jaar en dag bestudeert hij als hobby - Zimmerman is telg van een oud Neckar- en Rijnscheepvaart geslacht - de geschiedenis van de scheepvaart op de Neckar. Tegenwoordig houdt hij zich bezig met het opzetten van een 'Neckarschiffahrt-Museum' in Heilbronn.

Boekbesprekingen

ALBERS, A., Per mailboot naar de Oost. Reizen met de Lloyd en de Nederland tussen 1920 en 1940. Bussum, Unieboek, 1979, 104 blz., ill.

Schepen en mensen die vroeger naar de kolonies voeren, werden door de thuisblijvers altijd met een beetje ontzag en jaloersheid nagestaard tot ze achter de eerste bocht van de stroom of achter de horizon verdwenen. In die tijd - tot 1940 - voeren in talrijke Europese havens regelmatig schepen met kolonisten af en telkens kon men dat in een haven merken. Er was dan veel meer beweging en drukte en men zag er mensen rondlopen die er anders niet waren. Zij kwamen - soms van heel ver - de kolonisten uitwuiven met de zekerheid dat ze voor een aantal jaren volstrekt uit het gezicht verdwijnen om ergens in een uithoek van de wereld een dagelijkse boterham te verdienen. Nu is het wel zo dat dit voor velen een mooi dikke boterham was en dat was dan wel een troost. Toch heerste er op deze dagen rond de schepen altijd een opgewonden stemming, wat eveneens het geval was bij de aankomsten. Men voelde er de spanning van het avontuur, van het onbekende.
Tevens viel het op dat de schepen die op de kolonies voeren, beter bekend waren dan andere. Duizenden waren er immers rechtstreeks of onrechtstreeks bij betrokken. Dat was zo in België met de Congoboten en dat was in Nederland zo met de Oostindiëvaarders. Over deze Oostindiëvaarders uit de zeventiende en achttiende eeuw is al heel wat geschreven, maar tot hiertoe was dit niet het geval voor die uit de twintigste eeuw. Tot in het einde van de negentiende eeuw was een zeereis naar Oostindië niet bepaald comfortabel te noemen; een onderneming die ook niet ongevaarlijk was. Zo'n reis duurde dan ook wel eens drie maanden en een schipbreuk was niet uitzonderlijk. In de twintigste eeuw was dit echter helemaal anders. Dat blijkt uit dit plezierige en prettige boek van A. Albers, zelf een oud'Indischman' die hier uit eigen ervaring vertelt over een periode die voor talrijke Nederlanders wel als de belangrijkste periode uit hun leven zal gelden. Een reis naar Indië was het begin van een zesjarig verblijf in de tropen, gevolgd door een vakantie in Nederland die ook begon met een bootreis.
Er waren in Nederland twee rederijen die zich met deze vaart op de Oost bezighielden: de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Llyod. De klanten voor de schepen van deze rederijen waren in het bijzonder ambtenaren van het Rijk of personeel van maatschappijen die belangen in Indië hadden. De auteur geeft in dit boek een goed beeld van wat door deze passagiers gevoeld en gedacht werd over deze reis, zowel bij het heenvaren als bij het terugkomen. Hij verklaart ook hoe deze mensen feitelijk een aparte klasse werden, een verschijnsel dat trouwens ook in België optrad. Een weinig bekend aspect van deze reis is, dat een deel van de kolonialen ook een stuk van de reis per trein aflegden tot Marseille of Genua, waarbij het toen ontwakende toerisme al een rol ging spelen. Verder vertelt de auteur over de reis zelf, het leven aan boord, over de verveling die ook wel eens om de hoek kwam kijken. Toch krijgt men ook uit de tekst de indruk dat het sociale contact op deze schepen erg vormelijk en bijzonder deftig was, een beetje saai.
Ook valt het op dat de luxe op deze schepen wel erg in contrast stond met de stijl van wat men de 'gewone' passagier zou kunnen noemen en zeker met de levensstijl van de meeste andere mensen aan de wal. Want in de vierde en derde klasse reisden ook mensen naar Indië, hoewel blijkbaar minder dan in de eerste klasse en men vraagt zich af hoe een vierde klasse zich voelde op een luxeschip - want dat waren deze Oostindiëvaarders - waar de eerste klassers iedere avond in smoking rondliepen. Omstreeks de jaren dertig was dat voor een gewone reiziger een voor hem onbereikbare droomwereld. Hoe groot die luxe wel moet geweest zijn, blijkt duidelijk uit de illustraties die een overigens uitstekend beeld van het gebeuren geven. Het waren echte drijvende luxehotels met alle voor die tijd denkbaar comfort. Men moet daarbij maar eens een menu lezen om te beseffen wat reizen met deze schepen betekende in een tijd dat de crisis in Europa voor miljoenen mensen een steeds groter spook werd. Het is dan ook

niet verbazend dat talrijke oud-kolonialen aan deze tijd hun beste herinneringen bewaren, want een reis naar Indië mocht toch wel als een exclusief gebeuren beschouwd worden en het werd ook zo aangevoeld. Het boek geeft dan ook een nostalgisch beeld van die tijd die voorgoed verdwenen is maar in Nederland een bijzonder groot stempel naliet in het hart van duizenden.

J. van Beylen.

BREYER, S., Grosskampfschiffe 1905-1970. Eine Dokumentation in Bildern, München. Bernard & Graefe Verlag.
Band 1: Grossbritannien und Deutschland (1977) 175 blz., geïll., DM 48.-.
Band 2: USA und Japan (1978) 176 blz., geill., DM 48.-.
Band 3: Mittelmeeranlieger, Russland/Sowjetunion, Niederlande und ABC-Staaten Südamerikas (1979) 176blz., geïll., Dm 54.-.

Kort na het gereedkomen van schrijvers magistrale standaardwerk 'Slachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970' (zie bespreking in Mededelingen No.23, sept. 1971, blz.53) en het aansluitende, eveneens in 1970 uitgegeven boek 'Deutsche Grosskampfschiffe 1915-1918', kwam bij vele lezers de wens tot uiting, als aanvulling op deze van honderden profiel- en dekschetsen voorziene werken ook de bijbehorende scheepsfoto's het licht te doen zien. Hoewel het aanvankelijk in de bedoeling lag, om deze in één band uit te geven, samen met aanvullingen en verbeteringen op het eerstgenoemde boek, nam de uitgever (Bernard & Graefe Verlag, waarin J.F.Lehmannsverlag is opgenomen) het initiatief, hiervan een driedelige serie te maken, waardoor het aantal foto's ruim verdubbeld kon worden. De bovenvermelde aanvullingen zullen t.z.t. afzonderlijk verschijnen.
In zijn voorwoord tot het eerste deel sprak de auteur al van een 'serie uitgezochte foto's'. Welnu, die aankondiging is ten volle waar gemaakt. We mogen gerust stellen, dat er de laatste jaren maar weinig boeken op dit gebied zijn gepubliceerd met een dergelijk groot aantal voortreffelijke en grotendeels nimmer te voren afgedrukte opnamen. Alle drie delen zijn dan ook zuivere plaatwerken, zij het met beknopte, doch zeer lezenswaardige inleidingen en vrij uitvoerige onderschriften bij elke illustratie. Van elke scheepsklasse zijn nagenoeg alle daartoe behorende eenheden in het een of andere stadium van hun bestaan afgebeeld. Aan sommige schepen - vooral degene die meerdere of ingrijpende verbouwingen ondergingen - zijn meerdere foto's gewijd. Alleen al daarom zijn deze drie delen een buitengewoon goede aanvulling op de maatschetsen van het oorspronkelijke werk. Doch er is méér.
De schrijver, van wie door talloze artikelen, o.a. in marine Rundschau, bekend is dat hij over een zeer uitgebreide kennis beschikt omtrent het lot van de door hem behandelde schepen, met name wanneer het eenheden betreft die nimmer afgebouwd werden, verloochent ook in de voorliggende werken dit 'specialisme' niet. Dit soort aspecten vormen ongetwijfeld een van de grote aantrekkelijkheden van deze reeks. Om een aantal voorbeelden op te sommen: in band 1 ontdekken we niet slechts een goede foto van HMS 'Centurion' als doelschip, maar ook diverse opnamen van schepen in het stadium van de snijbranders. Verder fóto's van de niet voltooide Duitse slagschepen aan het eind van Wereldoorlog I en de 'Gneisenau' tijdens de beginfase van de (stopgezette) verwapening in 1942. Als appendix bovendien een uiterst interessante beschouwing over de voorbereidingen tot de bouw van de Duitse superslagschepen 1939 (de opvolgers van de Bismarck-klasse), en dat niet alleen in de tekst, maar ook met foto's (!) en een plattegrond van Wilhelmshaven i.v.m. de grote kunstwerken, die voor dit doel in aanbouw waren.
Ook band 2 telt een aantal van die 'delicatessen': een onbekende opname van de 'Utah' als luchtdoelartillerie-opleidingsschip. Een luchtfoto uit 1946 tijdens de sloop van drie slagschepen tegelijkertijd. De uit hoofde van het gelijknamige vlootverdrag nooit voltooide 'Washington', die in 1924 aan proeven met vliegtuigbommen (generaaL Mitchell) werd opgeofferd. De pre-dreadnought 'Kearsarge' als kraanschip in 1942 langszij een moderner slagschip-in-aanbouw. Verder interessante foto's van nimmer afgebouwde Amerikaanse en

Japanse schepen, zoals de 'Kentucky', 'Hawaii' (die strikt genomen niet in deze reeks thuishoort) en de 'Tosa'. Naast letterlijk alle bekende totaalopnamen van de Japanse reuzen 'Yamato' en 'Musashi' ook in dit deel een tweetal extra reportages: één over de aanval op Pearl Harbor en één over de nucleaire proefnemingen bij Bikini, beide met nog niet eerder gepubliceerde opnamen.
Voor wat de foto's in band 3 betreft, zouden we als 'rariteiten' willen noemen de na Wereldoorlog I en bij het begin van Wereldoorlog II onvoltooid gebleven Franse slagschipcasco's , de in 1922 bij Quiberon gezonken 'France' en de gezonken Franse en Italiaanse schepen in Toulon resp. Taranto. Daarnaast de vroeger Oostenrijks-Hongaarse 'Prinz Eugen' als proefobjekt in Franse handen, de geëxplodeerde "Leonardo da Vinci" in Italië en de ongelukkige 'Salamis', het 1913 in Hamburg op stapel gelegde slagschip, bestemd voor Griekenland. De bewapening voor dit schip, waarvan de plannen herhaaldelijk gewijzigd werden, was aan een Amerikaans concern opgedragen en vond tenslotte een bestemming op Britse monitors voor kustbeschietingen. De aangespannen processen rondom de 'Salamis' sleepten zich voort tot 1924, toen de onafgebouwde romp tenslotte gesloopt werd.
Omdat in deze band ook Nederland behandeld wordt, zal hij mede onze bijzondere aandacht vragen. Welnu: onze tot tweemaal toe door de volksvertegenwoordiging goedgekeurde, doch te laat opgemaakte plannen voor een slagvloot beslaan één bladzijde. Daarop ook twee tekeningen
een maatschets van het Germania-ontwerp 1913, de Kieler werf die van de drie om offertes gevraagde scheepsbouwondernemingen vermoedelijk de beste kansen maakte, en de bekende, door Heyting gemaakte'Artist's impression', van de slagkruiser 1939, derde versie, die indertijd in het door recensent opgerichte blad Nautica stond en ook door Von Münching in zijn 'Schepen van de Koninklijke Marine' werd opgenomen. Een beetje teleurstellend dus, ofschoon de eerlijkheid gebiedt om aan te tekenen, dat behalve wat meer maatschetsen van de opeenvolgende offertes in 1913 resp. planstadia in 1939 nauwelijks méér valt weer te geven dan bijv. een foto van de al gereedgekomen slagkruiserhellingen in Amsterdam en Rotterdam.
Naar onze mening bevindt zich het meest belangwekkende deel van deze band wederom aan het eind, en wel in de vorm van een 'Anhang', die 30 bladzijden en vele maatschetsen en foto's omvat inzake de Russische slagschip-plannen in de periode 1938-1950. Wordt Rusland in het voorgaande foto- en tekstgedeelte, vooral wat de voltooide en onvoltooide programma's rond de Eerste Wereldoorlog beteft, al zeer uitvoerig en deels met geheel nieuw feitenmateriaal behandeld, wat in deze appendix is samengebracht, is werkelijk verbazingwekkend. Zowel door zijn volledigheid, als door de vele foto's. Daaronder bevinden zich luchtopnamen , onder meer van ver afgelegen werven (Severodvinsk!), waar de Russen zich bij de bouw van super-slagschepen veilig waanden voor de speurende blik van luchtverkenners. Weliswaar zullen de lezers van bijv. Marine Rundschau het nodige materiaal herkennen, dat zowel door de auteur als door diens medespeurder in deze materie, René Greger, al eerder in dat tijdschrift werd gepubliceerd. Toch valt er in deze bijlage veel nieuws te zien en te lezen. We mogen daarom zonder meer stellen, dat dit het beste en meest afgeronde overzicht is, dat op dit gebied ooit is verschenen. Ook in het licht van de recente ontwikkelingen in de Sovjetunie op het punt van vliegkampschepen ter grootte van USS 'Forrestal' (en de geruchten omtrent geleide wapendragers van slagschipformaat) een uiterst boeiende en onthullende samenvatting. Wij zouden deze drie banden warm willen aanbevelen, ook al is men niet in het bezit van het werk, dat de basis hiervoor vormde.

G.J. van Nimwegen.

FOCK, H., Schwarze Gesellen. Band 1: Torpedoboote bis 1914, Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft MBH, 1979, 329 blz., geïll. DM 78.-.
Na het gereedkomen van zijn driedelige standaardwerk over 'Schnellboote' , d.w.z. alle voor marine-doeleinden geconcipiëerde torpedoboten van kleiner model en voorzien van benzine-, diesel- of gasturbine- voortstuwing, is de schrijver, een ingenieur die een functie als docent scheepsbouw aan de Marineschule Mürwik bij Flensburg bekleedt, begonnen met een

volgend ambitieus plan: een op dezelfde wijze opgebouwde, na voltooiing waarschijnlijk vier banden tellende uitgave over de ontwikkeling van torpedoboten en -jagers. Van deze nieuwe reeks is in het voorjaar van 1979 het eerste deel verschenen. Het heeft tot onderwerp de evolutie van de torpedo en de torpedoboot, van het prille begin tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, en wel in alle landen ter wereld. Fock geeft deze ontwikkeling weer aan de hand van een tekst met een overstelpende hoeveelheid feitenmateriaal, een niet minder indrukwekkend aantal kleinere maatschetsen op uiteenlopende schaal tussen de tekst, 32 bladzijden met foto's, 28 bladzijden met technische gegevens in tabelvorm en een twaalftal uitvouwbare plannen, zowel aan het eind als op de binnenomslagen voor- en achterin. De tekeningen zijn t.z.t. bestemd om als leermateriaal in Mürwik te dienen.
Na een inleiding over het ontstaan en de voorlopers van de torpedo tot zijn definitieve vorm, de afvuurinstallaties en eerste gevechtservaringen wordt land voor land de ontwikkeling van de (aanvankelijk al of niet autonome) torpedodrager gevolgd. Een ontwikkeling, die gezien de soms grote aantallen per type vrij sneL verliep, maar ook aanleiding werd tot heel individuele ontwerpen. Ook de kleinere maritieme naties komen goed aan bod. Evenals in zijn eerder werk geeft de auteur er ook nu blijk van een zeer systematisch man te zijn. De verdeling in hoofdstukken en bijbehorende onderverdeling gaat bij hem gepaard aan een nummercodering, die tot de vijfde decimaal strekt. Deze doet een beetje pedant aan, al kan niet ontkend worden dat een en ander de overzichtelijkheid wel ten goede komt, vooral daar waar in de tekst naar andere passages verwezen wordt. Daarbij is een monografie ontstaan, die over dit thema en op deze internationale basis nog niet bestond en met kop en schouders uitsteekt boven vele, soms niet van nostalgie gespeende, 'shiplovers'-uitgaven. Een ander resultaat van een dusdanig vérgaande onderverdeling is het feit, dat de tekstblokken nergens overmatig lang uitvallen, hetgeen de leesbaarheid , zeker in een technisch-historisch boek van deze aard, sterk vergroot.
Het valt moeilijk om de schrijver op pertinente onjuistheden te betrappen.
Wie zich ooit met deze materie heeft beziggehouden, weet maar al te goed hoe maataanduidingen, maar vooral tonnages, vermogensopgaven en andere prestatie-gegevens uiteen kunnen lopen al naar het gehanteerde (en soms niet eens meer te achterhalen) systeem van meting. Het waar mogelijk omrekenen tot een gestandaardiseerde meetbasis blijkt veelal onbegonnen werk te zijn, zeker als het onderwerp zich uitstrekt over een vrij fors tijdsbestek en over vele landen. Om ons een algemeen beeld te vormen omtrent de betrouwbaarheid van de verstrekte gegevens, slaan wij meestal vóór alles de literatuur- en bronnenopgave op. In het onderhavige werk liegt deze er niet om: liefst vijf bladzijden, elk met dubbele kolom. Uit het voorwoord kunnen we opmaken, dat, Yarrow in Engeland helaas uitgezonderd, zeer velen, met name ook uit het buitenland, de schrijver met gegevens en het kritisch doornemen van manuskript-gedeelten terzijde gestaan hebben. Daaronder treffen wij gerenommeerde medewerkers aan. Voor wat Nederland betreft lezen we de namen van de heren drs. Bosscher, Van Oosten, Planten, alsmede de staf van het Rijksmuseum Nederland Scheepvaart Museum (en niet van het 'Rijksmuseum' sec, zoals misleidend bij de bronnenopgave vermeld). Dat KTZ(T)b.d. C.A. Planten, de 'free-lance' conservator van het technische tekeningenarchief een niet onaanzienlijke bijdrage tot dit boek heeft geleverd, blijkt al spoedig bij het doorbladeren ervan. Op het punt van uitvouwbare scheepsplannen is Nederland uitzonderlijk goed vertegenwoordigd. Sterker nog: het is voor zover ons bekend de eerste keer dat een dergelijke complete verzameling tekeningen van de opeenvolgende typen torpedoboten, in dienst bij de Koninklijke Marine, het licht ziet. Een reden temeer voor de gespecialiseerde Nederlandse liefhebber, om zich dit (zij het beslist zeer prijzige!) boek aan te schaffen en daarom een vreugdevol feit.
Een vreugde, die echter enigszins getemperd wordt wanneer we bedenken, dat een gespecialiseerd, voormalig medewerker van de Afdeling Maritieme Historie onzer Koninklijke Marine lange tijd heeft gewerkt aan een uitvoerige geschiedschrijving van onze Torpedodienst. Het voltooide manuscript, gelardeerd met vele afbeeldingen en getypt door diens echtgenote, ligt nu al geruime tijd op publicatie te wachten. Recensent weet uit eigen ervaring, dat het gebrek aan mankracht (en geld) in de ons omringende landen, ondanks de uit

defensie-oogpunt zo benarde tijden, minder nijpend is, terwijl het daar bovendien niet ontbreekt aan initiatieven vanuit de civiele sektor. Maar het taalgebied is er dan ook groter en dus rendabeler. Gelukkig. Of helaas?

G.J. van Nimwegen.

GARDINER, R. (ed.), Conway's All the World's Fighting Ships 1860 - 1905, Greenwich, London, 1979, Conway Maritime Press Ltd., 440 blz., geïll.,£ 24,-.

Vierhonderd foto's, ruim vijfhonderd maatschetsen schaal 1:1000 en uitvoerige gegevens over niet minder dan een kleine 4.000 oorlogsschepen. Ga dáár eens aan staan(We kunnen beter zeggen: Gaat u maar zitten. Voor ons ligt het eerste deel van een uniek standaardwerk, dat op sommige punten eerder verschenen 'bijbels' op dit gebied nog overtreft. En dan denken we aan Parkes' 'British Battleships', Gröners beide delen over de Duitse oorlogsschepen tot 1945, het boek van Jentschura, Jung en Mickl over de Japanse vloot, Breyer's 'Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer' en noem nog maar enkele op. Al deze vruchten van meestal jaren- en soms levenslang minutieus speurwerk zijn echter op de een of andere wijze beperkt van opzet: ze bestrijken één bepaald land, of één bepaald scheepstype, dan wel een korter tijdsbestek. Dit fors van formaat zijnde boek omvat alle maritieme landen en alle scheepstypen, voor zover van begin af aan als oorlogsschip ontworpen. Na voltooiing van de in vijf banden geplande reeks, waarvan het eerst volgende deel de jaren 1922 - 1945, het derde deel die van 1905 tot 1922, het vierde de periode van 1945 tot heden en het laatste die van 1800 tot 1860 zal omvatten, is het werk met een overzicht van ruim 180 jaar ook op dat punt onovertroffen. Het zal iedereen duidelijk zijn dat een publicatie van een dusdanige omvang en lange adem geen eenmanswerk meer kan zijn. Het team, dat onder supervisie van Robert Gardiner voor dit eerstverschenen deel tekent, bestaat uit Roger Chesneau en Eugene M. Kolesnik als mederedacteuren, terwijl de bijdragen, gesplitst naar landen en soms ook scheepstypen, geleverd werden door N.J.M.Campbell, Aldo Fraccaroli, David en Hugh Lyon, Erwin Sieche, Franz Bilzer, H.C. Timewell en A.J. Watts. John Roberts verzorgde de maatschetsen en Geoff Hunt de layout. Een eerste-klas ploeg van publicisten, die hun sporen al lang en breed verdiend hebben. Ingewijden onder onze leden zullen wel kunnen bevroeden, wie welke landen voor zijn rekening nam. Maar nu tot de eigenlijke inhoud. Het boek is onderverdeeld in drie hoofdgroepen: 'The Great Powers' (met de Verenigde Staten gesplitst in 'The Old Navy' tot 1882 en 'The New Navy' daarna), 'Coast Defence Navies' (waaronder begrepen ons land) en 'Minor Navies'. Aan het eind is een scheepsnamenregister opgenomen. Een bronnenopgave ontbreekt en zou ook wellicht onbegonnen werk zijn.
De eerste hoofdgroep beslaat 359 bladzijden, waarop 8 Landen aan bod komen; de tweede 50 bladzijden voor 12 landen en de derde 7 bladzijden voor 23 landen. Uit deze cijfers valt het niet moeilijk een zekere onevenwichtigheid te constateren. We komen er hieronder nog op terug. Bij elk land wordt begonnen met een overzicht van de sterkte in het jaar 1860 en een korte uiteenzetting van politieke en economische achtergronden. Behalve een uitvoerige tekst met technische bijzonderheden, die niet in de blokken met tabellarische gegevens opgenomen konden worden, is elk schip resp. klasse met een maatschets en een foto vertegenwoordigd. Bij beide staat het jaar vermeld waarin het schip er zodanig uitzag. De tabellen omvatten de algemene constructiegegevens , en wel de waterverplaatsing, afmetingen, voortstuwing, pantsering, bewapening en het bemanningsaantal. Alleen bij de afmetingen - niet bij pantserdikten en kalibersterkten - zijn de cijfers behalve in feet en inches tussen haakjes ook in metrieke maat weergegeven. Daaronder zijn kolommen gerangschikt met scheepsnaam, bouwwerf, datum van kiellegging en tewaterlating, maand en jaar van gereedkomen en uiteindelijk lot. Zoals men ziet : niet zo uitgebreid als bij Gröner, minder ook dan in het werk van Jentschura c.s., maar voldoende om althans deze graad van gedetailleerdheid in het overgrote deel van dit boek te kunnen aanhouden, zonder bij nogal 'obscure' schepen in een overmaat aan 'onbekend'-puntjes te vervallen.
Hiermee zijn we dan aangeland op de al eerder gesignaleerde onevenwichtigheid in dit boek.

Vanaf de 'Coast Defense Navies' en beginnend met Zweden zijn de gegevens nogal gecomprimeerd. Zo vermindert bijv. het aantal maatschetsen, terwijl de algemene tekst aanzienlijk beknopter is gehouden. Daarenboven ontbreken in de tabellen diverse kolommen zoals datum van kiellegging, datum van tewaterlating (alleen jaar), tijdstip van gereedkomen en lot. Het is jammer, dat hier niet (letterlijk) dezelfde maatstaven gehanteerd zijn als bij de grote zeemachten. Daaronder heeft uit dien hoofde ook ons land te lijden, waarvoor zes pagina's zijn ingeruimd, met drie maatschetsen en veertien voor het merendeel weinig bruikbare foto's. Weliswaar is een goede foto-reproductie bepaald niet het sterkste punt van menig Engels uitgever, vooral wanneer zoals hier geen kunstdrukpapier gebezigd is. Maar zou voor wat Nederland betreft de oogst aan redelijke foto's werkelijk zo armetierig zijn? Wij menen wel beter te weten.
De vraag rijst: bestaat er behoefte aan zulk een breed opgezette uitgave? Wij geloven dat het antwoord bevestigend moet zijn, tenminste voor wat dit deel betreft. En wel voornamelijk vanwege het hierin bestreken tijdperk. Immers: de onvolprezen reeksen zoals Jane's, Weyer en Flottes de Combat, wier oude jaargangen tegenwoordig zo naarstig als facsimilédrukken aan de markt worden gebracht, vangen alle rond de eeuwwisseling aan. Om een internationaal overzicht van vóór dat tijdstip te krijgen moet men zijn heil zoeken in een vrij groot aantal werken, die weliswaar in sommige gevallen gedetailleerder, maar doorgaans minder breed van opzet zijn. Uit dien hoofde zullen chronologisch gezien de delen 3 en 4 wellicht minder noodzakelijk blijken dan het eerste en het onderhavige, omdat de materie over die perioden veel gemakkelijker toegankelijk is. Zodat we ten aanzien van dit eerstverschenen deel best mee kunnen gaan met de uitgever, wanneer deze op het stofomslag de verwachting oppert dat dit een waarlijk klassieke publicatie zal worden, voorbestemd om voor de komende decennia hèt naslagwerk op dit terrein te vormen. De pittige prijs van dik honderd gulden is altijd nog aanzienlijk lager dan hetgeen men vandaag de dag voor één antiquarisch boek moet neertellen, dat ook maar in de verste verte met deze uitgave kan wedijveren.

G.J. van Nimwegen.

HILDEBRAND, Hans H., Albert Röhr und Hans-Otto Steinmetz, Die Deutschen Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Deel I, Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft MBH, 1979, 188 blz., ill.

Het eerste deel van dit driedelige naslagwerk vangt aan met een kort (48 blz) overzicht van de geschiedenis van de Duitse marine van 1815 tot heden, met nadruk op de politieke, organisatorische en technische ontwikkeling die zich in deze periode voordeden. Dit historisch overzicht is bedoeld als achtergrond voor de scheepsbiografieën. De door de schrijvers gevolgde conceptie voor de scheepsbiografieën gaat uit van de dynamische eenheid welke gevormd wordt door de combinatie van mens, techniek en oorlogsschip als systeem. Hierdoor ligt de nadruk niet zozeer op de technische gegevens, maar zijn er ook, niet eerder systematisch gepubliceerde, gegevens opgenomen betreffende commandowisselingen, de data van in- en buiten dienststelling en dergelijke. Per behandeld schip worden deze exacte gegevens gevolgd door een overzicht van de levensloop. De belangrijkste marineofficieren worden apart behandeld in carrière- overzichten, vaak voorzien van een portretfoto.
In tegenstelling tot wat de titel suggereert, blijft de Volksmarine buiten het historisch overzicht en zijn er geen scheepsbiografieën opgenomen van haar schepen. Dit laatste is mogelijk te verklaren uit het feit dat de gevolgde conceptie hier wegens het ontbreken van gegevens niet goed toepasbaar is. In de 'Einführung in das Gesamtwerk' wordt deze 'vanzelfsprekende' omissie niet verklaard of zelfs maar aangegeven, zoals dit wel is gebeurd voor het weglaten van de Oostenrijkse marine.
De herkomst van het illustratiemateriaal, bestaande uit 60 foto's van schepen en 53 portretfoto's van marine-officieren, is beperkt tot de collecties van de auteurs, de uitgeverij en de 'Bildstelle des Marineamtes'. Dit heeft tot gevolg dat voor de gepantserde kanonneerboten 'Basilik' (blz.126), 'Biene' (blz 136), 'Camaeleon' (blz 182) en 'Bremse' (blz 166) steeds

dezelfde foto gebruikt wordt. De 'Bremse' behoorde in tegenstelling tot de eerste drie niet tot het Wespe-type, maar tot het grotere Brummer-type, zodat een foto van een Wespe-type hier onjuist is. Beter ware het geweest illustraties van de behandelde schepen in kwestie op te nemen. Een eventueel mindere kwaliteit van de foto weegt mijns inziens ruimschoots op tegen het voordeel dat men de scheepsidentiteit juister weergeeft.
De alfabetisch-chronologische volgorde op scheepsnaam van de scheepsbiografieën en een uitgebreid personenregister van 792 namen maken van het boek een zeer goed raadpleegbaar naslagwerk met een grote documentaire waarde, kortom een geslaagd en aanbevelenswaardig werk.

J.R. Verbeek.

KLAASSEN, M.J.C., Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816- 1857, en Gedenkboek honderdvijfentwintigjarig bestaan der adelborstenopleiding te Willemsoord 1854-1979 ('s-Gravenhage:) Centrale Reproduktieinrichting der Koninklijke marine, 1979. 194 en 596 blz., geïll.

Toen het Koninklijk Instituut voor de Marine te Nieuwediep in 1904 herdacht dat het vijftig jaar bestond, verscheen er voor het eerst een klein gedenkboekje, genaamd 'Willemsoord 1854-1904' (Helder, 1904). Het bevatte veertien pagina's tekst en een lijst met namen van alle 1403 in die periode opgeleide adelborsten. Een kwarteeuw later werd zowel de tekst als het aantal gegevens in de naamlijst uitgebreid. De toenmalige officier van administratie der eerste klasse Klaassen was ditmaal secretaris-penningmeester van het uitvoerend comité der reüniefeesten. In 1954 was hij zelf bij de samenstelling van het Gedenkboek betrokken, zodat hij nu de aangewezen man was om het bij het hondervijfentwintigjarig bestaan van het KIM te Nieuwediep wederom te doen. Omdat nu tevens werd herdacht dat het KIM oorspronkelijk in 1829 werd opgericht zijn de opleidingen te Medemblik (1829-50) en Breda (1850-7) in een apart deel opgenomen, waarbij, om het Koninkrijk te completeren, die te Delft (1816-28) is gevoegd. Inmiddels had hij ook twee andere publicaties verzorgd: De officier van administratie bij de Koninklijke marine ('s-Gravenhage, 1965) en met drs. Ph.M. Bosscher het Gedenkboek Korps officieren technische dienst der Koninklijke marine 1 januari 1824 - 1 januari 1977 ('s-Gravenhage, 1977), die deels in dezelfde stijl zijn opgebouwd. De leerlingen aan de kadetteninstituten' te Hellevoetsluis, Feijenoord en Enkhuizen (1803-11) zal Klaassen in 1981 publiceren.

Het Gedenkboek van 1979 is in vele opzichten een grote aanwinst te noemen. De inleidende tekst is uitgebreid en overzichtelijker gepresenteerd. Deze schat aan gegevens over dagelijks leven en bijzondere evenementen op het KIM bleek bij de voorbereiding van de tentoonstelling 'Met hoop en moed bezield' onmisbaar. Nieuwe foto's verduidelijken de ontwikkeling der behuizing. Ook recente ontwikkelingen werden niet vergeten, hetgeen blijkt uit de aandacht voor het sinds 1963 bestaande College van curatoren en de even oude Raad van de Vlagofficieren en Assessoren, die het wetenschappelijk niveau van het onderwijs moeten garanderen. Nieuw zijn ook uittreksels uit de verschillende reglementen en een stukje over de vooropleiding van adspiranten te Dordrecht (1918-23). Het overzicht van krijgsverrichtingen gedurende de Tweede Wereldoorlog is nu uit ruimtelijke overwegingen verdwenen.
De biografietjes van de adelborsten moesten uit ruimtelijke overwegingen ingekort worden. Inmiddels waren in de periode 1854-1978 dan ook 5.769 personen te tellen, het leeuwedeel uit de twintigste eeuw, waarvan 3.835 voor de zeedienst, 67 voor de vliegdienst, 413 voor de mariniers, 697 voor de technische dienst, 244 voor de electrotechnische dienst, 504 voor administratie en negen voor de scheepsbouw. Behalve enkele uitschieters in 1923 en 1945-6 varieerde het jaarlijks aantal nieuwelingen tot de jaren dertig van deze eeuw van vijftien tot zevenenveertig en sindsdien van veertig tot 116. Slechts onderscheidingen, geboorte en overlijden, begin- en eindrang en familierelaties onder de marineoffiecieren konden worden opgenomen. Een vervanger van het vorige Gedenkboek is dat van 1979 daarom niet.

Uitputtend is echter het boek over de 711 adelborsten die in 1816-57 opgeleid werden. Hier is een geheel nieuwe groep uit het stof gehaald, compleet met loopbaan, plaatsingen en latere burgerfuncties. De opzet is verder soortgelijk.
Tot voor kort was er verrassend weinig over de opleidingen vóór 1854 verschenen. In de Mededelingen van 1976 publiceerde dr.ir.J. Maclean 'Het onderwijs aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik 1929-1850'. Ter gelegenheid van het jubileum verschenen echter van Bosschers hand 'Van Plancius tot IJzerman' (Den Helder, 1979), dat zich op het ancien régime concentreert, en in het Marineblad van juli 1979 een artikel over de periode 1827-9. In datzelfde nummer nam F.C. van Oosten de jaren 1854-70 nog onder de loupe, Vanuit de sociologische hoek bestaan al geruime tijd studies over het moderne KIM: dr. C.L. Lammers, Het Koninklijk instituut voor de marine (Assen, 1963) en dr. P.M. Bagchus, Analyse van een opleiding (Delft, 1972).
Kritiek is slechts te leveren in kleine details, hetgeen hier niet op zijn plaats is. De waarde van een zo compleet naslagwerk is voor ieder evident, en wordt nog versterkt door het belang van continue reeksen voor statische bewerking, waartoe ook deze boeken zich uitstekend lenen. Een voorbeeld: het aantal familieleden die ook marineofficier waren blijkt gedurende de twintigste eeuw drastisch te zijn verminderd, met name sedert de jaren dertig. Uit vier steekproeven van telkens vijftig adelborsten der promoties 1816-22, 1925-6, 1939 en 1978 kwamen respectievelijk 90, 85, 32 en 7 familieleden naar voren, waarvan 36, 34, 11 en 5 vaders, broers en zoons. Het korps officieren is de laatste halve eeuw dus sterk in karakter veranderd. Mogelijk zijn de verbeterde mogelijkheden elders in de maatschappij en de afname van de ouderlijke invloed op de toekomst van het kind de oorzaak van de afgenomen homogeniteit. Het verdwijnen van het elitaire etiket van het KIM als gevolg van een anders gericht toelatingsbeleid wordt er treffend door geïllustreerd.

G.J.A. Raven.

MÜNCHING, L.L. von, Schepen van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, Alkmaar, Uitgeverij de Alk bv, 1978. 176 blz., geïll. fl. 49,50.

Slechts enkele maanden na de presentatie van zijn standaardwerk 'De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog' en de aanbieding van het eerste exemplaar ervan aan prinses Margriet, heeft de schrijver maritieme historici en met name 'shiplovers' aan zich verplicht met de verschijning van een tweede boek. Dit zag het licht bij een andere uitgever, die naast zijn oorspronkelijke 'Alken-reeks' en vervolgens zijn 'Grote Alken'-serie (met in beide menig aan schepen en vaartuigen gewijd deeltje) sinds de uitgave van G.J. de Boer's 'Nederlandse Passagiersschepen' nu ook met lijviger boeken op groter formaat aan de markt is gekomen.
We mogen gerust stellen, dat deze nieuwe publicatie van de auteur in de lijn der verwachtingen lag. Tenslotte zijn koopvaardij en marine vooral sinds de Tweede Wereldoorlog onverbrekelijk met elkaar verbonden, hetgeen elk lid van onze vereniging of van andere maritieme instellingen onmiddellijk zal beamen. Bij het doorbladeren van het onderhavige boek ontdekt men al spoedig één van de verbindende schakels in de vorm van talloze hulpschepen van de Koninklijke Marine, die voor velerlei doeleinden gerequireerd, gecharterd of overgenomen werden uit de koopvaardij. Door zijn eerstgenoemde werk beschikte de schrijver natuurlijk over veel (en doorgaans moeilijk te achterhalen) feitenmateriaal over deze schepen. Daarbij vergeleken was het bijeengaren van de gegevens omtrent de 'ware' oorlogsschepen (dus de van begin af aan als zodanig geconcipiëerde eenheden) een 'fluitje van een cent', zeker voor iemand als de schrijver. Behoudens dan de lotgevallen van het materiaal dat in handen van onze vijand viel en waarvoor veel puzzlewerk nodig was om tenminste een gedeelte van de sluiers op te lichten, zoals ook commandeur b.d. J.F. van Dulm terecht in zijn voorwoord opmerkt.
De inhoud van het boek is uitstekend en overzichtelijk opgebouwd. Na een algemene inleiding passeren alle schepen en vaartuigen per type (of gebruiksdoel) de revue. De belangrijkste gegevens zijn in tabelvorm samengevat, waarna per scheepstype of -klasse een tekst met algemene informatie volgt en tot besluit een beknopte staat van dienst tijdens de oorlogsjaren, die bij ongeveer 80% van het materiaal eindigt met de verliesdatum en -oorzaak in die periode. Aan het eind van het werk is een lijst van de vele afkortingen in de tabellen, een scheepsnamenregister en een overzicht van geraadpleegde literatuur afgedrukt. De 147 illustraties zijn, - op enkele maatschetsen (overigens zonder schaalaanduiding!) en een 'artist's impression' na - allemaal fotoreproducties, die door de gebruikte papiersoort misschien wat vlak, althans niet op hun best uitkomen, terwijl toch de kwaliteit van het overgrote deel der oorspronkelijke foto's voortreffelijk is. Tijdens de oorlogsjaren was het fotograferen van onze schepen niet toegestaan. In vergelijking met onze bondgenoten (èn onze tegenstanders) is de Koninklijke Marine dan ook erg karig bedeeld met foto's uit dat tijdperk. Vele opnamen zullen menigeen onder ons daarom bekend voorkomen. Niettemin zal men er in dit boek nogal wat aantreffen , waarvan het bestaan in het geheel niet, of alleen aan enkele 'fervente intimi' bekend is. Om enkele voorbeelden te noemen: het lichten van Hr.Ms.'Tjerk Hiddes' en 'Van Galen'; het wrak van Hr.Ms. 'Evertsen' na het gevecht met Japanse torpedobootjagers; de voormalige 'Gerard Callenburgh' als 'ZH 1' op de Nieuwe Waterweg en Hr.Ms. 'O 19' omhooggevaren op het Ladd-rif, ('gestrand' lijkt mij hier, ook al gezien de foto, een minder juiste woordkeus). Deze en ongetwijfeld heel wat andere opnamen zijn voor 'shiplovers' even zovele rozijnen in de pap.
Degenen, die de schrijver kennen (en dat zal in onze kring nagenoeg iedereen zijn) weten, dat hij grondig te werk gaat, en over een fabuleuze feitenkennis gepaard aan een enorme bronnenverzameling beschikt. Op de ook in dit boek door hem bijeengebrachte gegevens kan men dichtvaren. Een flink aantal, eigenlijk ten overvloede, door recensent genomen steekproeven bevestigt dit. Om een enkel voorbeeld te noemen: het uiteindelijk lot van Hr.Ms. K XVIII staat in dit werk, in tegenstelling tot vele eerdere publicaties, volledig en juist vermeld. Niettemin zijn er wat kanttekeningen te maken, die men echter nauwelijks als kritiek, doch meer als onvervulde wensen kan omschrijven. Zo is het voor de documentalisten toch wel jammer, dat de schrijver, hoe begrijpelijk ook in het kader van de titel, de staat van dienst van de schepen die de oorlog overleefden, laat eindigen in 1945 of kort daarna. Hun latere levensloop en lot moet de geinteresseerde uit andere bronnen halen.
Het zal, naar wij aannemen, niet schrijvers' bedoeling zijn geweest om in de inleidingen per scheepstype al te wijdlopige beschouwingen te geven omtrent de (belangrijke) rol, die taktische en technische, (geo)politieke en financiële overwegingen speelden bij het ontwerpen van bepaalde schepen. Dergelijke uiteenzettingen van diepergaande aard zullen voorbehouden moeten blijven aan een standaardwerk over alle materieel van de Koninklijke Marine, mocht dit in ons beperkte taalgebied ooit eens gerealiseerd kunnen worden. Maar het blijft wèl jammer, dat tot op heden niemand zich hieraan gewaagd heeft. De schrijver stipt weliswaar af en toe iets over de ontwerp- en bouwproblemen aan, maar hoe enorm veel méér zou er bijv. over het slagschepenplan 1913 en het slagkruiserconcept 1939 te vertellen zijn, zelfs zonder in droge scheepsbouwtechniek te vervallen!
Het boek is - in tegenstelling tot schrijvers' eerdergenoemde boek over de koopvaardij - niet bedoeld om een beeld te geven van hetgeen schepen en bemanningen in de oorlog hadden uit te staan. Over de verrichtingen van Hare Majesteits schepen in die periode zijn trouwens al vele uitstekende werken geschreven. Maar als overzichtelijk naslagwerk op het marinematerieel, met de nadruk op tabellarische gegevens plus illustraties, vormt het zonder enige twijfel de beste, meest uitvoerige en betrouwbare publicatie die tot op heden is verschenen.

G.J. van Nimwegen.

NEUBER, Hermann en Hans Peter Jürgens, Schiffbruch und Strandung. Vom selbstlosen Einsatz deutscher Ruderrettungsboote. Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft MBH, 1979, 156 blz., ill.

In heulenden bön fegt die eisige Südwest am Morgen des 3. Dezember 1909 über die

Deutsche Bucht. In dem kleinen Ostfriesischen Fischerort Horumersiel sind die Strassen menschenleer. Plötzlich, gegen II Uhr vormittags, tönen sturmverwehte Hornsignale durch das Dorf. 'Schiff in Not' Schon stürzen die ersten Männer, Mittglieder der Rettungsbootsmannschaft, auf die Strasse und eilen, gegen den Sturm gebeugt, zum Rettungsschluppen. Hinter dem Deich röhrt die Brandung.'
Men ziet de mannen lopen, hoort de branding en voelt de ijzige wind. Ongetwijfeld is dit de opzet geweest van de schrijver Hermann Neuber, in het dagelijks leven werkzaam als helikopterpiloot 'im seenotdienst'. Samen met de illustraties van de schilder-kapiteinzeeloods Hans Peter Jürgens vormt zijn tekst een beeldende en romantische impressie van het werk van het Duitse reddingswezen, in de dagen van de roei- en zeilreddingsboten. Echter, het citaat waarmee deze bespreking begint is niet uit één van de eerste bladzijden van het boek. Het is het 'ijzige, buiige en stoere' begin van het drieëndertigste verhaal en in terminologie nauwelijks te onderscheiden van de zesendertig overige. Deze verhalen zijn geschreven in de vorm van de gedramatiseerde dokumentaire. Neuber houdt zich hierin aan de basisgegevens uit de analen van de DGzRS, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. De sfeer, de ontberingen die schipbreukelingen en redders moesten ondergaan en de heldhaftigheid van de laatsten, probeert hij tot uiting te brengen in de dialogen en de talrijke beschrijvingen van het weer. Het is in deze passages dat dit op zichzelf aardige boek bij lezing verveling oproept. De dialogen zijn op den duur wat al te simpel en missen dikwijls de aansluiting met de 'bijtende, moedige, zelfontziende en volhardende' sfeer van de beschrijvingen. Toch is het niet allemaal romantiek. Hier en daar worden de verhalen afgewisseld met enige historische informatie omtrent de voorgeschiedenis, de oprichting en de eerste zestig jaar van het bestaan van de DGzRS. Dit blijft echter oppervlakkig. Diegenen die het boek Seenot-Opfer- Siege van Hans Wirtz (Bremen, 1965) kennen, zullen hierin veel betere en meer uitgebreide gegevens vinden.
Schiffbruch und Strandung is een goed verzorgd boek. Het is rijk geïllustreerd en het teken- en aquarelwerk van Jürgens is technisch knap. Het past uitstekend bij de romantische toon van de verhalen. Ik moet echter wel opmerken dat sommige voorstellingen weinig realistisch zijn. Wanneer men geen uitgesproken liefhebber is van Jürgens' stijl is men vooral op zijn aquarellen snel uitgekeken. Al met al, een aardig boek om door te bladeren maar enigszins saai en oppervlakkig. Voor hen die thuis zijn in de 'reddingswezen literatuur' bevat het weinig nieuws.

F.R. Loomeijer.

TIMMERMAN, G., Die Suche nach der günstigsten Schiffsform (Schriften des Deutschen Schiffahrtmuseum 11, 1979), 174 blz.

'Die Suche nach der günstigsten Schiffsform' is een zo veelomvattende taak, dat het wel zeer moeilijk is dit onderwerp in een verhandeling van 174 paginas uitvoerig te behandelen. Schrijver van dit onder auspiciën van het Deutsche Schiffahrtmuseum in Bremerhaven uitgegeven geschrift is zich daarvan, zoals blijkt uit zijn nawoord, dat eigenlijk een voorwoord had behoren te zijn, terdege bewust. Want wat is 'de gunstigste scheepsvorm'? Immers een compromis van technische en economische belangen waarvan ieder onderdeel een studie op zichzelf verdient. Men kan dan ook van het onderhavige werk verwachten dat de auteur terdege blijk geeft van het zichzelf opleggen van beperkingen, waardoor het slechts een beknopt inzicht kan geven in de aard van die onderdelen, de ontwikkeling van de gedachten daarover en de eindresultaten. Schrijver is daar naar mijn mening in hoofdzaak in geslaagd, zij het dat er aan enkele delen meer aandacht wordt besteed dan aan andere even belangrijke, waardoor in het geheel een zekere onevenwichtigheid ontstaat, die overigens aan het geschrevene zelf geen afbreuk doet.
Uiteraard begint het werk met een historisch overzicht van de ontwikkeling van de bouwwijzen en de bouwmethoden, het ambachtelijk ontstaan van methoden tot het in tekening vastleggen van de scheepsvorm en de studies van dikwijls buiten de scheepsbouw

staande geleerden over de theoretische grondslagen daarvan. Het aan een schip geven van de gunstigste vorm bleef daarbij toch in hoofdzaak nog steeds afhankelijk van het persoonlijke inzicht dat bouwer en lastgever hadden in de eisen waaraan dit in ieder speciaal geval diende te voldoen. Het door schrijver vermelde bronnenmateriaal is zo volledig als de omvang van het werk toelaat en geeft een ieder ruim gelegenheid zich te verdiepen in dat deel van de historie waar zijn interesse (ook voor de minder grote typen) naar uitgaat. Hij kan uit dit materiaal tevens nagaan in hoeverre door schrijver als vaststaande ontwikkelingen beschreven feiten nog tot detailkritiek aanleiding kunnen geven.
Het samengaan van theorie en praktijk in de loop van de negentiende eeuw, dat later zijn ontwikkeling vindt in het werk van de sleeptanks, beslaat daarna ongeveer tweederde deel van de tekst. Het is hier dat naar mijn mening de hiervoor vermelde onevenwichtigheid ontstaat, omdat aan het werk van de HSVA en haar voorgangers en aan de werkzaamheden van de individuele medewerkers wel wat erg veel aandacht wordt besteed (hetgeen overigens in het kader van deze uitgave begrijpelijk is). Ik mag daarmede niet zeggen dat onvoldoende aandacht zou zijn besteed aan de onderzoekingen buiten Duitsland, ook niet in historisch verband, waarbij ik willekeurig enige namen noem: Euler, Bouguer, Froude, Atwood, Taylor, waarvan de werken in de uitstekende literatuurlijst te vinden zijn.
Ik geloof dat het voor de belangstellende leek duidelijker zou zijn geweest wanneer de vergelijkingswet van Froude verwoord zou zijn weergegeven in plaats van in formulevorm en ook het belang van het getal van Reynolds duidelijker zou zijn geformuleerd. Maar: het is tenslotte geen leerboek. Verschillende technische termen zullen voor de niet ingewijde toch nog wel moeilijkheden geven. Onduidelijk is de formulering op pag. 73 waar de wrijvingsweerstand van de totale weerstand wordt afgetrokken en zo de restweerstand geeft, 'der sich aus Wellenwiderstand und Reibungswiderstand zusammensetzt'. Een storende fout moet ik, hoe onbelangrijk ook in een bespreking als deze, wel signaleren: op pag. 68 wordt in de bekende Admiraliteitsformule het Deplacement vermenigvuldigd met 2/3 terwijl dit een machtsverheffing had moeten zijn. Zeer terecht werden de toch voor een bepaald doel van invloed zijnde scheepmeting en uitwatering slechts kort behandeld: de gegeven literatuur biedt voldoende aanvulling, hoewel ik bij de scheepsmeting het werk van Ir.A. van Driel: Tonnage-Measurement (1925) wel mis. Samenvattend moeten we deze publicatie evenwel beschouwen als een uitstekende bron voor degene die zich in alle aspecten van de vormgeving wil verdiepen.

B.E. van Bruggen.

Korte aankondiging

LEIP, H., Der grosse Fluss im Meer. Roman des Golfstroms, Herford, Koehlers Verlaggesellschaft MBH, 1978, 408 blz., geïll., DM 38.-.

Geen roman, zoals de ondertitel zou doen vermoeden, maar een in zeer leesbare trant geschreven feitenrelaas over letterlijk alles, wat met deze grote zeestroom direct of indirect in verband staat. Geschreven door een in de Bondsrepubliek goed bekende schrijver, dichter en graficus, die 1979 in Hamburg zijn 85ste verjaardag vierde. *(G.J.v.N.)*

(Nieuwe boeken en artikelen)

Deze opgave van nieuw verschenen boeken en artikelen op maritiem-historisch terrein is samengesteld door drs. L.M. Akveld, met medewerking van dr.J.P.van de Voort.
Een verklaring van de afkortingen van de titels van tijdschriften en verdere informatie over het karakter van de afkortingen van deze literatuuropgave staat vermeld in de nummers 33(1976)63-65, 35(1977)81 en 36(1978)81-82 van de 'Mededelingen'.

(Naslagwerken)

Zie ook nrs. 2132, 2677

1509 ARSBIBLIOGRAFI for dansk maritim historie og samfundsforskning, *(jaarlijkse opgave van de resultaten van Deens maritiem-historisch onderzoek)*. Kopenhagen, Kontaktudvalget for dansk maritim historie og samfundsforskning, 1977,77 blz.

1510 BASTIN, J., B.Brommer, Nineteenth century prints and illustrated books of Indonesia, with particular reference to the print collection of the Tropenmuseum, Amsterdam. Utrecht, Spectrum, 1979, 376 blz., ill., fl. 250,-

1511 BAYLY, C.A., English-language historiography on British expansion in India and Indian reactions since 1945. Nr. 1628, 21-53

1512 BERVOETS, J.A.A., Inventaris van het archief van de familie Uhlenbeck 1744-1949. *(Inclusief familie Guyot; beide hadden relaties met de marine en de koloniën)*. Den Haag, Algemeen Rijksarchief, 1978, 39 blz.

1513 BLACKBURN, G., The illustrated encyclopedia of ships, boats, vessels and otherwaterborne craft. Londen, J.Murray,1979,448 blz., 600 tek., 46 blz. verklarende woordenlijst, £ 7,95

1514 BLEY, H., The history of European expansion:a review on Germanlanguage writing since world war 11. Nr. 1628, 140-160

1515 BLUSSE, L., Japanese historiography and European sources. Nr. 1628, 193-222

1516 BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., J.P.van de Voort, Een zee te hoog. Scheepsrampen bij de Nederlandse zeevisserij 1860-1976. Bussum, de Boer Maritiem, 1979, 147 blz. ill., fl. 32,50

1517 BOER, G.J.de, Scheepvaart '80.Alkmaar, De Alk, 1979, 208 blz. ill., fl. 22,50

1518 BONSOR, N.R.P., North Atlantic seaway. An illustrated history of the passenger services linking the old world with the new. Vol. 4. Jersey (Channel Islands), Brookside Publications, 1979 (enl. & rev.ed. 1955/1960), (414) blz., ill.

1519 BOSSCHER Ph.M., Boeken over zeegeschiedenis. Een wegwijzer. Meded. Kon. Inst. Marine 48, 1978,92-93

1520 BRUNSCHWIG, H., French historiography since 1945 concerning black Africa. Nr. 1628, 84-97

1521 BRUIJN, J.R., e.a., Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries. Vol.11, Outward-bound voyages from The Netherlands to Asia and the Cape (1595-1794). Vol.111, Homeward-bound voyages from Asia and the Cape to The Netherlands (1597-1795). Den Haag, Nijhoff, 1979 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, grote serie, dln 166:167), 766 + 627 blz., fl. 120,- + fl. 95,-

1522 CAIRIS, N.T., Passenger liners of the world since 1893. London Conway Maritime, 1980, 200 blz. ill.,£ 8,50

1523 CATALOGUE of warship photographs. National Maritime Museum, Richard Perkins Collection. Londen, HMSO, z.j., 304 blz.

1524 CATALOGUS 'Honderdvijftig jaar Kanaal Gent-Terneuzen'. Gent, Stadsbestuur van Gent, 1977, 185 blz., ill.

1525 CATALOGUS 'Inden Yngelsche Krayer' *(betrekkingen Engeland-Zeeland)* Middelburg, 1979, 18 blz., ill.

1526 CATALOGUS '150 Jahre Österreichische Donauschiffahrt. 150 Jahre DDSG'. Wenen, DDSG, 1979, 60 blz., ill.

1527 CATALOGUS 'Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar 1878-1935'. Heilbronn, Historisches Museum der Stadt Heilbronn, 1978, 80 blz., ill.

1528 CATALOGUS '1000 Ans de navigation vus par les artistes et les artisans. Organisée par le Bruxelles Royal Yacht Club à l'occasion du millenaire de Bruxelles à la Maison du Roi à Bruxelles'. Brussel, 1979, 200 blz., ill.

1529 CATALOGUS 'Pincoffs en de Rotterdamse havens. De laatste tour de force van een balanskunstenaar'. Rotterdam, Gemeentelijke Archiefdienst, 1979, (40)blz., fl. 2,50

1530 CATALOGUS 'Prijs der zee. Vondsten uit wrakken van Oostindiëvaarders'. Amsterdam, Rijksmuseum, 1980, 48 blz., ill., fl. 15,-

1531 CATALOGUS 'De Rijn door Rijnland. Tentoonstelling van 18e en 19e-eeuwse afbeeldingen van rivier-en dorpsgezichten langs de Rijn in het gemeente-archief te Leiden'. Leiden, Gemeentelijke Archiefdienst, 1978, 15 blz., ill.

1532 CATALOGUS 'Turner 1775-1851'. Den Haag, Staatsuitgeverij, 1979, ill., fl. 22,50

1533 CATALOGUS Vissen in zout en zoet'. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1979, (43)blz.,

1534 CATALOGUS 'Visserskind'. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1979, 32 blz., ill., fl. 1,-

1535 CATALOGUS 'Willem van de Velde de Oude 1611-1693, scheepstekenaar'. Rotterdam, Museum Boymans-van Beuningen, 1980, 30 blz., fl. 2,50

1536 CATALOGUS 'Zeebrugge vissersdorp. Ingericht door het Feestkomitee Zeebrugge en het Stedelijk Museum voor Volkskunde'. Zeebrugge, 1978, 25 blz.

1537 CATALOGUS 'Zo wijd de wereld strekt. Tentoonstelling naar aanleiding van de 300ste sterfdag van Johan Maurits van Nassau-Siegen op 20 december 1979'. Den Haag, Kon.Kabinet van Schilderijen Mauritshuis, 1979, 288 blz., ill.

1538 CHANT, Chr.(ed), The world's navies. An illustrated encyclopedia of the naval forces of every nation. Newton Abbot, David & Charles, 1979, 253 blz., ill.,£ 6,95

1539 CONWAYs all the world's fighting ships 1860-1905. London, Conway Maritime, 1979, 384 blz., ill.,£24,-

1540 EDWARDS, H., Australian and New Zealand shipwrecks and sea tragedies. Richmord (NSW), Hutchinson Australia, 1978, 136 blz., ill., Aus$ 14,95

1541 ELLIOT,D. (ed), Maritime history. A preliminary handlist of the collection in the John Carter Brown Library/Brown University, with a special section on Sir Francis Drake. Providence (RI), John Carter Brown Library, 1979, 335 blz.

1542 ENCYCLOPEDIE van de zeilvaart. Algemene scheepstermen, mast, tuigage, zeilen, scheepstypen,navigatie,zeemansleven. Red. G.P.Naish, A.Villiers e.a. Bussum, de Boer Maritiem, 1979 *(Ned.vertaling van het Country Life Book of nautical terms under sail)*, 52 blz., ill., fl. 68,-

1543 FARR, G., Shipbuilding in the port of Bristol, containing a list of the vessels known to have been built in the port of Bristol. Greenwich, National Maritime Museum, 1977 (Maritime monographs and reports, 27), 68 blz.,£ 2,-

1544 FIELDING, J.(ed), A select bibliography of Australian military history 1891-1931. Canberra, Australian National University,1978, 351 blz., Aus$5,-

1545 FOSTER SMITH, Ph.Ch., The American Neptune. List of maritime titles in print by member organizations of the Council of American Maritime Museums. AN 39,1979, 58-77

1546 GOSS, J.W., Guide to preserved warships. SMo 14,1979,28-32

1547 HARBOE,C.L.L., Dansk marine-ordbog. Kopenhagen, Hst, 1979 (herdruk ed. 1839), 504 blz., ill., DKr. 220,-

1548 HARKSEN, H., Aufstellung der in Deutschland herausgegebenen Schriften über Deutsche Seeschiffwerfte. Logbuch 14,1978,122

1549 HAWS, D., Canadian Pacific Group, National and Union Castle lines. London, P.Stephens, 1979 (Merchant fleets in profile,3), 160 blz., ill.,£ 5,50

1550 HAWS, D., Ships of the Cunard, White Star, Dominion, Atlantic Transport, American, Leyland, Red Star and Imman lines. London, P. Stphens, l979 (Merchant fleets ih profile,2), 180 blz., ill.,£5,50

1551 HILDEBRAND, H.H., e.a., Die deutsche Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Herford, Koehler, 1979,188 blz., ill., DM 49,50

1552 HISTORY of the Baltic and the North Sea. A select bibliography of works published in 1976-1977. Kopenhagen, Assoc.Internat.d'histoire des mers nordiques d'Europe, 1978

1553 HOPKINS, A.G., European expansion into West Africa:a historiographical survey of English-language publications since 1945. Nr. 1628, 54-68

1554 HUDSON, K., The book of shipwrecks. London,Macmillan,1979,170 blz., ill.,£5,95

1555 JAL. Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition publiée en 1848. Lettre: C. Den Haag, Mouton,1978,(215)blz., 24 blz., ill., fl. 105,-

1556 JANE's fighting ship 1979-1980. Ed.J.Moore. London,Macdonald & Jane's, 1979, 836 blz., ill.,£ 35,-

1557 JANE's ocean technology 1979-1980. Ed. R.L.Trillo *(Underwater systems, surface systems, air systems)*. London, Jane's Publ. Comp., 1979, 820 blz., ill.,£ 32,-

1558 JUNG, D., Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912-1976. Stuttgart, Motorbuch,1978, ill., DM 44,-

1559 KLAASSEN, M.J.C., Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857. Z.pl., Centrale Reproduktie Inrichting der Kon.Marine, 1979,193 blz.

1560 KLAASSEN, M.J.C.,Gedenkboek adelborstenopleiding te Willemsoord 1854-1979. Z.pl., Centrale Reproduktie Inrichting der Kon. Marine, 1979, 569 blz., ill.

1561 KLUDAS,A., Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Bnd I, 1847-1906. Herford, Koehler, 1979, 164 blz., ill., DM 49,80

1562 LAGENDIJK, A.. Scheepvaart van de lage landen. Passagiersschepen op Afrika en Latijns Amerika. Rotterdam,Wyt,1978, 124 blz., ill., fl. 19,50

1563 LLOYD's Register of offshore units, submersibles and diving systems 1979-1980. London, Lloyd's Register of Shipping, 1979, 355 blz.

1564 MALLMAN SHOWELL, J.P., The German Navy in world war II. A reference guide to the Kriegsmarine 1935-45. London, Arms & Armour, 1979, 224 blz., ill.,£ 11,95

1565 MCCORKLE, B.B., Recent literature in discovery history. TI 1979, 11,71-82

1566 MIEGE, J.L., Historiography of the Maghrib. Nr. 1628,69-83

1567 MOORE, J., Warships of the Royal Navy. London, Macdonald & Jane's, 1979, 208 blz., ill., £ 5,95

1568 NICHOLSON, I.H., Shipping arrivals and departures, Sydney. Vol. II, 1826-1840. Canberra,Roebuck Series, 1978, VI + 258 + 92 blz., Aus$ 155-

1569 OPSTALL, M.E.van, Archiefmateriaal betreffende ons koloniaal verleden. Documentatieblad Werkgroep 18e eeuw 1979,41/42,33-37

1570 QUINN, A.M., The writings of D.B.Quinn. Nr. 1593, 303-309

1571 QUINN, D.B. (ed), New American world. A documentary history of North America to 1612. London,Macmillan,1979, 5 vols., krtn.,£ 250,-

1572 RISTOW, W.W., Nautical charts in vellum in the Library of Congress. Washington (DC), Library of Congress,1978, 31 blz., ill.

1573 SAAG, B.J.van der, Inventarissen van de archieven van de Vaderlandsche Maatschappij van Reederij en Koophandel te Hoorn (1777-1858/1860), e.a. Hoorn, Archiefdienst Westfriese Gemeenten, 1978, 81 blz.

1574 SAWYER, L.A., From 'America'to 'United States'. The history of the long-range merchant shipbuilding programme of the US Maritime Commission *(opgericht 1936)*. Part 1. Southampton, Dept. S.M., 1979, ill.,£ 4,-

1575 SCHULTZ, Ch.R., Bibliography of maritime and naval history periodical articles published 1976-1977 *(vnl.Amerikaans)*. College Station(Texas), Texas A&M University, 1979,$ 4,-

1576 SOUZA, G.B., Portuguese trade and society in China and the South China Sea. Itinerario 1979,2,64-73

1577 STEENSGAARD, N., European expansion: Nordic historiography after 1945. Nr. 1628, 182-190

1578 STENGERS, J., Belgian historiography since 1945. Nr. 1628, 161-181

1579 TALBOT-BOOTH's merchant ships vol. III. The ship recognition system. London, Kogan Page, 1979, 576 blz., ill.,£ 21,10

1580 TELKAMP, G.J., Current annotated bibliography of Dutch expansion studies. Leiden, Centre for the history of European expansion, 1975 (Itinerario 1978, 3/4), 98 blz.

1581 TELKAMP, G.J., Post-colonial bibliography: some useful titles. Nr. 1628, 225-240

1582 VERSNEL, P., De haventolk. Uitgegeven in opdracht van de Haven-en Vervoerschool 'Dr A.J.T. Stakenburg' van de Stichting Vervoer-en Havenopleidingen *(met index Engels,Frans en Duits)*. Rotterdam, 1978, 4 dln., 428+129+129+134 blz.

1583 VOS Dzn, J., Inventaris van archivalia betreffende de oorlogsonderscheidingen voor het koopvaardij-en luchtvaartpersoneel 1940-1976. Den Haag, Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 1977, 304 blz., ill.

1584 WATERS, D.W., English navigation books 1528-1640. An annotated bibliography of English navigational books printed down to 1640. Greenwich, National Maritime Museum, 1979, 878 blz., ill.,£ 18,-

1585 WESLEY, C., A survey of the W.C.L. Crowther Library, State Library of Tasmania (with a description of the whaling logbooks held in the W.C.L.Library and the Archives Office of Tasmania). The great circle 1,1979,1,44-59

1586 WESSELING, H., Dutch historiography on European expansion since 1945. Nr. 1628, 122-139

1587 WINIUS, G.D., Iberian historiography of European expansion since world war II. Nr. 1628, 101-121

1588 NN, Books and articles published relating maritime history and the history of science and technology by D.W.Waters. Nr. 1594, 5-8

(Algemene maritieme literatuur)

1589 ALBLAS, J.N., Een en ander over mr. Nicolaas Cornelisz.Witsen (1641-1717). Nederlandse Historiën 13,1979,1,19-23

1590 ALEXANDER, D., Objectives and methodologies of the Atlantic Canada Shipping Project. The great circle 1,1979,2,36-43

1591 ALLIN, A., The Naval Institute, Mahan and the naval profession. Naval War College Review 31,1979,29-48

1592 ANDERSEN, R., North Atlantic maritime cultures. Den Haag, Mouton, 1979, 480 blz.,£ 21,50

1593 ANDREWS, K.R., e.a.(eds), The westward enterprise. English activities in Ireland, the Atlantic and America 1480-1650. Liverpool, U.P.. 1978, 326 blz., ill.,£ 15,-

1594 ANNIS, P.G.W.(ed), 'Ingrid' and other studies. Papers presented to David W. Waters..... on the occasion of his retirement. Greenwich, National Maritime Museum, 1978 (maritime monographs & reports, 36), 140 blz., ill.,£ 3,50

1595 ARNELL, J., The Bermuda Maritime Museum and the Royal Naval Dockyard, Bermuda. Bermuda, Bermuda Maritime Museum Assoc., 1979, 48 blz., ill.,$ 3,95

1596 ATTMAN, A., The struggle for the Baltic markets: powers in conflict 1558-1618. Göteborg, Kungl.Vetenskaps-och Vitterhets-sambället, 1979 (Acta Regiae Societatis Scientiarum et Litterarum Gothoburgensis Humaniora, 14),231 blz.

1597 BAKER, M., The folklore of the sea. Newton Abbot,David & Charles, 1979, 175 blz., ill., £ 4,95

1598 BEAUMONT, R.A., Command method: a gap in military historiography. Naval War College Review 31,1979,3,61-74

1599 BECKER, C.-H., '...Ein Seeräuber ist jedermanns Feind...'. Versuch eirer Definition. SZ 1979,10,33-40

1600 BLOK, D.P., De Wikingen in Friesland *(weerslag op taal, plaatsnamen enz.)* Naamkunde 10,1978,25-47

1601 BOCK, B., 'Sea Cloud'. Die Story eines eleganten Luxusseglers. Herford, Koehlers, 1979, 120 blz., ill., DM 29,80
1602 BOCKING, W., Schiffahrt, Handel und Häfen am römischen Niederrhein. Logbuch 14,1978,98-101
1603 BOEIEND verleden. Geschiedenis van het Zuiderzeegebied. Lelystad, R.IJ.P., 1978, 54 blz., ill.
1604 BOOGAART, E.van den, De Nederlandse expansie aan het begin van de 17e eeuw. Nr. 1537,28-34
1605 BOS, R.W.J.M., Brits-Nederlandse handel en scheepvaart 1870-1914. Een analyse van machtsafbrokkeling op een markt. Z.pl., 1978, 430 blz. (diss.Tilburg)
1606 BOSSCHER, Ph.M., Een nuchter volk en de zee. Beeldverhaal van de Nederlandse zeegeschiedenis. Bussum, de Boer Maritiem, 1979, 162 blz., ill.
1607 BOXER, C.R., Some second thoughts on the tragic history of the sea 1550-1650. Jaarverslag 1978 Hakluyt Society 1978,1-9
1608 BRAYNARD, F.D., Famous American ships: an historical sketch of the United States as told through its maritime life. New York, Hastings House, 1978 (herz. & uitgebr.ed.), 251 blz., ill., $ 12,95
1609 CAGELING, M.A., Merktekens in zeventig jaar maritiem gebeuren. Zeewezen 68,1979, 4,4-9
1610 CLEERE, H., Roman harbours in Britain south of Hadrian's wall. Nr. 1657, 36-40
1611 COSTELLE, D., Histoire de la marine. Parijs, Librairie Larousse 1979, (co-production Pathé-T.F.1), 240 blz., ill.
1612 DECRET, F., Carthage, ou l'empire de la mer. Parijs,Seuil,1978, 254 blz., ill.
1613 DEUTSCHES Schiffahrtsarchiv. Bnd I. Red.U.Schnall. Bremerhaven, Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1975 (Schriften des DSM, 5), 216 blz., ill., DM 52,-
1614 DEUTSCHES Schiffahrtsarchiv. Bnd II. Red.U.Schnall. Bremerhaven, Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1978 (Schriften des DSM, 9), 213 blz., ill., DM 38,-
1615 DIERKS, A., Aus der Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft. Nr. 1613, 47-66
1616 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. Iemand een hart onder de riem steken. Neptunus 25,1978,6,31-33
1617 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. Een sterretje schieten. Neptunus 26,1978,2,33-36
1618 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. Van oplopers en tegenliggers. Neptunus 26,1978,3,28-29
1619 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. Bebakening en betonning. Neptunus 26,1979,4,22-23
1620 DREESEN, J.B.. Woorden uit de zeemanskist. De bootmansfluit. Neptunus 26, 1979,5,47-49;6,30-31
1621 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. De zee. Neptunus 27,1979, 1,30-32
1622 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. Driemaal is scheepsrecht.Neptunus 27,1979,2,41-43
1623 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. ...Over vrouwen, schepen en de zee. Neptunus 27,1979,3,34-35
1624 DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist. Over het dek en wat er op en bij hoort. Neptunus 27,1979,4,46-48
1625 DUMAS, O., A la découverte de Jules Verne. RM 1978,339,2267-2276
1626 DYSTER, B., Old father Thames. The push from the bush. A bulletin of social history (Australië) 1979,3,1-4
1627 ELLMERS, D., Das Deutsche Schiffahrtsmuseum als Forschungszentrum. Deutsche Schiffahrt 1979,1,7-9
1628 EMMER, P.C., H.L. Wesseling(eds), Reappraisals in overseas history. Essays on post-war historiography about European expansion Leiden, U.P., 1979 (Publications of the Leyden Centre for the History of European expansion, II) 248 blz., fl. 70,-
1629 FAVREAU, M.L., Die italienische Levante Piraterei und die Sicherheit der Seewege nach

Syrien im 12. und 13. Jahrhundert. VSW 65,1978, 461-510
1630 FENNIS, J., La 'Stolonomie' et son vocabulaire maritime Marseillais. Edition critique d'un manuscrit du XVIe siècle et étude historique, philologique et étymologique des termes de marine Levantins. Amsterdam, Holland U.P., 1978, 577 blz., ill., fl. 90,-
1631 GARDNER, J., Small craft tradition in North American maritime museums. Mystic 31,1979, 43-56
1632 HEADRICK, D.R., The tools of imperialism: technology and the expansion of European colonial empires in the 19th century. JHM 51,1979,231-263
1633 HENNINGSEN, H., Geschichte und Probleme der Seefahrtmuseen. Festvortrag anläszlich der Eröffnung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven am 5 September 1975, Nr. 1614,7-12
1634 HEYERDAHL, Th., Early man and the ocean: a search for the beginnings of navigation and seaborne civilizations. Garden City (NY), Doubleday, 1979, ill.,$ 12,95
1635 HEYERDAHL, Th., Tigris. Bussum, De Kern, 1979, 336 blz., ill., fl. 42,-
1636 HOWARTH, D., The seafarers: the men-of-war. Alexandria (Virg.), Time-Life, 1978, 176 blz., ill.
1637 100 JAAR Rijkshavenmeester *(Rotterdam)*. Rotterdam, Rijkshavendienst Benedenrivieren, 1979, 14 blz., ill.
1638 JENSEN, J., Kiel im Kaiserreich. Das Erscheinungsbild der Marinestation Ostsee 1871-1918. Neumünster, Wachholz, 1979, 128 blz., ill., DM 29,80
1639 JURK, W., D.Ellmers, Kurs Spitzbergen. Walfang - Expeditionen- Kreuzfahrten. Münster, F. Coppenrath, 1978, 80 blz., ill.
1640 KEMP, P., The history of ships. London, Orbis,1978, 288 blz., ill.,£ 7,95
1641 KONVITZ, J., Changing concepts of the sea 1550-1950. TI 1979, 11,1-17
1642 KUIPERS, H.E., Zeevaartkundig Tijdschrift De Zee, januari 1879-januari 1979. Zee 8, 1979, 139-161
1643 KUYPER, W., Oude Zuiderzeeverhalen. Zwervend langs het IJsselmeer. Zeil 3,1979,2, 36-45; 3,16-25; 4,20-29; 5,24-31; 6,48-57
1644 LOUGHRAN, J.L., A survey of mercantile houseflags & funnels. Albrighton (Wolverhampton), Waine Research Publ., 1979, 133 blz., ill.,£ 10,95
1645 LOUGHRY, Th., Shipping the obelisks. Surveyor 13,1979,3,12-19
1646 LUBIS, M., Het land onder de regenboog. De geschiedenis van Indonesië. Alphen a/d Rijn, Sijthoff, 1979,207 blz., ill., fl. 45,-
1647 MALINOWSKI, B., Argonauts of the Western Pacific. London, Routledge & Kegan Paul, 1978 (herdr.ed.1922), ill.,£ 5,50
1648 MANCERON, C., The wind from America (1778-1781) *(Amerikaanse koloniën en Frankrijk in hun strijd tegen Engeland)* London, Eyre Methuen, 1979, 568 blz., ill.,£ 12,95
1649 MCGRAIL, S.(ed), Medieval ships and harbours in northern Europe. Papers based on those presented to the second International Symposium of boat & ship archeology, Bremerhaven, 1979. Oxford, British Archeological Reports, 1979 (Intern. Series, 66), 260 blz., ill.,£ 7,-
1650 MOER, A.van der, Vondel en de zee. Marineblad 89,1979,520-527
1651 MOLEN, S.J.van der, Het goud van de 'Lutine'. Schatgravers voor de Nederlandse kust. Bussum, De Boer Maritiem, 1979 (herz.herdruk ed. 1965), 200 blz., ill., fl. 27,50
1652 MOLEN, S.J.van der, O, welk een ontzettende waterplas. Vergeten epistels over de Waddenzee. Amsterdam, van Kampen, 1979, 230 blz., ill., fl. 44,50
1653 MORRIS, J.M., Our maritime heritage. Maritime developments and their impact on American life. Washington(DC), Univ. Press of America, 1979, 331 blz., ill.,$ 10,50
1654 NIBBI, A., Some remarks on the assumption of ancient Egyptian seagoing. MM 65,1979,201-208
1655 NIAUSSAT, P.M., Ein 'red pargo' vergiftete einst James Cook. Zur Geschichte und über den Stand der Ichtyotoxine. SZ 1979,10,23-31
1656 PALMER, Chr., Ertrepeneurial behaviour and the development of Atlantic Canada: some comments from a different perspective. Nr. 1659, 277-310

1657 PLAT TAYLOR, J.du, Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces. London, The Council for British Archeology,1978, 94 blz., ill..£ 7,-
1658 PROCEEDINGS of the conference of the North American Society for Oceanic History, April 29-30,1978, at the U.S. Naval Academy, Annapolis,Maryland. Z.pl., NASOH 1978, (170) blz., ill.
1659 PROCEEDINGS of the second conference of the Atlantic Shipping Project, March 30-April 1, 1978: The enterprising Canadians. Entrepreneurs and economic development in Eastern Canada 1820-1914. Ed. by L.R. Fischer, E.W. Seager. St.John's (Newfoundland), Memorial University of Newfoundland, 1979, 313 blz.,$ 10,-
1660 PROCEEDINS of the third conference of the Atlantic Shipping Project, April 19-21, 1979: Volumes not values. Canadian sailing and world trades. Ed. by D. Alexander, R. Ommer. St.John's (Newfoundland), Memorial University of Newfoundland, 1979, 373 blz.,$ 10,-
1661 PROCEEDINGS of the third International Conference of Maritime Museums, Sept-Oct 1978, Mystic Seaport. Mystic Seaport (Conn.), Mystic Seaport Museum Inc., 1979, 306 blz.,$ 18,-
1662 REYNOLDS, C.G., The concept of thalassocracy. Nr. 1658, 9-72
1663 SAFFORD, J.J., Wisonian maritime diplomacy 1913-1921. New Brunswick (NJ), Rutgers U.P., 1977, 294 blz., ill.,$ 16,50
1664 SCHEEPVAARTGESCHIEDENIS als uitgebeeld in de tentoonstelling van het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam (zaal 1-4, 15e-17e eeuw). Amsterdam, Vereen.Ned.Hist.Scheepvaartmuseum, 1979,36 blz., ill., fl. 5,-
1665 SCHEINA, R.L., Sea language washes ashore. Surveyor 12,1978,4,11-15
1666 SCHUESSLER, R., When they laid the first transatlantic cable. SC 12, 1979,4,10-17
1667 SMITH, Ch.E., From the deep of the sea. An epic of the Arctic (1887). Annapolis (Maryl.), USNIPress, 1978,228 blz., ill.,$ 9,95
1668 SMITH, W.D., The German colonial empire. Chapel Hill (NC), Univ. of North Carolina Press, 1978, 288 blz., ill.,$ 16,-
1669 SPEAKMAN, C.E., Mowee. An informal history of the Hawaiian Islands. Salem (Mass.), Peabody Museum of Salem, 1978, 248 blz., ill.,$ 10,-
1670 STORRY, R., Japan and the decline of the West in Asia 1894-1943. London, Macmillan, 1979, 200 blz.,£ 8,-
1671 SULIVAN, J.A., The distillation and purification of water at sea. MM 65, 1979, 161-162
1672 TATE, D.J.M., Making of modern south-east Asia. Vol.2, the western impact. Londen, Oxford UP, 1979, 600 blz., ill.,£ 19,50
1673 TREUE, W., Acht Jahrzehnte 'Nauticus'. Nauticus 80, 1980, 7-23
1674 VERLEYEN, J., Gravelines ou Grevelinge. En marge de l'activité navale belge 1914-1918. Neptunus 25, 1978,6,2-13; 26,1978,1,19-33; 2,16-29; 3,18-27; 26,1979,5,22-30;6,2-10; 27,1979,1,2-11; 2,9-16; 3,10-19; 4,3-9
1675 VOORT, J.P.van de, Visreclame van J.H. Speenhoff e.a. voor een Vlaardingse reder. Hist. Jaarboek Vlaardingen 1978, 111-119
1676 WARDEN, H.W.(ed), In praise of sailors. A nautical anthology of art, poetry and prose. New York, H.N. Abrams,1978, 299 blz., ill.,$ 38,-
1677 WASHBURN, W.E., Samuel Eliot Marison, historian. WMQ 26,1979,325-352
1678 WEGG, J., The decline of Antwerp under Philip of Spain. Westport (Calif.), Hyperion Press,1979 (herdr.ed.1924), 352 blz., ill.,$ 26,50
1679 WESSELING, H.L., P.C. Emmer, What is overseas history? Some reflections on a colloquium and a problem. Nr. 1628, 3-17
1680 WRIGHT, L.R., Piracy and the powers in 19th-century Borneo *(1840-1870; Engels-Nederl.-Spaanse rivaliteit over afbakening koloniale grenzen)* Solidarity (Manila) 11,1977,2,3-13
1681 NN, The Institute of Marine Engineers *(opgericht 1889)*. Surveyor 13, 1979,3,10-11
1682 NN, The Royal Institution of Naval Architects *(opgericht 1860)* Surveyor 13, 1979,4,20-21

(Maritieme iconografie)
Zie ook nrs. 2083, 2167, 2353, 2545.
1683 BAKER, W.A, Elisha Taylor Baker, marine painter: a continuing search. Mystic 31, 1979,22-26
1684 BALLEGEER, J., Binnenscheepvaart in Vlaarderen in oude prentkaarten. Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1978,120 blz., ill., fl. 27,90
1685 BEAUGEAN, Jean-Jerôme, Collection de toutes les espèces de bâtiments de guerre et de bâtiments marchands qui naviquent sur l'Océan et dans la Méditerranée (vervolg). Nep 1979,133,9-16; 134,9-12; 136,5-12
1686 BEAVER, P., Ark Royal: a pictorial history of the Royal Navy's last conventional aircraft carrier. Bar Hill(Cambridge), P. Stephens, 1979, ill.,£ 4,95
1687 BINDER, F., N.Schneeloch, Dirck Dirckz. Wilre en Willem Godschalk van Focquenbroch (?) geschilderd door Pieter de Wit te Elmina in 1669 BR 27,1979,1,13-29 (zie ook nr. 1751)
1688 BOULLET, F.& C., Ex-voto marins. Parijs, Editions Maritimes & d'Outre Mer, 1978, 189 blz., ill.
1689 BURGESS, R.H., Louis J. Feuchter, Chesapeake Bay artist *(..specialized in, portraying Ch.B. sailing craft..)*. Newport News (Virg.), The Mariners Museum, 1977, 64 blz., ill.,$ 4,95
1690 BRY, Theodoor de, De ontdekking van de nieuwe wereld *(herdruk van de gravures van de 16e-eeuwse reisverhalen-compilator voor zover zij betrekking hebben op Amerika)*. Amsterdam, W.van Hoeve, 1980, 108 blz., fl. 98,50
1691 CORDINGLY, D.,Painters of the sea: Dutch and English marine paintings from British collections. London, Lund Humphries, 1979, 124 blz., ill.,£ 5,95 (pb)
1692 COX, B., Paddle steamers. Pool (Dorset), Blandford, 1979, 224 blz., ill.,£ 7,95
1693 CRESSMAN. Robert Cressman's photo album *(WO II)* SC 12,1979,40-51, 80
1694 CULTURA Mediterranea en las Atarazanas de Barcelona. Barcelona, Banco de Vizcaya, z.j., (32) blz., ill.,
1695 DEKKER, P., Een zilveren beker voor de Terschellinger Klaas Pietersz. Top en zijn huisvrouw Marritje Hendricks. It beaken 39,1977,20-34
1696 ELLIOTT, C., Steam fishermen in old photographs (from the Ford Jenkins collection). Reading, Tops'l Books, 1979, 64 blz., ill.,£ 1,75 (pb)
1697 ELLMERS, D., Shipping on the Rhine during the Roman period: the pictorial evidence. Nr. 1657, 1-14
1698 EWE, H., Schöne Schiffe auf alten Karten. Bielefeld. Delius Klasing, 1979, 196 blz., ill., DM 78,-
1699 FOSTER SMITH, Ph.Ch., More marine paintings and drawings in the Peabody museum. Salem (Mass.), Peabody Museum of Salem, 1979, ill.,$ 35,-
1700 GERNDT, H., Bildquellenprobleme. Mit einem Beispiel zur Sagenforschung: Geister-, Toten-, Unglücksschiffe? Rhein.-Westf. Zeitschrift f. Volkskunde 24, 1978, 116-130
1701 GEZIGTEN uit Nêerlands Indië naar de natuur geteekend en beschreven door luitenant ter zee C.W.M. van de Velde. Ingeleid met een historische toelichting door W.A. Braasem. Franeker, Wever, 1979 (herdr.ed. Amsterdam. 1845), 206 blz., ill., fl. 125,-
1702 GOODLAND, E.A., Schomburgh's ships. NWIG 53,1979, 3/4,141-146
1703 GOOTLICHER, A., RömischeLampen in Schiffsform. Logbuch 15,1979,97-100
1704 GREGER, R., Neue Bilder zum Schicksal des Kreuzers 'Petropavlovsk' MR 75, 1978, 786-787
1705 HAGENVELT, Tj., Het aanzien van de koopvaardij: van driemaster tot mammoettanker. Amsterdam,Spectrum, 1979, 216 blz., ill. Fl. 15,95
1706 HANSEN, H.-J., Galionsfiguren. Die figürlichen Bugverzierungen der Schiffe. Mit einem illustrierten Generalkatalog der erhaltenen Exemplare. Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, Oldenburg, Stalling, 1979, 224 blz., ill.
1707 HAZELHOFF ROELFZEMA, H., De Nederlandse scheepvaartmusea in 1978. MJ 1979, 142-153

1708 HOLDEN, D., *James Abbot McNeill)* Whistler *(1834-1903)* Landscapes and seascapes. London, Zwemmer, 1979, 88 blz., ill.,£ 4,95

1709 HOOGHE, Romein de, Les Indes Orientales et Occidentales, et autres lieux, réprésentés en très belles figures (Facs. van de ed.-Leiden, 1710). Amsterdam, W.van Hoeve, 1980, 104 blz., 41 afb., fl. 145,-

1710 HOSTYN, N., De zee en de kunst. Jan de Clerck (geb.1881). Neptunus 27, 1979,1,21-23

1711 HOSTYN, N., De zee en de kunst. Egide Linnig (geb. 1821). Neptunus 27, 1979, 4,36-40

1712 HOSTYN, N., De zee en de kunst. Francois Musin (geb. 1830). Neptunus 26, 1978,3,8-11

1713 HOSTYN, N., De zee en de kunst. Louis Verboeckhoven (geb. 1802). Neptunus 27,1979,2,24-27

1714 JOHNSON, H.H., China and the west: a view from the 'Roman'. Mystic 31, 1979,3-13

1715 JOHNSTON, E., Bone art of the Napoleonic wars. Surveyor 13,1979,2,10-16

1716 JOHNSTON, E., Hall of American Maritime Enterprise, Smithonian Institution. Surveyor 13,1979,1,14-19

1717 KARTING, H., Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg *819e/20e-eeuwse grote en kleine zeilvaart)* Itzehoe, Verlag Rundschau, 1978, 136 blz., ill., DM 29,80

1718 KEYES, C., Cornelis Claesz. van Wieringen. Oud Holland 93,1979,1,1-4

1719 KLUDAS, A., Passagierschiffe. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1979 (Bildmappe,6), 12 afb. met begeleidende tekst

1720 KRESSE, W., Schiffahrts-und Marinegeschichte in norddeutschen Museen. SZ 1979, ?,17-23; 10,69-72

1721 LEATHER,J.(ed), Sailor' s coast. An east coast evocation from the photographs of Douglas Went (1887-1970). London, Barrie & Jenkins, 1979, 112 blz., ill.,£ 7,95

1722 LE SCAL, Y., Segelschiffe, Photographien aus ihrem groszen Zeit 1850- 1920. Frankfurt, C.J. Bucher, 1978, 192 blz., ill., DM 87,-

1723 LIER, R.van (ed), Suriname omstreeks 1850. 22 Tekeningen en aquarellen door Hendrik Huygens (1810-1867). Met een inleiding waarin vele bijzonderheden over de kunstenaar en de beschrijving van de tekeningen en aquarellen. Amsterdam, S. Emmering, 1978, (60) blz., ill.

1724 LITWIN, J., The Polish Maritime Museum. MS 1979,29,21-24

1725 LOTGERING, F.K., Vreemdelingen in Japan. Aantekeningen bij een verzameling van Nagasaki-en Yokohama-kleurenhoutsneden *(enige afb. van schepen* + verklaring). ESHJ 41,1978,154-174

1726 MARTENS R., Aanzien van de oude visserij-'met de beste groeten van' Assen, Born, 1979,ill.

1727 MCCLELLAND, J., George Robert Bonfield, Philadelphia marine painter 1805-1898. Philadelphia (Penn), Philadelphia Maritime Museum, 1978,78 blz., ill.,$8,-

1728 MEYERMAN, A.M., De portrettengalerij in het VOC-gebouw. In: E. Meeldijk (red), De Boompjes. Schiedam, 1979,162-171

1729 MOLEN, S.J.van der, Een onbekende zeeschilder uit de 19e eeuw: Wybe Annes Visser. Zeil 3, 1979,1,18-22

1730 MOLEN, S.J.van der, Uit de korrespondentie van Willem Jans Dijk (1881-1970). Sneek 1978,36-42

1731 MÜLLENMEISTER, J., Die Stürme und die Stille. Das Seestück in der holländischen Malerei des 17.Jahrhunderts. Eine Einführung. Kurst & Antiquitäten 1979,4,29-39

1732 PERCIVAL-PRESCOTT, W., Thornhill at Greenwich. A study of the history-paintings by Sir James Thornhill in the Painted Hall of the Royal Naval College at Greenwich. Nr. 1594,47-64

1733 PONSFORD, C.N., Topsham and the Exe estuary (het maritieme verleden van deze vm havenplaats in Exeter). Exeter, Headwell Vale, 1979, 60 blz., ill.,£1,95 (pb)

1734 PRIDÖHL, H., Hafen-und Fischerleben. Bilder und Berichte aus den Jahren 1932-1977. Bremerhaven, Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1978, 72 blz., ill., DM 7,50

1735 PRONK, K., De vissers van Ter Veere. Den Haag, Voorhoeve, 1979, 158 blz., ill.

1736 RATSMA, P., Rotterdam getekend. Topografische tekeningen uit de atlas van het Gemeentearchief. Den Haag, Nijhoff, 1979, 128 blz., ill.

1737 REINECKE, C., Fregatten in der Stube. Das Schiff auf niederländischen Fliesentableaus. Kunst & Antiquitäten 1979,4,47-49

1738 ROBINSON, M., R.E.J. Weber (eds), The Willem van de Velde drawings in the Boymans-van Beuningen Museum, Rotterdam. Rotterdam, Museum BvB Foundation, 1979, 1 dl tekst + 2 dln met 600 afb. fl. 750,-

1739 SCHILP, C.A., Johan Hendrik van Mastenbroek (1875-1945): specialist bij uitstek van het Rotterdamse stads-en havenbeeld. Kunst & Antiek Revue 5, 1979, 9,27-32

1740 SCHNALL, U. (red), Sportboote. Bilder aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum. Bremerhaven, DSM, 1978 (Bildmappe,5), 12 afb.

1741 SERRES, D. & J.T., LieberNauticus *(een geillustreerd handboek over maritieme schilderkunst)*. London, Scolar Press, 1979 (herdr. ed. 1805, met een inl. door B.Greenhill), 108 blz., ill.,£ 50,-

1742 SIMPER, R., British sail, Newton Abbot, David & Charles, 1978, 160 blz., ill.,£ 7,95

1743 SOOP, H., Kriegsschiff 'Wasa'. Skulpturen vom Flaggschiff König Gustav Adolfs von Schweden. Oldeburg, Stalling, 1979, 152 blz., ill., DM 54,-

1744 STAMMERS, M.K.. Discovering maritime museums and historic schips *(in Engeland)*. Princes Risborough, Shire Publ., 1978, ill., 70 p.

1745 STETTNER, H., Die niederländische und Emder Fischerei mit Büsen und ihre Darstellung insbesondere auf alten Fliesen, Giebelsteinen und Grafiken. Nr. 1614, 165-180

1746 STOLETZKI, G., Matrosen, Wale und ein Admiral. Schiffahrt im Spiegel eines Heimatmuseums: Brake an der Unterweser. Kunst & Antiquitäten 1979,4,40-49

1747 TAKAKJIAN, P., Russian maritime museums. MS 2979,28,21-24

1748 TRUSLEW, N., Skibe i sen 1805 *(afbeeldingen van Deense en niet-Deense handels-en oorlogsschepen uit het begin van de 19e eeuwu met een (kunst) hist. inl. en samenvattingen in Frans,Duits,Engels)*. Kopenhagen, Hst, 1979, 128 blz., ill., DKr 185,-

1749 UNITED States Navy in World War II. A pictorial of selected views from the collections of Arthur Davidson Baker III. WI 15,1978,330-339

1750 VINCENT, M., Het volkslied in het vissersmilieu te Oostende. Leuven, 1978, 3 dln (licentiaatsverhandeling Univ. Leuven)

1751 VROOM, W.H., Dirck Wilre in Elmina. BR 27,2979,1,7-12 (zie ook nr. 1687)

1752 WARD-JACKSON, C.H., Ship portrait painters, mainly in 19th century Britain with Reuber Chappell (1870-1940) as a case study. Greenwich, National Maritime Museum, 1978 (maritime monographs & reports, 35), 77 blz., ill.,£ 2,75

1753 WARSHIP pictorial. The German Navy in the 1870s. WA 1979,11,174-179

1754 WARSHIP pictorial. Guns of the ironclads. WA 1979,12,261-268

1755 WARSHIP pictorial. Prinz Eugen 1945/1946. WA 1979,9,58-65

1756 WEBER, R.E.J., 's Lands schip Verhildersum. Zijn naam en de voorstelling op zijn bovenspiegel. Groningse Volksalmanak 1976-77(1978), 42-47

1757 WEBER, R.E.J., The artistic relationship between the ship draughtsman Willem van de Velde the Elder and his son the marine painter in the year 1664. Master Drawings 17,1979,2,152-161

1758 WEINSTEIN, R.A., Grays Harbour, 1885-1913. *(scheepsbouw en toeleveringsbedrijven op de Atlantische kust van de staat Washington in eigentijdse beelden)*. New York, Viking Press, 1979, 230 blz., ill.,$ 16,95

1759 WEINSTEIN, R.A., Tall ships on Puget Sound. The marine photographs of Wilhelm Hester. Seattle (Wash.), Univ.of Wash.Press, 1979, ill.,$14,95

1760 WOONBOTEN/ Wonen op het water overal ter wereld. Amsterdam, Meulenhoff, 1979, 128 blz., ill., fl. 28,50

1761 NN, Mit der Kamera unterwegs: Nordseekutter 'HUS,18'. Modell Werft 3, 1979, 256-261
1762 NN, Mit der Kamera unterwegs: Walfangschiff 'Rau IX'. Modell Werft 3 1979,46-55
1763 NN, 1909 Steamboat picture album. Photographs by William T. Miller of Trail. SB 1978,148,231-235

(Marine algemeen)

1764 ALLISON, D.R., The origin of the naval research laboratory. USNIP 105, 1979,7,62-69
1765 ARNELL, J., The Royal Naval Dockyard, Bermuda. Nr. 1595,22-48
1766 BÖLK, W., Marinemedaillen durch die Jahrhunderte. SZ 1979,9,26-30
1767 HAGAN, K.J.(ed), In peace and war: interpretations of American naval history 1775-1978. Westport(Conn), Greenwood Press,1978,380 blz., ill.,$ 17,50
1768 HOOPER, E.B., The Navy department: evolution and fragmentation. Washington (DC), Naval Historical Foundation, 1978, 59 blz., ill.
1769 HOPKINS, F., The six 'Baltimores'. AN 39,1979,29-44
1770 KOOY, J.A. van der, Inleiding op een reeks artikelen over de naamgevers van de standaardfregatten. Marineblad 89,1979,350-357
1771 LAYMAN, R.D., To ascend from a floating base: shipboard aeronautics and aviation 1783-1914. Cranbury (NJ), Fairleigh Dickinson UP, 1979,272 blz., ill.,$ 17,50
1772 MOORE, J., Seapower and politics in the 20th century. London, Weidenfeld, 1979, 320 blz., ill.,£ 12,50
1773 OOSTEN, F.C.van, 'What's in a name?' *(scheepsnamen)*. Marineblad 89, 1979,221-227
1774 RODGER, N.A.M., The admiralty. Lavenham(Suffolk), Terence Dalton, 1979, 179 blz., ill., £ 7,95
1775 SCHRIJNEMAKERS, J., Het marine-smul-verhalenboek. Met 63 recepten op zeebenen. Almkerk,Polymera,1979 (uitgeg. tgv 150-jarig bestaan KIM), 100 blz., ill., fl. 19,75
1776 SPECTOR, R., Professors of war. Newport(RI), Naval War College Press, 1977, 193 blz., ill.
1777 VICHOT, J., Chronique d'uniformologie maritime. Recherche des origines de l'uniforme des officiers de marine. Nep 1979,133,33-56;134,33-56;135,29-52; 36,25-48
1778 WARNER, O., Fighting sail *(Europese marinegeschiedenis tot de komst van de stoom)*. Londen, Macdonald & Jane's, 1979, 224 blz., ill.,£ 9,95

(Marine tot 1700)

1779 ANDREWS, K.R., The English in the Caribbean 1560-1620. Nr. 1593, 103-123
1780 AUBREY, Ph., The defeat of James Stuart's armada 1692. Leicester, UP, 1979, 196 blz., ill.,£ 6,-
1781 BERCKMANN, E., Victims of piracy: the Admiralty Court 1575-1678. Londen, Hamish Hamilton, 1979, 134 blz., ill.,£ 7,50
1782 DRUNEN, S.H.van, De marine van Alkmaar in 1521. Oud Alkmaar 3,1978,1,163
1783 HORTSMANN, H., Die dänische Flagge von 1427 in der Marienkirche zu Lübeck. Nr. 1614, 191-194
1784 KELLENBENZ, H., Der Kampf um das Dominium Maris Baltici bis zur Zeit Wallensteins. Nauticus 80,1980,213-228
1785 LLOYD, Chr., Captain John Ward: pirate. HT 29,1979,751-755
1786 MEYER, F., Hellas, Rome en de zee. Een zeegeschiedenis van de klassieke wereld. Purmerend, Nooy's Drukkerij, 1978, 172 blz., ill., fl. 48,65
1787 MONDFELD, W.zu, Spanische Schiffsgeschütze um 1600. Logbuch 15, 1979, 43-45, 91-95
1788 PADFIELD, P., Tide of empires. Decisive naval campaigns in the rise of the West. Vol. I, 1481-1654 (deel 1 van een in vier delen geplande uitgave). Londen, Routledge, 1979,320 blz., ill.,£ 6,50

1789 RUNYAN, T.J., The organization of Royal Fleets in medieval England. Nr. 1658, 79-93
1790 STRADLING, R., Catastrophe and recovery: the defeat of Spain 1639-43. History 64, 1979, 205-219

(Marine 18e/19e eeuw)

Zie ook nr. 2410.

1791 BALLARD, G.A., The black battlefleet *(Engelse marine 1850-1880)*. Lymington (Hampshire), Nautical House, 1979, 264 blz., ill.,£ 21,50
1792 BAUGH, D.H.(ed), Naval administration 1715-1750. Liverpool, Navy Records Society, 1978, 538 blz.,£ 9,-
1793 BOUDRIOT, J., A propos des officiers de port (1673-1765) Nep 1979, 134, 1-8
1794 BOURLAND, R.D., Maurepas and his administration of the French Navy on the eve of the War of Austrian Succession (1737-1742). Ph.D.thesis, University of Notre Dame, 504 blz.(univ.microfilm orderno. 78-15531)
1795 BRANIGAN, D., The 'Bulldog' affair. *(Engelse betrokkenheid bij een oproer op Haiti, 1865)*. Sea breezes 53,1979,426-429
1796 BROWN, D.K., Shells at Sevastopol. WA 1979, 10,74-79
1797 COHEN, S.S., Captain Robert Niles, Connecticut State Navy. AN 39, 1979, 190-208
1798 DOUGGAS, W.A.B., Prelude to Louisbourg:the Royal Navy, Canso and Nova Scotia 1715-1745, Nr. 1658, 95-117
1799 FOSTER FARLEY, M., Woodes Rogers. Privateer and pirate hunter. HT 29, 1979, 522-531
1800 FOWLER, W., Disaster in Penobscot Bay. Naval War College Review 31, 1979, 3,75-80
1801 GAPP, F.W., The 'capture' of Monterey in 1842. USNIP 105,1979,3,46-54
1802 GLASGOW, R.D., Prelude to a naval renaissance. Ordnance innovation in the U.S. Navy during the 1870s. Ph.D.thesis, University of Dover(Delaware), 1978,398 blz. (university microfilm orderno. 78-21093)
1803 GRAHAM G.S., Napoleon's naval goalers. JICH 7, 1978,3-17
1804 GÜTH, R., Von Revolution zu Revolution. Entwicklungen und Fürungsprobleme der Deutschen Marine 1848-1918. Herford,Mittler,1979,172 blz., ill., DM 28,-
1805 HAYES, R., The last invasion of Ireland *(landing van een Frans expeditieleger onder generaal Humbert in aug. 1798)*. Londen, Gill & Macmillan, 1979(herdr.ed.1937), 336 blz.,£ 15,-
1806 HOFFMANN, C.C., Die Verschiffung der hessischen und anderen Subsidien-Truppen nach Nordamerika in den Jahren 1776 bis 1783. SZ 1979,9,31-39,42-43
1807 HORWARD, D.D., British seapower and its influence upon the Peninsular War, 1808-1814. Naval War College Review 31,1978/79,54-71
1808 HYSLOP, R., War scares in Australia in the 19th century. Victorian Hist. Journal (Melbourne) 47/1,1976,23-44
1809 JACKSON, J.W. The Delaware Bay and River defences of Philadelphia 1775- 1777. Philadelphia(Penn), Maritime Museum, 1978, 27 blz., ill.,$ 2,50
1810 JAMES, P.H., The Queensland Marine Defence Force. Journal of the Australian Naval Institute 4/4,1978,8-12
1811 JAMIESON, A.G., Admiral James Young and the 'pirateers', 1777. MM 65,1979, 69-75
1812 KENNEDY, G., Bligh and the 'Defiance' mutiny (1795). MM 65, 1979,65-68
1813 KING, I.H., George Washington's coast guard. Origins of the US Revenue Cutter Service 1789-1801. Annapolis (Maryl.), USNIPress, 1979, 229 blz.. ill.,$ 19,50
1814 MOXON, L.M., Before the wind *(Napoleon's plannen voor een invasie van Engeland)*. Garden City (NY), Doubleday, 1978, 191 blz. ill.,$ 7,95
1815 NEUBECKER, O., Gesamtdeutsche Flaggenpläne 1848-1850, nach den bisher unbekannten Entwürfen des Prinzen Adalbert von Preuszen dargestellt. Nr. 1614, 107-213
1816 NORTHCOTE PARKINSON, C., Britannia rules: the classic age of naval history 1793-1815. Londen, Weidenfeld, 1979, 199 blz., ill.,£ 5,95

1817 REED, R., Combined operations in the Civil War. Annapolis (Maryl), USNIPress 1978, 325 blz., ill.,$ 16,95
1818 SCHEINA, R.L., A matter of definition: a New Jersey Navy 1777-1783. AN 39,1979, 209-217
1819 SCHEINA, R.L., Origins of the US Coast Guard. Surveyor 13,1979,1,2-12
1820 SCHLECHTRIEM, G., Admiral Brommy und sein Flaggschiff 'Barbarossa' Deutsche Schiffahrt 1979,1,2-5
1821 SEEGER, M.L., The ten cent war:naval phase *(oorlog Chili-Bolivia/Peru, 1879)*.AN 39,1979,271-288
1822 SHINGLETON R., John Taylor Wood, seaghost of the Confederacy. Athens (Georgia), Univ.of Georgia Press, 1979, 220 blz., ill.,$ 15,-
1823 SIZAIRE, P., Le capitaine de vaisseau Barbotin. RM 1979, 345,250-258
1824 STOLZ, G., Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848-1852. Heide,Boyens, 1978, 132 blz., ill., DM 24,80
1825 STONE, R.G., The 'South Carolina' w've lost. The bizarre saga of Alexander Gillon and his frigate. AN 39, 1979,159-172
1826 SYMONDS, C., The antinavalists. The opponents of naval expansion in the early national period. AN 39,1979,22-28
1827 TILLEY, J.A., The development of American revolutionary naval policy april 1775-july 1776. NRJ 25, 1979,69-78, 119-126,194-199
1828 ZUIDHOEK A., Het bonte, tumultueuze leven van Laurens de Graaf. BW 34, 1979,82-86

(Marine 20e eeuw)

Zie ook nrs. 1558,2226,2243.

1829 ALLAIN, J.C., Le Premier 'coup d'Agadir' RM 1979,343,37-44;344,145-151
1830 AUPHAN, P., Les sous-marins de l'Adriatique (WO I). RM 1978,342,1613-1622
1831 BAILEY, Th.A., Hitler vs Roosevelt. The undeclared naval war. New York, The Free Press, 1979, 318 blz., ill.,$ 12,95
1832 BEHRENS, C.B.A., Merchant shipping and the demands of war. Londen, HMSO, 1978 (rev.ed.1955), 344 blz., ill.
1833 BERTRAND, M., Les forces navales francaises libres. Numéro spécial, Gazette des Armes, Hors série, nr.10,1980,72 blz., 140 foto's, FF 50,-
1834 BOGART, Ch., The light cruiser 'Santa Fé'. The story of the Lucky Lady. SC 12,1979,6,12-25,78-79
1835 BOSSCHER, Ph.M., Freiwillige 'Abrüstung'. Die niederländische Flottenpolitik zwischen 1918 und 1935. Mededelingenblad KIM 1979,51,51-61
1836 BOSSCHER, Ph.M., Het laatste woord over de muiterij aan boord van Hr Ms 'De Zeven Provinciën'?. Marineblad 89,1979,323-330
1837 BRENNECKE, J., Sensationen um den Marineschlüssel 'M'. SZ 1979,10,1-6
1838 CABLE, J., The Royal Navy and the siege of Bilbao (1937). Londen, Cambridge UP, 1980, 256 blz., ill.,£ 10,-
1839 CAMPBELL, N.J.M., The battle of Tsu-Shima. Part 4. WA 1978,8,258-265
1840 COLE, B.D., The United States Navy in China, 1925-1928. Ph.D.thesis, Auburn Univ. (Alabama), 1978, 308 blz., (univ. microfilm orderno. 79-14686)
1841 COLES, A., Three before breakfast *(vernietiging van drie Engelse kruisers door U9 in WO I)*. Londen, Kenneth Mason,1979, ill.,£ 6,95
1842 CRESSMANN, R.J., ss America to the USS West Point. The saga of a great American steamship in wartime service. SC 12,1979,5,20-29,78-79
1843 CRESSMANNN, R.J., Cruiser saga: the USS Quincy (CA-39) 1936-1942. SC 12, 1979, 38-49,70-77
1844 CRESSMANN, R.J., The French battleship 'Richelieu' at war 1940-1945. SC 12,1979, 6,30-37, 82

1845 CRESSMANN, R.J., The Shamrock ship *(destroyer USS The Sullivans in WO II)*. SC 12,1979,3,10-21,82
1846 DECKER DE BRANDEKEN, J.-M. de, La fin du 'Graf Spee'. Neptunus 17,1979, 4,22-28
1847 DECKER DE BRANDEKEN, J.-M. de, La fin du 'Royal Oak'. Neptunus 17,1979, 2,18-23
1848 DEURS, G.van, Anchors in the sky: Theodore G.'Spuds' Ellyson, the first naval aviator. San Rafael(Calif), Presidio Press, 1979, ill.,$ 12,95
1849 DORWART, D., The office of naval intelligence. The birth of America's first intelligence agency 1856-1918. Annapolis(Maryl), USNIPress, 1979, 216 blz., ill.,$ 15,95
1850 ELLIOTT, P. Allied minesweeping in world war II. Bar Hill(Cambridge), P. Stephens, 1979, 201 blz., ill.,£ 6,95
1851 FOCK, H., Schwarze Gesellen. Bnd 1: Torpedoboote bis 1914. Herford, Koehlers, 1979, 329 blz. ill., DM 78,-
1852 FRIEDMAN, N., Battle damage report no.1:USS Helena (CL50). Annapolis (Maryl), Leeward Pub-., 1979, 32 blz., ill.,$ 4,95
1853 FRIESE, J., Das 'Zemcug'-Denkmal auf Penang. MR 76, 1979, 40-41
1854 GREGER, R., Wuszten die Italiener davon? *(ondergang 'Viribus Unitis' 1918)*. MR 76,1979,445-449
1855 GROOT, E.P.de, De 'San Antonio' tijdens de evacuatie van Duinkerken. Zeil 3, 1979,2,18-22
1856 GÜTH, R., Die Admiralstabsausbildung in der deutschen Marine (1872- 1974). Herford, Koehler, 1979, 64 blz., DM 9,80
1857 GÜTH, R., 'Und was tun Sie, wenn sie nicht kommt?'. Groszadmiral von Tirpitz' Frage an Admiral van Ingenohl. Die Entwicklung deutscher seestrategischer Theorien seit der 1870er Jahren. SZ 1979, 10,51-57
1858 HAISLIP, H.S., A memory of ships *(Amerikaanse destroyers in WO I)* USNIP 103, 1077,9,48-59
1859 HENDERSON, G.W., Naval watch in the Mideast *(rol van de Amerikaanse marine in de Grieks-Turkse oorlog van 1922-23)* USNIP 103,1977,7,66-75
1860 HERRIEUX, P., U 48. Germany's top scoring submarine. WA 1979, 12,254-260
1861 HOLMES, W.J., Double-edged secrets. US naval intelligence in the Pacific during world war II. Annapolis(Maryl.), USNIPresss 1979, 240 blz., ill.,$ 11,95
1862 HOUGHTON, M.A., Career of the 'Ettrick *(troopship, WO II, tot zinken gebracht in 1942)*. Sea breezes 53,1979,774-780
1863 HOURIHAN, W.J., Marlinspike diplomacy. The Navy in the Mediterranean, 1904. USNIP 105, 1979,1,42-51
1864 HOWARTH, D., The dreadnoughts. Alexandria(Virg), Time-Life, 1979, 176 blz., ill.,$ 12,50
1865 HOYT, E.P., U-boats offshore. When Hitler struck America. New York, Stein & Day, 1978, 288blz., ill.,$ 10,95
1866 HUAN, Cl., La marine soviétique en guerre 1941-1945. RM 1979,344,156-168; 345, 268-278; 346,390-410; 524-538
1867 HUAN, Cl., La marine soviétique et l'ouest (1926-1914). RM 1979, 343, 49-58
2868 IENAGA S., The Pacific war. World war II and the Japanese 1931-1945. New York, Pantheon, 1979, ill.,$ 10,-
1869 Jacquet, L.G.M., Aflossing van de wacht. Bestuurlijke er politieke ervaringen in de nadagen van Nederlandsch Indië *(o.a. aanvang van WO II in de Pacific)*. Rotterdam, Donker,1978, 320 blz., fl. 45,-
1870 JOHNSON, F., Battle of the Komandorski Islands *(mei 1943)* SC 12,1979, 2,6-17,78
1871 JONES, G., Battleship 'Barham' *(WO I)*. Londen, Kimber,1979,ill.,£ 7,95
1872 JONG, C.de, ss 'Styria' (ex-Zaandam) als troepentransportschip. BW 34, 1979,352-354
1873 JONG, L.de, Het Koninkrijk der Nederlanden in de tweede wereldoorlog. Deel 9,

Londen *(ABDA Command, begin van de strijd in de Pacific, MLD in Engeland, marineverrichtingen)*. Den Haag, Nijhoff, 1979, 2dln, 1584 blz., ill.
1874 JONG, L.de, Koopvaardij. In nr. 1873,753-827
1875 JUNG, D., Der Einsatz der deutschen Handelsschiffahrt während des Spanienkrieges 1936-1939. MR 76, 1979,322-329
1876 KAHEER, W., Schlachtschiff 'Gneisenau'. Herford, Koehler, 1979, 140 blz., ill., DM 16,80 (Nr. 4 in de reeks 'Männer-Schiffe-Schicksale)
1877 KEYES, admiral Sir Roger, Keyes papers selected by P.H.Halpern *(WO I en interbellum)*. Londen, Allen & Unwin: Navy Records Society, 1979, 2 vols, 580/464 blz., krtn,£ 12,-/£ 12,-
1878 KIST, F.J., Het 75-jarig bestaan van de marineverbindingsdienst: de marineradio (en verbindings)dienst van 1928 tot 1940. Marineblad 89,403-409
1879 KÜHN, V., Torpedoboote und Zerstörer im Einsatz 1939-1945. Stuttgart, Motorbuch, 1979, ill., DM 36,-
1880 KUROWSKI, F., Seekrieg aus der Luft. Die deutsche Seeluftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Herford,Koehler,1979, 304 blz., ill., DM 49,80
1881 LACROIX, J.-B., Naissance de l'aéronautique navale Francaise. RM 1978, 341, 2505-2516; 342,2623-2631
1882 LEBOW, R.N., Accidents and crisis: the Dogger Bank affair. Naval War College Review 31, 1978/79, 66-75
1883 LE GUEN, L., Festung Lorient *(versterkte U-boot basis op de Franse kust, WO II)*. Gazette des Armes 1980,78,28-33
1884 LEUTZE, J.R., Bargaining for supremacy. Anglo-American naval collaboration 1937-1941. Chapel Hill(NC), UP, 1977, 336 blz., ill.
1885 LEUTZE, J.R., Technology and bargaining in Anglo-American naval relations, 1938-1946. USNIP 103,1977,6,50-61
1886 LEWIS, D.R., Operation 'Catapult'. *(Mers-el-Kebir, juli 1940)*. SMo 14, 1979,7,32-34
1887 MÄKELÄ, M.E., Auf den Spuren der 'Goeben'. München, Bernard & Graefe, 1979, 141 blz.,ill., DM 39,-
1888 MAWDSLEY, E., The Russian revolution and the Baltic Fleet. War and politics, Febr. 1917-April 1918. Londen,Macmillan,1978,192 blz., ill.,£ 12,-
1889 MIILER, P.A., Godspeed, safe return and a merry Christmas *(ondergang van het Duitse ss Columbus, 1939)*. SB 1978,148,204-212
1890 MUELLER, W.B., Idaho: the long grey line. SC 12,1979,4,60-71
1891 MUNCHING, L.L.von, De rol van Vuurland in de eerste wereldoorlog. BW 34, 1979, 376-379
1892 MUIR, M. Misuse of the fast battleship in world war II. USNIP 105,1979, 2,57-62
1893 OOSTEN, F.C.van, Het 75-jarig bestaan van de marineverbindingsdienst: banieren, duvels en postduiven, voorlopers van de verbindingsdienst. Marineblad 89, 1979, 398-402
1894 PACK, S.W.C., Invasion: North Africa 1942. New York, Charles Scribner,1978, 112 blz., ill.,$ 12,95
1895 PARNELL, Ch.L., Lawrence of Arabia's debt to sea-ower. USNIP 105, 1979,8, 75-83
1896 PEATTIE, M.R., Akiyama Saneyuki and the emergence of modern Japanese naval doctrine. USNIP 103, 1977,1,60-69
1897 PHILIP-NICHOLS, J., Keeping the peace *(HMS Curacoa in de jaren direct na WO I)*. SMo 14,1979,12,29-31; 15,1980,1,18-21
1898 PRAGER, H.G., Panzerschiff 'Deutschland'/ schwerer Kreuzer 'Lützow'. Von Ibiza bis zur Kaiserfahrt. Herford, Koehler, 1980, 280 blz., ill., DM 49,80
1899 REVELY, H., The convoy that nearly died: the story of ONS 154. Londen, Kimber, 1979, 222 blz., ill.,£ 6,95
1900 REYNOLDS, Ch.V., America and a two-ocedn navy 1933-1941. Ph.D.thesis, Boston Univ.Graduate School (Boston, Mass), 1978, 456 blz. (univ.microfilm orderno.78-19824

1901 RÖSSLER, E., Die Auslieferung der deutschen U-Boote nach dem ersten Weltkrieg und ihre Hintergründe. MR 76, 1979,21-27
1902 ROHWER, J., 'Special intelligence' und die Geleitzugsteuerung im Herbst 1941. MR 75, 1978,711-719
1903 SCHEINA, R.L., The helicopter goes to war *(WO II)*. WA 1979,11,168-173
1904 SCHMIDT, R., Die deutschen Lazarettschiffe im zweiten Weltkrieg. Stuttgart, Motorbuch, 1978, 174 blz., ill., DM 36,-
1905 SIMPSAS, M.-M., Der griechisch-türkische Seekrieg von 1912-1913. MR 75, 1978, 579-591
1906 SMITH, P.C., Close encounters of another kind 1940. MM 65,1979,169-175
1907 SMITH, P.C., Hit first, hit hard. The story of HMS Renown 1916-48. Londen, Kimber, 1979, 335 blz., ill.,£ 8,50
1908 SPEIDEL, H., This cruiser came back *(zware kruiser 'Minneapolis' in WO II)*. SC 12,1979,3,38-57
1909 STROHBUSCH, E., Geheimrat Hüllmann. Eine Biographie mit Ausblicken auf den deutschen Kriegsschiffbau um 1910. Nr. 1614, 137-145
1910 SYFERT, D.N., The Liberian navy since 1892. AN 39,1979,173-183
1911 TILLMAN, B., Hellcats over Truk (1944). USNIP 103,1977,3,63-71
1912 THORNE, Chr., Allies of a kind: the United States, Britain and the war against Japan, 1941-1945. Londen, Oxford UP, 1979,796 blz., krtn,£ 4,50 (pb-ed van de 1978 hardcover ed.)
1913 TOWNSEND, T., Armed yacht....scourge of the Atlantic *(USS Armed Yacht 'Avanti')* .SC 12,1979,2,18-23
1914 VAETH, J.G., incident in the Florida Straits *(1943, luchtschip versus u-boot)*. USNIP 105,1979,8,84-86
1915 VOS, M.J., Het 75-jarig bestaan van de marineverbindingsdienst: Tweede wereldoorlog, Nederland-Engeland. Marineblad 89,1979,410-414
1916 VOS VAN STEENWIJK, A.N.de, Het 75-jarig bestaan van de marineverbindingsdierst: de marineverbindingsdienst in het Verre Oosten gedurende de tweede wereldoorlog. Marineblad 89,1979,415-425
1917 WETTERN, D., History of British seapower since world war II. Londen, Macdonald & Jane's,1979,224 blz., ill.,£ 6,95
1918 WINKELMAN, V.R.Y., Het 75-jarig bestaan van de marineverbindingsdienst: de periode 1945-1964. Marineblad 89, 1979,426-431
1919 WINTON, J., Sink the Haguro. The last destroyer action of the second world war. Londen,Seeley Service,1979,192 blz., ill.,£ 7,50
1920 WRAGG, D., Wings over the sea. A history of Naval aviation. Newton Abbot, David & Charles, 1979,224 blz., ill.,£ 7,50
1921 NN, Vor dem Seeamt Hamburg verhandelt: '...bis zum Letzten ausgeharrt' 1944, Der Untergang des mit Erz beladenen HAPAG-Dampfers 'Kiel' durch Fliegerbomben. SZ 1979,10,6-9

(Koopvaardij - algemeen).

1922 BOS, R.W.J.M., Brits-Nederlandse handel en scheepvaart 1870-1914. Een analyse van machtsafbrokkeling op een markt. Diss.Tilburg, 1978, 419 blz.
1923 DIJK, H.van, De ontwikkeling van handel en scheepvaart. In: idem, Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving (Schiedam,1976)57-85
1924 GILL, C., Merchants and mariners of the 18th century *(Engelse koopvaardij)*. Westport(Conn), Greenwood Press, 1978 (herdr.ed.1961),176 blz., ill.,$ 10,50
1925 GRUDE, E.H., To strandstader Sogndalstrand og Egersund for 1800. *(de locale en nationale betekenis van twee kleine havensteden in z.w.Noorwegen in de periode tot 1800; met samenvatting in het Engels)*. Bergen 1978, 261-298

1926 HEYDER, M., Amsterdam, korenschuur van Europa. Historische schets van de Amsterdamse graanhandel. Amsterdam,1979,104 blz., ill., fl. 22,50

1927 VOS, A.de, De classificatie van koopvaardijschepen. Hinterland 28,1979, 102,13-19

(Koopvaardij-rederij)

Zie ook nrs. 1529,1781,2145.

1928 ALEXANDER, D., Output and productivity in the Yarmouth ocean fleet 1863-1901. Nr. 1660, 65-91

1929 APPLETON, Th. E., Ravenscraig: the Allan Royal Mail Line. Saxmundham (Suffolk), Mainmast Books, 1979, 222 blz., ill.,£ 7,70

1930 BROWN, A., Hazard unlimited. The story of Lloyd's of London. Londen, P. Davies, 1979 (herz.ed.), 218 blz. ill.,£ 5,50

1931 BRULEZ, W., De scheepvaartwinst in de nieuwe tijden. TvG 92,1979,1-19

1932 DETLEFSEN, G.U., Die '69ziger'. Die Geschichte einer groszen deutschen Ostsee-reederei. SZ 1979,10,41-50

1933 DEVINE, T.M.. An 18th century business elite: Glasgow West-India merchants c.1750-1815. Scott.Hist.Review 57,1978,1

1934 FARRANT, J.H., Shipowning at Newhaven in the later 19th century. Sussex Industrial Hist.Review 8,1978,4

1935 FEDOROWICZ, J.K., England's Baltic trade in the early 17th century. A study in Anglo-Polish commercial diplomacy. Londen,Cambridge UP, 1979,392 blz.,£ 13,50

1936 FELT, L.F., Capital accumulation and industrial development in 19th- century New Brunswick: some preliminary comments. Nr. 1659, 55-70

1937 FISCHER, L.R., 'An engine,yet moderate': James Peake, entrepeneurial behaviour and the shipping industry of 19th-century Prince Edward Island. Nr. 1659, 97-118

1938 GREGG FINLEY, A., The Morans of St.Martins, N.Br., 1850-1880: toward an understanding of family participation in maritime enterprise. Nr. 1659,35-54

1939 JONES, S., Shipowning in Boston,Lincolnshire, 1836-1848. MM 65,1979,339-349

1940 KENTBERLOW, R., The sailing of the 'Saint Esprit' *(vanuit Marseille, voorjaar 1248)* JEH 39,1979,345-362

1941 LEBRETON, Cl., Les Blackhall: histoire d'une famille et de son influence. Nr. 1659,23-32

1942 MILLER, C., A knight in business: some aspects of sir F.W. Borden's business affairs 1896-1917. Nr. 1659, 231-251

1943 OOSTERWIJK, B., Vlucht na victorie. Lodewijk Pincoffs (1827-1911). Rotterdam, Donia Pers,1979, 288 blz., ill., fl. 29,50

1944 PANTING, G., Cradle of enterprise: Yarmouth, Nova Scotia 1840-1889. Nr. 1659, 253-271

1945 RHEENEN, B.van, N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij 1920-1970. Bussum, de Boer Maritiem, 1980, 80 blz., ill., fl. 24,50

1946 ROETEMEYER, H.J.M., Het Lloydgebouw, visitekaartje van de K.H.L. Ons Amsterdam 31, 1979,235-237

1947 SAGER, E., The merchants of Water Street and capital investment in Newfoundland's traditional economy. Nr. 1659,75-95

1948 SUTHERLAND, D.A., The personnel and policies of the Halifax Board of Trade 1890-1914. Nr. 1659, 203-229

1949 TEYCHINE STAKENBURG, A.J., e.a., Op de uitkijk aan het roer. Tien opstellen over het inspelen op veranderingen in de wereld, uitgegeven ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van Van Nievelt,Goudriaan & Co. te Rotterdam. Rotterdam, Donia Pers, 1980, 103 blz., ill.

1950 THOWSEN, A., Krise og krisetiltak i norsk taakskipsfart 1929-1936 *(de crisis in de Noorse tankvaart en overheidsmaatregelen daartegen; met samenvatting in het Engels)*. Bergen 1978, 125-204

1951 WINTER, P.J.van, De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande. Den Haag, Nijhoff, 1978 (Werken uitgeg. door de Vereeniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief, 15), 280 blz., ill.

1952 WYNN, G., Industrialism, entrepeneurship and opportunity in the New Brunswick timber trade. Nr. 1659, 5-22

(Koopvaardij tot 1800)

1953 BAETENS, R., Scheepvaart in de zuidelijke Nederlanden 1650-1800. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 8(Haarlem,1979)239-248

1954 BRULEZ, W., Scheepvaart in de zuidelijke Nederlanden. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 6 (1490-1580)(Haarlem,1979,) 123-128

1955 BRUIJN, J.R., Scheepvaart in de noordelijke Nederlanden 1650-1800. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 8 (Haarlem,1979) 209-238

1956 CAMPS, G., Les premiers navigateurs méditerranéens. L'Histoire 1979, 13,6-13

1957 CHARBONNEL, N., Commerce et course sous la révolution et le consulat à La Rochelle: autours de deux armateurs: les frères Thomas et Pierre-Antoine Chegary. Parijs, 1977 (Travaux et récherches de l'Université de Droit d'économie et de Sciences Sociales de Paris. Série sciences historiques, 12), 102 blz.

1958 CHILDS, W.R., Anglo-Castilian trade in the late middle ages. Manchester, U.P., 1978, 272 blz.,£ 11,95

1959 DEVINE, T.M., The tobacco lords. A study of the tobacco merchants of Glasgow and their trading activities *(tweede helft 18e eeuw)*. Edinburgh, J. Donald, 1978, 222 blz.,£ 8,-

1960 DONAGHAY, M., The maréchal de Castreis and the Anglo-French commercial negotiations of 1786-1787.HJ 22,1979,295-312

1961 DUNN, O., Trouble at sea: the return of voyage the fleet of New Spain and Honduras in 1622. TI 1979,11,29-41

1962 EVERAERT, J., Handel in de zuidelijke Nederlanden 1650-1795: de Lokroep van de koloniale handel. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 8 (Haarlem,1979) 194-200

1963 FEDOROWICZ, J.K., The struggle for the Elbing staple: an episode in the history of commercial monopolies. Jahrbuch f. Geschichte Osteuropas. N.F. 22,1979, 220-230

1964 FOSSEN, A.Bj., Krigstid og krisetid. Bergens sjfart 1709- ca 1750 *(met samenvatting in het Engels)*. Bergen 1978, 9-96

1965 FULFORD, M., The interpretation of Britain's late Roman trade: the scope of medieval historical and archeological analogy. Nr. 1657,59-69

1966 HALL, E., The 'licentia de nam' of the Abbes of Montivilliers and the origins of the port of Harfleur. BIHR 1979,125,1-8

1967 HOCQUET, J.-Cl., Le sel et la fortune de Venise. T.I. production et monopole. T.2,voiliers et commerce en Méditerrannée 1200-1650. Villeneuve d'Ascq, Presses Univ. de Lille, 1979, 2 vols, 360/550 blz., ill., FF 90,-/FF 140,-

1968 KELLENBENZ, H., Schiffahrt und Kaufmannschaft zwischen den Häfen der deutschen Nord-und Ostseeküste und dem Mittelmeer in der Zeit der Fugger und der Medici. SZ 1979,10,58-62

1969 KEPLER, J.S., The maximum duration of trading voyages from various parts of Europe to London, c.1577. MM 65,1979,265-268

1970 KLEIN, P.W., Handel, geld-en bankwezen in de noordelijke Nederlanden 1650- 1795: Kwantitatieve ontwikkeling: scheepvaart - het patroon van de handel. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 8 (Haarlem,1979) 165-177

1971 KNOPPERS, J.V.Th., De Nederlandse scheepvaart op de Oostzee vanaf het eind van de 17e eeuw tot het begin van de 19e eeuw. ESHJ 41,1978,115-153

1972 LEWIS, A.R., The northern seas: shipping and commerce in northern Europe AD 300 - 1100. New York, Octagon,1978 (herdr.ed.1958), 509 blz., ill.,$ 22,50

1973 LINDBLAD, Th., Swedish shipping with the Netherlands in the second half of the 18th century. SEHR 27,1979,140-165
1974 MIQUELON, D., Dugard of Rouen: French trade to Canada and the West-Indies 1729-1770. Montreal, McGill - Queen's UP, 1978, 282 blz., ill.,$ 21,95
1975 MOREL, J.-P., Les Phocéens. L'Histoire 1979,15,27-34
1976 NEDKVITNE, A., Stapelreguleringer, handelsveier og varekvanta (de handel van Bergen in de late middeleeuwen) Historisk Tidskrift 1978,53-92
1977 NICHOLAS, D., The English trade at Bruges in the last years of Edward III. Journal of medieval history 5,1979,23-61
1978 ROETEMEYER, H.J.M., Hollandse palingboten. Ook Amsterdamse viskopers speelden vroeger een belangrijke rol. Ons Amsterdam 31,1979,107-111
1979 SEVAISTRE, P., Le desastre de Darien. RM 1978,340,2385-2395
1980 UNGER, R.W., Scheepvaart in de noordelijke Nederlanden. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 6 (Haarlem,1979) 109-122
1981 WALKER, G.J., Spanish politics and imperial trade 1700-1789. Bloomington (Ind), UP,1979,ill.,$ 17,50
1982 WINKELMAN, P.H.(ed), Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de 17e eeuw. Dl.2, Amsterdamse bevrachtingscontracten van notaris Jan Franssen Bruyningh. Den Haag, Nijhoff,1978 (Rijksgeschiedkundige Publicatiën gr.s., 161), 675 blz., fl. 130,-

(Koopvaardij - vaart om de oost)

Zie ook nrs. 1521,1646,2248.

1683 ARASARATNAM, S.(ed), Francois Valentijn's description of Ceylon. Londen, The Hakluyt Society,1978 (Works, 2nd s., 149), 395 blz., ill.,£ 10,-
1684 ARASARATNAM, S., Trade and traffic (in de Indische Oceaan). Hemisphere (Australië) 23,1979,172-177
1985 BOXER, C.R., The Dutch East India Company and the China trade. HT 19,1979, 741-750
1986 BOXER, C.R., 'For Love of gain' (VOC in Azië). Hemisphere (Australië) 23,1979,130-137
1987 BOXER, C.R., War and trade in the Indian Ocean and the South China Sea 1600-1650. The Great circle, 1,1979,2,3-17
1988 CHANG, Shu-sheng, The start of the Dutch colonization in Formosa and its relationship with the Chinese, Chinese Culture (Taiwan) 19,1978,1,57-63
1989 COOLHAAS, W.Ph., Gegevens over de vestiging aan de Kaap de Goede Hoop uit de Generale Missiven deel VI, 1713-1725. Historia (Zuid-Afrika)23,1978,131-140
1990 COOPMAN, J., De Oostendse Compagnie: een ander aspekt. Nepunus 27,1979, 2,16-18
1991 FELDBAEK, O., Danish East India trade 1772-1807. Statistics and structure. SEHR 26,1978,2,128-144
1992 GÖBEL, E., The Danish Asiatic Company's voyages to China 1702-1833. SEHR 27, 1979,1,22-46
1993 GUPTA, A.D., Indian merchants and the decline of Surat c.1700-1750 (o.a. over de handelscontacten van Indische kooplieden met westerse handelscompagnieën). Keulen, Steiner,1979, 350 blz., DM 65,-
1994 IONGH, R.C.de, The economic and administrative history of Indonesia between 1500 and 1630. In: Handbuch der Orientalistik.,III. Abt., 7. Bnd (Leiden,1977) 85-105
1995 KOLFF, D.H.A., H.W.van Santen, De geschriften van Francisco Pelsaert over Mughal Indië, 1627. Kroniek en Remonstrantie. Den Haag, Nijhoff, 1979 (Werken Linschoten Vereeniging, 81) 361 blz., ill., fl. 89,50
1996 KONINCKX, Chr., The maritime routes of the Swedish East India Company during its first and second charter (1731-1766). SEHR 26,1978,1,36-65

1997 SERAJUDDIN, A.M., The salt monopoly of the East India Company's government in Bengal. Journal Econ. & Social Hist.Orient 21,1978
1998 SINGH, O.P., Surat and its trade in the second half of the 17th century *(handel met Engeland en Nederland)*. Delhi, UP, 1976 (diss.), 224 blz.
1999 TRIPATHI, A., Trade and finance in the Bengal presidency 1793-1833. Londen, Oxford UP,1979 (2nd ed., rev.& updated), 300 blz.,£ 4,95 (pb)
2000 VINAL SMITH, G., The Dutch in 17th century Thailand. De Kalb(II)), Center for Southeast-Asian Studies, 1977 (special report 16),213 blz.
2001 VOS, F., Onze voorouders in Japan: handel, wetenschap en liefde. De Gids 141, 1978,4/5,215-226

(Koopvaardij - vaart om de west)

Zie ook nrs. 1687,1723,1751,1951.

2002 BOOGAART, E.van den, Het zuidatlantische imperium van de WIC. Nr. 1537,78-108
2003 BOUCHER, Ph.P., A colonial company at the time of the Fronde: the Compagnie de la Terre Ferme de l'Amériqueou France équinoxiale. TI 1979,11,43-58
2004 ELTIS, D., The British contribution to the 19th-century transatlantic slave trade. EHR 2nd s., 32,1979,211-227
2005 ELTIS, D., The export of slaves from Africa 1821-1843. Journal of Econ. Issues 37,1977,2,409-433
2006 GEMERY, H.A., The uncommon market. Essays in the economic history of the Atlantic slave trade. New York, Academic Press,1979, 448 blz., ill.
2007 KLEIN, H.S., The middle passage: comparative studies in the Atlantic slave trade. Princeton (NJ), UP,1978, 305 blz., ill.,$ 9,95
2008 LORIMER, J., The English contraband tobacco trade in Trinidad and Guiana 1590-1617. Nr. 1593, 124-150
2009 MCGRATH, P., Bristol and America 1480-1631. Nr. 1593, 81-102
2010 SY-A-FOEK, D., Het scheepvaart-en handelsverkeer op Suriname van 1743 tot 1781. Oss, 1978 (stencil; doctoraalscriptie Leiden), 80 blz.
2011 ZANDVLIET, K., De Chili-expeditie van 1642-43. Nr. 1537,156-158

(Koopvaardij - zeilvaart 19e/20e eeuw)

Zie ook nrs. 1529,1943,2429.

2012 ALLEN, O.E., The windjammers. Alexandra(Virg), Time-Life,1978,176 blz., ill.,$ 12,50
2013 ASCHERFELD, O., 'Ein riesiger Brecher, wie ich ihn nie wieder erlebt habe'. Viermastbark 'Padua', der letzte deutsch erbaute Rahsegler: Dokumentation einer Unglücksreise Sommer/Herbst 1930. SZ 1979,10,74-80
2014 BOUQUET, M., The last of the vessels. SMo 14,1979,1,27-29; 2,18-20
2015 BROEZE, F.J.A., British intercontinental shipping and Australia 1813-1850. JTH 4/4, 1978,189-207
2016 BROEZE, F.J.A., The view from inside: Robert Brooks and the British connection *(Engelse handel en scheepvaart met Australië 1831-1850)*. The push from the bush. A bulletin of social history 1978,2,1-39
2017 BURGESS, R.H., Coasting schooner: the four-masted 'Albert F. Paul'. Newport News(Virg), the Mariners Museum,1978, 269 blz., ill.,$ 17,50
2018 BURMESTER, H., Die Viermastbark 'Pamir', ein Frachtsegler des 20.Jahrhunderts. Nr. 1614, 61-84
2019 CAPIE, F., Britain and empire trade in the second half of the 19th century, Nr. 1660, 3-25
2020 CARUBA, A., Sailing on schedule - full or not full. The Black Ball Line. Surveyor 13,1979,1,26-31

2021 CERNOVODEANU, P., British trade in the Danubian ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853. Journ.European Econ.Hist. 8,1979,707-742
2022 CRAIG, R., The copper ore trade *(vanuit het gebied rond Swansea)*. Nr. 1660,277-302
2023 FAIRLIE, S., British statistics of grain imports from Canada and the USA 1791-1900. Nr. 1660,165-194
2024 FINCH, R., A cross in the topsail: Pauls & Whites and east coast shipping. Ipswich,Boydell Press,1979, ill.,£ 8,-
2025 FISCHER, L.R., The great mud hole fleet: the voyages and productivity of the sailing vessels of Saint John 1863-1912. Nr. 1660, 119-155
1026 FOSSEN, A.Bj., Bergers smbtflte i 1806 *(onderzoek naar de samenstelling van de vloot voor de kleine handelsvaart in Bergen, begin 19e eeuw)*. Bergen, 1978, 245-260
2027 GRANT, P.D., The loss of the 'Pamir'. SMo 14,1979,9,30-33
2028 GREENHILL, R.G., Latin America's export trades and British shipping 1850-1914. Nr. 1660, 247-270
2029 HOLM-PETERSEN, F., Windjammers under the Old Elephant flag *(scheepvaart en handel van Siam 1824-1900)*. Kopenhagen,Hst,1979, 107 blz. ill., Dkr. 95,-
2030 HUTSON, T., Vierkant getuigde schepen. Ontwikkeling, gebruik en hoogtijdagen. Baarn, Hollandia,1979 (vertaald uit het Engels), 104 blz., ill., fl. 19,90
2031 INKSTER, T.H., Last days of sail on the North Pacific or bound for Bering Sea. AN 39,1979,184-189
2032 KLASEN, D., De zeilvloot van Killick,Martin & Co. BW 34,1979,284-286
2033 MATTHEWS, K., The Canadian deep sea merchant marine and the American export trade 1850-1890. Nr. 1660, 197-243
2034 NEBEL, K.H., ...Rund Kap Horn. Tagebuch einer Segelreise mit dem Hamburger Viermaster 'Priwall' 1937/38. Bremerhaven,Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte und Deutsches Schiffahrtsmuseum,1978,64 blz., ill.
2035 OMMER, R.E., Nouvelles de mer: the rise of Jersey shipping 1830-1840. Nr. 1659, 147-182
2036 OMMER, R., The trade and navigation of the island Jersey. Nr. 1660,33-55
2037 PALMER, S. The British coal export trade 1850-1913. Nr. 1660,333-354
2038 PETTERSEN, L., Bergens handelsflate og krisene i 1850-rene *(de invloed van de economische crisis van 1850 op de koopvaardij van Bergen; met samenvatting in het Engels)*. Bergen 1978,97-124
2039 SAGER, E., Sources of productivity change in the Halifax ocean fleet 1863-1900. Nr. 1660, 95-115
2040 SCHAEFER, U., Vollschiff 'Pinnas', eine Dokumentation. SZ 1979,9,47-48
2041 STAPLES, A.C., The Prinsep dynasty. Part 1. *(handelsbetrekkingen Engeland - Latijns Amerika - India - W.Australië 1820-1840)*. Early days. Journal of the W. Austr. Hist. Soc. 8/1,1977,23-34
2042 WIECHERS, K.-H., Kurs auf ferne Küsten, Logbuch der 'Harmonie'1822-24. Norderstedt, Heinemann,1979,272 blz., ill., DM 58,-
2043 WILLIAMS, D.M., The shipping of the North Atlantic cotton trade in the mid 19th century, Nr. 1660, 305-329

(Stoomvaart)

Zie ook nrs. 1561,1562,1950.

2044 ALBERTS, A., Per mailboot naar de Oost. Reizen met de Lloyd en de Nederland tussen 1920-1940. Bussum,de Boer Maritiem,1979,104 blz., ill., fl. 19,50
2045 ALEXANDER, D., The decay of trade. An economic history of the Newfoundlard saltfish trade 1935-1965. Z.pl., 1977 (Newfoundland social & economic studies vol.19), 183 blz.
2046 ALLIN, L.C., ss 'Bangor': Harbinger of destiny. AN 39,1979,218-224

2047 APPLEYARD, H.S., Turnbull Scott & Company. Altrincham(Cheshire), World Ship Society, 1979, ill.,£ 2,-
2048 BEAVER, P., Yes, we have some. The story of Fyffes (1901-1976). Saxmunden (Suffolk), Mainmast Books, 1979, ill.,£ 4,75
2049 BELL, P., Maskinmestrene og dansk emigrantfart 1880-1912 *(korte geschiedenis van de Thingvalla Stoomvaart Mij te Kopenhagen; met samenvatting in het Engels)*. Kronborg 1979, 131-146
2050 BROEZE, F., ' ...an these my engines...' (stoomvaart in de Indische Oceaan). Hemisphere (Australië) 23,1979,152-159
2051 BUTLER, M.J., Steamers to the whalmen's port: the New Bedford - New York Lines 1853-1880. AN 39,1979,83-108
2052 CORNWELL, E.L., Vor 50 Jahren: Weltrekord für den Ozean-Express 'Bremen': das Blaue Band, SZ 1979,10,11-16
2053 DATEMA, J., Een vergeten rederij: Rederij A.C. Lensen, Terneuzen. BW 34, 1979, 318-319
2054 ERDMANN, K., Appell für eine notwendige Forschungsarbeit 1939 bis 1945: die Leistungen der deutschen Handelsmarine. SZ 1979,9,1-3
2055 HEATON, P.M., Booth *(Steamship Co. Ltd., Liverpool)* lines' rise and progress. Sea breezes 53,1979,41-54,105-119,152-162,231-238,289-294
2056 HEATON, P.M., Cardiff's Duncan Sisters *(J.T. Duncan & Co.Ltd., opgericht 1889)*. Sea breezes 53,1979,351-360
2057 HEATON, P.M., A Celtic adventure *(Charles M. Willie & Co., 1929)*. Sea breezes 53,1979,409-422
2058 HENDY, J.F.. The 'Lord Warden' *(gebouwd 1952)*. SMo 14,1979,6,30-33
2059 INGPEN, B.D., South African merchant ships. An illustrated recent history of coasters, colliers,containerships,tugs and other vessels. Kaapstad/Rotterdam, Balkema, 1979,149 blz., ill., fl. 35,-
2060 JACQUINET, R.H., e.v.a., Ships' cargo and cargo ships *(de ontwikkeling van het vrachtschip voor droge lading met de nadruk op de periode 1950-heden)*. Hounslow, MacGregor Publ., 1979,288 blz., ill.,£ 30,-
2061 KELDER, A.R., Kustvaart werd oceaanvaart. Een legendarische periode van Van Nievelt Goudriaan & Co. BW 33,1978,360-363; 34,1979,6-9,38-42
2062 KOLLTVEIT, B., Med turister ombord. Spredte trekk fra cruisefartens pionirtid i Norge *(cruisevaartuigen in Noorwegen voor 1914; met samenvatting in het Engels)* Oslo 1978,45-104
2063 LESLIE, J., The all-red route *(Canadian-Australasian Line, 1893)*. Sea breezes 52,1978, 747-751
3064 MADDOCKS, M., The great liners. Alexandria (Virg), Time-Life,1978, 176 blz., ill.,$ 12,50
2065 MARTIN, S.B., The geography of present-day smuggling in the Western Indian Ocean: the case of the dhow. The great circle 1,1979,2,18-35
2066 MCGANN, P., The career of the 'Coronia' *(gebouwd 1935)*. SMo 14,1979,10, 18-20
2067 MÜNCHING, L.L.von, Een eeuw Union Steamship Company of New Zealand. BW 34, 1979,53-56
2068 MÜNCHING, L.L.von, Varen in oorlogstijd: ms 'Jagersfontein' getuige van Pearl Harbor drama. BW 34,1979,305-307
2069 O'MOHANEY, B.M.E., Brighton-Dieppe services of the past. Sea breezes 53, 1979,533-536
2070 O'MAY, D.G., Song of steam. A chronicle of paddle steamers and screw steamers in Tasmanian waters 1832-1939. Hobart,Government Printer,1976,303 blz.,ill.
2071 RANSOME-WALLIS, P., North-Atlantic panorama 1900-1976. Middletown(Conn), Wesleyan UP, 1977,192 blz., ill.,$ 17,95
2072 RAYMONT, D., R.M.S. Empress of Japan: monarch of the Pacific. SC 12,1979,3, 66-77

2073 SCARCERIAUX, P., Synthese de la marine marchande belge (1914-1918). Neptunus 20,1973,142,46-67

2074 THORNTON, L.C.B., Bombay and the English mail *(P & O, 1918-1940)*. Sea breezes 53, 1979,262-269

(Walvisvaart)

Zie ook nrs. 1585,1695.

2075 BOCKSTOCE, J., A preliminary estimate of the reduction of the Western Arctic bowhead whale (balaena mysticetus) population by the pelagic whaling industry 1848-1915. New Bedford(Mass), Whaling Museum,1978, 33 blz.

2076 BRAGSTADT, T., Hvalml. Om lengden p blhvalhunner fanget av norske selskaper i Antarktis *(afmetingen van blauwe vinvissen door Noren in Antarctica gevangen)*. Jaarboek 1976/1978 Sandefjord-Museene, 85-94

2077 DEKKER, P., Borkum, voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland. It beaken 41,1979,4,207-235

2008 DEKKER, P., Van kooikers en commandeurs. De familie Colterman en Hopman actief bij de vogel-en walvisvangst. West-Friesland 45,1978,41-58

2079 HOFF, J.O., Erindringer fra hvalfangsten p Finnmarken fra 1884 til og med 1904, Jaarboek 1976/1978 Sandefjord-Museene, 53-63

2080 JOHNSON, L., Albany and the whalers. Alban.(W.Austr.), Albany Travel Centre 1979,36 blz., ill., Aus $ 2,95

2081 JONG, C.de, Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart. Delen 2 (Bloei en achteruitgang 1642-1872) en 3(Noten,tabellen etc). Pretoria, bij de auteur, 1979, XII½536/ X½ 409 blz., ill., fl. 70,-

2082 MUNCHING, J., Die Jagd auf den Wal. Schleswig-Holsteins und Hamburgs Grönlandfahrt. Heide, Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens,1978,92 blz., lll., DM 14,80

2083 WEXELSEN, E., Strandede hvaler. En studie av eldre grafikki i Hvalfangstmuseet. Jaarboek 1976/1978 Sandefjord-Museene,25-44 (afbeeldingen van gestrande walvissen)

(Zeevisserij - binnenvisserij)

Zie ook nrs. 1516,1745,2381.

2084 BENHAM, H., The codbangers. Colchester,Essex Courty Newspapers,1979, 207 blz., ill., £ 7,50

2085 BEUN, J., Garnaalvisser te paard Maurice Denecker vertelt. Bachten de Kupe 21, 1979,40-44

2086 BIJNENS, B., Strand-en kustvisserij te Koksijde. Bachten de Kupe 21,1979, 52-56,72-79

2087 BÖCKING, W., Bedeutende Salmfänger des Ober-und Mittelrheins. BRh 31, 1979,52-60

2088 BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Visserij in de noordelijke Nederlanden. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 6 (Haarlem,1979) 129-137

2089 BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Visserij in de noordelijke Nederlanden.In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 6 (Haarlem,1979) 249-260

2090 BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Visserij in de zuidelijke Nederlanden 1650-1795. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 8 (Haarlem,1979)261-264

2091 BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., Vlaardingen's visserij van 1750-1795. Historisch
Jaarboek Vlaardingen 1979, 69-81

2092 BOER, T.H.de, De droogmaking van de Zuiderzee en de gevolgen voor de vissersbevolking. Tagrijn 1978,2,37-41

2093 BOER, T.H.de, De bakens verzet: een verhaal uit het vissersleven. Tagrijn 1978,1,1-51; 2,2-36

2094 BOLLEN, M., De garnaal *(vangstmethoden en wijze van verkoop)*. Polderheem 14, 1978,4,13-18

2095 BREMER, J.T., De visserij van Wieringen. Waddenbulletin 13, 1978,1,110-120

2096 BUTCHER, D., The driftermen. Reading,Tops'l Books,1979,152 blz., ill.,£ 5,50

2097 COOMBE, D., The bawleymen *(oester-en boomkorvisserij op de Theems)*. Rainham (Kent), Pennant Books,1979, ill.,£ 4,50

2098 CRITCHLEY, M., The fishery protection squadron. SMo 14,1979,6,18-19

2099 DEELDER, C.L., De kuilvisserij in vroeger tijd. Tagrijn 1979,3,3-13

2100 DORLEIJN, P., De kuilvisserij. Tagrijn 1978,3,14-22

2101 GUTHORN, P.J., New Jersey oystering and oyster craft. Nr.1658, 159-170

2102 HOS, K., Vissersleven op Wieringen. Tagrijn 1978,3,10-13

2103 HÜNEMÖRDER, Chr., Die Geschichte der Fischbücher von Aristoteles bis zum Ende des 17.Jahrhunderts. Nr. 1613, 185-200

2104 ITERSON SCHOLTEN, F.R.van, Rope and fishing tackle. In: Ex horreo (Amsterdam, 1977) 135-143

2105 LANGENSIEPEN, B., Die Geschichte der Hochseefischerei Nordstern AG, Bremerhaven. SI 30,1979,398-402

2106 LOBREGT, P., Parels uit de Maas. *(riviervisserij; vangstenboekje van Barend Dirk van Meurs, begin 20e eeuw)*. Tweestromenland (Appeltern)1977,27,13-15

2107 MOL, J., De korn. Zeil 3, 1979,5,8-13

2108 MOL, J., De kwakkelwinter van 1923-1924. Zeil 3,1979,6,20-27

2109 MOL, J., Schepen en schippers van Volendam. Tagrijn 1979,3,14-20

2110 NIET, H.van de, De barre thuisreis van een Noordwijkse haringbuis. De blauwdotter 1979,31,14-17

2111 RIGAUX, F.L., Buitengaats. Uit de vaktaal van de Vlaamse visser. Bachten de Kupe 20,1978,73-104

2112 RIGAUX, F., De Duinbergse IJslandvloot in 1899. Bachten de Kupe 20, 1978, 19-22

2113 ROPER, D.J., The drifterman's trophy *(geschiedenis van de Prunler Trophy, toegekend aan de visser van East Anglia met de grootste vangst in één jaar, 1936-1966)*. Sea breezes 53,1979,679-682

2114 SCHOT, J., Iets over de visserij op de Zeeuwse stromen en de daarmee verbonden scheepstypen, in het bijzonder rondom Schouwen-Duiveland. Kroniek van het land van de zeemeermin(Zierikzee)3,1978,25-32

2115 SCHROOR, M., Welvaart bij de vleet. Terschelling en haar ruimtelijke relaties met de kust-en haringvisserijen der zuidelijke Noordzee 1860-1920. Univ. Groningen (doct. scriptie) 1979 (te raadplegen bibliotheek Visserijmuseum, Vlaardingen).

2116 SLECHTE, C.H., Scheveningen tussen twee wereldoorlogen. Het dorp, de visserij, de badplaats in de jaren 1918-1940. Den Haag, 1978,111 blz., ill., fl. 34,50

2117 STORA, N., Lamprey fishing in the rivers of the Gulf of Bothnia. Ethnologia Scand. 1978,67-98

2118 TERSCHELLING voor 1900 *(verschenen in 1883)* door Achet *(toenmalige postdirecteur in W. Terschelling)* Tagrijn 1979,2,9-12

2119 UYTVEN, R.van, Visserij in de zuidelijke Nederlanden. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden 6 (Haarlem,1979) 138-144

2120 VERLEYEN, J., De belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog. Neptunus 26,1978,1, 1-18; 2,11-15;26,1979,4,2-11; 5,31-37; 6,11-23; 27,1979,1,12-15; 2,2-8; 3,2-9; 4,10-21

2121 VRIES, T.de, Hand-en landmerken. Driemaandelijkse bladen 29,1977,151-161

2122 WESTERINK, J., Herinneringen van een oud-visserman. *(Elburg, eerste helft 20e eeuw)*. Arent thoe Boecop (Elburg) 3,1977,6-10

(Kustvaart - binnenvaart)

Zie ook nrs. 1684,1697,2513.

2123 ASHFORD, C.J., The Woolwich F ree Ferry. SMo 14,1979,12,18-21
2124 BINDER, J., 150 Jahre DDSG. Früher Postdienst. Wenen, Erste Donau- Dampfschiffahrt-Gesellschaft, 1979,59 blz., ill.
2125 BREMER, J.T., Lichterschipperij bij Wieringen. Geogr.Tijdschrift, N.R.,12, 1978,5, 413-420
2126 BRUHNS, R., Die Emspünte. Nr. 1614, 29-34
2127 DUMKE, G., Rhein-und Donau-Flaggen. Nr. 1614, 195-206
2128 GESELSCHAP, J.E.J., Binnenscheepvaart door Gouda in de 17e en 18e eeuw. Holland 11,1979,1,12-19
2129 GRÖSSING, H., e.a., Rot-weiss-rot auf blauen Wellen. 150 Jahre (Erste) D(onau) D(ampf) S(chiffahrts)G(esellschaft. Wenen, Eigenverlag DDSG, 1979,179 blz., ill., DM 55,-
2130 HAAS, R., 150 Jahre Rheinhafen Mannheim. Mannheim, Südwestdeutsche Verlagsanstalt, 1978,120 blz., ill.
2131 KOHLHAAS, E., Die technische Entwicklung der Fahrgastschiffahrt auf dem Rhein. Zeitschr.f.Binnenschiffahrt & Wasserstrassen 10,1979,412-418
2132 KOLDAM, W.van, Veenkoloniale zeevaart. Veendam, Schuur,1979,296 blz. ill., fl. 90,-
2133 MACLEAN, J., Het wagenveer tussen Amsterdam en Arnhem 1687-1830. Amstelodamum 66, 1979,33-39
2134 MCCRAE, A., The Irrawaddy Flottilla *(binnenvaartvloot, Birma, opgericht 1852)*. Paisley, J.Paton,1979,196 blz., ill.,£ 4,50
2135 RINGWALD, D.C., Opposition nightliners on the Hudson 1908-1915. *(passagiersvervoer New York-Albany)* SB 1979,151,139-157
2136 SCHERER, H., Vom Raddampfer zum Schubverband *(scheepvaart op de Donau aan de hand van de geschiedenis van de in 1829 opgerichte DDSG)*. Wenen, Eigenverlag DDSG, 1974,160 blz., ill., DM 17,-
2137 SCHNALL, U., 'Zeichnung der zur Beschiffung der Ruhr gebrauchlichen Nachen' (1840). Nr. 1614, 25-27
2138 SIERKSMA, K. Per motor-kabelschip naar Muiderberg. Tussen Vecht & Eem 8, 1978,3,90-92
2139 STORK, G.J.B., Tieleman's motorbootdienst in Doetinchem vervulde een belangrijke rol *(beurtvaart 1920-1940)*. DeGraafschap (Zutphen) 1978,56-63
2140 SZYMANSKI, H., Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. Norderstedt, Heinemann,
1978, 110 blz., ill., DM 34,80
2141 WEBER, H., Die Anfänge der Motorschiffahrt im Rheingebiet. Duisburg-Ruhrort, Binnen
schiffahrts-Verlag, 1978, 40 blz., ill., DM 6,50
2142 WEBER, H., Rheinschiffe und ihre Namen, BRh 31, 1979, 40-51
2143 WEBER, H., Die Schiffszieher. Zeitschrift f. Binnenschiffahrt & Wasserstrassen 106, 1979, 330-332
2144 WILSON, G.T., The Hoboken-ferries (1808). SB 1979, 149, 3-10;150, 91-103
2145 ZMMMERMANN, H., Aus der Geschichte der Personenschiffahrtsgesellschaften am Rhein. BRh 31, 1979, 27-39
2146 ZMMMERMANN, W., Über Seil-und Kettenschiffahrt. BRh 31, 1979,3-26

Ontdekkings-en wetenschappelijke reizen

Zie ook nr. 1571.

2147 AN authentic and interesting narrative of the late expedition to Botany Bay written by an officer. North Sydney(NSW), Library of Austr.History,1978 (herdruk ed.Londen, 1789), 42 blz., Aus$ 9,75

2148 BOER, M.G.de, Van oude Voyagiën. Amsterdam,W.van Hoeve,1979 (herdr.ed. 1912), 368 blz., ill., fl. 125,-
2149 BROSSARD, J.de, Bougainville. RM 1978, 340,2397-2402
2150 CASSIDY, V., New worlds and everyman: some thoughts on the logic and logistics of pre-Columbian discovery. TI 1978, 10, 7-13
2151 COBBE, H., Cook's voyages and peoples of the Pacific. Londen, British Museum Publ., 1979, 143 blz., ill.,£ 8,95
2152 CONNER, D., Master mariner: captain James Cook and the peoples of the Pacific. Washington (DC), Univ. of Washington Press,1979,164 blz., ill.,£ 11,90
2153 DAVIES, N., Voyagers to the New World. Fact or phantasy? Londen,Macmillan, 1979,228 blz., ill.,£ 7,95
2154 DUNN, R.S., Experiments holy and unholy 1630-31. Nr. 1593, 271,289
2155 GUILLOU, J., Une imposture. La triste tentative de fondation d'une dynastie dans la Pacifique Sud. La colonie de la Nouvelle-France. RM 1979,346,377-389; 347, 489-502
2156 HANNA, W.L., The controversy over Drake's California anchorage. Berkeley (Calif), UP,1979, ill.,$ 15,95
2157 HULTON, P., Images of the New World: Jacques Le Moyne de Morgues and John White. Nr. 1593, 195-214
2158 JAEGER, W., Die 'Zweite Deutsche Nordpolar-Expedition 1869/70' mit den Schiffen 'Germania' und 'Hansa' SZ 1979,9,49-55
2159 JONES, E.F., Matthew Flinders, the discoverer of Coochie Mudlo Island. Coochie Mudlo Island (Queensland), E.F.Jones, 1977, 40 blz., ill.
2160 JOST, Th.P., Missionary-discoverer: padre Eusebio Kino. Lissabon, Junta de investigacoes cientificas do ultramar,1978, 13 blz., ill.
2161 KASEVAROV. Vanstone,J.W.(ed), Aleksander Filippovic Kasevarov's coastal explorations in Northwest Alaska, 1838, Chicago,Field Museum of Natural History, 1978, 114 blz., ill.
2162 KELLENBENZ, H., The role of the great Upper German families in financing the discoveries. TI 1978,10,45-59
2163 KOLDEWEY. K., Jacht Grönland' im Eismeer. Bericht der ersten deutschen Polarexpedition 1868. Oldenburg,Stalling,1979 (herdr.ed.1869 met inl.), 160 blz., ill., DM 19,80
2164 KUEPERS, J.J.A.M., The Dutch Reformed Church in Formosa, 1627-1662. Neue Zeitschrift f. Missionswissenschaft 33,1978,4,247-267
2165 MARTIN, N.B., Portus Novae Albionis: site of Drake's California sojourn. PHR 48, 1979,319-334
2166 MCKIGGAN, I., The Portuguese expedition to Bass Strait AD 1552. Journal of Australian Studies 1/1, 1977,2-32
2167 MITCHELL, T.C., Captain Cook and the South Pacific. Londen, British Museum Publ. 1979, 248 blz., ill.,£ 10,-
2168 MOER, A.van der, Een zestiende-eeuwse Hollander in het Verre Oosten en het hoge Noorden. Leven, werken, reizen en avonturen van Jan Huygen van Linschoten (1563-1611). Den Haag, Nijhoff, 1979 (Jan Huygen serie,1) 260 blz., ill.
2169 NORDENSKJÖLD, F.-F., Nordostpassage. Der Polarforscher A.E.Nordenskjöld erzwingt mit der 'Vega' den sibirischen Seeweg (1878-1879). Herford, Koehler, 1980, 170 blz., ill., DM 34,-
2170 OLSONI-NILSSON, T., The intrepid explorer *(A.E.Nordenskjöld)*. The Map Collector 1979, 8,13-17
2171 PEILLARD, L., Antonio Pigafetta. RM 1978,338, 2139-2155
2172 PULLEN, H.F. (ed), The *(W.J.S.)*. Pullen expedition. In search of Sir John Franklin: the original diaries, log and letters of commander W.J.S.Pullen. Toronto, The Arctic History Press,1979, ill., krtn., 62,25
2173 SHAMMAS, C.. English commercial development and American colonization 1560-1620. Nr.1593, 151-174

2174 SWEATMAN. Allen J., P.Corris(eds), The journal of John Sweatman. A 19th- century surveying voyage in North Australia and Torres Strait. St. Lucia (Brisbane, Queensland), U.P., 1977, 241 blz. ill.
2175 TAILLEMITE, E.(ed), Bougainville et ses compagnons de voyage autour du monde 1766-1769. Parijs,Imprimerie Nationale,1979, 2 vols. krtn., ill.
2176 THROWER, N.J.W., New light on the 1524 voyage of Verrazzano. TI 1979,11,59-65
2177 VIGNERAS, L.A., The projected voyage of Juan de Agramonte to the Carolinas, 1511, TI 1979, 11, 67-70
2178 VOS, A.de, De 'Belgica' expeditie van 1897-1899. Zeil 3,1979,6,14-19
2179 WHITEHOUSE, E.B., The early explorers. Journal of the Royal Hist.Soc. of Queensland 10/2,1976/77,114-133
2180 WILLIAMS, G., Seamen and philosophers in the South Seas in the age of captain Cook. MM 65,1979,3-22.

(Loods-,bergings- en reddingwezen)

2181 BOCKSTOCE, J., The Point Barrow refuge station. AN 39,1979,5-21
2181 BROWN, A.C., Forty-three days in a longboat (1866). USNIP 105,1979,1,78-80
2183 CHARLWOOD, D., Wrecks and reputations. The loss of the 'Schomberg' and 'Loch Ard'. Sydney,Angus & Robertson,1977,203 blz., ill., Aus$ 6,95
2184 CROALL, J., Fourteen minutes. The last voyage of the 'Empress of Ireland' (1914). Londen,M. Joseph,1978, ill.,£ 5,95
2185 CROMMELIN, L., Nederlandse vuurtorens. Bouwgeschiedenis en organisatie. Nieuwkoop, Heuff,1978, 136 blz., ill., fl. 25,-
2186 DIERKS, A., In Stürmen zu Hause. Bergungsmotorschiff 'Seefalke' und seine Gefährten. Herford,Koehler,1980, 144 blz., ill., DM 29,80
2187 DOBSON, Chr., The cruellest night *(ondergang van het ss Wilhelm Gusthoff, 1945)*. Londen, Hodder & Stoughton,1979, ill.,£ 5,95
2188 DOYLE, W.W., The career of captain John Ross as first pilot of the Newstead Pilot Station, Moruya River, New South Wales, 1860-1871. The great circle 1, 1979,1,33-35
2189 DROST, F., Terschelling bij storm en wantij. Baarn,van Kampen,1979,144 blz., ill., fl. 27,50
2190 EARLE, P., The wreck of the Almiranta. Sir William Phips and the search for the Hispaniola treasure *(vergaan van het Spaans galjoen 'Concepcion'in 1640,en berging van een deel van de lading door Engelse avonturiers in 1687)*. Londen, Macmillan,1979,224 blz., ill.,£ van de lading door Engelse avonturiers in 1687). Londen, Macmillan,1979,224 blz., ill., £ 5,95
2191 ESHELMAN, R.E., A history of Drum Point Lighthouse. Solomons(Maryland), Calvert Marine Museum, 1978, 8 blz. ill.
2192 HIGNETT, H., The Liverpool pilotage system in the 19th century. Sea breezes 53, 1979, 537-540
2193 HOUGHTON, M.A., Loss of the *(British Troopship)* 'Empire Windrush'. Sea Breezes 53,1979, 8-15
2194 HUCKER, R., The 'Vestris' disaster (1928). SC 12,1979,4,72-79,82
2195 JOHNSTON, E., Mercy mission to Point Barrow *(bevoorrading van in het ijs geraakte walvisvaarders, 1897)*. Surveyor 12,1978,4,26-31
2196 JURGENS, H.P., Schiffbruch und Strandung. Vom selbstlosen Einsatz der deutschen Ruderrettungsboote, Herford,Koehler,1979,156 blz., ill., DM 44,-
2197 KELDER, A.R., Grootste scheepsramp die ooit op de Nederlandse kust plaatsvond: 4 december 1863: de ramp met de Hamburger'. BW 34,1979,266-269
2198 KELLY, R., For those in peril. A biography of Sir William Hillary 1808-1847. Douglas (Isle of Man), Shearwater Press,1979, ill., £ 4,95
2199 KOMESAROFF, M.B., The Commonwealth Lighthouse Service. Victorian Hist. Journal (Melbourne) 48/2, 1977,76-104

2200 LESLIE, J., The night the *(Federal liner)* Wiltshire broke her back (op de kust van Nieuw Zeeland). Sea breezes 53,1979,341-345
2201 LONEY, J., Australian shipwrecks. Vol.2, 1851-1875. Sydney, Reed,1979,ill.
2202 MEYERS, P., The *(Norddeutscher Lloyd)* 'Elbe' disaster (1895,Noordzee). Sea breezes 53,1979,562-569
2203 PHILLIPS, V., Romance of Australian lighthouses. Adelaide, Rigby,1977, 221 blz., ill.
2204 SKIDMORE, I., Lifeboat V.C.: the story of coxswain Dick Evans and his many rescues. Newton Abbot,David & Charles, 1979, 160 blz., ill.
2205 TILFORD E., Seenotdienst - early development of air-sea rescue. Air Univ. Review 28,1977,2,36-53
2206 WADE, W.C., The Titanic - end of a dream. Londen,Weidenfeld,1979,256 blz., ill., £ 6,50
2207 WATERS, J.M., Strange rescue (Laconia, 1942). SC 12,1979,6,26-29,76
2208 WILKINSON, H.D., Submarine under sail (1921). USNIP, 105,1979,6,77-80

(Sleepvaart)

2209 BOER, G.J.de, Zeeslepers order stoom. Alkmaar, De Alk, 1979 (grote alk 713),135 blz., ill., fl. 12,50
2210 GOEDKOOP, L.J.W.H., Lekko. Geschiedenis der sleepvaart. Bussum, de Boer Maritiem, 1980 (herdr.ed.1951), 362 blz., ill., fl. 59,50
2211 HOOGSLAG, C.,Vastmaken. Geschiedenis van de Rotterdamse havensleepvaart. Bussum, de Boer Maritiem, 1979, 216 blz. ill., fl. 49,50
2212 JANSEN, J.G., Sleepboten - Duitsland. Alkmaar, De Alk 1979, 112 blz., ill., fl. 12,50
2213 JANSEN, J.G., Sleepboten - Nederland en België. Alkmaar, De Alk, 1978, 2 dln., 127 ½ 127 blz., ill., fl. 12,50 p.d.

(Baggerbedrijf)

2214 BOES, A.J., Van krabbelaar tot baggerplatform. BW 34,1979,366-370

(Watersport)

Zie ook nrs. 2373,2422.
2215 DUMAS, V., Auf unmöglichen Kurs *(zeiltocht om de wereld midden in WO II door de Argentijn V.D.)*. Bielefeld, Delius Klasing, 1979,200 blz., ill., DM 24,-
2216 JAMES, N., At one with the sea. Alone around the world. Londen,Hutchinson, 1979,192 blz., ill., £ 5,95
2217 JOHNSTON, R.Know-, Last but not least. A personal account of the 1977-78 round the world yacht race. Lorden,Angus & Robertson, 1979,140 blz., ill., £ 5,90
2218 MASON, Ph.(ed), A century of yacht races. Londen,Elek,1980,244 blz., ill., £ 6,95
2219 RIETSCHOTEN, C.van, Flyer. The quest to win the round the world race. Londen,Stanford Maritime,1979,191 blz., ill., £ 7,50
2220 ROSING, H.-R., Wassersport. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1978 (Führer des DSM,9),95 blz., ill., DM 2,50
2221 ROTH, H., Two against Cape Horn. Londen,Stanford Maritime,1978, 288 blz., ill. £ 7,95
2222 VANDERDECKEN (pseud.van William Cooper), Yachts and yachting. Londen, Scolar Press,1979 (herdr.ed.1873, met inl. J. Leather), 520 blz., ill., £ 27,50

(De mens op zee en in de haven)

Zie ook nrs. 1734,1877,1909,1949,2120,2198

2223 ALDEN, J.D., Andrew Irwin McKee, naval constructor (1896-1976). USNIP 105, 1979,6, 49-57

2224 ALLENDALE, J., Sailorman between the wars *(het leven aan boord van een zeilende binnenvaarder vnl op Theems en Medway in de jaren 1922-1939)*. Londen, John Hallewel, 1978,217 blz., ill., £ 5,95

2225 ALLISON, R.S., The surgeon probationers *(WO I)*. Belfast,Blackstaff, 1979, 142 blz., ill., £ 6,95

2226 AUPHAN, P., L'honneur de servir *(memoires van schout-bij-nacht P.A.)*. Parijs, Editions France-Empire, 1978, 590 blz.

2227 BARKER, D.. The naval uniform dress of 1748. MM 65,1979,243-253

2228 BEACH, E.L., The blue jacket's manual. Annapolis (Maryl), USNIPress, 1978 (herdr. ed. 1902), 304 blz., ill., $ 14,95

2229 BOER, E.J.de, (Ing.J.G.)de Wit. Zijn leven tussen schepen,vissers en netten. Visserij 32,1979,71-88

2230 BOSSCHER, Ph.M., J.F.L. Schröder en de oprichting van het koninklijk Instituut voor de Marine. Marineblad 89,1979,267-272

2231 BOSSCHER, Ph.M., Van Plancius tot IJzerman. Iets over de geschiedenis van de opleiding tot marine-officier in Nederland (vervolg). Mededelingenblad KIM 1978, 51,4-8; 52,4-7; 53,4-7; 54,1-4

2232 BÖTING, J.C., Juni '40, een op 't nippertje ontsnapping uit Frankrijk. Neptunus 26,1979,4,41-46

2233 BÖTING, J.C., La 'petite histoire' d'un échouage. Neptunus 26,1978, 1,35-43

2234 BOWHAY, D., (Edward) Pellew of Penzance (geboren 1757). Sea breezes 53, 1979, 55-57

2235 BRUSTAT-NAVAL, F., Menschen und Dienstgrade in der alten Royal Navy. SZ 1979, 9,4-5

2236 BRUIJN, J.R., Seamen in Dutch ports: c.1700- c.1914. MM 65,1979,327-337

2237 CAREW, A. The Invergordon mutiny,1931: long-term causes, organisation and leadership, IRSH 42,1979,157-188

2238 CARLZON, C.K.C., Nogle minder fra min tid i den Kunglia Svenska Flottan *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn tijd bij de Zweedse marine 1906-1914; met samenvatting in het Engels)*. Karlskrona 1979,19-42

2239 COLETTA, P.E., French Ensor Chadwick: the first American naval attaché, 1882-1889, AN 39,1979,126-141

2240 DAUNTON, M., Jack ashore. Seamen in Cardiff before 1914. Welsh Hist.Review 9,1978,2

2241 DAVIS, H.H., The American Seamen's Friend Society and the American sailor 1828-1838. AN 39,1979,45-57

2242 DOUWES, D.J., De horizon verlegd. Reisverhalen uit de tijd van de zeilvaart. Bussum, de Boer Maritiem,1979,143 blz., ill., fl. 29,50

2243 FLOTTANS män berättar. Stockholm 1977-1978 *(verschenen in 1979) (dit jaarboek van het Zweedse scheepvaartmuseum is geheel gewijd aan het leven van Zweedse marinemensen in de periode 1900-1945)*.

2244 FOSTER FARLEY, M., Josiah Tattnall 1795-1871: American sea dog. HT 29, 1979,163-171

2245 FOUNTAIN, R.B.(ed), Cruise of the hungry six *(uittreksel uit het dagboek van adelborst Marcus McCausland gehouden tijdens de reis van het zgn R.N.Flying Squadron 1869-70)*. Sea breezes 53, 1979,219-226

2246 GEE, M.(ed), Captain Fraser's voyages (1865-1892). Londen, Stanford Maritime, 1979,217 blz., ill., £ 5,95

2247 GERVESE, H.(pseud. van Ch.Millot), Souvenirs d'un marin de la IIIe République. Brest. Les Editions de la Cité,1979,224 blz., ill., FF 260,-

2248 GBELL E., Sygdom og dd under hundrede ars Kinafart *(levensomstandigheden aan boord van Deense oostindiëvaarders 1723-1833; met samenvatting in het Engels)*. Kronborg 1979,75-130

2249 GROOT, E.P. de, Tjitte Brouwer (de oude) en de winters van toen. Zeil 3, 1979,6,40-43

2250 GROSS, H., Voyage of the Victory ship ss Absaroka *(WO I)*. SC 12,1979,6, 38-39,70-75

2251 GUTH, R., Zerstörer Z 34. Ein Kriegstagebuch vom Alltag des Seekriegs 1943 bis 1945. Herford,Koehler,1980,100 blz., ill., DM 16,80

2252 HAAN, A.M.J.de, Uit de geschiedenis van de Nederlandse Vereniging ten behoeve van Zeelieden van elke nationaliteit, in 1964 Vereniging Hospitaalkerkschip 'De Hoop' (1898-1972). Die Haghe 1978,101-116

2253 HAMPSHIRE, A.Cecil, Just and old navy customs. Londen,Kimber,1979,£ 7,95

2254 HANSON, N., Carrier pilot. An unforgettable true story of wartime flying. Cambridge, P.Stephens, 1979,240 blz., ill., £ 4,95

2255 HARRIS, H., Under oars *(herinneringen uit de jaren 1894-1909 van een Theems roeier)*. Londen,Centerprise Publ., 1979,41 blz., ill., 90 p.

2256 HARROD, F.S., Jim Crow in the Navy 1798-1941. USNIP 105,1979,9,46-53

2257 HEINSIUS, P., Stellung und Besoldung der Deckoffiziere in der preuszischen Marine. SZ 1979,9,57-60

2258 HEITZMANN, W.R., In-service naval officer education in the 19th century: voluntary commitment to reform. AN 39,1979,109-125

2259 HENNINGSEN, H., Smandens tj *(de dracht van de zeeman in N.W.Europa en N.Amerika van de middeleeuwen tot heden; met samenvatting in het Engels)*. Kronborg 1979,7-64

2260 HESS, H.G., Die Männer von U 995. Gespräche mit ehemaligen Besatzungsangehörigen des Bootes von Laboe, erzählt von seinem Kommandanten. Oldenburg, Stalling,1979,96 blz., ill., DM 10,80

2261 HILL, B., The remarkable world of Frances Barkley 1769-8845. Sydney(B.C.), Gray's Publ., 1979,232 blz., ill., $ 12,95 (pb)

2262 HOLMQVIST, O., Marinens livsmedelindustrier och proviantboden i Karlskrona. Karlskrona 1979,43-81

2263 HOOIRING, E.(red), Dwalers en dweilers. Verslag van een wilde staking 1979. Rotterdam,Rotterdams Nieuwsblad,1979, (96)blz., ill.

2264 HOPE, R.(ed), Twenty singing seamen. Prizewinning stories by merchant seamen. Littlehampton(Sussex),Stanford Maritime,1980, ill., £ 3,95

2265 HUTCHINSON, William, A treatise on practical seamanship. Londen,Scolar Press, 1979 (herdr.ed.1777, met inl. door M.Scott), 256 blz., £ 27,50

2266 KITS NIEUWENKAMP, H.W.M.J., Het veelbewogen leven van een omstreden figuur. Jan Mattheus Nieuwenkamp (1764-1824) *(koopman en schipper in Hasselt en Amsterdam)*. Mensen van vroeger (Zeist) 5,1977,194-199

2267 KNIGHT, R.W.(ed), (Philip) Ashton's (of Marblehead,Mass.) memorial. Salem (Mass), Peabody Museum of Salem,1976, 93 blz., ill., $ 12,50

2268 KOEDIJK, P., De zeelieden-en havenarbeidersstakingen van 1911 te Rotterdam en Amsterdam. Skript 1,1979,3,2-14

2269 KOP, H.J.E.van der, Een terugblik op het Koninklijk Instituut te Soerabaja. Marineblad 89,1979,540-545

2270 KVERNDAL, R., The 200th anniversary of seamen's missions 1779-1979. MM 65, 1979,255-263

2271 LAFFRA, P., Jouke Klein vertelt over de nadagen van de *(grote)* zeilvaart. Zeil 3,1979,2,23-27; 4,34-41

2272 LIEBURG, M.J.van, Dokter aan de waterkant. Een bijdrage tot de geschiedenis van de havengezondheidszorg in Rotterdam. Rotterdam, Donia Pers,1979, 160 blz., Ill., fl. 20,-

2273 LLOYD, Chr., Above and under hatches: the Royal Navy 1782-1814. HT 29,1979, 297-303

2274 LLOYD, Chr., Cook and scurvy. MM 65,1979,23-28

2275 LOOMEYER, F., Herinnering aan Evert Zwolsman *(scheepsbouwer)*. Tagrijn 1979,3,21-25
2276 MACAINSH, N., Sailor to captain Cook. Some notes on Heinrich Zimmerman and his background. JRAHS 64/1, 1978,32-39
2277 MALONEY, L.M., Doxies at dockside: prostitution and American maritime society 1800-1900. Nr. 1658, 143-156
2278 MCDOUGALL, D.J., The shipbuilders, whalers and master mariners of Gaspé Bay in the 19th century. Nr. 1659, 123-145
2279 MCELROY, J.W., Reaction report *(WO II, Pacific)*. AN 39,1979,256-270
2280 MITCHELL, W., Home life at the Hungry Mile: Sydney Wharf Labourers and their families 1900-1914. Labour History 1977,33
2281 MOER, A.van der, Tromp op de korrel. Leugen en laster anno 1640. Marineblad 88,1978,514-523; 89,1979,10-24
2282 MOLLER, V., Pionerprest blant hvalfargere *(zielzorg onder walvisvaarders, 20e eeuw)*. Jaarboek 1976/78 Sandefjord-Museene 45-52
2283 MULLER, C. F.J., 'n Blad uit die journaal van 'n sieketrooster 1709-1710. Historia (Z.Afrika) 23,1978,90-98
2284 MÜLLER, I., Anfänge einer Arzneiversorgung an Bord. Nr. 1613, 161-174
2285 MÜLLER-DIETZ, H., Die Anfänge der Marinemedizin in St.Petersburg. Nr. 1613 175-181
2286 MUNDAY, J., Heads and tails: the necessary seating *(een en ander over toiletten aan boord van schepen)*. Nr. 1594, 125-140
2287 NARES Seamanship 1862. Old Woking(Surrey), Gresham Books, 1978 (herdr.ed. 1862), 368 blz., ill., £ 6,50
2288 NILSEN, K.W., Om tyrkerknop slatt i handa *(touwknopen; met samenvatting in het Engels)*. Oslo 1978,105-154
2289 NOAH, W., Voyage to Sydney in the ship 'Hillsborough' 1798-1799 and a description of the colon y *(uitgave van een m.s. waarin een wegens diefstal tot deportatie veroordeelde Engelsman vertelt over zijn reis naar Australië)*. North Sydney, Library of AustrHistory, 1979, 75 blz., ill., Aus $ 10,75
2290 OOSTEN, F.C.van, 'Eene zeemogendheid heeft een Instituut voor de Marine' *(betreft de periode 1854-1870)*. Marineblad 89,1979,273-279
2291 OOSTEN, F.C.van, 'Geschiktheid voor de zeedienst is een zeer onbestemd begrip'. Beroepszeeman of zeemilicien. Marineblad 89,1999,85-89, 106-121
2292 PHILIP-NICHOLS, J., Happy days in H-32 (onderzeeboot, WO I). SMo 14,1979, 18-21
2293 PLUG, A., Mijn eerste reis op een zeillogger, 23 januari 1908. De blauwdotter 1979,32,15-20
2294 PLUMB, R.J., Yankee paymaster *(Amerik. burgeroorlog)*. USNIP 103,1977, 10,50-57
2295 POOLE, F., Duty on board the battleship 'Ramillies' (1923). SC 12,1979,1, 72-82
2296 POOLE, F., Supplying Goose Bay,Labrador *(jaren 1950)*. SC 12,1979,5,60-69, 82; 6,60-69,81
2297 POPHAM, H.& R., A thirst for the sea. The sailing adventures of Erskine Childers Londen, Stanford Maritime,1979, ill., £ 7,70
2298 QUIGLEY, E.J., E.K. Collins: shipping merchant. Surveyor 13,1979,4,27-31
2299 REINEMUTH, R., Master next God. Herford,Koehler,1979,360 blz., ill., DM 48,- z62300
62300
2300 REMIGGI, F.W., 'La lutte du clergé contre le marchant de poisson': a study of power structures on the Gaspé north coast in the 19th century. Nr. 1659,183-199
2301 ROOS, H.R., e.a.(ed), Jeugdherinneringen van Jan Visser *(herinneringen van een Amelander aan koopvaardij en visserij)*. Rotterdam, bij de bewerkers,1978, 147 blz., ill. (gestencild)
2302 RUDOLPH, W., Maritime und urbane Elementen in der Kultur der kaschubischen

Küstendörfer um 1900 *(veranderingen in de leefwijze van de vissersbevolking ten westen van Gdansk)*. Letopis, Reihe C., 21,1978,85-102
2303 RUDOLPH, W., Seefahrerdörfer der südlichen Ostseeküste. Tendenzen und Perioden der Entwicklung einer regionalen Sonderkultur des 16. bis 19.Jahrhunderts. Jahrbuch Volkskunde und Kulturgeschichte 20,1977,105-130
2304 RUDOLPH, W., Seemansleben, Seemansschicksale: aus alten Briefen und Biographien von Fahrensleuten. Jahrb. Schiffart 18,1978,155-159
2305 RUGE, F., In vier Marinen. Lebenserinnerungen als Beitrag zur Zeitgeschichte. München, Bernard & Graefe, 1979, 456 blz., ill., DM 39,-
2306 SALVERDA, F., De Rotterdamse haven. Vrij Nederland, speciaal katern 8.12.1979
2307 SCHEFBECK, G., Das Porträt: Ezrhertog Ferdinand Max Graf Montecuccoli. SZ 1979,9,56
2308 SHORTEN, A.R., 'To take a star....' Australian colonial statutory qualifications for merchant seafarers 1852-1869. The great circle 1,1979,1,15-32
2309 SMITH, G., Black seamen and the federal court 1789-1860. Nr. 1658,119-141
2310 SRENSEN, G., Gerhard Srensens livserindringer. Jaarboek 1976/1978 Sandefjord Museene 65-83
2311 SPECTOR, R., Professors at war. The Naval War College and the development of the naval profession. Newport (RI),Naval War College Press,1977, 193 blz., ill.
2312 STADUM, L.M., Voyage to Alaska (1933). Sea breezes 53,1979,632-639
2313 STAPLETON, N.B.J., Better late than never *(Engelse admiraliteit in WO II)* Sea breezes 53,1979,198-201
2314 STARZECKA, D., James Cook - the man. Hemisphere (Australië), 23,1979, 138-145
2315 STROBACH, H., Shanties. Bielefeld,Delius Klasing,1979,264 blz., ill., DM 19,80
2316 SWEETMAN, J., The US Naval Academy. An illustrated history. Annapolis(Maryl), USNIPress,1979,280 blz., ill., $ 19,95
2317 TANG, A.van der, Het Schiedamse Noacksgilde
2317 TANG, A.van der, Het Schiedamse Noacksgilde *(18e-eeuw scheepstimmerlieden)*. Scyedam 1978,4,3-15
2318 TAPLIN, E.L., Dock labour at Liverpool: occupational structure and working conditions in the late 19th century. Trans.Hist.Soc.Lancashire & Cheshire 12,,1978
2319 THOMASON, Th.A., Coasting in the *(steam coaster)*. 'Stanley Force' (1926). Sea breezes 53,1979,167-177
2320 VICHOT, J., Les 'vieux souvenirs' (1818-1848) du Prince de Joinville (vervolg) Nep 1979,133,17-32; 134,13-32; 135,17-28; 136,13-24
2321 VOLBEHR, K., Gesundheit an Bord. Kleine Geschichte der Hygiene und Arzneimittelversorgung auf Schiffen, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1979 (Führer des DSM,11), 73 blz., ill.
2322 WALDER, D., Nelson, a biography. New York,Dial Press.1978, 609 blz., ill., $ 14,95
2323 WALKER, J.A., John Holand, a 15th-century admiral. MM 65,1979,235-242
2324 WAT schippers op hun schuiten schreven. Tagrijn 1979,2,23-25
2325 WEGNER, D., (Commodore William David) 'Dirty Bill' Porter *(19e eeuw)*. USNIP 103, 1977,2,40-49
2326 WEST, F., At the battle of Suriago Strait (1944). SC 12,1979,58-63
2327 WILSON, D., Saga of the *(Lancaster schooner)* 'Rambler'. Sea breezes 53, 1979,490-494
2328 WINDAS, C.A., Traditions of the Navy *(artikelen verschenen in de jaren 1930 in 'Our Navy', ingeleid door A.S.Lott)*. Annapolis(Maryl), Leeward Publications, 1978, 92 blz., ill., $ 4,95
2329 WISEMAN, G.W., They kept the lower lights burning. The story of the Seaman's Bethel at Martha's Vineyard, Massachusetts, and its chapleins. Bradenton (Florida), bij de auteur 1978, 207 blz. ill.
2330 WOOD, D.N., The all-volunteer force in 1798. USNIP 105,1979,6,45-48
2331 NN, Regelingen en wetten inzake zeevaartonderwijs in de periode van ca. 1850- 1979. De Zee 8,1979,280-284

(Scheepsbouw & schip)

Zie ook nrs. 1706,1786,1851,2126,2137,2621,2622,2659.

(algemeen)

2332 BLANC, P., Le Bureau Veritas. RM 1979,347,482-488
2333 BOEHMER, R., A new look at some old sailing speed records. MM 65,1979,163-167
2334 BONINO, M., Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po. Ravenna, Longo Editore,1979,244 blz., ill., L. 12.000,-
2335 JONG, E.de, Mit Dampf über den Atlantik. SI 30,1979,68-71
2336 KUHNMUNCH, J., Les maquettes de bateaux. Une exceptionelle collection au musée de Dunkerque. L'estampille (Fontaine-les-Dyon) 1978,104,48-55
2337 LLOYD's Register today. Londen, Lloyd's Register of Shipping,1979,33 blz., ill.
2338 NAVI 7 vapore. Archeologia Navale Ricostruttive 1,1978,2,10-30
2339 VANDENBUSSCHE, R., Genesis van de scheepvaart in West-Europa tot het einde van het paleolithicum, in het licht van recente ontwikkelingen in de anthropologie, de paleografie en de scheepsarcheologie. Jaarboek Axis 9,1977,147-163

(scheepsbouw)

2340 ARMOUR, Ch.A., Sailing ships of the Maritimes. An illustrated history of shipping and shipbuilding in the maritime provinces of Canada 1750-1925. Saxmundham (Suffolk), Mainmast Books, 1979,224 blz., ill., £ 13,95
2341 ASPENBERG, P., Tjustökan. En genomgang av allmogebatar i en del av norra Tjust *(overzicht van bouwwijze enz. van boerenboten in gebruik langs de scherenkust van z.o. Zweden)*. Kalmar 1979,93-125
2342 BASCH, L., The metal sheathing of Roman warships. MM 65,1979,29-35
2343 BEUN, J., De laatste scheepswerf te Nieuwpoort. Bachten de Kupe 21,1979, 57-61
2344 BOEHE, R., 75 Jahre Thyssen Nordseewerke GmbH. MR 75,1978,648-656
2345 BÖRSIG, F., Untersuchung von kalfatklammern der Bremer Kogge. Nr. 1614, 87-97
2346 BOUDRIOT, J., Halage d'un vaisseau à terre. Nep 1979,136,1-4
2347 BOUDRIOT, J., Square and round sterns. MS 1979,27,2-7
2348 BROWN, D.K., The design and construction of the battleship 'Dreadnought'. WA 1980,13,39-52
2349 CAIRO, R.F., Samuel Bentham: forgotten shipbuilder and engineer (vervolg). NRJ 25,1979,13-25
2350 CAIRO, R.F., Shipyard and service craft: a portfolio of plans (vervolg). NRJ 25,1979,131-144,200-211
2351 COLE, G.(ed), Best of Uffa. Immortal designs from Uffa Fox's five famous volumes. Lymington(Hamps), Nautical,1978,159 blz., ill., £ 8,50
2352 (Dijkshoorn), N., 100 Jaar maritieme techniek. De Zee 8,1979,162-166
2353 FARRELL, A.W., The use of iconographic material in medieval ship archeology. Nr. 1649, 227-246
2354 FILGUEIRAS, O.L., A presumptive Germanic heritage for a Portuguese boatbuilding tradition. Nr. 1649, 45-81
2355 FINCHAM, John, A history of naval architecture. Londen,Scolar Press, 1979 (herdr.ed. 1851, met inl. door J.Leather), 644 blz., ill., £ 50,-
2356 FLEXNER, J.Th., Steamboats come true: American inventors in action. Boston, Little Brown,1978 (herdr.) 428 blz., ill., $ 12,95
2357 FRIEDMAN, N., Project Guppy *(onderzeeboten)*. WA 1979,9,38-44
2358 FRIEDMAN, N., The US fleet carrier of 1945. WA 1979,10,100-106
2359 FRUITHOF, Th., Goed gereedschap is het halve werk. Enkhuizen 1979,36-53
2360 GABLER, U., U-Bootbau. Koblenz,Wehr & Wissen Verlag,1978,140 blz., ill., DM 44,-
2361 GARDINER, R., Les frégates francaises et la Royal Navy. 2.partie: 1756-1763. Perroquet 1978,24,4-28

2362 GARDINER, R., Frigate design in the 18th century. WA 1979,9,2-12;10,80-92; 12,269-277
2363 HAUSEN, J., Schiffbau in der Antike. Beitrag zur Geschichte des Schiffbaus. Konstruktion und Festigkeit der Schiffe in der Antike. Herford,Koehler,1979,307 blz., ill.
2364 HAAS Pzn, H.de. Ze hielden de vaart erin. Uitgeg. t.g.v. het 100-jarig bestaan van BV Scheepsbouwwerf & Machinefabriek H. de Haas, Maassluis. Maassluis, bij de uteur,1979, 107 blz., ill.
2365 HEINSIUS, P., Die Übergang zum Maschinenantrieb und vom Holz-zum Eisenschiffbau an den deutschen Ost-und Nordseeküsten im 19. Jahrhundert. Nr. 1613, 105-122
2366 HERZOG, B., 150 Jahre GHH-Schiffbau. SI 30,1979,420-426
2367 HOEK, H., Het ontwerpen van zwaarden. Zeil 3,1979,5,38-41
2368 HOEK, A., Het zeilpunt en lateraalpunt. Zeil 3,1979,1,32-35
2369 HORSMAN, P., Met dissel en bijl. Dordtse houten scheepsbouw. Een overzicht. Kwartaal & Teken van Dordrecht 5,1979,4,7-22
2370 JACOB, E., Kriegsschiffbau auf deutschen Werften. Bei den Thyssen-Nordseewerken begann es 1903. SI 30,1979,350-352
2371 JAEGER, W., Die Aak von Mönchenwerth und die Bedeutung Ihres Verlustes für die Technikgeschichte. Logbuch 15,1979,81-86
2372 KETTING, H., Prins Willem. Een zeventiende-eeuwse oostindiëvaarder. Bussum, de Boer Maritiem,1979,184 blz., ill., fl. 65,-
2373 LEATHER, J., Colin Archer and the seaworthy double-ender. Londen, Stanford Maritime, 1979,167 blz., ill., £ 9,95
2374 LEEUWENBURGH, Th., De bouw van een (Wieringer)aak. Tagrijn 1978,3,23-29
2375 LEEUWENBURGH, Th., Vliegenthart maakt weer harpuis. Zeil 3,1979,1,41-45
2376 MAUEL, K., Die Einführung der Dampfturbine als Schiffshauptmaschine. Nr. 1613, 123-134
2377 MCGOWAN., A.P., William Burrell (c.1570-1630), a forgotten Stuart shipwright. Nr. 1594, 91-101
2378 MEGAL, G., Die Nagelung bzw. Verbolzung von Planken anhand verschiedener Beispiele aus der Schiffbautradition. Logbuch 14,1978,104-109
2379 MIDDELHOVEN, P.J., De Amsterdamse veilingen van Noordeuropees naaldhout 1717-1808. Een bijdrage tot de Nederlandse prijsgeschiedenis. ESH 41,1978,86-114
2380 MILKEREIT, G., Die Anfänge der Eisen-und Stahlherstellung für die Hochseeschiffahrt durch die Ruhrindustrie zwischen 1844 und 1880. Nr. 1613,91-103
2381 MOLIJN A., Ontwikkeling voortstuwingsinstallaties (1900-heden). Visserij 32, 1979, 122-127
2382 OKUN, N., Armor and its application to warships. WI 15,1978,284-293
2383 OP de golven van een eeuw. 100 Jaar A(msterdamsche) D(roogdok) M(aatschappij). Amsterdam, ADM, 1977, 87 blz., ill.
2384 PEREIRA, C., Isambard Kingdom Brunel: engineer. Surveyor 13,1979,2,24-31
2385 PHILIPS-BIRT, D., The building of boats. A historical survey. Londen,Stanford Maritime, 1979, ill., £ 12,75
2386 POLLARD, S., P.Robertson, The British shipbuilding industry 1870-1914. Cambridge (Mass.), Harvard UP, 1979, ill., $ 18,50
2387 SCHNEIDER, G.-D., Die Technik heuerte an. Drei Jahrzehnte Schiffbauentwicklung. Deutsche Schiffahrt 1979,2,13-20
2388 SCHOLL, L.U., Hollands Bedeutung für die deutsche Dampfschiffahrt in der ersten Hälfte des 19.Jahrhurderts. Nr. 1614, 111-135
2389 SILFHOUT, R.van, Een merkwaardige tekening *(van een 18e-eeuwse walvisvaarder)*. Zeemagazijn 1979,2,2-3
2390 SUMIDA, J.T., British capital ship design and fire control in the Dreadnought era. Sir John Fisher, Arthur Hungerford Pollen, and the battle cruiser. JMH 51,1979, 205-230

2391 THERY, R., Souvenirs d'un ingenieur du G(enie)M(aritime) *(scheepsbouw Franse marine na 1910)*. RM 1978,340,3271-3285
2392 THORNTON, E.C.B., Capt.(James) Williamson: man of foresight *(ontwerper)*. Sea breezes 53,1979,729-733
2393 TIMMERMANN, G., Die Suche nach der günstigsten Schiffsform. Oldenburg, Stalling, 1979 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums,11), 174 blz., ill., DM 38,-
2394 TIMMERMANN, G., 100 Jahre Experimental-Hydrodynamik im Schiffbau. Nr. 1613,135-141
2395 UPHAM, N., The load line. A hallmark of safety. Londen,National Maritime Museum,1978 (maritime monographs & reports 33), 80 blz., ill., £ 2,50
2396 VROOM, U.E.E., De mast-, pomp- en blokmakerij. Zeil 3,1979,2,46-50
2397 VROOM, U.E.E., Scheepswerven rond de Zuiderzee. Zeil 3,1979,3,40-43
2398 WESTRA, L., Familie Van der Werff : dynastie van Friese scheepsbouwers. Zeil 3, 1979,2,28-34
2399 WOJEWODKA, C., Zur Geschichte der Werften in Danzig und der Nachfolgewerften im heutigen Gdansk. SZ 1979,9,6-15

(schip)

2400 ALDEN, J., The fleet submarine in the US Navy (1939-1950). Londen, Arms & Armour Press,1980,272 blz., ill., £ 12,95
2401 ANDO, E., Capitani romani.Part 2. WA 1978,8,246-257
2402 ARNOLD, B., Gallo-Roman boat finds in Switzerland. Nr. 1657,31-35
2403 BASCH, L., The *(galley)* Kadirga' revisited. A preliminary reappraisal. MM 65,1979,39-51
2404 BASCH, L., Roman triremes and the outriggerless Phoenician trireme. MM 65, 1979,289-326
2405 BEAVIS, B., Freak ships - the 'Bessemer', 1875. SMo 14,1979,3,30-31
2406 BEAVIS, B., Freak ships - the 'Ross Winans',1864. SMo 14,1979,5,32
2407 BESSE, S.B., C.S.ironclad 'Virginia' & U.S.ironclad 'Monitor'. Newsport News (Virg), The Mariners Museem,1978,24 blz., ill., $ 3,-
2408 BOE, G.de, Roman boats from a small river harbour at Pommeroeul, Belgium. Nr. 1657,22-30
2409 BORGSCHULZE, S., Die 'Groszmutter' der Schnellboote. Logbuch 14,1978, 110-114
2410 BOSSCHER, Ph.M., e.a., Kaiyo-maru. Een in Dordrecht gebouwd 19e eeuws Japans oorlogsschip. Dordrecht, Dordrechts Museum,1979,50 blz.. ill., fl. 17,50
2411 BOUDRIOT, J., L'Astrolabe. MS 1979,28,2-10
2412 BRADLEY, N.C.A., North east coast sailing cobles. MS 1978,26,23-32
2413 BRAY, M., Mystic Seaport Museum watercraft. Mystic Seaport (Conn), Mystic Seaport Museum Inc., 1979, 302 blz., ill., $ 17,-
2414 BRAYNARD, F.O., The world's greatest ship: the story of 'Leviathan'. Vol. 4. Newport News (Virg.), Mariners Museum, 1978, 424 blz., ill., $ 35,-
2415 BROWN, D., Nemesis. The first iron warship. WA 1978,8,283-285
2416 BROWN, D.K., The paddle frigate 'Guadeloupe'. WA 1979,11,211-212
2417 BROWNE, B.J., 'Frisky' class tugs (RN). SMo 14,1979,18-20
2418 BRUSTAT-NAVAL, F., Das römische Schiff von Albenga. SZ 1979,9,44-46
2419 BUDZBON, P., The beginnings of Soviet naval power: G5 class MTB's (1920-1940). WA 1978,8,230-245
2420 BUDZBON, P., 'Wicher' and 'Burza': big ships of a small navy (Poolse marine, 1927/28). WA 1980,13,59-68
2421 BURGESS, R.H., Coasting schooner: the four-masted schooner 'Albert F.Paul'. Newport News (Virg), Mariners Museum,1978,291 blz., ill., $ 15,-
2422 CAMPBELL, P., The Observer's book of sailing craft of Australia and New Zealand. Londen,Warne,1980, 270 blz., ill.
2423 CARMICHAEL, C., The durable paddlewheel. SB 1978,148,219-222

2424 CASSON, L., Odysseus and Scylla on a Roman terracotta mould. IJNA7, 1978, 99-104
2425 CHARLEBOIS, P., Sternwheelers and sidewheelers. The romance of steamdriven paddleboats in Canada. Toronto,New Canada Publ., ill., $ 10,-
2426 CHRISTENSEN, A.E., Inshore craft of Norway. Londen,Conway Maritime,1980, 144 blz., ill., £ 12,50
2427 CORIN, J., Still in steam- (tug)'Portwey' SMo 14,1979,7,22-23
2428 DAMMANN, W., Die Typen und Grössen der Wikingerschiffe am Beispiel der Seeschlachts bei Svolder. Lochbuch 15,1979,116-120
2429 DARROCH, V., Barque 'Polly Woodside' (gebouwd 1886, thans in restauratie). Kilmore(Victoria),Lowden Publ.,1978, 165 blz., ill., Aus $ 1,95
2430 DRUNEN, S.van, De marine van Alkmaar in 1521 *(betreft een baarze, vermeld in een rekening uit 1521)*. Oud Alkmaar 1978,3,163
2431 DUMAS, R., The King George V class. WA 1979,9,13-27; 10,110-122; 11,182-195; 12,234-247
2432 DUNPHY, W.P., The bark canoes of North America. MM 65,1979,77-82
2433 DUNPHY, W.P., Whalebacks *(type vrachtschip op de Great Lakes, plm. 1890-1970)*. MM 65,1979,351-355
2434 ECKHOLDT, M., Ein Lahnschiff (1816). Nr. 1614, 23-24
2435 ELLMERS, D., The cog of Bremen and related boats. Nr. 1649, 1-15
2436 ELLMERS, D., Fischereinbaum von Borkee,Westfalen. Nr. 1614,159-164
2437 ELLMERS, D., Das Seitenruder früher Koggen arbeitete wie ein Seitenschwert. Deutsche Schiffahrt 1979,2,21
2438 ERICSSON, Chr.H., The steam-schooner 'Salama' resorted. Jaarverslag Maritiem Museum Helsinki 1978,6-9
2439 FOX, F., Great ships: the battlefleet of King Charles II. Londen, Conway Maritime, 1980,208 blz., ill., £ 20,-
2440 FRANK, W.C., (Heavy cruiser) 'Canarias' adios *(gebouwd 1931/32)*. WI 16, 1979,108-151
2441 FRICKER, P.J., The elegant 'Chusan' *(P&O liner,1950-1973)*. Part 2. SMo 14, 1979,1,18-20
2442 FRIEDMAN, N., CVL's. The US Independence-class. WA 1978,8,266-274
2443 FRIEDMAN, N., The first of the super carriers: USS United States. WA 1979, 12,218-223
2444 FRIEDMAN, N., The 'New Orleans' class *(kruisers,1920-1940)*. WA 1979,11, 146-153
2445 FRIEDMAN, N., US flight-deck cruiser designs. WA 1980,13,24-37
2446 FROST, H., Egypt and store anchors: some recent discoveries. MM 65, 1979, 137-161
2447 FRYANT, J.L., Steamer 'Vega',1901. NRJ 25,1979,167-174
2448 GAUVIN, M., Rene-Joseph alias la 'Pendule'. Dernière chaloupe pontée de la Baiede Bourgneuf. Perroquet 1978,24,29-46
2449 GERDAU, K., Ein Schiff mit dem Namen 'Comité': von der Durcheisurgsmaschine zum ersten deutschen Eisbrecher. SZ 1979,10,18-22
2450 GREENHILL, B., My girlfriend 'Ingrid' *(schoener in 1906 gebouwd op Aland)*. Nr. 1594,65-88
2451 GRONEN, H.,Agyptische Galeere van ca. 1500 v.Chr. Logbuch 15,1979,125-130
2452 GRUBE, F., G. Richter, Das Grosze Buch der 'Gorch Fock'. Hamburg, Edition Maritim, 1979,168 blz., ill., DM 68,-
2453 GRUET, N., Les barques du havre d'Olonne. Perroquet 1979,25,5-25
2454 HAAS, C.de, 4-Pijpers werden 2-pijpers. BW 34,1979,23-25
2455 HERVIEUX, P., Japanese B-type submarines at war. Part 2. WA 1978,8,275-277
2456 HOBBS, K.M., The ship's wheel. MS 1979,29,54-58
2457 HOEVE, S.ten, Twee Friese spiegeljachten. Sneek 1978,24-35
2458 HORRIDGE, A., The design of planked boats of the Moluccas. Greenwich, National Maritime Museum, 1979 (maritime monographs & reports, 38), 54 blz., ill., £ 2,50

2459 HORRIDGE, A., The lambo or prahu boat. A western ship in a eastern setting. Greenwich, National Maritime Museum,1979 (maritime monographs & reports,39), 42 blz., ill., £ 2,-
2460 HOUGH, R., Man o'war: the fighting ship in history. Londen,Dent,1979,256 blz., ill., £ 6,95
2461 HOWARD, F., Sailing ships of war 1400-1860. Londen,Conway Maritime,1979, 256 blz., ill., £ 12,50
2462 ILLSLEY, J.S., An 18th-century boat in Lake Padarn,North Wales. IJNA 8, 1979,45-67
2463 ISHERWOOD, J.H., Steamers of the past: Atlantic Transport liner 'Minnewaska' of 1909. Sea breezes 53,1979,135-137
2464 idem: Blue Funnel liner 'Aeneas' of 1910. Sea breezes 53,1979,75-77
2465 idem: C(ompagnie) G(énérale) T(ransatlantique) liner 'Rochambeau'of 1911, Sea breezes 53,1979,202-204
2466 idem: Elders and Fyffes 'Bayano' of 1913 and 1917. Sea breezes 53, 1979,658-661
2467 idem: Fishguard-Rosslare *(Ierland)* steamer 'St.George' of 1906. Sea breezes 53,1979, 324-327
2468 idem: Italia Line's 'Rex' of 1932. Sea breezes 53,1979,724-728
2469 idem: Lamport & Holt liners 'Vandyck and 'Voltaire' of 1921-23. Sea breezes 53,1979,21-24
2470 idem: Messageries Maritimes liner 'Eridan' of 1929. Sea breezes 53, 1979, 515-517
2471 idem: P(acific) S(team) N(avigation) C(ompany) liners 'Iberia' and 'Liguria' of 1873-74. Sea breezes 53,1979,451-453
2472 idem: P(acific) S(team) N(avigation) C(ompany) liner 'Reina del Pacifico' of 1931. Sea breezes 53,1979,587-591
2473 idem: Union Castle liner 'Arundel Castle' of 1921. Sea breezes 53,1979,258-261
2474 idem: White Star liner 'Laurentic' of 1927. See breezes 53,1979,389-392
2475 JAEGER, W., Eine Nophretete unter der Schiffsmodellen. Bericht über die Entdeckung eines bislang unbekannten Schiffsmodelles aus dem Jahre 1617. Nr. 1614, 47-60 (eerder verschenen in Mededelingen Nederl.Ver.v.Zeegesch. 1975,31,45 e.v.)
2476 JEPPESEN, H., Kollerupkoggen et vragfund i en ralgrav *(opgraving van een kogge in 1978 bij Kollerup,Jutland; met samenvatting in het Engels)*. Kronborg 1979, 65-74
2477 KATLEWSKI, H., Ein Ilmenau-Schiff im 19.Jahrhundert. Logbuch 15,1979,76-80
2478 KERBRECH, R.de, Overture for the 'Orange'. A tribute to a remarkable ship (1938). SMo 14,1979,11,24-28
2479 KERNALEGUEN, Y., Les langoustiers Mauretaniens du port de Douarnerez. Perroquet 1979,25,26-36
2480 LACROIX, E., The development of the A class cruisers in the Imperial Japanese Navy. WI 16,1979,41-62, 329-361
2481 LAHN, W., Das Achterkastell der Hansekogge. Deutsche Schiffahrt 1979,1,10-13
2483 LAMBERT, J., The K class steam submarines WA 1978,8,218-228
2484 LEHMANN, L.Th., The flat-bottomed Roman boat from Druten, Netherlands. IJNA 7, 1978,259-267
2485 LEHMANN, L.Th., The mystery of the Graeco-Roman steering-oar. INNA 7,1978, 95-98
2486 LEWIS, D., Curragh and catamaran. Hemisphere (Australië) 23,1979,184-191
2487 LITWIN, J., Das Kupferschiff - ein interessanter Fund mittelalterlicher Schiffsbautechnik. Logbuch 15,1979,5-10
2488 LOUGHRY, Th., Evolution of the submersibles. Surveyor 13,1979,422-11
2489 MARZARI, M., Les petits bateaux de l'Adriatique Nord. Perroquet 1979,25,50-69
2490 MCCALIP, D.L., The English cutter. MS 1979,27,17-22
2491 MCGOWAN, A.P., Captain Cook's ships. MM 65,1979,109-118
2492 MCGRAIL, S., A medieval logboat from Giggleswick Tarn,Yorkshire. Nr. 1594,25-46
2493 MCGRAIL, S., Medieval logboats of the river Mersey- a classification study. Nr. 1649,93-115

2494 MCMAHON, W.E., Dreadnought battleships and battle cruisers (van de 'Dreadnought', 1905, tot de 'Vanguard',1944). Washington(DC), U.P.of America, 1978,334 blz., ill., $ 10,-
2495 MOLENAAR, N.T.A., De garnalenschuit KW 88, opmeting en reconstructie. Den Helder 1979 (stencil), 48 blz., plans
2496 MORINO, G., The Ligurian pareggia. MS 1979,30,58-70
2497 MORRIS, J., Still in steam- (dredger) 'Mannin 2'. SMo 14,1979,3,32-33
2498 MORRISON, J.S., The first triremes. MM65,1979,53-63
2499 MÜNCHING, L.L.von, Oude HAL-tender herleeft: de 'Columbus' vaart weer als 'mini-cruiser'. BW 34,1979,237-238
2500 NEUMANN, H., Gustav Neumann und das 'Bodelschwingh-Boot *(Duits Oost-Afrika, WO I)*. Nr. 1614,35-44
2501 NEYRET, J., Piroques océaniennes. Notes complementaires. Nep 1979,133,57-60; 135,57-60; 136,49-56
2502 NIELSON, J.M., The American dreadnoughts 1890-1916. SC 12,1979,1,6-21
2503 NORTHCOTT, M.P., 'Renown' and 'Repulse'. Londen, Battle of Britain Prints Internat., 1978 (Ensign, 8), 48 blz., ill., £ 3,80
2504 ORIZZONTE Mare Immagini A5: incrociatori leggeri classe 'Condottieri'. Rome, Edizioni dell'ateneo & bizzarri,1979, 80 blz., ill.
2505 ORIZZONTE Mare 6/I - II: incrociatori leggeri classe 'Di Giussano'. Rome, Edizioni dell'atereo & bizzarri,1979,2 dln., 74 ½ 84 blz., ill.
2506 ORIZZONTE Mare Immagini B3: corazzate italiane classi 'Re Umberto & 'Ammiraglio di Saint Bon'. Rome, Edizioni dell'ateneo & bizzari,1979 64 blz., ill.
2507 ORIZZONTE Mare Immagiri B4: corazzate italiane classi 'Regina Margherita' & 'Regina Elena' (1901-1908). Rome,Edizioni dell'ateneo & bizzarri, 1979, 80 blz., ill.
2508 OSLER, A.G., G.R.Grieve, 'Turbinia' report no.1 : Sir Charles Parson's workbook. Londen, City of Londen Polytechnic, 1978, 29 blz., ill.
2509 idem no.2 : the lines. Londen, City of Londen Polytechnic, 1979, 25 blz., ill.
2510 icem no.3 : original arrangement and design detail. Londen, City of London Polytechnic, 1979, 30 blz., ill.
2511 idem no.5 : Turbinia in 1980. Londen, City of London Polytechnic, 1979, 24 blz., ill.
2512 OSTERSEHLTE,Chr., Das Weser-Feuerschiff 'Norderney'. Logbuch 15,1979,55-58
2513 PAGET-TOMLINSON, E., British canal and rivercraft. Ashbourne (Derbyshire), Moorland Publ., 1979, £ 7,50
2514 PAGET-TOMLINSON, E., Still in steam - tug 'Clearway'. SMo 14,1979,9,20-21
2515 PAGET-TOMLINSON, E., Still in steam - (victualling inshore craft) 'VIC 32'. SMo 14,1979,12,37-39
2516 PAYNE, A., HMS 'Illustrious'. The first armoured aircraft carrier. WA 1980, 13,15-23
2517 PEARS, R., British battleships 1892-1957. Londen,Godfrey Cave Ass., 1979, (herdr.ed. 1957), 286 blz., ill., £ 7,95
2518 POTTINGER, J., Tyndareus (1916). MS 1979,30,29-38
2519 RANDOLPH, E., USS 'Constellation' 1797 tot 1979. AN 39,1979,235-255
2520 **RANSOM, P.J.G., Still in steam - ss 'Sir Walter Scott'** *(gebouwd in 1859)*. SMo 14,1979,8,20-21
2521 RAUCH, G.von, Cruisers for Argentina. WI 1511978,297-317
2522 RAVEN, A., J.Roberts, 'V' and 'W' class destroyers. Londen, Arms & Armour Press 1979,64 blz., ill., £ 2,95(pb)
2523 RAVEN, A., County class cruisers. New York, R.S.V.Publishing,1978,56 blz., ill., £ 6,95 (Serie: man o'war, 1)
2524 REILLY, J.C., Lousy craft indeed. The story of the Infantry Landing Craft of WW II. SC 12,1979,2,34-51,79
2525 REINDERS, R., Medieval ships: recent finds in the Netherlands. Nr. 1649, 35-43
2526 RICHTER, A.H., Bananen-Transportboot aus Ecuador. Logbuch 14,1978,102-103

2527 RIETH, E., Les bateaux a fonds plats de l'Europe du nord-ouest: des origines au XIXème siècle. Essai d'analyse archéologique d'une architecture navale. Parijs, U.E.R.Art et Archéologie,1978 (diss. Univ.de Paris,1978), 2 dln., 486 ½ 123 blz., ill.
2528 RIETH, E., Pirogue monoxyle et port fluvial de Port Berteau. Nr. 1649,117-144
2529 ROBERTS, J., HMS Cochrane (1903). WA 1979,9,34-37
2530 ROBERTS, J., SMS Von der Tann. WA 1979110,107-109
2531 RODGER, N.A.M., The first light cruisers. MM 65,1979,209-230
2532 RUBIN DE CERVIN, G.-B., Bateaux et batellerie de Venise. Lausanne, Edita,1978, 206 blz., ill., SFr. 96,-
2533 SABIT, A.S., Discovering king Cheops' funerary boat. Surveyor 12,1978,4,2-5
2534 SAHR, W.-D., Das Imsumer Boot. Nr. 1614,15-22
2535 SANDLER, S., The mergence of the modern capital ship. Newark (Delaware), Univ.of Delaware Press,1979,336 blz., ill., $ 19,50
2536 SMIGIELSKI, A., Imperial Russian Navy cruiser 'Varyag'. WA 1979,11,154-167
2537 STANBURY, D., HMS Beagle. MM 65,1979,355-357
2538 STERNLIGHT, S., McKinley's bulldog: the battleship 'Oregon'. Chicago, Nelson-Hall Inc., 1978, 149 blz., ill., $ 11,95
2539 TEGETTHOFF. Die Tegetthoff-Klasse: Österreich-Ungarns gröszte Schlachtschiffe. Wenen, Arbeitsgemeinschaft für österr.Marinegeschichte, 1979, 104 blz., ill., öS. 126,-
2540 THOMAS, P.N., Ships that served: the Clyde paddle steamer 'Redgauntlet'. MS 1978,26, 33-38
2541 THOMAS, P.N., Ships that served: stern trawler 'Hector Gull'. MS 1979,28, 11-17
2542 TOBY, A.S., A warship from Elmali,Turkey. IINA 8,1979,7-12
2543 TOGHILL, J.E., The 'James Craig'. Her history, recovery and restauration. *(gebouwd in 1874)*. Sydney, Reed,1978,32blz., ill., Aus $ 2,50
2544 TOMOL: Chumash watercraft as described in the ethnological notes of John P. Harrington. Socorro (New Mexico), Ballena Press,1978, ill., $ 8,95
2545 VILLAIN-GANDOSSI, Chr., Le navire mediéval à travers des manuscrits Francais. Nr. 1649,195-226
2546 WATTS, A., Allied cruisers. Londen,Macdonald & Jane's, 1980 (world war I fact files), ill., £ 3,95
2547 WATTS, A., Axis cruisers. Londen,Macdonald & Jane's, 1980 (worldwar II fact files), ill., £ 3,95
2548 WEERD, M.D.de, Ships of the Roman period at Zwammerdam,Nigrum Pullum, Germania Inferior. Nr. 1657,15-21
2549 WERNER, W., Die 'Nautilus' des Kapitän Nemo. Eine vergleichende Betragtung zum 150.Geburtstag von Jules Verne. Logbuch 15,1979,11-16,47-50
2550 WESTRA, L., 'Het geheim' vaN het Piipster skutsje. Zeil 3,1979,3,8-15
2551 WHITCUTT, H.M., Maritime royalty in the Pacific north-west (tss. Princess Marguerite/ Princess Patricia,1949). SMo 14,1979,8,16-19
2552 WILLIAMS, D., P & O ss Arcadia. SMo 14,1979,2,15-17; 3,18-20
2553 WILSON, G., A caravel/dhow connection. MS 1979,29,48-54
2554 WILTSEE, E.A., Gold rush steamers of the Pacific. Lawrence(Mass), Quarterman Publ., 1979(herdr.ed.1938), 496 blz., ill., $ 35,-
2555 WRAY, D., Bomb vessels, their development and use (vervolg). MS 1978,26, 17-22; 1979,27,23-30
2556 WUILLAUME, B., Le yacht hollandais de Charles XI, roi de Suéde. Essai de reconstitution, Perroquet 1979,25,37-49
2557 ZICKEROW, K., 50 Jahre Oertz-Ruder. Entstehungsgeschichte des ersten Schiff-Ruders mit stromlinienförmigem Querschritt. Nr. 1614,149-152
2558 ZIMM, A.D., The US navy's flight deck cruiser (1920/30). WI 16, 1979,216-245
2559 ZONNEVYLLE-HEYNING, C.E., Het laatste stadhouderlijke jacht. Jaarb. Vereniging 'Oranje-Nassau Museum' 1979,71-87

(voortstuwing)
2560 BERK, G.L., Wel en wee van het sprietuig. Zeil 3,1979,3,32-35; 4,8-12
2561 BONINO, M., Lateen-rigged medieval ships. New evidence from wrecks in the Po-delta(Italy) and notes on pictorial and other documents. IJNA 7,1978,9-28
2562 CHRISTENSEN, A.E., Viking age rigging. A survey of sources and theories. Nr. 1649,183-193
2563 CURTI, O., Masten, blokken en tuigage van oude zeilschepen. Bussum, de Boer Maritiem,1980,204 blz., ill., Fl. 49,50
2564 ELLMERS, D., Antriebstechniken Germanischer Schiffe im 1.Jahrtausend n.Chr., Nr. 1613,79-90
2565 FORFAIT, P.A.L., Traité élémentaire de la mature des vaisseaux. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs,1979 (herdr.ed.1788), 294 blz., ill., FF 340,-
2566 GILLMER, Th., The capability of the single square sail rig. A technical assessment. Nr. 1649,167-181
2567 HIN, F., Het tuigen van een tjalk. Zeil 2,1978,5,22-27; 3,1979,1336-40; 2, 51-55; 3,56-58; 4,48-54; 6,33-39
2568 LEATHER, J., Spritsails and lugsails. Londen,Granada,1979,392 blz., ill., £ 15,-
2569 LEES, J., The masting and rigging of English ships of war 1625-1860. Londen, Conway Maritime,1979,196 blz., ill., £ 20,-
2570 MANHOUDT, H., Zeilschepen en hun tuigage. Bussum, de Boer Maritiem, 1980 (betr. zeilschepen grote vaart; herdr.ed.1946), 212 blz., ill., fl. 29,50
2571 MCGRAIL, S., Rowing: aspects of the ethnographic and iconographic evidence. IJNA 8,1979,155-166

(bewapening)
2572 BUXTON, I.L., Big gun monitor *(R.N.1914-1965)*. Tynemouth,Trident Books, 1979, 215 blz., ill., £ 10,95
2573 BUXTON, I.L., The 18 inch gun in British monitors. WA 1979,12,224-233
2574 CAMPBELL, N.J.M., British super-heavy guns. WA 1979,9,66-70; 10,135-142; 11, 196-201; 12,278-282
2575 GAULT, O., Littleguns on big ships. SC 12,1979,4,54-59
2576 HODGES P., The big gun. Londen,Conway Maritime,1979,160 blz., ill., £ 8,50
2577 MITCHELL, A., The development of radar in the Royal Navy (1935-45). WA 1980, 13,2-14

(scheepssier)
2578 BEYLEN, J.van, De versiering van Vlaamse vissersschepen in de 19e en 20e eeuw. Zeil 3,1979,5,42-49
2579 KRUISSINK, G.R., Met het oog op de boeg. Zeil 3,1979,3,27-31
2580 KUIPERS, J., Roerklikken of - koppen. Sneek 1978,43-46
2581 LEWIN, E., Inrichting van passagiersschepen *(Nederland; nadruk op periode na 1900)*. Univ.Amsterdam,1975 (doct.scriptie), 97 blz., ill. (aanwezig bibl. Rijksmuseum Ned. Scheepv. Museum,Amsterdam)
2582 OLSEN, C., Stylistic developments of ship figureheads of the United States east coast. IJNA 8,1979,321-332
2583 PURVES, A.A. Flags for revenue cutters and cruisers. MS 1979,27,48-51

(Maritieme archeologie)

Zie ook nrs. 2410,2714,2715.
2584 AHLSTRÖM, Chr., Documentary research on the Baltic. Three case studies. IJNA 7,1978,59-70
2585 ALBRIGHT, A.B., The Brown's ferry vessel. South Carolina. Preliminary report. *(18e eeuw)*. IJNA 8,1979,121-142

2586 BAKER, P., 'James Matthews' excavation. A second interim report *(slavenhaler van nog onbekende datum en herkomst, gezonken voor de Westaustr.kust)*. IJNA 8,1979, 225-244
2587 BARBER, V.C., An initial survey of a wreck, thought to be a St.Malo vessel., the 'Marguerite' sunk in 1707 at Conche,Newfoundland. IJNA 8,1979,39-44
2588 BASS, G.F., An 11th-century shipwreck at Serçe Liman, Turkey. IJNA 7,1978,
2589 BLOT, J.Y., Saint Géran, 1744. Mauritius Island. Potential of a plundered site *(18e-eeuws scheepswrak)*. Cascais(Portugal), Museo do Mar 1979,49 blz., ill.
2590 BOUDRIOT, J., Propos sur l'épave du 'Juste'(1759). Nep 1979,133,1-8
2591 BOUIS, J., Comment corserver une épave antique. RM 1978,342,2601-2611
2592 CEDERLUND, C.O., Ett fartyg byggt med syteknik *(onderzoek van een 17e-eeuws wrak nabij Stockholm; met samenvatting in het Engels)*. Stockholm, Statens Sjöhistoriska Museum,1978, 80 blz., ill.
2593 CRUMLIN-PEDERSEN, O., Danish cog-finds. Nr. 1649,17-34
2594 EDGREN, T., The pottery of the 'Esselholm'-wreck. Jaarverslag Maritiem Museum Helsinki 1978,14-17
2595 FENWICK, V., Was there a body beneath the Walthamstow boat? *(9e eeuw)*. IJNA 7,1978,187-194
2596 FREY, D., Deepwater archeology. The Capistello wreck excavation, Lipari, Aeolian Islands. IJNA 7,1978,279-300
2597 HALME, R., The wreck of the 'Esselholm' Gästans archipelago. Jaarverslag Maritiem Museum Helsinki 1978,10-13
2598 HEIDE, G.D.van der, Scheepsarcheologisch onderzoek in West-Australië. Het schip 'Batavia'. Zeil 3,1979,4,13-19
2599 JOHNSTON, P.F., The Cornwallis Cave shipwreck, Yorktown,Virginia. Preliminary report *(18e eeuw)*. IJNA 7, 1978,205-226
2600 JONG, J.de, Protection and conservation of shipwrecks. Nr. 1649,247-260
2601 JORDAN, Chr., The Berrow wreck *(Noorse bark 'Norden', vergaan 1897)*. Bristol, bij de auteur,1979, 32 blz., ill., 35 p.
2602 KAPITÄN, G., Exploration at Cape Graziaro,Filicudi,Aeolian Islands,1977. Results with annotations on the typology of ancient anchors. IJNA 7,1978,269-277
2603 LOCKERY, A.R., Fast water archeology in the Winnipeg rover, Manitoba, Canada. A methodology for the location, mapping and recovery of artefacts. IJNA 7,1978,321-332
2604 MARSDEN, P., The medieval ships of London. Nr. 1649,83-93
2605 MARSDEN, P., A reconstruction of the treasure of the 'Amsterdam' and the 'Hollandia', and their significance. IJNA 7,1978,133-148
2606 MARTIN, C.J.M., The 'Dartmouth', a British frigate wrecked off Mull, 1690 (vervolg). IJNA 7,1978,29-58
2607 MARTIN, C.J.M., 'La Trinidad Valencera': an Armada invasion transport lost off Donegal. IJNA 8,1979,13-38
2608 MCCARTHY, M., The excavation and identification of the ex-American whaler 'Day Dawn' *(vergaan in 1886 op de Westaustr. kust)*. IJNA 8,1979,143-154
2609 MOLAUG, S., Gjenstandsmaterialet fra fregatten 'Lossen' *(inventaris van het 18e-eeuwse fregat 'L'; zie nr. 1446)*. Oslo 1978,155-174
2610 MORRIS, R., HMS Colossus. The story of the salvage of the Hamilton treasures. Londen,Hutchinson,1979,224 blz., ill., £ 5,95
2611 MORTLOCK, B., The Cattewater wreck, Plymouth,Devon. Preliminary results of recent work. IJNA 7, 1978,195-204
2612 NORRMAN, P., An anchorage of high antiquity close to the port of Hangö. Jaarverslag Maritiem Museum Helsinki 1978,4-5
2613 PENSABENE, P., A cargo of marble shipwrecked at Punta Scifo near Crotone (Italy). IJNA 7,1978,105-118
2614 PERNAMBUCANO DE MELLO, U., The shipwreck of the galleon 'Sacramento', 1668, off Brazil. IJNA8,1979,211-223

2615 PIERCY, R.C.M., Mombasa wreck excavation *(waarschijnlijk het Portugese schip Santo Antonio da Tanna, gezonken 1697)* IJNA 7,1978,301-319; 8,1979,303-309
2616 PRICE, R., The 'Kennemerland' site. The fifth season,1978. An interim report. IJNA 8,1979,311-320
2617 PROCEEDINGS of the southern hemisphere conference on maritime archeology, Perth, 1977. Melbourne,Oceans Society of Australia,1978, 160 blz., ill., Aus $ 8,90
2618 SCHILLING, R., Geheime van die see *(onderzoek van de oude haven van Akko, Israel)*. Buurman (Zuid-Afrika) 9,1979,4,16-22
2619 STENUIT, R., Le 'Witte Leeuw'. Fouilles sous-marins sur l'épave d'un navire de la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales, coulé en 1613 à l'ile de Sainte-Hélène. Nep 1979,135,3-16
2620 TCHERNIA, A., e.a., L'épave romaine de la Madrague de Giens *(onderzoek van het wrak van een Romeinse koopvaarder uit de eerste eeuw n.Chr., nabij Toulon)*. Parijs, Editions du CNRS,1978 (Gallia, supplement 34), 122 blz., ill.

(Modelbouw)

Zie ook nrs.2372,2569.

2621 BENNETT, D.G., Schooner modelling. MS 1978,26,65-65; 1979,27,8-16
2622 BOUDROIT, J., H.Berti, Frégate de 18 la 'Vénus' de l'ingenieur Sané, 1782. Parijs, A.N.C.R.E., 1979 (Collection Archéologie Navale Francaise), 75 blz., ill., 13 plans (schaal 1:72)
2623 BOWEN, J., Scalemodel warships. Greenwich,Conway Maritime,1978,191 blz., ill., £ 7,50
2624 CAMPBELL ARMSTRONG, H., ss Suruga, a scale model. NRJ 25,1979,55-64
2625 FIRCKS, J.von, Wikingerschiffe. Bielefeld, Delius Klasing,1979,80 blz., ill., DM 26,50
2626 FRAIDER, W., Der Modellnachbau vor Kriegsschiffen. Fachbuch für Schiffsmodellbauer. Wolfsburg, Verlag f. Modelltechnik, 1979, 230 blz., ill., DM 24,80
2627 HAHN, H.M., Modelling the 'Bounty'. NRJ 25,1979,3-12
2628 KIPP, M.A., De beugsloep 'Vertrouwen'. Modelbouwer 41,1979,224-229,308-314, 352-355,392-396
2629 MOLENAAR, N.T.A., Egmonder pinck. Een vissersscheepje uit ca 1680 (vervolg). Modelbouwer 40,1978,564-565; 41,1979,35-41,77-82
2630 MONDFELD, W.zu, Die arabische Dau. Bielefeld,Delius Klasing,1979, 88 blz., ill., DM 26,50
2631 RANDALL, A.S., George Draper, craftsman. MS 1978,26,311
2632 SANTI-MAZZINI, G., The 'Cooke' mud dredger. MS 1979,29,8-18
2633 VEENSTRA, A.J.C., Hr Ms Isaac Sweers. Een model van een Nederlandse torpedobootjager. Modelbouwer 41,1979,104-117

(Stuurmanskunst)

Zie ook nr. 1584.

2634 BARTHOLOMÄUS, K., Navigation im Altertum. SZ 1979,10,63-68
2635 COTTER, Ch.H., Edward J. Johnson and the early history of shipmagnetism. JN 32,1979,415-421
2636 COTTER, Ch.H., Matthew Fontaine Maury (1806-1873): 'pathfinder of the seas'. JN 32,1979,75-83
2637 COTTER, Ch.H., Thomas Godfrey's quadrants *(18e eeuw)*. JIN 25,1978,28-33
2638 FENNESY, E., Radio aids to navigation. The pioneer days. JN 32,1979,1-16
2639 GOETZELER, H., Ferdinand Braun und die drahtlose Telegraphie an der Nordsee. Nr. 1613,151-158
2640 HYLKEMA, H.T., Honderd jaar radio-communicatie op schepen. De Zee, 8, 1979,183-189

2641 KUIPERS, H.E., 125 Jaar zeevaartkundig onderwijs in Den Helder. Den Helder, Gemeente Den Helder, 1979, 84 blz., ill.
2642 MAY, W.E., Garlic and the magnetic compass. MM 65,1979,231-234
2643 MAY, W.E., Lord Kelvin and his compass. JN 32,1979,122-134
2644 NOORDEGRAAF, J., In het kielzog van Marconi. De ontwikkeling van de maritieme communicatie en navigatie. Bussum, de Boer Maritiem,1979, 191 blz., ill.
2645 PARRY, J.H., The navigators of the conquista. TI 1978,10,61-70
2646 PROCTOR, D.V., Astrology and the astrolabe in Europe. Nr. 1594,109-124
2647 RANDIER, J., L'instrument de marine. Parijs,Marthaud,1978, 219 blz., ill.
2648 SPAANS, J.A., Honderd jaar ontwikkeling in de navigatie. De Zee 8,1979, 171-182
2649 STUART MASON, U., There - and back: Fortaleza. Nr. 1594,103-108
2650 WEPSTER, A., Nathaniel Bowditch, wiskundige, navigator, vriend van de zeeman. De Zee 8, 1979,364
2651 ZEEMAN, J., Kanttekeningen bij een oud 'Stuurmansboek' *(aantekeningen van Klaas Pietersz. Zeeman uit de periode 1718-1739)*. West-Friesland 1978,45,37-38
2652 NN, 75 Jaar Scheveningen Radio. Z.pl., 1979, 39 blz., ill.

(Kartografie -oceanografie)

Zie ook nrs. 1571,1572.

2653 BURROWS, E.H., Captain Owen of the African survey. The hydrographic surveys of admiral W.F.W.Owen on the coast of Africa and the Great Lakes of Canada. His fight against the African slave trade. His life in Campobello Island,New Brunswick 1774-1857. Rotterdam, Balkema,1979,248blz., ill., fl. 67,50
2654 COOK, H.J., Ancient wisdom, the golden age and Atlantis: the new world in 16th century cosmography. TI 1979,10,25-43
2655 DAVID, A.C.F., Peter Heywood and northwest Australia. The great circle 1, 1979,1,4-13
2556 DEACON, M., Vice-admiral A.B.Spratt and the development of oceanography in the Mediterranean. 1841-1873. Greenwich,National Maritime Museum,1978 (maritime monographs & reports, 37), 74 blz., ill., £ 2,75
2657 DESTOMBES, M., Quelques rares cartes nautiques néerlandaises du XVIIe siécle. Imago 1978,30,56-70
2658 EHRENSVAARD, U., Peter Gedda's maritime atlas of the Baltic, 1695. Imago 1977,29,75-77
2659 EWE, H., Schöne Schiffe auf alten Karten, Bielefeld, Delius Klasing,1979, 176 blz., ill., DM 78,-
2660 FONTAINE VERWEY, H.de la, Willem Jansz.Blaeu en de reis van Le Maire en Schouten. In: idem, Uit de wereld van het boek. III. In en om de 'Vergulde Sonnewyser' (Amsterdam, 1979)35-54
2661 FONTAINE VERWEY, H.de la, Willem Jansz.Blaeu, 'mercator sapiens'. In: idem, Uit de wereld van het boek, III. In en om de 'Vergulde Sonrewyser' (Amsterdam,1979) 9-34
2662 GROSJEAN, G.(ed), Vesconte Maggiolo: Atlante Nautico 1512 (facs.ed. van het ms in de Bibliotheca Palatina in Parma). Dietikon- Zürich, Urs Graf Verlag, 1979, 4 krtn, 88 blz., SFr 780,-
2663 HARMS, H., Themen alter Karten. Vom Reichtum einer Wissenschaft. Oldenburg, Ernst Völker, 1979, 280 blz., ill., DM 168,-
2664 HOWSE, D., The earliest printed sea charts 1485-1569. Nr. 1594,9-22
2665 HOWSE, D., The principal scientific instruments taken on captain Cook's voyages of exploration 1768-80. MM 65,1979,119-135
2666 KEELER, M.F., The Boazio maps of 1585-86. TI 1978,10,71-80
2667 KOEMAN, C., Dutch atlases in Polish librairies. Imago 1975,27,19-22

2668 KOEMAN, C., Manuscript charts of the west coast of North America by Gerard van Keulen 1710-1712. Bulletin Vakgroep Kartografie (RU-Utrecht)1977,5,3-23
2669 MCKIGGAN, I., The Dauphin-map - a reply. Jnl Australian Studies 3,1978,78-80
2670 NATUSCH, S., The cruise of the 'Acheron' *(1848-51, zeegebied rond Nieuw Zeeland)*. Christchurch (NZ),Whitcoulls, 1978,190 blz., ill., NZ $ 10,95
2671 NELLE, R., Zur technischen Entwicklung der Seekabel. Nr. 1613,145-150
2672 RENNIE, B.C., The Dauphin-map. Jnl Australian Studies 3,1978,75-78
2673 SCHILDER, G., Organization and evolution of the Dutch East India Company's hydrographic office in the 17th century. Imago 1976,28,61-78
2674 SCHILDER, G., Paulus Paulusz. en de kartering van Java's zuidkust. Bulletin Vakgroep Kartografie (RU-Utrecht) 1978,9,3-27 (6 krtn)
2675 SCHLEE, S., On almost any wind: the saga of the oceanographic research vessel 'Atlantis'. Londen,Cornell UP,1978,304 blz., ill., £ 10,50
2676 TEIXEIRA DE MOTA, A., Some notes on the organization of hydrographical services in Portugal before the beginning of the 19th certury. Imago 1976,28,51-60
2677 TOOLEY, R.V.(ed.), Tooley's dictionary of mapmakers. Intr. H. Wallis. New York/ Amsterdam, Meridian,1979,696 blz., ill., fl. 250,-
2678 VORSEY, L.de, Pioneer charting of the Gulf Stream: the contributions of Benjamin Franklin and William Gerard de Brahm. Imago 1976,28,105-120
2679 WHITEHOUSE, E.B., The Dieppe maps and Queensland - after McIntyre. Jnl Royal Hist.Soc.Queensland 10/3,1977/78,127-136
2680 WOOD, F.J., The strategic role of perigean spring tides in nautical history and North American coastal flooding 1635-1976. Rockville(Maryl),National Ocean Survey, 1977, 568 blz., ill.
2681 ZANDVLIET, K., De cartografie van Nederlands Brazilië. Nr. 1537,151-155
2682 ZANDVLIET, K., Johan Maurits and the cartography of Dutch Brazil, the south- west-passage and Chile. In: E.van den Boogaart(red), Johan Maurits van Nassau-Siegen 1604-1679 (Den Haag,1979)494-518

(Havens - waterwegen)

2683 BARMEYER, H., Die Sielhafenorte in der Oldenburgisch-Ostfriesischen Küstenmarsch zwischen Weser und Ems. Nr. 1613,11-23
2684 BROWN, R.D., The Port of London. Londen,Dalton,1979,ill., £ 7,95
2685 CHITTICK, N., Early ports in the Horn of Africa. IJNA 8,1979,273-277
2686 CRUMLIN-PEDERSEN, O., Sovejer til Roskilde *(verbinding van Roskilde met de zee in de tijd van Vikingen en in de Middeleeuwen)*. Arbog for Roskilde Amt 1978, 3-79
2687 DECAVELE, J., Gent op de wateren er naar de zee. Antwerpen 1978, 408 blz., 152 ills., fl. 189,-
2688 DRÖGEMÖLLER, R., Der Nord-Ostsee-Kanal. Die Hauptverkehrsstrasze der Küsterschiffahrt. SI 30,1979,301-305-334-336,384-386
2689 EICHBERG, H., Schwedenfestung und Idealstadt Carlsburg an der Unterweser. Zur Frühgeschichte des neuzeitlichen Ingenieurs. Nr. 1613,25-46
2690 FAULKNER, A., Port and market: archeology of the central waterfront, Newburyport, Massachusetts. Rindge(NH),Franklin Pierce College,1978,259 blz., ill.
2691 FEYFER, H.de, De weg van Amsterdam naar open zee vanaf de 17de eeuw tot aan de opening van het Noordzeekanaal in 1876. Zeil 3,1979,1,46-52: 3,46-51; 4,42-46; 5,32-36
2692 GROSSKREUTZ, H., Privatkapital und Kanalbau in Frankreich 1814-1848. Eine Fallstudie zur Rolle der Banken in der französischen Industrialisierung. Berlijn, 1977 (Schriften zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte,28),152 blz., ill.
2693 HAAS, R., 150 Jahre Rheinhafen Mannheim. Mannheim,Südwestdeutsche Verlagsanstalt, 1978,112 blz., ill., DM 29,50

2694 HADLEY, D.W., The role of iron in reconstructing the Oxford Canal 1829-35. Jnl of Railway & Canal Hist.Soc. 24,1978

2695 HEININGEN, D.van, Dijken en dijkdoorbraken in het Nederlandse rivierengebied. Den Haag,1978,98 blz., ill., fl. 16,50

2696 HODGES, R., Ports of trade in early medieval Europe. Norwegian Archeol.Review 11,1978,2,97-117

2697 KONVITZ, J.W., Cities and the sea. Port city planning in early modern Europe *(betreft vooral 16/17e eeuw: Antwerpen, Amsterdam, Kopenhagen, Liverpool, Londen, St. Petersburg e.a.)*. Baltimore,Johns Hopkins UP,1978,250 blz., ill., $ 17,-

2698 KRUISINGA, J.H., Hoe zit dat met het oorgat? Zeil 3,1979,2,8-11

2699 LOBE, K., Metropolen der Meere. Entwicklung und Bedeutung groszer Seehäfen. Düseldorf,EconVerlag,1979,340 blz., ill.

2700 MILNE, G., Medieval riverfront revetment construction in London. Nr. 1649, 145-153

2701 PETERSEN, J.W.van, De waterplaag. Dijkdoorbraken en overstromingen achter Rijn en IJssel. Zutphen,Walburg,1979,160 blz., ill., fl. 45,-

2702 RASCH, A., Ejderkanalen *(aanleg van kanaal tussen Noordzee en Oostzee, eind 18e eeuw)*. AAbenraa, Historisk Samfund for Sonderjylland,1978,147 blz., ill.

2703 RIDDELL, J.F., Clyde navigation. A history of the development and deepening of the river Clyde. Edinburgh,J.Donald,1979,450 blz., ill., £ 15,-

2704 ROSS, J.O., Pride in their ports. The story of the minor ports of New Zealand. Palmerston North(NZ),1977,213 blz., ill.

2705 ROTTERDAM. Zeehavenbeleid van Rotterdam 1967-1995. De jongste geschiedenis van de ontwikkelingen rond Europoort, Maasvlakte en de Gouden Delta. Rotterdam, Gemeentelijke Archiefdienst, 1978, 2dln, 96 + 112 blz., ill.

2706 SHARMAN, F.A., A sixteenth-century canal to London. Jnl Railway & Canal Hist. Soc. 24,1978

2707 (SLECHTE, H,), 75 Jaar havens Den Haag, Scheveningen. De geschiedenis van de Scheveningse en de Laakhaven. Den Haag 1979, 96 blz., ill.

2708 SPRENGER, J., Arbeid. De zeewegen naar Amsterdam. De aanleg van het Groot-Noordhollands Kanaal. In: Een schedel met een gaatje. Uit de geschiedenis van arm en rijk in Amsterdam.(z.pl.,Sjaloom,1978) 14-30

2709 VALK, J.C.de, Een Hollands advies uit 1705 tot bevaarbaarmaking van de Roer. Roerstreek(Roermord)10,1978,19-23

2710 WEBER, W., Erdöl als Transportproblem an .der deutschen Nordseeküste in der zweiter Hälfte des 19.Jahrhunderts. Nr. 1613,67-76

(Zeerecht)

Zie ook nr. 2127.

2711 BARTO ARNOLD, J., Some thoughts on salvage law and historic preservation. IJNA 7,1978,173-176

2712 BOLSTER, W.J., The changing nature of maritime insurrection. Mystic 31, 1979,14-21

2713 JAENICKE, G., Der Anspruch auf den Reichtum der Meere. Nr. 1614,181-188

2714 KORTHALS ALTES, A., Themis en archeologie op de zeebodem. Nederl. Juristenblad 11 nov.1978,afl.38,854-857

2715 O'KEEFE, P.J., Maritime archeology and salvage laws. Some comments following Robinson vs the Western Australian Museem. IJNA 7,1978,3-7

2716 PENNANEN, G., The Fortune Bay affair,1878-1881: Massachusetts fishermen versus the British Crown. AN 39,1979,289-301

DUTCH-ASIATIC SHIPPING IN THE SEVENTEENTH AND EIGHTEENTH CENTURIES (1595–1795)

Edited by F. S. Gaastra, J. R. Bruijn and I. Schöffer

UITGEVERIJ MARTINUS NIJHOFF B.V.
POSTBUS 566
'S-GRAVENHAGE

De scheepvaart en handel vanuit de Republiek der Verenigde Nederlanden op Azië was vanaf 1595 tot 1602 in handen van een beperkt aantal handelscompagnieën (de z.g. *voorcompagnieën),* daarna was deze vaart bijna twee eeuwen lang het exclusieve werkterrein van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC). Het is mogelijk gebleken om op grond van beschikbare gegevens over de activiteiten van de *vóórcompagnieën* en op grond van bronnen aanwezig in het archief van de VOC een bijna volledig overzicht samen te stellen van het scheepvaartverkeer tussen Nederland en Azië sedert het begin van de vaart in 1595 tot aan 1795. Dit overzicht wordt in een driedelige, engelstalige publicatie gepresenteerd.
In de delen II en III zijn de gegevens van respectievelijk alle reizen vanuit de Nederlandse provincies naar Azië en alle retourreizen van Aziatische havens naar Nederland chronologisch geordend in tabelvorm bijeengebracht. Deze tabellen worden voorafgegaan door een beknopte handleiding. Deel III wordt besloten met indices op scheeps-, schippers- en geografische namen. De gegevens die in deze tabellen worden samengevat, zijn de volgende:

- De naam van het schip en de schipper; de tonnage alsmede de plaats en het jaar van de bouw van het schip. Bovendien is aangegeven hoeveel malen het schip de reis naar Azië heeft gemaakt.
- De datum en haven van vertrek uit Nederland of Azië; de datum van aankomst bij en vertrek van Kaap de Goede Hoop; de datum en haven van aankomst in Azië of, bij de retourreizen in Nederland.
- Gegevens over het getal der opvarenden, zo mogelijk gesplitst in de categorieën zeevarenden, soldaten, ambachtslieden, passagiers en *impotenten* d.w.z. zij die wegens ziekte of ouderdom de Compagnie niet langer konden dienen. Vermeld wordt het aantal opvarenden bij vertrek en aankomst, het aantal sterfgevallen aan boord op het traject tot aan Kaap de Goede Hoop, de mutaties in de bemanning aldaar en het aantal sterfgevallen op de gehele reis.
- Bij de retourreizen wordt de factuurwaarde van de totale lading van ieder schip opgegeven, en de kamer waarvoor deze lading bestemd was.
- Tenslotte worden in de rubriek "particulars", voor zover beschikbaar, nadere détails over de reis meegedeeld, zoals het aanlopen van havens onderweg, het al dan niet varen in vlootverband en het uiteindelijke lot van het schip.

In deel I wordt een beschouwing gegeven van de VOC als scheepvaartonderneming en worden de gegevens over uit- en thuisreizen uit deel II en III in een organisatorisch, economisch en commercieel kader geplaatst. Daartoe komen achtereenvolgens aan de orde:

- De organisatie van de VOC in Holland en Zeeland (de *voorcompagnieën* en de oprichting van de VOC; de besluitvorming ten aanzien van scheepvaart en handel; het bouwen en uittreden der schepen)
- De opvarenden van de Oostindiëvaarders. (De wijze van aannemen van de schepelingen; de herkomst der opvarenden; de omvang van de migratie)
- De route naar en van Azië (De zeilvoorschriften voor de schippers; de aanloophavens onderweg; de reisduur)
- De Kaap de Goede Hoop als tussenstation
- De organisatie van de VOC in Azië (Batavia als rendez-vous; de overige havens in de Aziatische vaart)
- De schepen van de Compagnie (De scheeps-typen, de problemen bij het vaststellen van de tonnage)
- De omvang van de scheepsverplaatsing (Een analyse van de omvang en ontwikkeling van de scheepsverplaatsing tussen Nederland en Azië aan de hand van samenvattende tabellen en statistieken. Bovendien wordt hier materiaal gepresenteerd, bijvoorbeeld met betrekking tot de export uit Nederland naar Azië, dat niet in de tabellen kon worden opgenomen)

Deze publicatie beoogt aldus inzicht te geven in de aard en omvang van één van de belangrijkste activiteiten van de Verenigde Oostindische Compagnie, namelijk de scheepvaart tussen Nederland en Azië in alle aspecten. Aangezien de gegevens betrekking hebben op de gehele zeventiende en achttiende eeuw, is het mogelijk om de groei en fluctuaties op langere termijn vast te stellen.

Deel I wordt besloten met een kritische beschouwing van de bronnen die aan de tabellen ten grondslag liggen.

Deel 1. Introductory volume. ca. 300 blz. ca. fl. 50,–
(Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Grote Serie, 165)
verschijnt in 1981.

Deel 2. Outward-bound voyages from the Netherlands to Asia and the Cape (1595–1794). XI, 765 blz. fl. 120,–
(Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Grote Serie, 166)

Deel 3. Homeward-bound voyages form Asia and the Cape to the Netherlands (1597–1795). XI, 626 blz. fl. 95,–
(Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Grote Serie, 167)

Ondergetekende:

Naam: .....

Straat: .....

Plaats: .....

bestelt hierbij:

Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries

..... ex. Deel 1

..... ex. Deel 2

..... ex. Deel 3

Wenst levering via boekhandel:

.....

Wenst levering via uitgever:
Martinus Nijhoff BV
Postbus 566
2501 CN 's-Gravenhage

Handtekening: .....