



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Literatuur

Redactie MvdNVvZ

Citation

Literatuur. (1972). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 25, 48-73. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305434>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305434>

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

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

Maritime History, uitgegeven door David and Charles te Newton Abbot/Devon, £ 1.75 per jaar

The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration, uitgegeven door Seminar Press te Londen en New York, £ 2.90 per jaar.

Groot Brittannië was met de *Mariner's Mirror* - bezig aan de achteenvijftigste jaargang - reeds in het bezit van een goed algemeen zeehistorisch tijdschrift. Verleden jaar werd het verrijkt met "Maritime History", een periodiek in halfjaarlijkse afleveringen volledig gewijd aan "merchant shipping in all its aspects". De redactie berust bij Robert Craig. De inhoud ervan illustreert duidelijk, dat dit accent in de zee geschiedenis volledig een eigen plaats kan waarmaken. In onze bibliografische rubriek staan de titels van de artikelen steeds vermeld. En dit jaar verscheen weer in Groot Brittannië de eerste aflevering van een nieuw maritiem tijdschrift: "The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration". De titel geeft duidelijk aan tot welk terrein het zich beperkt. Onder redactie van Joan du Plat Taylor zal voorlopig één deel van ca. 250 pagina's per jaar uitkomen. Het initiatief is van de Council for Nautical Archaeology uitgegaan, die op deze wijze de resultaten van ontdekkingen en wetenschappelijke onderzoeken van scheepswrakken poogt samen te vatten en bekendheid te geven. Evenals "Maritime History" bevat de "Journal of Nautical Archaeology" naast artikelen en boekbesprekingen uitgebreide bibliografieën en mededelingen omtrent activiteiten op het terrein, dat het blad bestrijkt.

Het overzicht van plaatsen in de wereld, waar nautische archaeologie bedreven wordt, is indrukwekkend. Ook dit tijdschrift, dat rijk van tekeningen en foto's voorzien is, is een aanwinst.

De Redactie

MARITIEME ENCYCLOPEDIË, deel III (Garnaalboot - Kaartpassen) en deel IV (Kaartprojectie - Luchtkartering), Bussum, C. de Boer jr., 1971, 297 en 315 blz., geïll., f 72,50 p.d. 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.

De delen van de Maritieme Encyclopedie verschijnen in een vlot tempo. Deel I en II konden in Mededelingen 22 en 23 besproken worden, ditmaal kunnen de twee volgende afleveringen worden aangekondigd.

De opzet van de Maritieme Encyclopedie is in de eerste recensie uiteengezet en de onderhavige delen volgen deze getrouw. Opnieuw vindt de gebruiker van dit naslagwerk veelsoortige informatie, soms zelfs in tot kleine artikelen uitgegroeide verklaringen van trefwoorden als "kaartprojectie". Wie bijvoorbeeld zoekt naar korte schetsen van vroegere of bestaande binnen- en buitenlandse rederijen en werven treft veel van zijn gading. Wat weggestopt achter in deel III staat een lange lijst van beknopte gegevens over de belangrijkste havens van de wereld. Merkwaardig genoeg ontbreken daarin Balboa en Christobal, de havens aan de monden van het Panamakanaal en eveneens Suez en Port Saïd. Beide delen zijn weer boeiend geïllustreerd.

Detailkritiek op keuze en inhoud van de trefwoorden in een encyclopedie kan altijd wel gegeven worden. Een recensent gespecialiseerd in een bepaald aspect van het maritiem bedrijf in heden of verleden, zal daartoe aanleiding vinden juist in de trefwoorden van zijn bijzondere belangstelling en kennis. Derhalve hier opmerkingen over enkele historische trefwoorden. Zoekend naar de 19de-eeuwse Prins Hendrik trof ik tot mijn verbazing naast de 15de-eeuwse, de echtgenoot van koningin Wilhelmina. De cartografen van Keulen staan, niet zo voor de hand liggend, alleen onder Hulst van Keulen. Het gebruik van de letter K als aanduiding voor onderzeeboten in Nederlands-Indië, is onvermeld, het onlangs geborgen schip de "Great Britain" ontbreekt. Dit soort feilen is inhaerent aan een werk, dat geheel nieuw van opzet is.

Op twee punten van algemene aard wil ik evenwel nader ingaan. Allereerst, het is reeds vroeger opgemerkt, ontbreken in de literatuurverwijzing bij historische trefwoorden soms de nieuwste of relevantste titels of ontbreekt iedere bronvermelding. Ook in de delen III en IV valt het op. Hiermee hangt ten nauwste samen dat van sommige personen of verschijnselen een onvolledig of vertekend beeld gegeven wordt. Voorbeelden hiervan zijn Arnout Gijssels, Steven van der Haghen of Levantse handel en ook Lucas. De literatuurlijsten, achterin opgenomen, zijn trouwens van opvallend geringer omvang dan die in de beide vorige afleveringen.

In de tweede plaats: welke zijn de criteria naar welke bepaald wordt of een historisch of nog levend persoon voor opneming in aanmerking komt? Ik heb ze niet goed kunnen vinden. Wat auteurs betreft, waarom worden wel Bax, Graham of bijna alle leden van de redactie van de Maritieme Encyclopedie opgenomen en niet bijvoorbeeld Boxer, De Hullu of Lootsma? Bij de buitenlanders staat uit de Tweede Wereldoorlog vrijwel iedere vlagofficier die aan geallieerde zijde gestreden heeft, vermeld, maar een Alfred Holt, Robert Holmes (wel Blake) en Duncan niet. Verder krijgt men de indruk dat het accent op diegenen ligt, naar wie een Nederlands oorlogsschip genoemd is. Hoezeer dat reden voor opneming was, wordt geïllustreerd in de wijze van behandeling van Johan Maurits van Naussau. Op zichzelf behoeft tegen dit criterium geen overwegend bezwaar te bestaan, indien daarnaast evenwel ook andere historisch belangrijke figuren, in dit geval uit de krijgsgeschiedenis, evenwichtig aan bod komen. Dit is niet steeds het geval. Een Jan de Haan, Hendrik Grave of Andries Hartsinck maakten nu plaats voor personen wier historische relevantie soms discutabel is.

Hoe zwaar men deze punten ook wil laten wegen, het slotoordeel moet, zoals over de voorgaande delen, ook over III en IV positief luiden. Er is een handig en bruikbaar naslagwerk aan het ontstaan.

J.R. Bruijn

ALTONAER MUSEUM IN HAMBURG. Jahrbuch 1968 (6. Band, 254 blz., geïll., DM 24,-) en Jahrbuch 1971 (9. Band, 182 blz., geïll., DM 28,-). Hamburg, Dr. Ernst Hauswedell & Co. Verlag, 1968 en 1971.

De aanleiding tot de gezamenlijke bespreking van deze beide jaarboeken is gelegen in de steeds belangrijker wordende afdeling van het Altonaer Museum: Das Schiff in der bildenden Kunst, welke op 5 oktober 1967 werd geopend. Op deze afdeling hebben twee artikelen betrekking (één in elk jaarboek) over de door edelsmeden vervaardigde scheepsjes, die reeds uit de bloeitijd der middeleeuwen bekend zijn en als "middenstuk" op de feestdis stonden, waar zij een functie vervulden ter ere van hooggeplaatste personen. Vragen wij naar de betekenis voor de scheepsgeschiedenis van de bewaard gebleven exemplaren, dan treft ons allereerst het feit, dat uit de zeevarende naties Engeland en de Nederlanden geen (oude) exemplaren bekend zijn; wel weet men dat in het laatst van de 16de en in de 17de eeuw zeer vele van deze scheepjes te Augsburg en Neurenberg zijn vervaardigd. De uit de middeleeuwen stammende exemplaren lijken technisch iets beter verantwoord te zijn dan de latere. Twee curieus gevormde, op wielen gemonteerde, exemplaren, respectievelijk uit het eerste kwart van de 17de en het eerste kwart van de 18de eeuw stammend, worden in het jaarboek 1968 afgebeeld. Het jaarboek 1971 brengt nog twee exemplaren, nu uit 1858 en 1910. Het zijn een minutieus bewerkte, door tritons en nereïden gedragen galei, voorbeeld van een laat streven naar een meer getrouwe weergave, en een fantastische, door "Vader Rijn" gedragen "kogge". Belangstellenden kunnen voorbeelden van dergelijke late werkstukken vinden in het jubileumboek van een zilverfabriek: Heinrich Wilkens, Das Silber und seine Bedeutung im Kunstgewerbe (Bremen 1910). Wilhelm II bezat een collectie zilveren scheepsmodellen; thans vindt men in Huize Doorn nog een zilveren oorlogsjonk.

Een tweede bijdrage in het jaarboek 1968 tot hetzelfde thema wordt gevormd door de bespreking van een collectie walvisprenten, waarvan vele aan de bezoekers van onze eigen scheepvaartmusea bekend zullen zijn.

Tenslotte moeten wij nog de aandacht vestigen op de verantwoording in het jaarboek 1971, van de restauratiewerkzaamheden aan het z.g. "Peller"-model uit het jaar 1603. In no. 21, september 1970, van deze Mededelingen, bespraken wij reeds de studie en opmerkelijke tekeningen, die Schiffbau-Ing. Werner Jaeger aan dit model heeft gewijd. Bij de restauratie heeft men er naar gestreefd het model in een toestand te brengen, die zo dicht mogelijk de oorspronkelijke benadert zonder aan de geschiedenis van het model geweld aan te doen en zonder later onderzoek te belemmeren. Een ieder die zich bezig houdt met de documentaire waarde van modellen voor de scheepsgeschiedenis, doet er goed aan zich in beide artikelen gelijkelijk te verdiepen. Dat dit scheepje, het oudste dat men in het museum heeft, in de afdeling "Das Schiff in der bildenden Kunst" is geplaatst, openbaart de moeilijkheden die de museumman zich op de hals haalt door de schepping van een wel knappe, maar door alle categorieën heen lopende, uitstalling.

Ook in deze jaargangen vindt men weer allerlei belangwekkende maritieme afbeeldingen in de reeks foto's op kleine schaal, waarmee verslag wordt gegeven van de aanwinsten.

R.E.J. Weber

PETREJUS, E.W., Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen, jachten en vissersschepen. Bussum, Unieboek, 1971, 272 blz., geïll., f 47,50.

In 1964 verscheen in de Fibula-reeks van de uitgeverij Van Dishoeck van de hand van E.W. Petrejus het boekje "Binnenschepen en hun modellen". Dit aardige werk was in betrekkelijk korte tijd uitverkocht. Het lag in de bedoeling dit eerste deel aan te vullen door een tweede, dat zou handelen over jachten en vissersschepen. Maar dit tweede deel kwam niet voor de dag, hoewel er veel vraag naar was. Ondertussen smolt de uitgeverij Van Dishoeck samen met Unieboek te Bussum, het vroegere succes van "Binnenschepen" was niet vergeten en Unieboek achtte nu de tijd rijp om het tweede deel te drukken. Meteen werd aan een herdruk van het eerste deel gedacht. Het resultaat was een nieuw boek waarin de tekst van het eerste deel integraal werd herdrukt en waarin het tweede deel als nieuwe bijdrage werd opgenomen. Het werk kreeg een nieuw kleed en het is een fraai boek geworden. In het bijzonder vallen de mooie tekeningen op, die heel wat groter zijn dan in het oude Fibula-boekje. Daardoor komen ze ook beter tot hun recht. De tekst zelf sluit volkomen bij het eerste deel aan en vormt andermaal een waardevolle bijdrage tot de maritieme geschiedenis van vaartuigen, waarvan feitelijk niet zoveel bekend is als zou moeten: Nederlandse en een aantal Belgische jachten en vissersvaartuigen. De tekeningen werden door P. Pouwels zeer zorgvuldig, maar ook aangenaam uitgewerkt, zodat het werk eveneens een mooi kijkboek geworden is. Toch valt het op dat er nogal wat bronnen werden gebruikt die men elders ook terugvindt, onder meer in catalogussen van musea. Men heeft daar gewoon de voorhanden foto's voor gebruikt. Een nieuwe en oorspronkelijke opname zou wel een pluspunt zijn geweest.

Uiteraard zijn de Nederlandse schepen wel het best aan hun trekken gekomen en van Belgisch standpunt bekeken zijn de Belgische wel een beetje krap bemeten, al moet hierbij wel worden toegegeven dat hun diversiteit ook kleiner is. Over de Nederlandse schepen is afwisselend en aangenaam geschreven, met een tekst die met enige anecdoten en vertellingen is gekruid. In het technische is de auteur naar ons gevoel soms een beetje te ver gegaan, vermoedelijk door bijzondere persoonlijke belangstelling. Dit is in casu het geval met de beschrijving van het statenjacht uit de verzameling-Van Beuningen. De technische beschrijving is aangevuld door tekeningen die kennelijk voor modelbouwers bedoeld zijn en die door hun karakter uit de toon vallen, vergeleken met de andere illustraties. Langs een stukje over oude Engelse jachten komt de auteur tot de speeljachten, boeiers, paviljoenjachten, roei- en trekjachten, die alle door een of meer tekeningen werden voorgesteld, soms nog aangevuld door een plantekening. De voornaamste jachten die van vissersschepen stammen als de botter, de schokker worden behandeld in het hoofdstuk dat aansluit op dat over snellere schepen als de 19de-eeuwse kotter, schoeners en middenwaardjachten.

Vissersschepen als de buis en de hoeker worden uitvoerig besproken, gevolgd door de gaffelschuit, sloepen en loggers. Er is een geheel hoofdstuk gewijd aan de bomschuit, steunend op het vroeger werk van de heer Petrejus. Daarna komt de binnenvisserij aan de beurt met schepen uit het noorden en het zuiden: snikken, aken, blazers, schokkers, botters, pluiten, punters, aken, bollen, jollen. Ook de Zeeuwse schepen komen aan de beurt naast deze van de grote rivieren: zalmschouwen, Biesboschschootjes, hoogaarsen, hengsten, schouwen, de boeier-aak en de Belgische knots. Het werk is van een vrij uitvoerig notenapparaat voorzien, tevens bibliografie naast een aparte bibliografie. Een bezwaar voor sommigen zal wel zijn dat het boek vrij duur uitvalt.

J. van Beylen

MORISON, S.E., The European discovery of America - the northern voyages A.D. 500 - 1600. New York/Londen, Oxford University Press, 1971, 712 blz., geïll., f 63,60.

Toevalligerwijs kreeg ik tijdens het lezen van het hier te recenseren boek Justin Winsor's uit de jaren tachtig van de vorige eeuw stammende, achtdelige "Narrative and critical history of America" onder ogen. Hoewel er vanzelfsprekend levensgrote verschillen bestaan tussen de werken van Winsor en Morison - al was het alleen maar de lawine-achtige hoeveelheid feiten van de eerste, en de zeer gesserreerde wijze van presentatie van het feitenmateriaal door de laatstgenoemde -, zou ik beide willen kenschetsen met de aanduiding "monumentaal". Misschien heeft de duidelijke gave van Morison om greep te krijgen op een veelomvattende stof en de resultaten van zijn minutieuze onderzoek op heldere wijze over het voetlicht te brengen - eerder gedemonstreerd in zijn vijftiendelige "History of U.S. Naval Operations in World War II" en in misschien iets mindere mate in zijn "Admiral of the ocean sea: a life of Christopher Columbus" - wel iets uitstaande met het feit dat hij zelf nog net de sfeer van de negentiende eeuw - waarin men graag encyclopedische hoeveelheden feiten over een onderwerp aan het papier toevertrouwde (en de hedendaagse historicus doet er, enigszins verwonderd, nog steeds zijn voordeel mee) - heeft kunnen proeven.

Mijn grote waardering voor Morison's werk wordt echter enigszins overschaduwd door zijn uitval in de inleiding tot het hier besproken werk naar "young men seeking academic promotion, old men seeking publicity", die "worthless articles" over velerlei deelonderwerpen van het studiegebied "ontdekkingsreizen" schrijven "in so-called learned journals". Gelet bijvoorbeeld op recente publicaties in het geheel aan de geschiedschrijving van de ontdekkingsreizen gewijde, jonge tijdschrift "Terrae incognitae", zou ik bovenstaande uitspraak op zijn minst wat onbesuisd willen noemen.

In zijn algemene inleiding kwalificeert Morison - misschien, zal men zeggen, wat goedkoop, maar toch wel aansprekend - de vroegere ontdekkingsreizen als onvergelykelijk grotere prestaties dan bijvoorbeeld de hedendaagse solo-zeiltochten rond de wereld of zelfs de landingen op de maan: men voer uit naar een verre van bekend doel, met een uiterst vage kennis van de omstandigheden ter plaatse en met een als gevolg daarvan onzekere en weerspannige bemanning, met toch ook naar toenmalige maatstaven onvoldoende uitgeruste schepen, met onbetrouwbare navigatiemiddelen en min of meer overgeleverd aan de onberekenbaarheid van weer en wind, een extra gevarenfactor bij het naderen van vreemde kunsten, én zonder de mogelijkheid terug te vallen op de kennis en de middelen van de thuisblijvers.

Met deze waarderende benadering voortdurend merkbaar op de achtergrond geeft Morison in strikt chronologische volgorde een steeds voortreffelijk gedocumenteerde beschrijving van alle ontdekkingsreizen tussen de jaren 500 en 1600 via het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan, die resulteerden in het bereiken van het Amerikaanse vasteland - al is, naar blijkt, deze eer voor sommige vroege reizigers geheel ten onrechte opgeëist. Vele bekende en minder bekende namen passeren daarbij de revue. Allereerst de monnik St. Brandaan die, anders dan het verhaal van zijn door wonderen omgeven oceaanreis wil, nooit zelfs maar in de buurt van het Amerikaanse vasteland is geweest, evenmin trouwens als de twee broers van de Venetiaanse familie Zeno op het einde van de veertiende eeuw ooit die kusten hebben bereikt. Wij lezen over de moeizame reizen van Noormannen als Leif Eriksson en diens broer Thorvald naar de randen van het Amerikaanse continent - Morison beschouwt overigens de roemruchte Vinland-kaart als een vervalsing -, over de twee vijftiende-eeuwse tochten van John Cabot en de reizen van de Spaanse gebroeders Corte Real ter ontdekking van een Noordwestelijke doorvaart naar het begerde goudland Cathay. Het gehele, rijk gedetailleerde verhaal van deze ontdekkingsreizen brengt Morison met een directheid van stijl, die honderden bladzijden lang blijft boeien. Na de Corte Real's komt de Florentijn Giovanni da Verrazzano, de eerste Europeaan die de geografie en etnologie van de Amerikaanse oostkust bijna systematisch onderzoekt en registreert. (Het grote belang van Verrazzano voor de ontwikkeling van de kartografische kennis van de Amerikaanse oostkust is in 1970 benadrukt in een publicatie van de Yale Universiteit van de hand van G.J. Wroth). Vervolgens worden de zestiende-eeuwse reizen van Jacques Cartier behandeld, die uiteindelijk zouden leiden tot de stichting van Franse koloniën op het noordelijk deel van het westelijk halfbol. En tenslotte krijgen dan de grote ontdekkingsreizigers uit het Engeland van koningin Elizabeth de volle aandacht: Martin Frobisher, John Davis, Walter Raleigh, Richard Grenville en Sir Francis Drake. Het boek van Morison munt uit door een reeds eerder aangestipte uitstekende documentatie in de vorm van een uitvoerig notenapparaat en een opgave van bronnen en literatuur, direct aansluitend op de tekst van het betreffende hoofdstuk. De illustraties zijn naar huidige maatstaven eenvoudig, maar ruim voldoende: zwart-wit en binnen de bladspiegel, en nauw aansluitend bij de tekst van het verhaal; hoofdzakelijk bestaan zij uit reproducties van gedeelten van oude kaarten en uit luchtfoto's van de kustgebieden waar het in dit boek om gaat. (Lezers die kleurige reproducties missen van kaarten en afbeeldingen van hetgeen deze vroege reizigers ontmoetten, kunnen terecht bij het elders in dit nummer besproken "The discovery of North America" van W.P. Cumming e.a., dat in ieder geval in dit opzicht een fraaie aanvulling is op Morison's werk).

L.M. Akveld

CUMMING, W.P., R.A. SKELTON en D.B. QUINN. The discovery of North America. London, Elek Books Ltd., 1971, 304 blz., 362 ill. en kaarten, f 10.

De ontdekking van Noord-Amerika is een fascinerend onderwerp dat steeds weer de aandacht van onderzoekers en lezerspubliek boeit. Het probleem van de "ontdekking" door de Vikingen is weer in de belangstelling gekomen door de vondst van de zogenaamde Vinland-kaart. De reizen van Columbus zijn in al hun oorzaken en consequenties belicht, terwijl ook de kolonisatie op de kusten van het nieuwe continent, de verdere exploratie van het binnenland en de confrontatie met de autochtone bevolking al heel wat pennen in beweging hebben gebracht.

Nog onlangs verscheen een samenvattende studie van G.R. Crone: The discovery of America (1969). Het werk waarvoor hier aandacht wordt gevraagd, beoogt geen nieuwe kennis aan het bestaande arsenaal toe te voegen.

Het is evenals dat van Crone een compilatie, maar dan een die van een bijzondere "formule" uitgaat. In zes hoofdstukken behandelen Cumming en Skelton achtereenvolgens: de reizen over de Atlantische Oceaan, waaronder de Ierse tochten naar de Fär Öer en IJsland en de ontdekkingen van de Vikingen; de exploratie van de Oostkust van Noord-Amerika; de penetratie in het binnenland en de landing op de Westkust; de Franse, Spaanse en Engelse kolonisatiepogingen op de Oostkust vóór 1600; het zoeken naar de Noord-West doorgang naar de Stille Oceaan; en tenslotte de eerste nederzettingen in het begin van de 17de eeuw. Prof. Quinn voorziet het boek van een belangwekkende inleiding over de technologische en ideologische voorwaarden die de ontdekkingsreizen stimuleerden. Elk van de hoofdstukken is vergezeld van een selectie van bronfragmenten: gedeelten uit journalen, brieven enz. Veel aandacht wordt besteed aan de indruk die het nieuwe land en zijn bewoners op de ontdekkingsreizigers maakten.

Daarenboven is het werk op schitterende wijze geïllustreerd. De kaarten en afbeeldingen van planten, dieren en mensen zijn voorzien van vaak zeer uitvoerige toelichtingen. Vooral die bij de vele kaarten zijn zeer informatief. Daar staan de kennis en autoriteit van Skelton, die helaas kort voor het verschijnen van het boek overleed, wel borg voor. Een bibliografie en index sluiten het geheel waardig af. De uitgever kondigt in dezelfde opmaak nog delen aan over: de exploratie van Noord-Amerika, ca. 1634-1775, de ontdekking van Zuid-Amerika en de ontdekking van de Pacific. Als deze van dezelfde kwaliteit zijn als het deel over Noord-Amerika, zijn ze hun prijs alleszins waard.

A. H. Huussen jr.

CRONE, G. R., The discovery of the East. London, Hamish Hamilton, 1972, 179 blz. geïll., £ 3.25.

Crone was van 1923 tot 1966 werkzaam bij de Royal Geographical Society, sinds 1934 als bibliothecaris en conservator der kaartenverzameling. Van zijn grote geografische, speciaal cartografische, kennis getuigen zijn boeken "The Explorers", "Maps and their Makers" en "Background to Geography". Het later gevolgde "The Discovery of America" had vooral zo'n groot succes, omdat Crone zo goed schrijft. En dat valt ook direct op in het in hoofde dezes genoemde pendant-werk over het oosten. Crone geeft daarin een grote massa feitelijke gegevens en dat had licht tot een dorre opsomming kunnen leiden, maar hij heeft zijn materiaal zo voortreffelijk weten te ordenen, dat de aandacht voortdurend gespannen blijft en de lezing een genoegen. In ruime mate geeft hij extracten uit oude reisbeschrijvingen, vooral als die zijn opgenomen in werken van de Hakluyt Society. Over het algemeen is dat boeiende lectuur, maar soms gaat Crone mij daarmee toch wel wat ver; ik had de indruk, dat dan te veel aandacht gegeven wordt aan betrekkelijk onbelangrijke bijzonderheden, omdat die nu eenmaal in de bedoelde uitgaven vermeld stonden en dat daardoor iets van groter gewicht moest worden weggelaten. Maar zwaar wil ik deze kleine aanmerking zeker niet laten wegen.

Anders dan men zou kunnen verwachten, valt de nadruk niet zo zeer op de ontdekkingsreizen zelf, al komen die natuurlijk wel ter sprake, als op de contacten met de bewoners van het oosten. Na een korte inleiding over die contacten in Oudheid en Middeleeuwen volgen hoofdstukken over de reizen der Portugezen langs de Afrikaanse kusten, hun komst in India, de vorming van de Estado da India door Albuquerque, hun contacten met Indonesië en die met China, het optreden van de (vroeg) missionarissen daar en in Japan en de komst van spoedig succesrijker concurrenten in de Aziatische wereld, in volgorde van belang: Nederlanders, Engelsen en Fransen. Een ook voor kenners van het onderwerp zeer interessant slothoofdstuk geeft dan een waardeschatting van het werk der Portugezen met vele originele gedachten, die tot verder nadenken stemmen. Overigens zou ik het werk vooral aan "beginners" willen aanbevelen ter eerste kennismaking met het onderwerp. Maar zij moeten voorzichtig zijn, want het boek lijdt, door haast of slordigheid vermoed ik, aan een ernstig euvel: in de details steken talrijke fouten, die met wat meer oplettendheid best hadden kunnen worden voorkomen. Ik achtte het niet mijn plicht alles met andere boeken te gaan controleren, maar ik kon bij het doorlezen zonder meer alleen al heel wat noteren, dat zeker onjuist is: p. 10, de Chinese admiraal Hung Pao maakte niet zelf een reis naar Aden, maar zond enige schepelingen van zijn vloot derwaarts (vgl. J. G. V. Mills uitgave van Ma Huan, Ying-yai Sheng-lan, 1970, p. 51); p. 21, niet Kwaii Hoek, maar Kwaai Hoek; p. 66 geeft ten onrechte de indruk, als zou Banda meer een kruidnagel- dan een nootmuskaat- en foeliemarkt geweest zijn; p. 67, Demak ligt niet westelijk van Cheribon; p. 80, niet Legaypi, maar Legazpi; p. 118, de Nederlanders kwamen niet vóór de Christenvervolging van 1597 in Japan; p. 137, Houtman deed gedurende de Eerste Schipvaart Atjeh niet aan, evenmin als Van Neck gedurende de Tweede Banda; niet Kalapa, maar Sunda Kalapa is een oude naam voor Djakarta; op de kaart van het oosten in de 16de eeuw (p. 166) komt het in 1619 gestichte Batavia voor en in Indonesië zou geen land hoger dan 6000 voet te vinden zijn. Er zullen vrees ik nog veel meer zulke vlooiën te vinden zijn en is elk vergissinkje apart nu niet zo erg, de vele beschrijvingen (?) samen maken het boek tot een niet geheel betrouwbare leidsman, jammer.

Achterin vindt men een aardige appendix over de mogelijkheid van een voor-ontdekking van Australië door de Portugezen; een nuttige, hoewel te veel alleen Engelse boeken gevende, literatuurlijst en een onbevredigende, wat onvolledige index. Ten slotte: Wie kan mij zeggen, wie "Farewell" was, die volgens p. 146 iets over onze Schouten schreef of, dat is niet helemaal duidelijk, heeft de man met deze zonderlinge naam het over zijn eigen reis? In de index staat hij niet en hij is mij totaal onbekend.

W. Ph. Coolhaas

BRADFORD, E., Mediterranean. Portrait of a sea. London 1971 Hodder & Stoughton. 576 blz., geïll., £ 4.20.

De heer Bradford heeft reeds enige boeken over het Middellandse Zeegebied op zijn naam staan, alle populair-historisch of touristisch van karakter (zie de bespreking van zijn "The Sultan's Admiral" in de Mededelingen nr. 21, september 1970, blz. 40-41). Schrijver bezit een leesbare, hoewel oppervlakkige verteltrant, die in een werk van niet meer dan 250 pagina's nog wel uitstaanbaar is. Thans heeft hij een boek geproduceerd van aanzienlijk groter pretentie en omvang. B. zegt in zijn voorwoord (p. 7) een lacune op te willen vullen in de historiografie van de Middellandse Zee; studenten aan de universiteit van Malta maakten dit desideratum kenbaar aan de auteur. Deze aansporing bleek genoeg. Of de studenten, of zelfs een meer algemene lezerskring, met het resultaat geholpen zijn, lijkt de vraag. De sympathie, die men koestert voor een leesbare auteur over een aantrekkelijk onderwerp, is niet in staat de meer dan 570 pagina's ongedeerd door te komen. B. wil de lotgevallen van zijn zee vanaf de oudste tijden tot de dag van vandaag beschrijven. Zo ver reikt het vermogen van de auteur echter niet, noch diens bibliografische kennis. Een snelle blik in de opgegeven boekenlijst (p. 557-561), die echter niet alle geciteerde werken opsomt (Denham, The Aegean, op p. 31 geciteerd, miste ik bijvoorbeeld), bewijst des auteurs uitsluitend Engelstalige oriëntatie, waarbij dan bovendien de bekende werken van R. C. Anderson, Sir Julian Corbett, Peter Earle, Sir Godfrey Fisher, F. C. Lane bijvoorbeeld ontbreken. Het niet kennen van andere talen heeft het profiteren van een F. Braudel of enige andere niet-Engelstalige autoriteit onmogelijk gemaakt, waarmee m. i. al genoeg gezegd is. Het verder aanstippen van evidente lacunes lijkt me verspilling van moeite.

De tekst vangt aan met twee hoofdstukken die romantisch-verhalend stemming moeten maken en daarbij een geologisch-geografisch beeld geven. Dan vangt B. aan met het vierde millennium voor Christus en "neemt" vervolgens de Phoeniciërs, Etrusken, Grieken, Perzen, Romeinen, Carthagers, Byzantium, Arabieren, Noormannen, Kruisvaarders, Venetianen, Genuezen, Turken, Spanjaarden, Italianen, Fransen, om dan Hollanders en Engelsen te vermelden; de behandelde periode loopt door tot na de Tweede Wereldoorlog, waardoor ook de Israëliërs en de Sovjet-Russen een plaats vinden. Het laatst vermelde jaartal is 1967. De schrijver eindigt met het beeld van de massale toeristenstroom, die thans zedenbedervend wordt uitgestort over het gebied. Toch vindt B. aan het slot nog gelegenheid enige poëzie in te lassen en laat de golven in een stille met pijnbomen voorziene baai toch nog "Yes" zeggen. Zo vermoeiend als het de lezer zal vallen deze opsomming van mij door te komen evenzoveel moeite zal hij hebben met de lectuur van het boek zelf: oppervlakkig en vol van verouderde historische opvattingen die zo'n taai leven hebben in dergelijke derdehands compilaties.

Nog een enkele opmerking over de illustraties. Wellicht is de uitgever hier de schuldige. De afbeeldingen zijn weinig ad rem en soms misleidend. Tegenover p. 464 wordt als typisch Venetiaans kasteel het fort Sint Nicolaas in Rhodos getoond, dat door de Johanniters gesticht werd; zoals bekend was Rhodos tot 1522 in het bezit van de latere ridders van Malta, doch nimmer Venetiaans! Tegenover p. 385 een kleurenfoto van een baai, die niet die van Navarino is, zoals erbij staat! Kleinigheden, doch typerend. Al met al kan ik het werk voor geen enkele categorie van lezers aanbevelen.

A. H. de Groot

HEIJNINGEN, L. VAN, De Nederlanden in het jaar 1572. Het schrik'lijk pleit. Goes, Oosterbaan en Le Cointre n.v., 1972, 181 blz., geïll.

Ter gelegenheid van het feit dat vierhonderd jaar geleden de Watergeuzen Den Briel innamen, zijn diverse grotere en kleinere publicaties verschenen. Eén ervan is bovenvermeld boekje van de Haagse advocaat en procureur Mr. L. van Heijningen, die in de vorm van een kroniekmatig overzicht de voornaamste gebeurtenissen uit het jaar 1572 weergeeft. Dit doorlopende relaas vangt aan met het vastzitten in het ijs bij Wieringen van het schip van Bloys van Treslong en de verrassing van Den Briel en eindigt midden in het beleg van Haarlem. Eigentijdse of latere prenten illustreren de tekst. Aan het slot zijn enige Geuzenliederen opgenomen.

Het boekje is opgedragen "aan de hoeders van onze gereformeerde religie, waaraan Nederland zijn nationale zelfstandigheid te danken heeft, en daarin ook aan ons onderwijs aan de jeugd, en onze cultuur, die eens eerbied afdwong in de wereld". (blz. 142).

De Redactie

DILLEN, J.G. VAN (†), Van rijkdom en regenten, Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek. Den Haag, Martinus Nijhoff, 1970, 698 blz., f 57,50.

Buiten schuld van auteur, bewerker en uitgever kwam dit werk op moeizame wijze tot stand; de sporen daarvan konden in het boek zelf niet geheel worden uitgewist. Jaren geleden aanvaardde Van Dillen de opdracht, hij kon er aanvankelijk temidden van veel ander werk nog niet steeds de volle aandacht aan geven. Toen hij in zijn laatste levensjaren door een ernstige ziekte werd uitgeschakeld, was het werk zelfs in eerste ontwerp nog niet geheel gereed. Een kundig en zorgvuldig economisch historicus als Dr. W.M. Zappey, die de bewerking van het manuscript op zich nam, moest volstaan met het aanbrengen van bekortingen en het geven van aanvullingen - we hebben er ook een up-to-date literatuurlijst en een goed register aan te danken - maar had uiteraard niet de vrijheid, die een auteur bij het persklaarmaken zou hebben gehad, het betoog scherper aan te punten of duidelijker af te ronden. Zo is het boek soms niet helemaal doordacht of afgewerkt en lijken af en toe bewijsvoering of toelichting niet volkomen waterdicht.

Door de late verschijningsdatum van het boek - één jaar na het overlijden van Van Dillen - wordt bovendien nog sterker geaccentueerd, hoezeer de verworven kennis en inzichten zoals Van Dillen die samenvatte, tot op zekere hoogte naar visie en aanpak hun tijd hebben gehad. Juist bij meer synthetisch en overzichtelijk werk van macro-economische aard dienen nu moderne benaderingsvormen en analyses te worden aangewend, die de generatie van economische historici waartoe Van Dillen als een der voornaamsten behoorde, nog niet steeds ten volle kende of gebruikte. Men legge, om het verschil goed te zien, Van Dillens grote en breed beschrijvende werk eens naast het beknopte en systematische betoog van Van der Wee over de economische ontwikkeling van West-Europa vóór de industriële revolutie, in diens bundel "Historische aspecten van de economische groei" (Antwerpen/Utrecht, 1972). Men ziet dan dadelijk dat sedert Van Dillens generatie de wetenschap vele vorderingen heeft gemaakt en de inzichten, vooral in structureel en conjunctureel opzicht, aan diepte en samenhang hebben gewonnen.

Alleen al indeling en ordening van de stof zoals Van Dillen die koos, zou voor een moderne aanpak minder voldoen. De periodisering in drie tijdvakken - bloei 1580-1650, consolidatie en teruggang 1650-1740 en contractie 1740-1795 - is op zichzelf volkomen aanvaardbaar, maar te weinig wordt deze op samenvattende wijze, ook in de samenhang van de mogelijkheden in de toenmalige wereldeconomie, toegelicht en verklaard. De hoofdstukken binnen elke periode worden formeel naar economische activiteiten zoals handel, nijverheid, landbouw etc. ingedeeld, zonder echter hierdoor de groei en contractie in de algemene zin te kunnen doorlichten. De sociale geschiedenis wordt als een bijwagentje aan elke periode nog even aangehangen. De inhoud ervan beperkt zich tot aanduidingen over de levensomstandigheden der vier naar welvaart te onderscheiden groepen - rijken, middenstand, arbeidende stand en armen -; over stratificatie, mobiliteit, gezinsopbouw, geboorte en sterfte, sociale groepsbeoordelingen etc. leest men niets of weinig. Curieus is tenslotte de afwezigheid van grafieken, tabellen of ander statistisch materiaal; cijfermatige gegevens worden min of meer incidenteel door de beschrijvingen heen gevlochten.

Maar heeft men eenmaal al dit voorbehoud ten opzichte van dit handboek gemaakt dan blijft er toch een in vele opzichten waardevol handboek, en meer nog: een goed naslagwerk over, dat vooral voor vele gerichte vragen verrassend veel aan antwoorden kan opleveren. Misschien is het juist een voordeel voor vak- en amateur-historici, die niet zo thuis zijn in moderne economische theorieën en modellen, dat hier een breedvoerige en voor leken steeds begrijpelijke beschrijving geboden wordt. Juist aan beoefenaars van de zee-geschiedenis kan

bovendien Van Dillens handboek bijzonder veel hulp bieden, omdat bij deze auteur handel en scheepvaart, met Amsterdam als haven in het middelpunt, zoveel aandacht krijgen, en de handel helder naar geografische gebieden, waarop gehandeld en gevaren werd, is ingedeeld.

Van zeer veel dat Van Dillen in zijn vruchtbaar wetenschappelijk leven aan werk heeft gedaan is ook in dit boek een neerslag te vinden.

Het is al bij al derhalve toch een naslagwerk dat men bij eigen studie niet kan of mag verwaarlozen, als men daarbij dan maar beseft dat hierin niet altijd het nieuwste woord en soms niet het meest overtuigende woord gesproken wordt. Dat het ooit het laatste woord zou zijn, heeft natuurlijk Van Dillen zelf, bescheiden en voorzichtiger geleerde als hij was, nooit gepretendeerd.

I. Schöffner

RAVEN-HART, R., Cape Good Hope 1652-1702: the first fifty years of Dutch colonisation as seen by callers. Kaapstad, A.A. Balkema, 1971, 2 dln., XVI + 222 en XIV + 304 blz., Geïll., f 155.-.

Eerst na het in gebruik komen in 1611 van de zuidelijke route langs de veertigste breedtegraad voor de uitreis naar Indië, waarbij de terugreis werd gemaakt langs de gebruikelijke noordelijke route door de Indische Oceaan, ging de Tafelbaai, als - buiten Bantam - enige ontmoetingspunt van deze twee routes be-oosten de Kaap, met name voor Hollanders en Engelsen de functie vervullen, die dit punt daarna eeuwenlang zou behouden: de plaats waar de schepen min of meer beschut op verhaal konden komen, waar gelegenheid was om te verversen en waar brieven en documenten konden worden gedeponerd en in ontvangst konden worden genomen. Jan van Riebeeck en zijn opvolgers hebben, geholpen door de talrijke uit Europa overgekomen kolonisten, sinds 1652 - het jaar, waarin Van Riebeeck aan de Kaap arriveerde - dit onontbeerlijke steunpunt voor de vaart op Azië geconsolideerd en uitgebouwd, zodat men in het laatste kwart van de zeventiende eeuw zonder veel problemen kon voldoen aan de vraag naar water, vlees, verse groente en fruit, hout en de vele andere zaken, waar schepen in vroeger eeuwen onder meer als gevolg van de op reizen naar Azië niet te voorspellen lengte van de reisduur bijna permanent behoefte aan hadden.

De schrijver tracht - met succes - het beeld, dat dit wereldje apart in de zeventiende eeuw moet hebben vertoond, opnieuw tot leven te wekken door een groot aantal bezoekers van de Kaap aan het woord te laten en hen te laten vertellen over de ontwikkeling van de Nederlandse vestiging, over de interne verhoudingen, het leven van alledag, de inheemse bevolking, de geografie van het Kaapgebied, de planten- en dierenwereld en vele andere zaken.

De fragmenten worden zoveel mogelijk geplaatst tegen de achtergrond van de geschiedenis van de Kaap, zoals geboekstaafd in de officiële documenten, en van het politieke gebeuren in Europa. Zij zijn van de hand van bezoekers van velerlei landaard - en daarom alle in het Engels vertaald - en ontwikkeling, en variëren daarvoor van zeer onbeholpen schilderingen tot volwaardige bronnen van informatie. Onder de "auteurs" van de fragmenten treffen wij naast vele onbekenden ook meer vertrouwde figuren als Nicolaus de Graaff, Wouter Schouten, Aernoud van Overbeke, Johan Nieuwhof en William Dampier.

Bepaald een tekort van het boek is, dat van deze "zegslieden", een enkele uitzondering daargelaten, geen biografieën zijn opgenomen; in het - overigens goede - register wordt in plaats daarvan verwezen naar de South African Dictionary of Biography, die thans aan het verschijnen is. Ook miste ik een opgave van de vindplaatsen en een volledige omschrijving van de bronnen, hetgeen met name voor de fragmenten uit onuitgegeven journales wel storend is; de - soms ook niet volledige - titels van gedrukte bronnen, waaruit gedeelten zijn opgenomen, vindt men bij de naam van de auteur terug in het register.

De illustraties tenslotte, met veel gevoel voor variatie en detail gekozen, zijn voor een deel van minder goede kwaliteit en detoneren daardoor wat in dit overigens goed verzorgde boek (in de flaptekst noemt de uitgever de illustraties "a feature of this book"!).

L.M. Akveld

FISHER, H.E.S., The Portugal trade, a study of Anglo-Portuguese commerce 1700-1770. Londen, Methuen, 1971. 171 pp., geïll., f 3.-.

In de tweede helft van de zeventiende eeuw had niet voorspeld kunnen worden, dat Portugal spoedig een belangrijke handelspartner van enig land zou worden. Het voornaamste exportartikel, de Braziliaanse suiker, kon wegens scherpe concurrentie van Franse en Engelse koloniale suiker vrijwel nergens afgezet worden. Portugal en Brazilië maakten een diepe economische depressie door. Plotseling veranderde in de jaren negentig deze situatie volkomen, niet alleen doordat de suikerprijs door oorlogen elders en door verhoogde consumptie in Europa begon te stijgen, maar vooral doordat in Brazilië in snel toenemende mate hoeveelheden goud gevonden werden én doordat Portugese wijnen de Engelse markt gingen veroveren.

Goud zou de Portugese en Braziliaanse economie enorm veranderen en vraag naar vele produkten gaan stimuleren. De Engels-Franse oorlogen sedert 1689 sloten de Franse wijnen buiten Engeland en de Engelsman wende spoedig aan Douro-port en andere Portugese dranken. Portugal werd commercieel interessant voor Engeland en omstreeks 1700 begon een periode van zestig jaar, waarin de Engels-Portugese handel tot 1740 zich eerst verdubbelde en zich vervolgens op dit hoge niveau wist te handhaven. Niet minder dan twaalf procent van de totale Engelse uitvoer in 1730-40 ging naar Lissabon en Oporto. Na 1760 trad een scherpe daling in. Zowel in- als uitvoer liepen terug. Hiervoor kunnen verschillende kleinere oorzaken aangevoerd worden, maar de dieperliggende zijn een depressie in Brazilië en Portugal. De goudproduktie daalde sterk, evenals de wereldsuikerprijs. Pas na 1775 zou de Engels-Portugese handel weer iets opleven.

Economisch historicus Fisher analyseert in zijn boek de aard en de betekenis van deze handel. Het boek is een herziene versie van een onuitgegeven Ph.D. thesis aan de University of London uit 1961, waaruit Fisher reeds een onderdeel als artikel in de Economic History Review van 1963 publiceerde. Fisher plaatst zijn studie in het kader van de discussie over de "Commercial Revolution", over de betekenis van de expansie van de Engelse buitenlandse handel in de zeventiende en achttiende eeuw als hoofdoorzaak van de Industriële Revolutie. In deze expansie wordt meestal, vooral door Ralph Davis, een zeer grote plaats ingeruimd voor de groei van de handel met de Engelse koloniën, met name die in Noord-Amerika. Fisher betoogt dat hierbij de indirecte handel uit het oog wordt verloren, die Engeland met Spaanse en Portugese koloniën in Amerika bedreef. Deze handel moest altijd via de moederlanden lopen of via de Engelse bezittingen in de West. In de inleiding geeft hij enige cijfers over deze Spaanse handel en wat de Portugese betreft slaagt hij erin het belang ervan voor de Engelse handels-expansie aan te tonen.

De uitvoer uit Engeland bestond voor 70 à 80% uit textielprodukten en verder onder meer uit tarwe; rechtstreeks uit Noord-Amerika kwamen kabeljauw en diverse granen. Wijnen maakten meer dan 80% van de invoer uit Portugal uit, waarnaast nog wat fruit en olijven. Suiker betrof Engeland uit zijn eigen koloniën. Noord-Amerika voerde naast wijnen ook zout in. De waarde van de Engelse invoer dekte bij lange na die van de uitvoer niet. In de jaren 1756-60 bedroeg dit verschil jaarlijks f 1 miljoen, driekwart van de exportwaarde. Deze overschotten werden vereffend door grootscheepse verzendingen van goud, meestal gemunt, van Portugal naar Engeland. Officieel mocht goud het land niet verlaten, maar dankzij oogluiking van de Portugese autoriteiten konden vooral de pakketboten, sedert 1703 varende tussen Falmouth en Lissabon, en oorlogsschepen tussen 1700 en 1760 goud ter waarde van minstens f 25 miljoen naar Engeland brengen. Evenals aan de organisatie van de handel in textiel, wijnen en granen wijdt Fisher ook aan "bullion" een apart hoofdstuk. De verschillende groepen im- en exporteurs blijken los van elkaar te werken. Volgens cijfers uit 1715-19 waren bij de vaart naar en van Portugal 230 tot 310 schepen betrokken, met een gemiddeld tonnage van ongeveer 70 ton. Fisher ontleeft verder de seizoen- en jaarschommelingen in de handel en geeft tenslotte aan van welke betekenis de Portugese handel voor de Engelse economie geweest is. Hij meent dat deze niet onderschat moet worden.

Dit boek beperkt zich strikt tot de economische betrekkingen tussen beide landen en de lezer krijgt daarvoor bijvoorbeeld geen inzicht in de Portugese en Braziliaanse economische ontwikkelingen zelf. De auteur gaat niet in op de betekenis van Pombal's protectionistische politiek. Door deze beperking verliest de auteur ook wel eens uit het oog, dat neutrale landen in tijden van oorlog een rol konden spelen (p. 95). Over de handelsvaart wordt weinig meegedeeld, zelfs niet over de werkgelegenheid die deze bood. Vrachtprijzen worden soms aangetroffen. De reden van de keuze van de jaren 1700 en 1770 wordt niet vermeld, maar kan wel vermoed worden.

Voor de Nederlandse zeehandelsgeschiedenis is het boek om twee redenen belangrijk. Allereerst wordt, weliswaar zijdelings, het een en ander over de Nederlandse economische activiteiten in Portugal aan het licht gebracht. Engeland bleek in alles veel beter toegerust om van de Portugese en Braziliaanse mogelijkheden te profiteren. Volgens Fisher liepen goudtransporten voor Nederlandse handelaren en die uit andere Noordepoe-landen steeds over Londen. Wellicht overschat hij hier iets de Engelse betekenis. Hij vermeldt wel de opvallende rol die neutrale Nederlandse oorlogsschepen tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog en Zevenjarige oorlog bij deze transporten speelden. In de tweede plaats is dit boek belangrijk omdat het aantoont welke mogelijkheden

en welk een rijke oogst een deelstudie van de geschiedenis van de Engelse zeehandel biedt. Op een soortgelijke Nederlandse studie kon hij daarbij niet terugvallen!

J.R. Bruijn

SHINEBERG, D. (ed.), The Trading Voyages of Andrew Cheyne 1841-1844. Canberra, Australian National University Press, 1971, (Pacific History Series No. 3) XVI + 352 blz., geïll., A\$ 7.95.

Het onderwerp van dit boek ligt aan de uiterste grens van de maritieme expansie van Europa en zijn koloniën in het tijdperk van het commerciële kapitalisme. Als laatste van de drie grote wereldzeeën werd vanaf de jaren tachtig van de achttiende eeuw de Stille Oceaan ingeschakeld in de wereldhandel. Twee grote bewegingen zijn waarneembaar: de geleidelijke penetratie van de oceaan door walvisjagers tot in alle uithoeken en tenslotte door de Beringstraat heen in de Noordelijke IJsee, en een min of meer systematisch zoeken naar en exploiteren van artikelen en resources voor de Chinese markt. Tot het midden van de jaren twintig van de negentiende eeuw had China een positieve handelsbalans ondanks de steeds grotere importen van opium, maar ook daarna bleven er voldoende mogelijkheden voor de afzet van exotische - meestal zinnenstrelende - produkten als pelzen of vogelnestjes, sandelhout of bêche-de-mer (ook trepang genaamd, of zeekomkommer). Het waren vooral Amerikanen, en in mindere mate Australiërs - als we de kooplui van Sydney en Hobart in die periode al zo mogen aanduiden - die in de jaren tot 1850 het initiatief in dit gebied hadden. Kenmerkend voor het optreden van de handelaren was hun onnadenkende en soms misschien welbewust roofbouw op de "resources" van de Pacific. Omstreeks 1810 waren de meeste zeehonden uitgeroeid, wat een tiental jaren later eveneens het geval was met de zee-otter van Noord-Amerika. Niet anders ging het met sandelhout, na het verdwijnen van de pelzen het voornaamste artikel in het handelspakket van de Pacific; hoewel van mindere kwaliteit dan het sandelhout van Malabar of de oostelijke Kleine Sunda eilanden (vooral Timor en Sumbawa, dat in die tijd nog Sandalwood Island heette) kon het aantrekkelijke winsten opleveren. In haar eerdere boek *They came for Sandalwood, A Study of the Sandalwood Trade in the South-West Pacific 1830-1865* (Melbourne, 1967) onderscheidt Dorothy Shineberg vier fasen in de wedloop om dit welriekende hout. Fiji en vervolgens de Marquesas werden tot 1815 voornamelijk vanuit Sydney leeggehaald, terwijl de Sandwich eilanden (Hawaii) in 1830 geen commerciële hoeveelheden meer opleverden. Omstreeks dit zelfde jaar werd het laatste gedeelte van de Pacific geopend, waarbij het hout werd aangetroffen op de eilanden van en rond de New Hebrides. Voornamelijk wegens de extreem agressieve houding van de inboorlingen kwam de penetratie van Melanesië maar langzaam op gang, totdat in 1841 door toeval ontdekt werd, dat het Isle of Pines - aan de zuidoost punt van Nieuw Caledonië gelegen - naast de bomen waaraan het eiland zijn naam te danken had, ook sandelhout bevatte. Onmiddellijk werd vanuit Sydney een expeditie van twee schepen uitgereed, met als supercarga en leider de jonge Andrew Cheyne. Hij zou niet lang het rijk alleen hebben, en tot 1865 werden ladingen uit de verschillende archipels van Melanesië gehaald. Deze periode wordt in *"They came for Sandalwood"* uitgebreid onder de loupe genomen, en dit werk is dan ook onmisbaar als achtergrond voor het hier te bespreken werk van Shineberg. De twee boeken moeten in feite als pendanten gezien worden, daar Cheyne's verslag veel gedetailleerde informatie verschaft voor dat aspect van de handel, waarnaar Shineberg's belangstelling hoofdzakelijk uitgaat - de contacten tussen de inboorlingen en de blanke handelaren.

Het boek bestaat uit een korte introductie (29 blz.) van de figuur Andrew Cheyne, en voorts een uitgave van het manuscript dat Cheyne zelf in 1853-54 prepareerde. Zeer nauw zijn zijn journaal volgend wilde hij een kroniek publiceren van zijn zes handelsreizen door Melanesië en Micronesië in de periode 1841-47. Het verhaal stopt echter abrupt kort na het begin van de vierde reis in 1844, precies op blz. 500 van het manuscript. Vermoedelijk heeft de methodische Cheyne dit ronde getal aangenomen als rustpunt voor een eventuele verdere uitwerking van de tekst en heeft vervolgens zijn uitgever hem afgeraden een dergelijk persoonlijk relaas te publiceren. In ieder geval verscheen in 1855 te Londen van Cheyne's hand *"Sailing Directions from N.S.W. to China and Japan; including the whole Islands and Dangers in the Western Pacific Ocean; etc!"* Dit werk bleek zo populair, dat heruitgaven in 1859 en 1862 noodzakelijk waren. Het manuscript bleef echter liggen. Ondanks het feit dat Cheyne zijn oorspronkelijke journaal zelf enigszins had bewerkt, kan de tekst zonder veel bezwaar als primaire bron aanvaard worden. Doorgehaalde woorden waren nog duidelijk leesbaar en konden door Shineberg worden opgenomen. Zo schreef Cheyne in het origineel een opperhoofd tot iets gedwongen te hebben "with a pistol to his head" - wat hij later kennelijk niet erg geschikt voor publicatie vond en derhalve doorschrapte.

Cheyne (1817-1866) heeft een veelbewogen levensloop gehad. Geboren op de Shetland eilanden in een familie van grootgrondbezitters, reders ter kabeljauwvisserij en stokvisexporteurs, maakte hij al vroeg kennis met de zee. In 1840 vertrok hij om voor ons onbekende redenen naar Australië. Al vrijwel direct kwam hij bij de

koloniale koopvaardij terecht en kreeg enige ervaring als supercarga. Desondanks is zijn aanstelling als leider van de eerste expeditie vanuit Sydney naar de nieuwe sandelhout eilanden een verrassing, zeker gezien zijn jonge leeftijd en zijn gebrek aan ervaring in de omgang met de inheemse bevolking. Na afloop van de eerste reis naar China en terug, vertrok hij onmiddellijk voor een volgende, maar een tussenlanding op Ponape, in Micronesië, zou zijn gehele levensloop veranderen en tenslotte ook zijn vroegtijdige dood betekenen. Hier begon hij plannen te koesteren voor het opbouwen van een handelsnederzetting, die tropische produkten als suiker, katoen of indigo zou kunnen voortbrengen en tevens dienen als verversingshaven voor koopvaarders en walvisjagers. Bovendien had hij op de riffen grote hoeveelheden bêche-de-mer aangetroffen, die in China grote winsten zouden kunnen opleveren. Hij stuurde zijn schip vooruit naar Canton en bleef zelf achter om zijn imperium van de grond te krijgen, te midden van een vijandige blanke gemeenschap van deserteurs en ontsnapte dwangarbeiders. Pogingen om de Britse overheid op de kust van China te laten interveniëren om hem en zijn onderneming te beschermen, leidden uiteraard tot niets en maakten alleen een overhaaste aftocht noodzakelijk. Vanuit Macao organiseerde hij een derde expeditie voor het verzamelen van sandelhout en bêche-de-mer, die hem door geheel Micronesië voerde. Al te optimistisch vertrouwen in zijn blanke medemensen leidde ook nu tot groot financieel verlies. Een vierde tocht begon in juni 1844. Drie maanden na aanvang stopt het verhaal plotseling, maar uit andere bronnen is de route te reconstrueren: een brede slag tot diep in Melanesië. Cheyne's verslag geeft van deze periode een van-dag-tot-dag reportage van zijn belevenissen, met uitgebreide beschrijvingen van de lokale zeden en gewoonten van plaatsen waar hij langer verbleef. Voor de perioden op zee worden nautische bijzonderheden medegedeeld, als de toestand van het weer en de plaatsbepaling op het noenuur.

Na nog twee reizen in dezelfde streek keerde Cheyne in 1847 naar Europa terug. In de volgende jaren maakte hij enkele retourreizen naar de Oost en Australië, de laatste in 1852-54 in gezelschap van zijn vrouw. Het was op de terugtocht hiervan dat hij zijn manuscript samenstelde. In 1855 verliet Cheyne de Shetland eilanden definitief voor de Chinese Zee en Micronesië. Na enige jaren in de kustvaart concentreerde hij zijn activiteiten met een eigen schip op de Palau eilanden. Op het eiland Koror trachtte hij door overeenkomsten met in-landse hoofdlieden en grondaankopen de basis te leggen van een commercieel imperium. Echter, zoals in zo vele van zijn andere ondernemingen, had hij al te zeer op loyale medewerking en nakoming van de contracten gerekend. Het bleek noodzakelijk relaties met een rivaliserende stam aan te knopen, wat door de hoofden van Koror als verraad beschouwd werd. Bij zijn terugkeer op het eiland in begin 1866 werd Cheyne van zijn huis weggevoerd en omgebracht.

"The Trading Voyages" bevat het verslag van slechts enkele jaren uit Cheyne's loopbaan, maar kan volkomen representatief geacht worden voor de gehele periode van zijn activiteiten. Shineberg heeft dan ook terecht getracht hieruit een beeld van Cheyne's karakter op te bouwen, ten einde daarin een verklaring voor zijn falen te zoeken. De gebruikte psychologie is echter een weinig simplistisch, en het is twijfelachtig of Cheyne een typische Victoriaan genoemd kan worden met karaktertrekken als: volharding, overdreven zelfvertrouwen voortkomend uit een commando op te jonge leeftijd, koppigheid, wil tot verbetering en hypokritische seksuele moraliteit. Wat ook van de eerste punten gezegd kan worden, zeker het laatste is dubieus: Cheyne schreef zijn veroordeling van de al te veelvuldige promiscuïteit in de Pacific neer onder het wakend oog van de zeker meer puriteinse dochter van een presbyteriaans dominee. Slechte mensenkennis en misplaatst optimisme hoeven bepaald niet uitingen te zijn van een algemeen Victoriaans karakter; integendeel, Cheyne's falen lijkt zeer persoonlijke redenen te hebben.

De transcriptie van Cheyne's tekst is vlekkeloos verricht. Het zou echter zeker op zijn plaats geweest zijn de paginering van het manuscript in de kantlijn aan te geven. Een wat groter bezwaar betreft de annotatie. Zoals reeds gezegd, de belangstelling van Shineberg gaat voornamelijk uit naar de contacten tussen de exponenten van verschillende beschavingen, en veruit de meeste voetnoten (overigens vaak niet van haar zelf, maar van erkende anthropologen afkomstig) hebben betrekking op dit thema. De lezer, die verklaringen zoekt op commercieel of maritiem terrein, dreigt hierdoor wel eens te kort te komen. Zo was Cheyne's observatie, dat in Batavia de gulden in 100 duiten verdeeld was (blz. 85), zeker een opmerking waard geweest.

Ondanks deze kleine bezwaren is deze uitgave van Cheyne's verslag van zijn activiteiten een waardevol en fascinerend werk. Het toont ons de ondernemer onder extreme omstandigheden. Maar zijn strijd, hoe hope-loos ook soms, om een klein deel uit te maken van het grote weefsel van de wereldeconomie of een privé rijk op te bouwen, is dat van de mens in alle tijden en overal.

F.J.A. Broeze

ARCHIBALD, E.H.H., *The Metal Fighting Ship in the Royal Navy 1860-1970*. London, Blandford Press, 1971, 226 blz., geïll. f 67,50.

Dit boek is de indertijd beloofde tegenhanger van Archibald's werk over houten oorlogsschepen, dat te-recht ook in dit blad zeer lovend is besproken. De kwaliteit van de gekleurde illustraties (merendeels opengewerkte zij-aanzichten) is opnieuw zeer goed.

Men treft in het boek echter ook in zwart-wit en nuances van blauw-grijs gehouden zij-aanzichten van vrijwel al de behandelde klassen aan, die hier en daar tamelijk grof zijn (een opgave van de schaal, waarop deze laatste zijn getekend, zochten wij tevergeefs; vermoedelijk is het schaal 1 : 900). De tekst bevat aardige bijzonderheden, maar is tamelijk oppervlakkig en niet altijd vrij van een hinderlijk-chauvinistische toon. Ook doet het vreemd aan op één bladzijde de "Minas Gerais" vermeld te zien als "Minas Geracs" en de "Veinticinco de Mayo" als de "Demayo".

Teleurstellend was het om te zien hoe weinig aandacht is besteed aan de ontwikkeling van de wapentechniek (hoofdstuk 7 is getiteld "Screw-steam Propulsion and Gunnery in the Second Half of the Nineteenth Century", maar bevat niets over de ontwikkeling van de artillerie!).

Derhalve als geheel - ondanks de opnieuw zeer aantrekkelijke uitvoering - toch eigenlijk een deceptie, zeker voor diegenen, bij wie door de eersteling uit Archibald's duo hoge verwachtingen waren gewekt.

Ph.M. Bosscher

HOFMAN, E., *The Steam Yachts*. London, Nautical Publishing Company, 1970, 272 blz., geïll., f 55,80.

De ondertitel luidt "An Era of Elegance", doch aan verfijning en gratie komen de afgebeelde stoomjachten zeker niet alle toe. Nu de in dit boek behandelde periode van omstreeks 1864 tot ruwweg de Eerste Wereldoorlog steeds meer in de historische belangstelling komt te staan, is het interessant de kunsthistoricus Hammacher te citeren waar deze schrijft: "Het is de tijd, waarin de internationale verbindingen per schip en trein het moderne comfort ten toon gaan spreiden, dat toen aan de techniek het zware cachet van weelde gaf". Dit is precies wat in dit boek getoond wordt. Het heeft geen zin te gaan redekavelen over de door de auteur gemaakte keuze; hij zelf vestigt er de aandacht op dat in 1913 wel 696 stoomjachten in de wereld geregistreerd stonden. Wat hij gedaan heeft, is volgens zijn eigen woorden het uitkiezen van "120 of the most dramatic ones". Sommige beroemd geworden jachten zal men tevergeefs zoeken, maar daarentegen zal men met andere verrast kennismaken. Heel moeilijk moet het geweest zijn, een enigszins gelijk niveau van gegevens en afbeeldingen te handhaven, en het doet sympathiek aan dat de auteur niet slechts van zijn eigen moeizame arbeid gewaagt, maar vooral ook degenen vermeldt die hem vrijgevig van materiaal voorzien hebben.

De hoofdschotel van hetgeen de samensteller ons voorzet wordt gevormd door een reeks van 116 beschrijvingen van stoomjachten, elk met de geschiedenis, voornaamste gegevens, een foto en in vele gevallen ook een door Ronald R. Moore getekend zij-aanzicht. De verschillende eigenaren en - waar zulks voorkomt - de achter-eenvolgende namen der jachten, worden zoveel mogelijk vermeld.

Kunnen wij er vrede mee hebben, dat sommige bekende jachten uit het verleden niet opgenomen zijn, onjuister achten wij het dat enige grote zeilschepen met hulpstoomvermogen onder de stoomjachten geklasseerd zijn. Hierbij treffen wij o.a. de driemast topzeilschoener "Sunbeam" aan, geen eerbewijs voor de bekwame amateur-zeeman Thomas Brassey die haar rond de wereld zeilde noch voor diens vrouw, wier charmant reisverhaal generaties van zeilers geboeid heeft. Dit neemt echter niet weg, dat de samensteller een verdienstelijk cultuurhistorisch werk heeft verricht.

R.E.J. Weber

MARDER, A.J., From the Dreadnought to Scapa Flow - The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume V (Victory and Aftermath, January 1918 - June 1919). London, Oxford University Press, 1970, 417 blz., geïll., f 39,75.

Nu het vijfde en laatste deel van Marder's boek is verschenen is er alle reden om te schrijven over het voltooid zijn van een meesterwerk. Over de wijze, waarop de auteur zijn stof behandelt, kan en hoeft in deze bespreking niet veel nieuws gezegd te worden: het mag nu eenmaal algemeen bekend worden geacht dat hij, vasthoudende aan strenge wetenschappelijke criteria, tegelijk zeer boeiend weet te schrijven. Wat de inhoud van dit deel betreft: het zou ons niet verbazen als ook andere lezers met toch nog enige bevreemding zouden constateren, c.q. zich voor het eerst goed zouden realiseren, dat er in het laatste oorlogsjaar nog zoveel belangrijke dingen gebeurd zijn op het gebied van de maritieme oorlogvoering. Keyes concipieerde en leidde de poging tot versperping van de haven van Zeebrugge; de "Yavuz Sultan Selim" ("Goeben") en de "Midilli" ("Breslau") deden een uitval uit de Dardanellen, die net niet eindigde in een totaal fiasco; het Duitse onderzeebootoffensief bleef de tegenstanders nog maandenlang ernstige zorgen baren, de Britten vooral hadden ook nog hun zorgen aangaande de situatie van Nederland, zo zelfs dat het in de zomer van 1918 kwam tot geheime besprekingen met de Nederlandse militaire attaché in Londen en nog eind oktober gepraat werd over het overbrengen van enkele divisies naar Nederland in het geval van een Duitse poging om de Nederlandse neutraliteit te schenden. De maanden na de wapenstilstand is het vooral de discussie over het lot van de Duitse oorlogsvloot, die bij de marinestaven in het kamp van de overwinnaar de gemoederen bezighoudt en leidt tot controverses op internationaal niveau. Die controverses kwamen echter goeddeels tot een eind toen op 21 juni 1919 door de schepen van het in Scapa Flow liggende "Internierungsverband" de order tot zelfvernietiging werd uitgevoerd.

De tekst wordt afgesloten met "Reflections on an era". Een uitermate lezenswaardig hoofdstuk: hier blijkt nog eens heel duidelijk hoe Marder met al zijn sympathie voor de Royal Navy, met alle enthousiasme voor zijn onderwerp 1), zich zeker niet opstelt als een kritiekloos bewonderaar. Hij geeft een scherpe en tegelijk faire analyse, die niemand, die geïnteresseerd is in het maritieme aspect van de eerste wereldoorlog, ongelezen zou moeten laten. Wie zich dieper in de materie wil inwerken, zal veel nut hebben van de uitgebreide opgave van bronnen en literatuur, die op dit slothoofdstuk volgt. Ten aanzien van de literatuuropgave overigens één opmerking: het wekt verwondering dat Percy Scott's "Fifty Years in the Royal Navy" ontbreekt, terwijl wij geneigd zijn om Peter Padfield's biografie van dezelfde vlootvoogd minder hoog te waarderen dan Marder lijkt te doen.

Ph.M. Bosscher

WAGNER, G., Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler, 1939-1945. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1972, 716 blz., geïll., f 98,60.

De huidige schout-bij-nacht b.d. Gerhard Wagner was gedurende de gehele tweede wereldoorlog werkzaam bij de afdeling Operatiën van de "Seekriegsleitung", die hij vanaf de zomer van 1941 leidde. Alleen al daarom was het een gelukkige gedachte van de "Arbeitskreis für Wehrforschung" hem uit te nodigen het materiaal, dat hier in een voortreffelijk verzorgde uitgave voor ons ligt, beter toegankelijk 2) te maken; men heeft echter ook een goede greep gedaan omdat Wagner de capaciteiten bleek te bezitten dit werk uitstekend te doen.

De kern van de door hem gepubliceerde stukken omvat de verslagen van de mondelinge uiteenzettingen, die de opperbevelhebber van de "Kriegsmarine" op ongeregelde tijden aan Hitler gaf over aspecten van de maritieme oorlogvoering in de ruimste zin van het woord, en de eventueel daarop volgende gedachtenwisselingen (die overigens vaak, zeker zolang Raeder het opperbevel bekleedde, een zeer eenzijdig karakter hadden). Deze verslagen ontstonden vlak na (in de periode-Raeder) of tijdens (in de periode-Dönitz) het betrokken bezoek van de opperbevelhebber aan Hitler, en zijn door Raeder, respectievelijk Dönitz, persoonlijk goedgekeurd. Eraan zijn toegevoegd de documenten, waarvan zij zich bedienden om hun mondelinge uitingen toe te lichten. Waar nodig zijn deze stukken door de bewerker van commentaar voorzien; deze heeft verder een aantal korte, inleidende hoofdstukken toegevoegd, waarin per kalenderjaar de belangrijkste ontwikkelingen op maritiem-strategisch gebied worden vermeld.

- 1) Dit enthousiasme manifesteert zich steeds op discrete wijze, maar is daarom niet minder aanstekelijk. Welke boeiende beelden worden er bijvoorbeeld niet opgeroepen bij het lezen van de simpele zin: "Early in the afternoon the Grand Fleet cleared the Firth of Forth through a pea-soup fog at top speed - 31 battleships, 4 battle cruisers, 2 cruisers, 24 light cruisers and 85 destroyers"!
- 2) Zij zijn reeds in verkorte vorm en zonder de bijlagen gepubliceerd in Brassey's Naval Annual voor het jaar 1948 (blz. 25-489: "Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939-1945").

Wagner heeft dit met recht gedaan omdat wij bij de stukken te doen hebben met "momentopnamen", die op ongeregelde tijden ontstonden, en waarin lang niet alle problemen, die de Duitse maritieme oorlogvoering raakten, hun neerslag hebben gevonden.

Het behoeft echter wel geen betoog dat wij hier niettemin te maken hebben met een bron van grote betekenis voor de geschiedschrijving van het maritieme aspect van de tweede wereldoorlog. Zeer belangrijke beslissingen ziet men a.h.w. geboren worden. Een dramatisch hoogtepunt vormen daarbij de stukken, die betrekking hebben op het gebeuren in januari 1943, toen Hitler het besluit nam om de zware-artillerieschepen van de "Kriegsmarine" uit dienst te doen stellen, wat voor Raeder aanleiding was om ontslag te nemen als opperbevelhebber. Hiervan zijn in het bijzonder belangwekkend het verslag van het beslissende gesprek tussen Hitler en Raeder in de "Wolfsschanze" op 6 januari 1943, waarbij Hitler anderhalf uur lang zijn denkbeelden ontvouwde omtrent de rol die de Duitse marine sinds het midden van de vorige eeuw had gespeeld, en het mede als antwoord op Hitler's verwijten aan te duiden memorandum over "de betekenis van de Duitse bovenwater-eenheden voor de oorlogsinspanning van de Asmogendheden".

Binnen het bestek van deze recensie is het uiteraard ondoenlijk om een samenvattend overzicht te geven van zelfs maar de belangrijkste problemen die in de stukken aan de orde komen. Wel moet het ons van het hart dat één van de boeiendste aspecten van deze publicatie is dat men geconfronteerd wordt met nuchtere analyses en daarnaast met - zeker in het licht van latere ontwikkelingen gezien - utopisch aandoende toekomstvisies en -plannen (het project voor de bouw van een "Grosswerft" en een "deutsche Stadt" bij Trondhjem; het eind 1944 door Dönitz geuite voornemen om officieren naar Japan te zenden teneinde ervaring op te doen betreffende vlootoperaties op grote schaal).

Verder zijn zeer belangwekkend de gegevens die deze publicatie oplevert over de verhouding tussen Hitler en het officierskorps van de "Kriegsmarine", een verhouding die o.i. nog steeds onvoldoende is onderzocht. Zeer opmerkelijk is in dit verband een aantekening van Dönitz uit augustus 1943, waaruit een bijna afgodische bewondering voor de "Führer" spreekt, en ook Hitler's op 26 maart 1945 geuite wens om bij voorkeur marine-officieren met het bevel over vestingen aan het Westelijk front te belasten; zulks omdat "reeds vele vestingen, maar nog geen enkel schip, verloren zijn gegaan zonder tot het uiterste te hebben gevochten".

Tot slot zij vermeld dat Nederland in de stukken maar zelden ter sprake komt. Interessant voor de nationale geschiedschrijving lijkt ons overigens wel een in uittreksel weergegeven verslag van de "Kommandierende Admiral Niederlande", waarin deze o.a. zijn indrukken geeft van het gebeuren op en omstreeks "dolle Dinsdag".

Ph.M. Bosscher

Aanvulling op de recensie in nummer 24 van de Mededelingen van C. Norhcote Parkinson, The Life and Times of Horatio Hornblower.

Het is mij gebleken dat mijn bespreking van "The Life And Times Of Horatio Hornblower" in het nummer 24 van de Mededelingen (blz. 35/36) aanleiding heeft gegeven tot het ontstaan - bij sommige lezers - van enig misverstand.

Het is mij daarom een behoefte bij deze uitdrukkelijk te verklaren dat ik geenszins de bedoeling heb gehad door het niet vermelden van een inderdaad zeer belangrijk gegeven omtrent de persoon van wijlen Admiral of the Fleet Viscount Hornblower, K.B., de lezers van het Mededelingenblad te misleiden of bij de neus te nemen. Ik zie echter wel in dat ik mij aan een beoordelingsfout heb schuldig gemaakt door aan te nemen dat alle lezers van de Mededelingen van wat ik nu maar de "kwestie-Hornblower" noem op de hoogte waren.

Overigens meen ik er wel goed aan te doen erop te wijzen dat, voorzover mij bekend, het wettig en overtuigend bewijs van het niet bestaan hebben van genoemde verdienstelijke vlagofficier nimmer is geleverd en dat de Heer Parkinson ook nergens in zijn boek rept over dit niet bestaan hebben.

Ph.M. Bosscher

SWARTE, J.L., Spreekpunt 1971; 25 jaar VBZ en wat daaraan vooraf ging. Den Helder, Vereniging voor Belangenbehartiging van schepelingen bij de Zeemacht (VBZ), 1971, 143 blz., geïll., f 12.-.

Het is een goede zaak, dat er in de zeegeschiedenis meer aandacht wordt gegeven aan sociale aspecten, en dan niet alleen van het leven aan boord, maar ook aan de maatschappelijke positie van de groep van zeevarenden als geheel. Daarom is het verheugend, dat de Vereniging voor Belangenbehartiging van schepelingen bij de Zeemacht ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan een gedenkboek heeft doen verschijnen, waarin J.L. Swarte de positie van de schepeling in de Koninklijke Marine op een uitvoerige en gedegen wijze behandelt.

De geschiedenis van de belangenbehartiging binnen de Marine gaat terug tot 1898, toen de -sterk socia-listisch georiënteerde - Algemene Bond voor Nederlandse Marine-Matrozen werd opgericht, later de Bond van Minder-Marinepersoneel genoemd. In 1901 volgde de oprichting van een korporaalsbond, die na korte tijd ook werd opengesteld voor onderofficieren. Het was deze Algemene Bond voor Onderofficieren, die de rechtstreekse voorloper werd van de huidige VBZ. Zó gevoelig lagen de verhoudingen echter binnen de hiërarchische maatschappij, dat na enkele jaren de korporaals weer een eigen bond stichtten. Veel later ontstonden de confessionele organisaties, die kleiner bleven, maar modern waren in die zin, dat ze geen onderscheid maakten tussen onderofficier en matroos. De bestuurders van de bonden hadden het bepaald niet gemakkelijk. Niet alleen bestond bij de hogere marineleiding en de regering geen begrip, laat staan waardering voor het streven van de organisaties, maar dikwijls werden, zoals uit verschillende voorbeelden blijkt, de leidende personen streng gestraft of uit de dienst ontslagen.

De lotgevallen tot aan het begin van de jaren dertig waren wisselvallig. Aan de negatieve zijde was er de innerlijke verdeeldheid en de slechter wordende financiële situatie tengevolge van de opeenvolgende salarisverminderingen. Juist hierdoor ontstonden er nieuwe irritaties tussen marinepersoneel en regering. Maar er stonden positieve gebeurtenissen tegenover. Bij sommigen groeide het besef, dat samenwerking noodzakelijk was. In 1908 werd het Marine Sanatorium Fonds opgericht, waarin verschillende bonden samenwerkten en in 1920 namen de drie neutrale bonden het initiatief tot oprichting van een gezamenlijk overlegorgaan en tot één Algemeen Marine Weekblad.

Aan deze ontwikkeling kwam echter abrupt een einde. Breekpunt voor de belangenbehartiging werd de munitij op de "Zeven Provinciën" in 1932. Terecht wordt aan deze episode uitvoerig aandacht besteed; de gevolgen ervan waren voor de bonden desastreus. Het woord bond was al taboe (ook nu nog weigert de VBZ met nadruk het etiket "vakbond") en de verenigingen werden onder curatele gesteld, waarbij het eventuele effect van elke activiteit zo nauwkeurig werd afgewogen, dat de normale werkzaamheden bijna onmogelijk werden. In deze moeilijke situatie kwam tot aan het uitbreken van de oorlog geen verandering. In 1946 werd in een geheel andere geest de VBZ - toen nog Vereniging Beroepspersoneel Zeemacht - opgericht, bestemd voor ieder onder de rang van officier. Het laatste hoofdstuk, gewijd aan de VBZ, is meer een verenigingskroniek en daarom voor buitenstaanders wat minder interessant.

Het is jammer, dat zo weinig inzicht wordt gegeven in de omvang van de bonden. Zo wordt van de toch belangrijke Bond van Minder-Marinepersoneel niet het aantal leden genoemd. Gezien het kloeke bondsgebouw - buiten de contributie om bijeen gespaard! - dat reeds in 1914 verrezen was, kan men vermoeden, dat dat aantal waarlijk niet gering was. Van andere organisaties worden wel cijfers vermeld, maar bij gebrek aan gegevens kan men ze niet relateren aan de totale personeelsbezetting en zeggen ze dus weinig. Er is, dunkt me, nog een andere tekortkoming. Enkele malen, met name op pagina 76, wordt erop gewezen, dat de bonden teveel het voorbeeld van de vakbonden willen volgen en te weinig oog hebben voor de "bijzondere positie van de militair". Juist nu de laatste jaren dit thema zo actueel is, vraagt een dergelijke opmerking om een wat nadere uitwerking. Waarin ligt nu die bijzondere positie en welke invloed heeft die op de belangenbehartiging?

Al met al luidt het oordeel over het boek toch zeer positief. Het is een prachtig verzorgd en rijk geïllustreerd boek, waarin op een verantwoorde wijze de geschiedenis van de pogingen tot lotsverbetering van de zeeman in de Marine wordt weergegeven.

F.S. Gastra

OOSTEN, F.C. VAN, De Koninklijke Marine in oude ansichten. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1971, 160 blz., geïll., f 19,90.

Deze aflevering in de serie "In Oude Ansichten" is in de marine enthousiast ontvangen ("Alle Hens", mei 1972). Terecht: veel foto's, die hooguit de insider bekend zijn uit bijvoorbeeld de afleveringen van "Het Nederlandsche Zeewezen", worden hier bijeengebracht. Het is inderdaad een soort album over het eerste kwart van deze eeuw en beslaat vele facetten van het marinebedrijf.

Desondanks vindt het boekje voor de leden van onze vereniging zijn beperking in het feit, dat het op het grote publiek is afgestemd. Dat het de zonzijde van het marineleven belicht, zal aan het voorradige ansichtenbestand liggen. Wellicht zouden de onderschriften bij de nrs. 61, 79, 90 en 132 hebben moeten duiden op bijvoorbeeld de kiesrechtbetoging, "rijst-met-prikkeldraad" klachten, de hospitaalbetoging Soerabaja, de salaris-kwestie e.d. Een andere beperking ligt in het feit, dat gewijzigde omstandigheden ondanks de vaak uitvoerige opmerkingen niet aan bod (kunnen) komen. Zo wordt de Kweekschool in Leiden (nr. 10) genoemd in verband met de opleiding tot matroos; eind 1915 werd dit evenwel een opleiding tot leerling-onderofficier en daarover handelen de volgende Kweekschool-foto's zonder dit te vermelden (nrs. 102, 105 en 135). (Vgl. "Het Nederlandsche Zeewezen", 1919, p. 137 e.v.).

Anderzijds laat de bewerker soms een voor de hand liggende schakel ongebruikt liggen. Bij bijvoorbeeld nr. 7, het ramschip Buffel, zou de vermelding van het feit, dat daar in de nacht van 8 op 9 oktober 1964 voor het laatst in de Koninklijke Marine in hangmatten werd geslapen, een zeer welkome inlichting zijn geweest.

Slotom: Het boekje biedt zeer veel genoeg, maar als hulpbron voor de geschiedenis van de K.M. - waarvoor het overigens in eerste instantie niet is gemaakt - is het niet direct geschikt.

S.W.P.C. Braunius

(42e) JAARBOEK, 1968-1972, van de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeiveeniging, tevens jubileumuitgave bij gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de K.N.Z.R., Z.pl., 1972, 265 blz., geïll.

Uit de ondertitel blijkt dat dit een enigszins tweeslachtige uitgave is; volgens de redactiecommissie zelf is het in feite geen jaarboekje meer. Leden- en jachtenlijsten zijn weggelaten doch voor ons doel is belangrijk dat een groot gedeelte van de inhoud wordt gevormd door drie historische artikelen: de geschiedenis van de Koninklijke tot 1920 door E. Crone, de laatste halve eeuw door J. Loeff en het aandeel van de Koninklijke in de vaderlandse roeigeschiedenis door A. Dokkum. Het zijn alle drie onbetwiste autoriteiten die op deze plaats hebben samengevat wat men anders moeizaam in jaarverslagen en tijdschriftberichten zou moeten opzoeken, en wie komt daartoe?

Voor de eerste schrijver heeft het niet gemakkelijk gehad bij het vergaren van de gegevens van oude datum. Terecht heeft hij de organisatie van de zeil- en roeisport in Nederland centraal gesteld en als achtergrond de oorspronkelijke gedachte van Prins Hendrik (overleden 1879) weergegeven: de bevordering van scheepsbouw en scheepvaart. Het Matrozeninstituut is nog hieruit voortgekomen. Volgens de redactiecommissie is het manuscript van de heer Crone oorspronkelijk omvangrijker geweest. Voor historici is het te wensen, dat dit manuscript op enigerlei wijze toegankelijk wordt gemaakt.

Het stuk van Ir. Loeff bevat wat meer namen van personen en hun jachten en wat meer over wedstrijdresultaten. Geen wonder, daar de gloriejaren van de zesmeters in dit tijdperk liggen en de nieuwe jachthaven zijn invloed doet gelden.

In het derde artikel dat de Koninklijke beschrijft als louter wedstrijdgevende vereniging zonder eigen roeiploegen, staat sportorganisatie uiteraard weer centraal.

De illustraties (niet in de inhoudsopgave vermeld) zijn niet erg representatief. Zelfs de ABC-klasse van 1904, door Ernst Crone terecht naar voren gehaald als onze eerste eenheidsklasse, is niet afgebeeld. Het jaarboekkarakter komt tot uiting in het opnemen van de portretten van slechts de laatste twee voorzitters. Vreemd is de vergissing, waardoor in plaats van een tekening van Willem van de Velde de Jonge (niet: Van der Velde de Jongere) een schilderij van Nuijen is afgebeeld.

R.E.J. Weber

NIEUWE ARTIKELLEN EN BOEKEN*

Woordenboeken en encyclopedieën

BARBOUR, P.L., Captain John Smith's Sea Grammar and its debt to Sir Henry Mainwaring's "Seaman's Dictionary". *Mar. Mirror* 58 (1972) 93-101.

MARITIEME ENCYCLOPEDIE. Red. J. van Beylen e.a.. Bussum, C. de Boer jr., 1970 - dl. V, Luchtkast - Portuurlijn, 335 blz., geïll., f 79.- (1972).

Algemeen

ADAMS, F.C., The road to Pearl Harbor: a re-examination of American Far Eastern policy, July 1937 - December 1938. *Journ. of Am. Hist.* 58 (1971) 73-92.

AUSSEUR, J.P., Les combattants de la chanté (betr. het loskopen van slaven door leden van Franse geestelijke orden, voornamelijk in Noord-Afrika). *Neptunia* 105 (1972) 21-30.

BESSELAAR, H., Onder het torentje van Den Helder. *Sp. Hist.* 7 (1972) 117-119.

BOXER, C.R., A question of contraband: the old colonial trade. *Hist. Today* 22 (1972) 204-213.

BRANTS, J., Tussen Amsterdam en Haarlem. *Ons Amsterdam* 24 (1972) 12-15.

BROEKEMA, C., Maps of the Canary Islands published before 1850. *The Map Collector's Circle* VIII/74 (1971) 1-24.

BROMLEY, J.S., Projets et contrats d'armement en course Marseillais. *Revue d'hist. econ. et soc.* 50 (1972) 74-109.

CALLOT, J., Les gravures des sièges de Ré et de La Rochelle. *Neptunia* 105 (1972) 1-20, 106 (1972) 1-16.

CARASSO, D.G., Amsterdams opkomst. *Ons Amsterdam* 24 (1972) 43-48.

CASSANDRO, G., La formazione del diritto marittimo veneziano. *Annali di storia del diritto* 12/13 (1968/69) 131-159.

CIESLAK, E., Les pirates d'Alger et le commerce maritime de Gdansk au milieu du XVIIIe siècle. *Revue d'hist. econ. et soc.* 50 (1972) 110-125.

CLISSOLD, P., Ships and monuments in churches in the Solent area. *Mar. Mirror* 58 (1972) 205-215.

COGHLAN, F., Armements, economic policy and appeasement; background to British foreign policy 1931-7. *Hist., Journ. of the Hist. Ass.* 57 (1972) 205-216.

COORNAERT, M., Vlaamse coureurs ter zee (begin 15e eeuw). *Album Antoon Viaene* (Brugge, 1970) 93-97.

DERBY, O.A., The Egerton map of early American discoveries. *Acta Cartographica* 14 (1972) 141-151 (herdr. van *The Geographical Journ.* 38 (1911) 494-504).

DULM, J.F. van, en A.N. de VOS VAN STEENWIJK, De vlag van Knipphausen. *Marineblad* 82 (1972) 17-32.

EICHHORN, H., Emden; zur Geschichte der Ostfrieschen Seehafenstadt. *Bull. Kon. Ned. Oudh. Bond* 71 (1972) 57-60.

ELTIS, D., The traffic in slaves between the British West Indian colonies, 1807-1833. *Econ. Hist. Review* 25 (1972) 55-64.

FEST, W.B., British war aims and German peace feelers during the First World War (December 1916 - November 1918). *Hist. Journal* 15 (1972) 285-308.

FRESE, J.R., Henry Hulton and the Greenwich Hospital Tax. *The Amer. Neptune* 31 (1971) 192-225.

FRICKER, P.J., Queen of them all (de geschiedenis van de "Queen Mary"). *Ships Monthly* 7 (1972)

78-85, 120-124, 173-179, 210-216, 250-253.

HATTENDORF, J.B., Sir Julian Corbett on the significance of naval history. *The Amer. Neptune* 31 (1971) 275-285.

HAZELHOFF ROELFZEMA, H., Honderd scheepsmoedellen terug naar de eilanden ('s Lands Zeemagazijn en het Ned. Hist. Scheepv. Museum). *Ons Amsterdam* 24 (1972) 162-166.

HUBERTI, F.H., Maritime Aspekten der Weltgeschichte im 19. Jahrhundert. *Seaculum* 22 (1971) 274-304.

JOHNSON, R.E., Investment by sea: the (Amerikaanse) civil war blockade. *The Amer. Neptune* 32 (1972) 45-57.

KEIKES, W.H., Een redding door de loodsschokker van Brouwershaven als inspiratiebron voor de zeeschilder C.C. Kannemans. *Antiek* 6 (1972) 509-517.

KENNEDY, P.M., Bismarck's imperialism: the case of Samoa, 1880-1890. *Hist. Journal* 15 (1972) 261-283.

KOOLEN, B., Nederlands West Afrika. *Sp. Hist.* 7 (1972) 280-285.

MAY, W.E., The loss of the "Pembroke", 1694. *Mar. Mirror* 58 (1972) 167-171.

MESURET, R., Joseph Vernet et les ports gascons. I. La vue de Bordeaux prise du Château Trompette. *Neptunia* 106 (1972) 17-28.

MOORE, S.F.C., The seizure of Brill by the "sea beggars". *Hist. Today* 22 (1972) 364-372.

MORCKEN, R., Old Norse nautical distance tables in the Mediterranean Sea. *Norwegian Yearbook 1971 of Maritime History* (Bergen), 165-231.

MOWBRAY TATE, E., American merchant and naval contacts with China, 1784-1850. *The Amer. Neptune* 31 (1971) 177-191.

MUS, O., Scheepswinsten tijdens de negenjarige oorlog (1689-1697). *Handelingen Société d'Emulation* 108 (1971) 261-299.

NORDENSKIÖLD, A.E., Résumé of an essay on the early history of charts and sailing directions. *Acta Cartographica* 14 (1972) 185-194. (herdruk van het Report of the 6th Intern. Geogr. Congress, London 1895, 685-694).

RAVENHILL, W., Joel Gascoyne - a cartographer with style (eind 17e/begin 18e eeuw). *The geographical magazine* 44 (1972) 335-341.

RENZI, W.A., Great Britain, Russia and the Straits, 1914-1915. *Journ. of modern hist.* 42 (1970) 1-20.

ROETEMEYER, H.J.M., Per beurtschip naar Amsterdam. *Ons Amsterdam* 24 (1972) 18-21.

SCHUESSLER, R., Waterspouts - air serpents of the seas. *The Compass* 42 (1972) 12-17.

STARR, N.C., (Tobias George) Smollett's (1721-1771) sailors. *The Amer. Neptune* 32 (1972) 81-99.

SYMONS, A.H., Reuzen-atlassen. *Antiek* 6 (1972) 565-578.

TROOST, W., Capiteynnen te water (6): Gerrit Luyten. *Marineblad* 82 (1972) 393-417.

VLISINGEN 1572-1972. Speciale aflevering (22, 1972, 2) van het Zeeuws Tijdschrift.

WERTHEIM-GYSE WEENINK, A.H., Pelsaert in India. *Sp. Hist.* 7 (1972) 114-116.

BOWDEN, P.J., The wool trade in Tudor and Stuart England. Londen, Cassell, 1972 (herdruk ed. 1962), geïll., f 35, 50.

BUNTING, W.H., Portrait of a port: Boston 1852-1914. Londen, Oxford University Press, 1972, 519 blz., geïll., f 91, 75.

COLEMAN, T., Passage to America. A history of emigrants from Great Britain and Ireland to America in the mid-nineteenth century. Londen, Hutchinson, 1972, 317 blz., geïll., f 39, 10.

DROSTE, C.L. (ed.), The Lusitania case. Londen, Patrick Stephens, 1972, 224 blz., geïll., f 38, 55.

FERGUSON, Th.W., De magie van Kaap Hoorn. Bussum, C. de Boer jr., 1972, 172 blz., geïll., f 9, 90.

FOURNIER, G., Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, composé par le père --- de la Compagnie de Jésus. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1973 (herdruk ed. Parijs, 1679; inl. door onder meer J. Boudriot en R. Mordacq), 1100 blz., geïll., f 213, 25. ("... une encyclopédie de la construction navale, un traité d'arrimage, un manuel de construction des

* De redactie heeft gemeend de bruikbaarheid van de halfjaarlijkse opgave van de op maritiem gebied nieuw-verschenen artikelen en boeken te kunnen vergroten door ook voor de artikelen een indeling naar onderwerp - in plaats van alleen alfabetisch op naam van de schrijver - in te voeren, en vervolgens beide categorieën - tijdschriftartikelen en boeken - bij elkaar te plaatsen. De opgave van nieuw-verschenen boeken is ditmaal wat korter uitgevallen dan gebruikelijk, omdat een belangrijke bron voor de samenstelling daarvan de redactie nog niet ter beschikking stond. De prijzen in guldens zijn bij benadering opgegeven.

des ports et chantiers, un ensemble de méthodes de navigation, une histoire maritime de la France ... en fait, la somme des connaissances qu'on pouvait posséder à ce moment". Uitg. aankondiging).

FRUIN, R., De oorlog van 1672. Groningen, Wolters/Noordhoff, 1972, 302 blz., geïll., f 22, 50.

GALVIN, J. (ed.), The first Spanish entry into San Francisco Bay, 1775, San Francisco, John Howell Books, 1971, 130 blz., geïll.

GRAAF, H. J. de, De expeditie van Anthonio Hurdt, Raad van Indië, als admiraal en superintendent naar de binnenlanden van Java, sept. - dec. 1678, volgens het journaal van Johan Jurgen Briel, secretaris. Den Haag, Martinus Nijhoff, 1971 (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, 72), 288 blz., f 40, -.

HALEY, K. H. D., The Dutch in the seventeenth century. Londen, Thames & Hudson, 1972 (Library of European Civilization), 216 blz., geïll., f 19, 20.

HAMSHIRE, C., The British in the Caribbean. Londen, Weidenfeld & Nicholson, 1972, 256 blz., geïll., f 40, 60.

HASSLÖFF, O. e. a., Ships and shipyards - sailors and fishermen; introduction to maritime ethnology. Kopenhagen, University Press, 1972, 329 blz., geïll.

HEIJNINGEN, L. van, De Nederlanden in het jaar 1572 - het schrik'lijk pleit. Goes, Oosterbaan & Le Cointre N.V., 1972, 181 blz., geïll., f 9, 90.

HENDERSON, J., Sloops and brigs. An account of the smallest vessels of the Royal Navy during the great wars 1793-1815. Londen, Adlard Coles, 1972, 190 blz., geïll., f 29, 15.

JACKSON, G., Hull in the eighteenth century; a study in economic and social history. Londen, Oxford University Press, 1972, 474 blz., f 66, 10.

KAMP, A. F., De zilveren vrienden: Vereniging van Vrienden van het Zuiderzeemuseum 1947 - 31 mei - 1972. Enkhuizen, Rijksmuseum "Zuiderzeemuseum", 1972, 43 blz., geïll.

LEWIS, M., Spithead - an informal history. Londen, Allen & Unwin, 1972, 208 blz., geïll., f 38, 05.

LINYER DE LA BARBEE, M., Le chevalier de Ternay. Vie de Charles Henry Louis d'Arsac de Ternay, Chef d'Escadre des Armées Navales 1723-1780.

Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1972, 2dl., 595 blz., geïll., f 66, 30.

LYSAGHT, A. M., Joseph Banks in Newfoundland and Labrador, 1776: his diary, manuscripts and collections. Berkeley/Los Angeles, University of California Press, 1971, 512 blz., geïll., f 153, 20.

MARTINY, N. von, Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Mit Schilderungen der wichtigsten Kampfhandlungen zur See unter Benützung in- und ausländischer amtlicher Quellen, Tagebuchaufzeichnungen und Berichte. Graz, Akademische Druck- und Verlagsanstalt, 1971 (herdruk ed. 1939), 2 dl., 420 blz., geïll., f 116, 65.

MEY, J. C. A. de, De watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572. Amsterdam, Noordhollandse Uitgeversmij., 1972 (deel XIV van de Werken uitgegeven door de Commissie voor Zeegeschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen), 380 blz., geïll., f 55, -.

N. N., Exercise of the Small Arms and Great Guns for the Seamen of His Majesty's Ships. South Bend/Indiana, J. P. Barnett, 1971 (facsimile-herdruk ed. Londen, 1765), 44 blz., f 11, 65.

OZANNE, N. W., Marine militaire ou recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre suivis des manoeuvres qui ont le plus de rapport au combat, ainsi que l'attaque et la défense des ports. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1972 (herdruk ed. Parijs, 1762; inl. door J. Avis), f 105, 80.

SHINEBERG, D. (ed.), The trading voyages of Andrew Cheyne, 1841-1844. Londen, C. Hurst & Co., 1971, 342 blz., geïll., f 55, 80.

SMIT, C., Nederland in de Eerste Wereldoorlog. Dl. I: Het voorspel (1899-1914). Groningen, Wolters/Noordhoff, 1971, 271 blz., f 37, 50.

SYRETT, D. (ed.), The siege and capture of Havana, 1762. Londen, Navy Records Society (vol. 114), 1971, 355 blz., geïll., f 35, 50.

TAVERNIER, B., Seewege - Schicksalsstrasse der Menschheit. München, Delius, Klasing & Co., 1972 (vert. u. h. Frans), 285 blz., geïll., f 72, 50.

THOMSON, G. M., Sir Francis Drake. Londen, Seker & Warburg, 1972, 368 blz., geïll., f 35, 50.

TREASE, G., Samuel Pepys and his world. Londen, Thames & Hudson, 1972, 128 blz., geïll., f 20, 65.

VEALE, E. (ed.), M. K. Jones, Studies in the medieval wine trade. Londen, Clarendon Press, 1972, f 40, 70.

("... the studies explore especially the Anglo-Gascon wine trade ...". Uitg. aank.)

WARNER, O., Nelson's last diary and the prayer before Trafalgar: a facsimile introduced by ---. Londen, Seeley, Service & Co. Ltd., 1971, 80 blz., prtrt., f 22, 55.

WINKELMAN, P. H., Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw. Dl. 1, Nederlandse rekeningen in de tolregisters van Koningsbergen 1588-1602. Den Haag, Martinus Nijhoff, 1971 (Rijks geschiedkundige publicatiën, Grote serie, 133), XVII + 822 blz., f 55, -.

Marine

ANDREWS, G., Genesis of a Navy (ontstaan van de Australische marine). Sea Breezes 46 (1972) 366-370.

BERG, J. L., The Washington Navy Yard. Naut. Research Journ. 19 (1972) 29-47.

BOOY, A. de, Herinneringen aan de reis van Hr. Ms. "Karel Doorman" naar Ned. Oost-Indië (1946/47), Marineblad 82 (1972) 357-376.

BOUDRIOT, J., Les Gardes de la Marine (enige gegevens over Franse adelborsten in de 17e en 18e eeuw). Neptunia 105 (1972) 31-36.

CONDON, M. E., The establishment of the Transport Board - a subdivision of the Admiralty - 4 July 1794. Mar. Mirror 58 (1972) 69-84.

HALPERN, P. G., The Anglo-French-Italian naval convention of 1915. Hist. Journ. 13 (1970) 106-129.

LACROIX, E., The Imperial Japanese Navy 1905-1922. The Belgian Shiplover 23 (1972) 1, 15-28.

LANGHORNE, R., The naval question in Anglo-German relations, 1912-1914. Hist. Journ. 14 (1971) 359-370.

LETROSNE, J., L'uniforme des commis de Marine sous Louis-Philippe et Napoléon III. Neptunia 106 (1972) 45-52.

LINYER DE LA BARBEE, M., Un grand projet abandonné: le Chevalier de Ternay et son plan de reconquête de l'empire des Indes. Neptunia 106 (1972)

29-36.

MacGIBBON, J., The constitutional implications of Lord Jellicoe's influence on New Zealand naval policy, 1919-1930. New Zealand Journ. of Hist. 6 (1972) 57-80.

MACLEOD, R. M., en E. Kay Andrews, Scientific advice in the war at sea 1915-1917: the Board of Invention and Research. Journ. of contemp. hist. 6 (1971) 2, 3-40.

McVICKER HAIGHT, J., Franklin D. Roosevelt and a naval quarantine of Japan. Pacific Hist. Rev. 40 (1971) 203-226.

MITCHELL, D. W., A forgotten naval war in the Pacific: 1854-1856. The Amer. Neptune 31 (1971) 268-274.

MORRIS, J., The Royal Navy. U.S. Naval Inst. Proc. 98 (1972) 62-73.

OGEISBY, J. C. M., The British attacks on the Caracas coast, 1743. Mar. Mirror 58 (1972) 27-40.

OOSTEN, F. C. van, en Ph. M. BOSSCHER, Taktiek; tactisch gebruik van het zeilschip (4-3). Marineblad 82 (1972) 35-63.

RAVEN, A., Royal Navy camouflage of world war II. Warship Intern. 9 (1972) 54-57.

SPINNEY, J. D., Sir Samuel Hood at St. Kitts: a reassessment. Mar. Mirror 58 (1972) 179-181.

STAPLETON, D. H., Assistant Charles O. Boutelle, of the U.S. Coast Survey, with the South Atlantic blockading squadron 1861-1863. The Amer. Neptune 31 (1971) 253-267.

TATE, E. M., Admiral Bell and the New Asiatic Squadron, 1865-1868. The Amer. Neptune 32 (1972) 123-135.

USWERWOOD, S., The siege of Toulon, 1793, Hist. Today 22 (1972) 17-24.

VEENENDAAL, A. J., De handhaving der neutraliteit in Nederlands-Indië tijdens de Russisch-Japanse oorlog, 1904-1905. Marineblad 82 (1972) 127-161.

WEGNER, D. M., "Little Egypt's" naval station (enige gegevens betreffende het in de Amerikaanse burgeroorlog belangrijke marine-station Cairo/III.). U.S. Naval Inst. Proc. 98 (1972) 74-76.

WEINROTH, H., Left-wing opposition to naval armaments in Britain before 1914. *Journ. of Contemp. Hist.* 6 (1971) 4, 93-120.

WEIR, M., English naval activities, 1242-1243. *Mar. Mirror* 58 (1972) 85-92.

BENNETT, G., Battle of the River Plate. Londen, I. Allan, 1972 (Sea battles in close-up, nr. 4), 96 blz., geïll., f 17, 40.

BENNETT, G., The battle of Jutland. Newton Abbot, David & Charles, 1972, (herdruk ed. 1964), 208 blz., geïll., f 33, 05.

BRAISTED, W.R., The U.S. Navy in the Pacific, 1909-1922. Austin/Texas, University of Texas Press, 1971, 741 blz., geïll., f 62, 10.

COLLIVA, G., Uomini e navi; nella storia della marina militare Italiana. Milaan, Bramante Editrice, 1972, 212 blz., geïll., f 87, 10. (betreft de periode 1872-1972).

DITTMAR, F.J., en J.J. COLLEDGE, British warships 1914-1919. Londen, I. Allan, 1972, 336 blz., geïll., f 45, 65.

HENK, L. von, Die Kriegsführung zur See in ihren wichtigsten Epochen. Graz, Akademische Druck-u. Verlagsanstalt, 1972 (herdruk ed. -1881), 384 blz., geïll., f 59, -.

JANE's Fighting Ships 1944-1945. Newton Abbot, David & Charles, 1971 (herdruk), f 118, 20.

N.N., Navi Italiane nella 2a guerra mondiale. I. Corazzate, classe conte di Cavour. Rome, Edizioni Bizarri, z.j., geïll., f 10, 30.

PACK, S.W.C., The battle for Crete. Londen, I. Allan, 1972 (Sea battles in close-up, nr. 5), 144 blz., geïll., f 22, 65.

POPE, D., The great gamble; Nelson at Copenhagen. Londen, Weidenfeld & Nicholson, 1972, 592 blz., geïll., f 48, 70.

POTTER, J.D., Operatie doorbraak. Den Haag, Forum Boekerij, 1972 (uit het Engels vert. d. F.C. van Oosten), 274 blz., geïll., f 18, 90. (Doorbraak van de Duitse slagkruisers "Scharnhorst" en "Gneisenau" en de zware kruiser "Prinz Eugen".)

ROSKILL, S.W., Hankey, man of secrets. Vol. 2, 1919-1931. Londen, Collins, 1972, 608 blz.,

geïll., f 50, 70.

SCHOFIELD, B.B., Loss of the "Bismarck". Londen, I. Allan, 1972 (Sea battles in close-up, nr. 3), 96 blz., geïll., f 16, 30.

ZINS, H., England and the Baltic in the Elizabethan era. Manchester, University Press, 1972 (vertaald uit het Pools), geïll., f 40, 60. (... written from a Polish point of view, this book combines English, German and Polish sources, many previously unused ...) Uitg. aankondiging).

Koopvaardij

BACH, J., Sea transport in Australia: the rise and fall of the intrastate shipping industry of New South Wales. *Marit. Hist.* 2 (1972) 5-30.

BOER, G.J. de, De geschiedenis van een Nederlandse lijnvaartrederij: Oranjelijn (1937-1970). De blauwe wimpel 27 (1972) 200-207.

BROEZE, F.J.A., Het einde van de Nederlandse thee-handel op China; commissionairs tegen de N.H.M.; *Econ. en Soc. Hist. Jrb.* 34 (1971) 124-177.

BUTEL, P., Guerre et commerce: l'activité du port de Bordeaux sous le régime des licences, 1808-1815. *Rev. d'Hist. Mod. et Contemp.* 19 (1972) 128-149.

CLIFFORD, J.G., The odyssey of the "City of Flint" (1939-1940). *The Amer. Neptune* 32 (1972) 100-116.

CORVER, H.J., Dutch shipping losses: steamers, 1850-1970. *The Belgian Shiplover* 23 (1972) 1, 49-68.

DEVISSE, J., Routes de commerce et échanges en Afrique Occidentale en relation avec la Méditerranée (betreft periode 11e-16e eeuw). *Revue d'Hist. Econ. et Soc.* 50 (1972) 42-73.

EMMER, P.C., De laatste slavenreis van de Middellburgsche Commercie Compagnie. *Econ. en Soc. - hist. Jrb.* 34 (1971) 72-123.

FAIRLIE, S., Shipping in the Anglo-Russian grain trade, to 1870: part two. *Marit. Hist.* 2 (1972) 31-45.

HAUTALA, K., From the Black Sea to the Atlantic: Finnish merchant shipping in the late nineteenth century. *Scan. Econ. Hist. Rev.* 19 (1971) 12-22.

JANSSON, M.E., Steamship service on the lakes of East Africa. *Steamboat Bill* 28 (1971) 207-210 en 215.

KEPLER, J.S., Fiscal aspects of the English carrying trade during the Thirty Years War. *Econ. Hist. Rev.* 25 (1972) 261-283.

KLOECK, P., De ondergang van het s.s. "Gandia". *De blauwe wimpel* 27 (1972) 196-199.

MacFARLANE, J., Pepper politics (betreft Malabar 16e en 17e eeuw). *Hist. Today* 22 (1972) 136-142.

McCUSKER, J.J., Sources of investment capital in the colonial Philadelphia shipping industry. *Journ. of Econ. Hist.* 32 (1972) 146-162.

MILNE, T.M., American steamships on Japanese ferry service. *Steamboat Bill* 28 (1971) 212-214.

NORTHWAY, A.M., The Tyne Steam Shipping Co.: a late nineteenth-century shipping line. *Marit. Hist.* 2 (1972) 69-88.

PALMER, S.R., Investors in London shipping, 1820-50. *Marit. Hist.* 2 (1972) 46-68.

SAPHIRE, W.B., U.S. competitors on the North Atlantic (1): United States Lines' "Manhattan" and "Washington". *Sea Breezes* 46 (1972) 462-469.

SCHNEELOCH, N.H., Das Grund- und Betriebskapital der Zweiten Westindischen Compagnie. *Econ. en Soc. -Hist. Jrb.* 34 (1971) 324-331.

SLEGTE, C.H., De Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam van 1720, bekeken naar haar productiefacoren over de periode 1720-1874. *Rotterdams Jrb.* 1970, 252-310.

SMEDT, H. de, De Antwerpse koopman Jan Gamel (16e eeuw). *Bijdragen tot de Geschiedenis (Brabant)* 54 (1971) 211-224.

TAYLOR, H., Trade, neutrality and the "English Road", 1630-1648. *Econ. Hist. Rev.* 25 (1972) 236-260.

VRIES, Joh. de, Eenvoud in meervoud. Enige Rotterdamse aspecten der Propositie van 1751. *Rotterdams Jrb.* 1969, 250-263.

BOTT, A., The sailing ships of the New Zealand Shipping Company, 1873-1900 (deze maatschappij onderhield een regelmatige dienst tussen Engeland en Nieuw Zeeland). Londen, Batsford, 185 blz., geïll., f 35, 50.

DEKKER, T.W., C. Roggen, Terschelling buiten-

gaats. 19e-eeuwse zeevaart. Haren, Uitgeverij Knoop & Niermeijer, 1972, 136 blz., geïll., f 13, 25.

KLUDAS, A., Die groszen deutschen Passagierschiffe. Dokumentation in Wort und Bild. Oldenburg, G. Stalling Verlag, 1971, 240 blz., geïll., f 49, 80.

PAPADOPOULOS, S.A. (red.), The Greek merchant marine, 1453-1850. Athene, (Nationale Bank van Griekenland), 1972, 504 blz., geïll., niet in de handel.

PEILLARD, L., Sur les chemins des océans: paquebots 1830-1972. Parijs, Hachette, 1972, 271 blz., geïll., f 28, 20.

SCHÖNICKE, L., Mit Windjammern unterwegs um die Welt. Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1971, 124 blz., geïll., f 16, 40.

VILLIERS, A.J., Falmouth for orders; the story of the last clipper ship race around Cape Horn. Londen, Patrick Stephens, 1972 (herdruk ed. 1929), 232 blz., geïll., f 44, 10.

Zeevisserij

BREWINGTON, M.V., Excerpts from a journal of the bark "Orray Taft" (een walvisvaarder uit New Bedford), 1866-1867. *Norwegian yearbook of maritime history*, 1971 (Bergen), 55-116.

DIJKSTRA, W., Staveren en de visserij. *Nederlandse Historiën* 6 (1972) 31-51.

WESTERDUIN, J., 25 Jaar visserijbedrijf en overheidsbeleid. *Visserij* 25 (1972) 103-116.

WIT, J.G. de, 25 Jaar visserij-ontwikkeling. *Visserij* 25 (1972) 161-170.

ZINK, D., Who was Ann Parry's Jonah? (reis ter walvisvangst van de Amerikaanse bark "Ann Parry" in 1845). *The Amer. Neptune* 32 (1972) 34-44.

JONG, C. de, Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart. Deel I, Grondslagen, ontstaan en opkomst, 1621-1642. Pretoria, 1972 (proefschrift), 430 blz., geïll., f 27, 50.

MARCH, E.J., Sailing drifters. The story of the hering luggers of England, Scotland and the Isle of Man. Newton Abbot, David & Charles, 1972 (herdruk ed. 1952), 382 blz., geïll., f 53, 25.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BURRUS, E.J., Two fictitious accounts of Ortega's "Third Voyage" to California. *Hisp. Amer. Hist. Rev.* 52 (1972) 272-283.

GELSINGER, B.E., The Mediterranean voyage of a twelfth-century Iclander. *Mar. Mirror* 58 (1972) 155-165.

N.N., Sporen van captain Cook. *Zuidafrikaanse Panorama* 3 (1972) 1, 30-33.

QUAK, A., De Vikingen in Noord-Amerika. *Sp. Hist.* 7 (1972) 386-391.

STAFFORD, E.P., Peary and the North Pole: not the shadow of a doubt. *U.S. Naval Inst. Proc.* 97 (1971) 12, 44-55.

ANDREWS, K.R., The last voyage of Drake and Hawkins. Londen, Cambridge University Press, 1972 (Hakluyt Society, 2nd series, vol. 141), 283 blz., geïll., f 60, 90.

MARSHALL, J.S. (ed.), Pacific voyages. Vancouver, Mitchell Press Ltd., 1971, geïll., f 21, 70. (teksten over 18e-eeuwse reizen in de Pacific, zoals verschenen in "Scots Magazine", Edinburgh, 1771-1801).

MILES, E., (ed.), Samuel de Champlain, Voyages to New France 1599-1603. Ottawa, Oberon Press, 1971, 111 blz., f 26, 50.

STRACHAN, M., en B. Penrose (ed.), The (English) East India Company journals of captain William Keeling and master Thomas Bonner 1615-1617. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1971, 237 blz., krtn.

Loods-, bergings- en reddingswezen

BARNETT, J.P., The lifesaving guns of David Lyle (19e eeuw). *Naut. Research Journ.* 19 (1972) 21-26.

PRAGER, H.G., Retter ohne Ruhm: das Abenteuer der Seenothilfe. Gütersloh, Bertelsmann Sachbuchverlag, 1971, 270 blz., geïll., f 27, 30.

Watersport

CRONE, E., De geschiedenis van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereniging tot 1920. 42e Jrb. KNZR 1968-1972. 15-121.

DOKKUM, A.J.H., Het aandeel van de Koninklijke (Ned. Zeil- en Roeiver.) in de vaderlandse roeigeschiedenis. 42e Jrb. KNZR 1968-1972, 176-203.

LOEFF, J., De Koninklijke (Ned. Zeil- en Roeiver.) in de laatste halve eeuw. 42e Jrb. KNZR 1968-1972, 122-175.

MESDAG, R. van, De single-handed transatlantic race. *De Waterkampioen* 44 (1972) 672-680.

K.N.Z.R., (42e) Jaarboekje, 1968-1972, van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereniging - Tevens jubileumuitgave bij gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de K.N.Z.R., Z. pl., 1972, 265 blz., geïll.

KRAMER, J.A.M., W. de BRUIJN, Plezierig varen. Ronde en platbodem jachten. Bussum, Unieboek, 1972, 127 blz., geïll., f 29, 50.

De zeevarende

BOURRIOT, F., La considération accordée aux marins dans l'Antiquité Grècque. *Revue d'Hist. Econ. et Soc.* 50 (1972) 7-41.

FOWLER jr., W.M., William Ellery: an American Lord of Admiralty (1779-1781). *The Amer. Neptune* 31 (1971) 235-252.

GESELCHAP, J., Een admiraal en zijn nalatenschap. *Holland* 4 (1972) 12-15.

KIST, J.B., Wapens van Cornelis Tromp (1629-1691). *Antiek* 6 (1972) 653-674.

KORVER, H.J., Anderhalve eeuw "Zeemanshoop". *Zeewezen* 61 (1972) 5, 34-37.

LEPÈRE SAVAGEAU, D., The United States Navy and its "half war" prisoners, 1798-1801. *The Amer. Neptune* 31 (1971) 159-176.

ROWE, D.J., A trade union of the North-East Coast seamen in 1825. *Econ. Hist. Rev.* 25 (1972) 81-98.

STEVENSON, J., The London "crimp" riots of 1794. *Intern. Rev. of Soc. Hist.* 16 (1971) 40-58.

HOEK OSTENDE, J.H. van den, De geschiedenis van het College Zeemanshoop 1822-1972. Amsterdam, College Zeemanshoop, 1972, 112 blz., geïll., f 7, 50.

SWARTE, J.L., Spreekpunt 1971-25 jaar V(erening voor) B(elangene)hertiging van schepelingen bij de Z(eemacht) en wat daaraan voorafging. Den Helder, 1972, 143 blz., geïll., f 12, --.

Het schip - scheepsbouw

BERGEN, J.A. van den, Zeegezichten en waterscheppen. *Antiek* 6 (1972) 579-584.

BEYLEN, J. van, Een botter; bouwbeschrijving voor het model van een vissersschip van de Zuiderzee (12, slot, aanvullingen en verbeteringen 1 en 2). *De Modelbouwer* 34 (1972) 57-59, 86-88, 183-185 en 195-199.

BILZER, F., "Drache" und "Salamander" - die ersten Panzerfregatten der K.K. Kriegsmarine. *Das Logbuch* 8 (1972) 1, 4-8.

BROOK, P., The Elswick cruisers. Part II, The latter protected types. *Warship Intern.* 8 (1971) 246-273.

CAIRO, R.F., A note on South Vietnamese basket boats. *Mar. Mirror* 58 (1972) 135-153.

CARMICHAEL, C., Was Titanic "unsafe at any speed"? *Steamboat Bill* 29 (1972) 5-10 en 20.

DEURLOO, A.J., Bijltjes en klouwers. Een bijdrage tot de geschiedenis der Amsterdamse scheepsbouw, in het bijzonder in de tweede helft der achttiende eeuw. *Econ. en Soc.-Hist. Jrb.* 34 (1971) 4-71.

GÖTTLICHER, A., Vorgeschichtliche Schiffsmodelle in Skandinavien. *Das Logbuch* 8 (1972) 1, 27-28.

GOFF, T.J.A. le, en J. Meyer, Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIIIe siècle. *Annales. Economies. Sociétés. Civilisations* 26 (1971) 173-185.

HARLAND, J.H., The early history of the steering wheel. *Mar. Mirror* 58 (1972) 41-68.

HAVILAND, J., In the twilight of auxiliary steam (betreft de levensloop van enige van de 40 in 1918 voor Franse rekening aan de Amerikaanse westkust gebouwde motorschoeners met hulp-zeilvermogen). *The Amer. Neptune* 32 (1972) 5-33.

HEIDE, G.D. van der, Enkele gedachten over schepen uit de late Middeleeuwen. *Jrb.* 1969/70 Fries Scheepv. Mus. en Oudhk., 42-48.

JONES, A.G.E., Shipbuilding in Ipswich, 1750-1800. *Mar. Mirror* 58 (1972) 183-193.

KOOYMAN, S., Zeilen op de Zuidzee. *De Waterkampioen* 44 (1972) 510-513 en 566-569.

LYMAN, J., Some misconceptions concerning the spinnaker. *The Amer. Neptune* 32 (1972) 58-63.

MEINZ, M., Ein silberner Tafelaufsatz in Gestalt einer Galeere. *Jrb. Altonaer Museum, Hamburg*, 1971, 71-86.

N.N., Een 17e-eeuws speeljacht. *Zeewezen* 61 (1972) 6, 41-45.

PALMSTIERNA, C., Swedish torpedo boats and destroyers. Part 1: torpedo boats. *Warship Intern.* 8 (1971) 367-386.

RUBIN, N., The anchor. *Naut. Research Journ.* 18 (1971) 230-251.

SALEMKE, G., Der Einbaum vom Mondsee/Östereich. *Das Logbuch* 8 (1972) 2, 4-8.

SCHEINA, R.L., Mass labor: the key to Spanish maritime construction in the Americas during the sixteenth century. *Mar. Mirror* 58 (1972) 195-202.

STÜBLE, R., Fahrzeuge der pazifischen Inselwelt (3 en slot). *Das Logbuch* 7 (1971) 4, 21-30 en 8 (1972) 1, 13-20.

UHLENHAUT, J., Restaurierungsbericht über das sogenannte Peller-Schiffsmodell aus dem Jahre 1603. *Jrb. Altonaer Museum in Hamburg* 1971, 87-96.

VORSEY jr., L. de, Hydrography: a note on the equipage of eighteenth-century survey vessels. *Mar. Mirror* 58 (1972) 173-177.

WERNER, W., Das antike Schiffshaus von Kap Sunion. *Das Logbuch* 8 (1972) 1, 21-25.

WRIGHT, Chr. C., Cruisers of the Imperial Russian Navy. Part. 1. *Warship Intern.* 9 (1972) 28-52.

WRIGHT, Chr. C., en E.C. Fisher, U.S.S. "Albany" and "New Orleans" - the American Elswick-built units (1899-1900). *Warship Intern.* 8 (1971) 343-366.

BAUGEAN, J.-J., Collection de toutes les espèces de bâtiments de guerre et de bâtiments marchands qui naviguent sur l'Océan et dans le Méditerranée, dessinée d'après nature et gravée par ---; composée de soixante-douze planches et accompagnée d'un texte explicatif. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs,

1973 (herdruk ed. Parijs, 1814; inl. door J. Ducros), 165 blz., geïll., f 140, 40.

CLARKE, D.H., Trimaran development. Londen, Adlard Coles Ltd., 1972, 160 blz., geïll., f 21, 75.

DAVIS, R., The rise of the English shipping industry in the 17th and 18th centuries. Newton Abbot, David & Charles, 1972 (herdruk ed. 1962), 427 blz., geïll., f 38, 05.

DUHAMEL DU MONCEAU, M., Eléments de l'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1972 (herdruk ed. Parijs, 1758²; inl. door R.-Ch. Duval), 528 blz., geïll., f 180, --.

EMPRESS OF BRITAIN. Ocean liners of the past; a serie of reprints from "The shipbuilder & marine engine builder": the Canadian Pacific quadruple-screw liner --. Londen, Patrick Stephens, 1971, 144 blz., geïll., f 48, 20.

GOUGH, B.M., Oceanographic ships fore and aft. Washington D.C., Oceanographer of the Navy, 1971, 257 blz., geïll., f 19, 75.

HOLLAND, A.J., The rise and decline of wooden shipbuilding in Hampshire. Newton Abbott, David & Charles, 1971, 204 blz., geïll., f 33, 80.

JOBÉ, J. (red.), Het gouden tijdperk van het zeil. Baarn, De boekerij N.V., 1972 (vertaald uit het Frans en bewerkt door J.F. Brongers), 268 blz., geïll., f 72, 50.

LUSITANIA and MAURETANIA. Ocean liners of the past; a serie of reprints from "The shipbuilder and marine engine-builder": The Cunard Express Liners --. Londen, Patrick Stephens, 1971, 207 blz., geïll., f 48, 20.

N.N., Fail-la! Zeilen op de Zuidzee. Leiden, Rijksmuseum voor Volkenkunde, 1972, 40 blz., geïll., f 3, --. (inleiding tot de gelijknamige tentoonstelling).

NICOLAYSEN, N., The Viking ship discovered at Gokstad in Norway, described by --. Londen, Gregg International Publishers, 1971 (herdruk ed. - Christiana, 1882), 78 blz., geïll., f 50, 10.

PROFILE WARSHIP. Windsor, Profile Publication Ltd., 1970 --. (Zie ook Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis no. 24 blz. 46).
14 SMS Seydlitz (Groszer Kreuzer).

15 USS Enterprise (CVAN).
16 HMS submarine Upholder.
17 RN Zara (CH, 1929-1941).

ROMME, M., L'art de la Voilure. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1972 (herdruk ed. 1781; inl. door J. Boudriot), 95 blz., geïll., f 144, --.

STILL, W.N., Iron afloat: the story of the confederate armorclads. Nashville/Tennessee, Vanderbilt University Press, 1971, geïll., 270 blz., f 41, 40.

Maritieme archeologie

BASCH, L., Ancient wrecks and the archeology of ships. Intern. Journ. of Nautical Archeol. I (1972) 1-58.

MARSDEN, P., A seventeenth-century wreck in London. Mar. Mirror 58 (1972) 129-134.

MARSDEN, P., The wreck of the Dutch East India-man "Amsterdam". Mar. Mirror 58 (1972) 5-26.

MARSDEN, P., The wreck of the Dutch East India-man "Amsterdam" near Hastings, 1749 - an interim report. Intern. Journ. of Nautical Archeol. I (1972) 73-96.

MARTIN, C.J.M., El Gran Grifon - an Armada wreck on Fair Isle. Intern. Journ. of Nautical Archeol. I (1972) 59-71.

ODDY, W.A., en P.C. van Geersdaele, The recovery of the Graveny boat. Studies in conversation 17 (1972) 1, 30-38.

REES-JONES, S.G., Some aspects of conservation of iron objects from the sea. Studies in conversation 17 (1972) 39-43.

St. JOHN WILKES, B., Nautical archeology - a handbook. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 294 blz., geïll., f 29, 50.

Stuurmanskunst

MONNA, A.D.A., Lieuwe Willemsz. Graaf en de bepaling van de lengte op zee. Sp. Hist. 7 (1972) 334-340.

N.N., L'albun du marin du Capitaine de Frégate Causse (1836). Neptunia 105 (1972) 37-56, 106 (1972) 37-44.

BLUNDEVILLE, M., His exercises containing sixe treatises. Londen, 1594. Amsterdam enz., Theatrum

Orbis Terrarum Ltd., 1971 (The English Experience: its record in early printed books published in facsimile), 350 blz.

Haven- en zee werken

MEULEN, C. van der, Bos en Kalis - De hand die een vuist werd. Zeewezen 61 (1972) 6, 35-38.