



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Literatuur

Redactie MvdNVvZ

Citation

Literatuur. (1971). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 23, 40-63. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305414>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305414>

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

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

ALTONAER MUSEUM in Hamburg. Jahrbuch 1970. 8. Band Hamburg, Dr. Ernst Hauswedell & Co. Verlag, 1971, 172 blz., geill.

In dit jaarboek trekt vooral de bijdrage "Dreyer-Werft und Altonaer Museum" van hoofdconservator Dr. Jürgen Meijer de aandacht. De onderneming van Ernst Dreyer (1816-1899) en diens zoon Carl Christian Adalbert (1850-1896) heeft tot de belangrijkste scheepswerven in het Noordduitse kustgebied behoord. Er zijn hoofdzakelijk houten zeilschepen gebouwd, 115 in totaal, waaronder het type "bark" met 39 stuks het best vertegenwoordigd is. Op het laatst van zijn leven bouwde Carl nog vier stalen motorbarkassen. In 1878 reeds verliet het laatste grote zeilschip, de bark "Mazatlan" van 525 brt., de helling. Van de vele daarna nog gebouwde houten schepen is de gaffelschoener "Milly" bij het artikel afgebeeld: een foto, al even aantrekkelijk als de scheepsnaam. De titel van het artikel berust op het feit, dat het museum in staat is de laatste grote periode van het houten zeilschip uit te beelden, juist met stukken die van deze werf afkomstig zijn; het zijn bouwtekeningen, halfmodellen en volledige modellen, schilderijen, "scheepsportretten" en foto's, schegbeelden, gereedschappen en archivalia. Een volledige lijst der afgeleverde schepen besluit het artikel.

Sedert 1916 wordt in dit museum gearbeid aan een "Katalogwerk zum Thema Das Schiff in der bildende Kunst".

R.E.J. Weber

BOXER, C.R., The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825. London, Hutchinson, 1969, XXVI en 426 blz., geill., f 32, 60.

Evenals het enkele jaren geleden in dezelfde reeks "The History of Human Society" verschenen "The Dutch Seaborne Empire" steunt deze samenvatting van de Portugese overzeese geschiedenis op Boxer's langdurige en intensieve occupatie met dit onderwerp. De overzichtelijke beschrijvende bibliografie, uiteraard selectief, waarin alleen de belangrijkste werken zijn opgenomen en bovendien vooral diegene, die zelf weer over een bibliografie beschikken, getuigt van Boxer's grote belezenheid en bekendheid ook met de nieuwste opvattingen en ontdekkingen op dit gebied. Zo heeft Boxer kennis genomen van de belangrijke studies van Vitorino Magalhaes Godinho, die als een van de leerlingen van Braudel, de invloed van de School der Annales heeft ondergaan. Zijn belangrijke studie over de economie van het Portugese rijk, reeds in 1958 als thesis voor de Sorbonne verdedigd, is in 1969 in druk verschenen onder de titel L'économie de l'Empire portugais aux XVe et XVIe siècles. De vele nieuwe gezichtspunten hierin verwerkt, waren Boxer reeds bekend uit Portugese studies van de auteur.

Boxer's in een heldere stijl geschreven werk, verlevendigd door tal van citaten uit primaire bronnen, valt in twee gedeelten uiteen. In het eerste gedeelte worden de hoofdlijnen van de ontwikkeling gegeven op een min of meer chronologisch stramien. Het tweede gedeelte behandelt de kenmerken van het Portugese kolonialisme. Een zekere overlapping was hierbij onvermijdelijk, wat vooral het verhaal van de katholieke missie ietwat verbrokkelde maakt.

Boxer werpt vele belangrijke vragen op. Ruimschoots besteedt hij daarbij aandacht aan de te lang verwaarloosde economische en geografische factoren in de Portugese expansie. Tegenover de Portugese nationalistische historici wordt duidelijk gesteld, dat van een Portugese beheersing van Azië geen sprake kon zijn, maar ook dat van die expansie geen enkele stimulering is uitgegaan, noch op de Portugese cultuur, noch op de Portugese economie. Tegenover de gangbare opvattingen in Portugal legt Boxer terecht sterke nadruk op het racistisch karakter van die expansie. Met tal van voorbeelden staft hij deze mening. Het was een racisme, dat zich vrijwel op ieder levensgebied duidelijk manifesteerde, uitvloeisel van een onverdraagzaam nationalisme, dat zich op zijn beurt kenmerkte door een overschatting van de betekenis van de eigen daden en de eigen plaats in de wereld.

In een afzonderlijk hoofdstuk toont Boxer aan hoe dit nationalisme werd gevoed door mythe en mystiek en tot uiting kwam in het z.g. Sebastianisme en Messianisme, waarvan de wortels teruggaan tot de strijd tegen Mohamedanen in eigen land in de middeleeuwen.

Boxer schenkt grote aandacht aan de paradox in de Portugese geschiedenis, de feodale structuur van het overzeese rijk en de daarmee gepaard gaande mercantiele exploitatie. Veel van de inefficiency, van de corruptie, het stagneren van het bestuursapparaat wordt hierdoor verklaard. Maar overwegend was het Portugese imperium een handelsrijk, ondanks de militaire vorm, waarin het gegoten was.

Het handelsrijk in Azië had echter geen tegenpart in Europa door het volkomen ontbreken van een krachtige ondernemersgroep in dit nog overwegend feodale land. De enigen, die de ondernemersrol hadden kunnen vervullen,

de bekeerde joden of nieuwe christenen, zowel door hun persoonlijke eigenschappen als door hun kapitaalcracht en buitenlandse relaties, werden uit Portugal verdreven toen de contra-reformatie met inquisitie en intolerantie haar voor Portugal heilloos werk begon. Op vrijwel elk gebied had een verstarring en verarming plaats. De wetenschap, die aanvankelijk vooral op nautisch gebied voor Portugal grote resultaten opgeleverd had, stokte en Portugal's exploitatie van de overzeese wereld wordt door anderen overgenomen.

Een van de meest stimulerende facetten van dit boek is de samenhang, die wordt aangetoond tussen de delen van het imperium, het handelsrijk in Azië, het plantagerijk in Brazilië, dat weer afhankelijk was van het slavendpot in West-Afrika, terwijl deze slaven verkregen werden door de import van Indiase textiel.

Belangrijk zijn ook de demografische problemen, die voor Brazilië gemakkelijker op te lossen waren dan voor de vestigingen in Azië. Als werkkrachten voor de Braziliaanse plantages kon men putten uit een grote aanvoer van negerslaven, terwijl men bovendien voor de verdediging en instandhouding van de Braziliaanse kolonie kon steunen op een vrij grote groep van Portugese kolonisten. In Azië daarentegen was het Portugese koloniale bestuur aangewezen op een kleine kleurlingengroep, terwijl het sinds het begin van de 17e eeuw van alle kanten werd bedreigd door de Europese concurrenten, die zowel technisch als economisch zoveel beter toegerust waren.

Hoewel Portugal een groot deel van haar vestigingen in Azië aan de Nederlanders verloor, wist zij deze vijanden in Brazilië te overwinnen en uit te drijven. Tot twee maal toe kwam het hier tot een langdurige stabiele periode van bloei, de eerste in de 17e eeuw gebaseerd op de export van de suiker, de tweede in de 18e eeuw op de goudwinning.

Ook aan de interne organisatie van het Portugese rijk besteedt Boxer de nodige aandacht, o.a. behandelt hij de merkwaardige instellingen van de Camaras en Misericordias, een onderwerp, waarover hij reeds eerder pioniersstudies publiceerde. Ook de Nederlanders kenden dergelijke instellingen ten behoeve van de Nederlandse gemeenschappen overzee, te denken is dan aan de schepenbanken en weeskamers in de Nederlandse vestigingen, die echter door het ontbreken van een eigenlijke kolonistengemeenschap in het Nederlandse zee-imperium in Azië een veel beperkter karakter hadden. Bij de Portugezen bestond overzee een burgerij in de Portugese vestigingen. Daar waren zelfs blanke handwerkslieden in gilden georganiseerd, een verplaatsing van moederlandse inrichtingen overzee. Maar ook voor deze instellingen gold een straffe kleurbarrière en evenmin was het mercantiel element in de camaras en misericordias afwezig.

Boxer's oordeel over Portugals ongetwijfeld grootste 18e eeuwse staatsman Pombal, valt vrij negatief uit, een dictator met de aan deze inherente verwerpelijke methoden. Boxer's oordeel komt echter niet geheel overeen met zijn beschrijving van Pombal's maatregelen, die toch grotendeels positief te waarderen zijn, zijn ijveren tegen het obscurantisme van de kerk, de opheffing van de inquisitie, van de Jesuitenorde, het bevorderen van beter onderwijs, het wederopnemen van de nieuwe christenen in de Portugese maatschappij, de inperking van de te overheersende economische invloed van Engeland op de Portugese maatschappij en regering, de pogingen tot vorming van een koopliedenelite. Het zijn toch allen pluspunten, waartegenover weliswaar Pombal's vaak wrede repressie van tegenstanders zal hebben gestaan, hetgeen zonder twijfel voor Boxer beslissend is, hoewel dit uit zijn tekst onvoldoende naar voren komt, maar hij had dan waarschijnlijk te diep moeten ingaan op de interne Portugese geschiedenis.

Een aantal bijlagen met statistische gegevens besluiten het boek. Boxer wijst zelf op de beperkte waarde van deze gegevens door het ontbreken van betrouwbare bronnen.

De belangstellende leek zal zeker met genoegen van Boxer's werk kennis nemen, maar ook voor iedere student in de West Europese expansiegeschiedenis vormt dit boek een voortreffelijke inleiding voor verdere studie.

M.A.P. Meilink-Roelofs

BEYLEN, J. van, Schepen van de Nederlanden Van de late Middeleeuwen tot het einde van de zeventiende eeuw. Amsterdam, P.N. van Kampen & Zn., 1970, 315 blz., geill., f 47, 50.

Tot voor kort was G.C.E. Crone's, in 1939 in de bekende Patria-reeks verschenen "Onze schepen in de Gouden Eeuw" een onmisbare handleiding voor ieder die zich in de ontwikkelingsgeschiedenis van een van de vele verschijningsvormen van het zeventiende-eeuwse schip wilde verdiepen. Thans lijkt deze rol met glans overgenomen te zullen gaan worden door "Schepen van de Nederlanden", al betekent dit allermint het in de vergetelheid verdwijnen van Crone's werkje. Het is de heer Van Beylen, conservator van het Antwerpse scheepvaartmuseum en bij uitstek deskundige op dit gebied, namelijk gelukt de idee van Crone's boekje te bewaren maar toch, zoals bij lezing van het boek allengs duidelijker wordt, met behoud van en op de door Crone gelegde fundamenten een geheel nieuw en van zijn eigen ideeën doortrokken boek op te bouwen met een bijna encyclopedisch karakter. Uitgaand van de basis - en die ook beschrijvend - die rond 1600 was gelegd voor de ontwikkeling van het zeventiende-eeuwse schip, zoals wij die thans kennen, schets hij voor zijn lezers de aan het bouwen van een schip ten

grondslag liggende, al dan niet op papier staande, theoretische uitgangspunten, verschaft vele bijzonderheden over de materialen en werktuigen die bij de constructie van een schip werden gebruikt en bouwt vervolgens op papier op heldere wijze als het ware een schip, vanaf de kiel tot aan het laatste onderdeel van de tuigage. Daarna schildert de schrijver dan tegen de achtergrond van de gebeurtenissen in de betreffende jaren - en naar mijn mening duidelijker dan Crone verband leggend tussen historie en scheepsontwikkeling - een geschiedenis van de evolutie en de handel en wandel van 's lands- en compagnieschepen en van aparte scheepstypen als fluit, katschip en boeier. Vervolgens worden afzonderlijke en rijk van details voorzien hoofdstukken gewijd aan visserij, binnenvaart, jachten en scheepsversieringen. Een korte bespreking van het "leefklimaat" van de zeventiende-eeuwse zeevarenden besluit het boek.

Anders dan bij Crone is door Van Beylen een uitvoerig notenapparaat, met daarin verwerkt een literatuuropgave, opgenomen dat de weg opent naar verder onderzoek. Waarom echter geen verklarende woordenlijst, die juist de hoedanigheid van het boek als naslagwerk zeer ten dienste zou zijn gekomen? In de inleiding wordt opgemerkt dat de gebruikte technische termen zoveel mogelijk in de tekst zijn toegelicht, maar dat is dan inderdaad "zoveel mogelijk"; de niet volledig met de inrichting van een zeventiende-eeuws schip vertrouwde lezer - en dat is toch een aanzienlijk deel van Van Beylen's lezers - zal toch wellicht enige moeite hebben met het zich direct realiseren van het verschil tussen bras, reep en schoot en met de preciese betekenis van gilling en woeling. Ondanks deze kleine schoonheidsfout: Van Beylen's boek verdient een lang en vruchtbaar leven. Ik zou het een schoolvoorbeeld willen noemen van de wijze waarop een wetenschappelijk volledig verantwoord boek geschreven kan en eigenlijk dient te worden om te kunnen boeien als een roman.

L. M. Akveld

MACINTYRE, D., Zeilvaart 1520-1914. 's-Gravenhage, W. Gaade, 1971, 257 blz., geill., f 97,50 (Nederlandse bewerking door G. J. van Nimwegen van het in 1970 door Paul Elek/London uitgegeven "The adventure of sail 1520-1919").

Bij nader toezien is de vermelding van Ktz. b d. Macintyre als auteur van dit boek enigszins misleidend. Het werk werd onder zijn redactionele leiding samengesteld en de enige bijdrage van zijn hand is beperkt tot de eerste 40 blz. De rest van het boek bevat practisch geen enkele oorspronkelijke bijdrage, maar slechts een bloemlezing uit de geschriften van een reeks zeevaarders en auteurs als Antonio Pifagetta, William Bourne, Francis Drake, Hurtado de Mendoza, Gerrit de Veer, Willem Cornelisz. Schouten, Thomas Heywood, A. Richer, George Anson, Louis de Bougainville, James Cook, Horatio Nelson, Isaac Hull, Richard Dana, H. A. Chippendale, Basil Lubbeck, Basil Greenhill, Joseph Conrad en anderen. Het is overigens niet helemaal duidelijk waarom de Nederlandse bewerking 1914 in de titel draagt in plaats van 1919 zoals in de oorspronkelijke uitgave. Het is wel een fraai boek, en hiermede doel ik dan op de illustraties die van goede kwaliteit zijn, goed gereproduceerd en doorgaans origineler dan in de meeste soortgelijke boeken het geval is. De meeste illustraties zijn van Engelse oorsprong.

Maar in zijn geheel is het boek toch een ontgoocheling. Er valt feitelijk niets nieuws uit te leren, tenzij men een absolute leek is. Het werk laat zich wel prettig lezen, maar men kan niet anders dan vaststellen dat er talrijke onjuistheden, zo niet fouten in voorkomen. Of dit nu aan de auteur dan wel aan de bewerker ligt, doet niet ter zake. Een bloemlezing uit de vele onnauwkeurigheden onderstreept nadrukkelijk de voorgaande bewering. Reeds in het voorwoord van de zeer bekende jachtontwerper en zeiler Uffa Fox staat dat men bij het reven van een razeil met de voeten op het onderlijk van het zeil steunt, tot viermaal herhaald; nochtans wordt er verder in het boek wel degelijk over een "paard" in de juiste betekenis gesproken. Dat de fokkemast van een dremastgalei de hoogste was, is volkomen nieuw; vroeger was dit de grote mast. Men leest ook dat een stevige fokkestag van een 16e eeuwse schip vooral bedoeld was om de druk op de fokkemast op te vangen als een voorlijke wind op de zeilen stond; het is niet mogelijk hier een polemiek te beginnen, maar toch valt deze bewering te betwifelen. Een Jacobsstaf werd vroeger ook wel graadstok genoemd, dat staat in het boek, maar een Davisquadrant noemde men beslist geen graadstok. Het schip waarmede Roald Amundsen de noordwestpassage forceerde staat afgebeeld; het is duidelijk een eenmastschip, - de "Gjøa" was een sloep - maar in het onderhavige werk wordt het een topzeilschoener genoemd. Het is ook verrassend de Finse reder Gustav Erikson, geboren op de Ålandseilanden, een Noor te horen noemen. Het galjoen van 16e, 17e en 18e eeuwse schepen wordt stevast een "snavel" genoemd en de bovenblinde aan de blinde steng van 17e eeuwse en vroeg 18e eeuwse schepen wordt herhaaldelijk spriettopzeil genoemd. Het schijnt ook dat uit de kruising van de snauw en de brigantlijn de oorlogsbrik geboren is. In een stuk over koopvaardij schepen lezen we verder dat het jacht een uitvinding van Nederlandse scheepsbouwers was in de vroege 17e eeuw; men bedoelt hier niet het koopvaardijjacht mee, want het vaartuig had zijwaarden en was mede bestemd voor de beveiliging van de binnenlandse wateren. Een schoener-

brik wordt wel eens als een topzeilschoener aangeduid en een zeil wordt met geitouwen en niet met een rak aan de mast bevestigd. Volgens de auteur werden vroeger ook zeilen aan de pardoens geslagen. Wat in de Nederlanden als een gaffeltuig bekend staat, wordt het originele Nederlandse sloeptuig - zonder giek - genoemd. Bepaalde onderschriften bij de illustraties zijn eerder naïef, o.m. waar er op gewezen wordt dat vaartuigen met sprietzeilen op een schilderij van Albert Cuyp (1606-67) zijwaarden hadden en geen kielwaard. Andere onderschriften getuigen van slechte observatie, want bij een afbeelding van de klipper "Joseph Cunard", afgebeeld met gesplitste mars- en bramzeilen, wordt verteld dat latere klippers op deze wijze getuigd waren. Gereefde marszeilen worden topzeilen of groottopzeilen genoemd. Er wordt ook steeds over het baksen van zeilen gesproken, terwijl baksen gezegd wordt als men een stuk geschut vertikaal richt. Zeilen worden bak gezet. Laten we maar ophouden. Het is jammer voor zo'n mooi boek, maar de waarheid heeft nu eenmaal haar rechten.

J. van Beylen
(Antwerpen)

MIRSKY, J., To the Arctic. The story of northern exploration from earliest times to the present. London, University of Chicago Press, 1970, XXV + 334 + XVII blz., geill., f 42,40.

Onderhavig boek is een tweede, ongewijzigde druk van het reeds in 1948 onder dezelfde titel verschenen werk, op zijn beurt een heruitgave onder een nieuwe titel van het in 1934 verschenen "To the North". Het boek zal in ieder geval bij zijn eerste verschijning in de dertiger jaren hebben beantwoord aan de behoefte van de toenmalige, in deze materie geïnteresseerde lezer, maar achter het nut van deze nieuwe druk zou ik toch een vraagteken willen plaatsen. Het is weliswaar een vlot-geschreven geschiedenis van de Noordpoolreizen van de vroegste tijden tot ongeveer 1932, waarbij dan uitvoerig geciteerd wordt uit journaalen en reisbeschrijvingen van Noordpoolonderzoekers - het boek bevat daardoor een schat aan gegevens -, maar deze opzet doet voor de lezer van deze tijd te populair Amerikaans aan en werkt soms lichtelijk irriterend. Daarbij komt dat het Nederlandse aandeel in de Poolzeevaarten er vrij bekaaid vanaf komt. In feite worden alleen de laatste tocht van Willem Barents en het bestaan van Smeerenburg (in het boek "Blubbertown"!) uitvoerig vermeldt; de (minimale) opbloei van het Nederlandse noordpoolonderzoek op het einde van de 19e eeuw en de tochten van de "Willem Barents" naar de IJsee blijven onvermeld; in de chronologische lijst van tochten naar het Noorden - waarmee de schrijfster niet volledig wil zijn, maar slechts bedoelt de belangrijkste te noemen - komen voor wat Nederland betreft slechts de namen van de Rijp, Heemskerk en Barents voor, Jan Huygen van Linschoten (door de grote Poolonderzoeker A.E. Nordenskiöld tot zijn belangrijkste voorgangers gerekend) ontbreekt bijvoorbeeld.

Bezien wij de opgave van door de schrijfster geraadpleegde bronnen en literatuur, dan springt in het oog dat zij buiten het Engels kennelijk geen andere taal beheerst, voor een onderzoek op dit terrein toch wel een gemis. Voorts valt het op dat het belangrijke en beroemde boek van Zorgdrager, dat de schrijfster blijkens de opgenomen illustraties wel kent, in de tekst noch in de literatuuropgave van het boek is terug te vinden.

Het boek van Jeanette Mirsky - van wie de flaptekst overigens vermeldt dat zij een specialiste is voor Centraal Amerika, Afrika en India - landen die alle gemeen hebben maximaal van de Noordpool verwijderd te zijn - is een veel citaten uit bronnenmateriaal bevattend en daardoor wat minder vlot leesbaar, populair boek over de geschiedenis van Noordpoolreizen tot in de dertiger jaren, waarvan deze heruitgave niet geheel gerechtvaardigd lijkt; temeer niet omdat de in deze stof geïnteresseerde lezer van vandaag voor minder geld meer en betere informatie kan krijgen, bijvoorbeeld in het boek van L.P. Kirwan, A history of polar exploration, dat is verschenen in de Penguin-reeks.

S. J. de Groot

OUDENDIJK, J. K., Status and extent of adjacent waters. A historical orientation. Leiden, A. W. Sijthoff, 1970. 160 pp. f 12,80. (Nova et vetera iuris gentium. Publicaties van het Volkenrechtelijk Instituut der R. U. Utrecht. Serie B: Volkenrechtsgeschiedenis nr. 2)

Het probleem van de juridische status der kustwateren heeft de gemoederen al eeuwen bezig gehouden. De publicatie van Hugo de Groot's Mare Liberum (De vrije zee) in 1609 luidde een nieuwe episode in de juridische discussies in, vanzelfsprekend met politieke gevolgen. Mejuffrouw Oudendijk, lector in de volkenrechtsgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Utrecht - en de lezer wel bekend door haar publicaties op zeehistorisch gebied als: Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee (1941) en Johan de Witt en de zeemacht (1944) - heeft dit werk van De Groot als uitgangspunt voor haar studie genomen.

De Groot schreef zijn Mare Liberum oorspronkelijk als hoofdstuk XII van een werk over het recht van buit (De

jure praedae commentarius), dat pas in de vorige eeuw werd uitgegeven. Dit gedeelte werd in maart 1609 gepubliceerd naar aanleiding van de diplomatieke onderhandelingen met Spanje (Twaalfjarig Bestand!), waarin de Spaanse claim op uitsluitende handel in Oost- en West-Indië een obstakel was. Enkele jaren later schreef hij in antwoord op kritiek nog een *Defensio capitis quinti Maris Liberi* (1613).

De Groots beroemde leer van de vrije zee stoelt op de presumpcie van een natuurstaat waarin de mensheid alle dingen in gemeenschappelijk bezit hield. De Groot veronderstelde een historische ontwikkeling waarin sommige zaken of goederen privé-bezit, andere volks- of staatsbezit werden, terwijl enige objecten niemands eigendom werden. Onder deze laatste viel z.i. de zee, welke men kon bevaren of gebruiken voor zijn levensonderhoud door bevissing, daden die men volgens De Groot niet kan vergelijken met bijv. het bebouwen van land. Voor deze conclusie had De Groot nog een ander argument: bezit en eigendom worden gekenmerkt door een voorafgaande tastbare inbezitneming die slechts mogelijk is voor fysiek begrensde zaken.

Terwijl De Groot rivieren theoretisch de dubbele status van staats- en gemeenschapsbezit toekent, meent hij dat de zee - en het luchtruim -, buiten al deze termen valt. De vloedlijn is de grens waarbuiten inbezitneming, volgens zijn premissen, onmogelijk is. De enige uitzondering die De Groot wilde toelaten was een tijdelijk "bezit" van kleine baaien, n.l. voor de duur dat deze werkelijk werden bevestigd. Een andere bezitssituatie die De Groot erkent - zonder dat deze als een uitzondering op zijn algemene regel wordt - is van contractuele aard. Wanneer n.l. een eigenaar van twee aangrenzende stukken kustland het ene deel verkoopt onder voorwaarde dat de koper niet zal vissen in het aangrenzende water, is deze daartoe gehouden op grond van de regel dat overeenkomstige goederen trouw moeten worden uitgevoerd; derden zijn hier echter niet door gebonden. Vanzelfsprekend rijst dan direct de vraag of deze constructie ook geldt voor naties als effectieve bezitters van een kuststrook, een mening die in De Groots tijd werd verdedigd: *mare est ejus, cujus est terra, cui adjacet* (de zee is van degene van wie het aangrenzende land is). Een andere onbeantwoorde vraag is die naar de grens van het bezit van kustwater voor zover De Groot dat erkende: waarom zou er eigenlijk wel zo'n grens zijn?

Welke houding neemt De Groot in ten aanzien van praktische vragen en pretenties? Immers, er was een machtskwestie ten aanzien van kustwateren. De Groot maakte bij dit probleem een onderscheid tussen *dominium* (eigendom) - dat hij consequent aan geen staat toekende - en *imperium* (sovereiniteit). Hij werkte dit uit in zijn beroemde werk *De jure belli ac pacis* (Over het recht van oorlog en vrede, 1625). Mevrouw Oudendijk analyseert uitvoerig De Groots opvattingen over dit fundamentele probleem in zijn verschillende publicaties. Zij toont contradicties, onbeantwoorde vragen, verkeerde interpretaties van latere auteurs enz. (blz. 13-53). Niet onvermeld mogen hier blijven de woorden die een Engelse vertegenwoordiger van de kroon de leden van een Nederlandse diplomatieke missie, die onderhandelde over 's konings verbod tot het vissen in de wateren rond Engeland, Schotland en Ierland (1610), in de mond legde: "ffor that it is by the Lawe of nations, no prince can challenge further into the Sea then he can Command with a Cannon except Gulfes within their land from one point to the other; ffor that the boundlesse and rowlinge Seas are as Common to all people as the ayre which no prince can prohibite." (blz. 34) Deze wijze van begrenzing der kustwateren, evenals die door de gezichtsafstand (vanaf het strand tot een schip op zee, of andersom) speelt bij de juristen en in de tractaten die schrijfster in het vervolg van haar studie bespreekt, een belangrijke rol.

De indeling van haar boek is tweeledig. De problematiek die de status der kustwateren - of zoals men sinds Azuni (1795) pleegt te zeggen: territoriale wateren - biedt, wordt afwisselend behandeld volgens de theorieën der juristen en op grond der tractaten van de 17e en 18e eeuw. De studie wordt afgesloten met een samenvatting waarin een blik vooruit wordt geworpen naar het Verdrag van Genève (1958) waarbij een kustzone werd overeengekomen, die onder soevereiniteit van het aangrenzende land viel. Een natuurlijk "eindpunt", dat weer actueel is geworden naar aanleiding van de recente gebeurtenissen rond de zgn. piraten-zendschepen voor onze kust.

Het is niet doenlijk in dit bestek een overzicht der tientallen behandelde theorieën te geven zonder in de fout te vervallen waarvoor de schrijfster de lezer juist waarschuwt: het willen schetsen of suggereren van een "ontwikkeling" in de behandelde problematiek. Het is geen uniform beeld dat zij heeft gegeven, maar een analyse die een kaleidoscopisch geheel tot gevolg heeft dat eigen is aan het materiaal.

De schrijfster heeft haar studie de bescheiden ondertitel "a historical orientation" meegegeven. Het werk is er echter een uitstekend voorbeeld van hoe een rechtshistorisch onderzoek naar het denken over juridische (en politieke) problemen in een langer tijdsbestek, zonder per se een "lijn" te willen ontdekken, aan de hand van voortdurende begripsbepaling kan leiden tot verheldering van het inzicht in wat geworden is, of beter: in wat is. Deze methode verhoedt het maken van gewrongen constructies, hoezeer dat diegenen die ook in deze materie in termen van continuïteit wensen te denken, tegen zal staan. Deze studie biedt in ieder geval de mogelijkheid tot een meer ongedwongen synthese te komen.

A. H. Huussen jr.

HAMANN, G., *Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte. Die Erschliessung des Afrikaweges nach Asien vom Zeitalter Heinrichs des Seefahrers bis zu Vasco da Gama.* (Österreichische Akademie der Wissenschaften; Veröffentlichungen der Kommission für Geschichte der Mathematik und der Naturwissenschaften, Heft 6). Wien, Hermann Böhlau, 1968, 477 blz., geill., öS. 396.

In de inleiding tot zijn boek zet de schrijver uitvoerig uiteen, welk doel hij zich bij de aanvang van zijn onderzoek had gesteld. Zich baserend op bronnen van zoveel mogelijk verschillende aard - historiografie, kartografie, epigrafie, chronologie - wilde hij trachten een volledig beeld te schetsen van het verloop van de Portugese ontdekkingsreizen langs de Westafrikaanse kust in de periode begrensd door de figuren van prins Hendrik de Zeevaarder en Vasco da Gama. Tussen haakjes moge hier overigens worden aangetekend dat de schrijver met de door hem gebruikte formulering, geheel ten onrechte, de indruk wekt, dat deze wijze van benadering van een historisch onderwerp als het onderhavige, namelijk vanuit het gezichtspunt van meerdere wetenschappelijke disciplines, geheel nieuw en ongebruikelijk zou zijn.

Beschouwt men dan het resultaat van schrijvers omvangrijke en inderdaad van veel onderzoek getuigende arbeid, dan ontkomt men naar mijn mening niet aan de wat teleurstellende conclusie dat een nauwelijks leesbaar boek is ontstaan dat een rijstebrijberg van gegevens bevat zonder werkelijk verbindende lijn. De met deze materie min of meer onbekende lezer - zoals uw recensent - maakt kennis met ontdekkingsreizigers als Diogo Cão, die de kusten van Congo, Angola en zuidwestelijk Afrika heeft bereikt, en Bartolomeu Dias, en met een kroniekschrijver als João de Barros, en hij leest van de rol die de zgn. *padrões*, her en der op de Westafrikaanse kust opgericht stenen pijlers ter markering van bepaalde gebeurtenissen, spelen bij de reconstructie van het verloop van de Portugese ontdekkingsstochten; tenslotte echter blijft hij toch achter met een ongeordend beeld van deze zeer belangrijke periode uit de Portugese koloniale geschiedenis. Op voor de hand liggende vragen - waarom waren het juist de Portugezen die in de vijftiende eeuw de zuidelijke Atlantische Oceaan binnentrokken, wat waren hun drijfveren, gebeurde een en ander volgens een vast plan of is veel een gevolg van toevallige omstandigheden? - geeft de schrijver niet of slechts in beperkte mate antwoord. Het komt mij voor dat dit een gevolg is van het feit dat hij een te ambitieuze opzet voor zijn studie heeft gekozen en bij het op papier zetten van de resultaten van zijn onderzoek verzuimd heeft hoofdzaken van bijzaken te blijven onderscheiden; daarmee heeft hij de kans gemist zijn lezers, en in de eerste plaats die binnen het Duitse taalgebied, een overzichtelijk beeld te schetsen van de vijftiende-eeuwse Portugese overzeese expansie.

Dat het ook anders kan, wordt bijv. bewezen in C. R. Boxer's "The Portuguese seaborne empire 1415-1825", waarin de schrijver in goed twintig bladzijden deze zelfde periode ontleedt en het hoe en waarom van de Portugese activiteiten helder uiteenzet.

Tenslotte moet mij dan nog de opmerking van het hart dat ik het steeds weer onbegrijpelijk vind dat een boek als het onderhavige het licht ziet zonder dat er een duidelijke kaart aan is toegevoegd.

L. M. Akveld

KOEMAN, C., *Joan Blaeu and his Grand Atlas.* Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum Ltd., 1970, 114 pp. geill., f 12,90.

In de laatste decennia heeft het herdrukken van waardevolle boeken langs fotomechanische weg een grote vlucht genomen. De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft, zoals bekend, haar morele steun verleend aan een Amsterdamse uitgever die een serie herdrukken is begonnen onder de titel: *Monumenta Nautica Historica Selecta*.

Op zeehistorisch gebied heeft de uitgeverij Theatrum Orbis Terrarum een indrukwekkende reeks reprints op zijn naam gebracht. Indien wij ons tot de atlassen beperken, moge ik memoreren: Willem Jansz. Blaeu. *The light of navigation* (1612); John Seller, *The English pilot* (1689); Lucas Jansz. Waghenaer, *Spiegel der zeevaerdt* (1584-85), *The mariners mirror* (1588) enz. In de afgelopen jaren verscheen bij deze uitgever tevens Joannes Blaeu's *Le Grand Atlas ou Cosmographie Blaviane*. Hoewel de Redactie, om begrijpelijke redenen, geen recensie-exemplaar van dit kostbare werk ontving, meen ik dat er toch reden is om een ogenblik bij dit monument van kaartkunst te verwijlen. Een goede aanleiding hiertoe biedt ons het in de aanhef genoemde boekje, dat als complement bij de Atlas verscheen, doch dat tevens, in een ander gewaad gestoken, voor iedere belangstellende verkrijgbaar werd gesteld.

Prof. Koeman geeft in deze aantrekkelijk uitgevoerde studie een samenvattend overzicht van de geschiedenis van het drukkershuis en zijn leiders, Willem Jansz. Blaeu en zijn zoon en kleinzoon, Joan (1598-1673) en Joan II (1650-1712). Hoewel Blaeu vooral faam verwierf als uitgever van atlassen en globen, publiceerde hij ook vele andere bekende werken zoals Hoofts *Historiën*, De Groots uitgave van het *Corpus Juris* en zijn *Annales et historiae de re-*

bus belgicis. Vanzelfsprekend valt het accent hier op het kartografische werk der Blaeu's. Schrijver geeft ons een indruk van de waarlijk imposante grootte van dit bedrijf. Hij schetst ons de voorgeschiedenis van de grote atlas die in 1662 in 11 delen verscheen. Zeven uitgaven gingen hieraan vooraf. De auteur becijfert dat voor de drie uitgaven (Latijnse, Franse en Duitse) in de jaren 1662-64 ten aanzien van de samenstelling der platen (door 8 man) 1000 werkdagen nodig zullen zijn geweest, voor het zetten en afdrucken der tekst (9 personen) 330 dagen en van de koperplaten (6 personen) 900 dagen, terwijl het binden der totaal 700.000 vellen (bij een oplage van 300) door 6 binders 300 werkdagen moet hebben gekost. Indien men zich nog de verdere uitgeversactiviteiten der Blaeu's realiseert, is dit wel een verbazingwekkende staal van organisatietalent. Ook heeft dit natuurlijk grote investeringen geverg.

Schrijver geeft een bibliografisch overzicht der Blaeu-atlassen en hun vindplaatsen in de grote bibliotheken ter wereld. Vervolgens bespreekt Prof. Koeman de kartografische inhoud der Grand Atlas in detail. Het geheel geeft een kostelijk beeld van de ontwikkeling der kartografische kennis en haar beperkingen. Immers, Joan Blaeu trachtte - zeker gedwongen door concurrentie met andere beroemde uitgevers als Janssonius en Colom - zijn werk zoveel mogelijk "up to date" te houden, doch hij werd daarin belemmerd door zijn functie van kartograaf der VOC, welke een geheimhoudingsplicht met zich meebracht. Niet alleen in technisch en wetenschappelijk maar ook in artistiek opzicht was Blaeu's Grand Atlas een hoogtepunt. Het werd dan ook grif gekocht door waarderende regenten en andere kapitaalkrachtige liefhebbers. In de Amsterdamse Universiteitsbibliotheek kan men zelfs een originele kast bewonderen, welke werd ontworpen om de atlas in te bewaren! Het boek van Prof. Koeman verschaft ons, mede vanwege de sociaal-economische achtergrond waartegen hij Blaeu's uitgeversactiviteit heeft geplaatst, een welkome verdieping van dit boeiend aspect van het culturele leven in de Gouden Eeuw.

A. H. Huussen jr.

OLLARD, R., *Man of War; Sir Robert Holmes and the Restoration Navy*. London, Hodder and Stoughton, 1969, 240 pp., geill., f 28,--.

Een vlot geschreven biografie, wetenschappelijk goed verantwoord, die bijzondere aandacht vraagt. Ze betreft een tegenstander, die zijn vurig brandmerk drukte op het beeld van onze zeemacht in haar glorie tijd - en dat was niet een ieder gegeven! Misschien werd door de Nederlanders niemand in de Royal Navy zo grondig gehaat als de Ierse Engelsman, een zeeofficier van het tweede plan, die professor Wilson noemt: een "courtier-officer ... swaggering, roystering and corrupt". Die afkeer klinkt door in kwalificaties als "verradelijk", "barbaars", "vandaals", welke door onze zeehistorici nog altijd worden onderschreven. Hier maakt de auteur zich wat licht van af, door deze aantijgingen te verklaren uit "the small shot of propaganda in the wars of nations". Hij geeft immers toe dat de landgenoten van Holmes weinig gunstiger over hem dachten, al werd dan onze voornaamste zegsman (Samuel Pepys) mede gedreven door sterk persoonlijke motieven. Hoe weinig Holmes was gezien, blijkt als prins Ruprecht (de opperbevelhebber in 1673) geen kans ziet zijn getrouwe volgeling, uit de tijd van de Burgeroorlog, een passend commando te bezorgen.

Desondanks doen wij goed te erkennen dat 's mans successen niet slechts het gevolg waren van zijn keiharde mentaliteit. Blonk hij als smaldeelcommandant in grote zeeslagen niet bepaald uit, als leider van kleinere ondernemingen toonde hij grote kwaliteiten, die een Drake niet misstaan zouden hebben. Daarbij bedenke men dat de meeste van zijn "rücksichtlose" daden gelast werden of geïnspireerd door een hogere autoriteit (eventueel de koning zelf), die in Holmes blijkbaar de man zag om, ongestoord door gewetensbezwaren, het beoogde doel te bereiken. Zijn aanraking met onze natie begint in 1648, wanneer de vloeten van Ruprecht en Warwick (de admiraal van het Parlement) elkaar bij Hellevoetsluis beloeren, met het eskader van Tromp als scheidsmuur. Een fraaie, niet zeer bekende prent van dit gebeuren opent de reeks van goed gekozen illustraties, grotendeels van Hollandse oorsprong. Curieus is de bijzonderheid dat Holmes op zijn beruchte tocht tegen de Afrikaanse bezittingen van de West-Indische Compagnie (1664) voor zijn navigatie profijt had van Huygens' befaamde slingeruurwerken, die hij beproefde op diens verzoek, na bemiddeling van prins Ruprecht en de Royal Society. De wetenschap hield, als nu, geen halt bij de nationale grenzen! Overigens is het bijzonder leerzaam deze aanslag en enkele volgende (in 1666 bij Terschelling, in 1672 in Het Kanaal) te zien door de bril van de tegenstander, die er het nauwst bij betrokken was.

Het is bij dit alles zeer te betreuren dat Ollard geen poging heeft gedaan de verrichtingen van zijn held te toetsen aan Nederlandse bronnen. Waar de keerzijde van de medaille bepaald niet kan worden gemist, moeten wij tevreden zijn met kennis uit de tweede hand, dus wat Engelse zeehistorici uit die bronnen hebben gehaald. Zo heeft hij weinig werk gemaakt van de grote zeeoorlog (1665-1667), waarin Holmes zeer sterk was betrokken; zijn uitspraak dat de partijen waren: "a remarkably even match for each other as to ships and sailors" getuigt niet

van veel onderzoek. Hij vindt zulks trouwens ook niet nodig: "to follow in detail the campaigns and battles of the Second Dutch War ... would ... be superfluous as there are already admirable accounts available", te weten door David Ogg, Michael Lewis (*The Navy of Britain*) en Andersons uitgave der journalen van de Admiraals Allin en Sandwich. Tot de "authorities" rekent hij zelfs A.H.W. Pearsall's: "illuminating and beautifully illustrated booklet". Dat dit aardige werkje (zie Meded. no. 16, blz. 40) nog eens zou worden aangehaald als een gezaghebbende bron, zal de auteur wel niet hebben vermoed.

Jhr. H. A. van Foreest

ROGERS, P. G., *The Dutch in the Medway*, London, Oxford University Press, 1970, 192 pp., geill., f 25,20.

Rogers wil met zijn fraai uitgevoerd boek in een lacune voorzien: ondanks de stroom publicaties in het herdenkingsjaar 1967 was er niet één bij die de tocht naar Chatham in historisch perspectief heeft geplaatst. Zijn boek begint met een beschrijving van de opkomst der Republiek, een uiteenzetting van de factoren die de verhouding tussen Engeland en de Republiek beheersten en een beschrijving van het wederzijdse marinebeheer. In het middendeel worden de gebeurtenissen geschetst, waaraan het boek zijn wat wat afgezaagde titel ontleent. Tenslotte volgen de overvloedig met dagboekcitaten geardeerde hoofdstukken "Fruits of Victory", "Vae victis" en "Retrospect".

Ofschoon Rogers afstand probeert te nemen van de wederzijdse emoties (bijv. "the alleged ingratitude of the Dutch") slaagt hij daar toch niet altijd in. Tegenover de Engelse hulp aan de Republiek wordt bijv. niet gesproken over Justinus van Nassau, Cadix 1596 of het gesol met de pandsteden. De behandeling van krijgsgevangenen in de Republiek was slecht, stelt Rogers; van Engelse zijde vernemen we evenwel niets (vgl. bijv. de brieven van ambassadeur Van Gogh). De strategische factor in de wederzijdse verhouding n.l. de Engelse afkeer van een machtig land aan de Rijn-delta (vgl. Callender) wordt niet vermeld. De overzichtelijkheid van Rogers' verhaal wordt bovendien geschaad door de soms onlogische wijze waarop hij de te behandelen stof over de hoofdstukken verdeelt; zo worden De Groot en Selden pas behandeld na het uitbreken van de Tweede Engelse oorlog, terwijl deze materie expliciet reeds in het begin van het boek aan de orde wordt gesteld. Bij de behandeling van de in Engeland geboren bevelhebber van de Staatse landingstroepen, kolonel Dolman, gaat Rogers volledig de mist in. Een korte rechtzetting is wel op zijn plaats. Al in de Eerste Engelse oorlog ging Dolman in dienst van de Staten van Holland als voorbereider van vredesonderhandelingen naar Engeland. Beloning: een kapiteinsplaats voor zijn zoon (1656), die eveneens aan de tocht naar Chatham deelnam. Dolman bleef in dienst van de Staten van Holland totdat in 1665 de Engelse officieren met hun troepen werden afgedankt. Na de eed te hebben afgelegd geen andere soeverein te erkennen dan de Staten van Holland werd hij - bij uitzondering - wederom in dienst genomen. Hier wrekt zich, dat Rogers, zoals uit de bibliografie blijkt, alleen deel III van de door Fruin en Japikse uitgegeven brieven van De Witt heeft geraadpleegd. Dit geldt ook voor de in Rogers' boek min of meer in de lucht hangende figuur Bamfield; uit de eveneens door Fruin en Japikse uitgegeven Brieven aan de Witt blijkt deze o.a. een "seer notoiren bouff" te zijn, die Ravens bij De Witt aanbeval voor het verwekken van een opstand in Engeland (Rogers, pp. 62 en 67).

Ook bij Rogers lezen we weer eens (pp. 63-64), dat een aanzienlijk getal Engelsen, (waaronder de loods Holland) de Staatse vloot op de Thames en de Medway zouden hebben belooft. Ten onrechte. In de eerdergenoemde brieven aan De Witt lezen we dat Holland is meegegaan om met zijn hulp een aanslag op zijn geboorteplaats Boston te doen, een aanslag die afgelast werd. Daar vinden we ook de naam van de tweede loods (vgl. Rogers blz. 64): Siderach. Op 5 juli schrijft Cornelis de Witt, dat beide loodsen "totnochtweynich diensten kunnen doen" en even later, dat Siderach alleen heeft geassisteerd in het Koningsdiep. Zijn hulp was echter niet doorslaggevend: we weten dat het Koningsdiep de voorgaande jaren herhaalde malen was opgelood, dat De Witt ter plaatse bekende Nederlandse zeelui bij elkaar had gebracht en dat de vloot voorafgegaan door lichte vaartuigen op het lood het Koningsdiep is ingelopen. Als dit achter de rug is schrijft Cornelis dat hij graag met enige schepen over de Medway naar Chatham wil zeilen "maer kanniemandt vinden, die de verscreven riviere eenigermaten bekend is". De tocht over de Thames naar Gravesend en die naar Harwich tenslotte werden eveneens met behulp van eigen krachten uitgevoerd. Met weinig moeite kunnen nog meer van deze kanttekeningen geplaatst worden. Ondanks de zeer uitgebreide bronnenopgave (helaas door de af en toe merkwaardige annotering onvoldoende toegankelijk gemaakt) en de uitvoerige index (De Ruyter b.v. op te zoeken onder de "D"), een boek dat toch ook geen afronding van deze episode in de geschiedenis brengt. Ik twijfel er echter niet aan dat niet met de details van deze episode op de hoogte zijnde lezers er veel genoeg aan zullen beleven, maar ik acht de wetenschappelijke opzet en pretentie van het boek niet waargemaakt. Tenslotte nog het volgende, in het onlangs verschenen deel II van de Maritieme Encyclopedie wordt medegedeeld dat het niet met zekerheid vaststaat of er inderdaad over de Medway een ketting gespannen was (blz. 34). Een lapsus wel een correctie waard.

S. W. P. C. Braunius

De ondertitel belooft de lezer "Morgan, Kidd and Wooden Rogers in the Great Age of Privateers and Pirates 1665-1715". Voor een boek van dit formaat (de tekst houdt op pg. 231 op) is het al een niet geringe opgave drie zo uiteenlopende figuren tegen de achtergrond van hun tijd te schilderen, maar bovendien heeft de schrijver de ambitie hun daden te willen beschouwen in het licht van de gehele geschiedenis der kaapvaart tot aan het einde, in 1863, toe. Dat hij in deze heksentoer maar gedeeltelijk is geslaagd, hoeft dan ook niemand te verbazen. Door de opzet van het werk valt de tekst uiteen in vier delen met weinig onderlinge samenhang. In het inleidende en het afsluitende hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de geschiedenis van de kaapvaart, met een sterke nadruk op de ontwikkelingen in Engeland (Hawkins, Drake c.s. krijgen natuurlijk het volle pond) en in de Caraïbische Zee. Hierdoor wordt gesuggereerd, dat kaapvaart en piraterij, vroeg in het boek theoretisch gescheiden, maar onder de subtropische zon van West-Indië onontwarbaar verstrikt, slechts een verlengstuk van de marine waren in de strijd tegen de Spaanse koloniën in Amerika. Grove eenzijdigheid kenmerkt daardoor dit overzicht, waarin men bovendien pijnlijk de behandeling van de kaapvaart in Europese wateren en de betekenis ervan voor de talloze oorlogen vooral tijdens de zeventiende en achttiende eeuw mist. In enkele zinnen worden de Europese kapers afgedaan; met de term "licensed freebooters eager for plunder" moet men zich tevreden stellen. Onder deze kapers zouden zich "Flemish 'sea-beggars' from Ostend" bevinden! Geen Jean Bart, Duguay-Trouin of zelfs maar de Barbarijse kapers. Nergens ook enig cijfermateriaal om het effect van de kaapvaart (de echte zeeroof is reeds vroeg geheel overboord gevallen) te kunnen meten. Het inleidende hoofdstuk wordt tenslotte geheel toegespitst op de boekaniërs en hun merkwaardige verhouding met de autoriteiten van Jamaica; dit als mise-en-scène voor de eerste held, Henry Morgan. Het laatste hoofdstuk neemt dan de algemene draad weer op; in niet meer dan tien bladzijden wordt doorgestoomd van de achttiende eeuw naar 1863, het jaar van de laatste Geconfedereerde kaper. Behalve een volledig op zichzelf staande, maar wel merkwaardige vermelding van een Hollands scheepje, dat tijdens de Zevenjarige Oorlog in de loop van enkele dagen niet minder dan tien keer door Engelse kapers werd aangehouden en beroofd, wordt slechts de ontwikkeling aangestipt in de Verenigde Staten, die als enige de Declaratie van Parijs niet zouden tekenen. Deze laatste bladzijden zijn geheel beneden peil. Nergens in het overzicht wordt overigens duidelijk gemaakt, waarom juist de jaren 1665 tot 1715 het hoogtepunt van kaapvaart en zeeroof te zien gaven. Slechts in beperkte zin, namelijk ten aanzien van de boekaniërs, zou deze periode inderdaad als toptijd aangemerkt kunnen worden, hoewel ook dan het eindjaar willekeurig en te laat genomen is. Met de "Americaanse Zeeroovers" was het toch voor 1700 al afgelopen. Beter geslaagd dan deze twee overzichten is de behandeling van de drie hoofdpersonen. Nederlandse lezers zullen in ieder geval hier nog wel wat onbekende feiten kunnen vinden. Morgan's wisselend fortuin wordt in nuchtere termen beschreven, veel traditionele verhalen naar het rijk der fabels verwezen. Hetzelfde is het geval met Kidd, in de legende geworden tot een verschrikkelijke piraat, die hier naar voren komt als een stuntelige figuur, tegen zijn wil in een avontuur gestort, dat hem op het schavot zou brengen. Rogers' expeditie van 1708-1711 is eender klassieke wereldreis in de reeks waarin ook die van Drake en Anson voorkomen; gedurende de hele tocht overleden slechts vijftig man, en Rogers keerde met meer schepen terug dan hij vertrokken was! De keuze van de dramatis personae lijkt bepaald niet gedaan te zijn met de bedoeling representatieve voorbeelden van kaapvaart of zeeroof te geven. Rogers was een kaper, maar zijn tocht is niet typerend voor het métier. Kidd, en meer nog Morgan balanceerden op de rand van de wet. Een pur-sang zeeroover wordt de lezer niet geboden. Winston had er beter aan gedaan zich te beperken tot de Caraïbische Zee en de boekaniërs. Een lijst met nautische termen, een nogal onhandige bronvermelding voor de in de tekst gebruikte citaten, een bibliografie (uitsluitend boeken in de Engelse taal) en een goed register vullen de laatste dertig bladzijden. Een laatste opmerking, aangaande de illustraties. De kwaliteit hiervan levert geen problemen op, wel de selectie. De doorsnee van een First Rate doet niet terzake; strijd met de Barbarijse kapers (het onderschrift zegt ten onrechte piraten) of een actie van Duguay-Trouin (voor op de omslag n.b.) benadrukken pijnlijk de lacunes in de tekst.

F. J. A. Broeze

BRUIJN, J. R. De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden. Publikaties van de Gemeentelijke Archiefdienst van Amsterdam, uitgegeven door de stichting genaamd "Stichting H. J. Duyvisfonds", no. 10. Scheltema & Holkema N.V., 1970 (Oorspronkelijk: dissertatie R. U., Leiden; promotor prof. dr. J. H. Kernkamp) XII + 204 pagina's, ingenaaid f 19,50, gebonden f 28,50.

In Nederland is de interne geschiedenis van de admiraliteit nooit behoorlijk belicht. Zonder deze kennis wordt de externe geschiedenis een gebeuren zonder bodem. Het is daarom een genoegen in dit tijdschrift een boek, dat in

deze leemte voorziet, te mogen bespreken.

Voor deze studie moest veel baanbrekend werk verricht en een gedegen onderzoek in vele archieven ingesteld worden. Dit werd te meer bemoeilijkt, doordat bij de brand, die in 1844 het departement van marine in vlammen deed opgaan, veel in aanmerking komend materiaal verloren is gegaan en de toestand van de geredde archivalia vaak zo slecht was, dat deze stukken slechts met de grootste omzichtigheid geraadpleegd mogen worden. 1) Na de Vrede van Utrecht (april 1713), die een eind maakte aan de Spaanse Successieoorlog, waren de admiraliteitscolleges zwaar belast met schulden. Binnen redelijke tijd wist de Amsterdamse admiraliteit orde op zaken te stellen. Van de vier andere admiraliteiten (gevestigd in Rotterdam, Middelburg, Hoorn en Enkhuizen en Harlingen) herstelde alleen Rotterdam zich enigermate. De admiraliteiten van Friesland, het Noorderkwartier en zelfs Zeeland zijn in de jaren 1713-1751 eigenlijk overbodige instellingen geworden. Al het geld, dat zij uit de in- en uitvoerrechten ontvingen, was geheel nodig voor hun instandhouding. Het uitrusten van schepen voor de staatsvloot kwam grotendeels voor rekening van de Amsterdamse admiraliteit, die zorgde voor de taak der konvooiering, de dienende taak voor de koopvaardij.

Dr. Bruijn behandelt in het eerste hoofdstuk de activiteiten ter zee, de konvooiering in de Oostzee, om de Noord en de West, de strijd tegen de Barbarijse kapers en de uitrusting in de jaren van de dreiging en oorlog 1744-1748. De geschiedenis der admiraliteitswerf moest buiten beschouwing gelaten worden, omdat dit onderwerp de dissertatie te veel belast zou hebben. Ongetwijfeld zal de schrijver, die zich ook in deze materie verdiept heeft, later hierover publiceren. De schrijver heeft ook de raden van het admiraliteitscollege, hun taken, samenstelling, traktementen en emolumenten nader bekeken. Waar kwamen de raden van dit college vandaan? Het bleek, dat de raden, die namens Zeeland, Utrecht en Gelderland zitting hadden, actief geweest zijn. Die van Groningen, Friesland en Overijssel waren meestal absent. De Hollanders vormden praktisch de meerderheid in de raad. Vergeleken met de zeventiende eeuw is de kwaliteit van de Amsterdamse leden gedaald. Het waren nu regenten van het tweede plan, jonge vroedschapsleden of regenten, die laat in het ambt kwamen en zij beperkten hun zittingstijd. Dit in tegenstelling met de afgevaardigde van Gelderland (de bekwame edelman Lubbert Adolf Torck 1714-1741, 1744), die van Zeeland (Mr. Jacobus Boudaan Courten 1715-1751) en van Utrecht (Vincent Maximiliaan baron van Lockhorst 1710-1740) en nevens hen de afgevaardigde van de Hollandse ridderschap (Jacob Godefroy baron van den Boetzelaer 1707-1720 en zijn zoon Jacob Philip 1733-1751).

De ministersposten (advocaat-fiscaal, secretaris en ontvanger-generaal) werden door Amsterdammers bezet. Dit waren lukratieve ambten. De actieve raden konden een pakket ambten vergeven. Automatisch konden minder- of meerderjarige familieleden, bevriende relaties, knecht of koetsier voorgedragen worden voor benoeming. De bekende misstanden, die op dit gebied hier en over de grenzen voorkwamen, tierden ook volop bij de admiraliteiten. Zo wist Jacob Godefroy van den Boetzelaer zijn tweejarig zoontje benoemd te krijgen in het drukke ambt van commissaris van de monsterring op Texel. Een substituuat nam dit ambt in opdracht van de familie waar. Substituten van substituten kwamen ook voor. Voor allerlei baantjes van hoog tot laag moest men relaties en familieverbanden gebruiken. De analyse van de financiën der admiraliteit geeft ons in deze materie een overzichtelijk inzicht.

De belangrijkste inkomstenbron werd verkregen uit de inkomsten der convooien en licenten (een soort in- en uitvoerrechten), n.l. 60-80%. Verder kwam 10-15% uit de afkooptom van de V O C. voor de in- en uitvoerrechten. De boekhouding werd in kameraalstijl gehouden. Dit heeft de bewerker niet belet allerlei overzichten samen te stellen.

In het laatste hoofdstuk worden we ingelicht over de grote groep onderofficieren en manschappen. Dat een "blauw geruite kiel" het tot kapitein kon brengen, was al verleden tijd. Het was vrijwel onmogelijk dat een marineofficier voortkwam uit de koopvaardij. Het salaris van een orinaris kapitein was f 30,- per maand en als extra-ordinaris verdiende de man aan de wal niets. Wanneer een kapitein-ter-zee uitvoer, waarop hij soms zeer lang moest wachten, kreeg hij als inkomsten de kostpenningen van zeven stuivers per dag per man. Om de uitgaven van de rantsoenen der bemanning te dekken waren vijf à zes stuivers voldoende. Voor een kapitein van een veertiger met 200 opvarenden zou dit een welkome bron van inkomsten betekenen. Zijn winst bedroeg 28% der investeringen. Een zwak punt was echter, dat de admiraliteit de kapiteinsrekeningen het laatst betaalde. Men was van mening, dat de kapitein genoeg verdiende aan die kostpenningen. Het kwam voor, dat hij tien jaar op zijn betaling moest wachten. Die 28% was dan maar een schijnwinst. Zonder behoorlijke eigen middelen was de kapitein een verloren man en had hij de vrijstad Vianen in het verschiet. De schepen voeren meestal alleen

1) Het is wenselijk om deze door brand beschadigde archieven zo mogelijk te verfilmen, zodat men in het vervolg de filmbeelden kan raadplegen. Helaas zijn bij deze brand ook specifieke kohieren van in- en uitvoerrechten (kenbronnen voor onze economische geschiedenis) verloren gegaan.

uit, wanneer een actieve taak vervuld moest worden.

De schrijver heeft ook een onderzoek ingesteld naar de sociale en geografische herkomst der kapiteins en vlagofficieren uit de jaren 1690-1751. Dit gaf de volgende beroepen voor hun vaders: 37,6% bestuurder op lands-, regionaal of stedelijk niveau; 11,4% hoge beambte in bestuur of rechtspraak; 21,6% zeeofficier; 10,2% handel in bedrijf (bankier, koopman en fabrikant). Slechts 2% waren zoons van koopvaardijvaarders. De positie der adelborsten, luitenants en commandeurs is nader bezien en van enige officieren (o.a. van Cornelis Schrijver) is nagegaan welke financiële profijten zij genoten en hoe het met hun financiën gesteld was.

Tot nu toe was weinig bekend over de onderofficieren en manschappen, die tezamen verreweg het merendeel der marine uitmaken. Deze groep is naar vermogen nader onderzocht.

Een prijzenswaardig onderzoek is verricht over de samenstelling van de bemanning van een oorlogsschip, hun verblijf en diensttaken, recrutering en arbeidsvoorwaarden. De staat van maandgelden van scheepjongen tot schipper toont dat de dominee evenveel verdiende als de koksmaat, n.l. 14 gulden.

De geografische herkomst der onderofficieren en bemanning van vijf Amsterdamse oorlogsschepen is onderzocht. Dit betrof 1470 personen. De onderofficieren waren voor 58% van Nederlandse herkomst (van wie 35% uit Amsterdam); bij de matrozen was dit percentage voor Nederland 48 (Amsterdam 23), Duitsland 19, Denemarken 14, Noorwegen 9. Het is merkwaardig dat de percentages van Nederlanders en buitenlanders overeenkomst vertonen met die van de Amsterdamse bruidegoms/zeelieden over de periode 1651-1665, die in dit tijdschrift eerder gepubliceerd zijn. (1968, No. 17, blz. 5-20). Voorts blijkt, dat 53% van de zeesoldaten afkomstig is uit Duitsland en 29% uit Nederland (slechts 6% uit Amsterdam). Later blijkt in het buitenland de belangstelling voor dienstname bij de Nederlandse marine af te nemen. Dit geeft dan grote moeilijkheden bij het bemannen der schepen. Vergeleken met de gages der koopvaardij en de lonen aan de wal waren de gages bij de marine niet aantrekkelijk.

In de opmerkingen, zoals Cornelis Schrijver in 1731 geeft over het "verval van ons zeevolck" moet men "ons zeevolck" lezen als: het zeevolk, dienende op onze schepen. Cornelis Schrijver moet geweten hebben, dat het merendeel van dat zeevolk geen Nederlander was.

Soms was de onbevarenheid der geworven zeelieden zeer groot. De tyfus-epidemieën, die vanaf 1731 de bemanning der schepen teisterden, kunnen m.i. niet geheel geweten worden aan de volkslogementen, slaapbazen of drooggasterijhouders.

Zeer interessant zijn de gedetailleerde lijsten van de samenstelling van de vloot van de Amsterdamse admiraliteit over de behandelde periode 1713-1751, met vermelding van de bouwers der schepen, hun bouwjaar en het jaar van sloop of verkoop. Voorts de aantallen en charters van de Amsterdamse schepen, die jaarlijks in zee waren en de lijst van de vlagofficieren en kapiteins, in dienst bij de admiraliteit van Amsterdam, o.a. met vermelding van hun geboorte- en sterfjaar en commando's.

Wie belang stelt in ons zeeleven kan ik dit boek ten zeerste aanbevelen. Zeer veel onbekend materiaal is hier vakkundig en op systematische wijze bewerkt.

S. Hart.

STAVORINUS, J. S., *Voyages to the East Indies*. London, Dawson of Pall Mall, 1969, 3 vols. (I: VIII and 572 pp., II: 512 pp., III: 598 pp.) f 205,80. (Reprint of 1798 edition with translation from the Dutch by S.H. Wilcocke - Colonial History Series, Voyages Section, vols. 61-63)

De grote omvang van een officierscorps bij een admiraliteit en de beperkte kansen op emplooi in vredetijd, dwongen in de 18de eeuw menig zeeofficier tot langdurige inactiviteit aan de wal. Het aanvaarden van een tijdelijke functie met behoud van rang bij de VOC, was een mogelijkheid om hieraan te ontkomen. Zo deed bijvoorbeeld in 1768 en 1774 de Zeeuwse kapitein Johan Splinter Stavorinus (1739-1788). Hij maakte toen twee vrij langdurige reizen naar en in Azië als gezagvoerder op verschillende compagnieschepen. Later, in 1784, zag hij de Oost terug, toen hij commandant van een van de schepen van het eskader-Van Braam was, dat als eerste Nederlandse marine-eenheid in het territorium van de VOC verbleef. Als schout-bij-nacht overleed hij tenslotte in Middelburg.

Van zijn twee reizen in dienst van de VOC liet Stavorinus behalve de journalen ook vele aantekeningen na. Deze werden na zijn dood door een zoon bewerkt en verschenen in 1793 en 1797 bij de Leidse uitgever Honkoop als de "Reize van Zeeland over de Kaap de Goede Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen..." en "Reize van Zeeland over de Kaap de Goede Hoop en Batavia naar Semarang, Macassar, Amboina, Suratte...". Zij vonden spoedig belangstelling en werden verschillende keren vertaald. Een Engelse versie kwam in 1790 uit, verzorgd door S.H. Wilcocke. Deze Engelsman had reeds enige jaren gegevens voor een boek over de VOC verzameld, maar na de publicatie van Stavorinus' Reizen zag hij daarvan af. Hij nam contact met de familie in Zeeland op, maakte een

goede vertaling van de Nederlandse tekst, bracht een aantal verbeteringen aan en voegde uit zijn eigen aantekeningen diverse verhelderende en aanvullende noten toe. Als een drieluik werk voorzien van een index verscheen deze editie onder de in de aanhef vermelde titel. Wilcocke verwachtte dat zij voor de Engelsen zouden bevatten "much new information respecting the actual and late possessions of the Dutch in India, which, in the present situation of affairs (1798), cannot fall of being extremely interesting" (I, p. V).

In een Colonial History Series, Voyages Section, is nu van deze Wilcocke-vertaling een integrale heruitgave verschenen, die met uitzondering van een aantal pagina's tussen 379 en 411 in deel III van goede kwaliteit is. Voor Stavorinus' Reizen bestaat een verklaarbare belangstelling, want zij zijn niet alleen boeiend en rijk van inhoud voor die gebieden van de VOC die hij bezocht, maar ook van belang voor zijn opvattingen over de toestand van de compagnie zelf en bijvoorbeeld over de kwaliteit van de vaart tussen de Republiek en Azië. Zijn geschriften zijn opgebouwd uit beschrijvingen van de reizen die hij maakte, telkens gevolgd door uitvoerige aantekeningen ("Observations") over natuur, klimaat en bevolking van het land dat hij had leren kennen. Zijn informatie berust op eigen waarneming, gesprekken en bestaande literatuur. Hiervan geeft hij geregeld rekenschap. Voor Boxer was Stavorinus nog recentelijk een belangrijke bron betreffende verschillende 18de eeuwse toestanden in "the Dutch seaborne empire"; merkwaardig genoeg wordt hij niet in Coolhaas' A critical survey of studies on Dutch colonial history (1960) vermeld. Voor de Linschoten Vereeniging is door deze heruitgave een wellicht aantrekkelijk object weggevallen.

Deel I bevat de reis, die hij in juni 1768 met het compagnieschip "Snoek" aanving op de rede van Rammekens. Via de Kaap, waar hij de Tafelberg beklom, bereikte Stavorinus in maart 1769 Batavia. Van hier ging hij peper in Bantam halen, waarna hij vervolgens naar Bengalen gezonden werd. Juist voor het slechte seizoen daar inviel, kon hij in april 1770 de Ganges verlaten en naar Batavia terugzeilen. In de najaarsvloot van 1770 met een schip van de kamer Amsterdam kwam hij in mei 1771 in Texel aan. (1-200). De volgende bladzijden (201-572) bevatten "Observations", gewijd aan Java, Bengalen en de Kaap. Van Batavia geeft hij een beeld van de stad, de handel en de leefwijze van de Europeanen, dat hij in deel III (312-416) nog verscherpt. Van Java beschrijft hij de natuur en de producten, evenals de verdeel- en heerspolitiek van de VOC tussen de vorstendommen.

Hetzelfde doet hij voor Bengalen, waarbij hij uitvoerig ingaat op allerlei gebruiken van de Indiërs. Zo woont hij onder meer een weduwenverbranding bij (441-450). De Engels-Franse rivaliteit in dit gebied bespreekt hij en tevens stelt hij de redenen voor het verval van de VOC-handel aan de orde. Hij acht het beter dat de compagnie zich net als in Japan en China terugtrekt op factorijen zonder te streven naar territoriale macht en monopolie.

Alleen op Java en Ceylon is dat nuttig. De VOC bezat daartoe de macht niet meer en de Engelsen zijn te sterk. Het zou ook veel goedkoper zijn. Van de Kaap tenslotte schetst hij de natuurlijke ligging, het klimaat, het stadsbeeld en de fortificaties, de dieren op het land en in de zee, de vogels en ook de wijze van bestuur.

De tweede reis, die in maart 1774 begon en hem pas in juli 1778 in Zeeland terugbracht, is in de delen II en III opgenomen. De vaart naar Batavia is interessant door Stavorinus' actieve bemoeienis met de gezondheid van zijn bemanning. Hij durft het aan met een zwaarzieke chirurgijn en tachtig man in de kooi te vertrekken. Door zorg voor afwisseling in voeding, hygiëne en lichaamsbeweging zou hij erin geslaagd zijn met een gezonde equipage de Kaap te bereiken, als niet een maand van storm zijn aankomst aldaar vertraagd had. Tot zijn ergernis moest hij na veertien dagen reeds vertrekken, een te korte periode voor herstel van zijn manschappen. Daaraan wijt hij het dat tussen de Kaap en Batavia velen weer ziek werden en stierven. Verder valt in de beschrijving van de heenreis op dat de Kaap Verdische eilanden (S. Jago) als verversingsstation niet meer voldoen, omdat zij in de tweede helft van de 18de eeuw herhaaldelijk met langdurige droogte kampen (II, 23-27). Van belang zijn ook de passages die hij wijdt aan de wenselijkheid aan de boeren aan de Kaap meer vrijheid te geven bij de verbouw en verkoop van landbouwproducten. Op een tocht in het binnenland praat Stavorinus met verschillende grote "bedrijfsleiders" over deze problemen. Hun grote gastvrijheid tegenover de geldzucht van de inwoners van Kaapstad zelf valt hem op (II, 67-70 en 77-86 en III, 435-450). Hij bepleit een andere bestuursvorm, waarbij meer rekening kan worden gehouden met de belangen van de Kaap zelf.

In oktober 1774 bereikte Stavorinus Batavia, vanwaar hij via Semarang en Makassar naar Ambon gezonden werd. Van deze steden en eilanden geeft hij weer uitvoerige beschrijvingen (II, 114-423). Wel laat hij steeds bewust achterwege, datgene wat Valentijn in "Oud en Nieuw Oost-Indien" (5 dln. 1724-26) vermeldt. Vanuit Batavia vertrok hij in augustus 1775 naar Surat, ten noorden van Bombay. Hierheen zou hij in totaal twee reizen maken. Op de tweede tocht deed hij ook de factorijen op de kust van Malabar aan (december 1776), alwaar de VOC juist in moeilijkheden met Indische vorsten verwickeld was. Zijn "Observations" over deze gebieden zijn weer van de gebruikelijke aard; geregeld gaat hij in op het verloop van de strijd om de macht tussen Indiërs onderling en met de Engelsen (II, 443-512 en II, 1-293). In november 1777 aanvaardde hij tenslotte de reis naar patria. Stavorinus spaart personen en omstandigheden zijn kritiek niet, maar hij is zelden scherp. De toekomst voor de VOC ziet hij somber in. Het verval is al van te lange duur en te ver voortgeschreden (III, 417-424). Hij bepleit bijvoorbeeld een betere behandeling van de Javanen, die in een "abject state of depression and servitude" leven

(III, 366). Van rechtstreeks belang voor de maritieme geschiedenis zijn Stavorinus' opmerkingen over de slechte kwaliteit van de zeekaarten, die de VOC haar schepen meegaf, onder meer voor de interaziatische vaart. Hij vraagt zich af of zij bewust en onjuist en onvolledig gehouden werden om derden te weren. Had hij er op vertrouwd, dan was zijn schip zeker vergaan! (II, 111-112, 168-169 en 428-431). Aan de bindend voorgeschreven zeilorders voor de vaart tussen Europa en Azië wijt hij het dat de Nederlanders weinig voortgang in de navigatiekunde maken. Initiatief wordt daardoor gedood. Het is bepaald interessant te lezen dat Stavorinus met zijn vier collega's in de retourvloot afsprekt gedurende enige tijd de koers in de journalen te vervalsen. In schijn werd zo de letter van de instructie gevolgd, terwijl in werkelijkheid een andere, kortere route gevaren werd (III, 465-467). Het begin van het tekort aan goede zeelieden dateert hij in 1740, toen door de grote zeeoorlogen en de opkomst van nieuwe zeevarende gebieden een groeiende vraag naar zeelieden ontstaan was. (III, 404-407). Deze en andere opmerkingen en beschouwingen van een ontwikkeld man, die weetgierig was - vaak bekijkt hij met een vergrootglas hem onbekende insecten en zeediertjes! - maken deze twee reisverslagen tot boeiende en leerzame lectuur.

J. R. Bruijn

HARTOG, J., Luis Brión; de admiraal-financier. Aruba, De Wit N.V. Uitgevers, 1968², 208 pp., geill., met kaarten.

De belangstelling van de geschiedschrijving voor de vroegere Nederlandse koloniën in de West - in het bijzonder de Nederlandse Antillen - is in de laatste decennia sterk toegenomen. Getuige hiervan bijvoorbeeld de door Van Gorcum uitgegeven "Anjerpublicaties", waarin laatstelijk (1971) C. Ch. Goslinga's omvangrijke "The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680" verscheen.

Het hier besproken werk van Dr. Hartog, auteur van "De geschiedenis van de Nederlandse Antillen" (5 dln., 1953-64) heeft maar een ver verband met "onze" zeegeschiedenis. Toch zal het zeker een aantal lezers der Mededelingen interesseren. Philippe Louis Brion werd op 6 juli 1782 als zoon van Pierre en Marie de Troix op Curaçao gedoopt. Zijn ouders, uit het Luikse afkomstig, waren in 1773 te Amsterdam (Buiksloot) getrouwd. Pierre was daar in de handel werkzaam, o.a. voor de firma's Tonella - filiaal van het huis Obwexer te Augsburg - en Turri. Hij vestigde zich in 1778 op Curaçao waar hij zich als koopman een fortuin en daarmee aanzien verwierf. Zoon Philippe, die zich Louis - en later in Spaanse vorm: Luis - noemde, werd voor opvoeding naar Holland gestuurd. Hij trad hier vrijwillig in militaire dienst. In oktober 1799 viel hij in de overigens succesvolle slag bij Casticum als krijgsgevangene in Engelse handen. Na zijn bevrijding bracht hij o.a. een bezoek aan de Verenigde Staten. In 1802 bevond hij zich weer op Curaçao, alwaar hij dan werkzaam is als firmant van zijn broer Théodore die de zaak van hun vader, na diens overlijden in 1799, had overgenomen. In de volgende jaren is hij veel op reis, als koopman en met militaire missies.

Het jaar 1813 is voor Luis' leven beslissend geweest. Hij maakte toen kennis met de man die zo'n grote rol heeft gespeeld in de bevrijding der Spaanse koloniën in Zuid-Amerika: Simón Bolívar. Luis, die al eerder middels zijn vriend Mariano Montilla kennismakte met de bevrijdingsbeweging, raakte geheel in de ban van Bolívar. Hij begon in genoemd jaar met een eigen schip aan de krijgsvieringen ter zee deel te nemen.

De schrijver geeft een zeer gedetailleerd overzicht van de militaire acties waarbij Brión rechtstreeks of zijdelings betrokken was. Brión behaalde een reeks opmerkelijke successen. Niet slechts als militair die in onwankelbare trouw Bolívar steunde in diens geschillen met andere militaire leiders, maar ook als koopman-financier was Brion onmisbaar. Zijn credietwaardigheid en handelsgeest stonden borg voor een regelmatige aanvoer van wapens en andere benodigdheden. In 1816 werd Brión door Bolívar tot "Admiraal" benoemd.

Toen in 1819 tenslotte Venezuela en Columbia (Nieuw-Granada) waren bevrijd en Bolívar tot eerste president werd gekozen, was voor Brión - die in 1817/18 nog als waarnemend president van de voorlopige republiek zetelend te Angostura (Guyana), had gefungeerd - geen politieke functie gereserveerd. Hij bleef als admiraal belast met de organisatie van de kustblokkade, welke essentieel was als rugdekking voor de verdere verovering te land. Deze blokkade leverde tevens financiële baten op, doordat rechten werden geheven op aangevoerde waren. Deze compenseerden echter allermindst de kosten die de regering maakte. In januari 1820 schreef Brión aan Bolívar dat zijn crediteuren vorderingen hadden tot een bedrag van 300.000 pesos. Toen Brión, die in 1821 wegens ziekte ontslag had genomen, in september van dat jaar op Curaçao overleed, liet hij nagenoeg niets na. Vanzelfsprekend stelt de biograaf de vraag naar de oorzaak van zoveel opofferingsgezondheid. Hij zoekt een verklaring in jeugdige geestdrift en zakemansinstinct dat voordeel zag in de opening van een nieuwe markt (Spanje hield aan het handelsmonopolie vast); hij meent dat in de loop der jaren idealisme de drijfveer werd (blz. 171). Dat lijkt mij - mede gezien Brións depressies sinds 1819 welke aan teleurstelling werden geweten - een ontoerei-

kende verklaring. Ook overigens komt naar mijn smaak Brión als persoonlijkheid te weinig uit de verf. Van zijn levenswijze vernemen we weinig, behalve dan dat hij vier buitenechtelijke kinderen had. Het "irenische" karakter dat Brión zou hebben gehad, wordt in dit boek alleen maar weersproken (kwestie Hudson, houding tegenover Piar).

Over de ideologische en sociale achtergronden en drijfveren van de bevrijdingsbeweging, en over de figuren in Brións omgeving komen we eigenlijk maar weinig te weten. Wie zich voor het militair-strategische en avontuurlijke interesseert zal hier echter een boeiend relaas vinden.

De schrijver geeft er blijk van te hebben geput uit een grote hoeveelheid ongepubliceerde bronnen (bijv. brieven) doch hij doet hiervan geen opgave. Evenmin zijn noten toegevoegd. De lezer moet zich met een vrij uitvoerige bibliografie tevreden stellen.

De biografie van deze rusteloze figuur die in Venezuela en op Curaçao met monumenten wordt geëerd, sluit af met een stamboom, de tekst van Brións tweede testament, een chronologisch overzicht der militaire operaties waarbij hij betrokken was, en een index.

A. H. Huussen jr.

MARCH, E. J., Inshore craft of Britain in the days of sail and oar. London, David & Charles, 1970, 2 dln., 276 en 309 blz. geill., £ 6.6

In een aantal hoofdstukken, waarin telkens de scheepvaart in een kustgedeelte van Engeland, Wales en Schotland wordt behandeld, geeft de schrijver een goed en verantwoord overzicht van het in de betreffende streek gebouwde soort vaartuigen en het doel waarvoor zij werden gebruikt. Hij heeft zich daarbij niet beperkt tot een beschrijving van de bouw en inrichting van die vaartuigen, maar hij verschaft ons bijvoorbeeld tevens inlichtingen over het leven aan boord, de soorten visserij die werden beoefend en de scheepsrampen, waarbij de door hem behandelde vaartuigen werden ingezet als reddingsboot. De schrijver, geboren in 1897, heeft zijn leven voor een aanzienlijk deel gevuld met het onderzoek naar die weggevallen tak van scheepvaart, waarbij hij in de gelegenheid was vele zeelieden persoonlijk te vragen naar hun ervaringen, maar waarbij hij zijn onderzoekingen ook kon uitstrekken naar de kringen van de bouwers van die thans bijna verdwenen schepen. Het belangwekkende boek kan daarom als een standaardwerk beschouwd worden. Het is gelukkig, dat de auteur in staat is geweest bijtijds een dergelijk werk samen te stellen, want de zeilvloot is feitelijk verdwenen. En dan te bedenken dat er in 1872 in Schotland nog 16.675 vissersschepen, van welke er 12.510 kleiner waren dan 15 ton, geregistreerd stonden terwijl de overeenkomstige cijfers voor Engeland en Wales waren: 15.331 en 9.353. March besluit zijn boek met: "Men skilled in the knowledge of how to make the best use of wind and tide are rapidly passing away, but I shall always be proud to have known many of them and to have recorded something of their way of life before it was too late".

Een bespreking van dit boek, ja zelfs een verkorte inhoudsopgave zou te omvangrijk worden. Ik moge volstaan met de aandacht te vestigen op dit encyclopedische werk, waarvan de tekst verduidelijkt wordt door 119 duidelijke foto's en 61 bouwtekeningen. Iedereen, die omtrent deze materie iets meer wil weten zal door dit werk te raadplegen wijzer worden. Het ware te hopen, dat ook voor ons land eens een dergelijk documentair boek van de persen zou komen.

J. Verseput

BREYER, S., Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970. München, Lehmanns Verlag, 1970, 507 blz. geill., DM 112,--.

Wat de schrijver ons in dit werk voorziet is de vrucht van bijna twintig jaar werk. Aanvankelijk begonnen als liefhebberij zonder vastomlijnd doel, namen de uit talrijke bronnen bijeengegaaide gegevens weldra een dermate grote omvang aan dat bij Breyer de gedachte aan een publicatie in boekvorm begon te groeien. Sedert 1956 werkte hij hier doelbewust naartoe. Daarbij kwam het zwaartepunt in toenemende mate op de uitbeelding van de schepen te liggen; de aspecten van zeevaartkunde en marinepolitiek moesten daardoor wat achtergesteld worden.

Zo ontstond dan een uniek boek, dat zich evenals de standaardwerken van bijvoorbeeld Parkes (slagschepen) en March en Le Masson (torpedojagers), bezighoudt met één scheepstype. Maar in tegenstelling tot de genoemde boeken behandelt het alle marines, die schepen van dit type in dienst stelden of in het planstadium hadden. De oorspronkelijke opzet om het werk te laten beginnen met de Franse "Gloire" als voorloper van het slagschip, moest de schrijver uit overwegingen van boekomvang laten varen. Daarvoor in de plaats geeft hij een helder geschreven algemene inleiding van 90 bladzijden over de scheepstypen slagschip en slagkruiser, terwijl vervolgens

- beginnend kort voor het aanbreken van het "Dreadnought"-tijdperk - land voor land alle gebouwde of geplande schepen van deze typen de revue passeren.

Aanvankelijk had de schrijver het tekenwerk aan een medewerker toevertrouwd. Toen ongeveer 150 schetsen in schaal 1 op 1000 gereed waren, raakte het overgrote deel hiervan als gevolg van een ongeluk onbruikbaar; de tekenaar bleek niet genegen om opnieuw te beginnen. Noodgedwongen nam de schrijver deze arbeid toen zelf ter hand. Van deze gelegenheid maakte hij niet alleen gebruik om de maatschetsen groter op te zetten, hetgeen de kwaliteit bij verkleinde weergave op schaal 1 op 1250 - de huidige internationale standaard - ten goede komt, maar ook om het aantal ervan ruim te verdrievoudigen. Hierdoor werd het mogelijk nagenoeg ieder schip van éénzelfde klasse niet slechts eenmaal, doch in verschillende stadia van zijn levensloop af te beelden. Onder of bij alle tekeningen treft men in beknopte vorm vele technische gegevens aan en bovendien nog een summiere levensloop van het betreffende schip. Ten opzichte van Gröners werk "Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945" (waarvan deel I is verschenen) zal men een niet onaanzienlijk aantal "verfijningen" opmerken, onder meer ten aanzien van de plantekeningen en verdere gegevens van de laatste Duitse slagschipontwerpen uit de periode van het Derde Rijk.

Breyer was een der eersten, die voor zijn werk kon profiteren van het inmiddels aan de Bondsrepubliek teruggegeven archiefmateriaal, dat in 1945 door de geallieerden werd buitgemaakt. Een en ander is overigens dermate uitgebreid, dat Breyer in zijn voorwoord een aanvullend boekdeel aankondigt, dat alle Duitse slagschipontwerpen na de slag bij Jutland zal behandelen en geschreven wordt door Fregattenkapitein Friedrich Forstmeier.

Naast de talrijke schepen, die eens het begrip "zeemacht" zo tastbaar representeerden en menig niet uitgevoerd en soms nauwelijks bekend ontwerp van de grote, maar ook van kleine maritieme mogelijkheden, gaat onze belangstelling vanzelfsprekend ook uit naar onze eigen plannen; het ware overigens wellicht beter om dat "eigen" te betrekken op onze programma's van eisen, want de ontwerpen voor het ambitieuze slagvloot-project uit 1913 (9 eenheden te bouwen in een periode van 35 jaar) werden met hun offertes door een drietal buitenlandse werven geleverd. Hetzelfde geldt voor het slagkruiserplan van de jaren 1939/40. De gegevens voor beide concepten van drie ontwerpen elk stonden in Breyer's boek grotendeels op eerdere publicaties van resp. Scheltema de Heere en Von Münching in het Marineblad, al zijn zij hier voor het eerst naast en tegenover elkaar gesteld. Het signaleren van kleine onjuistheden, die in een dergelijke compacte massa feitenmateriaal uiteraard nauwelijks te vermijden zijn, zou betweterig aandoen. Bij steekproeven, waarbij sommige tekeningen vergeleken werden met de foto's in Hough's "Dreadnought", blijkt de grote precisie van de schrijver. Voor ieder die in deze materie geïnteresseerd is zal dit door de uitgeverijfirma Lehmann typografisch voortreffelijk uitgevoerde boek ongetwijfeld gedurende lange tijd het "non plus ultra" op slagschepengebied blijven, een bijkans onuitputtelijke informatiebron.

G. J. van Nimwegen

POOLE, S. L., Cruiser. A History of British Cruisers from 1889 to 1960. London, Robert Hale, 1970, 207 blz., geill., £ 2.10

Bij het lezen van titel en ondertitel van het boek van Poole zou men het idee kunnen krijgen dat het hier gaat om een verhandeling over de ontwikkeling van de Britse kruiser in de aangegeven periode. Niets is echter minder waar: 167 pagina's lang krijgt men een "verheerlijking" van het doen en laten van de Britse kruiser voorgeschoteld. Daarna volgt een bijlage van 28 bladzijden met alle Britse kruisers die van 1889 tot 1960 zijn gebouwd. Een bibliografie is niet aanwezig; wel een index. In totaal zijn 32 foto's opgenomen, waarvan misschien één of twee werkelijk nieuw zijn.

Mijns inziens heeft de heer Poole niet veel van de rol en de taak van de kruiser begrepen, althans te oordelen naar de inleidende korte tekst: "A tribute to the ships and their men who protected the merchant ships, often at the cost of their own lives. While they did, there was food to eat. When it was said of any convoy, 'They have no cruiser with them', we faced outright starvation. It was as simple as that". Inderdaad, het is "as simple as that" dat de auteur een goede kans heeft gemist om een werkelijk lezenswaardig en boeiend werk te schrijven. Ik zal mij beperken tot enkele opmerkingen:

In het Verre Oosten werd in de tweede wereldoorlog schitterend werk verricht door de Britse kruisers, maar het feit dat Nederlandse oorlogsschepen, waaronder kruisers, vele konvooien naar Singapore moesten konvooieren wordt niet of nauwelijks vermeld.

Nederlandse kruisers zijn voor de heer Poole bijzonder rare dingen, op bladzijde 143 spreekt hij van "Dutch cruisers, with peculiar, out-of-this-world bridge structures"; zeven bladzijden later "the strange looking Dutch cruisers that never had a change" en weer vijf pagina's verder "As if to haunt the Japanese with the memory of the strange-looking vessels which never had a change in the Java Sea, the Dutch cruisers, (...)". Persoonlijk geloof

ik niet dat de Japanners "haunted" waren door de herinnering aan de Nederlandse kruisers. Overigens verschilden de silhouetten van de Nederlandse schepen helemaal niet zo veel van die van de buitenlandse zusterschepen.

Op bladzijde 143 zegt de auteur "... toward Java, ... - an island fabulously wealthy in oil, minerals and other things which the Japanese vitally needed ...". Onnodig om te zeggen dat de plank geheel gemist wordt wat betreft Java, al hadden de Japanners de genoemde produkten wel hard nodig.

Een bladzijde verder laat Mr. Poole duidelijk merken dat de Nederlanders niet in een goed blaadje bij hem staan. Hij zegt: "An American Admiral had been in charge, (van de zeestrijdkrachten in ABDA, dat was dus Hart) until he was quietly replaced by Vice-Admiral C. E. L. Helfrich, the commander of the Dutch forces, something which the British did not like - for the first time in centuries, British ships came under the control of another nation".

Overigens waren de V. S. dus kennelijk geen "other nation"!

Tot zover deze opmerkingen. Nogmaals, het is jammer dat de auteur deze kans niet heeft benut om een goed gedocumenteerd boek te schrijven over de ontwikkeling van de kruiser. Aan de andere kant was dit misschien niet zijn opzet, doch dan is de titel misleidend; de signaleerde onjuistheden worden er niet juist door. Op de binnenflap staat nog iets over de heer Poole, onder andere: "Travelling in convoy gave him the experience to write the chapter 'The Darkest Days' and really finalised a desire to write about the Royal Navy, which has reached its fulfilment in Cruiser". Het verlangen kan nooit intens geweest zijn, want van een vervulling kan geen sprake zijn.

F. C. van Oosten

POPHAM, H., Into the wind. A history of British Naval Flying. London, Hamish Hamilton, 1969, XVI + 307 pp., geill., f 44,50.

Het zal niet zo vaak voorkomen, dat een dichter een vliegeniersopleiding krijgt en vervolgens jachtpiloot wordt aan boord van een vliegkampschip. Popham is zo'n zeldzame combinatie, en het resultaat daarvan ligt thans voor mij: een dichtelijk boek over een prozaïsch onderwerp. Het onderwerp: de geschiedenis van het Britse marine-luchtwapen; de schrijver: een auteur die naast drie dichtbundels, een aantal romans en twee regimentshistories het licht heeft doen zien.

Het onderwerp is echter niet zo prozaïsch als op het eerste gezicht lijkt. Zeker het begin van de vliegerij werd gedomineerd door een aantal schilderachtige nonconformisten met een vast geloof in hun wankle samenstelsels van zeildoek, touw en latwerk, die men vliegtuigen noemde. Het is de beschrijving van mannen als Sueter, Marix en Samson en hun roemruchte daden, die het hoogtepunt in het boek vormt. Het was dan ook een wonderlijke tijd, die periode vlak vóór en tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen de Britse marineluchtvaartdienst in 1917 een operationele sterkte van meer dan 2000 vliegtuigen bezat, een sterkte die zij ook in de Tweede Wereldoorlog niet meer gehaald heeft.

De schrijver gaat vervolgens in op de problemen welke de integratie van de marineluchtvaartdienst in de R. A. F. opleverde: de strijd tussen Trenchard en Beatty, het weer modificeren van het integratiebesluit door de Trenchard-Keyes overeenkomst van 1924, het voortdurende conflict tussen R. A. F. en marine totdat in 1938 de marine haar luchtvaartdienst weer terugkreeg; daarna worden behandeld de rol van het Britse marineluchtwapen in de Tweede Wereldoorlog, en in de na-oorlogse periode met activiteiten in Korea, Malakka tijdens de Suez-crisis en de confrontatie in Borneo en tenslotte bij de woelingen rond Aden. Het valt daarbij op, dat hij elke geschiedkundige periode ongeveer evenveel gewicht geeft. Het sterkst is echter ongetwijfeld het eerste deel van het boek, terwijl de vijftig pagina's gewijd aan de na-oorlogse periode vooral veel informatie geven welke niet algemeen toegankelijk is.

Zoals gezegd, de auteur is een uitstekend stilist, die een gemakkelijke en humoristische schrijfrant heeft en een groot beeldend vermogen, waardoor het boek zonder twijfel prettig leesbaar is. Opvallend is de aandacht van de auteur voor mensen en menselijke situaties, en dit brengt dan ook meteen een van de zwakke punten van dit boek naar voren, namelijk een zeker gebrek aan diepgang bij de beschrijving van de technische ontwikkelingen. Dit is vooral te merken als de auteur het over de vliegkampschepen heeft, op p. 66 bijvoorbeeld heeft hij het terloops over de HERMES als het eerste vliegkampschip dat als zodanig ontworpen en gebouwd was, in feite was dit de Japanse HOSHO. Degenen, die een beschouwing verwachten van de ontwerpspecificaties van de 6 vliegkampschepen van de INDEFATIGABLE-klasse, komen bedrogen uit, hoewel wel vermeld wordt, dat hun vliegdekken gepantserd waren, komt nergens naar voren waarom; niet vermeld wordt bijvoorbeeld dat de ILLUSTRIOUS de eerste carrier was met een radarinstallatie aan boord, en ook de eerste carrier welke een gevechtsleider aan boord had. Ook de evolutie van het carriervliegtuig komt niet uit de verf; men vindt wel opmerkingen, dat de Blackburn, Skua, de Martlets en de Seafires in feite inferieur waren, om maar niet te praten over de roemruchte Swordfishes, maar niet ingegaan wordt op de achterliggende oorzaken (p. 110 e.v.). Ook mist men vergelijkingen

van de Britse vliegtuigen met de Amerikaanse toestellen, welke later in de oorlog de boventoon zouden gaan voeren in het Britse marineluchtwapen. Dit gebrek aan technische belangstelling is ook evident te illustreren aan de weinige regels, welke worden gegund aan de belangrijkste naoorlogse innovaties in het vliegbedrijf op vliegveldschepen. Het betreft hier de uitvinding van het hoekdek, van de landingsspiegel, en van de stoomcatapult. Het waren alle drie Britse vindingen, welke door de Amerikanen snel werden geadapteerd. In de Koeweit-actie in 1961 wordt wel genoemd de inzet van de commando-carrier BULWARK, maar nergens vindt men enige beschrijving van de ontwikkeling van dit type carrier. Wel toe te juichen zijn de vele, vaak historisch zeer interessante foto's en de zeven bijlagen aan het einde van het boek; hieronder bevinden zich twee interessante overzichten van de aantallen vliegtuigen, naar type, in gebruik in de periode 1914-1918 en 1939-1945, en een uitstekend overzicht van alle marineluchtmachtsquadrons van 1933 t/m 1969.

Samenvattend kan men stellen, dat het een prettig leesbaar boek is over de mensen, welke de Britse marineluchtmacht hebben groot gemaakt, en over hun belangrijkste acties. Er is echter betrekkelijk weinig verband met soortgelijke ontwikkelingen in andere landen, en de lezer, die op zoek is naar een boek waarin de technische ontwikkeling van het vliegveldschip en de logistieke en strategische consequenties van een en ander worden behandeld, zal in dit boek teleurgesteld worden. Voor de lezer met een algemeen-maritieme belangstelling is het echter een belangwekkend en zeer leesbaar boek; de prijs van het boek is, gezien de goede uitvoering, zeker niet te hoog te noemen.

H. Th. Bussemaker

MARITIEME ENCYCLOPEDIË, deel II (C - GARNAAL). Bussum, C. de Boer jr., 1970, 335 p., geill., f Redactie: J. van Beylen, P. A. de Groote, Anthony van Kampen, J. A. M. Kramer, L. L. von Münching, W. P. L. Spruit†, A. de Vos.

In de laatste maand van 1970, een half jaar na het verschijnen van het eerste, kwam het tweede deel van de Maritieme Encyclopedie uit. Indien dit tempo volgehouden kan worden, zou de publicatie van dit enorme project in zes delen aan het einde van 1972 voltooid kunnen zijn.

In aflevering 22 (pag. 38) van de Mededelingen mocht reeds gesproken worden over de opzet van deze encyclopedie en over de informatie die de raadpleger ervan kan verwachten. Dit tweede deel volgt geheel de aangegeven lijn. De enige wijziging is een kleine uitbreiding van de al zo grote staf van medewerkers. De kwaliteit van de verklaringen van de trefwoorden - in alfabetische volgorde van het Peruaanse vlot "caballito" tot "garnaal" - is soms sterk wisselend, maar staat meestal op hoog peil. De historisch geïnteresseerde lezer kan tevens weer veel informatie over hedendaagse maritieme zaken aantreffen.

Eén bezwaar echter, dat sterker dan bij het eerste deel opvalt, moet genoemd worden: de verwijzing bij verschillende historische trefwoorden naar literatuur is niet adequaat, bijvoorbeeld bij Columbus, dreadnought en fluit. Bij Cook dienen toch de publicaties van Beaglehole genoemd te worden of bij Lord Fisher Marder's delen over de Royal Navy in the Fisher Era.

J. R. Bruijn

JAARVERSLAG 1970 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

Dit verslag laat een opwekkend geluid horen voor de naaste toekomst van het museum. Het programma van eisen, waaraan het toekomstige Rijks Maritiem Museum zou moeten voldoen, is goedgekeurd door het Ministerie van Financiën en aanvaard door het Ministerie van C. R. M.; de Rijksgebouwendienst heeft voldoende fondsen beschikbaar gesteld om nog in 1971 te beginnen met de restauratie van het dak van 's Lands Zeemagazijn; het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening tenslotte heeft in overweging een architectenbureau te belasten met het maken van de verbouwingsplannen voor het Zeemagazijn. Parallel met deze ontwikkeling loopt het streven van het museum om alle stukken der collectie onderzocht, gerestaureerd en geregistreerd te hebben vóór de bruikleenoverdracht aan het Rijk plaatsvindt. De aanstelling, per 1 januari 1971, van een adjunct-conservator voor de schilderijen, tekeningen en prenten en een tweede voor de zeevaartkundige instrumenten, houdt hiermede nauw verband.

Tenslotte is daar het altijd boeiende en inlichtende verslag van de aanwinsten, schenkingen zowel als aankopen. Modellen van het ss. "Batavia" (1883) van de Rotterdamsche Lloyd en van het ms. "Tabinta" (1930) van de Stoomvaart Mij "Nederland" spannen hierbij wel de kroon. De bijzonder goed geschreven herinneringen van de heer P. A. de Groote, oud-gezagvoerder, aan de Tabinta en haar zusterschepen, die in dit jaarverslag zijn opgenomen, brengen een vlaag zeewind in het naar zijn aard toch altijd enigszins van een studeerkamersfeer omgeven

verslag. Een opsomming van gereedschappen, werktuigen en complete vaartuigen onder de aanwinsten getuigt op eigen wijze van de voorbereidingen op een grotere toekomst.

R. E. J. Weber

VERSCHEIJDE SCHEPEN EN GESICHTEN VAN AMSTELREDAM, naar 't leven afgetekent en opt cooper gebracht door Reinier Nooms alias zeeman. Een uitgave van de verenigingen "Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum" te Amsterdam en "Vrienden van het Zuiderzeemuseum" te Enkhuizen. Alphen aan den Rijn, Uitgeversmij. Canaletto, 1970, f 24,--.

Het is een gelukkig initiatief geweest van de beide musea om deze serie vermaarde maar zeldzame scheepsafbeeldingen van de zeventiende-eeuwer Reinier Nooms opnieuw uit te geven. De prenten, die zowel binnenvaart- als zeeschepen tot onderwerp hebben, hadden in de zeventiende eeuw al zo'n naam dat bijvoorbeeld, naar men aanneemt, Nicolaas Witsen er bij de samenstelling van zijn bekende boek over scheepsbouw gebruik van heeft gemaakt. De huidige uitgave steekt qua kwaliteit van de reproducties met kop en schouder uit boven naar inhoud vergelijkbare recente herdrukken. Bovendien maakt het deskundige commentaar bij elk van de prenten dit boek tot meer dan alleen maar een veel kijkgenot verschaffend platenboek. Eigenlijk een "must" voor elke liefhebber van schepen.

De Redactie

FOTO'S UIT HET SCHEEPVAART MUSEUM. Nadruk van tien historische beeldreportages, samengesteld door het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en verschenen in de Blauwe Wimpel 1970. Selectie en redactie: H. Hazelhoff Roelfzema. Amsterdam, z. j., f 4,50.

Gedurende 1970 verscheen in het maandblad de Blauwe Wimpel een serie artikelen gebaseerd op in het museum aanwezig fotomateriaal; de - korte - artikelen hadden o. m. tot onderwerp het Shimonoseki incident van 1862, Nederlandse stoomfregatten van 1857-1904 en vissersschepen rond de eeuwwisseling. Het museum heeft deze artikelen thans in gebundelde vorm opnieuw uitgegeven en daarmee ook de niet-lezer van de Blauwe Wimpel in staat gesteld van deze, met name vanwege het curieuze fotomateriaal aantrekkelijke artikelenreeks kennis te nemen.

De Redactie

NIJEUWE ARTIKELEN

Gebruikte afkortingen:

AN = American Neptune
Mar = Marineblad
MM = Mariner's Mirror
MR = Marine Rundschau
Nep = Neptunia
RM = Revue Maritime
SH = Spiegel Historiae
USNIP = United States Naval Institute Proceedings
WI = Warship International

ÅSTRÖM, S. E., English timber imports from northern Europe in the 18th century. Scand. Econ. Hist. Rev., 18(1970), 12-32

BACHMANN, H. R., Die deutsche Seekriegführung in der Ostsee nach Ausschaltung der polnischen Marine im Herbst 1939. MR, 68 (1971) 197-225 en 273-283

BARTHE, M., La querre de course des navires mar-

chands armés (1. l'échec des paquebots, 2. le succès des cargos). RM, 1971 59-80 en 181-205.

BERGEN, J. A. van den, Kapiteinsprenten. Antiek, 6 (1971) 1. 17-25.

BERGHAHN, V. R., Zu den Zielen des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II. Hist. Zeitschr., 208 (1969), 34-100.

BEYLEN, J. van, Een botter. Bouwbeschrijving voor het model van een vissersschip van de Zuiderzee. De Modelbouwer, 33 (1971), 21-28, 70-75, 179-184 en 227-229.

BHAGAT, G., America's first contacts with India, 1774-1785. AN, 31 (1971), 34-48.

BILLE, W. H., The torpedo-vessels of the Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy, 1875 to 1918. WI, 1971/1, 53-81.

BOUDRIOT, J., L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856. Nep, 101 (1971), 41-49.

BOXER, C. R., Brazilian gold and british traders in the first half of the 18th century. Hispan. Am. Hist. Rev., 49 (1969), 454-472.

BOXER, C. R., The Spaniards in Cambodia. Hist. Today, 1971, 280-287.
 BRUCE, R., Louis XIV's mission to Siam. Hist. Today, 1971, 198-207.

CARTER, A., How to revise treaties without negotiating: common sense, mutual fears and the Anglo-Dutch trade disputes of 1759, in: Studies in diplomatic history, ed. R. Hatton en M. S. Anderson, Londen, 1970, 214-235.
 CASSON, L., The origin of the lateen. AN, 31 (1971), 49-51
 CROSS, R. F., Destroyers, 1971. USNIP, 1971/5, 245-273
 CROWHURST, R. P., The admiralty and the convoy system in the Seven Years War. MM, 57 (1971), 163-174

DEKKER, P., Friese schepentableaus in Sleeswijk-Holstein. Zeewezen, 1971/2, 26-31
 DEKKER, P., Noordfriese zeelieden op achttiende-eeuwse Nederlandse koop- en walvisvaarders. Zeewezen, 1971/1, 19-22.
 DRAKE BROCKMAN, H., Het vergaan van de Batavia. SH, 6 (1971), 186-195.

EICKHOFF, E., Der Krieg von Kandia (Kreta) in der maritimen Geschichte. Saeculum, 21 (1970), 373-382.
 ENGELSING, R., Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ost-westverkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Vierteljahrschr. f. Soz. und Wirtschaftsgesch., 1971/1, 24-66.

FAHL, G., La contribution de la France au principe de la liberté des mers au XVI^e siècle. RM, 1971, 300-305.
 FROSTIN, CH., Les Ponchartrain et la pénétration commerciale en Amérique espagnole, 1690-1715. Revue historique, 498 (1971), 307-336

GOFF, T. J. A. le, en J. Meyer, Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Annales E. S. C., 26 (1971), 173-185.

HAAS, J. M., The royal dockyard: the earliest visitations and reform 1749-1778. Hist. Journ., 13 (1970), 191-215.

HANDEL-MANZETTI, P., K. K. Vize-admiral Wilhelm von Tegetthof zu seinem hundertsten Todestag (7 april 1871). MR, 68 (1971) 225-228.

HAYES, J. D., The influence of modern seapower, 1945-1970. USNIP, 1971/5, 274-285.

HEIDE, G. D. van der, Scheepswrakken in de IJsselmeerpolders. Zeewezen, 1971/4, 27-31.

HERRMANN, Fr., Die Marine der batavischen Republik und des Königreichs Holland. Zeitschr. f.

Heereskunde, 35 (1971), 86-98.

HESS, A. C., The evolution of the Ottoman seaborne empire in the age of the Oceanic discoveries 1453-1525. Am. Hist. Rev., 75 (1970), 1892-1919.

JOHNSON, J. H., Trends in world and domestic fisheries. USNIP, 1971/6, 25-35.

JONES, A. G. E., John Biscoe's voyage round the world, 1830-1833. MM, 57 (1971), 41-62

KERVILLA, A., François Péron en Tasmanie, 1800-1804. RM, 1971, 703-713.

KNIGHT, R. J. B., Sandwich, Middleton and dockyard appointments. MM, 57 (1971), 175-192.

KUEI-SHENG-CHANG, Africa and the Indian Ocean in Chinese maps of the 14th and 15th centuries. Imago Mundi, 34 (1970), 21-30

KUPP, J., Nederlanders en de vroege geschiedenis van Canada. SH, 6 (1971), 258-266.

KURTZ, H., Europe in the Caribbean. 1. The age of the Catholic kings, 2. The monarch of the West Indies. Hist. Today, 1971, 229-238 en 305-315.

LAYMAN, R. D., Early Russian shipboard aviation. USNIP, 1971/4, 56-63

LYMAN, J., Sailing vessel types in the German merchant marine 1869, MM, 57 (1971), 143-156.

MACLEOD, R. M., Scientific advice in the war at sea 1915-1917: the Board of Invention and Research
 MARSHALL, P., Colonial protest and imperial retrenchment: Indian policy 1764-1768. Journ. of Am. Studies, 1971/1, 1-17.

MARTIN, B., Zur Vorgeschichte des deutsch-japanischen Kriegsbündnisses. Geschichte in Wissenschaft und Unterricht, 21 (1970), 606-615.

MASSON, H. le, The French Navy 1870-1890. USNIP, 1970/12, 58-69.

MAY, W. E., The navy and the rebellion of the Earl of Argyle. MM, 57 (1971), 17-23.

McCOLLUM, P., The French in Acadia (France, vroeg-17e-eeuwse kolonisatiepoging in Canada). Hist. Today, 1971, 40-48.

McCORD, N., A naval scandal of 1871: the loss of H. M. S. Megaera. MM, 57 (1971), 115-134.

MEESTER, J. B. de, Herinneringen uit mijn adelborstentijd (IV, V en VI). Mar, 81 (1971), 73-80, 267-277 en 485-496.

MORDACQ, R., Le capitaine de vaisseau Mouchez et la défense du Havre en 1870. RM, 1971, 464-484.

N. N., The United States battlecruisers. WI, 1971/1, 28-51.

OGELSBY, J. C. M., Spain's Havana squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean 1740-1748. Hispanic Am. Hist. Rev., 49 (1969),

473-488.

OOSTEN, F. C. van, Opleiding zee-officier op Java. Zeewezen, 1971/6, 23-26.

RAY, Th., Naval aviation: the beginning. USNIP, 1971/1, 32-42.

RICHON, L., Les nefes des croisades. Nep, 101 (1971), 1-5.

ROHL, J. C. G., Admiral von Müller and the approach of war, 1911-1914. Hist. Journ., 12(1969), 651-673.

ROETEMEIJER, H. J. M., Haven-stoomboot-omnibus-dienst. Ons Amsterdam, 23 (1971), 98-103.

ROETEMEIJER, H. J. M., Het Buiksloterveer. Ons Amsterdam, 23 (1971), 34-42.

ROEY, J. van, De eerste reyse van Middelborch na de Westindien. SH, 6 (1971), 199-207.

SINCLAIR-STEVENSON, Chr., The Jacobite expedition of 1708; the failure of the unfortunate Pretenders's first attempt to invade Scotland. Hist. Today,

NIEUWE UITGAVEN

Woordenboeken en encyclopaedieën

FALCONER'S Marine Dictionary. Newton Abbot, David & Charles, 1970 (heruitgave editie 1780), 412 blz., f 87,50

Algemeen

BACHMAN, V. C., Peltries or plantations. The economic policies of the Dutch West India Company in New Netherland, 1623 - 1639. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1970, IX + 183 blz., f 40,80

BRADFORD, E., Mediterranean. Portrait of a sea. Londen, Hodder & Stoughton, 1971, 574 blz., geill., f 44,10

CARTER, A. C., The Dutch Republic in the Seven Years War. Londen, Macmillan, 1971, 181 blz., f 53,--

COOLHAAS, W. Ph., (ed.) Generale missiven van gouverneurs-generaal en raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie. Dl. 4, 1675-1685. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij en Uitgeverij, 1971 (Rijks geschiedkundige publicatiën, Grote Serie 134), XII + 893 blz., f 57,20

CUMMING, W. P., Skelton, R. A., Quinn, D. B., The discovery of North America. Londen, Elek, 1971, 320 blz., geill., f 100,--

1971, 264-272.

STEENGAARD, N., European shipping to Asia 1497-1700. Scand. Econ. Hist. Rev., 18(1970), 1-11.

STEINBERG, J., Germany and the Russo-Japanese war. Am. Hist. Rev., 75 (1970), 1965-1986.

STOKES, E., European discovery of New Zealand before 1642: a review of evidence. New Zeal. Journ. of Hist., 1970/1, 3-20.

TROOST, W., Capiteynen te water (4): Lambert Jansz. Verhagen. Mar, 81 (1971), 253-265.

VALE, B., The creation of the Imperial Brazilian Navy, 1822-1823. MM, 57 (1971), 63-88.

VERHOOG, P., Ter aanvulling op "Een noordwestelijke doorvaart in 1660" (in "De Zee" van juni 1963). De Zee, 92 (1971), 30-33.

VICHOT, J., Le pavois. Nep, 101 (1971), 5-16.

ZIJL, H. van, De schepen van Reynier Nooms. Ons Amsterdam, 23 (1971) 130-133.

DAY, C. L., The art of knotting and splicing. Londen, Adlard Coles, 1970, 225 blz., geill., f 37,50

DEACON, M., Scientists and the sea 1650-1900. A study of marine science. Londen, Academic Press, 1971, XVI + 446 blz., geill., f 58,30

GOSLINGA, C. Ch., The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680. Assen, Van Gorcum & Co., 1971 (Anjerpublicaties/Carnation Books, nr. 12), 647 blz., geill., krtn., f 65,--

HAMILTON, N., Royal Greenwich. Londen, The Greenwich Bookshop, 1970, 267 blz., geill., f 34,90

HARRIS, G. C., The Trinity House of Deptford, 1514-1660. Londen, Athlone Press, 1970, 310 blz., geill., f 42,40

HOUGH, R., The blind Horn's hate. Cape Horn and the uttermost South. Londen, Hutchinson, 1971, 336 blz., geill., f 34,10

KENNEDY, J., Isle of devils. Londen, Collins, 1971, 288 blz., geill., f 33,60
 (Het eiland Bermuda in de jaren 1609-1685)

KOEMAN, C., Joan Blaeu and his Grand Atlas. Amsterdam, N. V. Theatrum Orbis Terrarum, 1971, 114 blz., geill., f 12,90

KRAMER, G.A.M., e.a., Varend door Nederland. Amsterdam, Contact, 1971, 160 blz., geill., krtn., f 23,50

MILLER, D.A., Sir Joseph Yorke and anglo-dutch relations 1774-1780. 's-Gravenhage, Mouton, 1971 (Studies in European history 23), 123 blz., f 22,50

NORTHCOTE PARKINSON, C., The life and times of Admiral Lord Hornblower. Londen, Michael Joseph, 1970, 304 blz., geill., f 33,60

PARRY, J.H., Trade and dominion. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1971, 426 blz., geill., f 42,40 (aansluitend op schrijver's in 1963 verschenen "The age of reconnaissance")

PORTER, D.H., The abolition of the slave trade in England, 1784-1807. Hamden/Connecticut, Archon Books, 1971, 162 blz., geill., f 32,20

POSTHUMUS, N.W., De uitvoer van Amsterdam 1543-1545. Leiden, E.J. Brill, 1971, XVI + 278 blz., tab., f 60,--
(o.m. De scheepvaart van Amsterdam. Grootte en waarde der schepen. Bevrachters en vervoerders.)

RADFORD, P.J., Antique maps. Londen, Garnstone Press, 1971, 64 blz., geill., f 12,40

RAVEN-HART, R., Cape Good Hope 1652-1702. The first 50 years of Dutch colonisation as seen by callers. Kaapstad, A.A. Balkema, 1971, 2 dln., 240 + 320 blz., geill., f 155,--

SILKE, J.G., Kinsale; the Spanish intervention in Ireland at the end of the Elisabethan wars. Liverpool, Liverpool University Press, 1970, 208 blz., geill., f 35,40

ZIEGLER, J., (ed.) World war II: books in English 1945-1965. Stanford/Calif., Hoover Institution Press, 1971 (Hoover Bibliographical Series XLV), 194 blz., f 39,50

(Bevat op blz. 97-117 een hoofdstuk "Naval operations and battles, including aircraft carriers, amphibious operations, the merchant marine and submarines", onderverdeeld in: General-Atlantic, Mediterraan, Arctic - Pacific)

Oorlogsmarine

ANDERSON, R.C., Naval wars in the Baltic 1522-1850. Londen, Francis Edwards Ltd., 1969 (herdruk editie 1910), 433 blz., geill., f 55,65

ARMBUSTER, T., A matter of accountability. The

true story of the Pueblo affair. Londen, Barrie & Jenkins, 1970, 408 blz., geill., f 39,75

BARKER, A.J., Midway; the turning point. New York, Ballantine, 1971 (Ballantine's Illustrated History of World War II. Battle Book nr. 20), 160 blz., geill., f 5,50

BRASSEY, T.A., (ed.) Index to James' naval history by C.G. Toogood. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1897), 188 blz., f 33,60

CORBETT, J.S., Fighting instructions 1530-1816. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1905), 382 blz., geill., f 50,35

CORBETT, J.S., Signals and instructions 1776-1794. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1909), 403 blz., geill., f 50,35

DONITZ, K., Deutsche Strategie zur See im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt a/Main, Verlag Bernard & Graefe, 1970, 230 blz., f 12,75

EARLE, P., Corsairs of Malta and Barbary. Londen, Sidgwick & Jackson, 1970, 307 blz., geill., f 33,60

ENGLISH, B., John Company's last war; a Victorian military adventure. Londen, Collins, 1971, 192 blz., geill., f 23,50

FROST, H.H., The battle of Jutland. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (heruitgave editie 1939), 571 blz., geill., f 39,--

GREEN, P., Armada from Athens. The failure of the Sicilian expedition, 415-413 B.C. Londen, Hodder & Stoughton, 1971, 392 blz., geill., f 33,05

HENDERSON, The frigates. An account of the lesser warships of the great French wars, 1793-1815. Londen, Adlard Coles Ltd., 1971, 192 blz., geill., f 25,--

JAMES, W., The naval history of Great Britain from the declaration of war by France in 1793 to the accession of George IV. A new edition with addition and notes bringing the work down to 1827. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1886), 6 dln., geill., f 176,40

LAUGHTON, Sir J. Knox, Studies in naval history: Biographies. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (herdruk van de 1887-editie), 469 blz., f 54,25 (biografieën van Colbert, Du Quesne, Tegetthoff, Fortunatus, Wright, Jean Bart, John Paul Jones)

MACINTYRE, D., The naval war against Hitler. Londen, Batsford, 1971 (British battle series), 1971, 404 blz., geill., f 37,10

MARCUS, G.J., A naval history of England. Vol. 2, the age of Nelson. Londen, Allen & Unwin, 1971, 532 blz., f 55,65

MOUNTAINE, W., The seaman's Vade-mecum and defensive war by sea. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1756), 131 blz., geill., f 70,--

O'CONNOR, R., The Japanese Navy in World War II. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 160 blz., geill., f 33,--

RODGERS, W.L., Greek and Roman naval warfare. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, (herdruk editie 1937), 556 blz., geill., f 39,10

RODGERS, W.L., Naval warfare under oars. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (herdruk editie 1939), 358 blz., geill., f 34,75

SALEWSKI, M., Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945. Band I, 1935-1941. Frankfurt a/Main, Bernard & Graefe, 1970, XVI + 595 blz., geill., krtn., f 74,80

UNDERBRINK, R.L., Destination Corregidor. Annapolis, U.S. Naval Institute Proceedings, 1971, 240 blz., geill., f 41,30
("... a true account of the gallant, though futile effort, made early in World War II to supply and maintain, chiefly by sea, the beleaguered garrisons on Bataan and Corregidor". Uitgeversaankondiging)

WARNER, O., Nelson's battles. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 254 blz., geill., f 19,90

WATTS, A.J., The loss of the "Scharnhorst". Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970, 84 blz., geill., krtn., f 20,70

Zeescheepvaart

BOUCQUET, M., Westcountry sail. Merchant shipping 1840-1960. Newton Abbot, David & Charles, 1970, 112 blz., geill., f 28,--
("... sailing ship enthusiasts will be fascinated by Mr. Boucquet's collection of illustrations of the small sailing ships which abounded in western ports well into this century... The accompanying commentary is anecdotal rather than technical... TLS, 12 maart 1971)

CRONE, G.R., The discovery of the East. Londen, Hamish Hamilton, 1971, 256 blz., geill., f 33,60

KEATING, B., The Northwest Passage. From the "Matthew" to the "Manhattan", 1497-1969. Chicago, Rand, McNally & Co., 1970, 157 blz., geill., f 43,50

KEBLE CHATTERTON, E., The old East Indiamen. Londen, Conway Maritime Press, 1970 (herdruk editie 1933), 308 blz., geill., f 34,50

KUECHLE, D., The story of the Savannah. An episode in maritime labor-management relations. Cambridge University Press, 1971, 313 blz., f 43,40

MACINTYRE, D., Zeilvaart 1520-1914. (Vert. uit het Engels d. G.J. van Nimwegen). 's-Gravenhage, W. Gaade N.V., 1971, 257 blz., geill., f 97,50

MIERRE, H.C. DE, Clipper ships to ocean greyhounds. Londen, Harold Starke Ltd., 1971, 320 blz., geill., f 39,35
(autobiografische aantekeningen van iemand die zelf nog op onder meer klipperschepen heeft gevaren)

SMITH, W.D., Northwest passage. New York, American Heritage Press, 1970, 212 blz., geill., f 32,-- (tocht van de tanker "Manhattan" door het ijs in 1969)

Zeevisserij

HOUSBY, T., Hand of God; whaling in the Azores. Londen, Abelard-Schuman, 1971, 96 blz., geill., f 17,10

VILLIERS, A., The deep-sea fishermen. Londen, Hodder & Stoughton, 1970, 128 blz., geill., f 14,50

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BARROW, J., A chronological history of voyages into the Arctic regions. Newton Abbot, David & Charles, 1971 (herdruk editie 1818, met een voorwoord van Chr. Lloyd), 379 + (48) blz., geill., f 55,65

DAMPIER, William, A new voyage round the world. Ed. by Sir Albert Gray. Amsterdam, N. Israel, 1971, (herdruk van de Argonaut Pless-editie 1927), XIX + 376 blz., geill., f 98,60
(In 1968 is bij de Dover Publications Inc. te New York een onverkorte paperback-uitgave van deze 1927-editie verschenen, met een voorwoord van P.G. Adams, f 14,15)

DAVIS HAMMOND, L., News from New Cythera. A

report of Bougainville's voyage 1766-1769. Londen, Oxford University Press, 1970, 55 blz., 1 krt, f 34,50

MIRSKY, J., To the Arctic. The story of northern exploration from the earliest times to the present. Londen etc., University of Chicago Press Ltd., 1970, XVIII + 333 blz., geill. f 42,40

MORISON, S.E., The European discovery of America. Vol. 1. The Northern Voyages, A.D. 500 - 1600. Londen, Oxford University Press, 1971, 712 blz., geill. f 63,60

PAULIN, CH.C., American voyages to the Orient 1690-1865. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 182 blz., geill. f 27,60
(Heruitgave van een in 1910 en 1911 in de U.S. Naval Institute Proceedings verschenen artikelenreeks).

WROTH, G.J., The voyages of Giovanni da Verrazano, 1524-1528. Londen etc., Yale University Press for the Pierpont Morgan Library, 1970, 319 blz., geill. f 112,50

Het schip - scheepsbouw

BANBURY, Ph., Shipbuilders of the Thames and the Medway. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 336 blz., geill. f 39,35

BODY, G., British paddle steamers. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 330 blz., geill. f 28,--

CASSON, L., Ships and seamanship in the ancient world. Princeton, Princeton University Press, 1971, 284 blz., geill. f 83,30

COUHAT, J.L., French warships in World War II. Londen, Ian Allen, 1971, 176 blz., geill. f 25,20

DERBY, W.L.A., The tall ships pass. The story of the last years of deepwater square-rigged sail, embodying therein the historical and detailed description of the Finnish four-masted steel barque "Herzogin Cecilie". Newton Abbot, David & Charles, 1970 (herdruk van de editie 1937, voorwoord B. Lubbock), 427 blz., geill. f 73,50

FORSTMEIER, F., Deutsche Grosskampfschiffe 1915-1918. Die Entwicklung der Typenfrage im Ersten Weltkrieg. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1970, 98 blz., geill. f 40,50

HOLBROOK, M., Warships of the Royal Navy. Second series: steam. Londen, Hugh Evelyn, 1971, 56 blz., geill. f 55,10

HOVGAARD, W., Modern history of warships, comprising a discussion of present standpoint and recent war experiences. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1920), 502 blz., geill. f 85,--

HUTCHINSON, W., A treatise on naval architecture. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (herdruk editie 1794), 303 blz., geill. f 74,80

JENTSCHURA, H.G., JUNG, D., (ed.) Die Japanischen Kriegsschiffe 1869-1945. München, Lehmanns Verlag, 1970, 515 blz., geill. f 114,50

KEBLE CHATTERTON, E., Q Ships and their story. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1922), 276 blz., geill. f 34,50

LANDSTRØM, Bj., Ships of the Pharaohs. 4000 Year of Egyptian shipbuilding. Londen, Allen & Unwin, 1971, 159 blz., geill. f 112,15

PARKES, D., British battleships. From "Warrior" (1860) to "Vanguard" (1950). A history of design, construction and armament. Londen, Seeley, Service & Co. Ltd., 1971 (ongewijzigde herdruk van de nieuwe en herziene editie 1966), 701 blz., geill. f 125,50

PRESTON, A., V and W Class Destroyers, 1917-1945. Londen, Macdonald, 1971, 144 blz., geill. f 33,60

REES, A., Rees's Naval Architecture. Newton Abbot, David & Charles, 1970, 183 blz., geill. f 63,--
(herdruk van dat gedeelte van Rees' in de jaren 1802-1820 verschenen 45-delige, geïllustreerde "Cyclopaedia", dat de minutieuze handleiding bevat voor de constructie van een linesschip van 74 stukken)

SAWYER, L.A., en W.H. Mitchell, The Liberty ships; the history of the emergency type cargo ships constructed in the United States in world war II. Newton Abbot, David & Charles, 1970 (American Standard Ships Series), 202 blz., geill. f 37,10

SWEENEY, J.B., A pictorial history of oceanographic submersibles. New York, Crown, 1970, 314 blz., geill. f 43,--

VEROLME, Memoires. Rotterdam, Ad. Donker, 1971, 276 blz., geill. f 27,50

WITSEN, N., Architectura navalis et regimen nauticum ofte aanoude en hedendaagsche scheepsbouw en bestier. Amsterdam, Graphic Publisher, 1971 (heruitgave editie Amsterdam 1690), XX en 712 blz., geill. f 160,-- (aangekondigd)

Haven- en zeewerken

HYDE, F.E., Liverpool and the Mersey; the development of a port, 1700-1970. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 245 blz., geill. f 37,10

De schepeling - leven aan boord

BAYNHAM, H., From the lower deck. The Royal Navy 1780-1840. Barre/Mass., Barre Publications, 1970, 200 blz., geill. f 37,70

CHILDERS, S., (ed.) A mariner of England 1780-1819, by W. Richardson. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1908), 336 blz., geill. f 28,--

GREENHILL, B., en GIFFARD, A., (ed.) Women under sail. Newton Abbot, David & Charles, 1970, 213 blz., f 23,50

(An unusual selection from the letters and journals of eight women who travelled as passengers or crew in sailing vessels. Seven of the writers made their voyage in the early and mid-nineteenth century in the normal course of their lives. The eighth made hers in the more artificial circumstances of 1948-1949 aboard one of the very few remaining vessels in commercial use on lon voyages TLS, 25 december 1970)

KEMP, P., The British sailor. Londen, Dent, 1971, 241 blz., geill. f 30,80

MILLIGAN, J.D., From the fresh-water navy. The letters of acting master's mate Henry R. Browne and acting ensign Symmes E. Browne. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970, 327 blz., geill. f 58,60
("... a fascinating view of river warfare during the Civil War as seen through the eyes of two young fresh-water sailors who served in vessels of virtually every important class...". Uitgevers-aankondiging)

Zeesport

JOHNSON, P., Ocean racing and offshore yachts. Londen, Nautical Publications Comp., 1970, 310 blz., geill. f 53,--

TOMALIN, N. en R. HALL, De laatste reis van Donald Crowhurst. Bussum, C. de Boer jr., 1971 (uit het Engels vert. d. M. Bakker), 288 blz., geill. f 19,90

Zee-archeologie

EDWARDS, H., The wreck on the Half Moon Reef. Londen, Robert Hale, 1970, 193 blz., geill. f 22,40

LARN, R., Cornish Shipwrecks. Vol. 3, The Isles of Scilly. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 238 blz., geill. f 28,--

MOLEN, S.J. van der, The "Lutine" treasure. The 150 year search for gold in the wreck of the frigate "Lutine". Londen, Adlard Coles, 1970 (uit het Ned. vert. d. J. Brockway), 170 blz., geill. f 28,--

VERENIGINGSNIEUWS

JAARVERSLAG OVER 1970

Leden

In 1970 traden 40 personen en instellingen tot onze vereniging toe, 12 bedankten voor het lidmaatschap. Door de dood ontvielen ons vijf leden; het waren

- . Jhr. Mr. M.L. van Geen, oud-burgemeester van Putten,
- . de heer D. Heukelom, gezagvoerder der Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij,
- . de heer C. Hokke, oud-gezagvoerder der vml. Gouvernementsmarine,
- . Jhr. Mr. L.H.L. de Stuers, oud-vertegenwoordiger der Stoomvaart-Maatschappij "Nederland",
- . Dr. F.B.M. Tangelder, directeur van 's Rijks Geschiedkundige Publicatiën.

Wij herdenken hen in stilte.

Op 1 januari 1971 telde onze vereniging 416 leden.

Bestuur

Na verkiezing ingevolge artikel 11 der Statuten op de jaarvergadering, was het bestuur als volgt samengesteld: