



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Collecties

Redactie MvdNVvZ

Citation

Collecties. (1970). Collecties. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 20, 37-40. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305380>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305380>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

daarbij refererende aan een meer binnenlands gelegen typische boerensamenleving (Drents esdorp). Weer een ander gaat aan de hand van vergelijkend literatuuronderzoek het begrip Maritimiteit zelf als cultuurverschijnsel na. Voorts staat er nog een doctoraalscriptie over "Symboliek in de scheepvaart" op stapel, terwijl twee vrouwelijke studenten in samenwerking met het Arctisch Instituut in Tromsø veldwerk verrichten aan de kust van Lapland.

De aan het Groninger Instituut verbonden Laplandkenner Drs. J. Neuteboom die als student al een scriptie had gemaakt over 'roeien, wrikken, peddelen en pagaaien in Europa' heeft een dissertatie in voorbereiding over het arctische maritieme substraatcultuurgoed in de Noord-Skandinavische bootsbouw en nautische terminologie. Hierin wordt het cultuur-historisch probleem bestudeerd van de Skandinavisering van de Lapse arctische scheepvaart en visserij enerzijds en andersom de arctisering van de Skandinavische scheepvaart waaronder de Lapse invloeden op het Noors en Zweeds nautisch vocabularium. Een andere in bewerking zijnde dissertatie heeft 'de ecologie van de Botter' tot onderwerp, waarop Drs. U. E. E. Vroom van het Zuiderzeemuseum (en oud-student van Dr. Prins) hoopt te promoveren.

Wij meenden dat het dienstig kon zijn de activiteiten van het Instituut voor zover die iets uitstaande hebben met zeegeschiedenis hiermee onder een wijdere aandacht te brengen, temeer nu met ingang van het collegejaar 1969-'70 voor het eerst door een professioneel antropoloog maritieme cultuurkunde gedoceerd gaat worden; zeer waarschijnlijk een mondiaal unicum en een extra vlag aan de mast van de Groninger scheepvaartgeschiedenis.

Erder had de Groninger Universiteit een onderzoek naar de geschiedenis van de scheepvaart in de Noordzee uitgevoerd. Dit onderzoek is nu in de voorbereiding van een monografie over de geschiedenis van de scheepvaart in de Noordzee. Het onderzoek is nu in de voorbereiding van een monografie over de geschiedenis van de scheepvaart in de Noordzee. Het onderzoek is nu in de voorbereiding van een monografie over de geschiedenis van de scheepvaart in de Noordzee.

Momenteel is één der medewerkers van Dr. Prins onder diens supervisie deelde een "Source Book in Maritime Anthropology" samen te stellen. Dit werk gaat voortaan-lijk literatuurverwijzingen naar autochtone scheepvaart - zowel binnen- als buiten-Europese - bevatten, en zal naar men hoopt in 1970 voltooid worden. Thels van de laatste publicaties betreffende thema's als maritieme geschiedenis, scheepvaart, scheepvaartbedrijf, scheepstakelorie zijn steeds regionaal ondergebracht. De moderne specialistische scheepvaart zal in deze bibliografie geen plaats krijgen, maar alleen de cultuur- en streekscheepvaart van de plaatselijke bevolking, die (nog) geen wetenschappelijk uitgaande scheepbouw, navigatie e.d. beoefent. Zo zal men er naast bijvoorbeeld rietvloedbooten, vlietvloten en boomstamkano's, wél onze vaderlandse ronde- en platbodemscheepvaart aantreffen, maar geen 17de eeuwse Oostindische- of drie-in-godsnaam, wél het Chinese draakbootje en ons één-wiel- of driewielig bootje, wél het Chinese draakbootje en ons één-wiel- of driewielig bootje, wél het Chinese draakbootje en ons één-wiel- of driewielig bootje.

Enige gevorderde studenten in de culturele antropologie in Groningen werken momenteel aan doctoraal scripties die nautische onderwerpen tot studie-object hebben. Zo is er in samenwerking met het Zuiderzeemuseum een onderzoek gaande onder de bevolking van Zoutkamp. Met behulp van psychologisch testmateriaal opvoert een andere doctoraalstudent in een zeevaartmuseum (Terminen-Terminen) zich

COLLECTIES

LE MUSEE NAVAL DE TOULON

Vóór de verwoesting van Toulon in 1944 was de Vieille Darse een pittoresk plekje aan het water. In één van de huizen aan deze kade was de mairie gevestigd. Na de wederopbouw bleek de ongedwongen, schilderachtige omgeving voorgoed verloren. Uniforme, onverzettelijke blokken waren verrezen. In de schaduw van één van hen stond een lichte kubus, die tot mairie d'honneur bestemd, alras door de bevolking met mairie d'horreur werd aangeduid. Tenslotte weigerde het gemeentebestuur dit gebouw te betrekken. Het kwam ter beschikking van le Musée Naval de Toulon.

Eenmaal binnen blijkt het gebouw mede door de vele ramen bijzonder licht te zijn. De wriemelende massa bootjes in de haven tegen een decor van oorlogsschepen en heuvels landschap verschaft een aantrekkelijk uitzicht. Opgestelde verrekijkers vormen een begerenswaard object voor de kinderen en hun ouders. Het is er verboden te roken, maar ach, de vloeren bestaan uit onbrandbare lichte tegels, de suppoosten zijn vriendelijk en er zijn asbakken. Het is verboden de objecten aan te raken, maar er wordt geen bezwaar gemaakt als kinderen (maar ook de volwassenen!) met het solide model van een stuk kustgeschut manoeuvreren.

De collectie is in de ruimte verdeeld. Opeenhoping en duplicering is vermeden. De handzame "guide de visite" geeft slechts enige algemene achtergrondinformatie voor het tentoongestelde, dat als centraal thema de geschiedenis van de haven van Toulon heeft. Beneden vindt men iets over de ontwikkeling van de galeien met o.a. twee galeimodellen uit de 17de en begin 18de eeuw en wat beeldhouwwerk afkomstig van galeien. Er tussen staat een Romeins anker. In een ander zaaltje wordt één der wanden gevuld met een enorm schilderij van Eugene Isabey (1803 - 1886): "Embarquement de Michel de Ruyter et de Cornelius de Witt au Texel 1 juin 1667". Er voor staat een groot model van het linesschip "Duquesne" (1787 - 1803, 74 stukken). Volgens de beschrijving is dit model samen met dat van de "La Sultane" (32 stukken) de grootste van de nog bestaande eigentijdse modellen. Ze werden gebruikt bij het scheepsbouwonderwijs.

Op de eerste en tweede verdieping worden de meest uiteenlopende zaken geëxposeerd: een model van een pantserschep met anti-torpedonetten, schaalmodellen van diverse gebruiksvoorwerpen, slag- en steekwapens, een model van een scheepskameel, foto's over de ondergang en wederopbouw van de haven van Toulon, herinneringen aan admiraals die de geschiedenis van Toulon meer of minder glans gaven, prentbriefkaarten met z.g. marinehumor, moderne schilderijen, een foto van onze in Toulon gebouwde "Schorpioen", enz. *)

Dit alles wordt gelardeerd met de "vakmanschap is meesterschap"-achtige vitrines als bijv. die waarin een Romeinse amphora met een blinkende koperen duikershelm, zeldzame stukjes glas en wat koraal met behulp van een fluwelen lap tot een kostelijk geheel wordt gemaakt.

Maar geeft het geheel inderdaad weer wat de "guide de visite" belooft: een overzicht van de geschiedenis van de haven van Toulon, de evolutie in de scheepsbouw en al wat daarmee samenhangt? Zeker niet! Maar toch is de wijze van opzet van dit museum boeiend. Verscheidene malen heb ik reeds met niet maritiem-historisch geïnteresseerde scheepsgenoten dit museum doorgelopen, maar altijd waren de reacties positief. Zulks i.t.t. ervaringen met beroemde scheepvaartmusea. Een enkele toelichting meer bij het tentoongestelde zou wel mogen, een logische strakke opbouw ontbreekt, maar het gemis er van werkt niet storend.

Hoewel het geëxposeerde in een paar jaar op een enkel detail's na niet was gewijzigd en er geen maritiem-historische stukken van eminent belang aanwezig zijn, lokt het museum tot een herhaald bezoek: niet te groot, luchtig in opzet, voor elk wat wils, prachtig havenpanorama, gezellige drukte op de terrasjes naast het gebouw en in het havenkje er voor: kortom beslist de moeite waard!

S. W. P. C. Braunius.

*) Voor de artilleristisch ingestelden is er in de kazematten van de "Tour Royal" boven Toulon nog het nodige te bezichtigen.

Het jaar 1968 kenmerkte zich door geleidelijke ontwikkelingen, zowel voor wat betreft het museum als voor wat betreft het oudheidkundig bodemonderzoek in de IJsselmeerpolders. In het algemeen kan worden gezegd dat de collecties konden worden uitgebreid met een aantal bijzonder interessante vondsten.

Het belangrijkste in deze ontwikkeling was het beginnen van de voorbereidende werkzaamheden voor het realiseren van het museum voor de scheepsarcheologie te Ketelhaven en in het bijzonder met het uitwerken van plannen t.a.v. de expositie van het scheepsarcheologische materiaal. In dit verband werd een deel van het hout- en ijzer-materiaal van scheepswrakken naar Ketelhaven overgebracht.

Behandeling van het scheepshout bleef feitelijk beperkt tot het nathouden van het te conserveren en te bewaren materiaal. Het is intussen wel duidelijk geworden dat dit nathouden op zich een noodzakelijke schakel is in de totale behandeling van het hout, die het nodig maakt alle door het hout opgenomen en niet daarin behorende stoffen te verwijderen. Dit kan geschieden door langdurig uitwassen. Er zijn tevens enkele proeven verricht in verband met bewerkingsmethoden voor kleine stukken. Bovendien zijn ervaringen opgedaan ten aanzien van hetgeen geschiedt nadat het hout is behandeld, mede in verband met een eindbehandeling, die van betekenis is na de stabilisatie.

Op kavel T 23 in Oostelijk Flevoland is een opgraving van een vissersschip aan de gang. Het blijkt een zeer groot en zeer fors gebouwd vaartuig te zijn dat vermoedelijk ten onder is gegaan omstreeks het midden van de 17de eeuw. Dit laatste blijkt uit de in het wrak gevonden tegelfragmenten, polychrome tegels met granaatappelversieringen, pijpekoppen van midden 17de eeuwse type, een paar koperen akers en enig schervenmateriaal. Er zijn enkele goed bewaarde leren jassen in gevonden. Het schip is geballast met vrij grote zwerfstenen, vermoedelijk goeddeels van noordelijke herkomst. Er is een diepe bun in het vaartuig met doorboorde huidgangen. Er zijn in deze bun enkele visseskeletten aangetroffen. De bun is in tweeën gedeeld door de aanwezigheid van drie schotten. De inhouten van de bun zijn afgerond om de vis niet te doen beschadigen. De bun is gedekt met een zware bundeken. Er kan een overkappende constructie over deze bun zijn geweest. Deze en de voorlijke plaatsing aan de mast zouden er tezamen met de forse bouw van dit vaartuig op kunnen wijzen dat het een waterschip betreft. Waterschepen waren veelal in gebruik in de 17de eeuw als zeilsleepboten. Hoewel er tekeningen van waterschepen - ondermeer van de schepenschilder Van der Velde - bekend zijn, zijn er vermoedelijk geen constructietekeningen. Het nu in opgraving zijnde wrak is redelijk compleet, hoewel in het achter- en voorschip ernstig beschadigde stevens aanwezig zijn. In de Noordoostpolder is vele jaren geleden een waterschip opgegraven waarvan het voorschip ernstig beschadigd was. Daar wij nu met een wrak te doen hebben met een omgekeerde situatie van een ernstig beschadigd voorschip en een heel compleet achterschip, kunnen de gegevens elkaar wellicht aanvullen. Tijdens de voortgang van het onderzoek werd het steeds meer evident dat het inderdaad een waterschip betreft dat in de 17de eeuw is vergaan. Er zijn talrijke vondsten gedaan die goede mogelijkheid tot datering geven. Behalve de reeds eerder gemelde leren jassen is nu ook interessant leren schoeisel gevonden: hoge laarzen met omgeslagen kappen zoals die van diverse schilderstukken wel bekend zijn. Er is ook een leren mouw met aansluitende want van leer aangetroffen: een heel merkwaardig, niet eerder gevonden kledingfragment. Aan huishoudelijk materiaal is vrij veel uit het wrak gehaald: een rood aardewerk bord en een vergiet; een bronzen steelpan van een type dat eerder in 17de eeuwse schepen is gevonden; een bronzen grape, eveneens typerend voor deze tijd; enige polychrome wandtegels, welke tezamen met blauw versierde tegels werden aangetroffen. Aan scheepsmaterialen zijn te voorschijn gekomen: enkele blokken, touwfragmenten, boetnaalden en enige stukken gereedschap. Een groot aantal ballaststenen - gedeeltelijk van noordelijke, stellig ook ten dele van zuidelijke herkomst - is na tekenen uit het wrak genomen. Deze worden nader gedetermineerd in verband met de herkomstbepaling. Van het losse hout - dat is getekend - is een deel naar de werkplaats overgebracht.

Er bestaat grote belangstelling voor dit wrak bij degenen die zich met scheepsbouwgeschiedenis bezighouden, want waterschepen zijn historisch nogal bekende objecten. Er zal moeten worden overwogen wat van dit schip bewaard dient te blijven. Het wrak moet vergaan zijn vóór 1650. Het is - nu vergelijking met 18de eeuwse modellen van waterschepen mogelijk is geweest in de collectie van het Rijksmuseum te Amsterdam - duidelijk dat het een vroeger type waterschip betreft, een zeilsleepboot, zoals die werd gebruikt voor zowel de visserij als voor het slepen van grotere schepen over ondiepe gedeelten van de voormalige Zuiderzee (mede met behulp van scheepskamelen). De verstoring van de zeebodem door het vergaan van dit schip vond plaats vóór de afzetting van de Zu III-formatie. Een groot aantal ballaststenen is uit het schip opgehaald en bewaard. Deze zullen t.g.t. worden gedetermineerd, waarmee stellig de herkomst van dit gesteente bekend zal worden. Voor- en achterstevens zijn bijzonder mooi bewaard gebleven en een goed deel van de constructie van het schip is compleet. Dit geldt gelukkig ook voor de stoere achterbouw, die geschikt is gemaakt voor het sleepwerk.

Op Urk werd een grote scheepsknie van eikenhout gevonden, vermoedelijk door vissers meegebracht uit de Noordzee. Het betreft een bijzonder interessant stuk dat geheel in vorm is gemaakt, maar nog niet is gebruikt. Er zijn geen pengaten in aanwezig. Het getuigt er van hoezeer reeds in de houtbouw voor schepen de vorm en afmetingen waren gestandaardiseerd. Diverse maten voor bepaalde scheepstypen moeten zijn voorgelopen.

Uit: Jaarverslag 1968 van het Museum voor de IJsselmeerpolders.

SCHEEPSWRAKKEN OP DE WESTKUST VAN AUSTRALIË

Het hoofd van de afdeling, de heer G.D. van der Heide, vertoefde gedurende drie maanden, in opdracht van het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk, afdeling voor Internationale Culturele Betrekkingen - overeenkomstig het daartoe strekkende verzoek van het Western Australian Museum in Perth (W.A.) - in Australië. Dit verblijf - mogelijk geworden door de samenwerking tussen de beide Ministeries van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Verkeer en Waterstaat met de Regering van Western Australia - had tot doel te adviseren omtrent het onderzoek van een viertal scheepswrakken van Nederlandse Oost-Indiëvaarders onder water op de kust van West-Australië. Het betrof de scheepsresten van de "Batavia" (ten ondergegaan op de Abrolhosislands-Morning Reef in 1629), van de "Vergulde Draeck" (op een rif ten noorden van Perth-Fremantle, 3 mijl uit de kust, in 1656), van de "Zuytdorp" (op de klifkust van de Zuytdorp Cliffs benoorden Geraldton en vergaan in 1711) en van de "Zeewijk" (eveneens op de Abrolhos-eilanden op de buitenste rifrand, vergaan in 1727). Van het in 1726 vergane schip "Aagtekerke" is nog geen duidelijk spoor bekend geworden. De werkzaamheden omvatten het verrichten van verkenningen omtrent genoemde wrakken, waartoe diverse expedities werden ondernomen en het adviseren omtrent deze werkzaamheden, zowel aan de Nederlandse Regering, als aan de Westaustralische autoriteiten. Tevens werd de reeds samengebrachte collectie materiaal in het West Australian Museum in Perth beschreven (plm. 800 vondsten van Nederlandse origine). De uitzending is in velerlei opzicht zeer instructief geweest, vooral ten aanzien van uitbreiding van de kennis omtrent de levensomstandigheden van de mensen aan boord, omtrent de schepen zelf en hun navigatie.

Een advies in de richting van het uitzenden van twee - een duiker en degene die is bestemd aan de conservering te werken van de reeds opgedoken en nog op te duiken objecten - van de drie met de werkzaamheden belaste personen werd beantwoord met het uitzenden naar Nederland van één van hen deze herfst. Komend jaar zal de tweede tijdelijk bij de afdeling te werk worden gesteld.

Uit: Jaarverslag 1968 van het Museum voor de IJsselmeerpolders.

In het najaar van 1969 is het "Répertoire des Musées et Collections de Marine - Repertory of Maritime Museums and Collections" verschenen.

This publication, which has been compiled by J. Van Beylen, leading officer of the Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerp, has been edited by the City of Antwerp, Nationaal Scheepvaartmuseum and the International Council of Museums, Belgian National Committee.

The "Repertory" contains a list of 475 maritime museums and collections throughout the world, classified per country, city and museum, with an index on the name of the museums and collections. The information given mentions as much as available details concerning the institutes such as address, phone, direction, entrance fee, days and hours of opening, number of visitors, statute, budget, history, aim and nature of the collections and sections, publications, educational services, library, bibliography.

All information is provided both in French and in English. The "Repertory" contains 679 pages, size 26,5 cm x 23,5 cm. Copies can be ordered to the

International Council of Museums,
Belgian National Committee,
c/o Vleeshouwersstraat 38-40,
Antwerp - Belgium.

Orders will be carried out on receipt of payment on post-account nr.

56 64 54

of the International Council of Museums.

Price per copy: 200 BF

BOEKBESPREKINGEN

BOITEUX, L. A., La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance. Paris, S. E. V. P. E. N., 1968, 212 p., f 19,90. Ecole des Hautes Etudes, VIe Section, tome XXIV

In zijn boek 'La fortune de mer' schetst de schrijver, ondervoorzitter van de "Académie de Marine", het ontstaan en de eerste ontwikkeling van het zeeverzekeringswezen in het Middellandse Zeegebied. Ieder die zich bezig houdt met zee geschiedenis zal zich wel bewust zijn van de nuttige gegevens die uit verzekeringskontrakten kunnen geput worden zoals daar zijn inlichtingen over de naam van het schip, van de kapitein of van de patroon, over de aard der goederen, de lijst van verzekeraars, de te volgen weg, de onkosten, de duur van de verzekering enz. Aan de kwantitatieve informatie uit deze categorie bronnen voegt schrijver een grotere dimensie toe door te wijzen op de kwalitatieve aspecten, die hij analyseert aan de hand van inhoud en vormgeving van verschillende verzekeringspolissen.

In een eerste deel behandelt schrijver de vele mogelijke voorzorgen, in de XIIIde en XIVde eeuwen door kooplieden genomen tegen de alomheersende gevaren, er steeds op wijzend hoe de behoefte aan veiligheid de economie beïnvloedt. Verschijnselen als wraakneming, brieven van garantie, bestandformules en vrijgeleiden komen aan de orde. Alleen wie langs normale weg geen gerechtigheid meende te vinden kon gebruik maken van het recht om zelf vergelding te zoeken voor de opgelopen schade (droit de marque). Schrijver ziet het toepassen van dit recht als de aanloop tot het beslagleggen op schepen en tot de piraterij. Uitgaande van de geest van wederzijdse hulpverlening, zoals die te vinden was in religieuze broederschappen, keuren en Hanzen, verenigden ook de kooplieden zich in een belangengemeenschap van scheepseigenaars, uitreders, bevrachters en varensgezellen. In de grote expansie na de Kruistochten ziet schrijver de aanleiding tot een nieuwe mentaliteit. Immers om de scheepseigenaars tegemoet te komen in hun angst voor de "fortune de la mer" zijn, nu eens de bevrachters, dan weer de ontvangers, in een ander geval de uitreders of de kooplieden onderling, bereid het risico van de zeereis op zich te nemen. Zo doet een belangrijk aspect van de verzekering t.w. de overdracht van het risico, haar intrede.

Een tweede deel neemt de assurantie in de beginfase van haar evolutie onder de loupe. Volgens schr. zou niet zelden de weddenschap op de afloop van een reis dienst doen als verzekering. Als directe voorloper van de assurantie ziet hij de bodemerij, waarbij de kapitaalcrachtige lener het risico van winst of verlies op zich nam. De Italianen schakelden als eerste een tussenpersoon in, de verzekeraar, die een "garantie" verkocht en zich bereid verklaarde het risico te dragen, maar in feite alleen in geval van een ramp over kapitaal moest beschikken. Intussen werden de kooplieden-verzekerden op hun beurt in de mogelijkheid gesteld hun handelszaken uit te breiden en te diversifiëren. De stelling, door velen goet, dat het verzekeringswezen een aanloop zou vormen tot het moderne kapitalisme, aanvaardt schr. slechts voor de XVIIIde en volgende eeuwen. Aan de hand van voorbeelden, soms ook in bijlagen weergegeven, kan de lezer kennis nemen van de inhoud en vormgeving van een grote reeks contracten door Italianen afgesloten in gans het Middellandse Zeegebied. Interessant is te zien hoe het Dekreet van 1237 op de woeker aanleiding is geweest tot het zoeken naar allerlei juridische knepen om het winstgevend karakter van de verzekering te verbergen. In de XVde eeuw wordt de Italiaanse verzekeringstechniek ook toegepast op de kusten van de Adriatische zee en in de

Italiaanse vestigingen in de Levant, in Catalonië, Provence en Languedoc; later in Vlaanderen en Engeland waar de Italiaanse invloed zich deed gevoelen via de belangrijke kolonie der Lombarden (Londense Lombard Street).

Zoals algemeen bekend is gaat in de XVIde eeuw de leiding in het verzekeringswezen over op Spanje en via de emigratie vanuit Vlaanderen worden de Hollanders in de XVIIde eeuw de leidinggevende makelaars, een rol die tenslotte definitief door Engeland wordt overgenomen. Het is op zijn minst te betreuren dat in Boiteux' studie alleen de XIVde, XVde en zelfs in mindere mate de XVIde eeuw uitvoerig worden geanalyseerd. Voor onze zee geschiedenis is dit, gezien de loop der historie, dubbel bezwaarlijk. Vermoedelijk is het gebrek aan kennis van onze taal hiervoor verantwoordelijk: men hoeft maar te kijken naar de bibliografie m. b. t. de Verenigde Provinciën! Ons inziens had, om maar iets te noemen, het artikel van Sneller over "De drie cargasoenen rogge van Daniel van der Meulen c. s. anno 1592 en hun verzekering" in dit kader aandacht verdiend.

In een derde deel heeft schrijver het aan de hand van voorbeelden over de reglementering in het verzekeringswezen. De jurisdictie en enkele beginselen uit het normandisch handboek van zeerecht "Le Guidon" (Rouen, 1607) worden eveneens besproken.

Een vierde deel besteedt aandacht aan de juridische vorm van de verzekeringspolis, aan de formulering ervan en de premieberekening. De figuren van de verzekeraar, de makelaar en de verzekerde komen eveneens aan de orde. Schr. maakt de lezer opmerkzaam op het feit dat dezelfde kooplieden in de door hem bestudeerde contracten nu eens optreden als verzekeraar, dan weer als verzekerde. Het ontbreken van registers op personen en plaatsen komt ons, mede door het feit dat dit domein van de zee geschiedenis nog maar in een beginstadium is, als bijzonder hinderlijk voor.

De studie van Boiteux, die op een logische wijze de ontwikkelingsgeschiedenis schetst van een belangrijk economisch verschijnsel, zal voor de beoefenaars van de economische en zee geschiedenis bijzonder nuttig zijn. Dat hij de XVIIde en volgende eeuwen nagenoeg onbesproken liet moge voor de Nederlandse historici een impuls zijn om zijn werk op een even gedegen manier voort te zetten.

Gisela Jongbloet-van Houtte

DIE BREMER HANSE-KOGGE. Ein Schlüssel zur Schiffahrtsgeschichte - Fund Konservierung - Forschung - Uitgave von der Wittheit zu Bremen 1969. Verlag Friedrich Röver - Bremen, 209 p. DM 30, --.

De publikatie over de Bremer Hanse-Kogge, samengesteld door een groep van onderzoekers, die te doen hebben met de in 1962 gevonden scheepsrest in de haven van Bremen, heeft zojuist het licht gezien. Het schip was een heel belangrijke vondst; de nu uitgekomen publikatie is evenzo van grote betekenis, want hierin worden bijzonderheden over dit schip, zijn verleden, zijn bouw en zijn toekomst meegedeeld. Een juist omtrent het schip van de Hanse-periode, het zo belangrijke communicatiemiddel van een zo belangrijke tijd van de late middeleeuwen, is nog veel raadslachtings op te helderen. Karl Löbe, Rosemarie Pohl-Weber, Siegfried Fliedner, Josef Bauch, Detlef Noack, Horst Ladeburg, Wolf-Dieter Hoheisel en Kurt Gieseler hebben tezamen deze publikatie verzorgd, elk met de eigen benadering van een veelheid van problemen rond deze