



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Literatuur

Redactie MvdNVvZ

## Citation

Literatuur. (1970). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 20, 41-59. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305382>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305382>

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

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 guet, 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 raadselachtigs 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

bodemvondst. In dit boek komen diverse vraagstukken achtereenvolgens aan de orde: het vinden en bergen van het wrak, het onderzoek in de omgeving van de vindplaats en de bergingsacties, de geschiedenis van de laat-middeleeuwse scheepstypen als kogge en hulk, ontstaan en ontwikkeling daarvan, ook de datering van de bouwtijd van het schip wordt besproken.

Voorts komen in behandeling de plannen tot conservering van hout en ijzer van het wrak, de conserverings-toestand daarvan, pogingen tot stabilisering van het hout, geplande conserveringsmethodiek, het nat aan-eenlijmen van stukken van het hout, het schoonhouden van het conserveringsbad en de bouw van het "Haus der Kogge", het plan voor het Kogge-Museum te Bremen en tenslotte een geologische bijdrage over de vindplaats van het schip. Wij kunnen niet anders zeggen dan dat allen die zich interesseren voor de scheepsbouwhistorie en de scheepvaart van het verleden veel belangstelling voor dit boek zullen hebben, mede om de brede behandeling, waardoor een aantal facetten omtrent deze vondst kunnen worden belicht. Immers, er is tot nu toe weinig bewaard gebleven van laat-middeleeuwse schepen en de herkenning door Dr. S. Flidner (van het Focke Museum) die het schip reeds in een pril stadium als een kogge betitelde, heeft in belangrijke mate meegewerkt dat dit uitzonderlijke scheepswrak bewaard is gebleven.

De vondst van de Bremer Kogge was een toevalsvondst, die aan het licht kwam bij het wegbaggeren van een oevergedeelte ter verbreding van de Weser. Daar lag toen plotseling het probleem van een scheepswrak dat moest worden onderzocht, wellicht bewaard. Men was er niet op voorbereid en werd even onverwacht geconfronteerd met ingrijpende consequenties, niet in het minst van financiële aard. De delen van het schip werden opgemeten, genummerd en deel voor deel geborgen.

Kenmerkend voor het wrak in de Weser waren de overnaadse bouw, de brede huidgangen, de door de scheepswand stekende dekbalken, de schuin oplopende "vallende steven" en de ondersteuning die alleen maar gediend konden hebben voor het dragen van het achterkasteel. Daarbij kon, door vergelijking met de stadszegels van de Hanzesteden, die koggen uitbeelden in de 13de en 14de eeuw, dit wrak als een hanze-kogge worden opgevat. Het schip moet nog vóór het een reis heeft gemaakt, ten onder zijn gegaan. Wellicht was het zelfs niet afgebouwd.

De verbindingen van het hout van het wrak waren zó zwak dat zowel ijzeren als houten nagels met de hand konden worden weggenomen. Ook dit beïnvloedde de beslissing omtrent de berging, die uiteindelijk viel op een uit elkaar nemen van de gevonden delen van het schip. De bijzonder geringe zichtbaarheid in dit gebied onder water maakte dan ook, dat niet onder water kon worden getekend of gefotografeerd. Men moest dus de Weserbodem in de omgeving van de vindplaats van de kogge naar bijbehorend scheepshout gaan afzoeken. Dit geschiedde later met medewerking van het duikerklokschip "Carl Straat" ten einde het schip zo compleet mogelijk bijeen te trachten te krijgen. Ook een baggerzuiger werd ingeschakeld. Zo werd de omgeving van de vindplaats afgezocht. Dieper werd nog met een cutterzuiger gewerkt in de ondergrond opdat zoveel mogelijk van het wrak zou worden verzameld. Ettelijke honderden stukken hout kwamen zo nog te voorschijn.

Gedurende de 6 jaren nadat deze vondst bekend werd, is door diverse instituten medewerking verleend om nadere bestudering omtrent schip en vondstomstandigheden, datering, bewaring en restauratie of herbouw mogelijk te maken.

De vondst van dit schip bracht weer eens het vraagstuk van de bouw van de laat-middeleeuwse hanzescheepen, met name de kogge en de hulk aan de orde, waaraan Dr. S. Flidner in het besproken werk een hoofdstuk wijdt, dat na de publikaties van Hagedorn en Paul Heinsius en enkele anderen mede met behulp

van stadszegels en van de afbeeldingen in kerken en oude bronnen wordt geïllustreerd. Het is voor het eerst - en daarom van de grootste betekenis - dat nu vergelijking met een scheepsrest mogelijk is, zij het dan dat nu nog slechts sprake is van vergelijking met een reconstructiemodel. Wij kunnen hopen - en verwachten - dat t.g.t. de reële vergelijking met het wrak zelf, wanneer dat weer wordt opgebouwd, mogelijk wordt.

De ouderdom van dit type van de kogge heeft Flidner gedateerd op de 13de of 14de eeuw. Er is gepoogd deze typologische, op bouwstijl gebaseerde, datering langs natuurwetenschappelijke weg te verifiëren. Daarbij is de dendrochronologische dateringsmethode van het gebruikte eikenhout met succes toegepast. Waar men kon aannemen dat het gebruikte eikenhout uit het Weser bergland was aangevoerd kon, door vergelijking van de jaarringen van hout uit dit gebied met dat van de kogge, tot een datering worden besloten van de bouw omstreeks 1380.

Een nadere beschouwing van Detlef Noack betreffende de eigenschappen en conserverings-toestand van het hout van de Bremer Kogge concludeerde tot, wat betreft het eikenhout, zeer geringe achteruitgang van de stevigheid ervan. Proeven werden met goed resultaat genomen ten aanzien van de eigenschappen van het voor de kogge gebruikte hout. De resultaten werden mede van betekenis geacht in verband met de kritische eigenschappen, die men wilde kennen ten behoeve van de toe te passen conserveringswerkzaamheden en de te verwachten resultaten van proeven ter stabilisering van het hout, wanneer het zou drogen. Nader wordt ingegaan op de behandeling met polyethyleenglycol (P.E.G.), zoals die door diverse onderzoekers reeds met meer of minder succes wordt toegepast. Het ligt voor de hand dat daarbij ook de resultaten van de behandeling van de "Wasa" in Stockholm model staan, evenals van de behandeling, die op dezelfde wijze als te Stockholm wordt toegepast op de Vikingschepen van de Roskildefjord in Denemarken. Het onderzoek in Duitsland heeft, tezamen met de elders verkregen resultaten, de onderzoekers hoopvol gestemd dat de mogelijkheid aanwezig is een bevredigende stabilisatie van vorm en inhoud te behalen met de polyethyleenglycol-behandeling - mits voldoende van dit middel indringt en de noodzakelijke omstandigheden daartoe worden geschapen. Daarbij is men tevens de gedachte toegegaan om het schip tijdens de behandelingstijd toch voor bezichtiging op te stellen. Samenhangend met de conservering is intussen de vraag in hoeverre men slaagt in het eerst schoonmaken van het hout, hetgeen meer inhoudt dan oppervlakkig schoonmaken; ook ingedrongen verontreinigingen moet men weten te verwijderen. Het schoonmaken van het bad, waarin de conservering zal plaatsvinden, vraagt een filtersysteem om alle uit het hout tredende materialen als kleurstof, humus en mineralen die het bad snel ondoorzichtig zouden kunnen maken, te verwijderen. Waar men het zichtbaar stellen van de behandeling en van het weer opbouwen van het schip in het bad mogelijk wil maken, mag geen vervuiling optreden. Ook proeven met het aaneenlijmen van gebroken stukken van het natte hout hebben enkele interessante gegevens opgeleverd. De behandeling van de ijzersoorten komt mede in een kort overzicht in het besproken boek aan de orde voor zover thans in onderzoek. Bij het ter perse gaan van het boek was kennelijk nog niet tot een bepaalde methodiek besloten en dus worden de ijzeren materialen tot aan het tijdstip van bewerking behoeft tegen vocht en agressieve stoffen uit de atmosfeer.

Een nadere beschouwing wordt gewijd aan de opstelling van de hulk in het "Haus der Kogge" te Bremen. Daarbij zijn drie punten, die de aandacht dienen te hebben:

1. Zo goed mogelijk moeten alle onderdelen zichtbaar zijn.
2. Zo min mogelijk nieuwe delen moeten er worden toegevoegd.

3. Er moet worden gestreefd een zo goed mogelijke gewichtsverdeling en ondersteuning in de romp te bewerken.

Daar het uitgangspunt niet een in elkaar gehouden scheepsrest is, zoals met de "Wasa" of met de Viking-schepen in Oslo het geval was, maar het een te reconstrueren schip betreft, is dit een vrij gecompliceerde zaak. Tabellen voor de berekening worden in het hoofdstuk verwerkt.

Het boek besluit tenslotte met een bijdrage over de geologie van de vindplaats van de Bremer Kogge, mede met het oog op een wellicht te vinden verklaring omtrent de ondergang van dit nieuwe, naar men aanneemt bij de ondergang nog in opbouw zijnde hanzeschip, waarbij de waarschijnlijkheid wordt genoemd dat het schip door een stroming is afgedreven naar een zijstroompje en daar is gezonken. Maar dat zegt dan nog niets omtrent de merkwaardige situatie dat men een niet geheel afgebouwd schip dan zo maar ten onder liet gaan.

G. D. van der Heide

**SCHOORL, H.**, Isaac Le Maire, koopman en bedijker. Haarlem, Tjeenk Willink, 1969, 224 p., geïll., f 25, --. (Noordhollandse Bijdragen uitgegeven onder auspiciën van de Culturele Raad Noord-Holland, II).

De Heer Schoorl heeft in dit zeer smaakvol uitgegeven boekje gebruik kunnen maken van de gelukkige vondst van een aantal brieven van Isaac Le Maire, daterend uit de jaren 1599-1601, in het oud-archief van Den Helder, waardoor hij nieuw licht heeft kunnen werpen op grondspeculatie door Isaac Le Maire in de nabijheid van Huisduinen, waarbij het ook tot bedijking gekomen is. De schr. meent met behulp van deze brieven ook een nieuw beeld van Le Maire te kunnen geven na dat van Bakhuizen van den Brink in diens bekende Gidsartikel van 1865. Zijn beeld zou, naar zijn zeggen, minder heldhaftig en geromantiseerd, maar gecompliceerder en menselijker zijn dan dat van zijn beroemde voorganger als Le Maire-biograaf. Ik meen in dezen enigszins van mening te moeten verschillen met de schr. Men dient daarbij wel te bedenken, dat het taalgebruik van 1865 nu eenmaal zeer veel verschilt van het tegenwoordige. Ongetwijfeld belichten de hier gepubliceerde brieven het dominerend en egocentrisch karakter van Le Maire, maar meent de schr. werkelijk, dat Bakhuizen van den Brink Le Maire mooier zou hebben gezien dan hijzelf doet? Bakhuizen van den Brink n.b., die de "Secrete ende particuliere instructie voor Jaques Le Maire op syne aenstaende reyse naert suyden", waarin hoogst merkwaardige en bijzonder onscrupuleuze gedragsregels jegens g.g. Reynst door de vader aan de zoon worden meegegeven, aan het licht gebracht en gepubliceerd heeft (Studien en Schetsen over Vaderlandse geschiedenis en letteren, dl. IV, p. 278 vgg.).

Hoe interessant deze tot nu toe onbekende brieven ook zijn, voor de zeegeschiedenis acht ik ze merendeels van weinig betekenis. Op enkele van deze brieven dient echter wel de aandacht te worden gevestigd, nl. de nrs. 2, 3 en 4, alle daterend uit december 1599 en januari 1600. In deze brieven wordt gehandeld over de gebrekkige navigatie van loodsen, in het bijzonder die woonachtig te Petten, waardoor in de herfst van 1599 enkele schepen vergaan zijn. De schr. is hierop in zijn boekje ingegaan op blz. 74 vg. Blijkbaar is aan Le Maire het concept van een request toegezonden, waarin op maatregelen van de zijde der Staten van Holland wordt aangedrongen van wege deze scheepsongevallen die veroorzaakt zijn door de bij de Pettener loodsen onvoldoende kennis van de zich telkens wijzigende stromingen buiten het Marsdiep. Uit de brieven van Le Maire blijkt zijn begrijpelijke belangstelling

voor deze aangelegenheid en zijn korzelige cordaatheid om het request in de goede vorm te brengen. Hij neemt op zich het door kooplieden te laten tekenen. Te oordelen naar de data van zijn brieven heeft Le Maire de zaak zeer voortvarend behandeld, maar de bureaucratie molen moet aanzienlijk langzamer hebben gemalen, aangezien wij pas een plakkaat van 19 december 1615 kennen waarin het stuk der pilotage is geregeld. Voor dit plakkaat verwijst de schr. naar het boekje van A. Korff, Beknopte geschiedenis van Huisduinen en Den Helder (1958), maar hij had o.i. beter gedaan het Groot Placcaat Boeck, dl. I (1658), kol. 1032 - 1037, aan te halen, waar dit plakkaat in extenso gedrukt is. Hieruit blijkt, dat de kwestie der Pettener loodsen in de voorgeschiedenis van dit zeer uitvoerige plakkaat een rol moet hebben gespeeld. In de preambule heet het: "De Staten van Holland etc. verstaen hebbende de menichvuldige desorden en de excessen naest eenige jaren herwaerts in 't stuck vande Pilotage ghepleecht, ende noodich vindende daer inne te doen voorsien, hebben gecommitteert ende geauthoriseert vier burge-meesters, (t.w. van Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik) omme tot Petten, Huysduynen, op het Texel, Vlielandt ende ter Schellinck op 't stuck van de voorsz. Pilotage . . . behoerlijcke ordre te stellen", enz.

Ongetwijfeld geeft het boekje van de Heer Schoorl een aardige bijdrage tot de kennis van een stellig belangrijke en in verschillende opzichten raadselachtige persoonlijkheid als Isaac Le Maire was en tot op vandaag voor ons gebleven is. Het hoofddaccent, dat hier onbesproken moest blijven, ligt ongetwijfeld op de grondspeculatie en de bedijkingwerkzaamheid in de kop van Noord-Holland. In de aanhang worden de 28 brieven van Le Maire, gedeeltelijk autografisch, in extenso gedrukt, terwijl daarna nog bijlagen volgen, terwijl achterin (helaas) z.g. voetnoten volgen.

T. S. Jansma

**FEHRMANN, C. N.**, Onze vloot in de franse tijd. De admiralen De Winter en Ver Huell. Den Haag, Kruseman, 1969, 135 p., geïll., f 9,90.

De schrijver van "Onze vloot in de franse tijd" waarschuwt zijn lezer (p. 13): "Voor hen die zich hopen te verlustigen in de beschrijving van grote zeeslagen, waarin de Nederlandse marine zich met roem overdekte, biedt de zeegeschiedenis van de Republiek in de 18de eeuw weinig perspectief". Welnu, wie uit dit werkje - afgaande op de titel - nieuws hoopt te weten te komen over leven en werken op de Bataafse vloot, de organisatie ervan etc., komt bedrogen uit. Schr. schetst ons een overzicht van de 'externe' zeegeschiedenis voor, gecentreerd rond de personen van De Winter en Ver Huell - welke laatste overigens pas op p. 74 ten tonele verschijnt. De hoofdschotel bestaat uit een relaas van de politieke en diplomatieke verwickelingen tussen de Republiek en Frankrijk en de rol die de Bataafse vloot daarin speelde. Ruime aandacht wordt hierbij bijv. besteed aan de Franse invasiplannen in Ierland en aan de slag bij Kamperduin. Voor dit alles heeft Schr. ruimschoots kunnen putten uit de bestaande literatuur, die men achterin het werkje in een slordig opgestelde lijst bijeen vindt. Dat is dan ook de enige verantwoording die de lezer geboden wordt: er zijn verder slechts een paar verklarende noten. Van nieuwere literatuur heeft Schr. blijkbaar geen kennis genomen - bijv. J. Dronkers in: Mededelingenblad van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf nr. 1 (1967) of het artikel van Mevr. M. Bekkering-Merens in onze Mededelingen nr. 16 (1968); ook mist men het dagboek van J. Boelen (uitgegeven in 1942) Mogelijk is de wijze van totstandkomen van het boekje hieraan niet vreemd. De nieuwsgierige lezer wordt eigen naspeuring wel moeilijk gemaakt door de mededeling, aan het einde van het boekje, dat gebruik werd gemaakt

van 'stukken in het Algemeen Rijks Archief te Den Haag en het Gemeente Archief te Kampen'. Een diepgaande, op bronnenonderzoek steunende geschiedenis van het Nederlandse zeezezen in al zijn aspecten in de periode 1795 - 1813 moet nog steeds geschreven worden. Daaraan heeft de verschijning van het hier aangekondigde werkje niets veranderd.

A. H. Huussen jr.

WARD, W. E. F., The Royal Navy and the Slavers. Londen, Allen & Unwin, 1969, 248 p., geïll., 40 sh. Tekeningen en kaarten door Ian T. Morison.

Een groot kenner van West-Afrika en zijn geschiedenis geeft in dit volgens traditie door Allen & Unwin uitstekend verzorgde boek een verslag van de strijd van de Navy tegen de Atlantische slavenhalers, een enger gebied dus dan de titel aanduidt. Een vergelijking wordt onmiddellijk opgeroepen met Chr. Lloyd's 'The Navy and the Slave Trade' (Longmans, 1949), dat de activiteiten van de Navy tegen de slavenhandel op zowel de West- als de Oostkust van Afrika behandelt. Ward noemt dit boek uitdrukkelijk in zijn voorwoord; hij ziet zijn eigen werk als een voortzetting hiervan, een verdieping naar de lokale toestanden. Inderdaad krijgt men bij hem een beter begrip voor de ontzaglijke moeilijkheden, die de Navy te overwinnen had en die zo vaak door niet-maritieme schrijvers onderschat worden. Direkt nadat in 1807 de wet op de afschaffing van de slavenhandel was aangenomen, werden een fregat en een sloep naar de kust van Guinea gestuurd. Pas na afloop van de worsteling met Napoleon zou Groot-Brittannië voldoende materieel ter beschikking hebben om een permanent eskader, het 'sentimental squadron' zoals het later genoemd zou worden, langs de kusten van West-Afrika te laten patrouilleren. Tot het eind van de jaren '60 -- een nauwkeurige datum geeft Ward niet -- zou deze 'anti-slave patrol' duren, meestal alleen uit Britse schepen bestaand, soms min of meer geholpen door noordamerikaanse of franse oorlogsschepen.

De geschiedenis van het African Squadron is er een van constante strijd: tegen slavenhalers, inlandse vorsten, onwillige rechters in de gemengde rechtbanken van Freetown, de restricties haar van boven opgelegd, en vooral verveling en ziekte. De verdienste van dit boek is de mensen van het eskader en hun directe tegenspelers naar voren gehaald te hebben. Met grote levendigheid worden niet alleen hun buitenkansen, maar ook hun dagelijkse zorgen en bezigheden beschreven.

Een voor Nederland pikant detail is de 'verrijking' van het toenmalige volkenrecht door de nederlandse rechter te Freetown, Van Sirtema. In oktober 1819 werd een nederlandse slavenhaler, de 'Eliza', op de kust van het latere Liberia aangehouden. De kapitein had nog net op tijd zijn menselijke lading weten te ontschepen, maar had daarbij één slaaf over het hoofd gezien. Op grond van de aanwezigheid van deze neger aan boord kon de 'Eliza' naar Sierra Leone worden opgebracht. Bij de rechtszitting gaf Van Sirtema toe, dat de 'Eliza' slaven had vervoerd en op het moment van aanhouding inderdaad een slaaf aan boord had. Maar, zo betoogde deze rechtsgelerde, in het verdrag van 1818 tussen Nederland en Groot-Brittannië, dat onder meer het wederzijdse recht op onderzoek en aanhouding bevatte, was sprake van 'slaves'. Dus kennelijk meer dan één slaaf, zodat de 'Eliza' op grond van de letter van het verdrag niet veroordeeld kon worden. Niet alleen moest dit verweer worden aanvaard, maar wat erger was, de hierop gebaseerde vrijspraak bleek een lang doorwerkend precedent te zijn! Waar blijft overigens een studie over de nederlandse slavenhandel in de negentiende eeuw? Deze was zeker belang-

rijker dan Van Dantzig veronderstelt en de planters in Suriname hebben de slavenhalers zeker niet ontraden hun bedrijf voort te zetten.

Ward's boek bevat vooral nieuwe gegevens over de gemengde gerechtshoven en uit de journalen van de officieren ter plaatse. De parlementaire en diplomatieke achtergronden worden kort, maar correct en voldoende weergegeven en geven een stevige ruggegraat aan het werk. Jammer is alleen, dat Ward te weinig statistisch materiaal -- over eskadersterkte, aantallen bevrijde slaven e. d. -- heeft opgenomen. De effectiviteit van het optreden van de Navy kan men nog steeds slechts door het boek van Lloyd beoordelen; de manier waarop deze effectiviteit tot stand kwam treedt het best naar voren uit Ward's uitstekend leesbare boek.

F. J. A. Broeze

BOLLAND, J. H., Slepde Rijk. Het ontstaan van de Nederlandse zeesleepvaart 1813 - 1870. Leiden, H. E. Stenfert Kroese n. v., 1968, 388 p., geïll., f 34, --. Dissertatie G. U. A. dam.

Dit boek heeft een boeiend onderwerp. In 1826 begon de "Noord-Holland" bij Nieuwediep aan de ingang van het pas geopende Noordhollandse kanaal als eerste zeewaardige raderstoomsleepboot haar werkzaamheden, het slepen van koopvaarders en oorlogsschepen van en naar open zee. De provincie Noord-Holland had dit schip tot 1841 volledig in eigen exploitatie, waarna een particuliere rederij o. l. v. Van Vlissingen schip en werk overnam. Deze Stoombootrederij ontving daarvoor jaarlijkse subsidies van de provincie, de stad Amsterdam en de Nederlandsche Handel Maatschappij en vond direct emplot voor twee, later drie sleepboten. Na 1851 verbond de provincie vrijwel elk jaar aan haar subsidie de voorwaarde dat Van Vlissingen de sleeptarieven verlaagde, waardoor het in feite handel en scheepvaart waren die van deze steunpolitiek profiteerden. Dit duurde tot in 1864. Na de dood van Van Vlissingen in 1876 kwam de Stoombootrederij spoedig in handen van Zurmühlen, die reeds een sleepconcessie voor IJmuiden bezat, totdat tenslotte in 1919 het snel omhoog geschoten Bureau Wijsmuller dit bedrijf overnam.

Op de Zuidhollandse en Zeeuwse stromen kwam de stoomsleepvaart moeizaam op gang. De Nederlandsche Stoomboot Maatschappij zorgde hiervoor slechts incidenteel; reders en overheid konden het lange tijd niet eens worden over een vaste sleepdienst bij Hellevoetsluis en Brouwershaven. Pas eind 1843 ging de "Kinderdijk" van Fop Smit in deze behoefte voorzien. Smit had met een groep reders en assuradeurs en de N. H. M. een contract gesloten, waarin deze zich verplichtten tot een jaarlijkse toelage in de exploitatiekosten. Met deze steun in de rug wist hij zich, spoedig temidden van concurrenten, goed te handhaven, en zijn scheepspark flink uit te breiden. In 1866 ging het bedrijf over in handen van Fop's zoon Leen. Het was echter pas in de jaren -80 dat dit zich waagde aan het slepen over lange trajecten buitengaats. Het transport van baggermateriaal betekende daarbij toen een sterke stimulans. De eerste, in alle opzichten zeewaardige sleepboot dateerde evenwel pas uit 1892. Daarna begon de eigenlijke spectaculaire groei van L. Smit & Co., die in 1928 een hoogtepunt vond in de verklaring in het Britse Lagerhuis, dat Lloyd's het grote marinedok voor Singapore niet wenste te verzekeren, als L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst het transport niet verzorgde! Deze firma bestond sedert 1923 door de samenwerking van het oude bedrijf met een jongere concurrent op de Waterweg, de Internationale Sleepdienst. Vooral de organisatievormen van de zeesleepvaart -- waarvan in de eigenlijke zin van het woord in de onderhavige periode 1813 - 1870 nog geen sprake is -- krijgen van Bolland tezamen met financiële aspecten veruit de meeste aandacht. D. m. v. een inleidend

hoofdstuk over de koopvaardij poogt hij deze bedrijfstak een plaats in de economische ontwikkeling van ons land te geven. In dit kader tekent hij bijvoorbeeld aan dat "De Zeeuw" in 1824 het eerste volledig in Nederland gebouwde en ingerichte stoomschip is geweest (p. 36).

Een paar kritische opmerkingen wil ik evenwel maken. De auteur legt zichzelf de beperking op juridische en verzekeringstechnische kanten van het zeesleepbedrijf buiten beschouwing te houden (p. 2), maar hij doet dit met meer. Over het eigenlijke sleepwerk, de ontwikkeling van de sleepboot qua schip en machines, het emplot, verneemt de lezer maar erg weinig.

Wat dit laatste betreft bijv., zo brengt hij de op zichzelf weinig zeggende cijfers van de jaarlijks bij Nieuwediep gesleepte schepen niet in verband met het totaal van de in- en uitgaande scheepvaart aldaar. In de wel door hem behandelde kanten treft een uitvoerige overdaad -- bijna van jaar tot jaar de subsidiepolitiek van de provincie Noord-Holland (maar niets over die van Amsterdam en de N. H. M.) of artikel voor artikel een contract -- naast eenzijdigheid, want figuren als Zurmühlen, Goedkoop, Vrijhof en Gallas komen uit de lucht vallen, terwijl alleen reeds de familieverhoudingen en de economische en sociale activiteiten van vele Smitten bijna twintig pagina's toebedeeld krijgen. Ook het gebruikte bronnenmateriaal is eenzijdig. Zo mist men bijv. het Fonds Nationale Nijverheid voor de technische ontwikkeling, de archieven van de N. H. M. en de gemeente Amsterdam voor de subsidiepolitiek.

Een tweede punt geldt de titel en de in de ondertitel aangegeven periode. De eerste is natuurlijk een prachtige vondst, maar van rijkdom door slepen verworven merkt de lezer zeker in de jaren 1813 - 1870 weinig. Of Van Vlissingen bijv. winst maakte, wordt niet duidelijk, ook niet door de tabellen 12 en 13. Begin en eindjaar zijn hierom gekozen: 1813 als einde van de Franse tijd en begin van de regering van de in stoomvaart geïnteresseerde koning Willem I, 1870 omdat daarna het economisch gebeuren in Nederland een snellere ontwikkeling gaat vertonen. Hier tussen wordt het ontstaan van de zeesleepvaart aan de orde gesteld; beide jaartallen zijn voor deze bedrijfstak zelf irrelevant. Hierdoor is het onvermijdelijk dat de auteur voortdurend over zijn eigen grenzen heen gaat, waardoor het boek meer biedt dan de ondertitel doet vermoeden, m. a. w. is zijn vraagstelling wel houdbaar gebleken?

Aan wat andere punten, waaronder de verwarde aanduiding en de grote omvang van de noten, ga ik verder voorbij. Want desondanks kan de conclusie luiden, dat het boek van Bolland veel nieuws over een nog vrij onbekend thema in de maritieme geschiedschrijving bevat en voor verder onderzoek een stevig uitgangspunt vormt.

Tot slot. Waarom wordt toch steeds de rol van de Nederlandse Koopvaardij in de 19de eeuw vrijwel alleen gezien in relatie tot de N. H. M. en de vaart op Oost-Indië?

J. R. Bruijn

BONNETT, S., The Price of Admiralty. An indictment of the Royal Navy, 1805 - 1966, London, Robert Hale, 1968, 272 p., geïll., 42/-

De schrijver, journalist van professie en gewezen oorlogsvrijwilliger bij de marine van zijn land, geeft een zeer onorthodoxe visie op de geschiedenis van de Royal Navy gedurende de laatste anderhalve eeuw, een visie, waaraan hij zeker niet ten onrechte 'een aanklacht' als ondertitel heeft meegegeven. Die aanklacht is in de eerste plaats gericht tegen het personeelsbeleid, waarbij volgens Bonnett voortdurend te weinig aandacht werd geschonken aan de belangen en behoeften van onderofficieren en manschappen (tot ver in de

negentiende eeuw zelfs in een dergelijke mate, dat op de vloot een atmosfeer heerste van "terror, a war not of class upon class but of one class, the officer-class, upon its lower class, the lower deck"), terwijl men veel te lang het beroep van marine-officier, c. q. de toegang tot de longroom, heeft willen reserveren voor 'gentlemen'. Bovendien stelt Bonnett dat de leiding van de Britse marine, waar het ging om de toepassing van nieuwe denkbeelden op het gebied van scheepsbouw en wapentechniek, zoveel verkeerde beslissingen heeft genomen dat het in hoge mate aan haar te wijten is, dat het Verenigd Koninkrijk zijn machtspositie ter zee zo goeddeels heeft verloren. Dit wanbeleid is, zo wordt door hem misschien niet impliciet gesteld, maar toch wel op niet mis te verstane wijze gesuggereerd, weer een gevolg van de omstandigheid dat zij, die leiding gaven aan de marine, in de meeste gevallen opgroeiden in een milieu, waar men neerkeek op de techniek en zeker op de technicus, en dat zo velen onder hen de hoogste plaatsen in de marine-hiërarchie bereikten niet door eigen bekwaamheid, maar door toedoen van familieleden of andere beschermers (vooral plaatsingen aan boord van één der Koninklijke jachten zijn volgens Bonnett belangrijk geweest in veler carrières, zo moet ik tenminste afluken uit de nadruk, waarmee Bonnett dergelijke plaatsingen steeds weer vermeldt).

"Six years of research" zijn volgens de uitgever aan de publicatie van dit boek voorafgegaan. Dit onderzoek heeft ongetwijfeld de kennis van de auteur verdiept, maar hem toch niet in staat gesteld -- zo meen ik tenminste -- om een boek te schrijven dat de lezer overtuigt. Daarvoor krijgt men veel te veel de indruk dat Bonnett's onderzoek bestaan heeft uit het -- soms niet al te nauwkeurig -- lezen van een groot aantal boeken, waaruit die gegevens werden gelicht, die Bonnett ter ondersteuning van zijn stellingen gebruiken kon, terwijl alles, wat met de teneur van die stellingen in tegenspraak was, 'onder tafel verdween'.

Het is waarschijnlijk die werkwijze, welke de directe oorzaak geweest is van een aantal merkwaardige omissies, waarvan ik hier slechts enkele wil noemen: terwijl technische mislukkingen en doodgelopen ontwikkelingen breed worden uitgesponnen, wordt nergens ook maar met één woord vermeld dat de Britse marine als eerste een zeer succesvol type met olie gestookt slagschip ontwikkelde en gebruikte, dat zij pionierswerk verrichtte bij de ontwikkeling van bij voorbeeld het boekdek en de 'commando carrier'. Terwijl de faits et gestes van een aantal officieren met sadistische inslag ruime aandacht krijgen, mis ik de vermelding van een kapitein ter zee, Reginald Hall, die als commandant van de 'Queen Mary' in de periode vlak vóór de eerste wereldoorlog zulke originele en verstrekkende maatregelen nam om de levensomstandigheden van onderofficieren en manschappen aan boord van die slagkruiser te verbeteren. Naast deze omissies staat een aantal mededelingen van Bonnett, die ik moeilijk anders kan kwalificeren dan als enormiteiten, vruchten van het verlangen om coûte que coûte de absolute geldigheid van zijn stellingen te bewijzen. Zo suggereert hij dat de ontsnapping van de 'Goeben' en de 'Breslau' mede te wijten was aan een beslissing van de Admiraliteit om de "new battle cruiser 'New Zealand'" niet naar de Middellandse zee te zenden -- waar echter reeds drie slagkruisers, waaronder een zusterschip van de 'New Zealand', aanwezig waren. Zeer merkwaardig -- zacht gezegd -- is zijn opvatting omtrent de gevoelens, die Lord Fisher zouden hebben bezield, toen deze in mei 1915 zijn post als chef van de Marinestaf prijs gaf. "Temper and desperation" zijn daarbij zeker van invloed geweest, doch dat daarnaast zijn voornaamste motieven "shame for the past and fear for the future" waren, behoeft op zijn minst nadere verklaring. Wat Bonnett schrijft over de voorsprong -- in de tijd gemeten -- die de Duitsers op de Britten zouden hebben gehad wat betreft de ontwikkeling, eerst van de onderzeeboot later van de magnetische mijn, is duidelijk in strijd met de feiten, zoals door deskundige auteurs als

Roskill en Jameson weergegeven. Het ontmoeten van deze en vele andere onnauwkeurig-heden en eenzijdigheden heeft mij bijna het zicht benomen op de positieve kanten van Bonnett's boek. Deze zijn er echter ook: zo vindt men er een aantal gegevens, die zelden of nooit in andere gedrukte bronnen te lezen zijn en geeft het een nieuwe en geloofwaardig aandoende visie op een aantal gebeurtenissen en personen, zoals bijvoorbeeld op Frederick Copeman, één der leiders van de "munity of Invergordon". Bovendien is het boek doortrokken van een sympathiek aandoend medegevoel voor de maatschappelijk zwakken. Daar staat dan echter wel weer tegenover dat "The Price of Admiralty" op mij het effect heeft gehad, dat naar Bonnett zelf, blijkens zijn voorwoord, verwachtte, het boek op velen zou hebben. Ik acht het inderdaad "critical, harsh, unfair" tegenover velen, die, ofschoon niet behorend tot de groep der maatschappelijk zwakken, toch ook recht hebben op een eerlijke, weloverwogen beoordeling van hun karakter en hun daden. Bovendien ben ik van mening dat de schrijver - zoals ik hierboven meen te hebben aangetoond - ofwel op een zeer aanvechtbare manier heeft gemanipuleerd met zijn bronnen, ofwel veel te hoog heeft gegrepen.

Ph. M. Bosscher

MARDER, A. J., From the Dreadnought to Scapa Flow IV: 1917, year of crisis. London, Oxford University Press, 1969, XXIV en 364 p., geïll., 63 sh.

Toen Marder zijn werk begon over de Royal Navy in de "Fisher-Area", de jaren waarin admiraal Sir John ("Jacky") Fisher op welhaast nimmer tevoren aanschouwde wijze de toon aangaf bij de Britse Marine, meende hij de stof in één deel te kunnen behandelen. Hoewel het meer voorkomt (vooral tegenwoordig) dat schrijvers de omvang van een op stapel gezet boek onderschatten, was Marder er wel heel ver naast. Want thans ligt deel IV ter tafel ... en moet nog een slotdeel volgen.

De historici en andere geïnteresseerden behoeven dit overigens niet te betreuen, want unaniem is men van oordeel dat deze Amerikaanse hoogleraar zijn onderwerp op meesterlijke wijze heeft behandeld. De Britse historicus A. J. P. Taylor, altijd zeer kritisch ingesteld, meent zelfs "dat men nooit genoeg kan hebben van Marder". Marder beschikte voor al deze delen over een unieke documentatie daar hij naast de officiële stukken en gegevens, de hand kon leggen op talloze bescheiden (dagboeken, briefwisseling enz.) uit privébezit. Op één of andere wijze (het is bijna een "specialiteit" van hem vernam ik in Engeland) ziet hij kans toegang te krijgen tot particuliere verzamelingen die voorheen gesloten bleven.

Dit voorlaatste deel is wederom hoogst interessant, en - geen geringe verdienste - al even goed geschreven als de voorafgaande. Het behandelt de kritiekste periode uit de Eerste Wereldoorlog: december 1916 tot december 1917, tijdens welke admiraal Jellicoe First Sea Lord was en de Royal Navy voor de opgave stond, hoe dan ook, een einde te maken aan de successen van de Duitse onderzeeboten. Nadat de vijand op 1 februari 1917 was overgegaan tot het voeren van een onbepaalde onderzeebootoorlog, stegen de scheepsverliezen reeds spoedig zo onrustbarend dat een geallieerde nederlaag dreigde. In februari bedroegen deze 533.000, in maart 600.000, in april 870.000 ton. Al op 10 april 1917, toen de Amerikaanse schout-bij-nacht Sims zijn opwachting maakte bij admiraal Jellicoe, deelde laatstgenoemde hem mede, "even rustig alsof hij het over het weer had en niet over de toekomst van het Britse Empire": "het is voor ons onmogelijk de oorlog voort te zetten als dergelijke verliezen aanhouden".

De hoofdstukken gewijd aan deze U-Boot-campagne en de vergeefse pogingen der Admiralty het gevaar te bezweren vormen het voornaamste onderdeel van Marder's nieuwste werk en zijn bijzonder leerzaam. De Britse marineleiding probeerde wel van alles, maar steeds het verkeerde, voornamelijk het steriele patrouilleren op de scheepshouten, maar ook bijv. ... het trainen van zeeleeuwen om onderzeeboten op te sporen!

Onbegrijpelijk en onvergeeflijk was dat men een lang beproefd middel ter bescherming van het scheepsverkeer niet toepaste. De Admiralty, Jellicoe vooraan, weigerde namelijk het konvooistelsel in te voeren. De hiervoor aangevoerde technische argumenten waren van velerlei aard, zoals het zogenaamde gebrek aan escorteurs, de te verwachten congestie in de havens, tot zelfs de stelling dat de koopvaardijkapiteins niet in konvooi konden varen. Zij sneden geen hout, maar intussen dreigde een volkomen débaclé, zodat er steeds ernstiger kritiek loskwam op de Admiralty. Gelukkig waren er jongere zeeofficieren (van wie speciaal de kapitein-luitenant ter zee R. G. H. Henderson genoemd moet worden), zomede enkele invloedrijke figuren als de toenmalige secretaris van het oorlogskabinet, Lord Hankey, die er van overtuigd waren dat de redding van het konvooistelsel moest komen. Zij speelden Lloyd George gegevens en argumenten in handen die er toe leidden dat de Eerste Minister volledig tot hun standpunt werd bekeerd. Jellicoe noch admiraal Duff, hoofd van de anti-submarine afdeling, wilden zich echter gewonnen geven.

Op boeiende wijze schildert Marder het verloop van het conflict, stap voor stap de verwickelingen volgend. Nog juist voor Lloyd George zelf op de Admiralty verscheen om de invoering van het konvooistelsel te gelasten, ging men daar overstag. Dat Jellicoe c. s. hier te reeds eigener beweging zouden hebben besloten (nota bene de dag nadat Lloyd George zijn bezoek had aangekondigd), zoals Duff het later heeft doen voorkomen, lijkt uiterst onwaarschijnlijk. Marder wil Duff wel geloven, doch dit lijkt te argeloos. Noch historici als Captain Roskill, Captain MacIntyre en professor Taylor, noch Churchill, Lloyd George, vice-admiraal Dewar en anderen nemen dit aan, mijns inziens terecht gezien de halstarrige houding der Admiralty. Het is niet uitgesloten dat Roskill, in zijn binnenkort te verschijnen definitieve biografie van Hankey, nog belangrijke gegevens over dit punt zal publiceren.

Het was haast onvermijdelijk dat Jellicoe niet kon worden gehandhaafd en het laatste gedeelte van het boek handelt voornamelijk over de wijze waarop de Eerste Minister het klaar speelde - op weinig elegante wijze overigens - de First Sea Lord zijn congé te geven. Niet alleen in de konvooikwestie zelf had Jellicoe gefaald, maar ook daarna toonde hij weinig energie; hij kon bovendien moeilijk delegeren en was te pessimistisch. Ook Marder concludeert daarom: "when all has been said ... it was just as well Jellicoe left Whitehall when he did. It was time for a change."

Natuurlijk bevat dit boek meer dan de aangehaalde onderwerpen. De Nederlandse historicus vindt er ook enkele interessante gegevens over Britse voornemens eventueel Walcheren te bezetten, indien Duitsland onze neutraliteit zou schenden (er waren geruchten dienaangaande in de zomer van 1917). De militaire plannenmakers in Whitehall wilden de Duitsers liefst voor zijn, maar het Foreign Office meende dat een inval eerst kon plaats vinden na een daadwerkelijke neutraliteitsschending door de Duitsers.

Een uitvoerig register besluit dit voortreffelijke werk.

K. W. L. Bezemer

GRETTON, Sir PETER, Former Naval Person, Winston Churchill and the Royal Navy. London, Cassell, 1968, 384 p., geïll., f 26, --

Hoewel dit boek de invloed van Winston S. Churchill op de Britse marine tot leidraad heeft, geeft het meer. Het is in feite een geschiedenis van het Britse marinebeleid gedurende de eerste helft van deze eeuw. Op boeiende wijze begint schrijver de aanloop van W. S. C. tot de marine te onttrafen. Churchill wordt cavalerie-officier, ontdekt al spoedig dat er meer geld te verdienen valt in de journalistiek en met boeken schrijven. We komen in de eerste jaren van deze eeuw, als Duitsland een vloot begint op te bouwen. Winston inmiddels in de politiek gegaan, wordt Under-Secretary van Koloniën. In deze functie toont hij zich een uitgesproken tegenstander van een beroepsleger en verkondigt, dat van de marine alleen de veiligheid van het Gemeenebest afhangt. De vrees voor Duitsland is groeiende; reeds in 1904 spreekt men over de onvermijdelijkheid van een oorlog. Echter een vredesconferentie zou beperking van bewapening moeten brengen. De conferentie in den Haag in 1907 bereikte op dit gebied weinig of niets (anno 1969: plus le monde change, plus il reste le même). De Marocco-crisis van 1904, die van Casablanca van 1908, brachten Europa op de rand van een oorlog. Toch is W. S. C. in deze dagen niet de sterke voorvechter van een krachtige marine, die men zou verwachten. Zijn uitspraken zijn opportunistisch en vertonen weinig lijn. Mogelijk was dit nodig in het kader van het spel dat elke beroepspoliticus nu eenmaal moet spelen. Toch wordt hij - na het incident van Agadir - in 1911 benoemd tot First Lord of the Admiralty, minister van marine. Het is zijn dynamiek en belangstelling voor de vloot, die hem - na de nodige machinaties zijnerzijds - deze post bezorgen. Met ongekeerde energie en enthousiasme werpt W. S. C. zich op zijn nieuwe taak. Hij bemoeit zich met letterlijk alles. Een marine-staf wordt gevormd, de sociale positie van het personeel verbeterd. Hij zorgt voor betere betaling, introduceert de Warrant-Officer, de Special-Entry, 15-inch geschut voor de slagschepen, verbetering van het straffenstelsel enz. Hij deinst voor niets en niemand terug, maakt zelfs ruzie met koning George V. Hij brengt de slagvloot in hoge staat van paraatheid en heeft een open oog voor nieuwe wapens, als het marine-vliegtuig. De eerste vliegtuigtorpedo wordt in 1914 gelanceerd. De schrijver verwijt hem alleen, dat hij het gevaar van de onderzeeboot voor de koopvaardij niet ziet, mogelijk teveel vertrouwend op het volkenrecht, dat dergelijke aanvallen verbodt. In de eerste 18 maanden van zijn loopbaan als First Lord is hij 182 dagen aan boord, meestal van het Admiraliteitsjacht "Enchantress", waar hij zijn mobiel bureau had ingericht. Het kon moeilijk uitblijven, dat W. S. C. met zijn officiersverleden ook op de stoel van de First Sea Lord (chef van de marine-staf) ging zitten. De tragisch mislukte Dardanellen-operatie is voor een groot deel zijn misrekening geweest. Het was hierop dan ook, dat hij in 1915 viel en als First Lord moest heengaan. In 1917 als Ministre of Munitions bewijst hij het marine-luchtwapen een slechte dienst, door mee te werken aan een incorporatie in de Royal Air Force. De fout wordt in 1941 ongedaan gemaakt, doch toen had de Battle of the Atlantic dan ook een zeer kritiek stadium bereikt. In 1939 is Winston weer terug bij de Navy. Wereldoorlog II biedt aanvankelijk het beeld van vele fouten, gevolg van een ingrijpen van Whitehall, het ministerie, in zaken die tot de taak van de opperbevelhebbers behoorden. Talloze waren de miscalculaties, gemaakt in de zgn. Norwegian Campaign. De ergste was wel de gedachte, dat met een Britse slagvloot in Scapa Flow de Duitsers geen verovering van Noorwegen over zee zouden aandurven. In mei 1940 geroepen tot de hoogste post, van minister-president, is hij het die tegen het advies van de Admiralty de slagschepen Prince of Wales en Repulse

naar Singapore zendt met het bekende droeve resultaat. Het jaar 1942 brengt een meningsverschil over het gebruik van het Coastal Command. De Admiralty beweert, dat de vliegtuigen beter tot hun recht komen als lucht-escorte van convooien. Het Air Ministry zoekt het in het bombardement van de bases en werven der U-boten. Winston beslist in de vorm van een compromis en de verliezen in de Atlantic nemen desastreus afmetingen aan. De zo moeilijke beslissing de Franse Vichy-vloot in Oran aan te vallen, neemt Churchill persoonlijk voor zijn rekening, daar hij zijn admirals hiermee niet wil bezwaren. "Churchill wept bitterly afterwards". Veel moeite kost het W. S. C. de Amerikanen te overtuigen, dat een invasie in Noord-Frankrijk in 1942 of 1943 gedoemd zou zijn te mislukken. Niet heeft hij de zieke Roosevelt kunnen overtuigen van de lugubere plannen van de Russen geheel Oost-Europa permanent te bezetten.

De balans opmakend kan gezegd worden, dat W. S. C. voornamelijk als First Lord in de perioden 1911 - 1915 en 1939 - 1940 zeer aanzienlijk heeft bijgedragen tot de vorming van de Royal Navy van vandaag. De schrijver besluit met: "Sir Winston Churchill, the greatest Englishman who ever lived, saved the world from Nazi domination in 1940 and continued to lead the nation till final victory was won. He also had more influence on the condition of the Royal Navy in two world wars than any other civilian".

"Former Naval Person", codenaam voor Churchill in zijn berichtgeving met Roosevelt, is een boek dat waard is te worden gelezen door ieder geïnteresseerde in de maritieme geschiedenis van deze eeuw. Het is geen roman, doch een wetenschappelijk werk en leest als zodanig niet gemakkelijk. Anderzijds is het toch ook weer een levendig relaas. Zij, die het genoeg hebben de schrijver, admiraal Gretton, te kennen, hadden uit zijn pen ook niet anders verwacht.

A. N. de Vos van Steenwijk

THOMAS, D. A., Battle of the Java Sea. London, André Deutsch, 1968, 260 p., geïll., 40 sh.

In de herfst van 1968 kwam een boek op de markt dat een veel wijder terrein behandelt dan de titel doet vermoeden. Met spanning werd het boek bestudeerd, maar na lezing moest helaas worden geconstateerd, dat de auteur - hoewel ingeleid als 'leading British naval historian' - deze kwalificatie niet geheel waar heeft kunnen maken. Het boek is populair - en vlot - geschreven, maar wetenschappelijk heeft het niet aan de verwachtingen kunnen voldoen.

Uiteraard is het een loffelijk streven, dat de strijd in de Oost vanaf 7 december 1941 tot en met de val van Java eindelijk in boekvorm is uitgegeven, doch spijtig is het dat de schrijver niet voldoende getracht heeft zijn licht op te steken van wat er in Nederland op dit gebied was uitgezocht en geschreven. Bekijkt men de bibliografie dan ziet men dat Thomas slechts vijf Nederlandse bronnen heeft bestudeerd, althans genoemd, namelijk Helfrich (zijn Memoires uit 1950), Van Heurn (een boek uit 1945), Kroese (eveneens een boek uit 1945), een boekje van Franks uit 1943 en een rapport van Helfrich. Opvallend is, dat geen gebruik is gemaakt van de publicaties van K. W. L. Bezemer.

Hoewel het boek in 1968 is uitgekomen, valt het uit de bibliografie ook op, dat het meest recente werk uit 1963 dateert, niet meegerekend het boek van Lenton en Colledge over de Britse oorlogsschepen uit de tweede wereldoorlog van 1964. Het is uitgesproken jammer dat Thomas niet gewezen is op de uitermate goede studie van de hand van A. G. Vromans, die gebruikt is in een artikel in het Marineblad (jrg. 77, 1967, p. 151 - 212). Ook aardrijkskundig is Thomas niet altijd goed op de hoogte. Wat bijvoorbeeld te denken van Soerabaja op het westelijk einde van Java (bladzijde 102), hoewel hij het eerder (bladzijde 7) wel goed geplaatst had. En dan

op bladzijde 61 'Balikpapan on British North Borneo's east coast'. Overigens is het vreemd dat op de overzichtskaarten van Nederlands Indië - voor en achter in het boek - vele plaatsen worden weergegeven, maar niet Soerabaja.

Het zijn deze onnauwkeurigheden die de eerder gemelde kwalificatie van 'leading British naval historian' de mist in doen gaan. Een bloemlezing van onvolkomenheden en onnauwkeurigheden, maar ook van pertinente onjuistheden, moge hier volgen.

Op bladzijde 24 wordt gezegd, dat de Tosa, in 1921 te water gelaten, gesloopt moest worden, een feit dat wellicht gedeeltelijk juist is, want de Tosa werd gebruikt als proefschip voor het beproeven van de uitwerking van granaten en torpedo's op pantser. De uitkomsten van deze proeven werden toegepast bij de bouw van het meest machtige slagschip ooit gebouwd, de Yamato.

Op bladzijde 26 wordt vermeld dat in maart 1941 de Japanse activa in de Verenigde Staten bevroren werden, terwijl welgeteld vier regels verder staat dat dit gebeurde op 26 juli 1941. Op bladzijde 36 staat dat de Japanse torpedo's twee snelheden hadden, terwijl dit drie moet zijn. En sprekende van torpedo's is het jammer dat Thomas toen hij de Britse aanval op Taranto in november 1940 noemde, niet meteen onder de aandacht van de lezers bracht dat het gebruik van torpedo's in de ondiepe wateren van deze Italiaanse haven de Japanners er van overtuigde dat een doeltreffend gebruik van torpedo's in de eveneens ondiepe wateren van Pearl Harbor mogelijk was.

In november 1940 werden besprekingen gehouden niet te Batavia zoals Thomas zegt, maar in Singapore.

Ook met de tijd ligt de Brit af en toe in de knoop. Dit begint reeds op bladzijde 8, waar hij zegt dat de aanval op Pearl Harbor te 07.55 uur in de namiddag - plaatselijke tijd - begint. Later wordt het echter wel goed vermeld, maar dan gaat er weer iets mis wanneer op bladzijde 77 vermeld wordt dat het eerste schot bij Pearl Harbor te 16.45 uur op 7 december door de Amerikanen wordt gevuld. Dit moet ten rechte 06.45 uur zijn.

Op bladzijde 81 - de eerste bladzijde van hoofdstuk 6, 'The Gulf of Siam', - wordt beweerd dat 'the island of Java, richest prize in the whole enterprise' was, hetgeen mijns inziens geenszins het geval was. Het ging de Japanners immers in de eerste plaats om de olie, en daarnaast ook nog om de rubber en enkele mineralen. In ditzelfde hoofdstuk wordt de aanval van Hr. Ms. O 16 op Japanse transportschepen gememoireerd en afgedaan met de opmerking 'there is no confirmation of any sinkings'. Hoewel juist, had Thomas toch wel kunnen vermelden, dat vier Japanse troepen transportschepen werden beschadigd.

In een noot op bladzijde 119 wordt gezegd dat vier troepen transportschepen op de rede van Balikpapan tot zinken zijn gebracht, één door Nederlandse bommenwerpers en drie door Amerikaanse torpedobootjagers. Dit laatste is juist, doch het is Hr. Ms. K XVIII geweest die het eerste schip tot zinken bracht en niet de bommenwerpers. Voorts wordt in de tekst vermeld dat een patrouilleboot tot zinken werd gebracht, doch deze werd slechts beschadigd, ook door de K XVIII.

Op bladzijde 122 wordt radar genoemd, doch geen van de geallieerde schepen was hiermede uitgerust. Alleen de Exeter had een radio direction finder. Bij de vermelding van de verovering van Palembang (bladzijde 130) wordt geen gewag gemaakt van de landing van Japanse parachutisten, die reeds op 14 februari, dus twee dagen voor de troepen langs de Moesirivier arriveerden, waren neergekomen, waardoor vernieling van de olieraffinaderijen niet volgens plan werd uitgevoerd.

Bij de beschrijving van de verovering van Timor en later Bali verzuimt Thomas te zeggen dat juist het verlies van deze twee eilanden de luchtroute van Australië naar Java had verbroken waardoor de aanvoer

van jachtvliegtuigen niet meer mogelijk was.

Op bladzijde 133 staat weer een onnodige vergissing. Hier wordt namelijk de K I tot zinken gebracht door een Japanse bomtreffer, terwijl dit de K VII moet zijn. De K I was reeds in 1928 van de sterkte afgevoerd. Op bladzijde 187 worden in de feitelijke slag in de Javazee torpedo's gelanceerd door Japanse schepen op tijden, die nergens in de Japanse bronnen zijn terug te vinden. In eerdere beschrijvingen van deze zeeslag wordt deze zogenaamde tweede torpedo-aanval altijd genoemd, doch deze heeft nooit plaats gevonden. Aangezien men echter niet op de hoogte was van de prestaties van de Japanse torpedo's moest men de tweede torpedo-aanval wel invoegen om enkele resultaten te kunnen verklaren. In feite begon de tweede aanval te 17.50 uur.

Het boek van Thomas bevat verder enkele bijlagen waarvan bijlage E beter over boord gezet had kunnen worden. Hierin wordt een overzicht van de geallieerde en Japanse schepen en hun bewapening gegeven en, zegt de auteur, 'where disputes have arisen recourse has been made to the authoritative Jane's All The World's Fighting Ships, 1941, for arbitration'. Op zijn zachtst gezegd is dit eigenaardig. Waarom de lijst niet vastgesteld aan de hand van de gegevens zoals die anno 1968 bekend waren. Bovendien was Weyers Taschenbuch der Kriegsflootten, 1941-1942, meer 'authoritative', aangezien hierin reeds melding werd gemaakt van de 24 inch (of 60,9 cm) torpedo's, die de Japanners tegen 1941/1942 op praktisch alle daarvoor in aanmerking komende schepen hadden gemstalleerd. Verder komen er vele fouten in het boek voor, die helemaal niet nodig zijn geweest. Zo staat op bladzijde 107 dat Lacomblé een 'captain' was, doch dit moet 'commander' zijn, verder was W.M. de Vries een 'lieutenant-commander' en geen 'lieutenant'. Waarom de commandant van de Banckert niet genoemd (dit was luitenant ter zee der 1e klasse L. J. Goslings). Verschillende malen wordt Van Staelen geschreven in plaats van Van Straelen, Pallister in plaats van Palliser. De illustraties zijn goed gekozen. Het is alleen niet erg duidelijk wat Thomas bewogen heeft om te schrijven dat de foto van Doorman (tegenover bladzijde 33), 'a rare one of Rear Admiral Doorman' is. Deze foto is dat helemaal niet.

Tegenover bladzijde 161 staat een foto afgedrukt met als onderschrift 'The only known photograph of the cruiser Java in action in the Java Sea', welk onderschrift strikt genomen niet onjuist is, maar misschien toch wel enigszins misleidend, aangezien men veronderstelt dat de foto genomen werd tijdens de slag in de Javazee. Dit nu is niet juist. De Java ziet men afgebeeld tijdens het bombardement van de combined striking force nabij Kangean op 4 februari 1942.

De kaarten zijn duidelijk, doch die van de slag in de Javazee zijn niet helemaal correct, omdat Thomas geen gebruik heeft gemaakt van de zeer knappe reconstructie van de heer A. G. Vromans.

Toch heeft Thomas een goed boek geschreven. Doch het is, zoals reeds eerder gezegd, jammer, dat hij geen gebruik heeft gemaakt van meer recente bronnen en dat hij niet wat nauwkeuriger is geweest, waardoor het boek veel aan wetenschappelijke waarde gewonnen zou hebben. Met alle hem ter beschikking staande middelen had Thomas een voltreffer kunnen boeken. Het is een neven-treffer geworden.

F. C. van Oosten

LENTON, H. T., Royal Netherlands Navy. London, Macdonald, 1968, 160 p., ruim 90 foto's en tekeningen, 15 sh.

Lenton is de auteur van de serie "Navies of the Second World War", waarin ook reeds deeltjes over Duitse oorlogsschepen (o.m. twee uitstekende over de Duitse onderzeeboten), Amerikaanse slagschepen enz. verschenen, en die wordt voortgezet.

De schrijver verstrekt naast de gebruikelijke technische gegevens over de oorlogsschepen der Kon. Marine uit de jaren 1939-'45, ook bijzonderheden betreffende de verloren gegane eenheden. Waar bovendien de beschrijving van elke klasse van oorlogsbodems (kruisers, torpedobootjagers enz.) wordt voorafgegaan door een waardevolle beknopte inleiding, bevat dit werkje in kort bestek veel nuttige gegevens. Het maakt een betrouwbare indruk en ook het aantal drukfouten is gering, hetgeen in Engelse boeken met Nederlandse namen lang niet altijd het geval is.

Lenton wijst er in zijn algemene inleiding op, dat de Nederlandse oorlogsschepen goede kwaliteiten bezaten en in technisch opzicht soms meer geavanceerd waren dan die der grote Marines. Ook roemt hij het optreden van de Kon. Marine in de oorlog: "Dutchmen amply demonstrated that their deficiency was only in quantity, not in quality."

Wat jammer dat in dit goede boekje een register (en zelfs een inhoudsopgave) ontbreekt.

K. W. L. Bezemer

SCHMALENBACH, P., Die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie. Herford, Koehler, 1968, 202 p., geill., plm. f 30.

De schrijver heeft als praktisch artillerist zijn sporen ruimschoots verdiend. In 1928 trad hij in dienst bij de toenmalige Reichsmarine, waarna hij zich spoedig specialiseerde op het gebied van de artillerie. Tijdens de tweede wereldoorlog deed hij o.m. dienst als officier van artillerie op de zware kruiser 'Prinz Eugen', terwijl hij na die oorlog voor de 'Bundesmarine' proefnemingen met artilleriesmaterieel leidde. Een dergelijke staat van dienst is uit de aard der zaak geen garantie voor Schmalenbach's kwaliteit als auteur, maar na het lezen van zijn boek meen ik te mogen stellen dat hij de kunst verstaat om zijn grote vakkennis op verantwoorde wijze te populariseren en ook de niet artilleristisch geschoolde lezer werkelijk inzicht te geven in de door hem beschreven processen en constructies - dat hij daarbij soms een wat chauvinistische toon aanslaat moge hinderlijk zijn, doet echter m.i. aan de waarde van zijn werk weinig af. Het bovenstaande wil niet zeggen, dat 'die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie' een boek is geworden, dat gemakkelijk leest, zeker niet voor de buitenlander, die zich vertrouwd moet maken met een zeer speciaal jargon. Men zal echter zijn moeite beloond vinden door het verwerven van een duidelijk inzicht in de ontwikkeling van constructie en gebruik van het scheepsgeslacht bij een marine, die juist op het gebied van de artillerie een leidende rol heeft gespeeld en van welke ervaring ter zake de Nederlandse marine na de eerste wereldoorlog veel profijt heeft getrokken.

Een speciaal woord van lof komt Schmalenbach toe voor de wijze, waarop hij de moeilijkheden, veroorzaakt door het verloren gaan van veel archiefmateriaal en andere bronnen, voor een groot deel heeft weten te overwinnen, zodat de titel mag worden gekenschetst als een vlag, die de lading werkelijk dekt. De uiterlijke verzorging van het boek was bij de firma Koehler in goede handen. Alleen is het te betreuren dat de verklaring bij de, overigens duidelijke en talrijke, tekstfiguren vaak wat erg summier is.

Ph. M. Bosscher

MOREY, G., The North Sea. London, Frederick Muller, 1968, 285 p., geill., 40 sh.

De schrijver van het boek "The North Sea", is een historicus en thans verbonden aan de BBC. Dit is er misschien wel de oorzaak van dat het boek niet alleen

zoveel wetenswaardigs biedt, maar ook zo vlot leesbaar is. De Noordzee heeft van de vroegste tijden zijn invloed uitgeoefend op de haar omringende volkeren. Over deze rol wil de schrijver nu trachten een algemeen overzicht te geven. Het aantal hoofdstukken, zeventien, is dermate groot dat het geen zin heeft ze alle uitvoerig te bespreken. De lezer die gefascineerd wordt door enkele hoofdstukken in het bijzonder, kan genoeg nieuwe aanknopingspunten vinden in de vrij uitvoerige literatuurlijst.

In de eerste hoofdstukken worden de prehistorie en de vikingtijd besproken. Het derde hoofdstuk gaat over de eerste handelscontacten tussen de omringende landen. De uitvoer van laken en wol uit Engeland en Schotland naar de Lage Landen, waar de verbetering en verfijning van de producten plaats vond. De schotse handel op de Oostzee, die een grote stimulans kreeg door de zeeroverij der Schotten tegen de Hanzeschepen. De Hanse steden verboden hierop de invoer van schotse producten. Voorts de moeilijkheden die de Engelsen ondervonden in het begin van de 15de eeuw met de handel op IJsland. De deense koning had van deze handel een monopolie gemaakt, maar door de behoeften der IJslanders kwam een levendige ruilhandel tot stand. De engelse schepen namen in het begin allerlei voorwerpen mee, van schoenen, potten, lakens tot naalden met steeds als doel dit om te zetten in vis. De volgende drie hoofdstukken gaan over de engelse lakenindustrie in East Anglia van 1312 tot 1871, de vloot van Hendrik de Vijfde en de opkomst en verval van de Hanze in het westelijk deel van Europa.

Het hierop volgende hoofdstuk is een genoegelijk verhaal over de Noordzee smokkelaars. Het is paradoxaal, maar er was een koninklijk decreet voor nodig om smokkelaars in het leven te roepen. Het gebrek aan geld noodzaakte Edward III om belasting te heffen op de in- en uitvoer van goederen, dit had weer tot gevolg, dat er ontduikers op deze bepalingen ontstonden. Het was in de tijd van Elizabeth I, dat de zwager van haar staatssecretaris kon doen wat hij wilde daar hij het hoofd van de douane was en tevens de grootste handelaar in het plaatsje Lynn. In de gouden eeuw van de smokkelaars waren het vooral de Hollanders die geweldige hoeveelheden brandewijn, tabak en thee in Engeland aan wal brachten. In 1723 werd 100.000 pond thee door de douane in beslag genomen, maar dit moet maar een gering deel van de invoer geweest zijn langs illegale weg. Smokkelen was een dermate gewone zaak geworden dat in een krant de volgende advertentie stond: "Te koop een goede kar, geschikt voor bierbrouwer, vuilnisman of smokkelaar, tevens aangeboden vele andere zaken nuttig voor de smokkelaar".

Veel aandacht wordt besteed aan de hollandse economische geschiedenis en de engelse kustvaart langs de oostkust. Een hoofdstuk wordt gewijd aan de groenlandse walvisvaart, waarin vooral het aandeel van onze landgenoten wordt besproken en het succes van Willem Scoresby, de beroemde walvisjager op de overgang van de 18de naar de 19de eeuw. De engelse marine wordt besproken in een tweetal hoofdstukken: de marine in de Noordzee van de Tudors tot Napoleon en de marine tijdens de twee wereldoorlogen. Vooral in het laatste hoofdstuk is het interessant te lezen dat Churchill overwoog in de 1e Wereldoorlog Ameland te bezetten om van daaruit de duitse oorlogshavens aan te vallen. Het plan werd verworpen omdat men o.a. bang was voor de houding van de hollandse zudafricaners. Eén van de minst geslaagde hoofdstukken is wel dat over de Engelse badplaatsen en dat over de ontwikkeling van de industrie aan de engelse Oostkust, thans Englands grootste probleem gebied. Zeer leesbaar is echter weer de beschrijving van de Harwich Packet Service. Vaak ondervond de postvertraging als de kapitein van de postboot jacht ging maken op zeerovers, een aanzienlijke aanvulling op het salaris. Het boek wordt besloten met een hoofdstuk over de toekomst van de Noordzee; hier is het vooral de olie en gaswinning en de verbetering

van de havens als Rotterdam (Europoort) en Felixstowe, die de aandacht krijgen. Samenvattend kunnen wij zeggen dat in dit boek een zeer groot aantal feiten de Noordzee betreffende in de ruimste zin, soms wat te ruim, op een zeer plezierige wijze aan ons wordt gepresenteerd. Het boek is goed verzorgd, de prijs t.o.v. het nederlandse gebonden boek laag en de vele foto's zijn zorgvuldig gekozen.

S. J. de Groot

COLLEDGE, J. J., Ships of the Royal Navy: an historical index I, Major ships. Newton Abbot, David and Charles, 1969, 624 p., 105 sh.

Dit boek bevat in alfabetische volgorde de namen van ongeveer 13.000 oorlogsschepen, die sedert de

15de eeuw tot heden deel uitmaakten van de Royal Navy, evenals die van landen van het Gemenebest. Aan deze namen zijn gegevens toegevoegd betreffende type, tonnage, afmetingen, bewapening, bouwjaar en werf en het einde van het schip. Een korte inleiding geeft hierop enige toelichting. Een tweede deel met nog eens 11.000 namen, zal gegevens gaan bieden over schepen, die door de Royal Navy e. a. gehuurd of gekocht werden. Buitgemaakte oorlogsschepen, die in de Engelse vloot opgenomen werden, zijn reeds in het onderhavige deel vermeld.

Colledge heeft een praktisch naslagwerk uit ontelbare bronnen samengesteld, dat bij steekproeven grote betrouwbaarheid vertoont.

J. R. Bruijn

#### NIEUWE ARTIKELEN

##### Gebruikte afkortingen:

HT	=	History Today
Mar	=	Marineblad
MM	=	Mariner's Mirror
Nep	=	Neptunia
OZ	=	Ons Zeewezen
SH	=	Spiegel Historiae

ANDERSON, R. C., The Thirty Year's war in the Mediterranean I, MM 55 (1969) 435-451.

ARICKX, V., Jan van Hille en zijn verblijf in Batavia (1655-1662); Zuidnederlanders in de Noordnederlandse expansie tijdens de 17e eeuw, Hand. Emulation Brugge CI (1964) 148-194.

BACHRACH, A. G. H., De Vrede (1667): What price glory?, Jbk "De Oranjeboom" XX (1967) 1-17.

BASCH, L., Phoenician cased ships II, MM 55 (1969) 227-245.

BASCH, L., Archéologie navale et archéologie sous-marine, Meded. Marine Acad. XX (1968) 1-62.

BATAILLON, M., Navires et gens de mer à Bordeaux aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, Annales Econ. Soc. Civ. 24 (1969) 1162-1170.

BEAGLEHOLE, J. C., Some problems of Cook's biographer, MM 55 (1969) 365-381.

BERK, G. L., Scheepvaartcollecties, SH 4 (1969) 458-463.

(BOS-RIETDIJK, E.) De fiere Waterleeuw 1780-1784, catalogus van tentoonstelling gewijd aan de Vierde Engelse Oorlog, 85 p., 1969.

BOUDRIOT, J., L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856 (vervolg), Nep 95 (1969), suppl. 1-8; 96 (1969), suppl. 1-12.

BOXER, C. R., Some second thoughts on the Third Anglo-Dutch war, 1672-1674, Trans. Royal Hist. Soc., 5th Ser., Vol. 19 (1969) 67-94.

BROOKS-TOMBLIN, B., High noon at Chemulpo, Un. St. N. I. Proceedings 95 (1969) Aug. 70-81.

DEGRIJSE, R., De maritieme aspecten van de keure van Nieuwpoort van 1163, Meded. Marine Acad. XX (1969) 63-82.

DEGRIJSE, R., De schepen in de haven van Sluis in het voorjaar 1464, Idem XX (1969) 95-106.

DELWAIDE, L., De huidige problematiek van de Westerschelde, OZ 58 (1969) 9, p. 6-10.

DEROLEZ, R., De schat van Sutton Hoo, SH 4 (1969) 645-650.

DEVLIN, L., A look at the American merchant marine of the last fifty years, Am. Neptune 29 (1969) 231-243.

DIEKERHOFF, F. L., Egbert Meeuzoon Cortenaer, SH 5 (1970) 22-30.

FANCHAMPS, M. L., Transport et commerce du bois sur la Meuse au Moyen Age, Le Moyen Age 72 (1966) 59-81.

FISHER, E. C., Battleships of the Imperial Russian Navy IV and V, Warship Intern. VI (1969) 98-114 and 205-217.

GARCÍA SANZ, A., Un nuevo código mallorquín del Llibre del consolat de mar, Anuario de historia del derecho español 38 (1968) 635-639.

GELDORP, F. van, De zeemeermin van Edam, haar legende en werkelijkheid, Uit het Peperhuis 1969, 83-102.

GRAAFF, E., Het 125-jarig bestaan van het onderscheidingsteken voor langdurige dienst als officier, Mar 79 (1969) 997-1004.

HOKKE, C., De gouvernementmarine in het voormalig Ned. Oost-Indië, OZ 58 (1969) 10, p. 33-35.

JACOBS, H., Admiraal Wybrant Warwyck schrijft aan de sultan van Ternate, Bijdr. T.-L- en Volkenkunde 125 (1969) 344-355.

JANIK, B., Het Nederlandse aandeel in de Poolse zeemanstaal, SH 4 (1969) 546-550.

JURRIENS, R., De werving in de 19e eeuw, een schets, Mar 79 (1969) 735-742.

KALTENSTADLER, W., Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert (Fortsetzung), Vierteljahrschrift für Soz. und Wirtsch. Geschichte 56 (1969) 1-104.

KANNEGIETER, J. Z., Wat betekent de naam Schreierstoren?, Jbk Amstelodanum 61 (1969) 11-23.

LEPOTIER, Les premiers torpillages, Nep 95 (1969) 13-22.

LOOMIS, R. T., The White House Telephone and crisis management, Un. St. N. I. Proceedings 95 (1969) Dec. 63-73.

MIDDELHOFF, A. J. M., De geschiedenis van het 1e bataljon marinetroepen, Mar 79 (1969) 627-644.

MOLEN, S. J. van der, De butte, een zeemanssouvenir uit Noorwegen, Antiek 4 (1969) 176-184.

MOLEN, S. J. van der, De Friese tjalk, volbeladen met liederen, deuntjes en dansen, Neerlands Volksleven 19, (1969) afl. 2 en 3.

O'BRIEN, F. T., The introduction of steam navigation in the Solent, MM 55 (1969) 291-298.

PIERSON, P. O'MALLEY, A commander for the Armada, MM 55 (1969) 383-400.

RANSON, E., British military and naval observers in the Spanish-American War, Journal of Am. Studies 3 (1969) 33-56.

RICHARD, R., Le financement des armements maritimes du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle (position de problèmes), Revue d'hist. écon. et soc. 47 (1969) 5-31.

RICHON, L., Notes sur les jauges des navires anciens, Nep 96 (1969) 17-23.

ROTHROCK, G. A., The siege of La Rochelle, HT 19 (1969) 752-759 and 856-863.

RUDOLPH, W., Boote der pommerschen Haffe und Bodden zwischen Recknitz und Nogat, Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 7 (1967), 234-241 und 8 (1968/9), 185-196.

RUDOLPH, W., Frauenarbeit auf Fischerbooten und Frachtschiffen im Oderhaff, Deutsches Jahrbuch für Volkskunde 15 (1969) 269-281.

SCHRIJVER, R. de, Uit de voorgeschiedenis van de Oostendse Compagnie; Bergeycks verklaringen van 1720 over het oktrooi van 1698 voor een Oostindische Compagnie, Hand. Kon. Comm. voor Gesch. CXXXII (1966) 143-159.

SEYMOUR, R., The Company that founded an Empire, HT 19 (1969) 642-650.

SYRETT, D., The British landing at Havana: an example of an eighteenth-century combined operation, MM 55 (1969) 325-331.

TOUSSAINT, R., L'océanographie, sa définition et son historique, Revue Mar (1969) 907-922.

TRACY, N., The capture of Manila 1762, MM 55 (1969) 311-323.

VEER, P. van 't, Een diplomatiek incident in 1884, SH 4 (1969) 479-485.

WADE CARUTHERS, J., Influence of maritime trade in early American development: 1750-1830, Am. Neptune 29 (1969) 199-210.

WEBER, R. E. J., Het begin van de grote stoomvaartlijnen in het Verre Oosten, OZ 58 (1969) 9, p. 28-30.

WOODCOCK, G., Journeys from Hudson's Bay, HT 19 (1969) 526-533.

WOUDS TRA, F. G. A., Aquanauten, Mar 79 (1969) 549-586.

#### NIEUWE UITGAVEN

##### Woordenboeken en encyclopedieën

WEBB, BARBARA (Ed.), Yachtsman's eight language dictionary. Southampton, Adlard Coles, 1969 new impr. 160 p. f 12, 40

##### Algemeen

BOXER, C. R., Jan Compagnie in Japan, 1600-1817. An essay on the cultural, artistic and scientific influence exercised by the Hollanders in Japan from the seventeenth to the nineteenth centuries. Tokyo/London, Oxford University Press, 1968 VIII, 198 p. f 48, 75 (Reprint of the edition The Hague 1950)

BOXER, C. R., The Christian century in Japan, 1594-1650. Berkeley, California University Press, 1967 XVI, 536 p. 16 pls. maps f 42, 25

BOXER, C. R., The Portuguese sea-borne empire, 1415-1825. London, Hutchinson, 1969 426 p. ill. (History of Human Society Series) f 30, --

NEWTON, A. P. (Ed.), Travel and travellers of the Middle Ages. Re-issue London, Routledge & Kegan Paul, 1969 224 p. pls. maps (History of Civilization Series) f 19, 60

OORLOGSMARINE

BAYER VON BAYERSBURG, H., Die Marine waffen im Einsatz 1914-1918. Wien, Bergland Verlag, 1968 119 p. ill. (Österreichische Reihe, 353/355) f 7, 55

BLACKFORD, C. M., Torpedoboat sailor. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1968 164 p. ill. f 33, --

BLOND, G., Histoire de la flibuste. Paris, Stock, 1969 378 p. ill. f 25, 20

BOXER, C. R., Some second thoughts on the third Anglo-Dutch war, 1672-1674. 27 p. (Transactions of the Royal Historical Society, 5th Series, Vol. 19, 1969, p. 67-94) niet in de handel

BROWN, M. & P. MEEHAN: Scapa Flow; the reminiscences of men and women who served in Scapa Flow in the two world wars. Harmondsworth, Penguin Press, 1968 259 p. 41 ill. f 25, 20

COURSE, A. G., Pirates of the Western seas. London, Muller, 1969 224 p. 10 ill. 2 maps f 21, 30

GRANT, ROBERT M., U-boat intelligence 1914-1918. London, Putnam, 1969 192 p. 19 ill. 9 charts f 28, --

In a previous book Professor Grant made a thorough analysis of the causes of destruction of the 178 German submarines lost in the First World War. In this work he describes the different forms of intelligence which enabled the Allies gradually to make their antisubmarine operations effective, within the limitations of the weapons systems available. His research has been painstaking but he has no gift of narrative or illuminating analysis. It is difficult to see who but the most narrow specialist will be attracted by the bare accounts of interceptions and signals of which the book almost entirely consists. An article in a learned journal would have served his purpose better. (The Times Literary Supplement, 9 October 1969)

DÖNITZ, KARL, Mein wechselvolles Leben. Göttingen, Musterschmidt-Verlag, 1969 228 p. f 30, 25

Karl Dönitz gehört zu den umstrittensten deutschen Militärs aus der Zeit vor 1945. Die einen nennen ihn einen vorbildlichen und ritterlichen Seeoffizier, die

anderen betrachten ihn als des "Teufels Admiral" und wieder andere als einen "Nazi in Blau". Als vor rund 14 Jahren - Donitz sas damals noch in Spandauer Haft ein hoher Offizier der Bundeswehr, Karl-Adolf Zenker, die früheren Groszadmirale Raeder und Donitz als Männer ohne Fehl und Tadel bezeichnete, da entbrannte im Bundestag eine heisse Debatte: Kein geringerer als der CDU-Abgeordnete Hellmuth Heye - Vizeadmiral ausser Dienst und später als Wehrbeauftragter ein engagierter Vorkämpfer für eine humane und demokratische Wehrordnung - stellte sich schützend vor Donitz. Am treffendsten hat wohl die Historikerin Marlis C. Steinert in ihrer Untersuchung "Die 23 Tage der Regierung Donitz" den ehemaligen Groszadmiral charakterisiert: "Im Grunde eine völlig unpolitische Natur, die das Primat der Politik bejahte und die Gehorsamspflicht der Soldaten absolut auffasste, verwechselte er Pflichterfüllung mit unbedingter Loyalität gegenüber der Obrigkeit, Gehorsam mit Patriotismus..." Marlis C. Steinert betont aber auch, Donitz habe nach der Uebernahme der Aemter des Staatsoberhauptes und des Oberbefehlshabers der Wehrmacht "eine Haltung bewiesen, die Achtung verdient", denn er habe den Mut gehabt, seine früheren "bedingungslosen Kampfparolen Lügen zu strafen und nur nach den Erfordernissen der Lage und seinem Gewissen zu handeln". Das Bild von Donitz wird aber wieder verdunkelt durch Aussagen des ehemaligen Marineoffiziers und U-Boot-Kommandanten Herbert Werner, der in seinem Buch "Iron Coffins" (Eisensärge) behauptet, Donitz habe am Vorabend der alliierten Invasion in der Normandie 15 U-Boot-Kommandeuren einen Selbstmordbefehl erteilt. Der ehemalige Groszadmiral hat in dem umfassenden Band "Zehn Jahre und zwanzig Tage" seine Tätigkeit von 1935/45 dargestellt. In dem zweiten Erinnerungsbuch schildert er vorwiegend frühere Abschnitte seines Lebens: seine Kindheit, die von dem frühen Tod seiner Mutter überschattet war; seine Seekadetten-Zeit; seine Erlebnisse in dem Unruheherd Balkan vor 1914; seine Laufbahn während des Ersten Weltkrieges, da er zuerst auf den Schlachtkreuzern "Goeben" und "Breslau" unter türkischer Flagge gegen die Russen im Schwarzen Meer kämpfte und als er sich schliesslich im Februar 1918 als Kommandant des Unterseebootes UC 25 "mächtig wie ein König" fühlte. Es folgten die britische Kriegsgefangenschaft; seine Tätigkeit in der Weimarer Zeit als Torpedo-Kommandant, als Referent bei der Torpedo- und Nachrichteninspektion in Kiel und als Navigationsoffizier des Kreuzers "Nymphen". Bevor er im Dritten Reich mit dem Aufbau der neuen U-Boot-Waffe betraut wurde, konnte er 1934 als Kommandant des Auslandskreuzers "Emden" eine grosse Fahrt nach Afrika und Indien antreten. Wenn Donitz von der Zeit des Dritten Reiches spricht, dann muss man manchmal staunen. So erklärt er, erst am 7. Mai 1945, als damaliges Staatsoberhaupt, habe er "von Menschenvernichtungen in den KZ's, die hinter dem Rücken des deutschen Volkes von einer Clique von Verbrechern geschehen waren" erfahren. Im Schlusswort begründet er seine damalige Ablehnung des Attentats vom 20. Juli 1944 damit, er habe von "Menschenvernichtungen" im allgemeinen und von "Judenvernichtungen" im besonderen nichts gewusst. Wie bei Kriegsende, so ist Donitz noch heute von der Ueberzeugung durchdrungen "dass wir (die Kriegsmarine) anständig gekämpft hatten, daher ein gutes Gewissen besäzen und nichts zu verheimlichen wäre". Gewiss wäre Karl Donitz als Nur-Soldat überfordert, wollte man von ihm verlangen, etwas über den Missbrauch des Soldatischen und von Millionen deutscher Soldaten durch das NS-Regime und über die Mitschuld nobler Nur-Fachleute an den Exzessen des Nationalsozialismus auszusagen.

Giselher Schmidt

(Frankfurter Allgemeine Zeitung, 8 October 1969)

HARRISON, H. L. H., The sarong and the kris. London, Nautical Publ. Co., 1969 220 p. 11 ill. 3 maps f 19,60 (Describes two daring wartime escapes from the Japanese in small vessels)

HEINL, R. D., Victory at high tide; the Inchon-Seoul campaign. Philadelphia, etc., Lippincott, 1968 335 p. ill. f 42,15

HOLDING, T. H., Uniforms of the British Army, Navy and Court. London, Frederick Muller, 1969 192 p. 400 diagrams f 66,50 (A facsimile of the original edition of 1894)

HORSMAN, R., The war of 1812. London, Eyre & Spottiswood, 1969 300 p. ill. f 33,60

HOUGH, RICHARD, First Sea Lord: An authorized biography of Admiral Lord Fisher. London, Allen & Unwin, 1969 392 p. ill. f 39,75

HOWARTH, DAVID, Trafalgar: The Nelson touch. London, Collins, 1969 256 p. ill. in colour and black and white f 25,20

Faced with yet another book about Trafalgar, the undaunted reviewer can only repeat the words of Nelson's master at the battle of St. Vincent. "There are twenty sail of the line, Sir John." "Very well, Sir." "There are twenty-five sail, Sir John." "Very well, Sir." "There are twenty-seven sail, Sir John." "Enough, Sir, no more of that if there are fifty sail I will go through them." After Mr Howarth's successful book about Waterloo it was inevitable that he should tackle Trafalgar. He has done so with his customary skill in a well proportioned book, which is beautifully produced. Its special merit is that it does not leave the reader with the impression that Nelson was the only man at the battle and the Victory the only ship. The reader is carried from one ship to another, friend or foe, skilfully conveying the atmosphere of the battle as a series of smoke-en-shrouded, almost isolated actions, once the enemy line had been broken. To avoid being overwhelmed by detail, Mr Howarth skates over the tactical problems involved, as well as the battle seen in the context of the war as a whole, in order to concentrate on the impressions made on those who took part in it. As he says, "Not many great battles have been fought in which one side - the outnumbered side - was perfectly sure it would win, and the other was almost sure it would lose." Trafalgar is the perfect example of the theory later adumbrated by Tolstoy that "It is morale which loses battles, and it is morale which wins them." Hence the storm that broke over the shattered ships during the night was a more terrible experience than the battle itself.

A lavishly illustrated book like this must be judged almost as much by the quality of the pictures as by the text. On the whole these have been well selected, many from fresh foreign sources, but we could do without some of the bad romantic scenes beloved of later artists. Their reproduction is uniformly excellent. (The Economist, 8 November 1969)

HOYT, P., The last cruise of the "Emden", new ed., London, Mayflower, 1969 250 p. f 3,80

KEMP, PETER (E.), The history of the Royal Navy. London, Arthur Baker, 1969 304 p. ill. (some col.) f 31,75

When did the Royal Navy start and who started it? A claim is sometimes advanced for King Alfred... Henry VIII is what might be termed the legitimist candidate, backed as he is by the formidable authority of Oppenheim and resting his claim on the institution of the Navy Board, a bureaucracy that to some soured shellbacks seems likely to outlive the service itself.

From this body springs the third most fancied starter, Samuel Pepys. Certainly it is with him that the profession takes the recognizable modern shape which Professor Michael Lewis has discovered and defined in his excellent books, England's Sea Officers and The Navy of Britain. Readers of the volume under review will find such questions handled with brisk good sense by Commander Kemp in his opening chapter "Genesis of a Navy". He has assembled a distinguished team of naval historians who have turned in some interesting and well-written contributions. It is impossible to do justice to everyone, but Commander Kemp himself writes with as much ease and authority on the Seven Years War as he does of Admiral Lord Fisher and the building race with Germany. In particular his account of the naval contribution to the capture of Quebec is a model of vivid and lucid description.

Professor Lloyd on the Tudor and Stuart period is fresh and incisive, thought it is a pity that he repeats a common historical error, the grossly excessive contemporary estimates of Dutch losses in the Battle of St. James's Day. As Dr. R. C. Anderson long ago pointed out, they lost not twenty ships but two. It was this failure to exploit the two outright English victories of the war, Lowestoft and St. James's Day, that led to so much acrimony in the service and contributed to the subsequent explosions of parliamentary wrath that so much alarmed Pepys and his colleagues. Mr. Oliver Warner's chapters - on the Nelson period he knows so well - are written with grace and spirit.

Besides the high, sometimes very high, standard of the contributions the book is abundantly illustrated with pictures of ships and battles and with a generous and fascinating range of portraits. The maps and battle plans are clear, well-designed and apposite. Yet a little more intelligence and taste might have made it much better. The colour plates are as horrible as the half-tones are good. The captions to the pictures are not always accurate and are sometimes muddled, as on page 225. Worst of all there is no list of illustrations: and the skimmed index does not refer to the portraits, of which, as has been said, there is a most useful collection. The chapter titles are given as running heads but not listed in the table of contents, although the subdivisions of the chapters are. Is it churlish to complain that the ship has been spoilt for a ha'p'orth of tar?

(The Times Literary Supplement, 15 Januari 1970)

KILLEN, J., A history of marine aviation. London, Muller, 1969 246 p. 27 ill. f 28,--

KORGANOFF, ALEXANDRE, Le mystère de Scapa Flow. Paris, Grenoble, Arthaud, 1969 272 p. (Coll. "En direct avec l'histoire") f 18,50

LAUSON, J., The felon's account of his transportation at Virginia in America. Ed. J. S. Cox St. Peter Port, Toucan Press, 1969 12 p. f 6,60

LE MASSON, HENRI, The French Navy. 2 vols. London, Macdonald, 1969 174; 176 p. (Navies of the 2nd World War Series) per deel f 8,85 After a comprehensive introduction analysing French naval policy and construction programmes, between the wars and outlining the bitter events of the war itself M. Le Masson's compact reference books consist of illustrations, details of construction and armament and the careers of all the ships in the French navy in 1939. The first volume deals with major ships, including sub-marines, and the second with smaller craft and auxiliaries. The illustrations, though small, are clear and the text throughout accurate and informative. (The Times Literary Supplement, 4 September 1969)

LEPOTIER, AMI, Les fuseliers marins. 1969 402 p. 24 ill. (Série "Bleue marine reliée") f 18,70

LORD, WALTER: Schickt sie auf den Grund des Meeres. Uebersetzt von d. Amerikan. München, Scherz-Verlag, 1969 304 S. f 24,15

LUND, P. & H. LUDLAM, P. Q. 17 - Convoy to Hell. new ed. London, New English Library, 1969 192 p. f 3,15

MOULTON, J. L., British maritime strategy in the 1970s. London, Royal United Service Institution, 1969 64 p. f 11,80

OLLARD, RICHARD, Man of War. Sir Robert Holmes and the Restauration Navy. London, Hodder & Stoughton, 1969 240 p. ill. f 28,--

PATTERSON, A. TEMPLE, Jellicoe. London, Macmillan, 1969 288 p. ill. 5 maps f 30,80 After editing two volumes of Lord Jellicoe's papers for the Navy Records Society (reviewed in the TLS on February 23, 1967, and April 3, 1969) it was natural for Professor Temple Patterson to bring his work to a wider public. A great deal of new material has become available since Admiral Bacon produced his biography in 1936. Moreover, Bacon was too much of a partisan to be a reliable reporter of the post-Jutland controversies. For readers unlikely to be attracted by scholarly editions of documents or by the overwhelming detail of official histories. Professor Patterson has provided a readable and thoughtful analysis of the career and achievements of the man who "could have lost the war in an afternoon". The specialist will find nothing that is new. In addition to the Jellicoe Papers, Professor Patterson has had at his disposal Professor Marder's definitive account of the naval side of the First World War. This biography fills in none of the gaps of detail left by these earlier works. Its success lies in the presentation of a very convincing portrait of the man.

Jellicoe emerges as a tireless worker of outstanding technical knowledge and expertise. He was a first-class administrator but was handicapped by an inability to delegate matters of detail. Yet, as both Professor Patterson and Professor Marder have emphasized, none of those who were to become his severest critics, including Beatty and Churchill, challenged his policy at the time. When they did open their attack after the war they failed completely to produce convincing alternatives which Jellicoe could have followed. The relative strengths of the two navies, the general war situation, and the state of naval warfare at the time were and have remained a full justification of Jellicoe's conduct in command of the Grand Fleet. Professor Patterson also stresses another success. During all his time in command of the 60.000 men of the fleet their morale and their confidence in him never faltered. Was this true of any other commander in that war?

Perhaps there was one professional failure which has been glossed over. Before 1914 Jellicoe had occupied all the major appointments responsible for the development of the navy's ships and armament, culminating in his appointment as Controller in 1908. In these positions he became aware of the weaknesses in ship construction and the effectiveness of projectiles which became apparent at Jutland. It is said that his efforts to have these remedied were frustrated, but apparently no examination has yet been made of the evidence which might determine whether the responsibility for failure lay with himself or with others. Professor Patterson's concluding chapters over Jellicoe's report on the future naval policy of the British Empire, his governor-generalship of New Zealand and the

controversies surrounding the publication of the various accounts of Jutland. His perceptive and charitable view that the bitterness between Beatty and Jellicoe which emerged was in large measure due to the sense of failure and frustration scarred on their minds by the course of the battle is well worth presenting and is typical of the balanced judgments throughout this admirable biography. (The Times Literary Supplement, 31 Juli 1969)

PERRY, M. C., The Japan expedition, 1852-1854. Ed. R. Pineau. Newton Abbot, David & Charles, for The Smithsonian Institute, 1969 XX, 242 p. ill. (some col.) f 44,50

RED fleet off Suez. London, Conservative Pol. Comm., 1969 19 p. f 0,90

REHDER, J., Die Verluste der Kriegsflotten 1914-1919. Bearbeitet von H. Sander. München, Lehmanns Verlag, 1969 tabn. f 20,50

ROWLEY, E. B., The naval side of King William's war, 1688-90. London, John Baker 1970 300 p. pls maps f 42, --  
In the present volume the author is concerned with the intentions of a Francophobe king, naval policies and treaties and the day-to-day business of the Admiralty and the course of operations afloat. (Uitgevers aankondiging)

RUGE, F., Scapa Flow, 1919. Das Ende der deutschen Flotte. Oldenburg, etc. Stalling, 1969 222 p. ill. f 26,85

SALEWSKI, M., Die deutsche Seekriegsleitung, 1935-1945. Band I, 1935-1945. Frankfurt am Main, Bernard Graefe, 1969 592 p. f 77, --

SMITH, DAVID ROLLIN, The Monitor & the Merrimac. A bibliography. Los Angeles, University of California Library, 1968 VIII, 35 p. ill. portr. maps (UCLA library occasional papers, 15)  
niet in de handel

SOKOL, H., The Imperial and Royal Austrian-Hungarian navy. Annapolis, U. S. Naval Institute, 1968 182 p. ill f 68,50

SOVIET sea power. Washington, D. C., Center for Strategic and International Studies of the Georgetown University, 1969 139 p. (Special Report Series, 10) f 13,90

SPINNEY, DAVID, Rodney. London, Allen & Unwin, 1969 484 p. ill. tab. maps f 7,65  
At the end of the war of American independence the British public accorded Rodney a welcome unrivalled before the days of Nelson when, after a long series of mishaps, he returned victorious from the West Indies - only to be dismissed by a government of a different political complexion. He may have been a lucky admiral to win the battle of the Saints which so strengthened the hands of the negotiators at the peace conference that the future of Canada was assured, even if the American colonies had been lost, but, as Mr Spinney shows, he earned the good fortune which attended him at the close of his long career at sea by professional merit and experience.  
He was never popular with his colleagues, who complained behind his back of his hauteur, his avarice, his irresolute "whims and caprice". This biography, a sober, scholarly book which only errs on the side of length, answers these hostile voices because the author considers that for nearly two centuries the admiral's case has gone by default...  
His biographer sticks so closely to his subject that he fails to set Rodney's career in the context of the war

as a whole, thereby diminishing his stature as a figure of national importance. In an age of old women and cantankerous politicians at sea, George III was right when he said "at the drawing room that he knew when Rodney was out everything would go well." As a record of the personal life of an eighteenth century aristocrat dedicated to a professional career which spans all the wars of his day, this is a biography which will not be superseded. (The Economist, 4 October 1969)

STRATEGIC survey 1967. 2nd ed. London, Institute for Strategic Studies, 1968 56 p. f 4,75

STYLES, SHOWELL, Sea road to Camperdown. London, Faber & Faber, 1969 f 13,25  
A reconstruction of naval life in the Napoleonic era, built round the colourful character of Adam Duncan, who led the British against the Dutch in the crucial battle of Camperdown. (Uitgevers aankondiging)

TERRAINE, JOHN, L'amiral Mountbatten. Sa vie et son époque. Paris, Presses de la Cité, 1969 348 p. (Coll. "Coup d'oeil") f 19,15

TERRAINE, J., The life and times of Lord Mountbatten. Based on the television history. 2nd impr. London, Hutchinson, 1968 212 p. ill. f 29,40

VIRPSHA, E. S., South Africa and the Indian Ocean. A study in power strategy. Brighton, 58 West Str., Markham Ho. Press, 1969 20 p. ill. f 3,15

WALLIN, HOMER N., Pearl Harbor: why, how, fleet salvage and final appraisal. Washington D. C., Department of the Navy, 1968 XVI, 377 p. ill. maps portr. f 18,40

WARNER, OLIVER, Admiral of the fleet: Sir Charles Lambe. London, Sidgwick & Jackson, 1969 224 p. f 28, --

WINSTON, JOHN, The forgotten fleet, London, Michael Joseph, 1969 f 28, --  
A history of British naval operations in the Pacific during the last war. (Uitgevers aankondiging)

(Zie ook onder de rubrieken: Het schip - scheepsbouw; De schepeling)

#### Zeescheepvaart

ALBION, R. G. & J. B. POPE, Sea lanes in war-times: The American experience 1775-1945. 2nd ed. Hamden, Conn., Archon Books, 1968 386 p. f 47,75

BEAVER, PATRICK, The Big Ship. London, Hugh Evelyn, 1969 f 44,50  
Describes the dramatic career of the legendary Great Eastern, with much hitherto unpublished material. (Uitgevers aankondiging)

CHANG, T' IEN-TSE, Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources. Photomechanical reprint with some corrections. Leiden, Brill, 1969 X, 157 p. f 28, --

CLEGG, W. P. & J. S. STYRING, British nationalised shipping, 1947-1968. A ship-by-ship survey. Newton Abbot, David & Charles, 1969 304 p. ill. f 33,65

CURTIN, PH. D., The Atlantic slave trade. A census. Madison, University of Wisconsin Press, 1969 312 p. f 33, --

DUCHÉ, JEAN, Les grandes routes du commerce. Paris, Flammarion, 1969 128 p. ill. en noir et en coul. (Coll. "International Library") f 17,20

FAIRBANK, J. K., Trade and diplomacy on the China Coast: The opening of the Treaty Ports, 1842-54. Stanford, Stanford University Press, London, Oxford University Press, 1969 604 p. f 20,15

FARNIE, D. A., East and West of Suez: The Suez Canal in history, 1845-1956. London, Oxford University Press, 1969 870 p. 3 maps f 84, --

LÜTGE, FRIEDRICH, See- oder Landweg von der Nordsee nach Konstantinopel um 1700? Neue Forschungen über transkontinentale Verkehrsplanungen um 1700? Hrsg. von Eckart Schremmer. Met Nederlandse samenvatting. Brussel, Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten, 1968 26 p. (Mededelingen van de Kon. VI. Acad. . . . Kl. Lett. 30:6) f 5,30

MAGALHAES-GODINHO, VITORINO, L'Economie de l'Empire portugais aux XVe et XVIe siècles. Paris, S. E. V. P. E. N., 1969 857 p.  
This massive book is a Sorbonne thesis, completed in June, 1958, which (apparently) has not been substantially revised since then. It is also part of a still larger work, now being published serially in Portuguese at Lisbon, under the title of *Os descobrimentos e a economia mundial*, in a sumptuously-illustrated "coffee-table" format. The French text corresponds to Volume One of the Portuguese edition and down to page 213 of Volume Two. Since comparatively few English-speaking scholars read Portuguese, the publication of the French version can be warmly welcomed. Other works published since 1958 which relate to this field do not contain anything which would necessitate a major re-writing or alteration of the text.

Dr. Magalhaes-Godinho is one of the most distinguished historians in Portugal, and this closely argued and erudite book will further enhance his reputation. He is expertly familiar with the work of French, English, American, German and Italian economic historians, and he is devoid of nationalistic blinkers. His book thus possesses an enviable range and depth. It can hardly be termed easy reading, since he delves deeply into complicated numismatic, currency, and foreign-exchange problems, which are not always easy for the tiro to follow despite the lucidity of the style.

As indicated by the title, the book is a refreshing change from most histories of Portuguese expansion, which tend to concentrate on "battles long ago", and which stick too closely and uncritically to the sixteenth-century chroniclers, valuable as these are in some respects. Dr. Magalhaes-Godinho has a severely factual and practical approach and perhaps he occasionally makes insufficient allowance for the religious beliefs and prejudices of those bygone generations.

Dr. Magalhaes-Godinho has much that is new and interesting to say about the gold trade of the Portuguese with West Africa, particularly in the flourishing years (1482-1521) of São Jorge da Mina. "St. George of the Mine", the first and most famous of the many European castles on the Gold Coast. Readers of the late Mr. W. C. Bovill's admirable *Caravans of the Old Sahara* - recently re-issued in a revised edition by Robin Hallett under the title of *The Golden Trade of the Moors* (1968) will find a wealth of new details and statistics in *L'Economie de l'empire portugais*. The author calculates that this Guinea gold doubled the revenues of the Portuguese Crown by the end of King John II's reign. Under his successor, Manuel I, rightly called both "The Fortunate" and "The Grocer King", the estab-

lishment of the *carreira da India* round the Cape of Good Hope to Cochin and Goa enabled the Portuguese Crown to claim, and to some extent to achieve, the overlordship of the Indian Ocean and an effective control over much of the Asian spice-trade. By the year 1506, the Crown was already deriving a revenue of 135.000 cruzados from the sale of pepper and other spices, as compared with 120.000 cruzados from Guinea gold. Twelve years later, the annual amount of gold was still the same, but the value of the spice imports had more than doubled, amounting to 300.000 cruzados. Guinea gold and Asian spices between them now comprised about half the Crown's revenue, although it was also deriving increasingly substantial sums from other colonial and metropolitan sources such as the West-African slave-trade, the sugar of Madeira, and the Lisbon Customs. Admittedly, the Crown's expenses increased at an even more rapid rate, and now exceeded its income, largely owing to the endemic warfare which prevailed in one or another region of the far-flung "State of India". But the extent to which this was happening was hidden from most contemporaries. It was commonly believed that the Crown's spice-monopoly was immensely profitable and that it had to be maintained by force of arms.

The importation of Guinea gold began to decline after 1521, and more markedly so after 1540, but during this period the Portuguese succeeded in securing large quantities of Spanish-American gold in exchange for selling Negro slaves to West Indies, and by contraband-trade with the homeward bound *floatas* off the Azores. During the second half of the sixteenth century and for the first five decades of the seventeenth, Portuguese monetary policy aimed at attracting an inflow of Spanish-American silver, secured both legitimately and by contraband trade, in exchange for such items as African slaves and Brazilian sugar. Rials-of-eight and their smaller denominations became the commonest coins in Portugal and its empire long before the Spanish occupation of 1580; and they continued to be so for long after Portugal regained her independence in 1640. Much of this silver did not, of course, remain for any length of time in Portugal itself, being promptly re-exported either to Northern Europe in order to pay for vital imports of corn, naval stores, and manufactured goods, or else it was sent in the carracks bound for "Golden Goa" to be spent in the spice and the interport-trades of Asia.

Not the least of the merits of this admirable work is the way in which Dr. Magalhaes-Godinho unravels the threads of the complex web of trade flung round the world by the Iberian pioneers, conquistadors, and merchants in the sixteenth century, often with the cooperation of Italians, Germans, and Flemings. By wide-ranging and intensive research he has largely overcome the handicaps imposed by the fact that the records of the Lisbon Mint are very incomplete for parts of this period and those of the Indo-Portuguese Mints of Goa and Cochin disappeared long ago. The competition between the Cape and the Levant routes (Suez-Alexandria and Basra-Aleppo) for spices, the flood-tide of Spanish-American silver, the Portuguese quest for gold in Monomotapa (South-East Africa) and Sumatra, the role of Ming China as a suction-pump for silver from all over the world - all these and many other related problems are expertly discussed and acutely analysed in the light of the available (if disparate) documentation. No student of the economic history of the fifteenth and sixteenth centuries can afford to neglect this book, even though specialists may challenge some of the author's more daring conclusions. Not so lavishly illustrated as is the larger Portuguese edition, this French version has some good reproductions of coins and some splendid schematic sketchmaps, which help to make it well worth the high price.

(The Times Literary Supplement, 18 December 1969)

MARCUS, GEOFFREY J. The maiden voyage. A complete and documented account of the "Titanic" disaster. London, Allen & Unwin, 1969 319 p. ill. maps portr. f 28.--

MATHIESON, W. L. Great Britain and the slave trade 1839-1865. Reprint of the edition London, 1929. Shannon, Irish University Press, 1969 XI, 203 p. f 45,05

MINCHINTON, W. F. (Ed.). The growth of English overseas trade in the 17th and 18th centuries. London, Methuen, 1969 208 p. f 18,25 (paperback f 9,45)

PEESCH, REINHARD & WOLFGANG RUDOLPH. Kolloquium Balticum Ethnographicum 1966. Vorträge und Berichte der internationalen Tagung in Berlin und Stralsund. Berlin, Akademie-Verlag, 1968 221 S. 73 Abb. (Veröffentl. des Instituts für deutsche Volkskunde der DAW in Berlin, Bd 46) f 17,60

PILLOT, GILBERT. Le code secret de l'odyssée. Les Grecs dans l'Atlantique. Paris, Laffont, 1969 256 p. ill. de 8 p. de photos (Coll. "Les Enigmes de l'Univers") f 18,--

RANDIER, J. Men and ships around Cape Horn, 1616-1939. Tral. from the French by M. W. B. Sandersen. London, Barker, 1969 360 p. ill. f 37,10

STATISTIEK van de scheepvaartbeweging 1968. 's-Gravenhage, Centraal Bureau voor de Statistiek, 1969 41 p. 2 losse krtn. f 6,--

WILLIAMSON, J. A. Hawkins of Plymouth. 2nd rev. ed. London, Black, 1969 XII, 348 p. 16 ill. 3 maps. f 23,50

(Zie ook de rubrieken: Het schip - scheepsbouw; De Scheepeling)

#### Kust- en binnenvaart

PRINS, A. H. J., Schippers van Blokzijl; Een maritieme maatschappij in miniatuur. Enkhuizen, Bureau Zuiderzee, 1969 53 p. ill. f 4,90

SCHUTTEVAER, H., Willem Jan Schuttevaer, De vriend en raadgever der binnenschipperij, de behouder van Schokland (1798-1881). Assen-Amsterdam, Born, 1969 107 p. 16 p. foto's f 8,90

#### Visserij

OLMSTEDT, F. A., Incidents on a whaling voyage. Vermont & Tokyo, Tuttle New York & London, Prentice-Hall, 1969 250 p. f 28.--

STATISTIEK van de visserij 1968. 's-Gravenhage, Centraal Bureau voor de Statistiek, 1969 31 p. f 4,50

#### Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

COHEN, J. M. (Translator), The four voyages of Columbus. Harmondsworth, Penguin Books Ltd., 1969 162 p. (Penguin Classics) f 5,--

DERDE reis van de V. O. C. naar Oost-Indië onder het bevel van admiraal Paulus van Caerden, uitgezeld in 1606. De Uitg. door A. de Booy 's-Gravenhage, Nijhoff D. I. 1968(1969)XCIII, 215 p. 13 p. foto's 1 losse krt. (Werken uitgegeven door de Linschoten Vereeniging, no 70) Alleen voor leden

HAKLUYT, RICHARD. The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English nation, made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compass of these 1600 years. 12 vols. Newton Abbot, David & Charles, 1970 f 658.--

KRAUS, H. P., Sir Francis Drake. A pictorial biography. Amsterdam, Israel, 1970 244 p. 133 ill. f 290.--

MAGELLAN'S voyage. A narrative account of the First Circumnavigation by Antonio Pigafetta, translated and edited by R. A. Skelton. London, etc., Yale University Press, 1969 2 vol. ill. f 432.--

MOOREHEAD, ALAN. Darwin and the Beagle. London, Hamish Hamilton, 1969 277 p. ill. f 39,75

Tells the story of the historic voyage which the young Charles Darwin made round the world in 1831. The exploration of a whole world of nature history is seen through Darwin's eyes and displayed in full colour. (The Bookseller 9 augustus 1969)

OWEN, W. F. W., Narrative of voyages to explore the shores of Africa, 2 vols. Farnborough, Gregg Press, 1968 888 p. 5 pls. 4 maps. (Reprint of the edition London 1833) set f 171,50

PARMENTIER, J., Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe. Voyage a Sumatra en 1529. Description de l'île de Saint-Dominigo (Par P. Crignon). Publié par Ch. Schefer. Traité en forme d'exhortation contenant les merveilles de Dieu et la dignité de l'homme. (Réimpression de l'édition Paris 1883). Genève, Slatkine, 1969 231 p. f 49,--

SKELTON, R. A., Captain James Cook: Two hundred years after. London, British Museum, 1969 32 p. 25 ill. f 4,70

STAVORINUS, J. S., Voyage to the East Indies. Trsl. fr. Dutch by S. H. Wilcocke. London, Dawson's Pall Mall, 1969 3 vol. VIII, 572; II, 512; III, 598 p. maps. (Colonial Hist. Ser.) New impression of the 1798 ed. set f 205,80

VILLIERS, A., Captain Cook: The seaman's seaman. new ed. Harmondsworth, Penguin Press, 1969 328 p. 28 ill. 9 maps f 3,80

WILCOX, L. A., Anson's voyage. London, Bell, 1969 182 p. ill. f 25,20  
Mr. Wilcox has produced what is best described as an illustrated paraphrase of the account of Anson's voyage first published in 1748 and attributed to the chaplain of the Centurion, Richard Walter. This was a best-seller in the eighteenth century and the tale of the perils of the voyage around the world, the stay in China and the capture of the Acapulco treasure galleon is still compelling reading. Mr. Wilcox's version is unpretentious and well organized but his drawings which accompany the text add little to its reality. More adequate maps would have been of greater value. The historian will continue to turn to the original compilation, or to the more complete documentation of the voyage published by the Navy Records Society in 1968. Mr. Wilcox's version will deservedly be read by those with a taste for historical travel and adventure. His short footnotes will guide them.

(The Times Literary Supplement, 15 Januari 1970)

#### Het schip - scheepsbouw

ANDERSON, ROMOLA C., The sailing ship: 6000 years of history. 2nd rev. ed. London, B. S. C. Books, 1969 212 p. 20 ill. 134 dr. (Bonanza Ser.) f 14,25

BATTSON, R. K., Modeling Tudor ships. 2nd ed. London, Model & Allied Publ., 1969 75 p. ill. f 3,15

BLACKMAN, RAYMOND V. B., The world's warships. 4th enlarged and fully rev. ed. London, Macdonald, 1969 158 p. 161 photographs f 17,10

This is a fourth and fully revised edition of the valuable reference book first produced by the editor of Jane's Fighting Ships in 1955. It is essentially a compact introductory guide to all major naval vessels in service today and is arranged by categories of ships rather than under national headings. Each section is introduced by a short account of the evolution of the category. The photographs of individual ships are clear and the information about them concisely and accurately presented. For a book of this quality the price is very reasonable.

(The Times Literary Supplement, 13 November 1969)

BRENNECKE, JOCHEN, Windjammer. Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1969 420 S. 49 Fotos auf Kunstdruck f 39,45

Noch einmal ruft der Autor Jochen Brennecke die Zeit der grossen Segelschiffe hervor. In der Einleitung die Entwicklung der Grosse Segler, dann die Fahrten dieser "Königinnen der Meere"; Glück und Unglück der Schiffe und seiner Besatzungen usw. Jochen Brennecke fuhr selbst jahrelang auf der GROSSHERZOGIN ELISABETH und der PADUA und konnte so diesen Themenkreis "lebensnah" schildern. Den Abschluss dieses ausgezeichneten Werkes bildet zahlreiche Tafeln und Tabellen, ein 6 Seiten!!! umfassender Literaturhinweis und ein Index aller im Text und Anhang behandelten und erwähnten Schiffe. Das umfangreiche Bildmaterial stellte Dr. Jürgen Meyer, Hamburg, aus seinem Bildarchiv zur Verfügung.

(G. Nikelait in Nauticus 1969)

CARSTENS, FRIEDRICH, Romantische Seefahrt. Oldenburg, Stalling Verlag, 1969 88 p. ill. f 22,55  
Ein kleiner Bildband mit 12 mehrfarbigen und 59 schwarz/weiß Bildern und Zeichnungen lässt uns in ein kleines Museum an der Weser hineinschauen. Das "Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Häfen" in Brake ist in einem ehemaligen alten Signalturn untergebracht, und beherbergt "Schätze" der Schiffahrt, des Schiffbaus und -handwerks, die es gerade dem Modellbauer ermöglichen bei einem Besuch des Museums, manches "ungelöste (Modell-) Problem" zu erforschen.

Da Brake Heimathafen der ersten Deutschen Flotte war, kommt auch der maritime Forscher bei seiner Exkursion nicht zu kurz.

Das Büchlein zeigt auf 88 Seiten was es alles in diesem Museum zu entdecken gibt. Es soll Wegweiser und Nachschlagwerk "en miniature" sein.

(G. Nikelait in Nauticus 1969)

GREEN, CHARLES, Sutton Hoo: The excavation of a Royal Ship Burial. new ed. London, Merlin Press, 1969 ill. (some col.) f 7,35

GUGELOT, J. F. & A. P. HELWIG, Scheepsbouw. 6e dr. Amsterdam, Duwaer & Zn., 1969 VIII, 372 p. ill. 14 losse pltn. f 43,50

HADELER, W., Der Flugzeugträger, sein Wesen und sein Werden von 1911 bis zur Gegenwart. München, Lehmanns Verlag, 1968 176 S. 37 Seitenrissen (Wehrwissenschaftliche Berichte, 5) f 20,50

HOLBROOK, MARTIN, Warships of the Royal Navy. Second series: Steam. London, Hugh Evelyn, 1969 12 col. pls. f 44,50

HOPE SIMPSON, R. & J. F. LAZENBY, The catalogue of the ships in Homer's "Iliad". Oxford, Clarendon Press, 1969 160 p. 12 p., 7 maps f 47,70

HOUGH, RICHARD, Fighting ships through the ages. London, Michael Joseph, 1969 304 p. ill. (56 col.) f 44,50

This is a pleasing addition to the number of illustrated histories of the evolution of the fighting ship which have appeared in recent years. The first two sections, dealing with oar-driven and sailing vessels, are superior in both the quality of the illustrations and the balance of the textual commentary to the part dealing with the steamship. The latter section is too compressed and superficial to be really informative and contains a surprising confusion between the battle-cruiser Lion of 1912 and the modern cruiser of the same name. The text of the earlier sections is a skilful blend of technological description and accounts of the battles in which the ships took part. The many coloured and monochrome illustrations are skilfully chosen, well produced and bear out Mr. Hough's contention that the fighting ship has been the most beautiful and splendid of all weapons of war.

(The Times Literary Supplement, 13 November 1969)

JANE'S fighting ships 1898. Edited by F. T. Jane. Newton Abbot, David & Charles, 1969 IV, 228 p. ill. Facsimile ed. f 55,65

JANE'S fighting ships 1919. Edited by F. T. Jane. Newton Abbot, David & Charles, 1969 816 p. ill. new imprint f 84,--

LANDSTROM, BJORN, Histoire du voilier. Du bateau en papyrus au trois-mâts grés carrés. Trad. de l'anglais par Robert Latour. Paris, Albin Michel, 1969 ill. de 340 clichés dont 56 en coul. 192 p. f 22,70

LESCALIER, D., Traité pratique du grément des vaisseaux et autres bâtiments de mer. Réprod. intégrale de l'édition de 1791. 2 vols. Grenoble, Editions de 4 Seigneurs, 1969 ill. de 34 pl. luxe ed. f 352,80  
gebrosch. ed. f 110,25

MACINTYRE, DONALD & BASIL W. BATHE, The man-of-war. London, Arlington Books, 1969 f 73,50  
A history of the man-of-war from the oared galley of the Mediterranean to the nuclear submarine of today. Ill. with 230 plates, drawings and plans from contemporary sources, many of which in colour.

(Uitgevers aankondiging)

MACINTYRE, DONALD & BASIL W. BATHE, Kriegsschiffe in 5000 Jahren. Bielefeld, Klasing & Co., 1969 273 S. Ill. f 96,80

Seit der Mensch zur See fährt, hat er seine Wasserfahrzeuge auch für kriegerische Auseinandersetzungen hergerichtet. Freilich weisz niemand, wann das erste Kriegsschiff zu Wasser gelassen wurde, doch zeigen schon ägyptische Vasen aus der Zeit um 3400 vor Christus Zeichnungen von Booten mit Stammesabzeichen, die Experten als Abbildungen von "Kriegsschiffen" deuten. Von diesen ägyptischen Flussbooten bis zu atomgetriebenen Unterseebooten und Flugzeugträgern ist es ein weiter Weg. Doch was im allgemeinen für das Kriegsgeschäft gilt, das hat auch für Kriegsschiffe Geltung: Sie waren immer auf der Höhe der Technik ihrer Zeit, ja, die Kriegstechnik war und ist oft Schrittmacher der Technik überhaupt.

Die Geschichte der Kriegsschiffe, die zugleich auch eine Geschichte der Schiffbautechnik ist, haben die beiden englischen Marinefachleute Donald Macintyre und Basil W. Bathe, die mit einer Reihe international anerkannter Experten zusammenarbeiten, geschrieben. Ihr Werk "Kriegsschiffe in 5000 Jahren", das überaus reich illustriert in einer prachtvollen Ausgabe jetzt in deutscher Uebersetzung herausgebracht wurde, wird all jene begeistern, die sich diese unerklärliche Liebe zur See und die elementare Sympathie zu allem, was mit Schiffen und Schiffahrt zusammenhängt, bewahrt haben, auch wenn sie von Krieg und kriegerischem Tun wenig halten.

Von 1350 an als zum ersten Mal Geschütze auf See gebraucht wurden, bis in unsere Tage, da U-Boote Polaris-Raketen abschiessen, hat der menschliche Geist immer neue Techniken erdacht, um Schiffe zu feuerspeienden, Vernichtung bringenden schwimmenden Festungen zu machen. Die Kriegsschiffe vom 15. bis zum letzten Drittel des 18. Jahrhunderts, ob Ruder- oder Segelkriegsschiffe, waren vollgepackt mit Kanonen aller möglichen Kaliber (bis zu 48-pfündern) und Reichweiten (bis zu 2,3 Kilometer). Sie schossen mit Steinkugeln und massiven Eisenkugeln, die gelegentlich mit Ketten (Kettengeschosse) verbunden waren; sie verfeuerten Kartätschen und hohle, mit Pulver gefüllte Geschosse oder Karkassen, eiserne Gerippe, angefüllt mit brennbarem Material. (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 7 November 1969)

MARCZAK, JAN. Kutry torpedowe (Torpedoschnellboote) Gdynia, Wydawnictwo Morskie, 1969 150 S. 93 Fotos 12 Modellbauplane

MOORMAN's jaarboek voor scheepvaart en scheepsbouw. 40th ed. 's Gravenhage, Moormans Periodieke Pers, 1969 VIII, 353 p. ill. f 46,80

ROUX, ANTOINE. Segelschiffe im Zeitalter der Romantik. Bielefeld, Klasing & Co., 1969 84 S. 47 Aquarelle und Zeichnungen f 62,65  
Die Familie Roux lebte in Marseille, hatte also die See und ihre Schiffe vor der Tür. Vater und drei Söhne schufen im Laufe eines Jahrhunderts zahlreiche Skizzen und Aquarelle, die heute in der ganzen Welt in den Schiffahrtsmuseen und von den Sammlern zu den besten maritimen Ueberlieferungen dieser verklungenen Epoche gezählt werden. Der vorliegende Band gibt in der authentischen Form des Skizzenbuches jener Periode einige der besten Arbeiten von Antoine dem Aeltern (1765 - 1835) wieder.

(G. Nikelait in Nauticus 1969)

RUDOLPH, WOLFGANG. Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin, Akademie-Verlag, 1969 160 S. 56 Abb

SCHAUFFELEN, OTMAR. Die letzten grossen Segelschiffe. Bielefeld/Berlin, Klasing & Co., 1969 280 S. 198 ill. 11 Pl. f 55,70  
150 Segelschiffe und ehemalige Segelschiffe: Fregatten, Briggs, Vollschiffe, Barken, Gaffelschoner, Toppsegelschoner, Stagesegelschoner, Barkentinen, Brigantinen usw. (Börsenblatt, Nr 80, 7 Oktober 1969)

SHELTEMA DE HEERE, R. F. & A. R. BAKKER. Buoyancy and stability of ships. Presented with occasional additions. Based on the lectures of J. Gerritsma and supplemented by a section dealing with application of computers to theoretical ship calculations. Edited by W. P. A. van Lammeren. Culemborg, H Stamm, 1969 221 p. 3 uitsl. bld f 65,--

SMIT, L. & H. HACQUEBORD. Nederlandse zeilschepen 1880-1922. Alkmaar, De Alk, 1969 64 p. ill. (De Alkenreeks, 166) f 2,50

TAYLOR, J. C. German warships of World War I. London, Allan, 1969 176 p. ill. f 17,10

WINTER, H. Een Hollandse tweedekker uit de jaren 1660/1670 naar het contemporaine model in het voormalig slot Monbijou in Berlijn. Amsterdam, Van Kampen, 1969 56 p. 34 p. foto's 1 uitsl. bld. Met 5 bijlagen met teken. van Wolf-Dietrich Wagner. Bewerkt door L. M. Akveld f 15,90  
(O t : Der holländische Zweidecker von 1660/1670)

WITTHÖFFT, H. J., Das Hansa Bauprogramm. Mit 19 Seitenrissen. München, Lehmanns Verlag, 1969 83 S. (Wehrwissenschaftliche Berichte, 6) f 18,05

#### Haven- en zee werken

HAVEN van Rotterdam. 1930-1968; statistisch overzicht - Hafen von Rotterdam, 1930-1968; statistische Uebersicht - Port of Rotterdam, 1930-1968; statistical review - Port de Rotterdam, 1930-1968; revue statistique - Rotterdam. Stichting Havenbelangen/Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1969 40 p. ill. maps tabl. zonder prijs

LOVELL, JOHN. Stevedores and dockers. A study of trade unionism in the port of London, 1870-1914. London, Macmillan, 1969 270 p. f 47,70

ORAM, R. B. The story of our ports. London, Hutchinson, 1969 145 p. 20 ill. f 10,60

#### Loods-, bergings- en reddingswezen

BAXTER, E. Safety at sea. London, Bodley Head, 1969 48 p. ill. (Study Books) f 7,65

BOOY, H. Th. DE. Nederlandse kustreddingboten. Alkmaar, De Alk, 1968 63 p. ill. f 2,25

HOCKING, CH. Dictionary of disasters at sea during the age of steam, including sailing ships and ships of war lost in action, 1824-1962. 2 vols. London, Lloyds Register of Shipping, 1969 438; 342 p. per deel f 117,60

HODGFS, C. WALTER. The overland launch. London, Bell, 1969 112 p. ill. f 10,60  
On the night of January 12, 1899, the Lynmouth lifeboat was taken overland because the storm prevented the crew from setting out from the harbour there, and launched from Porlock. This epic story is brilliantly told in words and pictures by an acknowledged master. (Uitgeversaankondiging)

#### Optische- en elektrische berichtenwisseling

DULM, J. F. VAN. Introduction to the history of the signal-flags in the Netherlands navy. The Hague, Bureau Maritieme Historie van de Marine-staf, 1969 38 p. 5 plts. Niet in de handel

#### Stuurmanskunst

ATLANTES Neerlandici. Bibliography of terrestrial, maritime and celestial atlases and pilot books, published in the Netherlands, or by Dutch cartographers, elsewhere, from 1570 to 1880. Compiled and edited by C. Koeman. Vol. 2. Blussé-Mercator. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1969 XXXVIII, 550 p. ill. f 302,--

DONCKER, HENDRICK. Der See-Atlas oder die Wasserwelt, 10 Seekarten aus dem Atlas des Jahres 1669. Handkoloriert. 1 Textbeilage, in repräsentativer Mappe mit der Weltkarte ORBIS TERRARUM NOVA ET ACCURATISSIMA TABULA als Titelbild. Bielefeld/Berlin, Klasing & Co., 1969 f 55,70

SMITH, J. E. W. & J. G. SMIT. Gyrokompassen, koersschrijvers, automatische stuurinrichtungen. Haarlem, Duwaer, 1968 155 p. ill. f 21,50

#### Zeerecht - recht van de zee

BURKE, W. T. Towards a better use of the Ocean. Contemporary legal problems in ocean development. Comments and recommendations by an international symposium (Stockholm, June 10-14, 1968). Stockholm, Almquist & Wiksell/New York, Humanities Press/London, Duckworth, 1969 231 p. f 40,30

CARVER, T. G. Carriage by sea. 2nd Cum. Suppl. to 11 rev. ed. R. P. Colinaux, British shipping laws. vol. 2 & 3. London, Stevens, 1969 f 6,70

GARBESI, GEORGE C. Consular authority over seamen from the United States point of view. The Hague, Nijhoff, 1968 VI, 227 p. f 24,35  
A detailed study of the position of the government of the United States of America on the legal power of consular officers over seamen abroad. The author traces the historical development of the problem from the time of the dissolution of the Holy Roman Empire, through the era of the early capitulatory regimes to modern times. The problems incident to the constitutional, and particularly the federal, issues peculiar to the ultimate definition of this consular function in the United States are considered at some length. Thus, it was necessary to develop the some-times conflicting positions of the three branches of government and the effect of the federal-state relationship as it operates in this area. Pertinent legislation, judicial decisions, and executive activity, including relevant treaty provisions, are analyzed carefully in an effort to depict the total government posture of the United States in circumstances where problems of extra-territorial authority over seamen arise. (Uitgeversaankondiging)

JOSEPHUS JITTA, J. W. & C. W. VAN SANTEN. De toepasselijkheid van nationaal recht op installaties in volle zee. Preadviezen. Deventer, Kluwer, 1969 57 p. (Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Internationaal Recht, 59) f 6,50

LOTTER, W. F. Beweislast im Seefrachtrecht. Berlin, W. de Gruyter, 1969 XX, 175 p. (Uebersee-Studien, Heft 36) f 44,10

#### De scheppling

JONES, W. H. S. All hands aloft. London, Jarrolds, 1969 256 p. 14 ill. f 19,60  
Tells of a voyage on the barque "Caithness-Shire", which took the author twice round Cape Horn before it ended in disaster. (The Bookseller, 9 Augustus 1969)

WOODARD, D. The narrative of captain David Woodard and four seamen. London, Dawson's Pall Mall, 1969 XXXII, 235 p. ill. 2 maps (Colonial History Series) new impr. of 2nd ed. 1805 f 42,40

#### Zeesport

AUBOIROUX, PIERRE. Seul sur les océans. Le tour du monde de Néo-Vent. Paris/Grenoble, Arthaud, 1969 292 p. 20 p. ill. en noir (Coll. "Mer") f 19,65

BEKEN, FRANK & KEITH BEKEN, Beken of Cowes II, 1919-1939. London, Cassell, 1969 188 p. plts ill. f 44,50  
The second book in a series chronicling the history of

yachting through the photographs of Frank and Keith Beken. The years covered saw both the full flowering and the end of the "Big Classes". Seventy-nine photographs, which include eight folding illustrations and a text by Alain Glikman, make it a worthy successor to Beken of Cowes. I. (The Bookseller, 9 Augustus 1969)

CARR, F. G. G. Gipsy Moth IV. London, Pitkin, 1969 24 p. ill. (Pride of Britain Series) f 1,90

COLES, K. ADLARD. Zwaar weer zeilen. Baarn, Hollandia, 1969 340 p. 28 foto's 53 tekeningen en kaarten f 32,50

KNOX-JOHNSTON, ROBIN. A world of my own. London, Cassell, 1969 240 p. f 17,10

LEWIS, DAVID. Children of three oceans. London, Collins, 1969 286 p. f 23,50  
Dr. Lewis, a New Zealander of many parts, likes it possible to have two of everything. He threw up a medical practice in East Ham some years ago, married his second wife and put what small capital they had into the building of Rehu Moana, which has two hulls and took him across the Atlantic in the singlehanded race of 1964. His catamaran was specially designed for his family since he had no other house, and after 1964 he began his cruise round the world with a party consisting of his young wife Fiona, her friend Priscilla Cairns (who joined them in the Pacific because she shared his interest in how the early Polynesians and Melanesians navigated their multiple-hull canoes to populate the Pacific islands), and last but by no means vocally least his two infant daughters Susie and Vicky. After crossing the Pacific he paused to write Daughters of the Wind, a book whose delights are stolen by the baby talk of the youngest members of his crew. Children of Three Oceans describes the completion of his circumnavigation across the Coral Sea and the Indian Ocean, up the west coast of Africa and so home some three years after they started. Children of Three Oceans is less engrossing than the earlier book partly because one has ceased to gasp at the sheer audacity of its aim (what father would expose his babes of the sea to the raging williwaws of Magellan?); partly because the babes have reached the advanced ages of five and four, when their nautical observations become less funny; and finally because they were threading their way through clusters of island landfalls. (The Times Literary Supplement, 15 Januari 1970)

PILKINGTON, ROGER. Small boat to Northern Germany. London, Macmillan, 1969 224 p. f 25,20  
Many readers have stowed away aboard the Thames Commodore on earlier trips to let Roger Pilkington pilot them through some of Europe's strange and beautiful waterways. Now, on his fifteenth voyage, to Northern Germany, he pushes the nose of his little vessel into some very surprising corners indeed - from the Hanseatic trading ports to the very borders with Eastern Germany. (Uitgeversaankondiging)

PILKINGTON, ROGER. Von der Themse zum Oresund. Vierländerfahrt mit dem Motorboot. Bielefeld/Berlin, Klasing & Co., 1969 220 S. 20 Ill. 3 Karten f 24,15

WHARRAM, JAMES. Two girls, two catamarans. London, Abelard-Schuman, 1969 224 p. ill. f 17,10

#### Zee-archaeologie

CLOUZOT, FRANCOIS. L'exploration sous-marine. Paris, PUF, 1969 128 p. (Coll. "Que sais-je?", 589) f 3,25

PETERSON, M. History under the sea: A handbook for underwater exploration. New impr. Newton Abbot, David & Charles, 1969 XV, 198 p. ill. f 28,55