



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Literatuur

Redactie MvdNVvZ

Citation

Literatuur. (1975). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegechiedenis*, 31, 57-90. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305498>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305498>

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

LITERATUUR

Boekbesprekingen

ASAERT, G., Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen. Bussum, de Boer Marietiem, 1974, 144 blz., gefl., f 45,--.

Michel Mollat, de redakteur van deze nieuwe serie, heeft Dr. Asaert voor een moeilijke taak gesteld. Niettegenstaande het grote thema, zowel in tijd als in ruimte, heeft de auteur echter een goede en overzichtelijke inleiding tot de middeleeuwse scheepvaart in West-Europa geschreven (West-Europa betekent hier: het gebied van de Golf van Biscaye tot aan de Sont); informatie over Scandinavië en het Middellandse Zeegebied werd alleen gebruikt om opmerkingen over zijn eigenlijke onderwerp in een ruimer kader te plaatsen. Asaert's bedoeling is niet iets nieuws te bieden, maar de bestaande kennis samen te vatten in een beperkt aantal pagina's. Het eerste deel, bijna de helft van het boek, is een samenvattende schets van de zeewegen, scheepsbetrekkingen, handel en zeeereizen in verschillende tijdperken. Voor de periode tot de twaalfde eeuw volgt hij misschien te veel het werk van de Amerikaan A.R. Lewis, en het is ook jammer, dat het boek te vroeg verschenen is om de belangrijke nieuwe publikatie van Detlev Ellmers erin te kunnen verwerken. Voor de latere periode steunt de auteur misschien te veel op Walther Vogel's boek, nu een halve eeuw oud. Het boek biedt niet genoeg ruimte om op alle belangrijke punten in te gaan. In het tweede en laatste deel over mensen en schepen geeft Asaert blijk de kunst te verstaan om in het kort hun wezenlijke kenmerken te onderscheiden en verklaren. Wat de scheepstypen betreft, beschrijft hij in feite die van de veertiende en vijftiende eeuw. Hij raakt, zoals menigeen, het spoor soms bijster in de wirwar, maar het is toch een goede introductie. Hier vindt men ook inlichtingen over de nieuwe vondsten in de scheepsarcheologie. Over belangrijke zaken als bijvoorbeeld zee-rechten, havens, bevrachting en tonnenmaat - er zijn slechts enkele bladzijden voor elk onderwerp - geeft de auteur de nieuwste informatie op een bekwame manier. In korte treffende bewoordingen schetst hij de ontwikkelingen van de groep van de scheepsgezellen en de verandering in hun situatie: van lid van een familiebedrijf tot loontrekker. Zowel hier als het hele boek door probeert hij de basis voor de ontwikkeling van nieuwe betrekkingen tussen mensen en scheepvaart aan te tonen. Hij vindt die in de algemene economische situatie en in de ontwikkeling van schepen, een idee dat meer uitwerking verdiend had. Het is verstandig dat hij, op een paar woorden over de engelse marine na, aan de oorlogsvloten voorbijgaat. De meeste voorbeelden zijn weliswaar aan de Nederlanden ontleend, maar over het algemeen is Asaert's onderzoek toch evenwichtig.

Nog enkele kleine opmerkingen. Het ronde schip van de middeleeuwen werd door het scandinavische vrachtschip beïnvloed, maar niet hieruit ontwikkeld. Auteur's oordeel over de oorsprong van de kogge is niet duidelijk; hij spreekt over het verschil tussen overnaadse en gladboordige constructie van de huid van schepen; de "shell-skeleton" onderscheiding is meer voorlichtend. Zeeverzekering bestond reeds lang in de italiaanse zeesteden, vóór het in het noorden van Europa bekend werd, maar er wordt geen uitleg voor gegeven. Deze en enkele andere kleine punten doen evenwel niets af aan de waarde van dit overzicht van vele aspecten van de middeleeuwse scheepvaart. Net als het boek zelf is de bibliografie kort en niet alle geraadpleegde werken zijn hierin opgenomen. De illustraties, de meeste in kleur, zijn uitgekozen door J. van Beylen, het hoofd van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen; zij bieden een goede aanvulling op de tekst. Helaas werden niet alle gedateerd. Vele illustraties zijn tamelijk onbekend en zij alleen zorgen voor een overzicht in beeld van de ontwikkeling van schepen en scheepvaart in die tijd. De prijs werd er evenwel hoger door.

R. W. Unger.

BEAGLEHOLE, J. C., The life of Captain James Cook. London, A. and C. Black, 1974, 760 blz., gefl., kaarten, £ 7.00 (tevens verschenen in The Hakluyt Society, Extra series).

Met het verschijnen van de biografie van Cook is de kroon gezet op het levenswerk van

John Cawte Beaglehole. Zijn uitgaven van de journalen van Cook en Banks gingen vooraf.

1) Habent sua fata libelli: Beaglehole, emeritus-professor aan de Victoria Universiteit te Wellington, heeft de verschijning van deze biografie niet meer mogen meemaken. In 1971 overleed hij, nog bezig met de revisie van zijn manuscript. De verdere verzorging van de uitgave werd voortreffelijk gedaan door zijn zoon T.H. Beaglehole. 'Definitieve' levensbeschrijvingen bestaan weliswaar niet, maar B. was door zijn ontzagwekkende kennis der materie - al in 1934 verscheen zijn "The exploration of the Pacific", die in 1966 een derde druk beleefde - zeker de aangewezen geleerde om een biografie van Cook te schrijven, die de pretentie van een hoge mate van volledigheid en nauwkeurigheid kon hebben. Bij het lezen van deze biografie vallen twee dingen onmiddellijk op: de grote gedetailleerdheid van 'schrijvers vooronderzoek - Alan Villiers wijst er in een in memoriam op dat B. vele geleerden over de hele wereld bestookte met brieven ter opheldering van vraagpunten 2) - en zijn levendige stijl met een soms licht-ironische ondertoon. Alle zorgvuldig gewogen details passen echter goed op hun plaats; ze zijn onmisbaar voor het begrip van de achtergronden, van de motieven die Cook en zijn opdrachtgevers leidden. We behoeven hier niet op de inhoud zelf van dit veelomvattende boek in te gaan. Cook (1728-1779) en zijn betekenis voor de ontdekking van de Stille Oceaan, van Australië en Nieuw-Zeeland zijn de lezers van de 'Mededelingen' bekend. Een paar opmerkingen mogen volstaan. Van een 'biografie' in eigenlijke zin is hier feitelijk geen sprake. Cook ontleent zijn betekenis aan zijn werk: zijn ontdekkingen, wetenschappelijke proeven, zijn kaarten van onbekende gebieden. Te weinig gegevens zijn overgeleverd over zijn leven vóór 1769, over zijn sociale contacten, zijn gezinsleven - een lot dat hij met de meeste van zijn collega's deelde, totdat de Admiraliteit haar oog op hem liet vallen als leider van een wetenschappelijke expeditie.

Over die expedities, hun achtergronden en betekenis heeft B. een kostelijke studie geschreven. Ook al is men het misschien niet altijd eens met zijn kwalificaties - B. doet bijvoorbeeld Cook's opvatting over het leven der inheemsen in Australië "They live in a Tranquillity which is not disturbed by the inequality of Conditions" zonder meer af als "this nonsense" (p. 252, vgl. ook 358-359) - en al blijven er soms vragen onbeantwoord zoals bij de naamgeving van 'New South Wales', toch zijn mede op dit boek van toepassing de woorden van Skelton, gesproken naar aanleiding van de uitgave der journalen: "To this landmark in historical scholarship the author, in common with all students of Cook, owes an immeasurable debt." 3) Men kan zich tevreden stellen met een 'spannend' relaas over Cook: Alistair Maclean, de auteur van "The guns of Navarone" en "Puppet on a chain", publiceerde in 1972 zijn Captain Cook (Fontana paperback, 1974). Bij het ter hand nemen van Beaglehole's Cook zal men echter ontdekken, hoeveel men heeft gemist.

- 1) The journals of Captain James Cook of his voyages of discovery. Ed. J.C. Beaglehole. (1) The voyage of the Endeavour 1768-1771, (2) The voyage of the Resolution and Adventure 1772-1775, (3) The voyage of the Resolution and Discovery 1776-1780. Part Two, (4) Charts and views drawn by Cook and his officers, and reproduced from the original manuscripts. Ed. R.A. Skelton. Cambridge U.P., 1955(1+4), 1961(2), 1967(3). (= The Hakluyt Society, Extra series nr. 34-36)
- 2) The Mariner's Mirror 58 (1972), 3-4.
- 3) R.A. Skelton, Captain James Cook - after two hundred years. A commemorative address delivered before the Hakluyt Society. London 1960, p. 3.

A.H. Huussen jr.

DEAKIN, B. en SEWARD, T., Shipping Conferences. A study of their origins, development and economic practices. Londen, Cambridge University Press, 1973, XVI + 261 blz., tabellen, £ 3.00.

De tegenwoordige tijd vertoont een opmerkelijke en nog steeds groeiende belangstelling in vrijwel alle aspecten van het historisch gebeuren. Herdenkingspostzegels, eeuwfeesten (enkel-, vier- of zevenvoudige), het monumentenjaar zijn alle uitingen hiervan. Men kan er echter zeker van zijn, dat in geen land ter wereld het honderdjarig bestaan zal worden herdacht van het instituut, dat, in 1875 ingevoerd om orde te scheppen in de scheepvaartwereld, nog heden ten dage de grote steunpilaar is van de lijnvaart op alle zeeën. Te veel

controversie omringt het systeem der scheepvaart conferenties, te veel bittere aanvallen zijn erop gericht sinds in 1877 in de Calcutta conferentie het uitgesteld rabat werd ingevoerd, zodat zelfs geen rederij ervoor zal vlaggen. Desondanks is de algemene 'objectieve' opinie, na een ervaring van honderd jaar, nooit ver afgeweken van een voorzichtige compromis stelling: het systeem heeft ongetwijfeld zijn fouten, maar bestond het niet, dan zou de ellende niet te overzien zijn; we moeten het dus maar aanvaarden, en waken tegen excessen.

Eén van de voornaamste problemen bij het evalueren van het conferentie systeem is altijd de schaarste aan relevant feitenmateriaal geweest. Met name de tarieven, en de manier waarop deze bepaald werden en worden, zijn dikwijls voor buitenstaander en klant/verscheper een duistere zaak gebleven, waarin het schermen met begrippen als "cross-subsidisation" weinig soelaas bood. Het is de grote verdienste van Deakin en Seward, dat zij aan de hand van drie specifieke voorbeelden de lezer een goed inzicht geven in de werking van het systeem na 1945, en in het bijzonder gedurende de periode 1958-1968. Zij hebben veel medewerking verkregen van insiders in de India, Verre Oosten en Australië conferenties, en konden over een grote hoeveelheid uniek materiaal beschikken, dat een gedegen analyse mogelijk maakte. Gegronde conclusies werden getrokken aangaande aspecten als het gebruik per aanwezige capaciteit, inkomen en rentabiliteit van alle in een bepaalde conferentie samenwerkende rederijen, maar ook werden de vaak grote verschillen in de uitkomsten voor de individuele (maar niet met name genoemde) ondernemingen naar voren gebracht. Een belangrijke factor van een goedlopende conferentie is dan ook een effectief nivelleringsbeleid; in geen enkel geval werd een zwakke broeder gedwongen zijn bedrijf te staken. De vorming der vrachtprijzen (in de Australië conferentie bijvoorbeeld ruim 7000 artikelen in 150 verschillende prijs-groepen) wordt verklaard, en enkele interessante voorbeelden gegeven van tegenspel van verscheper en rederijen dienaangaande.

Hoewel dit werk primair een studie van toegepaste economie is, en de tekst verhelderd wordt met verscheidene formules, is het geheel leesbaar en voor de leek begrijpelijk gebleven. Deakin en Seward hebben dan ook zeker een belangrijke bijdrage geleverd aan de bestaande literatuur. Men had slechts kunnen wensen, dat zij hun studie tot na 1968 hadden voortgezet, om aldus ook de gevolgen van de containerisatie in hun beschouwingen te kunnen betrekken. Het is echter twijfelachtig of de industrie dan nog steeds zo hulpvaardig zou zijn geweest. Hopelijk komt over niet al te lange tijd de vervolgstudie. En wat denken Deakin en Seward nu zelf van het systeem? Hoewel zij zich voornamelijk op één, zij het cruciaal, aspect concentreerden, dat van kosten en prijzen, hebben ze zich tenslotte toch moeten vastleggen. "Our conclusion . . . points to some public benefits and losses without attempting a judgement as to which group outweighs the other". Men zie de eerste alinea van deze bespreking: het debat duurt voort.

F.J.A. Broeze.

DINKLAGE, L., en H.J. WITTHÖFT, Die deutsche Handelsflotte 1939-1945. Göttingen, Musterschmidt, 1972 (Studien und Dokumente zur Geschichte des zweiten Weltkrieges, Bnd 5a/b), 537 + 392 blz., geïll., DM 160,-.

Dit uitvoerige werk geeft enerzijds meer, anderzijds bepaald minder dan men misschien zou verwachten. Het is stellig geen volledige, of vrij volledige geschiedschrijving van de Duitse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. De ondertitel vermeldt: "Unter besonderer Berücksichtigung der Blockadebrecher" en inderdaad zijn het de lotgevallen van deze zich op 3 september 1939 buitengaats bevindende Duitse schepen waarover de beide delen voornamelijk handelen. Van de ongeveer 930 bladzijden zijn er ruim 650 hieraan gewijd en daar tabellarische opgaven van schepen en rederijen, plus het register nog eens bijna 190 pagina's vullen, blijft er voor andere onderwerpen te weinig ruimte over. Begin september 1939 telde de Duitse koopvaardijvloot ongeveer 860 schepen boven de 1600 ton, waarvan ruim 400 op zee waren of in buitenlandse havens lagen. Bij dreigend oorlogsgevaar konden aan zulke schepen in code instructies worden verstrekt. Deze kwamen er in hoofdzaak op neer, dat de gezagvoerders werd opgedragen direct naar een thuishaven te koersen wanneer zij niet ver van Duitsland voeren (met name in de Oostzee en de Noordzee). Was dat echter onmogelijk, zoals in verreweg de meeste gevallen, dan

moest onverwijd een neutrale haven worden opgezocht (echter niet in de Verenigde Staten). De kapiteins hadden tevens uitdrukkelijk order hun schip tot zinken te brengen, wanneer het in handen van de vijand dreigde te vallen. Reeds enkele weken na het uitbreken van de oorlog waren vrijwel alle duitse schepen van de zeeën verdreven; voornamelijk in de baltische wateren, het zuidoostelijk deel van de Noordzee en op de routes naar enkele scandinavische havens bleken zij echter varen. Maar de meeste der overige duitse schepen die buitengaats waren of neutrale havens hadden weten te bereiken, berusten niet in hun lot en trachtten alsnog een thuishaven te bereiken. Vooral in de wintermaanden 1939-'40, met hun lange nachten, is het heel wat Duitse "blokkadebrekers" gelukt aan de britse patrouilles te ontsnappen. Roskill geeft op dat er 58 duitse koopvaarders tot 5 april 1940 verloren gingen, omdat zij door de Engelsen of Fransen werden buitgemaakt dan wel zichzelf tot zinken brachten. Maar in deze periode van zeven maanden zagen ook niet minder dan 82 schepen kas naar Duitsland terug te keren. Er lagen toen nog 246 duitse schepen in havens verspreid over de gehele wereld. (S.W. Roskill: "The Navy at War", Vol. I, p. 151). Roskill komt dus op een totaal van 386 duitse schepen, die kort na het uitbreken van de oorlog nog buitengaats waren.

Zoals gezegd, zijn het vooral de belevenissen en avonturen van laatstgenoemde schepen die in dit werk worden geschilderd. Dit geschiedt hoofdzakelijk aan de hand van scheepsjournalen, mededelingen van gezagvoerders en bemanningsleden, gegevens afkomstig van duitse consulaten, zomede van de rederijen. De auteur van deel I, Dinklage, is met het verzamelen en bewerken van dat materiaal al in de oorlog begonnen, maar heeft later géén verdere bronnen benut, omdat hij de eigentijdse gegevens en verslagen der ooggetuigen ten volle tot hun recht wilde doen komen. Na zijn dood in 1966 heeft Witthöft het tweede deel samengesteld. Er zijn door de duitse blokkadebrekers bijzondere prestaties geleverd en talrijke staaltjes van bekwaamheid, koelbloedig optreden, list en inventiviteit aan de dag gelegd bij de, al dan niet geslaagde, pogingen een duitse haven of die van een bondgenoot te bereiken. Daarvan legt dit werk voortdurend getuigenis af en het is de belangrijkste betekenis er van. Daartoe werd een indeling gekozen (in bijna 20 hoofdstukken) aan de hand van de verschillende zeegebieden en havens, waar de duitse schepen zich bevonden of asiël zochten (Golf van Mexico, Caraïbisch gebied; zuidamerikaanse, canadese, spaanse havens enz.). Omdat elk schip afzonderlijk wordt behandeld, draagt het boek het karakter van een verzameling monografieën, echter van zeer ongelijke omvang. Soms worden er slechts enkele regels aan een schip gewijd, bijvoorbeeld omdat het direct door de geallieerden werd buitgemaakt, doch een ander maal neemt de schildering der gebeurtenissen vele bladzijden in beslag. Natuurlijk zijn juist deze laatste verhalen het meest interessant, met de verslagen van soms zeer avontuurlijke belevenissen. Neem een befaamde blokkadebreker als het s. s. "Erlangen", dat zich van eind augustus tot 8 oktober 1939 schuil hield bij de onbewoonde Auckland-eilanden (zuidelijk van Nieuw-Zeeland), waar hout moest worden gekapt en gezaagd om de brandstofvoorraad aan te vullen voor de reis naar een chileense haven; deze werd, na een tocht van 4800 mijl, op 12 november veilig bereikt.

Er zijn verschillende duitse gezagvoerders geweest die zich blijkbaar onvoldoende hebben ingespannen om alsnog een veilige haven te bereiken. Anderen namen niet tijdig maatregelen voor het vernietigen van hun schip. Over zulke gevallen wordt eveneens bericht, waarbij ook de auteurs vaak kritiek uiten op dit plichtsverzuim, hetwelk trouwens meer dan eens tot vervolging heeft geleid.

Haast onwillekeurig gaat onze belangstelling in het bijzonder uit naar de duitse schepen die in Nederlands Oost- en West-Indië lagen bij het uitbreken van de oorlog, of daar reeds spoedig asiël hadden gezocht. Volgens dit werk zou het s. s. "Francken", koers zettend naar Padang, op 6 september 1939 door een brits vliegtuig binnen de territoriale wateren van Nederlands-Indië zijn aangevallen, een interessante bijzonderheid. Maar verder valt er over de 19 duitse schepen in de Oost niet veel te vertellen, daar zij de 10de mei op één na (dat zichzelf tot zinken bracht) konden worden buitgemaakt, dank zij snel en voortreffelijk werk der Koninklijke Marine. Over de duitse schepen in de West (eveneens 19 stuks) wordt veel uitvoeriger geschreven. Negen dezer asielschepen zijn vóór de meidagen 1940 uitgebroken, doch slechts twee wisten Duitsland te bereiken. De andere werden opgevangen en brachten zichzelf tot zinken, of vielen in geallieerde handen. De geslaagde, roemruchte ontsnapping van de oude "Consul Horn" (uit 1904) onder kapitein Roer, krijgt natuurlijk de volle aandacht; Roer zag zelfs kans de britse kruiser

"Enterprise", die de "Consul Horn" op volle zee onderschepte, volkomen om de tuin te leiden; na een spannende tocht van 41 dagen liep de "Consul Horn" behouden in Cuxhaven binnen. Ook talrijke bijzonderheden over de andere schepen zijn van belang. Hier wreekt zich echter opnieuw dat Dinklage en Witthöft nauwelijks of geen na-oorlogse gegevens hebben verwerkt. In "Verdreven Doch Niet Verslagen" van referent is namelijk vrij uitvoerig behandeld wat aan nederlandse kant werd ondernomen inzake deze duitse schepen in Curaçao, Aruba en Paramaribo, en hoe het gelukte de op 10 mei 1940 nog aanwezige, op twee na, in handen te krijgen (pp. 336-342). Geen woord hierover in dit werk, waarin nota bene wel telkens staat te lezen dat niet bekend is hoe alles zich heeft toegedragen bij de nederlandse overval.

In het tweede deel komen nog enkele andere onderwerpen ter sprake, namelijk de duitse scheepvaart die nog gaande kon worden gehouden, zomede de redding over zee van vluchtelingen uit oostelijk Duitsland, maar - gelijk al opgemerkt - veel te summier. Aan het slot is een uitvoerige lijst opgenomen, waarin het lot van alle duitse schepen boven de 100 ton wordt beschreven tussen 1 september 1939 en 8 mei 1945. Het moet monnikenwerk zijn geweest deze opgave (ruim 150 pagina's tekst innemend) samen te stellen, maar erg zorgvuldig is dat kennelijk niet geschied. Bij het nemen van enkele steekproeven, waarbij wij ons uitsluitend beperkten tot de door de Duitsers gevorderde nederlandse schepen, bleken de namen van verschillende daarvan te ontbreken, terwijl er ook spellingsfouten voorkamen. Dit is te betreuren en was vrij eenvoudig te voorkomen geweest.

K.W.L. Bezemer.

FOWLES, J., Vergane Glorie. Bussum, De Boer Maritiem, 1975, 48 blz., geïll., f 14,90.

Het fotoboekje "Vergane Glorie" is de vertaling van het in 1974 verschenen "Shipwreck" (Jonathan Cape, London). De tekst bestaat ongeveer uit 10 bladzijden, te weten 8 bladzijden inleiding en 2 bladzijden over het leven van de fotografen-familie Gibson, die op de Scilly eilanden wonen, en leefden. Beide tekstgedeelten lezen in de vertaling niet vlot, de zinnen zijn te lang en te vaak moet de hele zin opnieuw gelezen worden om de draad weer op te pakken. De tekst is, zeer begrijpelijk, afgestemd op een brits lezerspubliek. In een vertaling doet zo'n tekst enigszins vreemd aan. Het heeft geen zin de populair geschreven tekst kritisch te beoordelen. Geheel eerlijk is het echter niet van de schrijver om alleen het aantal vergane schepen door de jaren heen te vergelijken, hij had de BRT's er ook in moeten verwerken; het tonnage van de "Torrey Canyon" weegt op tegen heel wat klippers en schoeners. Het fotomateriaal vervaardigd door de familie Gibson zowel op de Scilly eilanden als langs de kusten van Cornwall, het essentiële element van het boekje is indrukwekkend. Het bestrijkt de periode van rond de eeuwwisseling tot heden. Stuk voor stuk zijn de foto's langdurig bekijken waard. Zij zijn nog steeds te koop bij Frank Gibson, St. Mary's (Scillies) en ook nog veel anderen die hier niet gereproduceerd zijn. Het fotowerk doet sterk denken aan dat van Jenkins, die in dezelfde tijd de visserij van Lowestoft op de gevoelige plaat vastlegde en wiens foto's eveneens aldaar nog steeds te koop zijn. Het is geen vrolijk gezicht de ondergang te zien van zo'n reeks van prachtige schepen. Het boekje zou ook best "Verganende Glorie" kunnen heten, daar men getuige is van het zich snel afspelende onttakelingsproces van een schip op de kust. Het is niet zinvol om alle foto's te beschrijven. Zelf kwam ik onder de indruk van de foto's van de "Mildred", die met de zeilen nog boven water tegen de klippen ligt. De "Blue Jacket", een gemakkelijke foto van een stoomschip dat er bijna ingeslaagd is een vuurtoren omver te varen, de rots was net iets sterker. De vrijwel gelijktijdige strandingen van de met kolen geladen zeilschepen "Lizzie R. Wilce" en van de "Mary Barrow" op het strand van Portminster Beach. De "Hansy" die tegen de klippen ligt en waarvan de deklust (hout) bezig is er vanaf te spoelen. En de "Tripolitania", een stoomschip gefotografeerd terwijl het op het strand zit in vliegende storm. Samengevat: het is een serie prachtige en unieke foto's die men kan verkrijgen voor relatief weinig geld.

S.J. de Groot.

GUILMARTIN, J. F., Gunpowder and galleys, Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century. Londen, Cambridge U. P., 1974, 336 blz., geïll., £ 8,50.

Dit boek is de definitieve versie van schrijvers historische dissertatie voorgelegd aan de Universiteit van Princeton. De beschrijving van de techniek van de zee-oorlogvoering heeft de auteur op zeer geslaagde wijze weten toe te lichten en af te wisselen door een reeks voorbeelden van belangrijke zeeslagen. De inhoud is als volgt: Inleiding van theoretisch-methodologische aard; de slag bij Djedda, 1517 (geleverd door de Portugezen tegen de Turken en door de laatsten gewonnen); weerlegging van A. T. Mahan's opvattingen over de oorlog ter zee voor wat betreft de Middellandse Zee in de zestiende eeuw; de slag bij Preveza (waar Andrea Doria door Khairreddin Barbarossa werd verslagen); aardrijkskundige voorwaarden en operationele kenmerken van de oorlog ter zee; twee voorbeelden van gevechten, de engelsman Towerson verslagen door Portugezen in de bocht van Guinee, 1557 en het turks-venetiaans treffen bij Zonchio, 1499 (de enige chronologische onzuiverheid in het verhaal); de natuurkundige, sociale en economische condities van de oorlog; de slag bij Djerba, 1560, waar de spaanse vloot met een expeditieleger door de Turkse admiraal Piali pasja werd verslagen; de wapens, lichte en zware, die gebruikt werden; het beleg van Malta, 1565, waar de Turken afgeslagen werden; een beschrijving van de oorlogsgalei; de slag bij Lepanto, 1571 en als laatste hoofdstuk een schets van het verval van de oorlogvoering met galeien. In een zestal appendices geeft de auteur nauwkeurige informatie over het gebruik van handvuurwapens, de ballistiek van zestiende eeuwse kanons, het vervaardigen van bronzen geschut, de berekening van de snelheid van roeiende galeien, de bemanning en de indeling van het scheepsgeschut op galeien. De verschillende beschrijvingen zijn telkens duidelijk geïllustreerd met pen-tekeningen, kaartjes en grafieken.

De auteur is er goed in geslaagd de technologie en de tactiek in het sociale en economische kader van de tijd te plaatsen. Dat is de wereld van de Middellandse Zee ons zo goed bekend dank zij F. Braudel. Het verhaal werd beperkt tot de laatste gloriedagen van de galei. De veranderingen, die de komst van de engelse en nederlandse zeilschepen met zich meebrachten in de Middellandse Zee laat de auteur buiten zijn beschouwingen. Het toepassen van de klassieke opvattingen van Mahan over de oorlog ter zee op dit tijdvak en gebied leidt tot vertekening van de feiten en tot wanbegrip, zoals de schrijver overtuigend aantoonde in het gehele werk. Guilmartin's analyse leidt tot herwaardering van beroemde vlootvoogden als Andrea Doria, de genuees (eerst in franse en dan in spaanse dienst tot zijn dood in 1560) en de grootste admiraal uit de ottomaanse geschiedenis, de Kapudan pasja Khairreddin Barbarossa (d. 1546).

Beheersing van de zee in de Atlantische, moderne opvatting van de zeegeschiedenis was voor galeivloten nooit een te verwerkelijken doel, noch vernietiging van 's vijands vloot. De zee-oorlog werd slechts in de zomer gevoerd en de actieradius van een galei, een klein schip met een grote bemanning voortgestuwd door mensenkracht was altijd beperkt. De oorlog met galeivloten was nimmer een zuivere strijd ter zee, maar had een ambichisch karakter. Dit betoog van de schrijver is inderdaad zeer verhelderend. Het is voorzien van gedetailleerde technische en tactische analyses met hulp van kaartjes en schetsen om het beschrijvende deel bondig te kunnen houden. Afgezien van deze kwaliteiten van de schrijver is de grootste verdienste van het boek dat het een evenwichtig beeld geeft van het aandeel van de belangrijkste mogendheden, Spanje en haar italiaanse provinciën, Venetië en het Ottomaanse Rijk. In de oudere literatuur blijft met name de turkse zijde van de strijd eenzijdig belicht en soms caricaturaal vertekend. De grote parallelie in ontwikkeling tussen de spaanse en de turkse zeemacht in tactiek, bewapening en samenstelling komt in dit boek goed tot uiting. Speciaal wil ik noemen het, meestal onbegrepen, belang van het bij uitstek turkse handschietwapen, de pijl en boog, die zoals de schrijver aantoonde, in deze tijd in feite nog de meerdere was van de haakbus der christelijke zeesoldaten.

Voor zijn nieuwe of althans verbeterde inzichten heeft de auteur voornamelijk geput - afgezien van gedrukte werken - uit spaanse collecties archivalia in het Museo Naval te Madrid. Dit heeft het hele boek qua inhoud bepaald. Het is natuurlijk te betreuren, dat de zo voortreffelijk geordende archieven van Venetië in geringe mate werden gebruikt. Wel heeft de auteur de op deze archieven gebaseerde literatuur gebruikt: F. C. Lane, F. Braudel, A. Tenenti, R. Romano, H. Kellenbenz, U. Tucci, e. a. De archieven van

de derde grote mediterrane macht, het Ottomaanse Rijk, werden geheel veronachtzaamd. Dit valt te begrijpen en te excuseren in verband met schrijvers onkunde op dit gebied. De inventarisering van deze archieven vordert echter gestaag en kan een geheel nieuwe bijdrage leveren aan onze kennis van de Middellandse Zee-gebieden in de vroeg-moderne tijd. Dit blijkt uit het voortreffelijke boekje van M. Lesure, *Lépante. La crise de l'empire ottoman* (Parijs, 1972) (Collection archives, 48), dat Guilmartin niet gezien heeft. Ook worden andere publicaties gemist: het jaarnamen van de galeislaaf Aurelio Scetti en andere tijdgenoten, *Journal de la Bataille de Lépante*, Parijs 1956, uitgegeven door F. Garnier; het leven van Uluç Ali pasja, *Vita di Occhiali* door G. Valente, Milaan 1960. Er ontbreekt meer, maar het zou onterecht zijn het ontbreken van een aantal boeken in de bibliografie als een ernstig defect aan te merken van dit goede en zeer aanbevelenswaardige werk betreffende de oorlogvoering ter zee.

A. H. de Groot.

HEIDE, G. D. van der, *Scheepsarcheologie. Scheepsopgravingen in Nederland en elders in de wereld*. Naarden, A. J. G. Strengolt's Boeken, 1974. 507 blz., geïll., foto's. f 89,-.

Wij hebben dit werk met gemengde gevoelens gelezen. Met zijn meer dan 500 bladzijden wekte deze zware turf grote verwachtingen. Afgaande op de titel leek het erop dat de scheepsarcheologie, in het bijzonder de opgravingen in hun geheel zouden besproken worden. Aan deze verwachting werd wel voldaan, want er steekt in het boek heel veel materiaal. Dit zal wel het opzet geweest zijn. Naar ons gevoel was dit echter te ambitieus. Er zijn inderdaad heel wat thema's aangesneden die in ruime zin inderdaad tot de scheepsarcheologie behoren, maar de ondertitel van het boek maakt toch duidelijk dat de nadruk op de scheepsopgravingen zou liggen? Was het dan wel nodig een aanloop van 70 bladzijden te nemen om de geschiedenis van de scheepvaart in Nederland te beschrijven? Als men deze opzet wil doortrekken, dan moet de geschiedenis van "elders in de wereld" ook volgen. De auteur poogt dit dan ook wel te doen, maar in een dergelijke reusachtige doolhof loopt men toch al gauw verloren. Men kan hier weinig anders dan compileren. Het blijkt dan ook dat in het historisch relaas heel wat hiaten zitten, terwijl een aantal gegevens op zijn minst betwistbaar zijn. In het tweede hoofdstuk van het boek komen wij bij het echte onderwerp van het boek terecht, namelijk de "droge" opgravingen. Hier worden in het bijzonder de scheepsarcheologische en scheepsbouwhistorische vondsten van de 20e eeuw bekeken. Over de boomstamkano's wordt een lijn getrokken naar de opgeboeide en verder uitgebouwde kano's en vaartuigen tot bij de echte schepen, zowel deze uit Skandinavië als die uit Duitsland, Nederland, België, Frankrijk en Engeland. Ook hierin kan men leemten aanwijzen, hoewel het begrijpelijk is dat men niet verplicht is tot het laatste stukje hout op te sommen. Of men echter de "Wasa" als een droge vondst moet beschouwen is een kwestie van standpunt. Men zou dit schip eerder bij de "natte" archeologie kunnen rangschikken, in het volgende hoofdstuk. Daarin worden inderdaad onderwatervondsten besproken, volgens de titel de onderzoekingen in Europa. Er is op dit gebied zeker stof genoeg voorhanden. Het is dan ook weer vreemd een verhaal van ruim 20 bladzijden over de wrakken van de westaustralische kust, van Kaapstad en van New York onder deze "europese" afdeling aan te treffen.

Hoewel in het eerste deel de geschiedenis van de nederlandse scheepvaart al breedvoerig werd besproken, werd het toch nog nodig gevonden geheel hoofdstuk IV te wijden aan de scheepvaart in de Zuiderzee. Vermoedelijk is dit bedoeld als inleiding tot de hoofdstukken V tot VIII waar de actieve scheepvaartarcheologie in het Zuiderzeegebied wordt behandeld, in het bijzonder de opgravingsmethoden en het sedimentatieonderzoek, de datering en dateringstechnieken, de aard van de gevonden voorwerpen en het verzamelen en bewaren ervan. Het is duidelijk dat de auteur zich hier beter in thuis voelt dan in de andere hoofdstukken. Deze hoofdstukken vormen dan ook het meest waardevolle van het boek. De rest van het boek moet een soort inventaris vormen van wat elders - buiten de Zuiderzee - werd gevonden. Hierbij verwijst de auteur naar talrijke auteurs en hun mening wordt daarbij weergegeven, zelfs als deze in latere publicaties werd herzien of tegengesproken. Een aantal gegevens is dan ook onjuist, althans achterhaald. Het is wel

een tekortkoming dat de in de tekst genoemde auteurs heel vaak niet in de literatuurlijst terug te vinden zijn, zodat men niet kan nagaan waar een genoemde auteur zijn mening heeft geuit of waar de oorspronkelijke versie van het verhaal zou te vinden zijn. Er is een uitgebreid register opgenomen, uiteraard een onmisbaar instrument in een boek dat een dergelijk breed gebied tracht te bestrijken. Uit het voorgaande mag wel blijken dat de structuur van dit boek vrij verward is en overbelast.

De foto-illustratie is niet bijzonder origineel maar wel genietbaar te noemen. Hetzelfde kan niet gezegd worden van de tussentekst lijnillustraties. Deze is bepaald stuntelig en niet steeds aangepast. Als men over boeiers uit de 17e eeuw of vroeger spreekt moet men hierbij geen boeierjacht uit omstreeks 1800 afbeelden en bij de tekst over de binnenscheppen verwacht men toch geen schokker?

J. van Beylen.

JENKINS, E. H., A history of the French Navy from its beginnings to the present day. London, Macdonald and Jane's, 1973, 364 blz., gefl., £ 5.00.

Gedurende de laatste honderdvijftig jaar zagen verscheidene overzichtswerken aangaande de franse marine het licht, schakerend van Troude via Lacour-Gayet, De la Gravière en De la Roncière tot het recente werk van Nicolas; deze werden echter nooit vertaald, en over het algemeen bleef de franse marine beter bekend als tegenstander dan als een onderwerp op zich. Speciaal voor iemand als deze recensent, die algemene marinegeschiedenis doceert in een vrijwel uitsluitend engelstalige omgeving, moet daarom een werk dat pretendeert "the first History of the French Navy to be published in English" en "an invaluable source of reference for historians and naval enthusiasts, and for all students of French history" te zijn, wel bijzonder welkom zijn om het ontstellend gebrek aan kennis en materiaal aangaande de niet-britse marines te verhelpen. Ongetwijfeld ook zou een dergelijk werk grote waarde hebben voor allen die maar enigszins in marinegeschiedenis in het algemeen geïnteresseerd zijn, en ik zou zelfs willen suggereren, dat een brits (of enig ander niet frans) historicus, ook zonder direkt veel nieuw materiaal aan te dragen, een aanzienlijke bijdrage zou kunnen leveren tot de geschiedschrijving van een institutie, die zo lang en zo hevig door haar eigen officieren overheerst is.

Laat ik maar meteen met de deur in huis vallen: Jenkins heeft de boot gemist. Zeker, zijn boek is het eerste engelse werk in zijn soort, en zal dit vermoedelijk nog wel een hele tijd blijven, en het heeft als zodanig ongetwijfeld enige waarde, maar indien men enigszins hogere maatstaven aanlegt, kan dit boek niet anders dan een grote teleurstelling worden genoemd. Een groot en principieel bezwaar ligt in de klassieke opzet van het boek (ondanks de aanmoedigende opmerkingen van de uitgever op de omslag), en hierin sluit ik mij geheel aan bij de kritiek van Dr. Bruijn in zijn bespreking van G. J. Marcus, A Naval History of Britain, vol. 2 (Mededelingen no. 28, blz. 66-7). De nadruk, inderdaad bij uitsluiting van bijna alle andere zaken, ligt op de gevechtsactiviteiten van de marine, zowel in de grote zeeslagen als in de minder spectaculaire gevallen van "gunboat diplomacy" (hoewel deze term angstvallig vermeden wordt), terwijl men onvermijdelijk ook bijzonderheden verneemt over het optreden te land van marine-officieren als Garnier, die zo actief waren in de uitbreiding van het tweede franse wereldrijk. Hoewel vermeld in de titel van een hoofdstuk, komt de kaapvaart er uiterst bekaaid af, en zelfs kwesties die in direkt verband staan met het vechten, als taktiek en strategie, komen niet uit de verf. Het zou erg interessant zijn geweest nu eens wat meer te horen over het merkwaardige strategische bord dat zovele franse admirals voor het hoofd hadden, die zoals Mahan reeds uitgebreid aantoonde, hun vloten leidden volgens het concept van het 'ulterior motive'. Typisch voor Jenkins' stijl is zijn verklaring voor het gedrag van Duquesne bij Solebay (1672): "Goodness alone know why he held his hand." Het is eventueel te verdedigen, dat er een noodzaak is voor een zuivere actiegeschiedenis van de franse marine, maar zelfs die taak heeft Jenkins onvoldoende vervuld. Zijn beschrijvingen laten heel wat aan duidelijkheid van uitdrukking en verklaring te wensen over en de essentiële punten van verscheidene campagnes (b. v. het 'grand dessein' van Napoleon) zijn bepaald onvoldoende behandeld. Sommige slagen zijn nauwelijks te volgen zonder enige voorkennis, en de weinige opgenomen diagrammen helpen niet in het minst. Zelden zal Trafalgar zo verward en onduidelijk zijn uitgebeeld, en het is niet te verwonderen dat geen diagram van de

(veeleisender) slag van de 13de Prairial (1 juni 1794) is afgedrukt. Natuurlijk is niet alles zwart, en bijvoorbeeld de beoordeling van Villaret-Joyeuse en de discussie van de verwickelingen rond de franse vloot in 1940-2 zijn aanvaardbaar en aantrekkelijk. De moeilijkheid met Jenkins' boek is echter, dat hij niet heeft kunnen vermijden ruimere kwesties aan te snijden; indien wij de omslag mogen geloven, was dit zelfs de bedoeling. Zo komt hij er bij gelegenheid niet aan voorbij problemen en onderwerpen aan de orde te stellen, als organisatie (zie b. v. Plate III: "The Great Administrators, Richelieu, Colbert, and Choiseul"), materieel (de invoering van het gepantserde linesschip, of de plotselinge verschijning van de carrier 'Béarn'), buitenlandse politiek (als in hoofdstuk XV, "Two World Wars"), of bemanningen en officieren (zo is het interessant te vernemen, dat Frankrijk in de 1740-er jaren dezelfde last had van overjarige admirals als haar tegenstanders) - maar nergens is er sprake van een systematische aanpak. Vaak gaat dit gebrek verscholen achter een geforceerd luchthartige stijl: "Perhaps no European government, not even that of France after 1871, was so set upon the idea of sheer revenge as that of Choiseul, until the advent of the very different Adolf Hitler." (blz. 144) Deze aanpak kan het beste geïllustreerd worden aan de hand van enkele grepen uit de inhoud. Daar de nadruk van het boek geheel op het oorlogsbedrijf van de marine ligt, zal het niet verrassend zijn, dat een overmatig deel gewijd is aan de periode tot 1815: deze sectie loopt tot blz. 281. Zoals reeds aangeduid vindt men hier geen fundamentele discussie van buitenlandse politiek, handel en koloniën, ontdekkingsreizen en overzeese bases aan de ene kant, en administratie, bevoorrading, sociale structuren enz. aan de andere. Een beknopte bibliografie aan het einde van het boek vertoont ontstellende lacunes; zo ontbreken P. W. Bamford's *Forests and French Sea Power, 1660-1789* (1956) en biografieën van Richelieu of Colbert. De discussie aangaande de 'ondergang' van de marine gedurende de Revolutie wordt geheel gekenmerkt door verouderde clichés (nadruk op het opheffen van het korps zee-artilleristen) en vooroordeel tegen de hervormingen van St. André. Niet alleen heeft Jenkins verzuimd kennis te nemen van L. Lévy-Schneider's klassieke biografie "Le Conventionnel Jean-Bon St. André" (1901), maar ook N. Hampson's helaas onvertaald gebleven (maar Jenkins leest frans) "La Marine de l'An II, Mobilisation de la Flotte de l'Océan 1793-1794" (1959) is geheel aan hem voorbijgegaan. De quasi-oorlog met de Verenigde Staten wordt afgedaan met een voetnoot, en nergens wordt het belang van de revolutionaire expansie van Frankrijk, en later die onder Napoleon, over Zuid- en Noord-Europa voor de uitbreiding van haar zeemacht aangegeven. Frappant in dit opzicht is Jenkins' klassieke opvatting, dat na 1805-7 "the naval war therefore pursues henceforth a curious course in which convoy and search are two of the main operations. Blockade by Britain was the third." (blz. 269) Hij mist geheel het punt, dat deze blokkade niet alleen gericht was tegen een herleving van de continentale scheepvaart, maar bovenal genoodzaakt door de voortdurende aanbouw van nieuwe schepen door Napoleon, zoals aangegeven door R. Glover in zijn artikel "The French Fleet, 1807-1814" in het *Journal of Modern History* van 1967, of in zijn waarschijnlijk te laat verschenen "Britain at Bay" (1973). De herstelde nederlandse marine van 1815 voelde maar al te zeer de inferieure kwaliteit van speciaal het hout van Napoleon's schepen, maar desondanks bekleedde de vlootbouw een zeer prominente plaats in zijn totale strategie tegen Groot-Brittanië.

Nog minder dan vóór 1815, kan de franse marine na die datum los gezien worden van haar strategische, politieke en technologische achtergronden. In twee instanties van wereldbetekenis is dit bijzonder duidelijk: de invoering van het gepantserde linesschip, en de ontwikkeling van alternatieve niet-slagschip strategieën onder de zogenaamde Jeune École. Dupuy de Lôme en zijn creatie, de 'Gloire' worden in enkele zinnen afgedaan, en nergens krijgen we zelfs maar het klassieke verslag van al Dupuy's eerdere plannen en visies (hoewel Paixhans' premature ideeën uit de twintiger jaren wel vermeld worden). J. P. Baxter's "The Introduction of the Ironclad Warship" (1933) en andere meer algemene werken aangaande de ontwikkeling van het slagschip zijn ongeopend gebleven. De britse riposte wordt samengevat in de volgende zin "Britain replied by the end of the next year, 1860, with the "Warrior", faster and larger but more vulnerable and less manageable." Verder worden nog slechts incidenteel gegevens opgegeven aangaande een enkel schip, zonder vergelijkingsmateriaal, of wat van even groot belang is, zonder een discussie van de offensieve en defensieve kwaliteiten van ieder vaartuig. Het was niet alleen een herleving van de "guerre de course", ditmaal door middel van de torpedo en de zeegaan-

de torpedoboot, die de Jeune École rond 1880 naar voren zou brengen: ook de onzekerheid wat betreft het incasseringsvermogen van het toenmalige linienschip leidde velen tot twijfel aangaande de waarde van het linienschip en de ontwikkeling van alternatieve strategieën. De Jeune École is daarom zo belangrijk, omdat zij in Frankrijk de extreme vertegenwoordigster van dit universele verschijnsel was, en direkt verantwoordelijk voor de ontstellende verzwakking van de franse marine in de periode 1886-1905 (met enige onderbrekingen). Jenkins' behandeling van de ideeën van deze 'school' en hun invloed is ten enen male onvoldoende. Een indicatie hiervan is bijvoorbeeld zijn vraag, of Frankrijk eventueel een onbeperkte duikbootoorlog zou hebben gevoerd als Duitsland in de Eerste Wereldoorlog; een vraag, die men natuurlijk nooit definitief met ja of nee kan beantwoorden, maar waarover hij zonder enige moeite de geschriften van de Jeune École zelf (bijvoorbeeld in de "Revue des Deux Mondes") had kunnen raadplegen: hij had dan gezien, dat zij best tot dergelijke en ergere gruwelijkheden in staat zouden zijn geweest. Niet voor niets was Italië's grootste vrees gedurende deze periode het platbombarderen van haar havensteden! Deze sectie toont al evenzeer Jenkins' verwaarlozing van belangrijk secundair materiaal, als Th. Ropp's artikel in E. M. Earle's "Makers of Modern Strategy" (1943; of ook Ropp's Harvard Ph. D. van 1937), R. Mason's these "La Marine française lors de la crise de Fashoda 1898-99" (Parijs 1955), of ook het recente en merkwaardigerwijs in het Duits verschenen werk van V. Bueb "Die 'Junge Schule' der französischen Marine; Strategie und Politik 1875-1900" (1971). Admiraal Aube (minister van Marine 1886-7) wordt vermeld, maar niet Fournier, de voorstander van grote pantserkruisers. Geen enkele aandacht wordt besteed aan de ironie van Delcassé's opmerkelijke carrière op Koloniën, Marine en Buitenlandse Zaken (waar hij in 1898 de Fashoda-affaire had op te lossen, waarvoor hijzelf aanzienlijke verantwoordelijkheid droeg, en vanwaar de machteloosheid van de Franse vloot hem uiteindelijk tot de Entente Cordiale dreef), terwijl het desastreuze ministerschap van Pelletan (1902-5) geheel over het hoofd gezien wordt. Verbonden met deze kwesties was de late invoering van de Dreadnought in Frankrijk (in 1914 slechts drie gereed!): nauwelijks genoteerd en nog minder verklaard. Dit is een des te interessantere zaak, daar Frankrijk eerder dan haar overbuur begonnen was met experimenten met geschutsvuur over langere afstanden dan de rond 1895 gangbare 1.000 meter (A. J. Marder, "British Naval Policy 1880-1904" (1940), blz. 384 - evenzeer afwezig van Jenkins' bibliografie).

Het zou niet moeilijk zijn meer lacunes en historische misvattingen aan te geven, die het gevolg zijn deels van de te nauwe opzet, deels van een onvoldoende gebruik van de bestaande literatuur. Als een ouderwets overzicht van de gevechtshandelingen zou men nog enige vrede kunnen hebben met "A History of the French Navy", maar buiten dat beperkte gebied heeft het werk maar weinig te bieden, dat niet reeds in het Engels beschikbaar is. De illustraties zijn (in tegenstelling tot de gevechtsdiagrammen) van goede kwaliteit, maar men kan kritiek hebben zowel op de plaatsing (op aparte bladzijden, ver weg van de relevante tekstgedeelten) als de selectie (bijvoorbeeld geen afbeelding van een enkel schip tussen de 'Gloire' en de 'Richelieu'). Al met al een gemiste kans.

F. J. A. Broeze.

KENNEDY, R. W., Elizabeth's admiral. The political career of Charles Howard, earl of Nottingham, 1536-1624. Baltimore and London, The John Hopkins Press 1970, 354 blz., geïll.,

Dit is een uitstekend boek voor wie de nadruk legt op de titel. Niet de historie van lord Howard als een van Engeland's grote vlootvoogden, maar de man in zijn kwaliteit van vooraanstaand politicus vormt het uitgangspunt van de schrijver. Evenwichtig opgezet, geschreven in een vlotte stijl en steunend op authentieke bronnen, levert het werk een belangrijke bijdrage tot onze kennis van dit tijdvak. Het beschrijft een unieke loopbaan al was het enkel om haar tijdsduur, van een figuur die op latere leeftijd (hij was toen 49 jaar) aan het hoofd van de vloot werd geplaatst en dertig jaar lang in die functie zou dienen. Een bekwaam en vlijtig bestuurder, een beraden en moedig aanvoerder treedt ons tegemoet uit deze bladzijden; vóór alles getrouw aan zijn vorstin en aan de standaard van eer en rechtvaardigheid, zoals die destijds werd verstaan, waarbij de arbeid voor eigen profijt, wel eens grenzend aan corruptie, als vanzelfsprekend werd aanvaard.

Geen papieren leider dus, wiens functie een sinecure was (zoals somtijds is betoogd), maar een waarlijke "lord"-admiraal, wiens autoriteit niet werd betwijfeld, ook niet door zijn grote ondergeschikten, als Hawkins, Drake en Frobisher, die zich nooit tegen zijn leiding verzet hebben.

In die tijd toen het opperbevel, ook in de nederlandse verhoudingen, slechts een edelman competeerde, die naar de feodale traditie van nature gezag bezat, was Howard al vroeg voor dit ambt bestemd. Hij had in zijn jonge jaren gevaren, verschillende malen een vloot aangevoerd en vier leden van zijn geslacht, onder wie zijn vader William, waren lord-admiral geweest. Reeds in 1574 werd hij door velen beschouwd als de tweede man op de vloot. Dienst in het leger en aan het hof hadden zijn vorming afgerond; een diplomatieke missie naar Spanje werd voor hem een persoonlijk succes. Aangesteld tot hofmaarschalk, trad hij toe tot het "privy council", de kroonraad van Elizabeth, die het land met dat lichaam bestuurde. Hij escorteerde Anjou naar Vlissingen en vergezelde wat later Leicester, die hem als zijn opvolger aanbeval. Zijn grote dagen zouden beginnen toen de krijg met Spanje uitbrak, waarbij de opbouw van de marine, het toezicht op de handelsoorlog, de verdediging aan de wal en het bevel van de vloot in zee, tijdens de tocht van de Armada en de expeditie naar Cadiz, in zijn handen waren gelegd. Howard komt dan bij ons over als een verstandig, gematigd man, vriendelijk met veel "common sense"; weliswaar praalziek maar niet van een ijdelheid, die in stijfkoppigheid ontardt. Steeds bereid tot overleg, kon hij een andermans mening aanvaarden als men hem wist te overtuigen. Hij toonde goed organisatievermogen en een onwankelbaar zelfvertrouwen vóór en tijdens deze campagnes. Met de lastige Francis Drake en de andere onderbevelhebbers ging hij bijzonder tactvol om en hij droeg voor het scheepsvolk zeer veel zorg. Daarbij wist hij, als een der zéér weinigen, de gunst van Elizabeth te behouden en nadien van haar opvolger, James, wat zeker een exceptie was. Zijn fout is dat hij zijn roem overleefd heeft en aanbleef in een tijd van neergang van de engelse politiek en daarmee van de oorlogsvloot. Daardoor is veel van wat hij volbracht heeft, toegeschreven aan ondergeschikten met een grote reputatie, allereerst aan Hawkins en Drake.

Ingevolge zijn uitgangspunt geeft dit boek slechts ten dele bevrediging aan de liefhebber van het zeezezen, die zijn vizier nu eenmaal gericht heeft op Howard als zeeman en militair. Het is ook kennelijk niet geschreven door een maritiem geschiedkundige en loopt daarom vrij oppervlakkig heen over details van oorlogsvoering, zeemanschap en navigatie. Hoewel de auteur uit het werk van Waters, The art of navigation in England (etc.), enkele namen geeft van schrijvers, die aan lord Howard hun boeken opdroegen met een vleidel commentaar, gaat hij voorbij aan diens conclusie's. Deze maken de admiraal tot een zeer ervaren zeeman "apt in all weathers" en een schoold navigator, als uitzondering onder de edellieden. Toen de "Spiegel" van Waghenaeur uitkwam, die een nederlands ambassadeur aan de koningin vereerde, zag Howard dadelijk zijn betekenis en dreef in het "privy council" door dat de tekst door Ashley vertaald werd. Hij had met zijn vlaggeschip al ontdekt dat de toenmalige beschrijving van zeegaten in Het Kanaal niet deugde. In 1593 organiseerde hij de beboeiing, de bebakening en het baggeren van de Thames met ware "statesmanlike ability", door zijn functie en inkomsten daaruit af te staan aan Trinity House.

Men wordt evenmin veel wijzer inzake Howard's krijgskundige inzichten, over zijn strategie en tactiek tijdens de strijd met de Armada. Zeker is wel, dat tenslotte het opwachten van de vijand in Het Kanaal, het offensief "à base géographique", niet van hem afkomstig is. Hij wilde de vijand tegemoet gaan, juist als Drake, en instrueerde hem overeenkomstig. Ook zijn tactiek van op afstand blijven, de vijand met het geschut te beschadigen en een enterende voorkomen, werd door allen onderschreven. Dat hij onder de franse kust de leiding tijdelijk liet schieten om persoonlijk met zijn schip een grote spaanse galjas te veroveren lag in het gedragspatroon van een ridder en werd dus door niemand euvel geduid.

In dit verband zij nog aangestipt dat Kennedy blijkbaar zijn achtergrond uitsluitend ontleend heeft aan engelse bronnen. De rol van de Nederlanders komt daardoor nimmer uit de verf, al verwijst de schrijver meermalen naar het uitstekende werk terzake van zijn landgenoot Garrett Mattingly. Namen of daden van hollandse aanvoeders worden dan ook niet vermeld. Nimmer klinkt een woord van waardering voor de kleine bondgenoot, voor wat hij tegen de vijand presteerde, ook niet bij de tocht naar Cadiz, waar de onzen een droevig figuur slaan. Anderzijds is de bevrijding van Holland geheel te danken aan engel-

se hulp, dat wil zeggen aan Leicester en de zijnen. Waaraan die opvatting is ontleend, blijft voor het merendeel verborgen; het notenapparaat is beperkt en een bibliografie ontbreekt.

Kortom een belangwekkende studie, maar het standaardwerk over Howard, als Elizabeth's admiraal, zal nog geschreven moeten worden.

H. A. van Foreest.

MARITIEM JOURNAAL 74. Jaarlijks verschijnend informatie- en documentatiewerk op maritiem gebied voor Nederland en België. Bussum, De Boer Maritiem, 1974, 296 blz., geïll., f 45,--.

De redactie wil de behoefte aan informatie en documentatie op maritiem gebied tegemoetkomen en voor de vakman en voor de leek. De huidige ontwikkelingen staan bij dit streven voorop. In de artikelen over de scheepvaartmuseum en de scheepsarcheologie is dit streven eveneens gevolgd; de voornaamste stroming van onze tijd en de huidige stand van zaken worden erin behandeld. Onder het hoofd "een terugblik" echter had naar onze mening de vraag beantwoord moeten worden naar de resultaten van de geschiedbeoefening op maritiem gebied in 1973. Wellicht zou dit meer werkelijke informatie hebben opgeleverd dan de elders in dit boek geplaatste "lijst van recente maritieme uitgaven" die sterk historisch is getint doch op auteursnaam is gerangschikt en dus ontoegankelijk is voor allen, die naar een onderwerp vragen. Er zijn trouwens in het boek meer symptomen aan te wijzen van moeilijkheden bij het zoeken naar een vorm, die beantwoordt aan het begrip "snel beschikbaar zijn", dat inherent is aan het van de laatste jaren daterende gecombineerde begrip informatie en documentatie. Dat men in een jaarboek als dit niet de alfabetische vorm kan volgen van de maritieme encyclopedie (al zoekt de uitgave hierbij wel aansluiting), is te begrijpen, maar wij achten de inhoud toch wel slecht geleed. Zo vinden we "zeerechtconferentie" verstopt in "korte maritieme aantekeningen", terwijl een zelfstandig hoofdstuk "voorschriften" (?) is gemaakt van "Intergouvernementele maritieme consultatieve organisaties" waarvan de schrijver zelf zegt dat dit een volkenrechtelijke organisatie is. Behalve "de wereld van de werven" vinden we "belgische rederijen en werven". Hydrografie en navigatie hadden naar onze mening bij elkaar moeten staan en zo is er meer. Doch er zijn erg welkome documentaire gegevens in het boek te vinden, en de redactie heeft zichzelf tekort gedaan door de afgebeelde handels- en rederijvlaggen en -schoorstenen niet in de inhoud te vermelden.

Het voorwoord van de directeur-generaal van scheepvaart is opmerkelijk.

R. E. J. Weber.

MOLEN, S. J. van der, Profiel van een waterland. Bussum, De Boer Maritiem, 1974, 96 blz., geïll., f 24,50.

De relatie van Friesland met zijn binnenwateren en de zee te tonen aan de hand van beeldmateriaal was het oogmerk van de auteur, bekend door andere publicaties over het varen-de verleden van zijn provincie. Hij verzamelde daartoe prenten en schilderijen, in fries bezit en vervaardigd in de 18de en eerste helft van de 19de eeuw. Hij voorzag dit materiaal van uitvoerig en goed commentaar, zich daarbij baserend op de bestaande literatuur. Een wetenschappelijke verhandeling streefde hij niet na. Van der Molen is in zijn opzet uitstekend geslaagd. Het is een aantrekkelijk boekje geworden, dat zich gemakkelijk laat doorbladeren en lezen.

Van der Molen geeft eerst impressies van scheepstypen en van de scheepsbouw, daarna van steden langs de Zuiderzee met hun zeevaart en verder van enkele in het binnenland gelegen steden en dorpen. Lemmer, Hindeloopen, Harlingen bijvoorbeeld komen zo ter sprake, maar ook Woudsend en Grouw. Aan de palinghandel op Londen van Gaastmeer, Heeg en Workum en aan het hardzeilen - al sinds het midden van de 18de eeuw in kranten vermeld - worden twee aparte hoofdstukken gewijd.

De aanwezigheid van beeldmateriaal bepaalde grotendeels de inhoud van het boek. Daardoor werd voorbijgegaan aan het feit, dat nog diverse andere plaatsen als bijvoorbeeld Warns en Molkwerum ten nauwste bij de zeevaart betrokken waren. Een uitvoerige lite-

ratuurlijst besluit het boek, een gedetailleerde verantwoording van de herkomst der illustraties ontbreekt.

J. R. Bruijn.

MOLEN, S. J. van der (inl.), F. C. en C. J. Jaski: Met barken en klippers de wereld rond. Bussum, Unieboek, 128 blz., geïll., f 17,50.

Het feit dat slechts een beperkt aantal reisbeschrijvingen van Nederlandse zeereizen uit de vorige eeuw beschikbaar is, gaf Unieboek aanleiding tot het opnieuw uitgeven van een tweetal memoires die respectievelijk in 1879 en 1855 het licht zagen. Het gaat hier om 'Herinneringen uit mijn vijf-en-twintig-jarige loopbaan als scheepsgezagvoerder aan mijne kinderen verteld' door C. J. Jaski, en 'Aanteekeningen op mijn Reis om de wereld in de jaren 1851 en 1852 met het barkschip "Baltimore"' door F. C. Jaski, eveneens gezagvoerder en een oom van eerstgenoemde.

Beide reisbeschrijvingen - door deze uitgave in één band verenigd - worden door S. J. van der Molen ingeleid, waarbij hij het door een beknopte levensbeschrijving van de beide Jaski's de lezer mogelijk maakt de memoires in hun tijd te plaatsen. Hierdoor winnen deze duidelijk aan diepte. De beschrijvingen zelf geven in sobere bewoordingen interessante informatie over het reilen en zeilen in die tijd, waarbij men wel moet bedenken dat dit momentopnamen uit de geschiedenis van de zeilvaart betreffen. Het boekje is passend geïllustreerd met foto's van beide zeelieden, van enkele schepen waarop zij gevaren hebben, van enkele havens en van enige relikwieën. De enige bedenking tegen deze uitgave kan zijn het feit, dat niet de oorspronkelijke spelling is gebezigd, maar dat de uitgever gemeend heeft deze enigszins te moeten moderniseren.

E. A. de Vries.

MONDFELD, W. zu, Ruder hart backbord! Würzburg, Arena Verlag, 1974, 145 blz., geïll.

In dit boek beleven wij de vierdaagse zeeslag aan boord van het engelse fregat de "Unicorn". Het verhaal van de slag wordt gebracht in een sterk geromantiseerde vorm, waarbij aan de verbeelding geheel de vrije loop wordt gelaten. Zo neemt men af en toe een kijkje bij de Hollanders, en om een voorbeeld te geven citeren wij op blz. 83: "Verflucht! Adriaen Bankert schlug mit der Faust wütend auf die Relung". Dergelijke tafereeltjes zijn in het boek schering en inslag; zie bijvoorbeeld blz. 120 waar "de Ruyter tobte", "Cornelis Tromp fluchte" en "schimpfte zusammen mit Jan Cornelis van Meppel und Adriaen Bankert", en "Jan de Liefde meckerte über Tromp en van Meppel". Dit alles zou, hoe kinderlijk het is, nog te verteren zijn, ware het niet dat er in het boek talloze slordigheden staan, bijvoorbeeld op blz. 31: "M. A. de Ruyter, General admiral und Stadthalter der Vereinte Provinzen"; op blz. 32: "Cornelis Tromp, Admiral-leutnant von Holland und Ostfriesland", op blz. 69 is Meppel "Konteradmiral" en Aert van Nes "Vice-admiral". De "Seeschlacht der vier Tage bleibt unentschieden" en in de derde engelse oorlog "werden die Engländer bei Schooneveldt und Texel geschlagen und siegen in der Solebay": toch wel een erg eenvoudige voorstelling van zaken. In 1781: "die Engländer unter H. Parker besiegen die Holländer", zo luidt het oordeel over Doggersbank. Onder de belangrijke krijgsverrichtingen in de jaartabel komen de tocht naar Chatham en La Hogue niet voor.

Het boek is keurig uitgegeven en van vele tekeningen, goede illustraties en situatieschetsen voorzien, maar toch kan dit boek geen aanwinst voor de maritieme literatuur genoemd worden.

C. A. Nierstrasz.

PETREJUS, E. W., Het schip vaart uit. Onze zeilvaart in de negentiende eeuw. Bussum, De Boer Maritiem, 1975, 159 blz., geïll., f 48,-.

Als sociaal-economische pendant van zijn "Nederlandse zeilschepen in de negentiende eeuw" is nu, twee jaar na zijn overlijden, Petrejus' laatste werk verschenen. Veel minder dan het eerste deel, dat het zeilschip zelf tot onderwerp had, kan "Het schip vaart uit" pretenderen een oorspronkelijke, laat staan 'definitieve' studie te zijn. Petrejus heeft geen nieuw bronnenmateriaal gezocht of gebruikt, maar op grond van de bestaande literatuur, en vooral ook door een uitgebreid beuitten van de getuigenverklaringen afgelegd bij de grote Enquête van 1874, geeft hij een gedegen en verantwoord beeld van de Nederlandse koopvaardij. Deze selectie van bronnen brengt natuurlijk wel een zekere eenzijdigheid met zich mee, waarin veruit de meeste ruimte gewijd is aan de Oost-Indische vaart, en speciaal de periode 1840-1870. Noch de kust- en Europese, noch de transatlantische vaart worden behandeld. Wel krijgt men het over-bekende verhaal van de (zeer weinige) grote zeilschepen na 1870.

Voor de grote sectie, die gewijd is aan de levens- en werkomstandigheden van de schepeling, is een waardevol overzicht. Het aankweken van een stand van bekwame zee-lui was niet een van de minste zorgen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, wier naam en politiek natuurlijk over veel bladzijden, zoals over de gehele enquête van 1874, zweeft. De behandeling van het rederijbedrijf doet soms wel eens wat fragmentarisch aan, wat gezien de natuur van het gebruikte materiaal wellicht niet onvermijdelijk was. Een hoofdstuk over de kostprijs van schepen, dat Petrejus nog niet geschreven had, is door de uitgever gepresenteerd in de vorm van aantekeningen, wat ook wel te billijken is. Soms wrekt zich bij deze laatste onderwerpen, meer dan bij de bespreking der sociale aspecten, de zwaarte van het enquête-materiaal. Wellicht was, zoals werd aangevoerd, onder de omstandigheden van 1874, de partenrederij niet meer de aangewezen ondernemingsvorm om de Nederlandse zeilvloot weer op te beuren (hoewel men dit op zich al zou kunnen bestrijden), men kan er toch zeker niet aan voorbijgaan te erkennen, dat deze manier van kapitaal aantrekking een bijzonder belangrijke rol had gespeeld bij de enorme groei van de Nederlandse grote koopvaardij in de ongeveer halve eeuw tot 1860.

Mede door de talloze illustraties is "Het schip vaart uit", ondanks de hoge prijs, een aantrekkelijk werk voor het algemeen publiek, te meer daar veel van de gebruikte literatuur slechts in bibliotheken of met moeite antiquarisch beschikbaar is.

Wellicht is dit de beste plaats om een kleine misvatting recht te zetten, die eens haar plaats in de geschiedschrijving gevonden heeft, en sindsdien in ieder werk (hier op blz. 114) herhaald is. Willem Ruys' ijzeren schoenerbrik 'Industrie' is in 1853 van Hong Kong wel degelijk in Port Phillip (Melbourne) aangekomen, namelijk op 27 december. Op 7 maart 1854 vertrok kapitein Jacobus van Dijk naar Sydney, waar hij na een kleine week aankwam. Vermoedelijk vond hij daar maar een gedeeltelijke lading, want op 20 april zeilde hij weer uit, terug naar Melbourne (New South Wales, Maritime Services Board, 4/7735). Het was op deze overtocht dat het schip verdween zonder een spoor na te laten, ook niet in de annalen van de scheepsrampen in Bass Strait, zodat de 'Industrie' vermoedelijk reeds spoedig na het vertrek van Sydney vergaan is.

F. J. A. Broeze.

REUCHLIN, H., Zeil strijken -- stoom op. Rotterdam/'s-Gravenhage, Nijgh & van Ditmar, 1975 (reeks Roterodamum, deel 29), 99 blz., geïll., f 7,50.

De geschiedenis van de Nederlandse stoomvaart in de negentiende eeuw is bepaald geen onbeschreven blad. Vooral de uitgebreide studies van M. G. de Boer hebben er veel toe bijgedragen, dat de ontwikkeling van de meeste grote rederijen in min of meer detail bekend is en namen als Roentgen en Van Vlissingen gemeengoed zijn geworden. Toch zijn er nog wel wat hiaten te constateren, speciaal wat betreft het gebeuren in Rotterdam. Het voorliggende boekje van Reuchlin heeft de verdienste ons inzicht te bieden in één van deze weinig bekende episodes, die van de mislukte Rotterdamse stoomvaartplannen in de 1850er jaren. Hoewel later in de decade ook de vaart op Indië ter sprake kwam, betreft het hier voornamelijk de pogingen van de Rotterdamse Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (1850-55) een lijndienst op Noord-Amerika te openen.

Rond dit centrale thema (behandeld op blz. 30-49) is op een ruim canvas de historische context geschetst en wordt een kort overzicht gegeven van de volgende jaren, totdat uiteindelijk in 1873 de 'Brug over den Oceaan' in het leven geroepen werd. Diverse interessante zaken worden hierbij naar voren gehaald, als scheepsfinanciering, waarbij suggesties worden gedaan aangaande de nauwe relatie tussen scheepsbouw en rederij in de zeilvaart (zie speciaal voetnoot 52, met een opgave van de scheepsparten in het bezit van scheepsbouwer Cornelis Smit bij diens overlijden in 1858). Het is overigens twijfelachtig of in Engeland ooit scheepshypotheeken werden gebruikt in de vroege stoomvaart, terwijl men ook het open karakter van de Engelse stoomvaartmaatschappijen niet moet overschatten. Zo werd het aandelenkapitaal van de P & O pas in de 1870er jaren in kleine coupures verdeeld en wijd verspreid, terwijl Cunard pas een tiental jaren later hetzelfde lot onderging. De maatschappij-vorm werd gekozen vanwege de omvang en aard van de onderneming en het belang van het verkrijgen van een charter, niet alleen om de financiering te vergemakkelijken. Veel van de documentatie in deze inleiding is afkomstig van de Enquête van 1874, wat het beeld van een kwart eeuw eerder wel eens wat te somber doet uitkomen.

De hoofdmoot van Reuchlin's boekje is opgebouwd uit tot nog toe onbekend materiaal, voornamelijk de overgebleven papieren van de R. A. S. M. in het archief van de Holland Amerika Lijn. De lezer krijgt een uitstekend inzicht in de (te) grote problemen die de initiatiefnemers en commissarissen te overwinnen hadden en die tenslotte tot de mislukking van hun plannen voerden. Duidelijk worden de kortsluitingen tussen bedrijfsleven en een onwillige liberale regering (die tenslotte toch al steun verleende aan de Rhijnspoorweg, telegraafaanleg en Cores de Vries' Indische stoomvaart) en de verlamme rivaliteit van Amsterdam belicht. Centraal probleem was dat van de door de regering te verlenen steun, zonder welke transoceanische stoomvaart commercieel niet haalbaar was. Zowel om deze kwestie in het juiste licht te plaatsen, als om een vergelijking met buitenlandse ondernemingen mogelijk te maken, was meer cijfermateriaal wenselijk geweest. Het zou interessant zijn de gedetailleerde calculatie van de R. A. S. M. bij de hand te hebben, evenals ook nadere opgaven aangaande het verwachte passagiers- en vrachtvervoer. Het centrale belang van het landverhuizersverkeer wordt nadrukkelijk gesignaleerd, maar dit had geïllustreerd kunnen worden met cijfers omtrent de totale stroom emigranten uit Noord-Europa, de transitopassagiers die door Rotterdam reisden en in Engeland pas een transatlantisch zeil- of stoomschip betraden, of ook het aantal dat in Nederland sloop naar Amerika. Het was juist op de golf der toenemende emigratie vanuit Noord-Europa, dat zich in die jaren in de Atlantische stoomvaart zelfs ongesubsidieerde maatschappijen (als de Inman-Lijn of enige jaren later de Hamburg Amerika Lijn) konden ontplooiën. Evenzeer had ik graag wat meer vernomen over de achtergronden van de initiatiefnemers en aandeelhouders van de R. A. S. M. Lang niet allen waren cargadoors en bijvoorbeeld Serruys was een zeilreder van formaat (zie ook voetnoot 86, waarin wel de functies worden gegeven van de ondertekenaars van een Amsterdams stoomplan). Op die manier had de episode van de R. A. S. M. wat nauwer ingepast kunnen worden in de historische mise-en-scène van de inleidende hoofdstukken, en had men wellicht wat meer over de drijfveren van de kapitaalverschaffers kunnen vernemen of speculeren. Het vragen van een rentegarantie van 4% op het te storten materiaal (wegneming van het investeringsrisico dus) duidt inderdaad op een minder vertrouwen in de goede afloop dan dat waarvan zoveel prospectussen blijk gaven, maar de stelling dat "alles meer af hing van een lokaal betoon van daadwerkelijke burgerzin dan ... de verwachting (van) grote dividenden" stelt de Rotterdamse kapitalisten toch wel in een wat te altruïstisch licht. Niet voor niets was directeur Van Oordt tevens directeur van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij!

De bovenstaande opmerkingen moeten duidelijk gezien worden in de geest van 'l'appétit croft en mangeant': al met al is "Zeil strijken -- stoom op", mede door de levendige stijl, een interessant en stimulerend boekje.

F. J. A. Broeze.

TANGELDER, F. B. M., Nederlandse rekeningen in de pondtolregisters van Elbing, 1585-1602. Den Haag, Nijhoff, 1972, 327 blz., f 31, 20.

Het plaatsje Elbing (thans Elblag) ligt aan de gelijknamige rivier, vroeger in Pruisen, thans in het oosten van Polen. Het heeft via de Westfriese Haf een verbinding met de Oostzee, die wegens ondiepten vaak moeilijkheden voor de scheepvaart opleverde. Het trok, voorzover de schepen niet te veel diepgang hadden, handelsverkeer uit vele plaatsen aan. Voor het onderhoud van de havenwerken aldaar werd het scheepsverkeer, evenals in andere Pruisische plaatsen, belast met een paalgeld (portorium) van aanvankelijk twee pfennig per elke mark in- of uitgevoerde waarde. Het woord paalgeld is later verdrongen door pondgeld. De registratie van de inning van deze gelden is voor een aantal jaren, namelijk 1585-1587, 1594, 1596-1597, 1599-1602 in het archief van Danzig bewaard gebleven. Van de hierin genoteerde schepen (1697) waren de meeste uit Engeland (694) en Nederland (634) afkomstig.

De in 1970 overleden directeur van de Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Dr. F. B. M. Tangelder, heeft de Nederlandse rekeningen uit deze registers bewerkt en uitgegeven. Weliswaar waren de Nederlandse schepen tot 1748 van het betalen van het portorium vrijgesteld, voorzover het Nederlandse waar betrof, maar hun schepen en inhoud werden toch genoteerd. De vracht werd wel belast als de bevrachters geen Nederlanders waren. Opvallend in deze rekeningen is het grote aantal schepen uit Enkhuizen, Hoorn, Medemblik en Terschelling dat op Elbing voer. Het aandeel van Nederlandse schippers in buitenlandse bevrachting komt duidelijk naar voren, ook al blijkt niet welk aandeel bijvoorbeeld de Engelsen hierin hadden. Omdat de hoogte van het te betalen pondgeld afhankelijk was van de waarde der vervoerde goederen geeft deze uitgave ook een indruk van de prijzengeschiedenis.

De lezer wordt bij het lezen van deze 16de eeuwse Duitse registers bijgestaan door uitvoerige verklarende woordenlijsten van goederensoorten, maten en gewichten en plaatsnamen, terwijl alfabetische registers op de namen van schippers en bevrachters, ingevoerde en uitgevoerde goederen, plaats- en scheepsnamen de bestudering van dit onderwerp vergemakkelijken. In een uitvoerige inleiding gaat dr. Tangelder in op de geschiedenis van het pondgeld in het Oostzeegebied. De pondtolregisters van de veel belangrijker stad Danzig zijn in Warschau en Parijs in bewerking. Het nu verschenen deel was aanvankelijk bestemd voor de serie Bronnen voor de geschiedenis van de Oostzeehandel 1585-1702 van de R. G. P., maar is nu als eerbetoon aan de overleden schrijver als een apart boekwerk verschenen.

J. Temminck.

WERKMAN, E., en C. v.d. Meulen, Redden. Amsterdam, Ploegsma, 1974, 180 blz., geïll., f 34, 50.

Het boek "Redden" is uitgegeven in samenwerking met de KNZHRM en de KZHRM ter gelegenheid van hun 150-jarig jubileum. De eerste auteur is verantwoordelijk voor de tekst, de tweede voor de illustraties. Een groot aantal foto's is door van der Meulen zelf gemaakt. Het zijn prachtige foto's, vele zullen niet geheel nieuw zijn voor de leden van de bovengenoemde reddingmaatschappijen. Regelmatig treffen wij deze foto's aan in bijvoorbeeld "De Reddingboot", maar in deze vorm zijn ze prettig om te bezitten. De oudere foto's komen uiteraard uit verschillende archieven of particuliere verzamelingen. Van de herkomst is keurig verantwoording gegeven op de laatste bladzijde van het boek. Slechts één foto doet mij vreemd aan in het boek, die op bladzijde 132 "Een helpende hand: rijks-politie te water". Vissers zullen het afgebeelde nauwelijks als zodanig ervaren, wij zien hier twee agenten bezig met de maaswijdte-controle op het IJsselmeer! Meer zorg had besteed kunnen worden aan de onderschriften van de foto's. De weinige die er staan zijn vaak overbodig en waar ze ontbreken zijn ze nu juist gewenst, bijvoorbeeld op bladzijde 30-31: "Links: Oud wrak op het strand. Rechts: Barend van Spreekens", terwijl niet iedereen bijvoorbeeld de foto tegenover bladzijde 39 als de haven Scheveningen zal herkennen. Het boek is in een twintigtal hoofdstukken van verschillende lengte verdeeld, zoals "Van strandroof tot het redden van schipbreukelingen", "De reddingsmaatschappijen in de eerste jaren na de oprichting", "Duizenden keren werd de zee verslagen", "Het wakend oog: de kustwacht", "Geneeskundige adviseurs: de Radio Medische Dienst",

"Papier is soms geduldig: uitvinders en hun ideeën", het zijn alle vlot populair geschreven hoofdstukken. Het is een stijl die beslist bij een groot publiek zal kunnen aanslaan. Mede daarom heeft Werkman er dan ook vanaf gezien, neem ik aan, om de bronnen van zijn geschrijf te vermelden. Dit is betreurenswaardig, daar de herkomst van zeer grote stukken beslist vrij eenvoudig op te sporen is. Zo is het hoofdstuk "Strandroof etc." vrijwel geheel overgenomen uit het artikel van H. Th. de Booy (1966) in de Reddingboot, nr. 101, blz. 4245-4251; het hoofdstuk "Geneeskundige adviseurs, etc." uit het anonieme artikel in de Reddingboot 1971, nr. 111, blz. 4743-4749; het hoofdstuk "De uitvinders etc." uit het artikel van H. Th. de Booy (1943) in de Reddingboot nr. 56, blz. 1962-1966 (met alle illustraties!).

Dat Werkman deze artikelen uit "De Reddingboot" heeft gebruikt is verstandig, verstandiger ware het om dan tevens de bronnen te vermelden. Het doet in feite vreemd aan, dat een foto van Mees Toxopeus door de Booy gemaakt keurig verantwoord wordt (tweemaal), terwijl van zijn honderden en honderden gebruikte zinnen geen gewag wordt gemaakt.

Samenvattend is het een boek dat beslist van de verschillende facetten van het reddingwezen een goede indruk geeft. De foto's zijn ronduit zeer goed, de kleurenfoto's prachtig. Een geschiedenis van ons nationale reddingwezen gedurende de laatste 150-jaar is het echter beslist niet.

S. J. de Groot.

- FALMER, J., Jane's Dictionary of naval terms. London, Macdonald & Jane, 1975, 250 blz., f 3, 35.
- SKALLERUP, H. J., Books about & about. A history of books, libraries, and reading among seamen during the age of sail. Hantsburg, Conn., Archer Books, 1974, 177 blz., geïll., f 12.
- WOORT, J. P. van de., Bibliografie van Vlaardingen. Vlaardingen, Historische Vereniging Vlaardingen, 1975, 136 blz., f 5, ongeveer 20% van de titels betref maritieme zaken.
- DUNBAR, G. S., Societies for the History of Discoveries. Terra Incognita 6(1974)65-71.
- DUNN, O. C., The Arquivo Historico da Marinha. Terra Incognita 6(1974)73-85.
- TIERNEY, D. J., Select bibliography of maritime history. Books and articles published in 1972 (alfabetisch op auteursnaam). MH 4(1974)126-134.
- TORODASH, M., Balboa historiography. Terra Incognita 6(1974)7-17.

Algemeen

- ABBOT, W. W., The colonial origins of the United States 1607-1763. New York, John Wiley & Sons, 1975, 134 blz., geïll., f 3, 95.
- ALDCROFT, D. H., Studies in British transport history 1870-1970. (Herdruk van 1937-kolof, gepubliceerd tussen 1961-1972, waarvan 5 betreffende maritieme zaken). Newton Abbot, David & Charles, 1975, 6 + 369 blz., f 5, 50.
- BAGWELL, Ph. S., The (British) transport revolution from 1770. New York, Harper & Row, 1974, 460 blz., geïll., f 4, 50.
- BOESEKEN, A. J., Jan van Rieboek en zijn gasta. Kampstad, Tafelberg - Uitgeverij Beperk, 1974, 135 blz., geïll., f 13, 70.
- ERANDON, A., Een tweeling-schilderij van Hans Savery (1568 + ca 1626) en nog wel... Rotterdam, 1974, 24 blz., geïll., niet in de band!
- BRENT, P., The Viking saga. London, Weidenfeld & Nicolson, 1975, 180 blz., geïll., f 3, 50.
- BROOK-HART, D., British nineteenth-century maritime paintings. Royal Antiquarian Collectors Club, (1975), 374 blz., geïll., f 3, 50.
- BRUN, M. P. de., Aan de rede. Zeeland aan de waterkant. Bussche, de Boer, 1975, 164 blz., geïll., f 24, 30.
- CASE, L. M., W. F. Spencer., The United States and France: civil war diplomacy. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1974, 762 blz., f 8, 75 (pb; herdruk 1970).

Nieuwe boeken en artikelen.

Zie voor de volledige titels van de hieronder in afgekorte vorm aangeduide tijdschriften: Mededelingen nr. 29 (oktober 1974) blz. 54.

Woordenboeken en encyclopedieën

- EDELMAN, H., Dutch-American bibliography 1693-1794. A descriptive catalog of Dutch-language books, pamphlets and almanacs printed in America. Nieuwkoop, B. de Graaf, 1974 (Bibliotheca Bibliographica Neerlandica, vol. VII), 126 blz., f 75,-.
- KAVENAGH, W.K., Foundations of colonial America. A documentary history. Epping/Essex, Bowker Publishing, 1974, 3 dln., plm. 2600 blz., £ 50,- (bronnen voor de Amerikaanse geschiedenis 1492-1763).
- KÖHLERS Flottenkalender 1976. Das deutsche Jahrbuch der Seefahrt. Red. H.G. Prager. Herford, Koehlers, 1975, 256 blz., geïll., DM 12,80.
- LYTLE, W.M. e.a., Merchant steam vessels of the United States 1790-1868. Maplewood/N.J., Steamship Historical Society, 1975, 330 blz., \$ 15,-.
- MINCHINTON, W.E. (comp.), Bibliographie de l'histoire des grandes routes maritimes. Vol. IV, Royaume Uni. Lissabon, Fundação Calouste Gulbenkian, 1974, 390 blz.
- PALMER, J., Jane's dictionary of naval terms. Londen, Macdonald & Jane, 1975, 250 blz., £ 3,95.
- SKALLERUP, H.R., Books afloat & ashore. A history of books, libraries, and reading among seamen during the age of sail. Hamden/Conn., Archon Books, 1974, 277 blz., geïll., \$ 12,-.
- VOORT, J.P. van de, Bibliografie van Vlaardingen. Vlaardingen, Historische Vereniging Vlaardingen, 1975, 136 blz., f 5,- (ongeveer 30% van de titels betreft maritieme zaken).

- DUNBAR, G.S., Societies for the history of discoveries. *Terrae Incognitae* 6(1974)65-71.
- DUNN, O.C., The Arquivo Historico da Marinha. *Terrae Incognitae* 6(1974)73-76.
- TIERNEY, D.J., Select bibliography of maritime history. Books and articles published in 1972 (alfabetisch op auteursnaam). *MH* 4(1974)126-134.
- TORODASH, M., Balboa historiography. *Terrae incognitae* 6(1974)7-17.

Algemeen

- ABBOT, W.W., The colonial origins of the United States 1607-1763. New York, John Wiley & Sons, 1975, 134 blz., geïll., \$ 9,95.
- ALDCROFT, D.H., Studies in British transport history 1870-1970. (herdruk van 13 artikelen, gepubliceerd tussen 1961-1972, waarvan 5 betreffende maritieme zaken). Newton Abbot, David & Charles, 1975, 6 + 309 blz., £ 5,50.
- BAGWELL, Ph.S., The (British) transport revolution from 1770. New York, Barnes & Noble, 1974, 460 blz., geïll., \$ 17,50.
- BOESEKEN, A.J., Jan van Riebeeck en sij gesin. Kaapstad, Tafelberg - Uitgevers Beperk, 1974, 185 blz., geïll., R. 13,70.
- BRANDON, A., Een tweeling-schilderij van Hans Saverij (1564 - na 1626) en nog wat. Rotterdam, 1974, 24 blz., geïll., niet in de handel.
- BRENT, P., The Viking saga. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1975, 180 blz., geïll., £ 5,-.
- BROOK-HART, D., British nineteenth-century marine paintings. Z.pl., Antique Collectors Club, (1975), 374 blz., geïll., £ 9,50.
- BRUIN, M.P. de, Aan de rede. Zeeland aan de waterkant. Bussum, de Boer, 1975, 104 blz., geïll., f 24,50.
- CASE, L.M., W.F. Spencer, The United States and France: civil war diplomacy. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1974, 762 blz., \$ 8,95 (pb.; herdr.ed. 1970).

- CORNELIS DOUWES. Orgaan van de Vereniging van oud-leerlingen der Zeevaartschool Terschelling. Nummer 42, juni 1975 (speciaal nummer uitgegeven bij gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de zeevaartschool), (107) blz., geïll., f 12,50 (artikelen o.m.: Honderd jaar school, Terschelling vissersschepen).
- DICKERSON, O.M., *The Navigation Acts and the American Revolution*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1974, 359 blz., \$ 3,95 (pb, herdred. 1951).
- DODGE, E.S. (ed.), *Thirty years of 'The American Neptune'* (een selectie van 23, in de afgelopen jaren in AN gepubliceerde artikelen). Cambridge/Mass., Harvard UP, 1974, 313 blz., geïll., \$ 12,-.
- EARLE, P. (ed.), *Essays in European economic history 1500-1800*. Oxford, Clarendon Press, 1974, 273 blz., £ 5,- (o.m.: J.G. van Dillen, *Economic fluctuations and trade in the Netherlands 1650-1750*; F. Braudel, *The Mediterranean economy in the 16th century*).
- GILKERSON, W., *The scrimshander. The nautical ivory worker and his art of scrimshaw, historical and contemporary*. San Francisco/Calif., Troubador Press, 1974, 128 blz., geïll., \$ 6,95.
- GIRAUD, M., *Histoire de la Louisiana française. Tome V: La Louisiana après le système de Law 1721-1723*. Parijs, P.U.F., 1974, 456 blz., FF 95,-.
- HERRMANN, L., *Turner: paintings, watercolours, prints and drawings*. Londen, Phaidon, 1975, 240 blz., geïll., £ 12,50.
- HOOD, M., *Gunboat diplomacy 1895-1905: big power pressure in Venezuela*. Londen, Allen & Unwin, 1975, 208 blz., geïll., £ 6,-.
- KEYES, G.S., *Cornelis Vroom: marine and landscape artist*. Utrecht, A. Vis, 1975, 2 dln., 241 blz., geïll., f 115,- (proefschrift Utrecht, 1975).
- KLERCK, E.S. de, *History of the Netherlands East Indies*. Amsterdam, B.M. Israel, 1975 (herdred. Rotterdam, 1938), 2 dln., XII + 1128 blz., geïll., f 205,-.
- LEE, R.E., *Blackbeard the pirate. A reappraisal of his life and times*. Winston - Salem/N.Car., John F. Blair, 1975, 180 blz., geïll., \$ 8,95.
- LESNIKOW, M.P., *Die Handelsbücher des hansischen Kaufmannes Veckinchusen*. Berlin, Akademie-Verlag, 1974 (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, 19), 560 blz.
- LUSSENBURG, J., *De stervende Zuiderzee*. Apeldoorn, Semper Agendo, (1974), 74 blz., geïll., f 59,60.
- MACKESY, P., *Statesmen at war: the strategy of overthrow 1798-99 (Engeland vs Frankrijk)*. Londen, Longman, 1974, 352 blz., £ 7,50.
- MIERS, S., *Britain and the ending of the slave trade in the 19th century*. Londen, Longman, 1974, 300 blz., geïll., £ 5,50.
- NEUKIRCHEN, H., *Seefahrt - gestern und heute*. Berlin/DDR, Transpress/VEB Verlag, 1975, 272 blz., geïll., M. 35,-.
- NEWITT, M.D.D., *Portuguese settlement on the Zambesi*. Londen, Longman, 1974, 464 blz., geïll., £ 4,50.
- PORTA, A., *Joan en Gerrit Corver. De politieke macht van Amsterdam 1702-1748*. Assen, van Gorcum, 1975, XI + 376 blz., f 55,-.
- PORTER, B.J., *The lion's share: a short history of British imperialism 1850-1970*. Londen, Longman, 1975, 430 blz., £ 4,50.
- PRESTON, R., *The seventeenth century marine painters of the Netherlands*. Leigh-on-sea, F. Lewis, 1974, 104 blz., geïll., £ 13,50.
- PUDNEY, J., *The London docks 1800-1929*. Londen, Thames & Hudson, 1975, 192 blz., geïll., £ 5,50.
- QUEFFELEC, H., *Ar mor. Marins, ports, bateaux de Bretagne*. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1975, 256 blz., geïll., FF 140,-.
- READ, L., *The ship that stood still: the story of captain Lord and the 'Californian' and their part in the 'Titanic' tragedy*. Londen, P. Stephens, 1975, 500 blz., geïll., £ 5,20.
- REYNOLDS, E., *Trade and economic change on the Gold Coast 1807-1874*. Londen, Longman, 1974, 256 blz., geïll., £ 3,75.
- ROBINSON, M.S., *Van de Velde drawings. A catalogue of drawings in the National Maritime Museum made by the elder and the younger Willem van de Velde. Vol. II, The Ingram Collection*. Cambridge, U.P., 1974, 360 blz., geïll., £ 20,-.
- RUSSELL, M., *Jan van de Cappelle (seascape and winter scenes) 1624/26 - 1697*. Leigh-on-sea, F. Lewis, 1975, geïll., £ 14,-.
- SMITH, P.G., *Heritage of the sea (22 museumschepen in Engeland)*. St. Ives, Balfour, 1974, 96 blz., geïll.
- TEMPERLEY, H., *British antislavery 1833-1870*. Londen, Longman, 1975², 298 blz., £ 3,50.
- TOUSSAINT, A., *L'océan indien au XVIIIe siècle*. Parijs, Flammarion, 1974, 344 blz., FF. 50,-.
- TROTTER, A., *Britain and East Asia 1933-1937*. Cambridge, U.P., 1975, 292 blz., geïll., £ 6,50.
- TRUDEL, M., *The beginnings of New France 1524-1633*. Toronto, McClelland & Stewart, 1974, 335 blz., £ 4,-.
- UZOIGWE, G.N., *Britain and the conquest of Africa. The age of Salisbury*. Ann Arbor/Michigan, U.P., 1974, 403 blz., \$ 14,-.
- WINTON, J., *Sir Walter Raleigh: a biography*. Londen, M. Joseph, 1975, 260 blz., geïll., £ 6,50.
- WIRZ, A., *Vom Sklavenhandel zum kolonialen Handel. Wirtschaftsräume und Wirtschaftsformen in Kamerun vor 1914*. Freiburg, Atlantis, 1973 (Beiträge zur Kolonial- und Überseegegeschichte, 10), 301 blz., geïll., DM. 36,-.
- WOODWARD, C.S., *Oriental ceramics at the Cape of Good Hope 1652-1795. An account of the porcelain trade of the Dutch East India Company etc.*, Kaapstad/Rotterdam, Balkema, 1974, 228 blz., geïll., f 117,-.
- BERDING, H., *Die Ächtung des Sklavenhandels auf dem Wiener Kongress 1814/1815*. *Historische Zeitschrift* 219(1974) 265-289.
- BERGVELT, E., *De beurs van Amsterdam*. *Ons Amsterdam* 27(1975) 1, 10-17.
- BOUDRIOT, J., *Le port de La Rochelle par Joseph Vernet*. *Nep* 118(1975) 15-25.
- CARRIERES, M., *Chansons de la mer occitane. Le petit perroquet* 16(1975) 34-44.
- CLIO, Nils Andersen, *Zuidafrikaans land- en zeeschapsschilder*. *Nieuws uit Zuid-Afrika* 13(1974) 11, 12-13; 12, 18-19; 14(1974) 2, 14-15.
- CROOKSHANK, J., *Barcelona Maritime Museum*. *Ships Monthly* 10(1975) 2, 12-14.
- CROOME, A., *Museum Report 2. Some out-of-the-way maritime museums and developments*. *IJNA* 4(1975) 1, 143-153.
- DOWSETT, W.W., *Jack Spurling: sailor artist*. *Sea Breezes* 49(1975) 468-471.
- ENGEL, C.-E., *Quatre vues du port de La Valette au Musée de la Marine*. *Nep* 116(1974) 1-12, 117(1975) 1-11.
- EVANS, G., *The Nootka Sound controversy in Anglo-French diplomacy - 1790*. *Journal of Modern History* 46(1974) 609-640.
- GULIK, W.R. van, *Voorbeelden van de invloed der Hollanders op de Japanse kunst*. *Antiek* 9(1975) 1021-1044.
- HURST, A.A., *The marine art of Arthur Briscoe*. *Sea Breezes* 48(1974) 712-718.
- JENSEN, O.L., *Några fatygsporätt och deras franska förlagor (zweedse copieën van franse scheepsportretten door P. Ozanne)*. *Jrb.* 1974, *Marinemuseum Karlskrona*, 31-40.
- MACKAY, D.L., *Direction and purpose in British imperial policy 1783-1801*. *The Historical Journal* 17(1974) 487-501.
- MARSHALL, P.J., *British expansion in India in the 18th century: a historical revision*. *History* 60, 198, 1975, 28-43.
- MATTHEWS, S.W., *The Phoeniciens, sea lords of antiquity*. *National Geographic* 1974, 149-189.
- MULDER, W.Z., *When did we first meet? (Nederland-Japan)*. *R(oyal) I(nterocean) L(ines) Post* 22(1975) 70-72.
- NIESSEN, M.G., *Wij en het IJ*. *Ons Amsterdam* 27(1975) 280-223.
- PISTONO, S.P., *Henry IV and the English privateers*. *English Historical Review* 90(1975) 322-330.
- READ, J., *'Independence or dead': British adventurers in South America; volunteers on land and at sea in the liberation of the Spanish colonies*. *HT* 25(1975) 381-389.
- RITCHIE, C.I.A., *The forest of thieves. Pirates in the Aegean*. *International History Magazine* 25(1975) 8-19.
- SIERKSMA, K., *Vaandels van de Westindische Compagnie*. *SH* 10(1975) 238-241.

SPRUIT, L., Een ongewone beker van chine de commande (betreft de pruisische Oost-aziatische Compagnie en Bengaalse Compagnie). *Antiek* 9(1975) 781-785.

TAMSE, C.A., Nederlands buitenlands beleid: drie historische feiten. *SH* 10(1975) 84-99.

VINCENT-SMITH, J.D., The Anglo-German negotiations over the Portuguese colonies in Africa 1911-1914. *The Historical Journal* 17(1974) 620-629.

WALSH jr., J., The Dutch marine painters Jan and Julius Porcellis. *The Burlington Magazine* 116(1974) 653-662, 734-745.

ZUIDHOEK, A., Hoogst merkwaardige ervaringen (in 17e-eeuws Korea) van Jan Janszoon Weltevree (Pak Yon). *BW* 37(1975) 75-77, 122-125.

N.N., The best register book so far (Lloyd's Register). 100A1 (The Magazine of Lloyd's Register of Shipping), juni 1975, 22-29.

N.N., The most dangerous islands in the world (Scilly Isles). 100A1 (The Magazine of Lloyd's Register of Shipping), maart 1975, 28-32.

Marine.

BENNET, G., Naval battles of world war II. Londen, Batsford, 1975, 272 blz., geïll., £ 5,-.

BLOM, J.C.H., De munterij op de Zeven Provinciën. Bussum, Fibula-van Dishoeck, 1975, 367 blz., geïll., f 57,50.

BROWN, D., Carrier operations in world war II. Vol. I, The Royal Navy. Vol. 2, The Pacific Navies dec. 41-feb. 43. Londen, I. Allan, 1974, 160/152 blz., geïll., £ 3,25/£ 3,-.

BRUCE, G., Sea battles of the 20th century. Feltham/Middlesex, Hamlyn, 1975, 160 blz., geïll., £ 3,50.

BUSK, H., The navies of the world. Richmond/Surrey, Richmond Publ., 1975 (herdr.ed. 1859; '... detailed evaluation of the strength, performance and administration of the British and French navies ..'), 456 blz., £ 3,90.

DICKENS, P., Night action: MTB flotilla at war. Londen, P. Davies, 1975, 256 blz., geïll., £ 4,50.

FRANKLAND, N., Decisive battles of the 20th century. Londen, Sidgwick & Jackson, 1975, 400 blz., geïll., £ 5,50.

GORSHKOV, S.G., Red Star rising at sea (serie artikelen gepubliceerd in het russische marine-tijdschrift 'Morskoi Sbornik'). Annapolis/Maryland. USNI Press, 1975, 200 blz., geïll., \$ 18,-.

HALPERN, P.C. (ed), The Keyes papers: selections from the private and official correspondence of admiral Lord Keyes. Vol. 1, 1914-1918. Londen, Navy Records Society, 1975, 547 blz., £ 5,-.

HAMPSHIRE, A.C., A post-war history of the Royal Navy. Londen, Kimber, 1975, 225 blz., geïll., £ 4,95.

HOWARTH, D. Sovereign of the seas. The story of British seapower. Londen, Collins, 1974, 382 blz., geïll., £ 3,95.

HOYT, E.P., Ghost of the Atlantic: 'Kronprinz Wilhelm' 1914-1919. Londen, A. Barker, 1975, £ 3,25.

JABLONSKI, E., Seawings. An illustrated history of the flying boat. Londen, R. Hale, 1974, geïll., £ 5,-.

JACKSON, J.M., The Pennsylvania Navy 1775-1781: the defense of the Delaware. New Brunswick/N.J., Ridgers U.P., 1974, 528 blz., geïll., \$ 12,50.

LENTON, H.T., American gunboats and minesweepers (ww II). Londen, Macdonald & Jane, 1974, 64 blz., geïll., £ 2,10.

LENTON, H.T., British escort ships (ww II). Londen, Macdonald & Jane, 1974, 64 blz., geïll., £ 2,10.

MACGREGOR, D. (ed), Royal Navy warships: the collected drawings of Norman Ough. Londen, Ducimus Books, 1975, 128 blz., geïll., £ 4,-.

MANCKE, D., e.a., Seemacht und Aussenpolitik. Frankfurt/Main, Alfred Metzner, 1974, 578 blz., DM. 59,-.

MAYO, L., Bloody Buna: the campaign that halted the Japanese invasion of Australia. Newton Abbot, David & Charles, 1975, 224 blz., geïll., £ 4,-.

PETROW, R., The bitter years: the invasion and occupation of Denmark and Norway,

apr. 40 - may 45. Londen, Hodder & Stoughton, 1975, 320 blz., geïll., £ 4,95.

SANTY, J.C., Admiralty officials 1660-1870. Londen, Athlone Press, 1975, 159 blz., geïll., £ 6,50 (Office-holders in modern Britain series, vol. 4).

SMITH, P.C., Per mare, per terram. A history of the Royal Marines. Huntington/Cambr., Balfour Press, 1974, 191 blz., geïll., £ 6,75.

SYMCOX, G., The crisis of French sea power 1688-1697. From the 'guerre d'escadre' to the 'guerre de course'. Den Haag, Nijhoff, 1974 (International Archives of the History of Ideas, vol. 73), 279 blz., f 65,-.

TERRAINE, J., Trafalgar. Londen, Sidgwick & Jackson, 1975, 224 blz., geïll., £ 5,50.

TROTTER, W.P., The Royal Navy in old photographs. Londen, Dent, 1975, 176 blz., geïll., £ 4,50.

WESTWOOD, J., Fighting ships of WW II. Londen, Sidgwick & Jackson, 1975, 160 blz., geïll., £ 4,50.

YOUNG, J., A dictionary of ships of the Royal Navy: WW II. Londen, P. Stephens, 1975, 224 blz., geïll., £ 3,95.

ALLARD, D.C., Admiral William S. Sims and United States naval policy in world war I. *AN* 35(1975) 97-110.

BARBENSI, I., Major combatant ships of the Republic of Venice 1664-1797. *BS* 25(1974) 296-300.

BOOY, A. de, Herinneringen aan de reis van Hr. Ms. 'Karel Doorman' naar Ned. Oost-Indië (1946/47)(slot). *Verolme Nieuws* 19(1975) 1 + 2, 36-39.

BUCHLER, H., Admiral Cornelis Cruys und der Niederländische Beitrag beim Aufbau der Russischen Flotte unter Peter I. *Marineblad* 85(1975)1, 38-45.

CLENDENNING, Ph.H., Admiral Sir Charles Knowles and Russia 1771-1774. *MM* 61(1975) 39-49.

DAVIES, G.J., The wreck of the ss 'Sarah Sands'. The Victoria Cross Warrant of 1858. *MM* 61(1975) 61-71.

DERR, J., General orders for the government and discipline of the U.S. ship 'Independence' 1815. *NRJ* 21(1975) 1, 3-13.

DIERX, P.J., Enkele maritieme aspecten uit de geopolitiek. *Marineblad* 85(1975) 1, 24-28.

GRETTON, P., The Nyon Conference (1937): the naval aspect. *English Historical Review* 90(1975) 103-112.

HESS, A.C., Piri Reis and the Ottoman response to the voyages of discovery. *Terrae Incognitae* 6(1974) 19-37.

HOUGHTON, M., H.M.S. 'Coventry' and the (Elder Dempster Liner) 'Aba' (Crete, May 1941). *Sea Breezes* 49(1975) 174-180.

JENKINS, H.J.K., The action at Anse la Barque, Guadeloupe: 18 December 1809. *MM* 61(1975) 173-179.

KIMBALL, C.W., Secret visit of the 'Deutschland' (to New London/Connecticut, in 1916). *Sea Classics* 8(1975) 6, 6-12.

KIRBY, D., The Royal Navy's quest for pitch and tar during the reign of Queen Anne. *Scandinavian Economic History Review* 22(1974) 97-116.

KIRKEEIDE, N., Flåteplanen av 1912. Utanriskpolitiske og indrepolitiske sider ved norsk marinepolitikk 1905-1912 (vlootpolitiek van Noorwegen in de jaren 1905-1912). *Sjøfartshistorisk Årbok*, Bergen, 1974, 25-102.

LACROIX, E., The Imperial Japanese Navy, 1922-1936 (vervolg). *BS* 25(1974) 211-232.

LEYEN, J. van, Honderd jaar torpedobedrijf van de Koninklijke Marine (1875-1975). *Marineblad* 85(1975) 224-306.

MAYHEW, D.R., The Bagaduce blunder. Commodore Saltonstall and the Penobscot Expedition (1779). *MM* 61(1975) 27-30.

MERLLIE, L., L'expédition du Duc d'Enville au Canada (1746). *Nep* 118(1975) 2-14.

MILLETT, R., The State Department's Navy: a history of the Special Service Squadron 1920-1940. *AN* 35(1975) 118-138.

MUNCHING, L.L. von, De geschiedenis van Hr. Ms. 'Zeearend'. *Zeewezen* 64(1975) 6, 17-20.

POOLE, F., 'Alcantara' vs 'Greif': duel of the merchant cruisers (1914). *USNI Proceed-*

ings 101(1975) 7, 52-57.
 STOKES, B., How they fought the 'Königsberg' (1915). *Ships Monthly* 10(1975) 7, 22-27.
 SYRETT, D., D'Estaing's decision to steer for Antigua, 28 November 1778. *MM* 61(1975) 155-162.
 THOMAS, K., War of the English Succession 1689-1697. *Shiplists of the battles of Bantry Bay* (10.5.1689), *Beachy Head* (30.6.1690) and *Barfleur* (19.5.1692). *BS* 25(1974)255-272.
 TOMLINSON, H.C., The Ordnance Office and the Navy 1660-1714. *English Historical Review* 90(1975) 19-39.
 TRACY, N., British assessments of French and Spanish naval reconstruction 1763-1768. *MM* 61(1975) 73-85.
 TRACY, N., The Falkland Islands crisis of 1770. Use of naval force. *English Historical Review* 90(1975) 40-75.
 VANZANT, N.C., The beachcomber and the beachhead (WW II, Pacific). *USNIProceedings* 101(1975) 6, 62-71.
 WEBB, P., The naval aspects of the Nootka Sound crisis (1790). *MM* 61(1975) 133-154.
 WISE, J.E., Victory of the Woolworth brigades (inzet van Amerikaanse CVE's tegen duitse U-boten in 1943). *Sea Classics* 8(1975) 5, 48-59.
 WOODWARD, D., 'Huascar' - hijacked battleship (1879; Chileense marine). *HT* 25(1975) 48-54.
 YARROW, D., A journal of the Walcheren expedition, 1809. *MM* 61(1975) 183-189.
 ZUIDHOEK, A., Admiraal Yi Sun Sin, de Koreaanse Michiel de Ruyter. *BW* 30(1975) 139-141.
 N.N., Amsterdams admiraal Cornelis Cruys bouwde de Russische vloot vanaf de kiel op, zijn nazaten breidden deze uit. *Marineblad* 85(1975) 1, 30-35.

Koopvaardij

APPLETON, Th.E., Ravenscrag: the Allan Royal Mail Line (opgericht in 1865 in Montreal). Toronto, McClelland & Stewart, 1974, 185 blz., geïll.
 ARKIN, M., Storm in a teacup: the later years of John Company at the Cape (1800-1825). Kaapstad, C. Struik Ltd., 1973, XI + 258 blz., geïll.
 ATTMAN, A., The Russian and Polish markets in international trade 1500-1650. Gothenburg, Institute of Economic History, 1974 (Publications, vol. 26), 232 blz., Kr. 30,-.
 BAASCH, H., Handelsschiffe im Kriegseinsatz. Oldenburg, Stalling, 1974, 168 blz., geïll., DM 48,-.
 BAUGHMAN, J.P., Charles Morgan (1795-1878) and the development of southern transportation. Nashville/Tenn., Vanderbilt U.P., 1974, 240 blz., geïll., \$ 10,-.
 BONSOR, N.R.P., North Atlantic seaway. An illustrated history of the passenger services linking the old world with the new, in four volumes. Vol. 1. Newton Abbot, David & Charles, 1975 (herdr.ed. 1955, enlarged + completely revised), 472 blz., geïll., £ 9,50.
 BROWN, S., Men from under the sky: the arrival of westerners in Fiji. Ruthland/Vermont, Ch.E. Tuttle, 1974, 327 blz., geïll., \$ 10,-.
 BURGESS, R.H., The 'Sea Serpent' journal. Hugh McCulloch Gregory's voyage around the world in a clipper ship 1854-55. Charlottesville/Virg., U.P., 1975, 142 blz., geïll., \$ 12,-.
 COONS, R.E., Steamships, statesmen and bureaucrats. Austrian policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848. Wiesbaden, 1974 (Veröffentl. des Instituts für europäische Geschichte, Abt. Universalgeschichte, Bnd. 74), 202 blz., DM 65,-.
 DEVINE, Th.M., The tobacco lords: a study of the tobacco merchants of Glasgow and their trading activities 1740-1790. Londen, J. Donald, 1975, 200 blz., geïll., £ 6,50.
 FISHER, H.E.S., W.E. Minchinton, (eds.), Transport and shipowning in the Westcountry 1760-1880. Exeter, U.P., 1974, 71 blz., geïll., 75 p.
 HOLMAN, G., In the wake of the 'Endeavour' (geschiedenis van de New Zealand Shipping Comp.). Londen, Charles Knight, 1974, 170 blz., geïll., £ 3,50.
 HYDE, F.E., Cunard and the North Atlantic 1840-1973. Londen, Macmillan, 1975, 345 blz., geïll., £ 10,-.
 KLEIN, P.W., J.R. Bruijn (red.), Honderd jaar Engelandvaart. Stoomvaart Maatschap-

pij Zeeland. Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV 1875-1975. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 336 blz., geïll., f 49,50.
 KORVER, H.J., Varen op de West. De merkwaardige geschiedenis van de koopvaardijvaart op West-Indië en Latijns-Amerika met schepen van de Koninklijke Westindische Maildienst en de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam in de jaren 1884-1972. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 216 blz., geïll., f 45,-.
 MICINSKI, J., Zaglowce handlowe z rewy (Sailing ships of Rewa; met engelstalige samenvatting). Gdansk, Muzeum Morskiego, 1974, 96 blz., geïll.
 MUNRO, J.H.R., Wool, cloth and gold. The struggle for bullion in Anglo-Burgundian trade 1340-1478. Toronto, U.P., 1974, XI + 241 blz., \$ 9,60.
 REINEMUTH, R., Kaufherrn, Kaper und Kraweete ... Wie es zur Armen Seefahrt kam. Herford, Koehlers, 1974, 112 blz., geïll., DM 24,80.
 REUCHLIN, H., Zeil strijken, stoom op. Rotterdam, Nijgh & Van Ditmar, 1975, 100 blz., geïll., f 7,50.
 SCHMELZKOPF, R., Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939. Alphabetische Verzeichnis sämtlicher zwischen 1919 und 1939 in Deutschland registrierten Handelsschiffe über 500 BRT. Oldenburg, Stalling, 1975, 432 blz., DM. 110,-.
 SHERIDAN, R.B., Sugar and slavery. An economic history of the British West Indies. Baltimore, Johns Hopkins U.P., 1974, 543 blz., \$ 22,50.
 STEENSGAARD, N., The Asian trade revolution of the seventeenth century. The East India Companies and the decline of the caravan trade. Chicago, U.P., 442 blz., \$ 15,- (pb. \$ 4,95).
 TAYLOR, L.B. (ed.), Aberdeen shore works account 1596-1670. Aberdeen, U.P. 1973, X + 668 blz., £ 10,-.
 VOORT, J.P. van de, De rederijen en handelmaatschappijen Hoogendijk en de Doggermaatschappij in de jaren 1745-1975. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1975, 34 blz., geïll., niet in de handel.
 VOORT, J.P. van de, Handleiding tot de tentoonstelling 'Vis moet zwemmen': twee eeuwen rederijen en handelmaatschappijen Hoogendijk te Vlaardingen. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1975, (16) blz., geïll., f 0,25.
 WEAVER, L.T., Harwich-Holland. The story of the service and the boats since 1661. Seaford/Sussex, Lindel Organisation Ltd. 1975, (52) blz., geïll.
 WILLS, Pepper, guns & parleys. The Dutch East India Company and China 1662-1681. Cambridge/Mass., Harvard U.P., 1974, 236 blz., geïll., \$ 6,60.

ADAM, M., Collier to bulk carrier: Union Industrielle et Maritime. *Sea Breezes* 49 (1975) 446-454.
 ANDERSON, I.H., The 1941 de facto embargo on oil to Japan: a bureaucratic reflex. *Pacific History Review* 44(1975) 201-231.
 BONSOR, N.R.P., Story to the Allan Line. *Sea Breezes* 49(1975) 86-100.
 BROOKS, G.E., The Providence Exploring and Trading Company's expedition to the Niger River in 1832-33. *AN* 35(1975) 77-96.
 CLAYTON, L.A., Trade and navigation in the 17th-century viceroyalty of Peru. *Journal of Latin American Studies* 7(1975) 1, 1-21.
 COLE, W.A., The arithmetic of the 18th-century smuggling. *EHR* 2nds., 28(1975)1, 44-49
 CROFT, P., Free trade and the House of Commons 1605-1606. *EHR* 2nd s., 28(1975) 1, 17-27.
 DEGRYSE, K., De Oostendse Chinahandel 1718-1735. *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* 52(1974) 306-347.
 DEKKER, P., De eerste schippersjaren van de Terschellinger Louris Feyckes (Haan). *Cornelis Douwes*, 1975, nr. 4, 858-863.
 DIRKZWAGER, J.M., Om het bestaansrecht: over de levensvatbaarheid van de Kon. Mij. 'De Schelde' in de beginjaren van haar bestaan. *Zeeuws Tijdschrift* 25(1975) 1, 1-9.
 EMMER, P.C., Engeland, Nederland, Afrika en de slavenhandel in de negentiende eeuw. *Economisch en sociaal-historisch Jaarboek* 37(1974) 44-144.
 GABRIEL, R., The Indian and Far Eastern Lines of the Austrian Lloyd. *MH* 4(1974) 110-125.
 HUMBLE, A.F., An old Whitby collier (midden 18e-eeuwse kolenhandel). *MM* 61(1975)

51-60.

- KENNETT, D.H., Barter, chance and profit in 18th-century trade. *MH* 4(1974) 81-88.
- KLEIN, H.S., Slaves and shipping in 18th-century Virginia. *Journal of Interdisciplinary History* 5(1974/75) 382-412.
- KOLKMAN, J.G., 250 Jaar Hoogendijk in Vlaardingen. *De Visserijwereld* 34(1975) 20.
- KONINCKX, C., Drie reizen van de Zweedse Oostindiëvaarder 'Fredericus Rex Sueciae' 1738-1744. *Mededelingen Marine Academie van België* 22(1971/72), 77-100.
- KROESE, W.T., Handel en wandel van de Hollanders in Japan. *Intermediair* 10(1974) 43, 11, 13, 15 en 17 en 44, 51, 53, 55 en 57.
- MACKAY, D., Banks, Bligh and breadfruit. *The New Zealand Journal of History* 8(1974) 61-78.
- MCCUSKER, J.J., Les équivalents métriques des poids et mesures du commerce colonial aux XVIIe en XVIIIe siècles. *Revue française d'histoire d'outre-mer* 41(1974) 349-365.
- MUI, H. & H.L., 'Trends in 18th-century smuggling' reconsidered. *EHR* 2nds., 28(1975) 1, 28-43.
- MUNCHING, L.L. von, 100 Jaar Stoomvaart-Maatschappij Zeeland, *BW* 30(1975) 134-138.
- MUNCHING, L.L. von, Honderd jaar Nederland-Engeland v.v. *Zeeuwen* 64(1975) 5, 24-29.
- NICOL, S., Tw West Africa with Elder Dempster. *Ships Monthly* 10(1975) 5, 4-9.
- PRAGER, H.G., (Die Reederei) Jöhn T. Essberger. *Schiffahrt International* 26(1975) 1, 31-36; 2, 80-85.
- REYNOLDS, E., Economic imperialism: the case of the Gold Coast. *Journal of Economic History* 35(1975) 94-116.
- ROETEMEYER, H.J.M., Het vervoer van levend vee op tramps in de jaren rond 1900. *BW* 30(1975) 106-108.
- SMITH, D.G., Old christian merchants and the foundation of the Brazil Company, 1649. *Hispanic American History Review* 54(1974) 233-259.
- WERNER, Th.G., Der Stalhof der deutsche Hanse in Londen in wirtschafts- und kunst-historischen Bildwerken. *Scripta Mercaturae* 2(1973/74) 1-118.

Kust- en binnenvaart

- CATALOGUS van de tentoonstelling 'Schipperswerk. De binnenvaart rond 1900 in scheepsmodellen'. Rotterdam, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', 1975, 46 blz., geïll., f 5,-.
- SLADE, W.J., Westcountry coasting ketches. Londen, Conway, 1974, 136 blz., geïll., f 3,90.

- MUELLER, E.A., The Brock Line, 'the old reliable' (plm. 1860; riviertransport in Florida). *SB* 31(1974) 207-213.

Visserij

- CATALOGUS van de tentoonstelling 'Wale und Walfang in historischen Darstellungen, Hamburg, Altonaer Museum, 1975, 122 blz., geïll.
- DESNERCK, G. & R., Vlaamse visserij en vissersvaartuigen. Dl. 1, de havens. Oostduinkerke, bij de auteurs, 1975, 256 blz., geïll., BF. 1200,-.
- KOCHISS, J.M., Oystering from New York to Boston. Middletown/Conn., Mystic Seaport Inc., 1974 (American Maritime Library, vol. 7), 251 blz., geïll., \$ 13,50.
- LIPTON, B., Whaling days in New Jersey. The Newark Museum Quarterly 26(1975) 2 + 3 (speciaal nummer), 73 blz., geïll., \$ 3,- (inleiding tot de gelijknamige tentoonstelling)
- RIEDEL, D., Fisch und Fischerei (alleen zoetwatervisserij). Stuttgart, E. Ulmer, 1974, 287 blz., geïll., DM. 52,50.
- ROON, A. van, Halen maar! Herinneringen van een visserman aan de groot visserij op dé Noordzee 1900-1930. Bewerkt en van aantekeningen voorzien door J. v. Dorp en J.P. van de Voort. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 112 blz., geïll., f 24,90.
- SCHWIND, Ph., Cape Cod fisherman. Camden/Maine, International Marine Publishing

1975, 234 blz., geïll., \$ 8,95.

VOORT, J.P. van de, zie onder het hoofd 'koopvaardij'.

- BOER, E.J. de, Moderne Nederlandse visserijmethoden: (1) boomkorvisserij. *BW* 30(1975) 150-154.
- BOER, E.J. de, Moderne Nederlandse visserijmethoden: (2) de Nederlandse haring-visserij. *BW* 30(1975) 170-174.
- BOER, E.J. de, Moderne Nederlandse visserijmethoden: (3) spanvisserij *BW* 30(1975) 210-214.
- DEGRYSE, R., Het schip en de zeevisserij te Dieppe in de vijftiende eeuw. *Mededelingen Marine Academie van België* 22(1971/72) 25-76.
- DEKKER, P., De ondergang van de walvisvaarder 'Christina' in 1741. *Zeeuwen* 64 (1975) 7/8, 22-27.
- GERAINT JENKINS, J., Fishing in Wales. *Ships Monthly* 10(1975) 2, 31-33.
- HOUSBY, T.R., Shore whaling in the Azores. *Ships Monthly* 10(1975) 7, 12-15.
- KOLKMAN, J.G., zie onder het hoofd 'koopvaardij'.
- MARTIN, K.R., Wilmington (Delaware) 's first whaling voyage 1834-1837. *Delaware History* 16(1974/75) 152-170.
- MOL, J., De ramp van 1896. *Tagrijn* 1975, 1, 3-8.
- MOL, J., De visserman en het weer. *Tagrijn* 1974, 3, 3-11.
- PEEREBOOM, P.N., Deep sea fisheries. *Model Boats* 25(1975) 330-332, 351, 390-392, 399.
- VRIES, T. de, Een verloren vloot (vissersvloot van Urk in WW II). *Nederlandse Historiën* 9(1975) 3, 88-92.
- YONGE, C.M., Fisheries in history: the tunny, the herring and the cod. *HT* 25(1975) 332-339.
- N.N., Zeven taferelen uit 't vissersleven (tekeningen van P. Dorleijn). *Tagrijn* 1975, 1, 16-20.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

- LANGDON, R., The lost caravel (theorie over de invloed van de opvarenden van het in 1526 bij Australië vergane spaanse karveel 'San Lesmes' op de geschiedenis van het Pacific-gebied). Sydney, Pacific Publications (Australia), 1975, 400 blz., geïll., Aus. \$ 14,50.
- LEVISON, M., The settlement of Polynesia: a computer simulation. Minneapolis/Minnesota, U.P., 1974, 145 blz., \$ 10,75.
- MORTIMER, G., Observations and remarks made during a voyage to the Islands of Tenerife, Amsterdam, Maria's Island near Van Diemen's Land etc. in the brig 'Mercury' commanded by John Henry Cox Esq. Amsterdam, N. Israel, 1975 (herdr.ed. Londen, 1791), 72 blz., krtn. (Bibliotheca Australiana 68).
- OSBORNE, M. (ed.), John Barrow: A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793. Londen, Oxford U.P., 1975 (herdr.ed. 1806), 518 blz., geïll., f 15,80.
- PONKO, V., Ships, seas and scientists. U.S. naval exploration and discovery in the 19th century. Annapolis/Maryland, USNIPress, 1974, 283 blz., geïll., \$ 8,95.
- THOMSON, G.M., The north-west passage. Londen, Secker & Warburg, 1975, 288 blz., geïll., f 4,25.

- BUCKLEY, N.C., The extraordinary voyages of admiral Cheng Ho (15th century). *HT* 25(1975) 462-471.

SANZ, C., The discovery of America. The three maps which determined it, promoted knowledge of its form, and fixed its name. *Terrae Incognitae* 6(1974) 77-84.

Loods-, bergings- en reddingwezen

- BRENNECKE, J. (red.), Kapitän Carl Meyer: Ein Teufelsjob. Mein Leben als Seemann und Schiffsberger. Herford, Koehler, 1974, 120 blz., geïll., DM. 24,80.

FAWCETT, R.S., *The Flamborough life-boats*. Draycott/Derby, bij de auteur, 1975, 72 blz., geïll., 30 p.
FOWLES, J. (tekst), *Vergane glorie*. Foto's door de Gibsons. Bussum, de Boer Maritiem, 1974 (48) blz., geïll., f 15,90 (zie: Meded. nr. 30, blz. 49).
HOLLAND, F.R., *America's lighthouses*. Their illustrated history since 1716. Brattleboro/Vermont, The Stephen Greene Press, 1973, 230 blz., geïll., \$ 15,-.
JACKSON, D., *Lighthouses of England and Wales*. Newton Abbot, David & Charles, 1975, geïll., £ 4,-.
SCHEFFER, A., *Van zeerampen en redders*. Relas van spectaculaire schipbreuken tussen Egmond en Eems. Haren, Knoop & Niemeyer, 1974, 154 blz., geïll., f 17,50.

STAPLETON, N.B.J., *The life-boats of Sussex*. *Sea Breezes* 49(1975) 427-430.
TEL, A.G. de, *De gevolgen van een scheepsramp (het vergaan van het fregatschip 'De Vreede' voor Huisduinen op 14.10.1824)*. *De Reddingboot* 116, 1974, 4967-4974.
ZEEMAN, S., *Mees - 'woest maar kalm' - Toxopeus*. *De Reddingboot* 116, 1974, 4980-4995.
N.N., *Reddingstation Terschelling anderhalve eeuw paraat*. Cornelis Douwes, 1975, 4, 864-872.

Watersport

HOEKMEIJER, A., *Wereldreis met de 'Elisabeth'*. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 160 blz., geïll., f 17,90.
IRWIN, C., *Endeavour: sailing solo through the North West Passage*. Londen, Hodder & Stoughton, 1975, 192 blz., geïll., £ 2,95.
JAARBOEK. *Sjöhistorisk Arbok 1973-1974*. (Jaarboek van het Scheepvaart Museum te Stockholm, ditmaal geheel gewijd aan heden en verleden van de watersport in Zweden. Geen engelstalige samenvattingen). Stockholm, 1975, 156 blz., geïll.
JUKKEMA, H., *Reis door het blauw*. Tien maanden oceaanzellen. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 144 blz., geïll., f 16,90.
SLOCUM, Joshua, *Met de 'Spray' de wereld rond*. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 208 blz., geïll., f 19,90.
TILMAN, H.W., *Ice with everything (reizen met de 'Seabreeze' en de 'Baroque' in 1971/73)*. Lymington, Nautical Publications, 1974, 142 blz., geïll., £ 2,75.

De zeevarende

BRUSTAT-NAVAL, F., *Fischer vor Island*. Herford, Koehlers, 1974, 160 blz., geïll., DM. 19,80.
FELL, A., *A colonist's voyage to New Zealand (1841)*. Christchurch, Capper Press, 1975 (herdr.ed. 1926), 112 blz., geïll., Aus.\$ 5,50.
GILLES, B., *Ein Tag auf der 'Gorch Fock'*. Skizzen von Herford, Koehlers, 1974, 21 bladen, DM. 16,80.
HUGGETT, F.E., *Life and work at sea: a documentary inquiry*. Londen, Harrap, 1975, 144 blz., geïll., £ 3,95.
MOLEN, S.J. van der (ed.), F.C. en C.J. Jaski: *Met barken en klippers de wereld rond*. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 112 blz., geïll., f 17,50.
GRAM, H.K., *Ready for sea (eind 19e-begin 20e eeuw)*. Londen, Seeley Service & Co., 1974, 250 blz., £ 3,95.
SPEERSTRA, H., *Kop in de wind*. Schippersverhalen. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, (herdruk van 'Met de kloten voor het blok'), 123 blz., geïll., f 19,50.
TEYCHINE STAKENBURG, A.J., *De geschiedenis van de zakkedragers van Delfshaven en Rotterdam*. Rotterdam, Donia Pers, 1975, geïll., f 13,50.

BEENHAKKER, A.J., *'Vader kocht pepermint'*. Herinneringen uit het oude Lerwick. *Visserij* 28(1975) 1, 41,55.
BURKE, A., *Admiral Marc Mitscher*. A naval aviator. *USNIProceedings* 101(1975) 4,

53-63.
KIKKERT, J.G., *Gevangene in Barbarije (19e eeuw)*. *Intermediair* 11(1975) 8, 47, 49, 61.
LYNCH, F.C., *Admiral Lord Cochrane*. A hero for today's professionals. *USNIProceedings* 101(1975) 2, 63-75.
'SKIPPER', *Overdue - presumed lost (reis van de finse kolenboot 'Gull' van Swansea naar Boston in 1933)*. *Sea Breezes* 49(1975) 111-119.
SULLIVAN, W., *Journal of a voyage before the mast in 'Falcon' of Londen, 1869-70*. *MH* 4(1974) 97-109.
THOMPSON, E.K., *The outfit of a naval cadet in the reign of George II*. *MM* 61(1975) 181-182.
VICHOT, J., *La marine d'autrefois*. Souvenirs d'un marin d'aujourd'hui, par le vice-amiral Edmont Jurien de la Gravière (19e eeuw). *Nep* 118(1975) 33-52.
VICHOT, J., *Souvenirs d'un amiral*, par l'amiral Jurien de la Gravière. *Nep* 117(1975) 17-44 (slot).
ZIJL, H. van, *Militaire straffen op vloot in 1639*. M.H. Tromp's notities vóór slag bij Duins. *Ons Amsterdam* 27(1975) 1, 23-24.
ZIJLSBERG, A., *La société des galériens au milieu du XVIIIe siècle*. *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations* 30(1975) 1, 43-65.

Het schip - scheepsbouw

ALLISON, R.S., H.M.S. 'Caroline'. Belfast, Blackstaff Press, 1974, 196 blz., geïll., £ 3,25.
BEAUDOUIN, F., *Bateaux des côtes de France*. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1975, 370 blz., geïll., FF. 180,-.
BLUMENSTEIN, U., *Luxusliner*. Glanz und Ende der groszen Passagierschiffe des Atlantiks. Oldenburg, Stalling, 1975, 192 blz., geïll., DM. 39,-.
BRAYNARD, F.O., *The world's greatest ship: the story of the 'Leviathan'*. Vol. II. New York, South Street Seaport Museum, 1974, 384 blz., geïll., \$ 25,-.
CRABTREE, R., *Royal yachts of Europe; from the seventeenth to the twentieth century*. Newton Abbot, David & Charles, 1975, 260 blz., geïll., £ 4,50.
DORAN jr., E., *Nao, junk and vaka: boats and culture history*. Arlington/Texas, U.P., 1974, 59 blz., geïll.
DUMPLETON, B., *Brunel's three ships*. Melksham/Wilts, Uffington Press, z.j., 173 blz., geïll., £ 3,50.
ELLIOT, P., *American destroyer escorts of world war II*. Londen, Allmark Publishing, 1974, 64 blz., geïll., £ 2,50.
FARR, G., *The steamship 'Great Western'*. The first Atlantic Liner. Bristol, The Bristol Branch of the Historical Association, 1974², 18 blz., geïll.
GRAY, L., *The Ropner Fleet 1874-1974*. Kendal, The World Ship Society, 1975, 50 blz., geïll.
HUME, J., *Clyde shipbuilding from old photographs, 1870-1920*. Londen, Batsford, 1975, 144 blz., geïll., £ 4,50.
KAISER, J., *Segler im gezeiten Strom*. Die Biografie der hölzernen Ewer. Mit kolorierten Federzeichnungen von Christian Hadenfeldt. Norderstedt, Egon Heinemann, 1974, 162 blz., geïll., DM. 65,-.
KLUDAS, A., *Die Schiffe der deutschen Afrika Linien, 1880-1945*. Oldenburg, Stalling, 1975, 160 blz., geïll., DM. 48,-.
KRAAL, B., e.a. (ed.), *'In 1908 een scheepje gebouwd "De Dudsekop"'*. Utrecht, Stichting Kamp- en Reiswerk VCJC, 1975, 84 blz., geïll., f 10,-.
KROP, H.C., *Duwvaart*. Alkmaar, De Alk, z.j., 96 blz., geïll., f 10,90.
LEWIS, J., *Vintage boats*. Preservation and restoration of old craft. Newton Abbot, David & Charles, 1975, geïll., £ 7,50.
LIPSCOMB, F.W., *The British submarine*. The history of the British Submarine Service 1900 till now. Londen, Conway, 1975, 280 blz., £ 4,50.
LOTT, A.S., *Ship's data special: Pearl Harbor attack*. Pompton Lake/N.J., Leeward Publications, 1974, 32 blz., geïll., \$ 2,50.
MITCHELL, W.H., *The Cunard Line*. A post war history. Deal/Kent, Marinart Ltd.,

1975, 81 blz., geïll., f 2, 75.
 MOEYES, G., Zeilprestaties van een 8.00 meter grundel. Delft, Laboratorium van Scheepsbouwkunde/TH, 1975 (rapport nr. 418), 16 blz.,
 OOSTEN, F.C. van, Dampfer erobren die Meere. Die Anfänge der Dampfschiffahrt. Aus dem holl. übers. von R. Grosskopf. Oldenburg, Stalling, 1975, 144 blz., geïll., DM 39,-.
 PARDAL, P., Carrancas do São Francisco (scheepsversieringen op de braziliaanse São Francisco-rivier-schepen; met franse en engelse samenvatting). Rio de Janeiro, Serviço de documentação geral da marinha, 1974, 146 blz., geïll.
 POEL, J.M.G. van der, Scheepsmodellen in Nederlandse kerken. Speciaal nummer (1974, 3) van 'Uit het Peperhuis', 91 blz., geïll., f 7, 50.
 SAURWALT, K.J., On the holding power of ship's anchors. Meppel, Krips Repro, 1975, 121 blz., tek. (proefschrift TH/Delft).
 SLOOTEN, H.G. van, e.a., Het statenjacht 'Friso'. Amsterdam, van Kampen, z.j., 34 blz., geïll., f 5,-.
 WANING, C.J.W. (inl.), Scheepsportretten. Glorie uit de negentiende eeuw vastgelegd door Jacob Spin. Amsterdam, G. Kolff, 1975, 60 blz. tekst, 20 afb., f 125,-.
 N.N., The 'Queen Elizabeth' (QE 1). Leeds/Yorkshire, Gerald Myers, 1975, 235 blz., geïll., f 2, 50.

BAKKER, J., De helling van Pieter Kater (Durgerdam). Tagrijn 1975, 1, 9-11.
 BATCHELOR, N., H.M. Armed Vessel 'Bounty' (1787). Model Shipwright 1975, 11, 268-274.
 BEAUDOUIN, F., Le picoteux de Basse-Normandie. Le petit perroquet 17(1975) 24-28.
 BEYLEN, J. van, Bouwbeschrijving van een houten walenschip (waal). Mededelingen Marine Academie van België 22(1971/1972) 1-23.
 BILZER, F.F., Torpedoboot-Mutterschiff und Admiralitätsyacht 'Pelikan' (gebouwd 1891). Das Logbuch 11(1975) 1, 4-6.
 BJØRKLUND, J.G., Gismerøyarkivet (archief van een sinds 1811 bestaande noorse reparatiewerf; met engelse samenvatting). Oslo, Jaarboek Noors Scheepvaart Museum, 1974, 63-72.
 BOCK, B., Arktische Schiffahrt (Eisbrecher). Schiffahrt International 26(1975) 1, 20-27.
 BOGART, Ch.H., One and only (U.S. battleship) 'Kentucky'. Sea Classics 8(1975) 5, 32-39, 60-63.
 BONINO, M., The Picene ships of the 7th century BC engraved at Novilara (Pesara, Italy). LJNA 4(1975) 1, 11-20.
 BOUDRIOT, J., 'La Gazelle', brick-goélette (1822). Nep 116(1974) 13-20.
 BOUDRIOT, J., Les barques longues. Nep 117(1975) 12-16.
 BOWHAY, D., Ships of Appledore (werf Hinks & Son te Appledore/North Devon bouwde replica's van Nonsuch/Golden Hinde). Sea Breezes 49(1975) 134-137.
 BROWNING, A.S.E., The Clyde-cradle of shipbuilding. Ships Monthly 10(1975) 3, 24-29; 4, 4-10.
 BURRELL, D., (George) Burrell's 'Straths' (tweede helft 19e eeuw). Sea Breezes 49(1975) 213-222, 271-280, 329-338, 388-397.
 CADORET, B., La tradition nordique. Présentation d'un thème de recherche. Le petit perroquet 17(1975) 2-8.
 CAIRO, R.F., Shipyard and service craft: a portfolio of plans. NRJ 21(1975) 78-87.
 CASSON, L., Bronze age ships. The evidence of the Thera wall paintings. LJNA 4(1975) 1, 3-10.
 CHRISTENSEN, A.-E., Une tradition vivante. La construction navale scandinave. Le petit perroquet 17(1975) 10-23.
 CHRISTENSEN, A.-E., 'Den Bergenske Jager'. Bergensbåde i den dansk-norske flåde ca. 1800 (een rond 1800 in Bergen ontwikkeld sloopstypen, dat door de deense autoriteiten o.m. voor douane-diensten gebruikt werd). Bergen, Sjøfartshistorisk Arbok, 1974, 7-24.
 CRUMLIN-PEDERSEN, O., Viking seamanship questioned. MM 61(1975) 127-131.
 DIRKZWAGER, J.M., Het Russische jacht 'Livadia' - een vorstelijk experiment (gebouwd 1879/1880). SH 10(1975) 346-359.

DIXON, J., Battlecruiser 'Renown'. Ships Monthly 10(1975) 2, 15-18.
 DIXON, J., Battleship 'Valient'. Ships Monthly 10(1975) 8, 24-28.
 EDSON, M., The McKay clipper 'Great Republic'. NRJ 21(1975) 1, 14-25.
 FREESTON, E., A Venetian gondola. MS 1975, 12, 376-384.
 GARDINER, R., The first English frigates. MM 61(1975) 163-172.
 GELLER, A.D., When the turtle went to war: ill fortune plagued the inventor of history's first practical submarine. The Compass 1975, 1, 22-28.
 GREEN, W.J., 'Mariposa' - 'Homeric' (1931-1973). SB 32(1975) 1, 14-25.
 HAHN, H.M., 'Hannah', schooner, 1775. NRJ 21(1975) 65-74.
 HERIZ-SMITH, P., The French galley 'La Réale'. MS 11, 1975, 240-249; 12, 1975, 305-316.
 JEANS, D.H., The supply of ships at Sydney, New South Wales, 1845-1899. MH 4(1974) 89-96.
 ISHERWOOD, J.H., Steamers of the past: Cunard liner 'Scythia' of 1921. Sea Breezes 49(1975) 372-375.
 ISHERWOOD, J.H., Steamers of the past: Dollar liner 'President Coolidge' of 1931. Sea Breezes 49(1975) 253-255.
 JONES, J., Hitler's destroyer fleet. Sea Classics 8(1975) 4, 28-40.
 KERBRECH, R. de, Atlantic greyhounds. Ships Monthly 10(1975) 2, 20-25; 5, 20-25; 7, 6-10; 8, 14-20.
 KIST, J.B., Iets over een achttiende-eeuwse draaibas (VOC-schip 'Hollandia'). Bulletin Rijksmuseum 23(1975) 2, 98-99.
 KOLLTVEIT, B., Natruteskipet 'Sandnaes' (dit stoomschip onderhield tussen 1914 en 1974 veerdienst Stavanger-Bergen; met engelse samenvatting). Oslo, Jaarboek Noors Scheepvaart Museum, 1974, 73-126.
 LOPEZ, A., Shipbuilding in sixteenth-century Asuncion del Paraguay. MM 61(1975) 31-37.
 LYON, D.J., The draughts collection of the National Maritime Museum. MS 1975, 12, 368-375.
 MACKEE, E., Le lerret de Chesil Bank, et les bateaux à clins de tradition britannique. Le petit perroquet 17(1975) 29-41.
 MASSON, H. le, 'Fantastic' was the word: destroyers of the 'Fantastic'-class (1930-s) WI 11(1974) 349-380.
 MCGRAIL, S., Models, replicas and experiments in nautical archeology. MM 61(1975) 3-8.
 MENZEL, H., Der 'Hoogaars' und der 'Hengst'. Zwei typische holländische Binnenfahrzeuge. Das Logbuch 11(1975) 1, 21-30.
 MEYER, J., Die Dreyer-Werft und das Altonaer Museum (slot). Das Logbuch 11(1975) 1, 7-9.
 POILROUX, H., La nacelle des étanges du Languedoc, ancêtre de la bette. Le petit perroquet 16(1975) 15-26.
 PRAGER, H.G., Die Geschichte der Fr. Lürssen Werft. Schiffahrt International 26(1975) 300-303, 332-337.
 ROBERTSON, R.G., The mighty 'Hood'. Ships Monthly 10(1975) 3, 4-10; 4, 22-27; 5, 10-14.
 RODGER, N.A.M., The design of the 'Inconstant' (1875). MM 61(1975) 9-22.
 SALEMKE, G., Der Mechlinken-Bootsfund, Kreis Putzig in Westpreussen. Das Logbuch 11(1975) 13-20.
 SKARPNES, L.J., Den norske jakt, galeas og skvaerseilskonner (geschiedenis van het noorse 'jakt', sloep: herkomst, bouwwijze en gebruik). Bergen Sjøfartshistorisk Arbok, 1974, 103-178.
 SLASKI, K., Die Schiffe der Ostseeslawen und Polen vom 9. bis 13. Jahrhundert im Lichte neuer polnischer Forschungen. Zeitschrift für Archeologie des Mittelalters 2(1974) 107-120.
 THOMAS, P.N., Ships that served: the Clyde puffer 'Faithful'. MS 1975, 12, 362-368.
 THOMAS, P.N., Ships that served: the lighthouse tender 'Hesperus' (built in 1896). MS 11, 1975, 258-267.
 UNGER, R.W., Four Dordrecht ships of the 16th century. MM 61(1975) 109-116.
 VICHOT, J., L'album de marine du Duc d'Orléans - aquarelles de Frédéric Roux. Nep. 116(1974) 21-28; 117(1975) 49-56; 118(1975) 25-32.

- VILLIERS, P., Les bâtiments nantais destinés au commerce colonial avec les Antilles (vervolg). Le petit perroquet 16(1975) 5-14.
 WERNER, W., Schiffswaffen der Antike. Das Logbuch 11(1975) 1, 31-34.
 WILSON, R.M., Every Thursday at 4 p.m. ... The story of Union Castle's mailships. Ships Monthly 10(1975) 2, 4-9.
 ZIMM, A.D., Build the ... limit. The American 'maximum battleship' designs of 1916-1917. WI 12(1975) 31-59.
 ZIMMERMANN, G.T., Controversial cruisers: the 'Atlanta' and 'Boston', America's first steel cruisers. WI 11(1974) 332-348; 12(1975) 15-30.
 N.N., One-masted craft: the history of Japanese ships. East 9(1974) 6, 40-48.
 N.N., The cargo schooner saga. Surveyor 9(1975) 2, 28-33.

Maritieme archeologie

- BATESON, Ch., Australian shipwrecks. Vol. 1, 1622-1850. Sydney, Reed, 1973, 267 blz., geïll., £ 5,85.
 HENDERSON, G., The wreck of the 'Elizabeth' (brits wrak uit de eerste helft van de 19e eeuw, bij Freemantle). Sydney, Australian Society for Historical Archeology, 1973, 53 blz., geïll., Aus. \$ 3,-.
 ARNOLD, B., The Gallo-Roman boat from the Bay of Bevaix, Lake Neuchâtel, Switzerland. IJNA 4(1975) 1, 123-126.
 BENGTTSSON, S., The sails of the 'Wasa'. Unfolding, identification and preservation. IJNA 4(1975) 1, 27-41.
 BIRK, D.A., Recent underwater recoveries at Fort Charlotte, Grand Portage National Monument, Minnesota. IJNA 4(1975) 1, 73-84.
 BROADWATER, J.D., A search for the U.S.S. 'Monitor'. IJNA 4(1975) 1, 117-121.
 CHEVALIER, Y., Récupération de l'épave romaine de Port-Vendres. Archéologia 70(1974) 49-55; 73(1974) 66-67.
 COSMA, V., Anchors from Tomis. 2. IJNA 4(1975) 1, 21-26.
 CREVECOEUR, R., Conservering van nathout. Conserveren, restaureren 1974, 1, 11-13.
 CRUMLIN-PEDERSEN, O., La tradition nordique de la construction navale à travers les découvertes archéologiques 200 - 1200 a.p.j.c. Le petit perroquet 17(1975) 42-54.
 FLEDNER, S., The cog of Bremen and her preservation. Yearbook of the International Association of Transport Museums 1, 1974, 70-79.
 FROST, H., Discovery of a Punic ram. Four campaigns of excavation and a 'mini-museum' at Marsala, Sicily. MM 61(1975) 23-25.
 GREEN, J.N., The VOC-ship 'Batavia' wrecked in 1629 on the Houtman Abrolhos, Western Australia. IJNA 4(1975) 1, 43-63.
 JOHNSTONE, P., Les navigations préhistoriques et protohistoriques dans l'Europe du nord-ouest. Le petit perroquet 17(1975) 55-67.
 LUNDSTRÖM, P., Der Sankt-Olofs-Hafen auf der Dracheninsel (Drakön). Eine neuentdeckte mittelalterliche Hafenanlage in Nordschweden. Zeitschrift für Archeologie des Mittelalters 2(1974) 75-94.
 MOLAUG, S., Gjenstandsmateriale fra Dumulvik (met engelstalige samenvatting). Jaarboek Noors Scheepvaartmuseum, Oslo, 1974, 41-62.
 MOLAUG, S., Gjenstandsmaterialet fra fregatten 'Lossen' (onderzoek van het in 1717 in de Oslofjord gezonken deens-noorse fregat 'L'; met engelstalige samenvatting). Jaarboek Noors Scheepvaartmuseum, Oslo 1974, 130-170.
 SCOUFOPOULOS, N.C., Underwater survey of ancient Gythion, 1972. IJNA 4(1975) 1, 103-116.
 STAMBOLOV, T., Onderhoud en conservering van koper, brons en messing. Antiek 9(1975) 901-907.
 YORKE, R.A., Offshore survey at Carthage, Tunisia, 1973. IJNA 4(1975) 1, 85-101.

Modelbouw

- CURTI, O., Scheepsmodellen (vert. uit het duits). Bussum, de Boer Martiem, 1975,

- 200 blz., geïll., f 39,50.
 FREESTON, E.C., The construction of model open boats. Londen, Conway, 1975, 96 blz., geïll., £ 3,25.
 MCNARRY, D., Ship models in miniature. Newton Abbot, David & Charles, 1975, 176 blz., geïll., £ 6,95.

- BAUDOIN, M. de, L'art de modélisme. Nep 116(1974) 53-60; 117(1975) 65-68.
 HAHN, H., Bob Bruckshaw, modelmaker. MS 11, 1975, 209-219; 12(1975) 325-333.
 MCCALIP, D.L., Queen Anne barge. NRJ 21(1975) 75-77.
 SUMRALL, R., Bone ship models. NRJ 21(1975) 59-64.

Stuurmanskunst

- FEYFER, H.J. de, Het licht der zeevaart. Friese bijdragen aan het zeevaartonderwijs. Leeuwarden, Miedema Pers, 1974, 143 blz., geïll., f 12,90.
 TEIXEIRA DA MOTA, A., Instruções nauticas para os pilotos da carreira da India nos começos do seculo XVII. Lissabon, Junta de investigações do ultramar, 1974 (Centro de estudos de cartografia antiga, vol. 93), 18 blz.,

- CORLETT, E.C.B., The stranding of the ss. 'Great Britain' in Dundrum Bay (1846). MM 61(1975) 117-126.
 ERICSSON, Chr. H., The instruments from Her Imperial Majesty's frigate 'Nicholas' (gezonken in 1790). IJNA 4(1975) 1, 65-72.
 GOLDBOHN, E., De ontwikkelingsgang naar elektronische navigatie. De Zee 4(1975) 228-233.
 LEUNEN, P. van, Honder jaar (zeevaart)school op Terschelling. Cornelis Douwes 1975, 42, 797-821.
 MARTIN, A., Young Tom Godfrey and his 'sextant'. AN 35(1975) 111-117.
 MORCKEN, R., Gunterskalaen - navigatørens regnestav (geschiedenis van een rekeninstrument voor de navigatie). Bergen, Sjøfartshistorisk Årbok 1974, 179-204.
 SMIT, G., De eerste halve eeuw. De zeevaartschool op Terschelling in sociaal en economisch verband. Cornelis Douwes 1975, 4, 843-855.
 N.N., Aground off Lundy. How HMS 'Montagu' came to grief in the Bristol Channel. Ships Monthly 10(1975) 17-20.

Kartografie - oceanografie.

- BLACK, J.D. (ed.), The Blathwayt Atlas. The first atlas of the British Empire. Vol. 1. 48 maps. Vol. 2, commentary. Providence/Rhode Island, Brown U.P., 1974, 264 blz., (inleiding), \$ 525,- (inleiding los verkrijgbaar, \$ 25,-).
 KAPP, K.S. (ed.), Printed maps of Central America up to 1860. Vol. 1, 1548-1760. Vol. 2, 1760-1860. Londen, Map Collectors' Circle, 1974 (11th vol., nrs. 103/106), 64 blz., krtn.
 SCHARNOV, U., Ozeanographie, Berlijn/DDR, Transpress/VEB Verlag, 1975², 316 blz., geïll., M. 32,-.
 TOOLEY, R.V., Printed maps of Tasmania 1642-1900. Londen, Francis Edwards, 1975, geïll., £ 12,-.
 TOOLEY, R.V. (ed.), Some portraits of geographers and other persons associated with maps. Londen, Map Collectors' Circle, 1975 (11th vol., nrs. 104/105), prtn. + teksten.
 BURGER, C.P., Een Hollandsche wereldkaart uit de eerste helft van de 16e eeuw. AC 20(1975) 121-131 (herdr. Het Boek 1912, 3-13).
 CONWAY, W.M., The cartography of Spitzbergen. AC 20(1975) 132-140 (herdr. The Geographical Journal 21 : 6, 1903, 636-644).
 HENRIKSON, A.K., The map as an 'idea': the role of cartographic imagery during the second world war. The American Cartographer 2(1975) 1, 19-53, 88.

- HOSMAR, J., Russische Amsterdamer bracht Don en Zwarte Zee in kaart: Cruys' waardevolle arbeid tijdens verbanning. *Ons Amsterdam* 27(1975) 47-48.
- JENSEN, O. L., Amiral Norris Karlskronakort (Sir John Norris kaart van Karlskrona uit 1723). *Jaarboek 1974, Marinemuseum Karlskrona*, 41-50.
- LAMB, U. S., The Spanish cosmographic juntas of the sixteenth century. *Terrae Incognitae* 6(1974) 51-62.
- SEIFERT, Tr., De Vinlandkaart. *SH* 10(1975) 138-144.

Haven- en zeewerken

- HERDER, D. de, e. a., Leeghwater. Idealist en molenmaker. Hoorn, Drukkerij Edecea, 1975, 143 blz., geïll., f 25,-.
- LEE, E.K., Newport Bay, California: a pioneer history. Fullerton/Calif., Sultana Press, 1974, 160 blz., geïll., \$ 8,95.

- HUGHES, T.E., Suez: de Lesseps' 'bubble' that boomed. *Sea Breezes* 49(1975) 345-355.
- LINNER, E., Slutningsverket - varrmuren i Karlskrona (geschiedenis van de oorlogshaven Karlskrona). *Jaarboek 1974, Marinemuseum Karlskrona*, 51-77.

Zeerecht

- GROOTE, H. L. V. de, De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw. Antwerpen, Marine Academie van België, 1975, 182 blz.

- VYNCKIER, J., De zeevaartpolitie vroeger en nu. *Mededelingen Marine Academie van België* 22(1971/72) 101-117.