



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Nederlandse scheepsresten in West-Australië

Broeze, F.J.A.; Bruijn, J.R.

Citation

Broeze, F. J. A., & Bruijn, J. R. (1972). Nederlandse scheepsresten in West-Australië. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegechiedenis*, 24, 15-23. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305420>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305420>

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

maer alleen gebragt voor Memorie". Zo stond de betrokken notaris tenslotte niet anders te doen dan op 29 november 1719 ter Weeskamer van Alkmaar te verschijnen en daar met goedkeuring van de Heren Weesmeesteren op naam van "de erffgenamen van Kapiteyn Johan Krook en sijn vrouw saliger mitsgaders van sijne officiren en matroosen" de bewuste originele ordonnantie van de Raad van State der Verenigde Nederlanden ter somme van f 6000, -- voor het nemen van de Engelse brander bij Kijkduin op 13 maart 1676 toegestaan, mitsgaders nog een requeste en apostille daarbij behoorende, te deponeren. De Weesmeesters borgden de documenten op in hun lade no. 53 ... 24) Een ongetwijfeld dappere daad was met dat al bijzonder slecht beloond!



Rotsige kust nabij de vindplaats van de 'Zuytdorp'. (Foto Western Australian Museum)

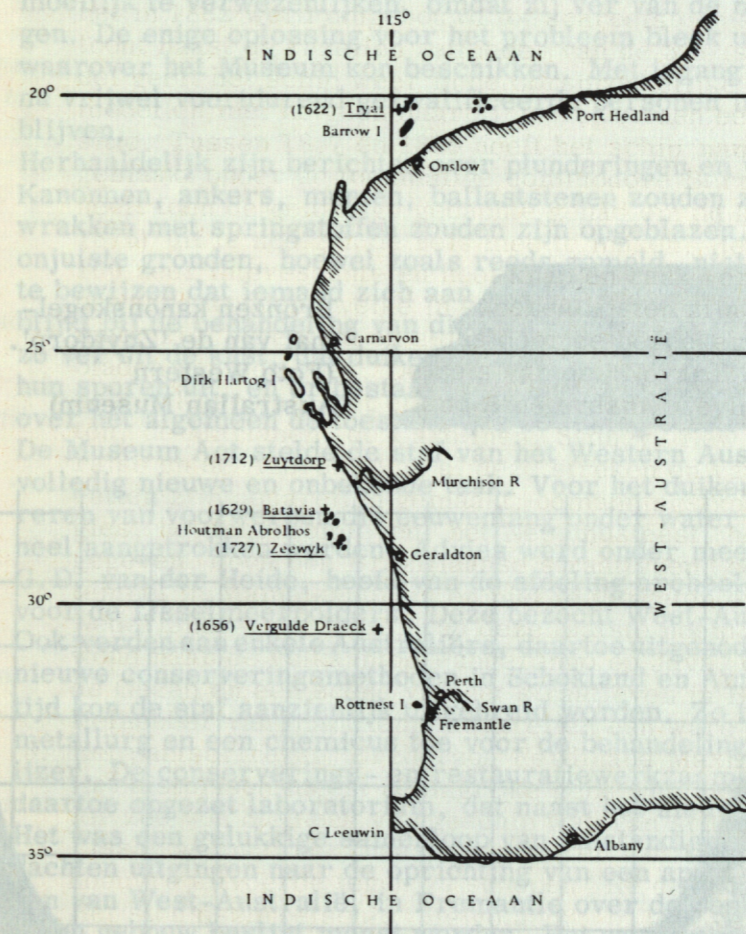
NEDERLANSE SCHEEPSRESTEN IN WEST-AUSTRALIE*

door Drs. F.J.A. Broeze en Dr. J.R. Bruijn

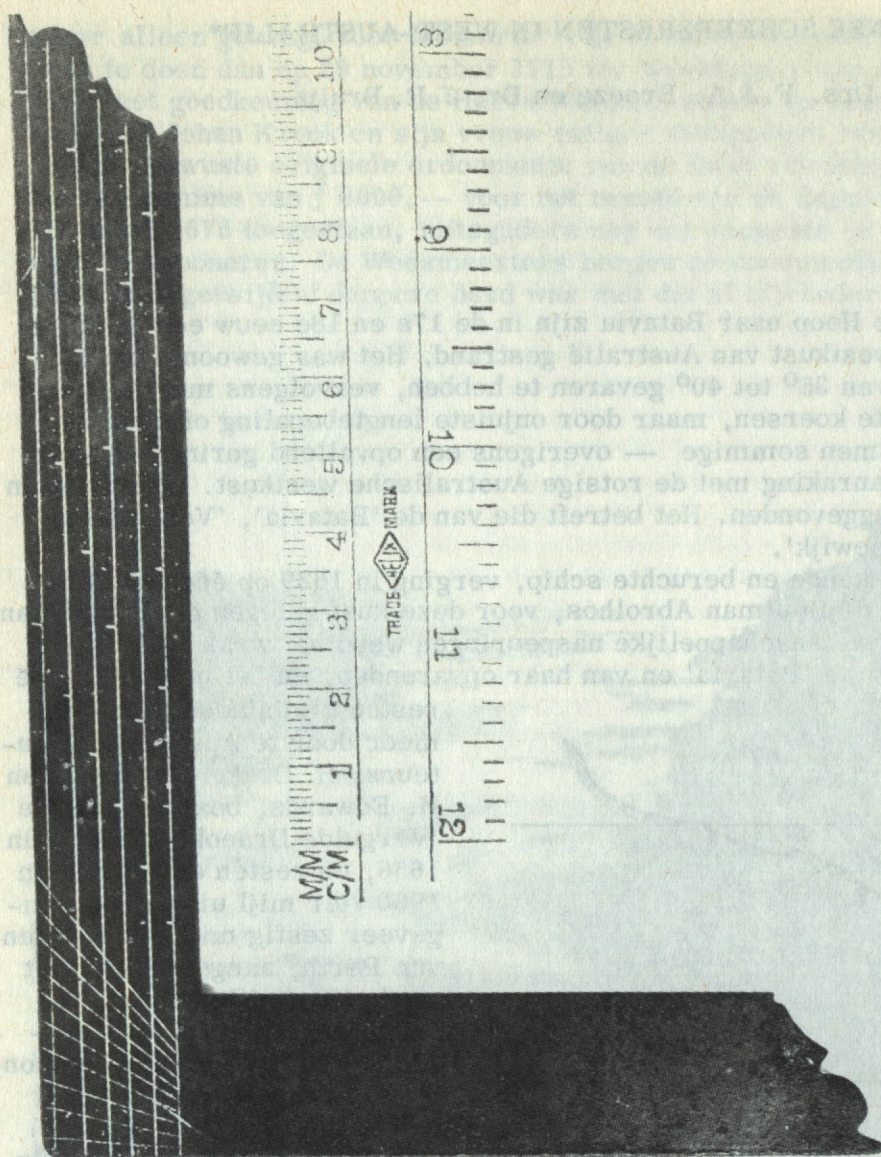
Op weg van Kaap de Goede Hoop naar Batavia zijn in de 17e en 18e eeuw een aantal Oostindiëvaarders op de westkust van Australië gestrand. Het was gewoonte om na lange tijd op een breedte van 35° tot 40° gevaren te hebben, vervolgens met de Z.O. passaat naar het noorden te koersen, maar door onjuiste lengtebepaling of slechte weersomstandigheden kwamen sommige — overigens een opvallend gering aantal — schepen in onvrijwillige aanraking met de rotsige Australische westkust. Wrakstukken van deze schepen zijn teruggevonden. Het betreft die van de 'Batavia', 'Vergulde Draeck', 'Zuytdorp' en 'Zeewijk'.

De 'Batavia', het meest bekende en beruchte schip, verging in 1629 op één van de noordelijkste eilanden van de Houtman Abrolhos, voor deze kust gelegen ter hoogte van Geraldton. Door toeval en wetenschappelijke naspeuringen werd het wrak in 1961/63 ontdekt. De lotgevallen van de 'Batavia' en van haar opvarenden, en het bergen van de

resten zijn sindsdien onder meer door te Australische auteurs, H. Drake-Brockman en H. Edwards, beschreven. De 'Vergulde Draeck' strandde in 1656, en resten ervan zijn in 1963 vier mijl uit de kust, ongeveer zestig mijl ten noorden van Perth, aangetroffen. Het wrak van de 'Zuytdorp', in 1712 vergaan en in 1958 geïdentificeerd, ligt nabij de monding van de Murchison River ten noorden van Geraldton, terwijl dat van de 'Zeewijk' in 1966 door duikers definitief voor één van de zuidelijkste eilanden van de Houtman Abrolhos werd gelocaliseerd. Restanten van bewoning van deze eilandjes door de schipbreukelingen waren reeds in de 19de eeuw door een hydrografische expeditie en door guanoverzamelaars gevonden. De journalist-duiker H. Edwards heeft recentelijk in 'The Wreck on the Half Moon Reef' de lotgevallen van de 'Zeewijk' en de ontdekking van het wrak vastgelegd. Over het lot van een ander wrak, de 'Aagtekerke' (1726), bestaat geen zekerheid. De ontdekking in een kort tijdbestek van de 'Zuytdorp',

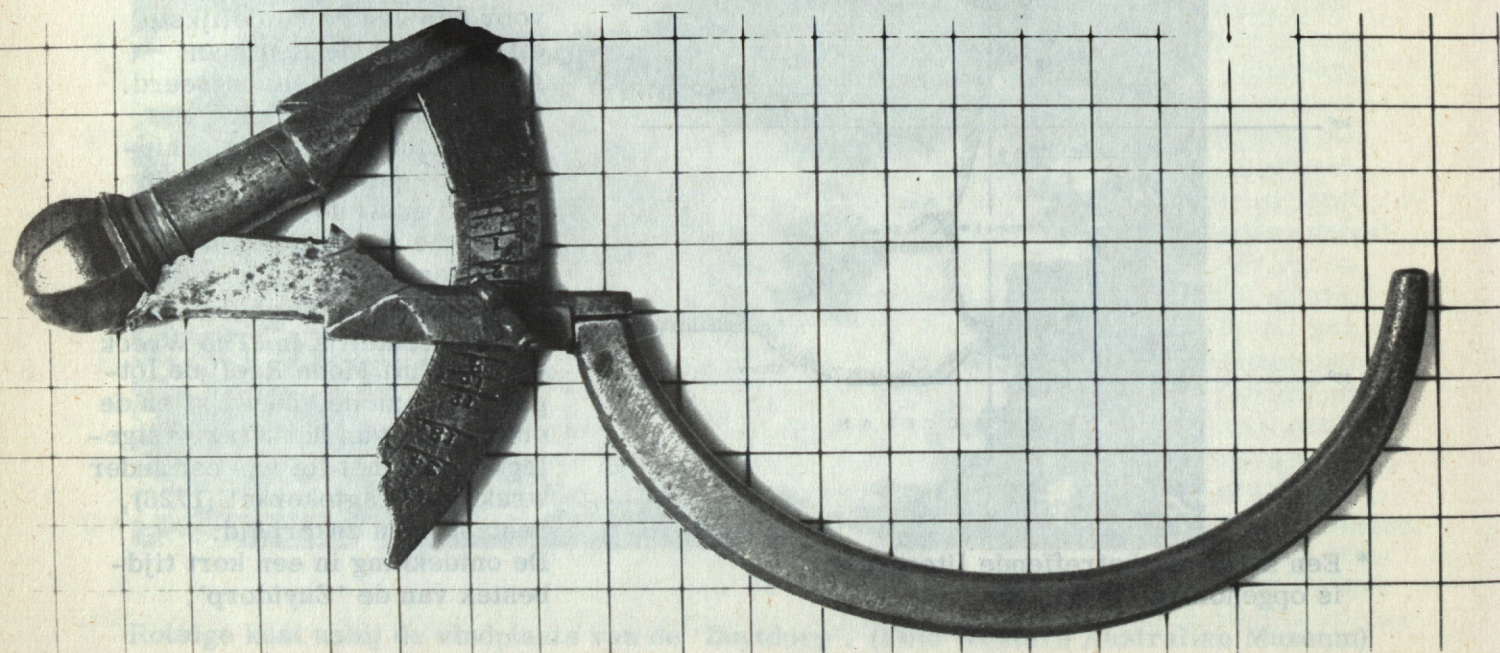


* Een keuze uit betreffende literatuur is opgenomen op blz. 52



Bronzen hoek
van de 'Zuytdorp'.
(Foto Western
Australian Museum)

Bronzen kanonskogel-
mal van de 'Zuytdorp'.
(Foto Western
Australian Museum)



'Batavia' en 'Vergulde Draeck' door particulieren leidde tot een jacht op vermoedelijk aanwezige zilveren munten. Gebruik van dynamiet werd daarbij niet geschuwd. De Royal Mint van Perth kreeg in weinig tijd ongeveer driehonderd pond zilver ter omsmelting aangeboden. Enige wetgeving ter bescherming van deze historische voorwerpen bestond niet, maar dankzij de Museum Act van december 1964 werd het Western Australian Museum te Perth namens de State of Western Australia belast met het beheer over alle wrakken ouder dan 1900 in de Westaustralische wateren.

Enkele correcties, in 1969 aangebracht, en een recente rechterlijke uitspraak (1971) hebben juridische twijfels over de rechtsgeldigheid van deze Museum Act weggenomen. Wetgeving in deze kon op geen precedent elders stelen. De praktische toepassing van het beheer en het verzamelen van materiaal uit de wrakken stuit op menig probleem. De 'Zuytdorp' en 'Zeewijk' liggen in moeilijk toegankelijke wateren en duiken is meestal zeer gevaarlijk. Hierdoor genieten beide wrakken een ruime mate van natuurlijke bescherming. Dit geldt in mindere mate ook voor de sinds kort, in 1969, ontdekte resten van een schip nabij de Montebello eilanden ter hoogte van Onslow; vermoedelijk betreft het de 'Tryal', een in 1622 vergaan Engels schip. Gedurende de sporadisch voorkomende dagen, dat de klimatologische omstandigheden duiken naar deze drie wrakken mogelijk maken, wordt vanuit de lucht gesurveilleerd. Anders ligt het echter met de 'Batavia' en de 'Vergulde Draeck'. Beide zijn redelijk goed bereikbaar, het eerste vooral in de winter-, het tweede in de zomermaanden. Lange tijd achtereen kan dan gedoken worden, hetgeen inderdaad in 1964 door onbevoegden gedaan is, waarbij schade aan het wrak werd toegebracht. Bewaking van beide plaatsen door politie is moeilijk te verwezenlijken, omdat zij ver van de normale surveillancegebieden afliegen. De enige oplossing voor het probleem bleek uitbreiding van het aantal duikteams, waarover het Museum kon beschikken. Met ingang van 1970 is dat verwezenlijkt, zodat nu vrijwel voortdurend gekwalificeerde personen in de nabijheid van de wrakken verblijven.

Herhaaldelijk zijn berichten over plunderingen en vernielingen in de pers verschenen. Kanonnen, ankers, munten, ballaststenen zouden zijn weggehaald, terwijl delen van de wrakken met springstoffen zouden zijn opgeblazen. Deze berichten berustten vaak op onjuiste gronden, hoewel zoals reeds gemeld, niet altijd. Hoe moeilijk het evenwel is te bewijzen dat iemand zich aan overtreding van de Museum Act heeft schuldig gemaakt, blijkt bij de behandeling van dit soort zaken voor de rechter. De wrakken liggen immers zo ver uit de kust, dat duikers niet op heterdaad betrapt kunnen worden. De zee wist hun sporen uit, en er bestaat altijd wel de gelegenheid de buit terug te gooien. Toch is over het algemeen de toestand qua bewaking sterk verbeterd.

De Museum Act stelde de staf van het Western Australian Museum in 1964 voor een volledig nieuwe en onbekende taak. Voor het duiken en voor het conserveren en restaureren van voorwerpen die eeuwenlang onder water hadden gelegen moest nieuw personeel aangetrokken worden. Advies werd onder meer gevraagd aan de heer G.D. van der Heide, hoofd van de afdeling archeologisch onderzoek van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Deze bezocht West-Australië in 1967.

Ook werden aan enkele Australiërs, daartoe uitgenodigd door de Nederlandse regering, nieuwe conserveringsmethoden in Schokland en Amsterdam getoond. Vooral de laatste tijd kon de staf aanzienlijk uitgebreid worden. Zo traden bijvoorbeeld onlangs een metallurg en een chemicus toe voor de behandeling van metaal, in het bijzonder van ijzer. De conserverings- en restauratiewerkzaamheden vinden plaats in een speciaal daartoe opgezet laboratorium, dat naast het nieuwe Fremantle Museum gelegen is. Het was een gelukkige samenloop van omstandigheden, dat op het moment dat de gedachten uitgingen naar de oprichting van een apart museum voor het maritieme verleden van West-Australië, in Fremantle over de bestemming van een leegstaand historisch gebouw beslist moest worden. Het was het voormalige 'Lunatic Asylum', dat in de jaren vijftig van de vorige eeuw voor krankzinnige dwangarbeiders gebouwd was, in de zogenaamde koloniaal-gotische stijl. Gelegen op een heuvel en uitzien over de haven van Fremantle is dit gesticht na een grondige restauratie een aantrekkelijk museumgebouw geworden. Het werd in oktober 1970 geopend en heeft in het eerste jaar van zijn bestaan reeds 155.000 bezoekers getrokken.

Kanon kruicylinder van de 'Batavia'. (Foto Western Australian Museum)

De huidige stand van zaken betreffende de Nederlandse scheepsresten kan als volgt geschetst worden. Kort geleden werd tot een ambitieus meerjaren plan besloten, dat in een systematische uitgraving en bewerking van de wrakken van vóór 1800 voorziet. Van sommige interessante resten, als kanonnen, kruiken of ander vaatwerk, verwacht men meerdere exemplaren te prepareren, zodat ook andere musea, die collecties hebben van een maritiem karakter of voor wie de voorwerpen op een andere manier relevant zijn, van de vondsten kunnen profiteren. Zeer geregeld wordt gedoken. De zware stukken worden door een patrouillevaartuig van de Australische marine, die in het algemeen grote medewerking verleent, naar Fremantle gebracht; de aanvoer van de kleine stukken wordt door het Museum zelf verzorgd. Wat de aard van het materiaal ook is, zolang het niet behandeld kan worden, wordt het steeds onder water opgeslagen om eventuele aantasting te voorkomen. Sommige materialen en voorwerpen hoeven slechts schoongemaakt te worden, wat in enkele gevallen nog altijd een proces van enige weken kan zijn. Tot deze 'gemakkelijke' categorie kunnen alle zilveren munten, glas- en aardewerk gerekend worden. Van het laatste moeten de baardmankruiken, of Bellarmine jugs, speciaal vermeld worden. Een enkele kruik wordt heel uit zee opgevist, veel vaatwerk moet uit tientallen stukken en stukjes weer tot een zo volledig mogelijk geheel worden opgebouwd. Ontbrekende delen worden door kunststof vervangen. Dit wordt vooral ook veelvuldig gedaan met koperen voorwerpen, die qua materiaal en aard—kandelaars, schotels voor aderlatingen of kookpotten—dankbaar expositie-materiaal zijn; het zeewater spaart koper niet, maar soms is voldoende over om tot een verantwoorde en bevredigende reconstructie te komen. Hetzelfde geldt voor zilveren stukken. Hoezeer dit materiaal aangetast kan worden, blijkt duidelijk uit het volgende voorbeeld. In de 'Batavia' was een stapel leren lappen gevonden, die na enige behandeling de hals- en nekbescherming van enkele borstharnassen bleken te zijn. Het leer was in een redelijke toestand en op een paar plaatsen was nog enige versiering van vliesdun bladgoud aanwezig, dat echter bij de conservering van het leer losliet. Het zilver, dat deel van deze versiering had uitgemaakt, was geheel verdwenen, maar had een afdruk achtergelaten in de koraalbegroeiing, die het leer omvatte, zodat men zich toch een nauwkeurig idee van het origineel kon vormen.

In het verleden leverden ijzeren kanonnen, ankers en kogels bijna onoverkomelijke conserveringsproblemen op. Wat er onder water nog heel gaaf uitzag en dikwijls enige eeuwen, beschermd door koraal of een ander aangroeijsel in tact was gebleven, viel boven water als gevolg van de zuurstof in korte tijd, soms slechts enkele maanden, uiteen tot onherkenbare gruzels. In veel gevallen bleek dit probleem een onoverkomelijke hindernis voor opgravingen op grote schaal. Waar ankers en kanonnen spectaculaire en dikwijls de grootste voorwerpen zijn, die de zee terug geeft, moest een dergelijke toestand wel betreurd worden. Door de recente toevoegingen aan de staf hoopt men echter binnenkort tot een bevredigende oplossing te komen. Betreft het conserveren meestal metalen voorwerpen, de behandeling van leer en textiel—waaronder enige stukjes vermoedelijk Italiaanse kant uit de 'Batavia'—levert verrassende resultaten op. Het zijn geringe hoeveelheden, maar de mogelijkheden van de moderne conserveringstechnieken blijken heel duidelijk uit de resultaten.

De expositie in het Fremantle Museum is niet beperkt tot de Nederlandse wrakken, maar strekt zich uit over de gehele maritieme geschiedenis van de staat en wordt met de plaatselijke historie van Fremantle afgesloten. Wat het maritieme en nogal ambitieuze opgezette gedeelte betreft, hierbij doet zich een levensgrote moeilijkheid voor, met name voor de periode tot omstreeks 1900. West-Australië heeft namelijk maritiem gezien letterlijk en figuurlijk een overwegend passieve geschiedenis, d.w.z. de scheepvaartverbindingen met de buitenwereld zijn eigenlijk altijd volledig onderhouden door schepen en rederijen, die niet in de staat zelf thuis hoorden; mede als gevolg daarvan is veel van de materiële documentatie slechts van wrakken afkomstig. Het gepresenteerde beeld is daardoor uitermate fragmentarisch. Waar het echter geschiedenis van de staat zelf betreft, bij voorbeeld de haven van Fremantle, de walvisstations



Bronzen kanon van de 'Batavia' op vindplaats. (Foto Western Australian Museum)



Koperen kruicylinder van de 'Batavia'. (Foto Western Australian Museum)

langs de kust of de parelvisserij in het Noorden, worden een duidelijke uiteenzetting van de belangrijkste feiten en veel interessante details geboden. Zo wordt een incompleet beeld gegeven van de verbindingen met Europa, hoewel het fraai gerestaureerde boegbeeld van de 'Samuel Plimsoll', één van Basil Lubbock's favoriete 'colonial clip-pers', direct bij de ingang een frappante indruk maakt. Ook de vroege exploratie van de kusten, met name het aandeel van de Fransen hierin, komt er nogal bekaaid af. Hetgeen van de wrakken van de V.O.C. en hun inventaris over is, blijft natuurlijk ook het resultaat van toeval.

De expositie is chronologisch georganiseerd. De aandacht van de argeloze bezoeker wordt onmiddellijk getrokken door een kanon van de 'Batavia', dat hij bij het betreden van de eerste zaal op zich gericht ziet. Door medewerking van het Rijksmuseum in Amsterdam heeft men het gedeelte, dat aan de Nederlandse wrakken is gewijd, kunnen illustreren met reproducties van groot formaat en begeleidende teksten betreffende de motieven en aard van de Nederlandse expansie. Men kan de collectie ruwweg in drie categorieën splitsen: de voorwerpen, die van het schip zelf en zijn uitrusting afkomstig zijn, eigendommen van de opvarenden en tenslotte artikelen, die tot de lading behoorden (Gezien het grote programma van de komende jaren, zou men overigens eigenlijk van een voorlopige collectie moeten spreken). Van de 'Zuytdorp' is er een replica van een scheepsbeeld, waarschijnlijk deel uitmakend van de spiegelversiering. Wegens de conserveringsproblemen kunnen nog geen andere houten onderdelen ten toon gesteld worden. Voorts wordt de aandacht getrokken door wapens en munitie van verscheidene van de wrakken; het bronzen kanon van de 'Batavia', een 24-ponder, is vermeld; ook van de 'Vergulde Draeck' wordt een, zij het wat kleiner, kanon getoond; ijzeren en stenen kogels illustreren het kaliber; de resten van enkele pistolen en musketten zijn eveneens gevonden, maar deze zijn nog niet voldoende behandeld om tentoongesteld te kunnen worden; wel zijn er hoopjes kogels, eveneens van ijzer en steen, en een klopje kruit. Enkele van de navigatiemiddelen zijn misschien niet uniek, maar historisch wel belangrijk; zo zijn er een haak en een passer van de 'Zuytdorp' en een astrolabium afkomstig van de 'Batavia', het laatste wel enigszins verweerd; in een voortreffelijke toestand bevindt zich een meridiaan-ring van een globe, eveneens van de 'Batavia', en blijkens de inscriptie zeer waarschijnlijk vervaardigd in de werkplaats van Willem Bleau; even goed geconserveerd is een koperen passer, ditmaal van de 'Vergulden Draeck'; vier ruwgegoten peilloden van de 'Batavia' benadrukken het belang van het loden voor de plaatsbepaling.

Tot de uitrusting van het schip behoort ook de ballast gerekend te worden. Daar Azië nauwelijks behoefte had aan Europese goederen, moest de uitreis van een V.O.C. schip in ballast gemaakt worden. Soms kon van de nood een deugd worden gemaakt door bakstenen mee te voeren, die in Batavia of elders gebruikt konden worden voor huizenbouw in Hollandse stijl. Duizenden van deze ballaststenen zijn gevonden. Een ander voorbeeld van nuttige ballast is een tweetal molenstenen, dat uit de 'Vergulde Draeck' is opgehaald. Van veel vaatwerk, glas of aardewerk, kan niet nauwkeurig bepaald worden of het tot de inventaris van de kombuis behoorde, of voor gebruik door de Compagnie of eventueel voor de handel bestemd was. Hetzelfde geldt voor tinnen en koperen voorwerpen, als kandelaars, inktpotten en schalen. Kennelijk wel voor privé-gebruik door de opvarenden waren Goudse pijpen, gespen van uiteenlopend formaat en ontwerp, en vishaken, die tijdens perioden van windstilte de tijd hielpen doden en waarmee voor aanvulling van de onaantrekkelijke maaltijden kon worden gezorgd. Soms omvatte de lading ook enkele olifantstanden; uit zowel de 'Vergulde Draeck' als de 'Zeewijk' zijn deze naar boven gekomen; de vraag, waarvoor dit ivoor bestemd was en hoe het aan boord belandde — wederexport uit Holland of aan de Kaap ingeladen? — geeft aanleiding tot interessante speculaties.

En tenslotte zijn er natuurlijk de talloze zilveren munten, waarmee de aankopen van de V.O.C. gefinancierd werden. Doordat de wrakken zeer nauwkeurig te dateren zijn, verkrijgt men door analyse van de verschillende muntvondsten inzicht in de ontwikkeling van de financiën van de Compagnie, met name wat betreft de bronnen van haar

Spiegelversiering van de 'Zuytdorp'
(Foto Western Australian Museum)



Bronzen half-astrolabium van de "Batavia".
(Foto Western Australian Museum)



zilver. De muntenschat van de 'Batavia' reflecteert een verstoring van de handel op Spanje na het hervatten van de oorlog in 1621. Er waren nauwelijks stukken uit Spanje of de Spaanse koloniën in Amerika aan boord. Veruit het grootste gedeelte bestond uit een zelfde verscheidenheid aan zilveren munten die de Republiek toen kende; de volgende opsomming geeft hiervan een indruk: rijksdaalders en dukatons van Zeeland, Holland, West-Friesland, Utrecht, Gelderland, Overijssel, Friesland en Groningen, maar ook van de steden Nijmegen en Deventer; uit de Zuidelijke Nederlanden kwamen kruisdaalders, of patagons, van verschillende typen; hun aantal weerspiegelt de grote infiltratie van deze munt in het Noorden; hiermee is het nog lang niet gedaan: dukaten en thalers van talloze Duitse vorstendommen, rijkssteden en andere muntheren, als Saksen, Hessen, Brunswijk, Hamburg, Lübeck, Neurenberg en Mansfeld zijn eveneens aangetroffen.

De 'Vergulde Draeck' levert het normale patroon van spaanse en Amerikaanse zilverstukken, enkele duizenden stukken van twee, vier en acht realen zijn geborgen; die afkomstig uit de munt van Segovia zijn rond geslagen, die van de andere — Mexico en Potosi in de nieuwe wereld, en Madrid, Granada en Toledo in Spanje — zijn niet anders dan ruw gevormde plakken met een stempelslag. Deze 'schat' is voor twee punten van belang. De jaren op de munten tonen, dat de weg van mijn naar V.O.C. in een enkel jaar kon worden afgelegd, en illustreert Amsterdam's positie als stapelmarkt voor het Amerikaanse zilver. Verder is het zo, dat standaard catalogi bestaan van de realen van twee en van acht, maar nog niet van die van vier, een medewerker van het museum hoopt nieuwe informatie aan de reeds bestaande handboeken te kunnen toevoegen, en bovendien tot een geheel originele publicatie over de stukken van vier te komen. De 'Zuytdorp' vertoont wat betreft de gevonden munten een afwijkend beeld. Dit schip was door de kamer Zeeland uitgerust en had een lading speciaal voor de expeditie geslagen munten aan boord; het waren dubbele stuivers, sloopjes- en hoedjesschellingen, alle met het jaartal 1711. Naar de reden hiervan kan slechts gegist worden. Wellicht is er verband met een stagnatie van de aanvoer uit Amerika na het nemen van de zilvervloot in de baai van Vigo; een andere mogelijkheid is, dat het zilver in baren via Curaçao naar Zeeland gesmokkeld is.

Naast voorwerpen van of uit wrakken afkomstig worden ook enkele andere zaken ten toon gesteld, die de contacten van de V.O.C. met Australië illustreren. Van het "vroegste historische document" van Australië, het tinnen bord met inscriptie van Dirk Hartog is een replica aanwezig - het echte bord bevindt zich in het Rijksmuseum. Wel is er het origineel van Willem de Vlamingh's inscriptie van 1697. Voor de lokale geschiedenis van Perth is deze van belang, daar De Vlamingh de Swan River ontdekt heeft en het vacante eiland Rottnest, een tiental mijlen voor de kust gelegen, zijn naam gegeven heeft. Van de gebeurtenissen, die zich afspeelden na het vergaan van de 'Batavia' is een nogal leguber reliëf in de tentoonstelling opgenomen, een skelet en een schedel van slachtoffers van de muiters. Reproducties van zeventiende-eeuwse prenten en passende teksten tonen de tragedie in volle omvang.

Al met al heeft het museum veel te bieden. Men moet echter wel beseffen, dat de expositie in Fremantle slechts het zichtbare deel van een ijsberg is, waarvan het grootste deel letterlijk nog onder water ligt. Met name omdat de wrakken nauwkeurig te dateren zijn, en wegens de grote hoeveelheden materiaal, die reeds gevonden zijn en in de komende jaren nog opgegraven zullen worden, zal de verzameling voor archeologie en geschiedenis van eminent belang worden.

Ook in Geraldton, in het moderne Civic Centre, zijn enige vitrines geplaatst, die aan de 'Dutch wrecks' zijn gewijd. Uitgesteld zijn hier in hoofdzaak dezelfde soort voorwerpen als in Fremantle, maar op veel kleiner schaal: de originele spiegelversiering van de 'Zuytdorp', olifantstanden, netverzwaarders, flessen en pannen, peilloden en pijpen. Voor het gebouw staat een prachtig kanon van de 'Batavia', terwijl men ook elders in de stad deze stukken kan aantreffen.

SUMMARIES OF THE ARTICLES

Dutch shipcarpenter's guilds, c. 1400 tot c. 1600, by R.W. Unger.

The author provides us with an evaluation of one of the few extant sources of the ancient history of Dutch shipbuilding, the guildcharters. These charters were the legal confirmation of the autonomy and capacities of a group (or groups) of craftsmen that as a rule had been organized already as such. The author describes the 14 charters known to us for the relevant period in Holland and Zeeland.

He looks for factors indicative of the growing power of the group as an autonomous pressure group, such as the anticipation regarding a changing competitive position. Knowledge of these charters is essential to get a clear perception of the aspirations of the craftsmen concerned.

The man-of-war "The alkmaar" and its feat of arms off Kijkduin, in 1673, by J. Belonje.

After an introduction on the practice in naming ships built by order of the admiralty the author describes ships named after the town of Alkmaar in the seventeenth and eighteenth century. Finally the author elaborates on the data he has found concerning the ship "Het Wapen van Alkmaar", her crew and her exploit in the battle of Kijkduin (1673) in the great war with France and England.

Dutch ships' remnants in western Australia, by F.J.A. Broeze and J.A. Bruyn.

The authors present a survey of the state of affairs in the identification of Dutch ships that were wrecked off the coast of western Australia, namely "De Batavia", "Vergulde Draeck", "Zuytdorp" and "Zeewijk".

They give a view of the problems inherent to the salvage - assisted by Dutch experts - and preservation of the remnants of these ships. Finally they describe and elucidate the activities of the Western Australian Museum (Maritime Museum of Fremantle) in the field of ship archeology - which was made more accessible by the Museum Act of 1964.

Also there is a description of objects from the four ships mentioned before which are in the Museum's collection.