Literatuur

Redactie MvdNVvZ

Citation
Literatuur. (1976). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis, 32*, 59-80. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/4305506

Version:	Publisher's Version
License:	Leiden University Non-exclusive license
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/4305506

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

Vraag

Bij een recent bezoek aan de Molukken bemerkte prof.dr. G.A. Horridge, die als bioloog verbonden is aan de Research School of Biological Sciences te Canberra (Australië), dat de wijze van bouwen van kleine handels- en vissersvaartuigen in die indonesische eilandengroep veel overeenkomsten vertoont met de manier waarop tegen het einde van de vorige eeuw in Nederland en Engeland zeilloggers en zeilsloepen werden gebouwd.
Prof. Horridge verzocht onder meer het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek te IJmuiden en het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam om medewerking bij het verklaren van zijn waarneming. Vooral het bij het RIVO aanwezige materiaal leverde reeds tal van gegevens op ter verklaring van dit uit scheepsbouw-historisch oogpunt interessante feit. Zo bleek uit een onderzoek in de bij het Instituut aanwezige literatuur, dat de Javanen, vooral die van Rembang en Gresik, reeds in de 18e eeuw met succes elementen uit de europese scheepsbouw overnamen, en dat zij het waren die westerse technieken en bouwwijzen naar de Molukken brachten, waar in ruime mate voor de scheepsbouw geschikte houtsoorten voorkwamen. Voorts had vroeger onderzoek van de eerste ondergetekende in verband met een artikel over de geschiedenis van het zee-visserij-onderzoek in Nederlands-Indië in de jaren 1904-1949 (zie: Mededelingen nr. 26, 1973, blz. 43 e.v.) reeds duidelijk gemaakt, dat er door de betreffende nederlandse instanties rond 1900 werd gewerkt aan de verbetering van rompconstructie en tuig van de inheemse vaartuigen.



Beide ondertekenaars zijn er met prof. Horridge van overtuigd, dat er in Nederland meer gegevens aanwezig moeten zijn, die licht kunnen werpen op de geschiedenis van deze europese beinvloeding van de scheepsbouw op de Molukken.
Zij zouden antwoorden op onder meer onderstaande vragen zeer op prijs stellen:

- zijn er tegen het einde van de 19e eeuw bouwers van nederlandse vissersschepen naar Indië vertrokken?
- zijn er in diezelfde periode zeilloggers, zeilsloepen e.d. naar Indië verkocht?
- zijn er in Nederland gegevens voorhanden over de scheepsbouw, en de mensen die daarbij werkzaam waren, op de Molukken rond 1900?
- hadden javaanse scheepstimmerlieden op de Molukken nog connecties met de scheepsbouw in hun geboorteplaatsen?
- welke indonesische volkeren oefenden nog meer een scheepsbouw uit, waarbij gebruik werd gemaakt van westeuropese technieken bij rompconstructie en tuigage?

Drs. L.M. Akveld
Maritiem Museum "Prins Hendrik"
Rotterdam

Dr. S.J. de Groot, Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek, IJmuiden

LITERATUUR

Boekbesprekingen

BLOM, J.C.H., De muiterij op de Zeven Provinciën. Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1975, 367 blz., geïll., ƒ 57,50.
Zoals de auteur van deze Leidse dissertatie (promotor was de historicus Schöffer) zelf ook in zijn voorwoord aangeeft, ging het hem niet in de eerste plaats om de muiterij. Deze dient als uitgangspunt voor een onderzoek "naar de reacties op en de gevolgen van deze opwindende gebeurtenissen in Nederland". Overigens twijfel ik er niet aan, dat Bloms relaas betreffende de muiterij en de maatregelen, genomen om haar te onderdrukken en te voorkomen dat zij oversloeg naar andere delen van de Marine, zal gaan gelden als het definitieve verslag der gebeurtenissen. Die reputatie zal dan mijns inziens welverdiend zijn. Vooral de gereleveerde gesprekken met mensen, die zelf een rol in het drama hebben gespeeld, leverden belangrijke nieuwe gegevens op. Daarbij denk ik in het bizonder aan de mededelingen van kapitein-luitenant ter zee vlieger b.d. W. van Prooyen, die de vliegtuiggroep commandeerde, waartoe de Dornier "Wal" (niet "Wall") -vliegboot behoorde, die "de" bom wierp. Toch heb ik ten aanzien van dit verslag nog wel enige opmerkingen. De mededeling dat Hr. Ms. "De Zeven Provinciën" in 1919-1920 voor hetstelwerkzaamheden "op de helling" geweest is, is onjuist: het schip heeft toen inderdaad grote herstellingen ondergaan, maar is daarvoor hoogstens in een dok opgenomen. De vlootvoogd in wat thans Indonesië heet werd officieel aangeduid als Commandant (der) Zeemacht (in) Nederlandsch Oost-Indië. M. Schoo was geen officier-vlieger maar zee-officier. Door de mededeling dat de zg. Cambo-bonden in 1933 een "roemrijke en roemruchte" geschiedenis achter zich hadden, acht ik hun meer eer bewezen dan hun toekomt.
Blom beschouwt de muiterij op Hr. Ms. "De Zeven Provinciën" als gevolg van het samengaan van een drietal factoren: de fameuze salariskorting en de daarbij gevolgde procedure, het ten tijde van de muiterij bij de Marine heersende "klimaat", en tenslotte de specifieke situatie aan boord van het schip. Daar is naar zijn mening de leiding tekort geschoten door onvoldoende aandacht te besteden aan wat "vooruit" leefde en zijn door haar ernstige beleidsfouten gemaakt. In grote lijnen ben ik het met deze conclusie eens, alsook met de opvatting dat naar alle waarschijnlijkheid weinig of geen communistische invloed in het spel is geweest.
Nadat de muiterij in bijna tachtig bladzijden is behandeld, worden vervolgens ruim tweehonderd pagina's besteed aan "reacties en gevolgen". De beschouwingen dienaangaande heb ik niet het minst dáárom met grote interesse gevolgd, omdat ik ze las terwijl er juist sprake was van georganiseerd protest van de zijde van - ditmaal een zeer groot gedeelte van - het marinepersoneel tegen beleidsvoornemens van de Regering. De vergelijking tussen 1933 en 1975 leverde frappante punten van overeenkomst én van verschil op; het komt mij echter minder geslaagd voor daar op deze plaats over uit te weiden. De voornaamste conclusie, steunend op een bronnenonderzoek van indrukwekkende omvang, is hier dat de muiterij een "katalyserende" werking heeft gehad bij het doorzetten van een tendens tot versterking van het overheidsgezag, die men vóór het uitbreken ervan reeds in de Nederlandse maatschappij kon waarnemen. Ten aanzien van de sociaal-democratie (door velen zeker niet geheel terecht als "medeschuldig" aan de muiterij beschouwd) had zij naar de mening van de auteur op korte termijn het effect dat haar isolement ten opzichte van de "burgerlijke maatschappij" werd versterkt; op langere termijn werd echter haar toenadering tot die maatschappij versneld. Ook wat dit gedeelte betreft heb ik uitsluitend kritiek op détailpunten. Zo betreur ik het dat het germanisme "weermacht" wordt gebruikt in plaats van het goed-Nederlandse "krijgsmacht" (p. 126).
In de wijze, waarop het gehele boek door personen soms wél, soms niet worden vermeld met hun academische titel, adellijke titel of predicaat, c.q. militaire rang, heb ik geen systeem kunnen ontdekken. Tenslotte had ik graag meer aandacht besteed gezien aan de "mutiny of Invergordon". Het verloop daarvan en de reactie van de overheid erop vertonen merkwaardige parallellen met wat zich anderhalf jaar later bij het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië afspeelde. Een en ander doet echter niets af aan mijn opvatting, dat het hier besproken boek een uitermate waardevolle bijdrage is tot de geschied-

schrijving van Nederland en van de Koninklijke Marine in het bizonder.

Ph.M. Bosscher

BOSSCHER, Ph.M., Zeegeschiedenis van de lage landen. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 136 blz., geïll., ƒ 39,50.
Een zo uitgebreide zeegeschiedenis als deze van de lage landen met zeer weinig tekst maar veel illustratie weergeven, is wel een moeilijke taak. De auteur heeft zijn opdracht dan ook beperkt tot de zeegeschiedenis van Nederland, zodat de titel van het boek misleidend is. Zuid-Nederland komt feitelijk niet aan bod, op twee plaatjes na. Uiteraard is het ook niet mogelijk in een zo beknopte vorm de gehele geschiedenis van het Nederlandse zeewezen volledig weer te geven. Het is veeleer een schets die men heeft willen maken. Naar ons gevoel is de auteur in zijn tekst er wel in geslaagd de geschiedenis te schetsen, en dit is wel eens nuttig. Men krijgt er inderdaad in weinig woorden een toch wel bevattelijk beeld van enkele eeuwen geschiedenis. Bij de tekst - of is het andersom - horen de illustraties, die het gross van het boek vormen. De tamelijk uitgebreide onderschriften geven aan de afbeeldingen ook meer waarde dan de meestal eenregelige tekstjes die men er meestal bijzet. Wij menen echter vast te stellen, dat de auteur er zich nogal gemakkelijk heeft van af gemaakt door de meest bekende stukken uit de grootste maritieme verzamelingen bij elkaar te brengen. Uiteraard vindt men daar het meeste materiaal, maar wij vragen ons af of men ook niet meer uit de kleinere musea had kunnen tonen en of men in de grote musea ook niet minder geziene iconografie had kunnen opdiepen. Dat de auteur de binnenvaart bewust heeft weggelaten, kan men nog begrijpen al was zij toch het binnenlands verlengstuk van de zeevaart, maar de visserij vonden wij toch te mager vertegenwoordigd.
Al bij al is dit echter toch een aantrekkelijk boek dat zeker een initiatie voor een ruim publiek kan bieden. Achter aan het werk werd een tamelijk lange chronologische lijst van de belangrijkste gebeurtenissen uit de Nederlandse maritieme geschiedenis afgedrukt.

J. van Beylen

BOSSCHER, Ph.M.; MORZER BRUYNS-DE HAAN, P.I.; AKVELD, L.M.; TRAUSCH, G., Prins Hendrik de Zeevaarder. Een leven naast de troon. Bussum, Strengholt, 1975, 227 blz., geïll., ƒ 59,-.
De samenstellers bieden dit boek aan als een beeldverhaal van het leven van prins Hendrik (1820-1879), broer van Willem III en enige Oranje, die langdurig bij de Marine gediend heeft. Als zodanig is het een bijzonder aardig boek, en voorzover de illustraties ontoereikend mochten zijn, zorgt de beknopt gehouden tekst voor vele illustratieve details en voor een aantal even beeldende citaten.
De grondige opleiding van de prins als adelborst, de vele en grote zeereizen die hij met Nederlandse oorlogsschepen heeft gemaakt, bezoeken aan Oost- en West-Indië daaronder begrepen, rechtvaardigen inderdaad een fraaie uitgave als deze. Verschillende contemporaine kunstenaars hebben belangrijke momenten uit deze marineloopbaan uitgebeeld en zijn daartoe zelfs mee op reis geweest. Bepaald een openbaring is het schetsboek van Albertus van Beest met de door zo weinig andere kunstenaars ooit tot onderwerp gekozen kijkjes aan boord en de details van schip en tuig. De hoofdstukken over de - soms zeer genereuze - besluiten van de prins tot bevordering van het bedrijfsleven en over de politieke verwikkelingen tijdens zijn stadhouderschap van Luxemburg lenen zich uiteraard minder tot illustratie, maar completeren wel het beeld. Het stukje sociale geschiedenis bij de typerende (hoewel eerst in 1889 gemaakte) plaat van Joh. Braakensiek ten behoeve van de Prins Hendrik Stichting te Egmond aan Zee hoort er geheel bij.
We komen ook enige bekende prenten tegen van de grote waterfeesten, georganiseerd door de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub. Bekend is dat het ideaal van de Prins om in één nationale organisatie belangstelling in brede kring te wekken voor het zeewezen, is doodgelopen op het oude Hollandse particularisme. Er is wel een belangrijke culturele winst uit verkregen, ons huidige Maritiem Museum "Prins Hendrik". Het was dan ook

een hele voldoening in de laatste maanden van 1975 de belangrijkste in dit boek gereproduceerde stukken in een tentoonstelling aldaar bijeen te zien.
In de overtuiging dat het geboden geheel cultuurhistorisch van genoeg belang is voor een nadere studie, hebben de samenstellers gezorgd voor een goede documentatie bij de afbeeldingen, een chronologisch overzicht, tabellen en een bibliografie. Helaas voor degenen die al in deze tijd werken en iets op moeten zoeken: geen algemeen register.

R.E.J. Weber

BOXER, C.R., The Anglo-Dutch wars of the 17th century. London, HMSO, 1974, 64 blz., geïll., £ 1.50.
Het aantrekkelijk uitgevoerde werkje bevat een kort doch uitstekend overzicht van de drie eerste Engelse zee-oorlogen, geschreven door een kenner van formaat van deze geschiedenisperiode, die hoofd- en bijzaken scherp weet te onderscheiden. Opvallend is de zorgvuldige evaluatie van elk van de zeeslagen en hun gevolgen. Alleen het naspel van de tocht naar Chatham aan de monding van de Theems (van Nes en Meppel, juli 1667) zou men wat uitgebreider behandeld willen zien.
Uit het onuitputtelijk bezit van het museum in Greenwich is een uitstekende keuze voor de illustraties gemaakt, maar men had voor de Hollandse admiralen liever markantere afbeeldingen gezien (de wens om herhaling van andere boekjes in deze serie te vermijden heeft hier wellicht een rol gespeeld). Wat de literatuurlijst betreft, hier zijn de overbekende grote werken op het gebied van de maritieme geschiedenis niet genoemd, maar wordt meer verwezen naar monografieën in beide talen; ook hier herkent men de zorgvuldige expert. (De keuze van enkele werken in deze lijst, bijvoorbeeld "Oranje en Stuart" van Geyl, dat op maritiem gebied weinig te bieden heeft, is niet geheel duidelijk)
Alles bijeen een geslaagd, lezenswaardig overzicht.

C.A. Nierstrasz

BRUIN, M.P. de, Aan de rede: Zeeland aan de waterkant. Bussum, Unieboek, 1975, 104 blz., geïll., ƒ 24,50.
Een kijkboek van een zeeuwse bibliothecaris, dat ons aan de hand van achttiende- en negentiende-eeuwse afbeeldingen Zeeland van de waterkant toont. Ongeveer driekwart van het boekje bestaat uit illustraties, fraaie en interessante, alle voorzien van nauwkeurige bijschriften met bronvermelding. De tekst laat ons lezen, dikwijls in citaten, wat vele schrijvers, staande aan de waterkant, schreven over de zeeuwse vaarwateren, over de zeeuwse steden en eilanden, over de zeeuwse veren, schepen, scheepswerven en vissers. Jammer dat de vele literatuurbronnen over Zeeland, die in de tekst uiteraard maar kort aangeduid konden worden, niet in een literatuurlijst zijn opgenomen. De opmerking op blz. 74, dat er "zelfs" over de zeeuwse veren in 1970 een dissertatie verschenen is, doet vreemd aan, wanneer auteur en titel daarvan niet vermeld worden. Het zal echter geen afbreuk doen aan het kijkgenot, dat velen bij het doorbladeren van dit goed geïllustreerde boekje zullen beleven.

J.P. van de Voort

CURTI, O., Het scheepsmodel (vert. uit het Duits door J.P. Puype). Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 214 blz., geïll.
In zijn woord vooraf zegt de vertaler, dat hij niet uit het oorspronkelijk Italiaans vertaald heeft, maar vanuit het Duits. Dat is dan ook goed te merken, want meer dan tweehonderd bladzijden lang strompelt de tekst voort in een germanistisch taaltje, waarmee Professor Prlwitzkofsky eer zou inleggen. Het boek heeft geen letterkundige pretentie en wij zouden dus daarin kunnen berusten, als niet door de tweetraps-vertaling de inhoud zelf deerlijk verminkt was, en als niet talloze alinea's gevuld waren met zodanig koeterwaals dat ik er mijn eigen Italiaanse exemplaar van "Modelli Navali" bij heb moeten halen om na te lezen wat er eigenlijk bedoeld werd. Wat de Nederlandse

editie tengevolge van vertaalfouten allemaal te bieden heeft is nogal kras; we lezen dat in de 16e eeuw alle vloten onder andere uit lichters bestonden, dat notehout vaak gebruikt wordt voor het maken van kleine zeiltjes, dat men de beplanking van modellen van oude schepen eerst moet verven en dan met was moet lakken, dat men kleurenlak na het slijpen met vloeibare politoer moet polijsten, dat de beste penselen van bunzinghaar zijn. Heus, het staat er, en nog veel meer.
Deze slordigheden daargelaten is de Nederlandse uitgave gestrand op een veel moeilijker te omzeilen klip. De terminologie van de scheepsbouw is in Nederland in de loop der eeuwen niet onveranderd gebleven, en ook worden sommige constructies al lang niet meer toegepast, terwijl anderzijds sommige onderdelen heel andere namen dragen dan vroeger. De vertaler echter lijkt zijn woordkeus bepaald te hebben uit een scheepsbouwkundig handschrift van 1910. Daarom is hij telkens weer gestruikeld over oudere bouwwijzen die toen niet meer in gebruik waren. Zijn tekst en zijn onderschriften bij afbeeldingen van schepen uit vroeger tijd tonen dan ook aan, dat hij er vaak niet uit kwam en maar iets neerzette. Daarnaast bevat het boek nogal wat drukfouten, soms ten aanzien van in cijfers weergegeven maten, en ook dit draagt niet bij tot helderheid.
Meer dan in de tekst schuilt de verdienste van het boek van Curti in de illustraties. In dit opzicht is de Nederlandse uitgave een succes, omdat bijna alle cliché's er veel beter in zijn afgedrukt dan in het origineel. Het is alleen jammer dat de uitgever, kennelijk om er een "Nederlandse bewerking" van te maken, er buiten ieder logisch verband met de tekst een aantal foto's van willekeurige Nederlandse modellen door heen heeft gestrooid.
In het woord vooraf staat, dat het hier gerecenseerde boek een ietwat gekortwiekte versie is van het Italiaanse origineel. Het mocht wat. Het komt overeen met de eerste of kleinste helft van het boek van Curti, en het handelt alleen de romp. De titel "Het Scheepsmodel" belooft dan ook meer dan hij geeft, waar nog bij komt dat van de "ietwat gekortwiekte" versie weer minder dan de helft aan modelbouw is gewijd: de andere helft is een historisch overzicht van schepen en scheepsbouw dat begint in het oude Egypte en doorgaat tot aan onze dagen. Ook Curti zelf is namelijk bezweken voor de verleiding om teveel in een enkel boek te willen samenpersen. Mij tot de hoofdstukken over modelbouw beperkend, zou ik er op willen wijzen dat er nu toch langzamerhand geen enkele behoefte meer bestaat aan weer eens een uiteenzetting van de stapelmethode of aan weer eens een verklaring van wat lijnenplannen zijn. Ook wordt het tijd dat men eens het hemelsbrede onderscheid beseft dat er bestaat tussen modelbouwtechniek in bijvoorbeeld schaal 1 : 50 of 1 : 100. Het is toch niet voor niets, dat alle modelbouwers erkennen dat er alles bij elkaar maar een vijf- of zestal boeken over modelbouw bestaan die werkelijk van de bovenste plank zijn, en het is geen toeval dat dit allemaal boeken zijn die zich beperken tot één schip gebouwd in één bepaalde schaal. Helaas zijn deze laatste boeken alle geschreven over Engelse schepen, Petrejus' "brik Irene" niet uitgezonderd. Toch lijkt er ook in ons land meer dan voldoende belangstelling te bestaan, getuige de succesvolle verkoop van modelbouwpakketten en van allerhande boeken over oude schepen. Ook ontbreken in ons land niet tal van goed geschreven tijdschriftartikelen over modellen van kleine schepen, jachten, sleepboten en wat dies meer zij. De leemte die ik probeer aan te duiden, betreft het oude kapitale Nederlandse schip. Daarvoor bestaan amper bouwtekeningen, en in elk geval is er geen gedegen handleiding voor het bouwen. Het bestaan van deze lacune is onverklaarbaar, althans voor wie maar niet begrijpen kan waarom bijvoorbeeld van een oud scheepsmodel dat enkele jaren geleden zo grondig onder handen is genomen als de zgn. "William Rex" in het Rijksmuseum, nog geen bouwtekeningen gepubliceerd zijn.

J.C.P. Speyart van Woerden

JAARVERSLAG 1974 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Amsterdam, 1975, 64 blz., geïll.
Dit is het laatste jaarverslag van de collecties in eigen beheer van de vereniging. Op 1 januari 1975 is de overeenkomst van kracht geworden, ten gevolge waarvan de Staat der Nederlanden het onderhoud en de expositie der verzameling op zich neemt terwijl de vereniging zich zal bepalen tot uitbreiding en vervolmaking daarvan.

Tot de afgebeelde aanwinsten behoren o.m. de portretten van Isaac Sweers en diens vrouw Constantia Bloemaert, gedateerd 1654, en een reeks voorwerpen, gehaald uit de wrakken van V.O.C.-schepen. In een bijlage worden de hiertoe behorende navigatie-instrumenten, wapens en munten nader beschreven. Tevens is een bericht in dit verslag opgenomen over het archief van technische tekeningen, dat duizenden nummers telt.
De restauratie van het oude Zeemagazijn heeft gelukkig voortgang, maar optimistisch is het verslag hierover niet, en ook nu er alweer een jaar verstreken is, moet geconcludeerd worden dat het museum er nog jaren onder zal lijden.
In dit verslag konden nog een portret en een In Memoriam worden opgenomen van Dr. Ernst Crone, overleden op 4 september 1975, die zo enorm veel voor dit museum gedaan heeft.

R.E.J. Weber

LUBBOCK, B.; SPURLING, J.; HOOK, F.A., with an introduction by ALAN VILLIERS, The Best of Sail. Cambridge, P.Stephens, 1975, 179 blz., geïll., £ 14.95.
De bij de bewonderaars van het zeilschip in zijn laatste bloeidagen bekende schrijver Basil Lubbock, de schilder Jack Spurling en de uitgever F.A. Hook van de "Blue Peter" publiceerden eind twintiger jaren in dat tijdschrift een hele serie scheepsbeschrijvingen. Deze werden tot boeken samengevoegd in de dertiger jaren. Zij zijn nog steeds gezocht. In 1972 verscheen van deze boeken een zeer prijzige complete herdruk in drie delen, "Sail: The Romance of the Clipper Ships". Deze was spoedig uitverkocht en nu heeft de heruitgever besloten Alan Villiers te vragen een keuze te doen uit dit grote werk. Diens keuze viel op 36 beschrijvingen van grote Engelse zeilschepen, die alle tussen 1850-1900 werden gebouwd. Bij elke beschrijving is een prachtige reproductie gevoegd van het desbetreffende schip. Wat deze illustraties betreft moet mij van het hart, dat waarschijnlijk door het vele malen herdrukken sommige van deze platen nogal flets zijn uitgevallen. Over de tekst, die een veertig jaar geleden is geschreven, valt weinig nieuws te schrijven. Het zijn zeer nauwgezette overzichten van de levensgeschiedenis van elk schip. Veel samenhang zit er onderling niet in de verhalen. Het is jammer, dat de uitgever de kans gemist heeft om iets meer samenhang in het boek te brengen door middel van een kaart waarop de belangrijkste zeilroutes van die dagen staan en waarop de voornaamste momenten van de hierafgebeelde en beschreven schepen op zijn aangegeven. Hij had op het schutblad kunnen worden afgedrukt, in plaats van de vrij onbeholpen tekeningen van W.M. Birehall.
De stijl van het voorwoord van Alan Villiers is er een, die bij mij slechts geïrriteerdheid naar voren roept. Het woord romantiek past niet op zee. De zee is alleen een grote vlakte, die op allerlei manieren beweegt, meestal hoogstonaangenaam voor de mens. De meeste schepen, die erop voeren en varen, zijn bedrijfsschepen, waarop verreweg de meerderheid van de bemanning een hard en karig leven leidt, slechts ten dele goedgemaakt met af en toe het gespaarde geld in vrij hoog tempo aan land te verteren. Zoals men mij aan boord eens zei: "Het mooiste van de reis is de thuiskomst".
Voor degenen, die de zeilvaart als liefhebberij hebben, is dit boek zeker een aanwinst, al zullen misschien sommigen toch de voorkeur geven aan het bezit van het vrijwel onbetaalbare origineel in plaats van een bloemlezing.

S.J. de Groot

TEITLER, G., De wording van het professionele officierscorps. Rotterdam, Universitaire Pers, 1974, 309 blz.
De auteur van deze Rotterdamse dissertatie is "van huis uit" socioloog. Hij promoveerde bij de socioloog Van Doorn en de historicus Roorda. In de "theoretische beschouwingen", die het eerste deel van het boek vormen, zet hij onder meer uiteen wat hij de wezenskenmerken acht van de militaire professie. De krijgsman moet, om daartoe te kunnen worden gerekend, beschikken over kennis, kunde en vaardigheid op militair gebied, die bij "niet-professionals" in mindere mate of niet wordt aangetroffen. Bij hem moet het besef waarneembaar zijn, dat hij tot een aparte gemeenschap behoort, wat zich bijvoor-

beeld kan uiten in het cultiveren van tradities en het accepteren c.q. handhaven, van een erecode. Hij moet tenslotte blijk geven van de overtuiging dat hij een voor de gemeenschap belangrijke taak verricht.
In het tweede deel wordt "het militaire leiderschap ter zee" behandeld. Hierbij valt de nadruk op de ontwikkeling bij de Britse, Nederlandse en Franse marines tussen het einde van de 16e eeuw en de Napoleontische oorlogen. Vooral de evolutie van het taktisch denken, zoals die in de praktijk van het zeegevecht tot uiting kwam, krijgt veel aandacht. Dit is een consequentie van Teitlers opvatting dat gedurende de periode in kwestie de "professionalisering" van het militaire leiderschap ter zee werd afgesloten door het ontstaan van een taktiek, in casu de uit het keurslijf van het "formalisme" bevrijde linietaktiek, die, mits met voldoende technische bekwaamheid gehanteerd - een bekwaamheid, die alleen bij de als zodanig gevormde zee-officier kon worden aangetroffen - tot een duidelijke beslissing in de zeestrijd kon voeren. Dat stadium acht hij het eerst bereikt bij de Britse marine tegen het einde van de 18e eeuw.
"Het militaire leiderschap te land" wordt behandeld in het derde en laatste deel. Dit leent zich niet zozeer tot een recensie in deze Mededelingen. Het zij ondergetekende echter vergund te vermelden dat hij met grote interesse - en goeddeels met instemming - de daar naar voren gebrachte beschouwingen over de toekomst van de militaire professie heeft gevolgd. Hij acht ze een waardevolle bijdrage tot de meningsvorming over een belangrijk en actueel onderwerp.
In het voorwoord schrijft de auteur met sympathiek aandoende bescheidenheid: "Het zal niet meevallen... én sociologen én historici tevreden te stellen". Juist daarom geef ik gaarne uiting aan mijn respect en dankbaarheid voor de wijze, waarop hier een lijn is getrokken door een aantal langdurige en dikwijls gecompliceerde historische processen. Mijn visie is er wezenlijk door verbreed en verfijnd. Anderzijds moet ik toch ook kritische geluiden laten horen. Aanvechtbaar acht ik het dat in het tweede deel de Scandinavische marines en de zeemacht van de Verenigde Staten geheel buiten beschouwing zijn gelaten. Het komt mij voor dat in een beschouwing over de wording van het professionele officierskorps de oprichting van het Kungl. Orlogsmanna Sällskapet (bij zijn tweede eeuwfeest in 1971 door de toenmalige directeur aangeduid als "the world's oldest academy of naval sciences"), alsook de uitingen van John Paul Jones over het wezen van het beroep van marine-officier tenminste terloops hadden moeten worden vermeld. Ook acht ik de daar gegeven visie op de geschiedenis van de Nederlandse marine in de achttiende eeuw wel wat erg somber en zou ik in verband daarmee de vraag willen stellen of de professionalisering van het Nederlandse korps zee-officieren ook niet omstreeks het einde van de achttiende eeuw voltooid kon worden geacht. De karakteristiek van de Middellandse zee als een "betrekkelijk kalm water" (p. 71) komt mij - en niet alleen op grond van persoonlijke ervaring - nogal dubieus voor. De opvatting dat het voeren van zwaar geschut voor kapers "onpraktisch" zou zijn geweest vanwege het gevaar door het gebruik ervan de potentiële prijs tot zinken te brengen (p. 132) lijkt mij te berusten op overschatting van de uitwerking van de 17e- en 18e-eeuwse scheepsartillerie. Bij een aantal van de gebruikte uitdrukkingen moet ik vraagtekens plaatsen. Zo is mij niet duidelijk waarom consequent wordt geschreven "lijn-" in plaats van "linietaktiek" en evenmin, waarom (op p. 167) wordt gewaagd van linieschepen met twee luitenants "uitgerust".
Tot slot nog een opmerking van wijdere strekking. Vergis ik mij niet, dan gaat Teitler uit van de opvatting dat in het algemeen "de aristocratie" zich in de krijgsmacht "antitechnisch" opstelde, vide bijvoorbeeld zijn beschouwingen over de situatie in het Duitse Rijk omstreeks de eeuwwisseling. Deze visie is mij te weinig genuanceerd - ook wat betreft het Wilhelminische Duitsland. Als getuige moge ik Hildegard von Spitzemberg aanhalen, die op 19 december 1913 in haar dagboek schreef over de "passionierte Richtung der adeligen Buben auf die Technik", die zij overigens weer wel in tegenspraak achtte met de "altadelige Traditionen"! 1)
"Aristocratie en techniek": het zou wellicht een goed onderwerp voor een proefschrift zijn.

1) Am Hof der Hohenzollern - Aus dem Tagebuch der Baronin Spitzemberg 1865-1914 (uitg. Rudolf Vierhaus, München, Deutcher Taschenbuch Verlag, 1965), p. 270.

Ph.M. Bosscher

WANING, C.J.W. van (inl), Scheepsportretten. Glorie uit de negentiende eeuw, vastgelegd door Jacob Spin. Amsterdam, G.Kolff, 1974, 60 blz., 20 pltn.
Sedert enkele jaren genieten scheepsportretten een stijgende bijval zowel in de musea als bij de particuliere verzamelaars en eveneens bij de handelaars, bij deze laatsten voor de hoge prijs die er voor gevraagd wordt. Nochtans zijn de meeste scheepsportretten tot na WO II nauwelijks aan bod gekomen en naar waarde geschat. Men keek enkel naar een scheepsportret als het gesigneerd was door een bekend schilder die zijn plaats had in de rij van de erkende kunstenaars. Men keek er doorgaans naar omwille van de kunstwaarde, niet zozeer voor het "portret" en de daarbij horende historische of technische waarde. Het gewone, al dan niet gesigneerde scheepsportret van meestal 19e-eeuwse schilders quoteerde men in de meeste musea als derderangsbezit, als folklore. Nadat in de vijftiger jaren enkele studies meer licht op deze schilderijen hadden geworpen en enkele schilders beter bekend hadden gemaakt, steeg de belangstelling ervoor zeer snel. Het bleek al gauw dat er nog duizenden van deze scheepsportretten bestonden, in musea, maar ook bij particulieren die ze niet zelden als familiebezit van hun voorzaten bewaarden. Ook in de musea ging men beseffen, dat deze vergeten iconografie meer betekende dan aanvankelijk gedacht werd. Er werd toen ook vastgesteld dat het niet allemaal folklore was, verre van daar. Niet dat men ze direct tot de "kunst-met-grote-K" ging rekenen, maar in ieder geval tot de volkskunst, in de beste zin van het woord dan.
Scheepsportretten zijn uit het volk ontstaan, het zeevolk, en zij getuigen van een gebruik dat waarschijnlijk in de 18e eeuw ontstond, in de 19e eeuw een grote bloei kende en nog tot in het eerste kwart van de 20e eeuw voortleefde. Toen was het bij de kapiteins en ook bij goedverdienende stuurlieden de gewoonte hun schip te laten portretteren. Het voeren van een bevel over een schip betekende toen meer dan werkgelegenheid; het betekende een stap op de sociale ladder en men was er trots op. Het schip betekende toen ook meer dan dit nu het geval is; de zeeman werkte er niet alleen op, maar hij leefde en woonde er op tijdens de soms jarenlange reizen, zodat hij er persoonlijk mee verbonden geraakte. Dit kwam dan tot uitdrukking door het bezit van een portret, bij anderen een scheepsmodel. In de havens moet men in deze mode gauw brood gezien hebben en praktisch over de gehele Westerse wereld en in het Oosten vond men specialisten die scheepsportretten konden leveren.
Het vreemde van deze volkskunst is, dat ze niet beperkt was tot een bepaalde nationaliteit. Het was een internationaal gebruik dat enkel in havens en bij zeelui leefde. Men schilderde de portretten op doek, op papier of op glas. De laatste reeks was wel de meest opvallende, terwijl olieverf op doek en aquarel op papier de meest gebruikte technieken waren. De verscheidenheid in werk, kwaliteit en verspreiding komt goed tot uiting in een paar studies die de laatste jaren verschenen o.m. het werk van F. Holm-Petersen, Skibsportaetmalere (Skandinavisk Bogforlag Kopenhagen, 1967), die een lijst van meer dan 500 schilders met biografische gegevens en voorbeelden van hun werk heeft samengesteld. Werner Timm, Kapitänsbilder, Schiffsporträts seit 1782 (Rostock, 1971) geeft een inventaris met afbeeldingen van de portretten uit musea en privé-verzamelingen in de D.D.R. Er zijn verder nog enkele korte studies verschenen die welbepaalde schilders als onderwerp hadden o.m. de familie Roux, de familie Weyts en J.H. Mohrmann. Het is namelijk in vele gevallen moeilijk over de auteurs iets te weten te komen. Ten tijde van hun activiteit is er nooit enige aandacht aan hen besteed, niet in de kranten of andere publicaties, zij stelden niet ten toon, zij waren enkel in beperkte kring bekend. Daarbij komt noch dat velen onder hen maar schilderden als hobby, als bijverdienste en feitelijk een ander beroep uitoefenden: metser, kruidenier, handelaar of om het even wat. Enkelen zijn wel als schilder geboekstaafd o.m. in de registers van de burgelijke stand. Dit heeft voor gevolg dat men heel wat schilderijen kent, waarvan het signatuur geen enkel aanknopingspunt geeft. Aan het scheepstype kan men hoogstens de periode van het ontstaan ervan situeren, de auteur blijft een anoniem volkskunstenaar.
Maar naast hun betekenis voor de volkskunst, hebben de scheepsportret-schilders ook een bijdrage geleverd die van groot belang gebleken is voor de scheepvaartgeschiedenis. Zij werkten in een periode toen de fotografie nog niet of nog maar nauwelijks praktisch bruikbaar was, en bovendien nog weinig prestige en aanhangers kende. Het schilderij daarentegen genoot wel aanzien, vormde een aantrekkelijk reisaandenken en kreeg een plaats in huis. Op deze wijze werd van duizenden schepen een portret vastgelegd,

dikwijls niet in de thuishaven, maar ergens in de vreemde. Zo is een bijzonder fraaie iconografie ontstaan, een werkelijk beeld van de eigentijdse schepen. Uiteraard is de klasse van de schilderijen niet steeds gelijk. Er zijn er waar men noch uit technisch noch uit historisch of iconografisch oogpunt veel aan heeft. Andere zijn uitermate schilderachtig, naief ongekunsteld en van bijzondere charme. Zij zijn het werk van zgn. zondagschilders, ongeschoolde leken, maar begaafd met een natuurlijk tekentalent. De laatste reeks is deze van geschoolde tekenaars, althans van deze die enig onderricht in het vak genoten. Dit sluit niet in dat dit dan echte kunstenaars waren, beter dan de vorigen. In alle klassen treft men schilderijen aan, die niet zo veel betekenen wat techniek en uitwerking betreffen en anderen die men nog nauwelijks tot de volkskunst kan rekenen, maar ontegensprekelijk een artistieke allure uitstralen. Het is niet uitzonderlijk dat de schilders ook op zee gevaren hebben of althans enige binding met het zeevaartbedrijf hadden: de Roux waren handelaar in scheepvaartbenodigdheden en -instrumenten, G. Groenewegen was scheepsbouwer geweest. Het is dan ook regel dat de meeste scheepsportretten scheepstechnisch foutloos zijn, en daardoor een uitzonderlijk rijke bron aan inlichtingen verschaffen. Men kan zich trouwens voorstellen dat de klanten op dit punt zeer kritisch waren.
In 1963 verscheen te Parijs een platenalbum gewijd aan de dynastie van de scheepsportrettisten Roux uit Marseille (Jean Meisonnier, L'Age d'Or de la voile). Dit is maar ons weten het enige grote platenalbum dat werd uitgegeven. Dit maar om te onderstrepen, dat de publicatie van een groot platenboek over Jacob Spin geen routinegeval is. In Duitsland kent men wél de jaarlijkse uitgave van een fraaie kalender met scheepsportretten uit de hele wereld door de uitgeverij Egon Heinemann te Hamburg. Dat Jacob Spin in Nederland aan bod kwam in een luxueus boek is niet te verwonderen. Hij is wellicht de best gekende en de beste scheepsportrettist van de 19e eeuw, samen met de Teupkens. Jacob Spin moet honderden aquarellen gemaakt hebben, de techniek die toen in Nederland regel was. Voorzover ons bekend is, moet Spin maar weinig vreemde bodems geschilderd hebben. Hij had blijkbaar voldoende klandizie bij de eigen vloot. Hij was niet geschoold maar wel begaafd, en schilderde zijn schepen op een bijzonder zwierige en levendige manier. Men hoort van scheepsportretten wel eens zeggen dat ze nogal stereotiep zijn, maar deze indruk heeft men enkel als men slechts een klein aantal schilderijen kent. Het onderwerp is natuurlijk altijd hetzelfde, maar daarom niet de wijze van voorstelling, het karakter van het werk, het coloriet, de stijl. Bij Spin kan men vrijwel al deze kwaliteiten in zijn werk terugvinden, zij het dat zij altijd dezelfde hand verraden. Maar de aquarellen zijn bijzonder gevarieerd en beperken zich niet tot de droge weergave van het schip. Spin maakte er steeds een levende scène van, een gebeurtenis. Het is natuurlijk een feit dat men in dit toch beperkte thema wel eens een cliché vindt (er zijn trouwens heel wat grote kunstenaars, die eenzelfde onderwerp meermaals op identieke wijze schilderden). Bij scheepsportretten kan men zich wel voorstellen dat een bepaalde klant ook een schilderij wenste zoals hij dat bij een andere klant gezien had, waardoor de schilder in zekere zin zijn vrijheid van handelen beperkt zag. Om dan niet met een cliché te werken, moet men toch enige verbeelding hebben, en Spin had dit. Daarom doen zijn portretten altijd fris aan. Als men aan 19e-eeuwse portretten denkt, tovert men zich steeds een statisch en stijf beeld voor de geest; bij het scheepsportret van Spin is dit niet het geval.
Bij de keuze van de prenten heeft de auteur natuurlijk ook een beeld van de 19e-eeuwse Nederlandse scheepstypen willen geven: koffen, galjoten, smakken, topzeilschoeners, fregatten, barken en klippers waren de normale schepen. Spin schilderde ze allemaal, in bedrijf levendig, kleurig. Zijn portretten bestrijken een bijzonder belangrijke periode uit de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis begrepen tussen 1824, de oprichting van de Nederlandse Handel Maatschappij en 1873, de scheepvaartcrisis. Die periode wordt in het werk ook zeer duidelijk belicht en vormt de achtergrond van het ontstaan van de portretten. Over Spin's leven is men ook goed ingelicht en zijn biografie vormt een apart hoofdstuk. Daarnaast werd over ieder voorgesteld schip eveneens een uitvoerige technische en historische beschrijving gegeven, evenals van de activiteit van de betreffende periode waarin het voer, de economische achtergrond, de technische ontwikkeling en de omstandigheden die aanleiding waren tot de bouw van het schip. Dit onderstreept dat deze scheepsportretten niet zo maar wat prenten zijn, maar de iconografische neerslag van een belangrijke periode uit de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis.

J. Van Beylen

WINTERHOFF, E., Walfang in der Antarktis. Oldenburg-Hamburg, Stalling, 1974 (Schriften des Deutchen Schiffahrtmuseums Bremerhaven, Band 4), 234 blz., geïll., DM 38.00.
Edmund Winterhoff (1898-maart 1974) studeerde filologie, zijn proefschrift betrof de duitse boekhandel. Via zijn loopbaan is hij met de geschiedenis van de walvisvaart in aanraking gekomen, nadat hij in 1933 in dienst van de oliefabrikant Walter Rau te Neuss was getreden. Hij had een groot aandeel in het maken van propaganda voor de duitse deelname aan de walvisvaart en in de walvisonderneming van Walter Rau. Na Wereldoorlog II bepleitten hij en Dr. August Dierks, zakenman te Bremerhaven, tevergeefs hertoelating van Duitsland tot de walvisvangst in de Zuidpoolzee.
Winterhoff's boek is uitgegeven in de reeks publikaties door het duitse nationale scheepvaartmuseum te Bremerhaven. Niet toevallig heeft Dr. Dierks veel voor de oprichting van dit museum gedaan en heeft dit een der jachtboten, "Rau IX", bestemd voor het fabrieksschip "Walter Rau", aangekocht, als museumschip voor de walvisvaart ingericht en toegevoegd aan zijn verzameling zeegaande museumschepen in de oude haven te Bremerhaven. Het boek is een goede combinatie van walviskunde, geschiedenis, economie en techniek van de moderne walvisvaart zonder overdaad van lange jachtverhalen en romantiek. Het overzicht van de oude walvisvaart bevat overigens enige bekende fouten, welke blijkbaar een taai leven hebben, bijvoorbeeld de bewering op p. 34 dat duitse reders reeds in 1636 aan de jacht op de groenlandse walvis bij Spitsbergen hebben deelgenomen. Op p. 42 wordt het aandeel van de Bremerhavense geweermaker Cordes in het ontstaan der moderne walvisvaart overschat en dat van de Noor Svend Foyn onderschat, in weerwil van Arne Odd Johnsens publikaties over Foyns bijdrage.
In 1903 verbood de noorse regering de walvisvangst slechts in de territoriale wateren bij Noord-Noorwegen en niet volledig (p. 44).
De schrijver verbindt de opkomst der moderne walvisvaart in de Zuidpoolzee met de uitvinding van het harden van oliën - onder meer walvistraan - tot vet, waaruit margarine en traanreukvrije zeep kunnen worden vervaardigd. Hij beklemtoont de bezwaren in Duitsland tegen de overheersende marktpositie van het brits-nederlandse Unilever-concern in de margarinefabrikage. Het is overbodig hierbij te wijzen op de opkomst van het nationaalsocialisme na 1933. Een groot deel van Winterhoffs boek is een kritische bespreking van Unilevers beleid. (Des te opvallender is het, dat hij in zijn lange lijst van literatuur geen melding maakt van het bekende recente werk van prof. Charles Wilson, History of Unilever in twee delen, 1967)
Winterhoff beschrijft uitvoerig de kortstondige, maar interessante deelname door Duitsland aan de walvisvaart in 1938-39, slechts drie seizoenen, maar met zes vloten, waarvan drie van Noorwegen gecharterd: deze drie waren echter verouderde fabrieksschepen en hun produktie viel dan ook tegen. Zijn verhaal krijgt een ondertoon van bitterheid bij de beschrijving van de duitse - onder meer zijn eigen - pogingen om na 1945 weer tot de walvisvaart te worden toegelaten. Walvisvaart en politiek zijn altijd verstrengeld geweest. Hij verwijst naar het eveneens verslagen Japan, dat onder bescherming der V.S. vergunning tot walvisvangst in de Zuidpoolzee kreeg, hoewel de vloten van dat land zich vóór 1939 niet stoorden aan de internationale afspraken tot ontzien van de walvisstand. Hij verwijst naar de U.S.S.R., die na 1945 aan de Zuidelijke walvisvangst ging deelnemen, en naar Noorwegen, welks regering in 1936-39 verhuur van noors personeel en noorse schepen aan Nazi-Duitsland toestond en na 1945 de russische walvisvaart op de been hielp, terwijl zij deze faciliteiten onthield aan Nederland en Duitsland. Inderdaad is deze noorse houding discriminerend, maar men moet wijzen op de wrok, welke de duitse overval op Noorwegen in 1940 bij de Noren heeft gewekt, als verklaring. Voorts zou uitbreiding der walvisvaart met duitse vloten ongetwijfeld de walvisstand en rentabiliteit van dit bedrijf hebben benadeeld en het nog eerder hebben beëindigd. De duitse deelname na Wereldoorlog II is beperkt gebleven tot Onassis' "Olympic Challenger"-vloot onder panamese vlag en is wijselijk in 1956 be-

eindigd, toen voor ingewijden het aanstaande verval der europese walvisvaart duidelijk werd. Onassis' jachtboten waren bovendien verbouwde korvetten, welke teveel stookolie verbruikten. Ook de Verre Visserij Maatschappij in Nederland had in 1949-54 drie verbouwde Britse korvetten als vissersschepen en hun grote olieverbruik is hoofdoorzaak van haar opheffing geweest.
In de laatste bladzijden wijst de schrijver op de na 1955 snel toegenomen betekenis van nevenprodukten naast de in prijs dalende traan, te weten vleesmeel, vers en verduurzaamd vlees voor mens en huisdier en potvisolie. Extractie van vitamine, insuline enz. uit walvisorganen is nooit van veel betekenis geweest. De nevenprodukten zijn thans hoofdprodukten voor de japanse en russische vloten in de Zuidpoolzee. Winterhoff gaat niet in op de economische gevolgen van het staken der europese walvisvaart. Deze zijn trouwens niet ernstig geweest wegens de grote vraag op de handelsvloot naar de diensten der walvisvaarders en op de visserij naar de verbouwde fabrieks- en jachtschepen.
Het is jammer, dat de schrijver op p. 155 in zijn beschrijving van de walvisjacht beweert, dat de walvis soms de jachtboot aan de harpoenlijn voortsleept, terwijl de scheepsmachine achteruitslaat. Dit fantasieverhaal wordt vaker verteld door mensen die kennelijk de jacht nooit hebben gezien.
Het boek is goed verlucht met foto's en tekeningen en voorzien van een register. Het is een aanwinst voor de economische geschiedenis der walvisvaart.
Na het lezen van dit werk over de duitse moderne walvisvangst rijst bij mij de vraag, hoever men in Nederland is gevorderd met de geschiedschrijving der nederlandse moderne walvisvaart, welke eveneens tot het verleden behoort en waarvan jaarlijks herinneringen verdwijnen. Nederland heeft achttien maal een vloot naar de Zuidpoolzee uitgerust, evenveel als Duitsland in drie jaar 1936-39. Is er in Amsterdam reeds een werkgroep van historici opgericht om in overleg met de voormalige Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart materiaal te verzamelen en publikaties voor te bereiden? Zo niet, is het daarvoor niet hoog tijd?

C. de Jong

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

ALLUM, D.M. e.a., Marine transport. A guide to librairies and sources of information in Great Britain. Londen, The Library Association, 1974, 63 blz.
FLOTTENKALENDER 1976. Das deutsche Jahrbuch der Seefahrt. Red. H.G. Prager. Herford, Koehler, 1975, 256 blz., geïll., DM 12,80.
LLOYD, Chr., Atlas of maritime history. London, Hamlyn, 1975, 144 blz., krtn, £ 10,00.
SALAMAN, R.A., Dictionary of tools used in the woodworking and allied trades ca 1700-1970. Londen, Allen & Unwin, 1976, 545 blz., geïll., £ 18,95.

BOXER, C.R., The legacy of empire. (Commentaar op stand wetenschap nederlandse maritieme geschiedenis aan de hand van een aantal recente boeken). The Times Literary Supplement 1975, 1423 (28.11.1975).
COTTERELL, H., Steamboat Bill, 1940 through 1974. A 34-year index compiled by - - . Staten Island/NY, The Steamship Historical Association of America, 1975, 62 blz.

Algemeen maritieme literatuur

BARBER, W.J., British economic thought and India 1600-1858. Londen, Clarendon, 1975, 243 blz., £ 6,00.
BASSETT, J., Sir Harry Atkinson 1831-1892. (...explores Atkinsons personality as a Victorian political figure grappling with the problems of a vulnerable colonial economy... Uitg. aank.). Londen, Oxford, 1975, 206 blz., £ 6,50.
BENNETT, N.R., Africa and Europe. From Roman times to the present. New York, Holmes & Meier, 1975, 245 blz., $ 5,50.
BLACKBURNE, K., Lasting legacy: a story of British colonialism. Londen, Johnson, 1975, 232 blz., £ 4,80.
BOSSCHER, Ph.M., e.a., Prins Hendrik de Zeevaarder. Een leven naast de troon. Bussum, Strengholt, 1975, 227 blz., geïll., ƒ 59,00.
BOSSCHER, Ph.M., Zeegeschiedenis der lage landen. Bussum, de Boer, 1975, 136 blz., geïll., ƒ 39,50.
BOUMAN, P.J., Het verlaten eiland. Schokland in 1859 ontruimd. Apeldoorn, Semper Agendo, (1975), 104 blz., geïll., ƒ 10,00.
BRENT, P., The Viking saga. Londen, Weidenfeld, 1975, 264 blz., geïll., £ 5,00.
BUIST, M.G., At spes non fracta. Hope & Co 1770-1815. Merchant bankers and diplomats at work. Den Haag, Nijhoff, 1974, 724 blz.
CARASSO-KOK, M., Amsterdam Historisch. Bussum, de Boer, 1975, 176 blz., geïll., ƒ 19,50.
CASSON, L., Travel in the ancient world. Londen, Allen & Unwin, 1974, 384 blz., geïll., £ 5,75.
CATALOGUS. The American War of Independence 1775-1783. A commemorative exhibition organized by the map library and the department of manuscripts of the British Library, Reference Division. 4 July-11 November 1975. Londen, British Museum Publ. Ltd, 1975, 167 blz., geïll., £ 5,25/£ 2,50 (pb).
CATALOGUS van de tentoonstelling "Prins Hendrik de Zeevaarder, 1820-1879". Rotterdam, Maritiem Museum "Prins Hendrik", 1975, 58 blz., ƒ 3,00.
CHRISTOPHER, A.J., Southern Africa: an historical geography. Londen, Dawsons, 1976, 200 blz., geïll., £ 5,00.
EBERENZ, R., Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600. Frankfurt a.M., Herbert Lang, 1975 (Europäische Hochschulschriften, Reihe

24, Ibero-Romanische Sprachen und Literaturen, Bnd. 6), 331 blz.
GANN, L.H. (ed), Colonialism in Africa 1870-1960. Vol. 4, The economics of colonialism. Londen, Cambridge, 1975, 760 blz., £ 16,00.
GAUNT, W., Marine painting. An historical survey. Londen, Secker & Warburg, 1975, 264 blz., geïll., £ 9,50.
GONGORA, M., Studies in the colonial history of Spanish America. Londen, Cambridge, 1975, 253 blz., £ 6,00.
HANSEN, H.J., Schiffe, Häfen, Meere und Matrosen. Oldenburg, Stalling, 1975, 192 blz., geïll., DM 39,50.
HEYDEN, A. van der, J.B.Klaster, Sail Amsterdam 700. Een herinneringsboek. Amsterdam, Elsevier, 1975, 48 blz., geïll., ƒ 15,00.
HEYERDAHL, Th., The art of Easter Island. Londen, Allen & Unwin, 1975, 336 blz., geïll., £ 21,00.
HUGUET, J., Paul-Emile Pajot: marin pêcheur imagier de la mer. Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 272 blz., geïll., FF 85,00.
HUREWITZ, J.C. (ed), The Middle East and North Africa in world politics: a documentary record. Vol. 1, European expansion 1535-1914 (2nd ed., rev. and enl.). Londen enz., Yale, 1975, 672 blz., £ 15,00.
HYAM, R., Reappraisals in British imperial history 1761-1961. Londen, Macmillan, 1975, £ 10,00.
JAARVERSLAG 1974 (van de) Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Amsterdam, 1975, 64 blz., geïll.
JAHRBUCH. Stallings Maritimes Jahrbuch 1975/1976. Red. A.Kludas. Oldenburg, Stalling, 1975, 208 blz., geïll.
KAUL, H.K. (ed), Travels in India. An anthology. (...extracts from the accounts of European travellers in India between the 16th and early 20th centuries... Uitg. aank.). Londen, Oxford, 1975, 200 blz., geïll., £ 4,00.
KENNEDY, P.M., The Samoan tangle. A study in Anglo-German-American relations 1878-1900. Dublin, Irish U.P., 1975, 325 blz., £ 4,00.
KIRKMAN, J., Fort Jesus. A Portuguese fortress on the East African coast. Londen, Clarendon, 1975, 328 blz., geïll., £ 12,50.
MACFARLANE, I., The Black Hole, or, the makings of a legend. (...the story of the colonisation is told from the arrival of the first merchants until the incident of the Black Hole... Uitg. aank.). Londen, Allen & Unwin, 1975, 336 blz., geïll., £ 7,50.
MARITIEM JOURNAAL 75. Red. R.Hazelhoff Roelfzema-Kromhout. Bussum, Unieboek, 1975, 256 blz., geïll.
MEYER, J., Segelschiffe auf alten Postkarten. 610 Ansichten europäischer Häfen und Schiffe. Norderstedt, E. Heinemann, 1975, 198 blz., geïll., DM 94,50.
MIERS, S., Britain and the ending of the slave trade. Londen, Longman, 1975, 368 blz., geïll., £ 8,50.
MILLS, R.C., The colonization of Australia 1829-42. Sydney, U.P., 1975 (herdr. ed. 1915), 363 blz. £ 7,00.
NEU, C.E., The troubled encounter: the United States and Japan. Londen, Wiley, 1975, 257 blz., £ 5,40.
PAWSON, M., Port Royal, Jamaica. Londen, Clarendon, 1975, 204 blz., geïll., £ 8,00.
POPTA, W.E. van, De bijbel en de zee. Amsterdam, Buyten & Schipperheijn, 1975, 194 blz., geïll., ƒ 15,90.
ROUT, L.D., History of the African in Spanish America from 1502 to the present day. Londen, Cambridge, 1975, 276 blz., geïll., £ 5,40.
SCHIEFEL, W., Bernhard Dernburg 1865-1937. Kolonialpolitiker und Bankier im wilhelminischen Deutschland. Freiburg i.Br., Atlantis, 1974 (Beiträge z. Kol.- und Übersee-geschichte, Bnd. 11), 277 blz., DM 64,00.
STACKELBERG, H. Freiherr von, Rahsagler im Rennen. Reisen und Regatten der "Görch Fock". Göttingen, Muster-Schmidt, 1975, 140 blz., geïll., DM 43,00.
STELLINGWERF, J., Amsterdamse emigranten. Onbekende brieven uit de prairie van Iowa van 1846-1873. Amsterdam, Buyten & Schipperheijn, 1976, 400 blz., geïll., ƒ 76,00.
VERLINDEN, Ch., Koloniale expansie in de 15e en 16e eeuw. Bussum, Fibula-van Dishoeck, 1975, 126 blz., geïll., ƒ 15,00.

VIERECK, H.D.L., Die römische Flotte: classis romana. Herford, Koehler, 1975, 296 blz., geïll., DM 98,00.
WILLIAMS, N., The sea dogs: privateers, plunder and piracy in the Elizabethan age. Londen, Weidenfeld & Nicholson, 1975, 280 blz., geïll., £ 5,50.
NN, Steamship Historical Society of America Inc. 1935-1975. Staten Island/N.Y., Steamship Hist. Soc. of America, 1975, 32 blz., geïll.

BLIJSTRA, R., Amsterdam en het IJ. Ons Amsterdam 27 (1975) 326-329, 363-365.
BOS, J.M., C. Soederhuizen, Kanttekeningen bij de geschiedenis van het houtzagen. Bijdr. & Meded. Nederl. Openluchtmuseum 38 (1975) 51-82.
BROWN, Y., The Von Siebold Collection from Tokugawa, Japan. The British Library Journal 1 (1975) 163-170.
BUIST, M.G., Hope & Co.: de familie en de firma. SH 11 (1976) 1, 18-25.
CARRIERE, Ch., Les grandes heures de Livorne au XVIIIe siècle. L'exemple de la guerre de sept ans. Revue Historique 99, 1975, 515, 39-80.
COOPER, M., Shipwrecked in Japan, 1609 (Vivero y Velasco). HT 25 (1975) 834-842.
COWIE, L.W., The Steelpyard of London. HT 25 (1975) 776-781.
ENNO VAN GELDER, H., Toelichting op enkele vondsten uit VOC-schepen: zilveren munten uit VOC-schepen. Jaarverslag 1974, Ver. Ned. Hist. Scheepv. Museum, Amsterdam, 52-55.
GOULDING, S.D., Roger Williams of Rhode Island. HT 25 (1975) 741-748.
HANSEN, H.J., Kunstwissenschaft und Seefahrt. Betrachtungen anläszlich des Caspar-David-Friedrich-Jahres 1974. Stalling Maritimes Jahrbuch 1975/1976, 98-113.
HEERES, W.G., 700 Jaar Amsterdam en West-Friesland. West-Frieslands Oud & Nieuw 42 (1975) 7-19.
HENNINGSEN, H., Betragtninger ved Handels- og Søfartsmuseets fødselsdag (het Deense Maritieme Museum: de eerste 60 jaren; met engelstalige samenvatting). Jaarboek 1975, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 7-21.
HILDEBRANDT, R., Die Bedeutung Antwerpens als Börsenplatz 1579. Scripta Mercaturae 1974, 1/2, 5-21.
MEREDITH, D., The British government and colonial economic policy 1919-1939. EHR, 2nd s., 28 (1975) 484-499.
PERVILLE, G., Qu'est-ce que la colonisation? Revue d'histoire moderne et contemporaine 22, 1975, 321-368.
VICHOT, J., Jean-Jerôme Baugean: peintre et graveur de la marine. Nep 119, 1975, 17-24.
WOODCOCK, G., "Two-fellow government", The condominium of the New Hebrides. HT 25 (1975) 568-575.
ZIEBARTH, M., The Francis Drake controversy: his California anchorage, June 17-July 23, 1579. Calif. Hist. Quarterly 53 (1974) 2.
NN, Bonni en de zijnen (18e eeuw; Suriname). Suralco Magazine, dec. 1975, 2-5.

Marine

ASKGAARD, F., Kampen om Østersøen 1654-1660. Et bidrag til nordisk søkigshistorie på Carl X Gustafs tid 1654-60. Kopenhagen, Nyt Nordisk Forlag Arnold Busk, 1974, 652 blz., geïll.
BAILEY, Th. A., The Lusitania disaster. An episode in modern warfare and diplomacy. Riverside/N.J., The Free Press, 1975, 400 blz., $ 10,95.
BELOTE, J.&W., Titans of the sea. The development and operations of Japanese and American carrier task forces in world war II. New York, Harper & Row, 1975, 240 blz., geïll., $ 12,95.
BLAIR, Cl., Silent victory: the U.S. submarine war against Japan. Philadelphia:Penns., J.B. Lippincott, 1975, 1072 blz., geïll., $ 24,95.
BUNTING, W.H., Steamers, schooners, cutters & sloops: marine photographs of N.L. Stebbins taken 1884-1907. Boston, The Society for the Preservation of New England Antiquities/Houghton Mifflin, 1974, 126 blz., 56 pltn, $ 12,50.
CARTER, B.J., Naval war games: world war I and world war II. New York/NY, Arco, 1975, 140 blz., 10,00.

GWYN, J., The enterprising admiral: the personal fortune of admiral Sir Peter Warren (18e eeuw). Montreal, McGi''-Queen's U.P., 1975, 292 blz., Can $ 16,00.
HAINES, G., Gunboats on the Great River. (The story of Britain's gunboat operations on the Yangtse River from the 19th century until the Sino-Japanese war). Londen, Macdonald & Jane, 1975, 192 blz., geïll., £ 3,95.
HOUGH, R., The Potemkin mutiny. Londen, Severn (herdr. ed. 1960), 176 blz., geïll., £ 3,50.
JANE's Fighting Ships 1950-51. R.V. Blackman ed. Newton Abbot, David & Charles, 1975 (herdr.), 512 blz., geïll., £ 15,00.
KENNEDY, L., Nelson and his captains. Londen, Collins, 1975 (herdr. van "Nelson's band of brothers"), geïll., £ 6,00.
KERSHAW, A. (ed), Battle of the Atlantic (Purnell's History of the World Wars Special). Londen, Phoebus, 1975, 64 blz., geïll., 65 p.
KERSHAW, A. (ed). Battle of the Pacific (Purnell's History of the World Wars Special). Londen, Phoebus, 1975, 64 blz., geïll., 70 p.
LEATHER, J. (ed), Warships in review 1890-1906. (Photographs of Beken of Cowes). Londen, Macdonald & Jane, 1975, 288 blz., geïll., £ 5,00.
LUNDEBERG, Ph.K., Samuel Colt's "submarine battery". The secret and the enigma. Washington, Smithsonian Institution Press, 1974, 95 blz., geïll., $ 1,95.
MACINTYRE, D., The privateers. Londen, Elek, 1975, 196 blz., geïll., £ 6,80.
MARCUS, G.J., Heart of oak. A survey of British sea power in the Georgian era. Londen, Oxford, 1975, 320 blz., geïll., £ 8,00.
MARDER, A., Operation "Menace": the Dakar expedition and the Dudley North affair. Londen, Oxford, 1976, 290 blz., geïll., £ 7,50.
PADFIELD, P., Nelson's war. Londen, Hart-Davis, 1975, 208 blz., geïll., £ 3,90.
PARSONS, I. (ed), Encyclopedia of sea warfare. From the first ironclads to the present day. Londen, Spring, 1975, 256 blz., geïll., £ 3,95.
PEMSEL, H., Von Salamis bis Okinawa. Seeschlachten von der Antike bis zur Gegenwart. München, Lehmanns, 1975, 340 blz., geïll., DM 85,00.
SALEWSKI, M., Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945. Bnd. II, 1942-1945. München, Bernard & Graefe, 1975, 710 blz., geïll., DM 98,00.
SMITH, Ch.R., Marines in the Revolution: a history of the Continental Marines in the American Revolution 1775-1783. Washington D.C., U.S. Government Printing Office, 1975, 491 blz., geïll., $ 20,30.
STEINMETZ, H.-O., Bismarck und die deutsche Marine. Herford, Koehler, 1975, 112 blz., DM 19,80.
STIVERS, R.E., Privateers and volunteers 1776-1866. Annapolis/Maryland, USNI Press, 1975, 528 blz., geïll., $ 17,00.
WARNER, O., The British Navy: a concise history. Londen, Thames & Hudson, 1975, 192 blz., geïll., £ 4,50.
WATERS, D.W. (red), The Elizabethan Navy and the Armada of Spain. Londen, National Maritime Museum, 1975 (maritime monographs & reports, 17), 102 blz., geïll., 70 p.
WATT, D.C., Too serious a business. European armed forces and the approach of the second world war. Londen, Temple Smith, 1975, 200 blz., £ 3,40.
WEBB, W., Official history of H.M. Coastguard. Londen, H.M.S.O., 1975, 125 blz., geïll., £ 4,50.
WILBUR, C.K., Picture book of the revolution's privateers. Harrisburg/Penns, Stackpole, 1975, 96 blz., geïll., $ 4,95.
WILLIAMS, M.J., The guns of Dakar: operation "Menace", September 1940. Londen, Heinemann, 1975, geïll., £ 4,00.
YOUNG, J., A dictionary of ships of the Royal Navy of the second world war. Cambridge, P. Stephens, 1975, 192 blz., geïll., £ 3,95.

ABBAZIA, P., When the good shepherds were blind (ww II). USNI Proceedings 101 (1975) 9, 49-57.
AIMONE, A.C., The cruise of the U.S. sloop "Hornet" in 1815. MM 61 (1975) 377-384.
BOUDRIOT, J., Les bombardiers de la marine. Nep 119, 1975, 1-8.
BOUDRIOT, J., Les Compagnies franches de la marine. Nep 120, 1975, 24-32.
CHARD, D.F., The impact of French privateering on New England, 1689-1713. AN 35

(1975) 153-165.
DORSET, Ph.F., James B. Eads: Navy shipbuilder, 1861. USNI Proceedings 101 (1975) 8, 76-79.
GOLDENBERG, J.A, Blue lights and infernal machines: the British blockade of New London. MM 61 (1975) 385-397.
HAYNES, A., The Islands voyage, 1597. (aanval op Azoren door Essex en Ralegh). HT 25 (1975) 689-696.
JULLIEN, P., D'Estaing et Bougainville, deux illustres "intrus" de la marine. Nep 119, 1975, 9-16.
KNIGHT, R.J.B., Pilfering and theft from the dockyards at the time of the American war of independence. MM 61 (1975) 215-225.
KNOX, D.W., The birth of a navy. USNI Proceedings 101 (1975) 10, 18-65 (herdr. art. USNIProc., aug. 1945).
KOOIJ, J.A. van der, De mariniers in Afrika (Kaap de Goede Hoop, 1806; Algiers, 1816; Guinea 1869/70. Marineblad 85 (1975) 614-629.
LACROIX, E., The Imperial Japanese Navy (1922-1936) (vervolg). BS 152/153, 1975, 335-354; 154, 1975, 23-44.
LACROIX, E., The torpedo boats of the Imperial Japanese Navy (1880-1923). BS 154, 1975, 81-89.
LANCKER, A.L., Zr. Ms. "Borneo" (1849/50). Bijdragen tot de geschiedenis van het zeewezen, dl. 7, 1972 (verschenen 1975), 1-60.
LESTER, R.I., The procurement of Confederate blockade runners and other vessels in Great Britain during the American civil war. MM 61 (1975) 255-270.
MEIRAT, J., Dutch warships captured or sunk by the French Navy, 1672-1713. BS 154, 1975, 55-62.
MILLER, J.G., William Freeland Fullam's war with the (Marine) Corps. USNI Proceedings 101 (1975) 11, 37-45.
MOULTON, J.L., The marine as an instrument of sea power. USNI Proceedings 101 (1975) 11, 29-36.
MUNCHING, L.L. von, De reis van de Italiaanse kanonneerboot "Eritrea" (ww II). Zeewezen 64 (1975) 12, 21-23.
NOECKER, W., Die kaiserliche deutsche Marine im Jahre 1896. Stallings Maritimes Jahrbuch 1975/76, 85-97.
NUBOER, J.W.F., Het voorspel van de Japanse oorlog (vervolg). Marineblad 85 (1975) 350-359, 460-468.
OOSTEN, F.C. van, Het Korps Mariniers in moeilijke omstandigheden. Marineblad 85 (1975) 600-613.
QUINBY, E.J., Uncle Jack's "Vesuvius" (gebouwd in 1887). SB 31 (1975) 77-81.
RODGER, N.A.M., The dark ages of the admiralty, 1869-85. Part I, "business methods", 1869-74. MM 61 (1975) 331-344.
SAINT HUBERT, C. de, All the world's armoured ships - 1880. BS 152/153, 1975, 377-392.
SCHUESSLER, R., John Paul Jones. In memory. The Compass 45 (1975) 4, 16-23.
STORCH, N.T., Convoys for our envoys. USNIProceedings 101 (1975) 10, 78-81.
SYRETT, D., The fleet that failed. USNIProceedings 101 (1975) 10, 66-77.
TERRAINE, J., "A question of saddles": Nelson in 1805. HT 25 (1975) 593-601.
TERRAINE, J., "Oh, general Brereton!": Nelson in 1805. HT 25 (1975) 801-809.
TOMBLIN, B.B., The United States Navy and the Philippine insurrection (1898-1902). AN 35 (1975) 183-196.
TWIGT, K., De Koninklijke Marine in het begin van de 20e eeuw. Bijdragen tot de geschiedenis van het zeewezen, dl. 7, 1972 (verschenen 1975) 61-124.
VIELICKA, R., Who sank the "Hood"? Sea Classics 8 (1975) 6, 34-43, 62-64.
WILLIAMS, R.L., David vs Goliath: the tragedy of progress (USS "Housatonic vs Hunley, 1864). The Compass 45 (1975) 3, 38-41.
ZIMMERMAN, G.T., We are not prepared for war! A saga of warship procurement circa 1898. Sea Classics 8 (1975) 6, 48-57.

Koopvaardij

COX, Th.R., Mills and markets: a history of the Pacific coast lumber industry to 1900.

Washington D.C., U.P., 1975, 352 blz., gefll., $ 17,50.
FARR, G., The ship registers of the port of Hayle 1864-1882. Londen, National Maritime Museum, 1975 (maritime monographs & reports, 20), 144 blz., gefll., £ 2,50.
PRAGER, H.G., Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa" (seit 1881). Vom Liniendienst bis zur Spezialschiffahrt. Herford, Koehler, 1976, 168 blz., gefll., DM 44,00.

BREDSDORFF, A., Fregatten "Charlotte Amalia's" maerkelige skaebne (eind 17e eeuw; met engelstalige samenvatting). Jaarboek 1975, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 22-41.
BROEZE, F.J.A., The cost of distance: shipping and the early Australian economy 1788-1850. EHR, 2nd s., 28 (1975) 582-597.
BURMESTER, H., Lucie Woermann und die Salpetersegler. Stalling Maritimes Jahrbuch 1975/76, 28-47.
CARLISLE, R., Black-owned shipping before Marcus Garvey. AN 35 (1975) 197-206.
DUNCAN, R.E., "Chile" and "Peru": the first succesful steamers in the Pacific. AN 35 (1975) 248-274.
DUNCAN, R.E., Chilean coal and British steamers: the origin of a South American industry. MM 61 (1975) 271-281.
HOGBEN, R., The conference system. Sea Breezes 49 (1975) 602-604.
KLASEN, D., Portret van een Nederlands redersgeslacht: Vinke & Co. BW 30 (1975) 278-282.
KORVER, H.J., Honderd jaar Amsterdamse koopvaardij 1875-1975. Zeewezen 64 (1975) 10, 13-17; 11, 9-15.
MEES, Ph.A.J., Jan Rudolf Mees: journaal van zijn reis naar Canada en de Verenigde Staten 1843-1844. Kroniek van de Stichting Geslacht Mees 24, 1975, (14-18).
MILLAR, J., The ill-fated ship that made history (oostindiëvaarder "Sydney Cove", in 1796/97 naar Australië). The Compass 45 (1975) 2, 37-40.
MULLERTZ, K., Islandsskonnerterne. (Activiteiten van de schoener "Frederiksvaag", gebouwd in 1866, in de vaart op IJsland; met engelstalige samenvatting). Jaarboek 1975, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 93-133.
NØRREGARD, G., Forsyninger til en Kinafart. (Uitrusting van de "Dronning Juliane Maria" van de Deense Aziatische Compagnie in 1789; met engelstalige samenvatting). Jaarboek 1975, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 84-92.
PUGACH, N.H., American shipping promotors and the shipping crisis of 1914-1916: the Pacific & Eastern Steamship Company. AN 35 (1975) 166-182.
RAPP, R.T., The unmaking of the Mediterranean trade hegemony: international trade rivalry and the commercial revolution. JEH 35 (1975) 499-525.
ROETEMEYER, H.J.M., 75 Jaar Amsterdam-Zuid Amerika-Lijn. Zeewezen 64 (1975) 11, 29-32.
STEELE WOOD, V., James Keen's journal of a passage from Philadelphia to Blackbeard Island, Georgia, for live oak timber, 1817-1818. AN 35 (1975) 227-247.
SUTHERLAND, L.S., Lord Macartney's appointment as governor of Madras, 1780: the Treasury in East India Company elections. English Hist. Review 90 (1975) 523-536.
WAX, D.D., Thomas Rogers and the Rhode Island slave trade (18e eeuw). AN 35 (1975) 289-301.
WERNER, Th.G., Der Stalhof der deutschen Hanse in London in wirtschafts- und kunsthistorischen Bildwerken. Eine Fortsetzung. (Zie: Mededelingen, 31, 1975, blz. 82). Scripta Mercaturae 1974/1-2/137-204.
WOOLF, M., Eighteenth-century London Jewish shipowners. Trans. Jewish Hist. Soc. England 24 (1974).
NN, The cargo schooner saga (V.S.; 19e eeuw). Surveyor 9 (1975) 2, 28-33.

Kust- en binnenvaart

MARTENS, R., L. Westra, Glorie van de oude binnenvaart: ... met de beste groeten van... Assen, Born, 1975, 119 blz., gefll., ƒ 38,50.
SPEERSTRA, H., Schippers van de zee. De laatste kustvaarders onder zeil. Bussum, de Boer Maritiem, 1975, 175 blz., gefll., ƒ 39,50.

TERHALLE, H., Die Berkelschiffahrt in der Wirtschafsgeschichte des niederländisch-westfälischen Grenzraumes. Vreden, Heimatverein Vreden, 1975 (Beiträge des Heimatvereins Vreden zur Landes- und Volkskunde, Heft 4), 176 blz., gefll., DM 18,00.
VOS, A. de, Bibliografie van de Belgische binnenscheepvaart. Gent, Belgisch Studiecentrum voor Binnenscheepvaart, 1973, 2 dln, 7/141 + 8/101 blz.

Visserij

LONNQVIST, B., Fiskare och fiskemiljöer. En etnologisk undersöckning av fisket i Malax. Borgå, Tryckeri & Tidnings Ab, 1975 (Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland, nr. 462), 240 blz., gefll.
LYDIA EVA. The story of the (steam herring drifter) "Lydia Eva". Londen, Endlebury Publishing/The Maritime Trust, 1975, 16 blz., gefll.
VANHOUTRIJVE, A., De vishandel en het visambacht te Brugge tot op het einde van het oud regiem. Sint Andries/Brugge, Heemkundige Kring "Maurits van Coppenolle", 1975, 117 blz., gefll., BF 300,00.
VOORT, J.P. van de, Vissers van de Noordzee. Het nederlandse visserijbedrijf in geschiedenis en volksleven. Den Haag, Boekencentrum, 1975, 140 blz., gefll., ƒ 18,50.

DEKKER, P., De Amelander walvisvaart. Beaken 36 (1974) 206-223.
FRUITHOF, Th., Enkele gegevens over leven en werken te Koehool (voornamelijk visserij). Het Peperhuis 1975, 38-51.
GOUDA, D.J., De Nederlandse zeevisserij tijdens de eerste wereldoorlog 1914-1918. De Visserijwereld 34 (1975) 51/52. 5 blz.
KIKKERT, J.G., Walvisvaarders op Groenland (friese walvisvaarder "Harlingen", 1826). Intermediair 11 (1975) 40, 27-31.
KRAMER, L., Herinneringen van een Urker visserman. Tagrijn 1975, 2, 5-22, 24-32.
MORZER BRUYNS, W.F.J., Wordt - na 27 miljoen jaren - het vonnis over de walvis voltrokken? BW 30 (1975) 294-298, 340-346.
PRONK Czn, S.E., De oudste vijf generaties van de Scheveningse familie Pronk. Pronkstukken (Mededelingenblad van de Stichting Familie-archief Pronk), nr. 7, 1975, 171-201.
NN, Commercial sail endures in America: skipjacks harvest oysters in Chesapeake Bay. Surveyor 9 (1975) 1, 28-33.
NN, Super-fishing: the net result is trouble. 100A1/The Magazine of Lloyd's Register of Shipping, sept. 1975, 21-26.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BLIGH, W., Log of HMS "Providence" 1791-1793. A facsimile-edition of the original document in the Public Record Office, Londen. Richmond/Surrey, Genesis Publications, 1976, 736 blz., krtn, £ 127,00.
JUDD, B., Voyages to Hawaii before 1860. Honolulu, U.P. of Hawaii for the Hawaiian Mission Children's Society, 1975 (herdr. ed. 1929, enl.), 147 blz., gefll., $ 10,00.
NEWBY, E., Atlas van de grote ontdekkingsreizen. Antwerpen, Spectrum, 1975, 288 blz., gefll., ƒ 99,50.
PARRY, J.H., The discovery of the sea. Londen, Weidenfeld & Nicholson, 1975, 332 blz., £ 6,95.
PHELPS, S., Art and artefacts of the Pacific, Africa and the Americas: the James Hooper Collection. (...The collection includes specimens from Cook, John Williams, George Bennet and others who were operating in the Pacific in the late 18th century... Uitg. aank.). Londen, Hutchinson, 1975, gefll., £ 12,50.
POLACK, J., New Zealand being a narrative of travels and adventures (1838). Christchurch/New Zealand, Capper Press, 1975 (herdr.), 2 vols, 403 + 441 blz., gefll., NZ $ 28,00.
RITCHIE, G.S., First Matthew Flinders memorial lecture. Londen, National Martime Museum, 1975 (maritime monographs & reports, 21), 21 blz., gefll., 25 p.
STANTON, W., The great United States exploring expedition: the Wilkes Expedition of 1838-1842. Berkeley/Calif., U.P., 1976, 448 blz., gefll., $ 14,95.

CARR, S.G.M., The French contribution to the discovery of Australia and its flora. Endeavour 124, 1976, 21-27.
PORTER, K., Triumph and tragedy of the "Bear". Sea Classics 9 (1976) 1, 50-60.
NN, The passage to Cathay - the search for the North West Passage began in the 16th century. It was still going on 300 years later. 100A1/The Magazine of Lloyd's Register of Shipping, sept. 1975, 27-32.

Loods-, bergings- en reddingwezen

KUHNE, K.B., Seelotsen. Die Geschichte des Lotswesens auf der Elbe von 1575-1975. Norderstedt, E. Heinemann, 1975, 200 blz., geïll., DM 79,80.
MESSIAEN, J., Des corvettes et des hommes (loodsen van Duinkerken 1806/1976). Grenoble, Editions des 4 Seigneurs, 1976, 124 blz., geïll., FF 45,00.
SUCHTELEN, H. van, De bouwwijze van de Scheveningse vuurtoren. Scheveningen, Technische Dienst van 's Rijks Kustverlichting, z.j., (8) blz., geïll.

BOER, G.J. de, G. Doeksen & Zonen Scheepvaart- en Bergingsbedrijf. Lekko 1 (1975) 1, 9-12.
DEKKER, P., De pilotage te Petten in de 18e eeuw. Het oude loodswezen bij de Hondsbossche. West-Frieslands Oud & Nieuw 42 (1975) 36-71.
SUCHTELEN, H. van, De Nederlandse vuurtorenproduktie in de 19e eeuw. De Gieterij, 1975, 5, 7-14; 12, 11-20.
NN, Van dukaten, declaratoirs en draagmedailles: beloningen en onderscheidingen van de Redding-Maatschappij. De Reddingboot (KNZHRM). 118, dec. 1975, 5055-5082.

Watersport

REATH, E., Sailing. Londen, Sidgwick & Jackson, 1975, 192 blz., geïll., £ 4,95.
LABARRERE, A.Z., Les grands yachts - trois siècles de plaisance doree. Parijs, Hachette Littérature, 1975, 225 blz., geïll.

De zeevarende

BOSSCHER, Ph.M. e.a., Prins Hendrik "de zeevaarder" 1820-1879. Een leven naast de troon. Bussum, Strengholt, 1975, 227 blz., geïll., ƒ 59,00.
CATALOGUS van de tentoonstelling "Ex-voto marins du ponant offerte à Dieu et à ses Saints par les gens de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique", gehouden in Nantes enz. 1975/1976. Parijs, Musée de la Marine, 1975, 152 blz., geïll.
HANSON, H., The canal boatmen 1760-1914. Manchester, U.P., 1975, 292 blz., geïll., £ 8,00.
HUGGETT, F.E., Life and work at sea. Londen, Harrap, 1975, 144 blz., geïll., £ 3,95.
MOSTERT, N., Supership. New York, A.A. Knopf, 1974, 341 blz., geïll., $ 8,95 (pb: Warner Books, 1975, 382 blz., $ 1,95)
SPECTOR, R., Admiral of the new empire: the life and career of George Dewey. Baton Rouge:Louisiana, Louisiana State U.P., 1975, 240 blz., geïll., $ 10,00.
SPEERSTRA, H., zie: rubriek "kust- en binnenvaart".
VEENENDAAL, A.J., Matthijs Sloot. Een zeeman uit de achttiende eeuw. Den Haag, Nijhoff, 1975, 58 blz., geïll., ƒ 18,75.
VOORT, J.P. van de, Een sociale zaak. Opkomst en ontwikkeling van de vakbeweging in het Nederlandse zeevisserijbedrijf 1890-1940. Vlaardingen, Visserijmuseum, 1976, (48) blz., geïll., ƒ 3,00.

AVICE, J., Les matelots de la marine en bois. Le petit perroquet 1 (1970) 8-13; 2 (1971) 14-20; 3 (1971) 25-27; 4 (1971) 16-20; 5 (1971) 19-28.
GELLER, A.D., The seaman's pioneer doctor (James Lind, 1716-1794). The Compass 45 (1975) 4, 34-37.
HART, S., Gens de mer à Amsterdam au XVIIe siècle. Annales de démographie historique 1974, 145-163.

VICHOT, J., La marine d'autrefois (1865) par l'Amiral Edmond Jurien de la Gravière. Nep 118, 1975, 33-52; 119, 1975, 41-60; 120, 1975, 49-60.
WATSON, P.S., The diary of a matelot in HMAS "Perth", Dec. 1940-Jan. 1941 (vervolg). The Dog Watch 32, 1975, 33-47.
WILKINSON, B.A., Events in the life of a junior engineer. The Dog Watch 32, 1975, 76-89.

Het schip - scheepsbouw

BLANDFORD, P., An illustrated history of small boats: a history of oared, poled and paddled craft. Bourne End, Spur Books, 1974, 137 blz., geïll., £ 3,00.
BROWN, D., Carrier fighters. Londen, Macdonald, 1975, 160 blz., geïll., £ 2,95.
CASEY, L.S., Naval aircraft 1939-1945. (Purnell's History of the World Wars Special). Londen, Phoebus Publishing, 1975, 64 blz., geïll., 65 p.
CORLETT, E., The iron ship. The history and significance of Brunel's "Great Britain". Bradford-on-Avon, Moonraker Press, 1975, 253 blz., geïll., £ 8,25.
FOSTER SMITH, Ph.Ch., The frigate "Essex" papers: building the Salem frigate 1798-1799. Salem/mass., Peabody Museum, 1974, 334 blz., geïll., $ 37,50.
FRIEDERICI, G., Die Schiffahrt der Indianer. Kassel, H. Hamecher, 1975 (herdr. ed. 1907), 135 blz., geïll., DM 33,50.
FRY, E.C., Life-boat: design and development. Newton Abbot, David & Charles, 1975, 128 blz., geïll., £ 5,50.
GOLDENBERG, J.A., Shipbuilding in colonial America. Charlottesville/Virginia, Virginia U.P., 1976, 320 blz., geïll., $ 15,00.
GREENHILL, B. (ed), L. Willis (ill), The coastal trade: sailing craft of British waters 900-1900. Londen, Phaidon, 1976, geïll., £ 30,00.
KOK, G.A. de (red), De Koninklijke weg: honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen 1875-1975. Middelburg, Den Boer, 1975, 595 blz., geïll., niet in de handel.
LENTON, H.T., German warships of the second world war. Londen, Macdonald & Jane, 1975, 396 blz., geïll., £ 6,50.
MOEYES, G., Zeilprestaties van een 8.00 meter grundel. Delft, T.H./Laboratorium voor Scheepsbouwkunde, 1975 (rapport nr. 418).
NORTHCOTT, M., Hood: design and construction. Londen, Bivouac Books, 1975, 60 blz., geïll., £ 2,70.
PARIS, E., Segelkriegsschiffe des 17. Jahrhunderts: von der "Couronne" zur "Royal Louis". Herford, Delius Klasing, 1975 (herdr. van een keuze uit Pâris' "Souvenirs de Marine"), 104 blz., geïll., DM 60,00.
PARIS, E., Souvenirs de marine conservés. Tome III (vols 5 + 6). Grenoble Edition des 4 Seigneurs, 1976 (herdr.), 120 pltn, FF 296,40.
PARSONS, I. (ed), The encyclopedia of sea warfare from the first ironclads to the present day. Londen, Spring Books, 1975, 258 blz., geïll., £ 3,95.
ROSSLER, E., Geschichte des deutschen Ubootbaus. München, Lehmans, 1975, 467 blz., geïll., (waaronder 17 plans), DM 98,00.
SPENGEMANN, F., Die Seeschiffe der hannoverschen Weserflotte. Nordersted, E. Heinemann, 1975 (herdr. ed. 1936), 200 blz., geïll., DM 39,80.
TERZIBASCHITSCH, S., Die Kreuzer der U.S. Navy 1942-1975. Oldenburg, Stalling, 1975, 144 blz., geïll., DM 48,00.

ÅHLUND, B., Sjöfart och skeppsbyggeri i Timmernabben (Zweden; 19e eeuw). Jaarboek 1975 van het Provinciaal Museum te Kalmar, 83-112.
ANDERSON, R.M., The "Midway" class carrier. WI 12 (1975) 166-175.
ARGYLE, C.J., Japanese aircrafgt carriers of the second world war. Ships Monthly 10 (1975) 10, 6-10; 11, 12-15.
BASCH, L., De la survivance de traditions navales phéniciennes dans la Méditerranée de nos jours, ou des rêves à la réalité. MM 61 (1975) 229-253.
BEYLEN, J. van, Les bateaux de pêche Zéelandais de l'Escaut Oriental et Occidental. Le petit perroquet 18 (1975/76) 2-36.
BROCKMAN, A.M., Stolts skepp (19e eeuwse scheepsportretten; met engelstalige

samenvatting). Jaarboek 1975 Varbergs Museum (Zweden) 85-124.
BRUIN, L., Herinneringen opgetekend door de laatste touwslager van de Eilandpolder. West-Friendslands Oud & Nieuw 42, 1975, 20-25.
CORNAZ, G., Livardes et balestrons. Le petit perroquet 18 (1975/76) 37-47.
COSMA, V., Ancore din Tomis (met engelstalige samenvatting). Studii si Cercetari de Istole Veche si Archeologie (Bucharest) 25 (1975) 191-207.
DIXON, J., Battleship "Queen Elizabeth". Ships Monthly 10 (1975) 9, 6-11.
DIXON, J., Battleship "Valiant". Ships Monthly 10 (1975) 8, 24-28.
DIXON, J., H.M.S. "Glorious" in the first world war. Ships Monthly 11 (1976) 1, 24-28.
EGAN, R.S., S.M.S. "Ostfriesland". WI 12 (1975) 113-154.
ELLMERS, D., Vor- und frühgeschichtliche Schiffahrt am Nordrand der Alpen. Helvetia Archeologica (Basel) 5 (1974) 19-20, 94-104.
FROGER, P., Réflexions sur le sous-marin "Goulet". Nep 120, 1975, 61-69.
GELLER, A.D., When the "Turtle" went to war (1875). The Compass 45 (1975) 1, 22-28.
GERR, S., The suitabiblity of the big wooden schooner for long-distance deep-sea trading. MM 61 (1975) 399-403.
GOTTLICHER, A., Ein Akkadisches Schiffsiegel. Das Logbuch 11 (1975) 59.
HAAS, C. de, De "Statendam" van 1929. BW 30 (1975) 328-332.
HELMS, S.W., Ship graffiti in the church of San Marco in Venice. IJNA 4 (1975) 229-236.
HOUGEN, B., Den Havdjerve: et runekjevle med skipsbilder fra Bryggen i Bergen (rune-inscriptie over een schip van het Gokstad-type; met engelstalige samenvatting). Viking (Oslo) 38 (1974) 10-25.
HUMBERT, J., Mesures employées dans la marine depuis le XVIIe siècle en France. Le petit perroquet 7, 1972, 23-35; 8, 1972, 25-47.
KATLEWSKI, H., Kähne aus Norddeutschland. Das Logbuch 11 (1975) 65-68.
KERBRECH, R. de, Atlantic greyhounds. Ships Monthly 10 (1975) 8, 14-19; 9, 12-17; 10, 12-17; 11, 18-22 (slot).
KLUDAS, A., Deutschlands erste Zweischrauben-Schnelldampfer. Stallings Maritmes Jahrbuch 1975/76, 62-78.
KRESSE, E.W.V. Hamburg (18e-eeuws scheepsmodel in het Museum für Hamburgische Geschichte). Stallings Maritimes Jahrbuch 1975/76, 79-84.
LUMSDEN, R.J., Brunel's three ships. Ships Monthly 10 (1975) 12, 22-27.
McKECHNIE, R.N., Ships, colonies and commerce: Canada's contribution to maritime history in the construction and operation of wooden square-rig ships. NRJ 21 (1975) 114-125.
NAGELMACKERS, A., Le bateau égyptien. Le petit perroquet 9, 1972, 21-42.
PLATT, H., A power plant for a "Leviathan". Surveyor 9 (1975) 4, 15-22.
PULSKE, H., Danske gallionsfigurer efter 1850: gallionsbilledhuggerne H.J. og W.E. Møen. (met engelstalige samenvatting). Jaarboek 1975, Handels- og Søfartmuseet på Kronborg, 42-83.
PRAGER, H.G., Die Geschichte der Fr. Lürssen Werft (vervolg). Schiffahrt International 26 (1975) 376-380.
PUYPE, J.P., Toelichting op enkele vondsten uit VOC-schepen (2): wapens en toebehoren aan boord van oostindiëvaarders 1740-1750. Jaarverslag 1974 Vereeniging Nederl. Hist. Scheepvaart Museum, Amsterdam, 49-51.
RISKE, M., The picket fence fleet: the superschooner. Sea Classics 8 (1975) 6, 6-13.
ROBERTSON, P.L., Demarcation disputes in British shipbuilding before 1914. Intern. Review of Social History 20 (1975) 220-235.
ROETEMEYER, H.J.M., Raderboten en hun voorgeschiedenis. BW 30 (1975) 266-269.
STAFFORD, G., The early aircraft carriers. Sea Breezes 49 (1975) 698-703.
STAMMERS, M., The Mersey boatmen and their gigs. MM 61 (1975) 283-288.
THOMAS, P.N., Ships that served: the Thames craft tug "Scorcher". MS 13, 1975, 31-39.
THOMPSON, I.A.A., Spanish armada guns. MM 61 (1975) 355-371.
VICARY, A., Britain's pioneer aircraft carriers. Ships Monthly 10 (1975) 9, 20-25.
VICHOT, J., L'album de marine du Duc d'Orléans: aquarelles de Frédéric Roux (vervolg). Nep 119, 1975, 33-40; 120, 1975, 33-48.
VROOM, U.E.E., De haringboot van Koehool, een typisch vissersvaartuig van het wad. Uit het Peperhuis, 1975, 52-57.

WEBB, W.J., The United States wooden steamship program during world war I. AN 35 (1975) 275-288.
WERNER, W., Nautische Denkmäler im Altertum. Das Logbuch 11 (1975) 94-101.
WILSON, R.M., Elegant ships of the Orient Line. Ships Monthly 10 (1975) 9, 27-30; 10, 20-22.
WILSON, R.M., Halcyon days on the North Atlantic. Ships Monthly 10 (1975) 12, 12-18; 11 (1976) 1, 15-19.
WRIGHT, Chr., Cruisers of the Imperial Russian Navy (2): the "Minin". WI 12 (1975) 205-223.
NN, Het friese bootje. Jaarverslag 1974 Vereeniging Nederl. Hist. Scheepvaart Museum, Amsterdam, 58-60.
NN, The first energy crisis: tanker technology developed quickly to satisfy world war II needs. Surveyor 9 (1975) 1. 2-7.

Maritieme archeologie

BASS, G.F., Archeology beneath the sea: a personal account. New York, Walker, 1975, 238 blz., geïll., $ 12, 95.

BASCH, L., H. Frost, Another Punic wreck in Sicily: its ram. IJNA 4 (1975) 201-228.
BUTTERWORTH, G., The wreck of the barque "Norman Court" in Cymyran Bay (vergaan in maart 1883). Trans. Anglesey Antiquarian Society and Field Club, 1974, 78-87.
COWAN, R. & Z., P. Marsden, The Dutch Eastindiaman "Hollandia" wrecked on the Isles of Scilly in 1743. IJNA 4 (1975) 267-300.
CRUMLIN PEDERSEN, O., Vijf Vikingschepen. Een nieuw Deens museum. SH 10 (1975) 664-669.
DAMMAN, W., Das Setzbordboot von Velsen/Holland. Das Logbuch 11 (1975) 61-62.
DAMMAN, W., Der "Vietze-Einbaum" und andere Elb-Einbäume. Das Logbuch 11 (1975) 42-48.
DOORNINCK, F. van, Byzantijnse handelsschepen. SH 10 (1975) 658-663.
EGLOFF, M., La barque de Bevaix, épave gallo-romaine du lac de Neuchâtel. Helvetia Archeologica 5 (1974) 12-20, 82-91.
ELLMERS, D., Nautical archeology in Germany (II). Second report with notes and bibliography on the latest finds in the Federal Republic. IJNA 4 (1975) 335-345.
GILLMER, Th.C., The Thera ship. MM 61 (1975) 321-329.
GNUTZMANN, H.-R., Auf den Spuren berühmter Wracks. Schiffahrt International 27 (1976) 25-28.
GREEN, J.N., Schepen op de Westaustralische kust. SH 10 (1975) 678-683.
HEIDE, G.D. van der, Scheepsarcheologie in de IJsselmeerpolders. SH 10 (1975) 614-619.
HOLMAN, R.G., The "Dartmouth", a British frigate wrecked off Mull, 1690. IJNA 4 (1975) 253-265.
LIOU, B., L'épave romaine de l'Anse Gerbal à Port-Vendres. Comptes Rendus, Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Parijs, 1974, 414-433.
MARIN, C.J.M., Use of explosives on the "Adelaar" wreck site, 1974. IJNA 4 (1975) 345-352.
McBRIDE, P., e.a., A mid-17th century merchant ship found near Mullion Cove. Third interim report on the "Santo Christo de Castello", 1667. IJNA 4 (1975) 237-252.
McGRAIL, S., Early British boats and their chronology. IJNA 4 (1975) 191-200.
MEIJER, F.J., De Grieks-Romeinse scheepvaart. SH 10 (1975) 644-651.
MUCKELROY, K., A systematic approach to the investigation of scattered wreck sites. IJNA 4 (1975) 173-190.
ODDY, W.A., A review of procedures for the conservation of cast and wrought iron found on the sea-bed. IJNA 4 (1975) 367-370.
STENUIT, R., De "Lastdrager". SH 10 (1975) 670-677.
STENUIT, R., Le trésor des Hollandais. Nep 120, 1975, 9-23.
WATTS, G.P., De "Monitor" gelokaliseerd. SH 10 (1975) 684-691.
WATTS, G.P., The location and idenfication of the ironclad USS "Monitor". IJNA 4 (1975) 301-329.

Modelbouw

CURTI, O., Het scheepsmodel. dl. 1, geschiedenis en bouw. Bussum, de Boer Maritiem, 1975 (vert. uit het duits), 200 blz., geïll., ƒ 39,50.

GARDINER, R., Researching wooden warships. MS 13, 1975, 94-104.
HAHN, H., A colonial shipyard diorama of about 1785. MS 13, 1975, 77-89.
KING, C.J.H., The Science Museum model of "Wasa". MS 13, 1975, 56-61.

Stuurmanskunst

FORBES, E.G., A.J. Meadows, D. Howse, Greenwich Observatory. Vol. 1, Origins and early history 1675-1835. Vol. 2, Recent history 1838-1975. Vol. 3, The buildings and instruments. Londen, Taylor & Francis, 1975, 204/136/178 blz., geïll., £ 25,00.

KUKE, H., Von Leuchttürmen, Blüsen, Tonnen und Feuerschiffen. Schiffahrt International 27 (1976) 16-19.
MORZER BRUYNS, W.F.J., Toelichting op enkele vondsten uit VOC-schepen (1): de navigatie-instrumenten geborgen uit de "Hollandia" (vergaan in 1743). Jaarverslag 1974 Vereeniging Nederl. Hist. Scheepvaart Museum, Amsterdam, 44-48.

Kartografie - oceanografie

MAPS and plans in the Public Record Office. Vol. 2, America and West-Indies. Londen, H.M.S.O., 1975, 88 blz., geïll., £ 18,00.

HOFMAN, W., Het ontwerp voor een kanaal tussen Oude Rijn en Hollandse IJssel. Een discussie tussen Montfoort en Amsterdam in 1554. Holland 7 (1975) 291-299.
SCHOORL, H., Texel in enige 16e-eeuwse kaarten en opmetingen. Holland 7 (1975) 238-290.

Haven- en zeewerken

SIEMENS, B.W., Dijkrechten en zijlvesten in de provincie Groningen. Groningen, Tjeenk Willink, 1975, krtn, ƒ 17,50.

BAETENS, R., Inleiding tot het "colloquium industriële archeologie van de Antwerpse haven". Antwerpen 21 (1975) 1-3.
BAETENS, R., Typologie van de bronnen voor de studie van de industriële archeologie van de haven. Antwerpen 21 (1975) 5-13.
HIMLER, A., Koudwaterdruk voor havenwerktuigen te Antwerpen. Historiek en verdwijnende toepassingen van een energieverdeling 1878-1975. Antwerpen 21 (1975) 35-67.
THEUS, G., Antwerpens groei tot wereldhaven. De hydraulische technologie, dernier-cri in de haventoerusting van de tweede helft der 19e eeuw. Antwerpen 21 (1975) 27-34.
VAUX DE FOLETIER, Fr. de, Au temps de Vauban, les fortifications de la côte et des îles charentaises. Nep 120, 1975, 1-8.

Zeerecht

KOTTMAN, R.N., Herbert Hoover and the St. Lawrence Seaway Treaty of 1932. New York History 56 (1975) 314-346.