



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Literatuur

Redactie MvdNVvZ

Citation

Literatuur. (1977). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegechiedenis*, 34, 23-39. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305522>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305522>

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

Geraadpleegde archiefstukken :

- Algemeen Rijksarchief, Staten-Generaal 6955 (Lias Barbaryen, 1762),
id., id., 6966 (Lias Barbaryen 1763),
id., id., 3557 (resoluties Staten-Generaal, juli-december 1762),
id., id., 3559 (resoluties Staten-Generaal, januari-juli 1763),
id., id., 9382 (rapport aan de Staten-Generaal overgegeven door de kapitein
P. H. Reijnst omtrent zijn verrichtingen bij de regering van
Algiers en Tunis, 1763).

Van de Gemeentelijke Archiefdienst van Amsterdam hebben wij gegevens over het schip
en zijn kapitein ontvangen.

LITERATUUR

Boekbesprekingen

ACDA, G.M.W. Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17de en 18de eeuw.
Bussum, Unieboek, 1976. 104 blz., ill.

Dit boek geeft een vulgariserend relaas over het leven van de zeeman - in ruime zin dan -,
meestal door het samenbrengen van reeds elders gepubliceerde gegevens. Behalve uit
Nederlandse werken wordt ook vaak geciteerd uit Engelse bronnen, soms uit Franse e.a.
Er zijn dan ook nogal wat Engelse aanhalingen gedrukt en men kan zich afvragen of men
deze ook niet in het Nederlands had kunnen vertalen, dit ten behoeve van de gemiddelde
lezer. Het boek geeft een soms wrang beeld van het naar onze normen zeer harde leven van
de toenmalige zeeman. De vrij uitvoerige geciteerde cijfers, die overigens een niet zo
vlotte lezing toelaten, geven echter wel een sprekend beeld van bepaalde toestanden, onder
meer het aantal doden door ziekte en onbering, e.a. Naast een hoofdstuk over het zeevolk,
de gemene matroos, wordt een tweede hoofdstuk gewijd aan de officieren en een derde aan de
admiraliteitscolleges, terwijl het laatste handelt over de opdrachtgevers, de Staten en de
verhouding tot de zeelui. Het werk is uitstekend geïllustreerd en geeft een breed beeld van de
bijzondere sociale klasse die de zeelui vormden.

J. van Beylen.

BERG, K., Baltic shipping : the merchant fleets of Estonia, Latvia and Lithuania
1919 - 1940. In Sjöfartshistorisk Arbok 1975, Sjöfartsmuseum Bergen, 1976, blz. 121-198, ill.

De Noorse scheepsmakelaar Knut Berg in Sandefjord is niet alleen agent van Smit Interna-
tional te Rotterdam en andere rederijen, maar ook navorser en publicist inzake zeege-
schiedenis. In het jaarboek 1975 van het scheepvaartmuseum te Bergen heeft hij een dege-
lijke studie van de vloot der drie Baltische republieken tussen de Wereldoorlogen gepubli-
ceerd. Hij behandelt een bijna vergeten hoofdstuk in de Europese zee-geschiedenis met een
ondertoon van tragiek wegens de annexatie van deze staten door de Sovjet-Unie in 1940.
Berg begint met een overzicht van de Russische handelsvloot in de Tsarentijd omstreeks
1914. Hij beweert, dat sterke spoorweg belangen in Rusland zich met succes verzetten
tegen de vorming van zulk een vloot en tegen de bouw van handelsvaartuigen. Dit lijkt mij
een te sterke vereenvoudiging. Hij erkent tenminste een belangrijke uitzondering, dat was
de Russische "Volunteer Fleet", een nationale rederij, door Tsaar Alexander II zelf in
1876 bevorderd. Hij wijst op het feit, dat van de Russische handelsvloot van tegen 800.000
brt niet minder dan 85.000 aan Finse reders behoorde en 108.000 aan Baltische.
De drie nieuwe Baltische republieken, Estland, Letland en Lithauen, hebben zich geen
schepen aan Russen behorend toegeëigend. Zij vormden een eigen, bescheiden vloot van
merendeels kolenstokende wilde-vaart-schepen, van enige zeilschepen en lijnboten voor
locale diensten door aankoop van tweedehandse kleine of middelgrote vaartuigen van
andere naties, die modernere, snellere, oliestokende schepen verkozen. De kleine Bal-
tische staten hadden veel onder de Eerste Wereldoorlog geleden. Zij waren ontwikkelde
landen, maar de reders kampten met kapitaalgebrek en hoge kosten, veroorzaakt door
zwaar verhuypothekeerde oude en weinig efficiënte schepen.

De schrijver stelt, dat de Baltische reders, verschepers en bemanningen een min of meer
nauw verbonden gemeenschap vormden en elkaar hielpen: de zeelieden namen dikwijls ge-
noegen met lage lonen en eenvoudige kost om de kosten laag te houden. Gelukkig waren de
Baltische schepen bijna uitsluitend bemand met Balten. Berg ontkent, dat Baltische reders
buitenlandse rederijen onderboden met "dumping"-vrachttarieven en dat de Baltische re-
geringen aan hun vlag de status van "Flags of Convenience" gaven op voorbeeld van Panama.
Hij ontleedt de tonnage en aardrijkskundige positie der Baltische vloten op twee datums in
1933 en 1939, zich baserend op Lloyd's Register en op schaarse gegevens uit deze kleine
staten. Hij beschrijft de routes door de meeste van hun schepen gevolgd, merendeels voor
massavervoer over de Oost-en Noordzee en langs de kusten van Noord- en West- Europa,
minder dikwijls naar de Middellandse Zee en over de Oceanen. Hij voegt lijsten van vracht-
tarieven en een overzicht van exploitatieverlies in juni 1933 alsmede gemiddelde exploita-
tieposten van een type Noorse wildevaartschip over 1933 toe, maar hij verklaart de beteke-
nis van deze posten voor de Baltische staten onvoldoende door een verwijzing naar de
"Baltic size" van dat Noorse schip. Wij vinden in Bergs artikel ook een lijst van reders

der drie staten en van hun schepen welke in 1919-40 zijn verloren gegaan of gesloopt. Berg beschrijft de ontbinding der Baltische vloten na de val van het ijzeren gordijn over de drie republieken, eerst door de Duitse annexatie van de enige Lithause haven Klaipeda (Memel) in 1939, vervolgens door hun annexatie door de USSR op 3 augustus 1940, daarna door de Duitse verovering in 1941 en de Russische herovering in 1944. Hun schepen die ontsnapten uit de Oostzee, werden onder Britse vlag geregistreerd. Enige uitgeweken Balten exploiteerden deze schepen onder uiteenlopende landsvlaggen na Wereldoorlog II. Maar hun onderhoud was onvoldoende, zodat de meeste binnen tien jaar na de oorlog zijn gesloopt. En dit was dan het einde der Baltische vloot.

Berg moet wel uitvoerige en volhardende navorsing hebben verricht om vele van zijn gegevens en scheepsfoto's op te diepen uit de vergetelheid. Hij kon echter zijn materiaal beter hebben gerangschikt. Ik mis bijvoorbeeld een optelling van de tonnage meegedeeld voor 1933 en '39. Niettemin heeft hij een nuttig hoofdstuk aan de Europese zeegechiedenis bijgedragen.

C. de Jong.

CATALOGUS. Amerikanische Schiffsbilder: Gemälde und Aquarelle des 18. bis 20. Jahrhunderts aus Amerikanischen Sammlungen. Altonaer Museum in Hamburg, 1976.

Een met 20 gekleurde en 47 zwart/witte afbeeldingen voorziene catalogus ener tentoonstelling van 7 mei - 20 juni 1976 ter gelegenheid van het Tweede Eeuw-feest van de onafhankelijkheid der Verenigde Staten. De beschrijvingen zijn vrij uitvoerig en het geheel is voorzien van registers, een beknopte literatuurlijst en vocabulaire. Uiteraard blijft het een keuze, waarin de verscheidenheid die er in dit genre heerst, goed tot uitdrukking wordt gebracht.

R.E.J. Weber.

CATALOGUS. Schiffe aus Knochen und Elfenbein: Sammlung Peter Tamm und anderer Besitz. Altonaer Museum in Hamburg, 1976

Deze modellen zijn nog slechts kort geleden onderwerp geweest van een monografie (E.C. Freeston, *Prisoner-of-War Ship Models 1775-1825*. Lymington (Hamp.), 1973. Inderdaad schijnen scheepsmodellen uit been en ivoor in hoofdzaak gemaakt te zijn door krijgsvaarders in Engeland gedurende de Napoleontische oorlogen. Deze catalogus geeft er uitvoerig verslag van en bevat bovendien een bijdrage over beenderen, ivoor en walvisbalein als materiaal voor de modelbouw. De afbeeldingen zijn fraai. Een curiositeit vormen enkele 20ste-eeuwse modellen.

R.E.J. Weber.

CATALOGUS. Illustrationen zu Melvilles Moby Dick. Sonderausstellung des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums, 1976, 262 blz. ill.

Omdat Herman Melvilles klassiek genoemde roman vorm geeft aan een wijd verbreid bijgeloof onder oude walvisvaarders en vele authentieke inlichtingen over hun bedrijf verschaft, geloof ik, dat de bespreking van een iconografie van deze roman op zijn plaats is in een tijdschrift voor zeegechiedenis.

De conservator van het Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Dr. Joachim Kruse, is op het gelukkige denkbeeld gekomen om in 1976 een tentoonstelling van afbeeldingen in de talrijke uitgaven van "Moby Dick" te organiseren ter ere van de herdenking van de 200-jarige onafhankelijkheid der Verenigde Staten. De tentoonstelling heeft geduurd van 18/6 tot 19/9/1976. De hier besproken catalogus van deze tentoonstelling is een boekwerk van 262 blz. met niet minder dan 155 zwart/wit reproducties van afbeeldingen in "Moby-Dick." Daaronder vindt men romantische en realistische, oude 19de-eeuwse en moderne

20ste eeuwse, concrete en abstracte, tragische en groteske, idealiserende en karikaturale, naturalistische en gestyleerde, deskundige en amateuristische.

Grotesk lijken de karikatuurachtige silhouetten van de Duitser Günther Stiller (blz. 17, 56, 111, 225, 226) en de vlotte realistische tekeningen van de Belg Rene de Pauw, die al zijn personages boevetronies heeft gegeven (blz. 97, 137, 194, 205). Abstract beeldhouwwerk van de witte walvis is geleverd door Jan Koblasa in 1963 (blz. 198, 199). Van de vele pak-kende afbeeldingen bevallen mij het best de houtsnede-achtige tekeningen van Rockwell Kent, die in de catalogus het talrijkst vertegenwoordigd zijn, de houtsneden van Raymond Bishop en de pentekeningen van Herbert Pridöhl. Interessant zijn ook de grepen uit beeldromans in vele landen, die opsomming van hoorspelen en grammofoonplaten gebaseerd op "Moby Dick" en de foto's en mededelingen over de drie films, welke in de Verenigde Staten zijn gemaakt en de moeilijkheden om het verhaal te verfilmen en de rol van de hoofdfiguur Kapitein Ahab te vervullen, overtuigend hebben aangetoond. Op de tentoonstelling kon men delen van deze films zien en luisteren naar geluidsbanden met voordrachten uit de roman en uit hoorspelen, walvisvangersliederen ("shanties") en walvisgeluiden.

De catalogus bevat een overzicht van vertalingen van het boek in het Duits verschenen en biografische bijzonderheden van de vele illustrators in talrijke, nauwkeurig aangeduide uitgaven van "Moby-Dick" in vele talen. Nederlandse illustrators heb ik onder hen niet aangetroffen.

De catalogus bevat echter veel meer, namelijk een korte levensbeschrijving van Herman Melville door Friedemann Philipp, een overzicht van "Moby-Dick's" groei in populariteit in het Duitse taalgebied door Leland R. Phelps, een overzicht door Dr. J. Kruse van vertalingen van de roman in het Duits, een bondige beschrijving van de biologie der walvissen door Hans Wilhelm Smolik, een beknopte geschiedenis der walvisvaart door Dr. J. Kruse en een beschrijving door Petra Deimer van de potvisvangst vanaf Madeira, welke nog met handharpoen en lans wordt uitgeoefend - evenals op de Azoren, zo voeg ik toe. De letterkundige beschouwingen in de catalogus zijn afgewisseld met aanhalingen uit Duitse vertalingen van "Moby-Dick" in kader.

Na het lezen van de uitvoerige catalogus zijn de volgende vragen bij mij gerezen.

(1) Op blz. 130 wordt het boek van de Duitse zeeman Emil G. Bai, getiteld "Fall! Fall! Fall!" (Hamburg 1968) vermeld. Sommige in Duitsland betwijfelen thans ernstig de beweringen van Bai, dat hij commandeur op een walvisvaart in de Noordelijke IJszee is geweest en dat de commandeur gewoonlijk een goudstuk aan de grote mast spijkerde voor de waarnemer van de eerste walvis, op Ahabs voorbeeld. Deze twijfelaars hebben ook vastgesteld, dat Bais vlotte tekeningen in genoemd boek merendeels navolgingen van een Noordamerikaanse tekenaar en dus niet oorspronkelijk zijn.

(2) De populairste roman van de oude walvisvaart na Moby-Dick is die van Frank Bullen, "The cruise of the Cachalot", eerste druk 1897. Dit werk heeft vele trekken met Melvilles werk gemeen, maar is realistisch en mist de Vliegende Hollander- en spookwalvis-romantiek van "Moby-Dick". Mij houdt de vraag bezig, of Bullen Melvilles roman heeft gekend en als voorbeeld gebruikt.

(3) De catalogus gaat voorbij aan uitvoerige bespiegelingen over de figuur van Ahab. Toch lag het mijns inzien voor de hand bij de kortelijks vermelde vertolkingen van Ahabs betekenis te verrijzen naar die van de Vliegende Hollander van de oude walvisvaart; men mag zijn demonische dierlijke tegenstander, de witte walvis Moby-Dick, vertolken als Satan, die evenals de spookwalvis steeds over de aarde ronddooft, in de plaats van de stormverwekkende, maar onbeweeglijke reus Adamastor als grimmige Cerberus aan Kaap de Goede Hoop, dien de Vliegende Hollander trotseert.

(4) De catalogus bevat op blz. 217 een afbeelding uit 1972 van de ontmoeting van Ahabs schip de "Pequod" met het walvisvaart de "Jungfrau" uit Bremen. De samensteller maakt echter geen toespeling op de wijze, waarop Melville de Duitse walvisvaarders belachelijk maakt. Ontbreekt deze toespeling om de Duitse eigenliefde te ontzien?

(5) De letterkundige beschouwingen in de catalogus bevatten geen verklaring van de koele ontvangst en halve vergetelheid, welke "Moby-Dick" bij de verschijning in 1851 troffen en die Melville griefden, en de herontdekking van het boek in 1920, waarna Melvilles ster hemelhoog rees. Men moet deze verklaring zoeken in de recensies herdrukt in de uitgave van "Moby-Dick" door Harrison Hayford en Hershel Parker bij W.W. Norton & Company, New York 1967, blz. 613-727.

De hier besproken catalogus is een degelijke en waardevolle publikatie over de klassieke

roman van de oude walvisvaart, welke eerst onderschat en bijna vergeten en later herontdekt en mijns inziens als het grootste meesterwerk van de Noordamerikaanse letterkunde overschat is.

C. de Jong.

DRUMMOND. Zeilreuzen. Bussum, De Boer Maritiem, 1976 (Oorspr. titel : Tall Ships, Londen, 1976), 160 blz. foto's door Mike Willoughby, ill., tek., plans, fl. 75,00.

Het zijn niet allemaal reuzen die in dit boek over opleidingsschepen aan bod komen, hoewel dit niet wil zeggen dat het over notedopjes handelt. De zeilschepen die in dit boek besproken worden zijn alle van een behoorlijk formaat, en de grootste daarbij rekenen wij inderdaad tot de zeilreuzen, want zij behoren tot de grootste zeilschepen die nog bestaan. De zeilschepen worden in drie reeksen verdeeld: het klassieke opleidingsschip dat een vrachtschip was waarop men het zeemansvak kon aanleren, desnoods tegen betaling; het cadettenschip waarop men een zeemansopleiding kreeg met het oog op een carrière bij de marine, en tenslotte het opleidingsschip voor amateurs waarop iedereen die er zin en geschiktheid voor bezat zeemanservaring kon opdoen. De rest van het boek, ruim 140 blz. vormt een prachtige reeks foto's van nog zeilende opleidingsschepen van verschillende nationaliteit. De foto's werden omlijst door illustraties van de hand van de fotograaf Mike Willoughby die zijn werk lineair steunde met profielen van de voorgestelde schepen: van het Britse volschip "Macquarie" (1875) tot en met de Duitse "Mircae II" (1939) met daarbij nog enkele pas ontworpen maar nog niet verwezenlijkte schepen. Er zijn heel wat bekende namen bij: de Belgische "L'Avenir" (1908), de Duitse "Herzogin Cecilie" (1902), de Engelse "Port Jackson" (1882), allemaal grote viermastbarken. Er zijn verder nog een hele reeks driemastvolschepen zoals de Deense "Danmark" (1933), de Noorse "Christian Radich" (1937), de Poolse "Dar Pomorza" (1909) e.a., maar ook driemastbarken, topzeilschoeners, schoeners, barkentijnen, brikken e.a. Van ieder schip wordt telkens een historische schets gegeven, naast een aantal technische bijzonderheden, kortom een volledig portret. Ook het leven aan boord krijgt zijn deel en een aantal foto's illustreert dit volop. Er wordt ook een blik op de toekomst geworpen door een artikel over de toekomst van de opleidingsschepen, dit in het licht van nieuwe toepassingsmogelijkheden.

In een appendix worden de tuigages van de schepen, althans de zeilvoering met hun benamingen voorgesteld, maar daarbij schijnt men de viermastschepen over het hoofd gezien te hebben. Het werk sluit met een bibliografie en een index.

J. van Beylen.

HAAS, G.de, De Grote Drie. Nieuw Amsterdam - Oranje - Willem Ruys. Bussum, De Boer Maritiem, 1976, 207 blz., ill.

Het is een bijzonder geslaagde gedachte geweest juist dit drietal passagiersreuzen, lange tijd de vlaggeschepen van hun rederijen en de Nederlandse Koopvaardijvloot als geheel, tesamen in één boek te behandelen. De oorsprong van alle drie lag in de mid-dertiger jaren, toen de wereld zich langzamerhand van de grote depressie begon te herstellen. De Nieuw Amsterdam (Holland Amerika Lijn) en Oranje (Stoomvaart Maatschappij Nederland) kwamen nog voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in de vaart; de Willem Ruys (Koninklijke Rotterdamse Lloyd) stond toen naamloos op de helling te Vlissingen en kon pas in 1947 worden opgeleverd.

De nadruk van het boek ligt uitdrukkelijk op de loopbaan van de drie schepen, zodat men geen bedrijfsgeschiedenis van hun respectieve rederijen moet verwachten. Incidenteel levert dit toch wel eens vraagtekens op (zo had de bouw van de Rotterdam zeker meer aandacht verdiend dan de paar zinnen op blz. 83-84 en ook zou het interessant zijn geweest meer te vernemen over de invloed van de Grote Drie op de bedrijfsresultaten van hun rederijen, of ook aangaande de verhouding met andere rederijen in de passagiers- en cruisevaart. Ook worden geen vergelijkingen met buitenlandse schepen of bedrijfsresultaten van buitenlandse rederijen gemaakt. Desondanks worden beslissingen aangaande het emplot,

verbouwingen e.d. van de drie schepen duidelijk verklaard. Goed geslaagd is vooral de behandeling van discussies binnen de drie rederijen en tussen de rederijen enerzijds en de regering anderzijds, die uiteindelijk tot de bestellingen voor de Grote Drie leidden. Ook de verschillende posities, waarin zich de Nederland en de Rotterdamse Lloyd bevonden, en de invloed daarvan op hun vlootbeleid, wordt bijzonder helder uit de doeken gedaan.

De Haas heeft welbewust de schepen centraal gesteld, en niet de mensen, die erop voeren. Hiermee bedoelde hij ongetwijfeld de bemanning, die inderdaad nauwelijks optreden. Dit is echter een vrijwel algemeen gebrek van de historiografie van de Nederlandse koopvaardijvloot en zou zonder veel pioniersarbeid ook niet te verwezenlijken zijn geweest. Daarentegen wordt de lezer ruimschoots vergast op beschrijvingen van het leven aan boord voor de passagiers. Over het algemeen is dit best te aanvaarden, daar immers hiermee het functioneren van de Grote Drie als passagiers- en cruiseschepen (en de eerste twee tevens als troepentransportschip, resp. hospitaalschip) tot leven wordt gebracht, maar soms vervalt de schrijver wel eens in al te veel detail.

Een deel van de ruimte, die aan anecdotisch materiaal gewijd is, had beter besteed kunnen worden aan een uitvoeriger behandeling van het enige onderdeel van de schepen, waarover te weinig gezegd en in de illustraties getoond wordt: de voortstuwingsinstallatie. Wij horen wel van de "Schweizer Abend", die 275 personeelsleden van Sulzer in Kras aangeboden kregen, maar op welke manier de Oranje het snelste motorschip kon zijn, wordt niet duidelijk gemaakt.

Ondanks de bovenstaande bedenkingen heeft De Boer Maritiem met deze uitgave het Nederlandse publiek verder aan zich verplicht. De Grote Drie is een vlot geschreven boek, waarin De Haas een schat aan interessante informatie biedt, zowel in de tekst als de afbeeldingen, waarvan verscheidene nooit eerder werden gepubliceerd.

F.J.A. Broeze.

JAARVERSLAG 1975 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Amsterdam, 1976, 56 p., ill.

Op 1 januari 1975 trad de overeenkomst met de Staat der Nederlanden in werking waarbij de exploitatie van de langdurig in bruikleen gegeven collectie door het Rijk werd overgenomen. In dit verslag rapporteert de directeur niet meer, want hij staat thans aan het hoofd van het Rijksmuseum Nederlandsch Scheepvaart Museum en zijn verslag verschijnt voortaan in de jaardelen van "De Nederlandse Rijksmusea".

In het voor ons liggende verslag geeft de voorzitter van de vereniging een kort overzicht over de gebeurtenissen van het jaar 1975, waarna de gebruikelijke, goed geïllustreerde artikelen volgen over de voornaamste aanwinsten. Deze uitgave is dan ook voor belangstellenden even interessant gebleven als zij het tot dusverre was. Men staat verbaasd over het grote aantal interessante zaken, dat het museum temidden van de rompslomp ener totale verbouwing heeft weten te verwerven. Het is moeilijk hieruit een keus te doen. Wij noemen de zilveren beker met ingegraveerde voorstelling van de Slag bij Portland op 28 februari, 1 en 2 maart 1653; het getuigde model, schaal 1.40, van Zr. Ms. instructiekorvet "Nautilus"; het schilderij van een fluitschip op een Hollandse rede omstreeks 1650; de drieënige "Zeepasser" van Adriaan Veen van omstreeks 1600 en meer dan 1000 boeken over navigatie, gelegeerd door Ernst Crone. Laatstgenoemde aanwinst wordt niet beschreven maar zal opgenomen worden in een uit te geven catalogus van de zeevaarkundige boekerij. Tot slot moet nog gewezen worden op de sedert 1975 eens per kwartaal verschijnende nieuwsbrief, die de leden op kortere termijn op de hoogte houdt.

R.E.J. Weber.

JAHRBUCH 1974 - 1975, Altonaer Museum in Hamburg (12./13. Band). Hamburg, Hauswedell Verlag, 1976, 342 blz., ill.

Nadat wij in 1974 het tiende (1972) en elfde (1973) deel van dit fraaie jaarboek hadden kunnen aankondigen, is geruime tijd niets verschenen. Thans ligt het twaalfde en dertiende deel

(1974-1975) in één band voor ons. Het geeft een keuze uit de aanwinsten over vijftig jaar (1950-1975) en bevat tevens een lijst van de publicaties van het museum uit deze periode. Zoals te verwachten was bij een museum met een uitgebreid verzamelgebied (het noemt zich tegenwoordig *NORDDEUTSCHES LANDESMUSEUM*), zijn de voorwerpen op het gebied der scheepvaart ver in de minderheid. Heel aardig zijn een bordje met voorstelling en opschrift "D. Rees / Delfs Porceleijn / vaarder op Amsterd / 1753", een kajuitskompas (hangend kompas) uit 1802 en het dubbele schegbeeld "Geschwisterpaar" uit 1840-1850.

R. E. J. Weber.

JORISSEN, F., Spelevaart en watersport in Dordt. Uitgegeven ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de Koninklijke Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging. Dordrecht, D. Reidel B. V., 1976, 116 blz., ill.

Het boekje geeft, wat de titel belooft: een schets van de ontwikkeling van de watersport in Dordrecht in ruime zin. De ondertitel geeft aan wat de hoofdaandacht krijgt: De Koninklijke Dordtse!

Uit de tijd van de Republiek zijn er eigenlijk slechts enkele tekeningen en modellen van Dordtse boeiers, die ons iets leren over het spelevaren ter plaatse, en de schrijver haalt wat breed uit over van elders bekende zaken. Ook de bemoeienissen van prins Hendrik, die nog kort geleden met een tentoonstelling en een in deze Mededelingen (no. 32, p. 60) besproken gedenkboek naar voren zijn gehaald, worden nog eens besproken. Dit keer met meer recht, want zij waren van invloed op het begin (1851) van de Dordtse, niet in de laatste plaats doordat zij geschieden in een sfeer waarin - zoals schrijver opmerkt - alles "een doel" moest hebben, maatschappelijk "nuttig" moest zijn. In de verdere historische schets van de vereniging overheerst het roeien, de auteur wijst daar zelf op. Hij bespreekt echter heel goed de ontwikkeling van de watersport ter plaatse, andere verenigingen, jachthavens, evenementen. Wij hadden graag wat meer vernomen over de mooie jachten die voor en na te Dordrecht hun thuishaven gehad hebben. Het verslag van de roeisuccessen is echter heel aardig.

Het boekje gewaagt ook van veel, dat verdwenen is van de omgeving waar de ouderen met zoveel plezier gevaren hebben. Schrikbarend is, wat met de rivieren gebeurd is, waar "de machtige getijdestromen verwerden tot verraderlijke spuiverschijnselen". En dit alles in de tijd van een generatie. Maar jachten en boten zijn er thans te over, in en om Dordrecht. Een nieuw geslacht moet proberen, het varen vol te houden en voor een vervolg op dit aardige boekje te zorgen.

R. E. J. Weber.

KISLING, H. M., Scheepsmodellen zelf maken. Naarden, Strengholt, 1976 (Vert. uit het deens), 160 blz., ill., fl. 17,50

Als men bij het lezen van dit boekje aan het einde is gekomen, blijkt, en dat is zonder dit geschrift ook wel bekend, dat modelbouw en in casu scheepsmodelbouw niet schriftelijk zijn te leren. De ondertitel zegt dan ook: Handleiding voor modelbouwers. Het geheel is door het kleine bestek te fragmentarisch om enthousiasme op te wekken. Er staan wel wat aardige aanwijzingen en tips in het werkje, maar dat geldt voor praktisch alle boekjes, die een of andere handvaardigheid behandelen. Voor alles moet echter gezegd worden, wat Speyart van Woerden reeds opmerkte bij het recenseren van Curti's "Het Scheepsmodel" in Mededelingen No. 32, dat alleen een gedetailleerde beschrijving van één model werkelijk zin heeft.

In de inleiding reeds wordt de lezer opmerkzaam gemaakt op het feit, dat voor een kans (!) op goed resultaat men vertrouwd moet zijn met het gebruik van gereedschap (hierbij behoren natuurlijk ook de materialen) en het volgen van de gegeven richtlijnen. Men gaat dus uit van een bepaald vakmanschap. Bij de materialen worden bruikbare tips gegeven, al wordt aanschaf daarvan soms wat simpel benaderd, zoals het kopen van appelhout in een oude boomgaard. Dit gaat in Scandinavië misschien eenvoudiger als hier! Materiaalbewerkingen

en gereedschappen worden in vele gevallen niet behandeld aan de hand van nieuwere methodes en mogelijkheden.

Er wordt in het betreffende hoofdstukje onvolledig ingegaan op "De afmetingen van het schip, ofwel de tonnage". (Alsof die ook nog aan elkaar gelijk zijn!) De bespiegelingen in dit hoofdstuk hebben trouwens weinig met modelbouw te maken. De behandeling van, en dan nog slechts enkele, onderdelen van een schip, is onvolledig, door het enorme aantal delen, waaruit het grote aantal scheepstypen bestaat. Eén voorbeeld: het grootspant (blz. 33); hiervan zijn vele, sterk van elkaar afwijkende soorten. Het voorbeeld zelf is nog weinig voorkomend ook. Door elkaar genomen slaan de beschrijvingen alleen op 19e en vroeg-20e eeuwse schepen. Het varende model wordt uiterst summier behandeld. Het grootste deel van de tekst gaat over de theorie van de stabiliteit. Eindconclusie is dat de kwantitatieve inhoud onvoldoende is. De kwaliteit van het boekje laat ook te wensen over; de bladen van mijn exemplaar laten snel los. De vertaling is over het algemeen goed, met een enkele keer een misplaatste technische benaming. Dit is praktisch onvermijdelijk, omdat er veel verwarring kan ontstaan, door het in de loop der tijden verwisseld zijn van namen en uitdrukkingen in de scheepvaart en scheepsbouw. De tekeningen zijn kwalitatief goed, er zijn er alleen veel te weinig. In plaats daarvan zijn er foto's, van Nederlandse origine, die voor de modelbouw weinig of geen waarde hebben. In een bijlage wordt een aantal Scheepvaartmusea genoemd, Nederlandse en 1 Deense. Scheveningen, Enkhuizen en Ketelhaven zijn vergeten. Er zijn adressen gegeven van enkele modelbouwclubs en verenigingen, commerciële modelbouwers, boekhandels en antiquariaten.

In de literatuurlijst worden boeken genoemd, die antiquarisch nauwelijks nog te krijgen zijn. Van de in facsimile uitgegeven boeken, die zuiver technisch en daardoor voor de modelbouwer van belang zijn - en dit kan niet worden gezegd van meerdere van de genoemde werken - zijn o.a. niet genoemd: De Nederlandsche Scheepsbouw-Konst (facsimile 1968) van Van IJk, Chapmans Architectura Navalis (facsimiles 1957 en 1973); Duhamel du Monceau: Anfangsgründe der Schiffbaukunst (facsimile 1973), Middendorf: Bemastung und Takelung der Schiffe (facsimile 1971), en Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine (facsimile 1969)

W. C. Harthoorn.

KLEIN, P. W. en BRUIJN, J. R. (red.), Honderd jaar Engelandvaart. Stoomvaart Maatschappij Zeeland - Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV 1875 - 1975. Bussum, De Boer Maritiem, 1975, 335 blz., ill.

In de geschiedenis van onze scheepvaart in de laatste honderd jaar heeft de Stoomvaart Maatschappij een eigen plaats ingenomen, die de verschijning van dit kloeke, rijk geïllustreerde en door een team van deskundigen geschreven gedenkboek ten volle rechtvaardigt. Een terugblik in het verdere verleden mocht daarbij niet ontbreken en zo geeft dr. Bruijn in het hoofdstuk "Postvervoer en reizigersverkeer tussen de Lage Landen en Engeland 1650-1870" een uitstekend overzicht van een merkwaardig stuk verkeersgeschiedenis. Het commerciële belang, dat Amsterdam bij een directe postverbinding met Engeland had, leidde in 1661 tot het sluiten van een verdrag tussen de stad en de Engelse postmeester-generaal, waarbij een geregelde pakketvaart tussen Harwich en Hellevoetsluis werd ingesteld met Engelse schepen. Ondanks (ook toen al) Rotterdamse tegenstand werd dit verdrag in 1668 en 1677 vernieuwd en dit zou tot 1818 de basis van het Engels-Nederlandse postverkeer blijven. De pakketdienst met zeilschepen hield het daarna zelfs nog vol tot 1832, maar moest toen de strijd tegen de opkomende stoomvaart opgeven. Dit hing samen met een verandering in het reispatroon: de stoomboot maakte een lange doch snelle zeereis aantrekkelijker dan een ongeriefelijke rit per koets over land naar een afgelegen havenplaats, al maakte dit een kortere oversteek mogelijk. De zeilroute Harwich-Hellevoetsluis legde het daardoor af tegen de stoomdienst Londen-Rotterdam. Hierin kwam echter weer een ommekeer toen de ontwikkeling van de spoorwegen, met name in België, de voorkeur voor kortere zeetrajecten met aansluiting op snelle comfortabele treinverbindingen deed terugkeren. Daardoor nam het verkeer van en naar Engeland via Oostende - Dover en andere Kanaalhavens sedert 1840 een grote vlucht, terwijl Nederland aan deze ontwikkeling geen deel had. Pas nadat de spoorverbindingen van Rotterdam en Vlissingen met het Duitse achterland tot

stand waren gebracht en de Nieuwe Waterweg voor Rotterdam nieuwe mogelijkheden had geopend, waren de voorwaarden geschapen om de rechtstreekse pakketvaart op Engeland nieuw leven in te blazen.

Vervolgens beschrijft dr. ir. J. M. Dirkwager de voorgeschiedenis van de oprichting van de maatschappij, die pas na jarenlange onderhandelingen over diverse plannen tot stand kwam en waarin prins Hendrik een beslissende rol speelde. Hoewel de opening van de Nieuwe Waterweg ook voor Rotterdam een kans bood, viel de keus toch op Vlissingen als uitgangspunt, nadat Tideman reeds in 1865 hiervoor had gepleit en Vlissingen in 1873 zijn spoorlijn en nieuwe havenwerken had gekregen.

De wisselvallige bedrijfsgeschiedenis van de Zeeland gedurende de eeuw van haar bestaan is uitvoerig beschreven door oud-directeur K. W. Witte en L. L. von Münching. Een moeilijke beginperiode, concurrentie van de Harwichlijn, goede jaren van 1910 tot 1914, het verlies van vier getorpedeerde schepen in de eerste wereldoorlog, de moeilijkheden met de N.S. over de treinverbindingen waarin Hoek van Holland de voorrang kreeg boven Vlissingen, de verliezen door het wegvallen van de vleesexport naar Engeland in 1926, de terugslag door de economische crisis gevolgd door een opleving na 1936, de tweede wereldoorlog waarin de schepen van de Zeeland aan vele geallieerde vlootacties deelnamen, de jaren van wederopbouw en de gestadige opbloei door het groeiende internationale verkeer in de jaren '50 en '60 - het is een beeld van afwisselende voor- en tegenspoed, van vallen en weer opstaan, waarin de wereldgebeurtenissen zich weerspiegelen en waarbij de zakelijke benadering van de bedrijfsgeschiedenis wordt verlevendigd door spannende episodes uit de beide wereldoorlogen.

Prof. dr. H. C. Kuiler beschrijft de positie van de Zeeland "in de golven van de maatschappelijke ontwikkelingen", als schakel in de Westeuropese vervoersketens. De periode tot 1914 was gekenmerkt door een sterke groei van het reizigersvervoer, waarbij het goederenvervoer ongunstig afstak tengevolge van de Engelse-Duitse rivaliteit en de omstandigheid dat Vlissingen als zeehaven achter bleef bij Rotterdam en Antwerpen. Van het gunstige economische getij na de eerste wereldoorlog kon de Zeeland maar matig profiteren en de gevolgen van de crises der jaren '30 kwamen hard aan. De stormachtige ontwikkeling van het internationale verkeer en vervoer na 1950 en de komst van de rij-op/rij-af schepen brachten echter ook de Zeeland tot nieuwe bloei.

Een gedenkboek als dit, dat uiteraard voor een wat bredere lezerskring bestemd is, ontleent zijn waarde ongetwijfeld aan zijn wetenschappelijk niveau, maar het moet ook weer niet al te geleerd worden. Deze gedachte dringt zich op bij het hoofdstuk van drs H. B. Roos over de afbakening van het achterland van de Zeeland. Men kan niet zeggen, dat de auteur erin is geslaagd het hier gestelde probleem met toepassing van wiskundige symbolen en begrippen zo te behandelen, dat het ook voor een leek begrijpelijk wordt. Voor deskundigen in de vervoerseconomie vertrouwde kost, maar onverteerbaar voor de gemiddelde lezer, wiens weetgierigheid meer wordt bevredigd door zulke aardige details als de officiële dienstregelingen van de Oriënt-expres en de Trans-Siberië-expres uit 1914 (blz. 187-188), waarin voor reizigers van en naar Londen de bootverbinding Vlissingen-Folkestone is opgenomen - al mag men daaruit dan niet afleiden dat het achterland van de Zeeland zich helemaal tot Wladiwostok uitstreckte. Verder noteerde ik als een pikante bijzonderheid (die echter in de tekst op blz. 178 niet uit de verf komt) de profetische blik van de minister van oorlog, die in 1873 ervoor zorgde, dat bij de aanleg van de spoorlijn Bostel-Goch mijnkamers in de spoorbrug over de Maas bij Gennep werden aangebracht: deze verdienstelijke bewindsman moet zich op 10 mei 1940 wel in zijn graf hebben omgedraaid, toen het effect van zijn wijze voorzorgsmaatregel door krijgslist werd verijdeld en in plaats van een vreedzame posttrein een welbewapende pantsertrein uit het achterland van de Mij. Zeeland de brug ongehinderd kon passeren om tot diep in Noord-Brabant door te stoten. In 1877 verkreeg de Zeeland van koning Willem III toestemming om de ondertitel Koninklijke Nederlandsche Postvaart aan haar naam toe te voegen en de grote betekenis van deze bedrijfssector is beschreven door dr. E. A. B. J. ten Brink. Het eerste postcontact met de Staat der Nederlanden kwam in 1876 tot stand, maar leidde tot uitvoerige discussies tussen de minister van waterstaat en de Tweede Kamer over het garantiebedrag van anderhalve ton per jaar, dat de Zeeland voor het postvervoer zou moeten ontvangen en waarin volgens vele kamerleden bij de wet had moeten worden voorzien. Een motie van deze strekking werd aangenomen, maar de begrotingspost bleef onaangetaast dank zij de krachtige verdediging van minister Tak van Poortvliet, die niet voor niets commissaris van de

Zeeland was, al trad hij tijdens zijn ministerschap tijdelijk uit deze functie terug. Het postcontract kreeg een looptijd van tien jaar en werd voortaan telkens na afloop van deze termijn vernieuwd bij de wet, zoals bij de postwet van 1891 werd voorgeschreven voor die contracten waarbij de jaarlijkse vergoeding meer dan f. 25000 bedroeg. Deze bepaling in het belang van de controle op de overheidsuitgaven blijkt tevens de geschiedschrijving te hebben gediend, want elke vernieuwing van het contract vond daardoor zijn neerslag in de Handelingen van de Eerste en de Tweede Kamer, die aldus een belangrijke bron zijn voor de kennis van de politieke implicaties van deze postvaart. Deze bron droogt echter op in 1927, wanneer de vergoeding aan de Zeeland wordt bepaald op f. 22.500 en de wetgevende macht er dus niet meer bij te pas hoeft te komen: een typisch voorbeeld dat illustreert hoezeer de historische bronvorming afhankelijk is van de administratieve praktijk.

Eveneens van de hand van de heer Dirkwager is het slothoofdstuk over de ontwikkeling van de Kanaalboten: een goed geschreven verhaal, dat allerlei technische kwesties ook voor leken bevattelijk maakt, zoals het verband tussen de wijze van voortstuwing (scheprad of schroef) en de daarbij passende typen van stoommachines, alsook de merkwaardige pogingen om zeeziektevrije schepen te construeren. De conclusie van de auteur, dat het beleid van de Zeeland gericht is geweest op het varen met eersteklas schepen, lijkt niet voor bestrijding vatbaar, evenmin als de constatering dat de afhankelijkheid van de Engelse scheepsbouw zijn stempel heeft gedrukt op de ontwikkeling van de Zeeland - vloot.

Het boek wordt gecompleteerd door de gedetailleerde en geïllustreerde vlotlijst van de hand van A. J. van Noppen, de personalia van de bestuurders, het uitvoerige notenapparaat, de summaries en het register. Al met al een welverzorgd werk van goed wetenschappelijk gehalte, dat alleen mank gaat aan het euvel dat alle verzamelwerken aankleeft: de opzet om de verschillende facetten van het thema in afzonderlijke hoofdstukken door specialisten te doen belichten leidt steevast tot de onvermijdelijke doublures, die men ook hier herhaaldelijk kan signaleren. Dit is niet zozeer bedoeld als kritiek, meer als een verzuchting: het schijnt nu eenmaal niet anders te kunnen. Maar overigens past naast de gelukwensen aan de honderdjarige, waarmee staats-secretaris Van Hulten het boek opent, een woord van lof aan opdrachtgevers, bewerkers en uitgever voor de wijze waarop zij aan dit jubileum luister hebben bijgezet met het tot standbrengen van dit waardevolle gedenkboek.

W. J. van Hoboken.

KORTHALS ALTES, A., Ons oudste zeerecht. Zwolle, Tj. Willink, 1976 (Uitgaven van het Molengraaff Instituut voor privaatrecht te Utrecht, deel 5), 68 blz., ill.

In een tijd waarin onder invloed van enorme technische ontwikkelingen het zeerecht dringend aan ingrijpende wijzigingen toe is - het ontwerp van Boek 8 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek is reeds in een vergevorderd stadium -, heeft Korthals Altes nog eens terug willen blikken op het oudste Nederlandse zeerecht, het Westkappelse zeerecht. K. A. stuitte voor het eerst op het Westkappelse zeerecht in Smallegange's "Nieuwe Cronijck van Zeeland" (1696). Later vond hij een iets oudere versie in "Chronick van Zeelandt" van Boxhorn (1644). Dit uit 26 artikelen bestaande zeerecht bleek echter geen produkt van eigen bodem te zijn, maar slechts een nagenoeg gelijke kopie van de Vonnissen van Damme, die op hun beurt weer een vertaling zijn van de Rôles d'Oleron. Deze twee laatst genoemde omvatten 24 artikelen.

De hoofdmoot van "Ons oudste zeerecht" wordt gevormd door een uitgave van de tekst, volgens de versie Boxhorn/Smallegange, van het Westkappelse zeerecht (p. 15-62). Per artikel wordt de corresponderende tekst uit de Rôles d'Oleron gegeven, waarvoor de versie van het Liber Horn (zoals afgedrukt bij K. F. Krieger, "Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oleron". Köln-Wien 1970) wordt gebruikt. In modern Nederlands volgt dan bij elk artikel een verklaring van de inhoud en wordt eventueel de lijn doorgetrokken via de "Wysbische Compilatie", "De Inleidinge tot de Hollandse Regtsgeleerdheid" (1621) van Hugo de Groot, naar het huidige wetboek van koophandel en zelfs wel naar het ontwerp van Boek 8 B.W.

Dit bronnendeel wordt voorafgegaan door een Inleiding (p. 3-13). Hierin wordt onder meer medegedeeld dat - evenals dat het geval is bij de Rôles d'Oleron - de 'originele' tekst van

het Westkappelse zeerecht is verdwenen. Het is overigens de vraag of er zoiets als een 'origineel' heeft bestaan van een dergelijke verzameling van teksten, die oorspronkelijk niet door de overheid als wet is uitgevaardigd, maar die waarschijnlijk langzamerhand in de rechtspraktijk is gegroeid. De precieze datum van ontstaan is ook moeilijk te bepalen, maar wordt geschat op het begin van de 14e eeuw. Het Westkappelse zeerecht is zeer waarschijnlijk een kopie van het zeerecht van Damme, dat op zijn beurt weer een vertaling is van de Rôles d' Oléron. Ieder artikel van het Westkappelse zeerecht is gegoten in de vorm van een 'vonnis'. Middels het geven van een casuspositie wilde men in de uitspraak een gewoonterechtelijke regel aanduiden. In de Inleiding geeft K.A. ook een schets van de inhoud van het Westkappelse zeerecht. Het is aardig te lezen hoe de rechtspositie van de scheepeling in die tijd was geregeld. Vermoedelijk omdat in die tijd de schepelingen vaak familie van elkaar waren en ook door de grote risico's die men ter zee liep, is de 'inspraak' van de bemanning verrassend groot. Het Westkappelse zeerecht geeft ook tamelijk uitgebreide regelingen voor onder meer schipbreuk, avarij-grosse handeling en -omslag, de relatie koopman-bevrachter, maar relatief weinig bepalingen over de onrechtmatige daden in het zeerecht zoals aanvaring en hinder van andere schepen. De uitgave wordt met een literatuerverzicht afgesloten.

De verdienste van deze uitgave is, dat een zo oude bron van eigen bodem wordt gepresenteerd in een zeer leesbare, begrijpelijke vorm en dat door het trekken van lijnen naar het heden een stimulerende bijdrage wordt geleverd voor al degenen die geïnteresseerd zijn in de oudste geschiedenis van ons zeerecht. K.A. zegt zelf reeds, dat hij bij de publicatie vrij weinig zwaarwichtige wetenschappelijke stenen heeft aangedragen, daar het Westkappelse zeerecht toch weinig oorspronkelijks te bieden had (p. 13). Toch vind ik dat jammer. In deze Mededelingen, no. 22 (maart 1971), besloot A.H. Huussen zijn recensie van K.F. Krieger, "Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron" met de hoop uit te spreken dat een Nederlandse zeerechtshistoricus door Kriegers werk geïnspireerd zou worden om ook eens een studie te maken van de samenhang tussen de Rôles d'Oléron en het Zeerecht van Damme, en van de invloed daarvan op onze andere zeerechten. Wellicht had een dergelijke studie wel iets nieuws kunnen opleveren zoals bijvoorbeeld uitsluitel over de kwestie of het Westkappelse zeerecht nu rechtstreeks dan wel via het Zeerecht van Damme aan de Rôles d'Oléron is ontleend.

F.M. Huussen - de Groot.

MARTIN, C., Het fortuin van de Armada. Bussum, de Boer Maritiem, 1976, 228 blz., ill.

Het "Fortuin van de Armada" is de titel van het oorspronkelijk Engelstalige boek "Full fathom five", in 1975 verschenen bij Chatto and Windus te Londen. Het is geen complete beschrijving van de expeditie van de "zeer gelukkige" vloot die koning Philips II van Spanje uitzond om eerst de Engelsen en vervolgens de Nederlanders af te straffen. De voornameste lotgevallen van de vloot, die men buiten Spanje vaak de bijnaam "Onoverwinnelijke" toevoegde, zijn een ieder in den lande vanaf zijn lagere schooltijd bekend. Minder bekend zal voor velen zijn, welk hard lot de honderden schipbreukelingen van de door storm geteisterde Armada ondergingen, nadat hun schepen op de rotsen waren gelopen en zij waren angespoeld op de Schotse en Ierse westkust. Zij werden, vooral in Ierland, vrijwel allemaal ter dood gebracht. De Spanjaarden verloren ongeveer een derde van hun 130 schepen en tweederde van hun ongeveer 20.000 manschappen op deze expeditie, hetgeen het begin inluidde van het einde van Spanje als navale macht.

De lotgevallen van twee schepen van de Armada, de "Santa Maria de La Rosa" en de "El Gran Grifón", die op de rotsen liepen tijdens hun reis benoorden om het Verenigd Koninkrijk, worden in het boek gevolgd. Uitvoerig gaat de auteur in op de uitrusting van de vloot en de slag in Het Kanaal, de stormachtige vlucht om de noord en het vergaan van de schepen op Fair Isle (tussen de Orkney en Shetland eilanden) en bij de Blasket Isles (zuid-west Ierland, County Kerry). Vervolgens komt het opsporen van de wrakken en de berging van tal van voorwerpen door een team van Engelse duikers aan de orde.

De geschiedenis van de Armada-schepen en de beschrijving van het duikwerk vullen elk het boek ongeveer gelijk. Het boek opent met een korte historische inleiding, waarbij de rol van de Nederlandse schepen die de succesvolle blokkade van Duinkerken uitvoerden (met

als gevolg het uit de gratie raken van Parma!), niet ter sprake komt, noch ook de wijze waarop de Nederlandse schepen optraden als verkenners. De goed uitgezochte "petit histoire" van beide schepen is boeiende lectuur. De auteur heeft voldoende literatuur hierover doorgewerkt. Zeer gedetailleerd wordt ingegaan op wat de duikers allemaal wilden en gingen doen en al hun handelingen en problemen bij de bergingsoperaties van goederen uit de wrakken. Men krijgt een goede indruk hoe zwaar zulk werk is en dat het alleen door een goed geleid, geestdriftig team, met zulk een groot succes kan worden volbracht. Het opsporen van de wrakken vergde het uiterste van de duikers, evenals het bergen van geschut en kogels, (o.a. Engelse musket kogels!) borden en kruiken en vele andere zaken uit de getijzone vlak onder de rotskust. Wat dit alles betreft stelt het boek niet teleur. Wel zal men zich moeten getroosten met een vrij houterige vertaling van de oorspronkelijke tekst. De vertalers (F. Schamhardt en P.W.J. Prins-Bossard) zijn onkundig van de militaire rangen van de personen, die aan de bergingsoperaties deelnamen, bijvoorbeeld "luitenant-commandant", "eskader-commandant", ook worden sommige begrippen soms op een vermakelijke wijze uitgelegd: "RAF (Koninklijke Luchtmacht)", "Bodleian Library (Bibliotheek van Bodley)". Duimen worden gebruikt in plaats van inches. Met de vertaling van de titels van de bevelhebber (Lord Admiral) van de Engelse vloot, die de Spanjaarden in 1588 bestreed hadden de vertalers blijkbaar moeite: in plaats van "Charles, Lord Howard of Effingham (Earl of Nottingham)" lezen we nu steeds, "Charles Howard of Effingham, graaf van Nottingham". Het is voorts jammer dat de uitgever "De Boer Maritiem" boeken als dit slechts laat vertalen, zonder ze te bewerken. Het zou beter zijn aan de vertaling korte teksten door Nederlandse deskundigen toe te laten voegen. Wij krijgen nu onder andere een zuiver Engelse zienswijze en een literatuurlijst bestemd voor de oorspronkelijk Engelstalige lezer. Goede boeken en zelfs heel goede in bijvoorbeeld onze eigen taal, voor een ieder gemakkelijk te lezen c.q. te bezitten, komen zo dan ook niet voor. Laat ik slechts noemen J. Brouwers "De onoverwinnelijke vloot, naar berichten van opvarenden en tijdgenoten", Patria-reeks nr. 13, Amsterdam, P.N. van Kampen, 1938 en 1943. Naar mijn gevoelen had degene verantwoordelijk voor de foto-documentatie van de Nederlandse uitgave, Ellen H.L. Kastelijne, hier moeilijkheden mee. Zij "vond" in Nederlandse musea schilderijen en afbeeldingen van het gebeuren in 1588 en probeerde met deze illustraties en onderschriften nog iets van het Nederlandse aandeel aan het boek toe te voegen. Samenvattend is "Het Fortuin van de Armada" ondanks het bovenstaande toch nog wel een boek waard om gelezen te worden.

S.J. de Groot.

MOLEN, S.J. van der, Vissers van wad en gat. Schepen, vistuig en vaktaal; tweede aangevulde herdruk, Leeuwarden, De Tille, 1976 (Fryske Akademy nr. 208; Noardeasthoeke-rije nr. 7), 127 blz., ill.

De eerste uitgave van dit boekje dateert van 1962. De aanvullingen in deze druk betreffen alleen een uitbreiding van de illustraties, een uitbreiding van de literatuurlijst, een verantwoording van de illustraties en een nawoord van de auteur. De eigenlijke tekst is niet veranderd. De eerste uitgave werd in de "Mededelingen" wel gesignaleerd, maar niet besproken. Wie in de historie van de Waddenzeevisserij belang stelt, moet van deze publicatie kennis nemen. Het is een erg informatief en goed leesbaar boekje. Zoals de ondertitel aangeeft, beperkt het boekje zich tot de technische (schepen, vistuig) en volkskundige aspecten. De auteur heeft de gegevens niet alleen verzameld uit de literatuur, maar ook in het veld door middel van interviews bij bejaarde vissers. De twee hoofdonderwerpen zijn de haringvisserij van Zurich tot Zwarte Haan en de Noordzeevisserij van de Dongeraden. Foto's en schematische tekeningen ondersteunen de tekst. Er is een uitgebreide literatuurlijst. Het is te hopen, dat het onderzoek naar de geschiedenis van de Friese en Groningse zeevisserij er door wordt gestimuleerd.

J.P. van de Voort.

O'CONNELL, D.P., The influence of law on sea power. Manchester, U.P., 1976

De auteur beschrijft de rol van volkenrechtelijke overwegingen bij de planning en de uitvoering van maritieme operaties. Afgezien van enkele inleidende opmerkingen beperkt hij zich tot de periode na 1914 en, al wordt de actie tegen de "Graf Spee" in den brede behandeld en worden onder andere de aanhouding van de "Altmark" in Noorse territoriale wateren en de Spaanse Burgeroorlog besproken, de nadruk ligt op de recente praktijk. Deze biedt stof in overvloed. Zo passeren naast de rol van de Amerikaanse marine in de Vietnamese oorlog en de Franse controle, uitgeoefend in de volle zee, tijdens de strijd in Algerije, onder andere de Indisch-Pakistaanse oorlog van 1971, visserijgeschillen en de "blokkade" van Cuba in 1962 de revue. Actuele vraagstukken als het recht van onschuldige doorvaart voor oorlogsschepen door zeestraten als deze binnen de territoriale wateren vallen en het rechtsregime van het continentale plat worden in kort bestek besproken. Professor O'Connell, docent in het volkenrecht te Oxford, heeft als reserve officier van de Royal Navy maritieme ervaring. De combinatie van beide kwalificaties heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat een bijzonder stimulerend en zeer leesbaar boek is ontstaan. Uw recensent kan niet oordelen over O'Connells aanbevelingen dat bij de opleiding van marineofficieren meer aandacht moet worden besteed aan het zeerecht en dat juristen deel moeten uitmaken van marinestaven. Wel rees bij hem de vraag of O'Connell de betekenis van juridische argumenten niet hier en daar overtrekt. Zo spreekt hij van "Law-based sea power" (blz. 181 e.v.) en wekt daarmee de indruk dat rechtshandhaving op zichzelf voldoende reden voor machtsontplooiing kan vormen. De ervaring, door O'Connell met vele voorbeelden gestaafd, leert dat regeringen om politieke redenen besluiten tot het inzetten van hun vloot en dat de tegenover derden aangevoerde rechtsgronden in het algemeen slechts dienen ter verdediging en verontschuldiging van het eigen optreden. Welk gebruik een staat van zijn maritieme machtsmiddelen kan maken hangt af van de internationale reacties, de locale en de algemene krachtsverhoudingen. De beschouwingen van J. Cable "Gunboat diplomacy", London(1971) vullen O'Connell hier op gelukkige wijze aan. Enkele storende onjuistheden mogen in dit blad niet onvermeld blijven. Anders dan O'Connell stelt (blz. XIII) besteedde Mahan in zijn beroemde boek, met name in de inleiding, wel degelijk aandacht aan de betekenis van het zeerecht. Niet Engeland, maar juist Frankrijk begunstigde in de 18e eeuw de handel van neutralen, waarvan het veel meer dan Engeland in oorlogstijd afhankelijk was. Ten onrechte geeft O'Connell dan ook de indruk (blz. 19) dat de door de Britten zoveel mogelijk gevolgde oude rechtsregels van de Consolato del Mare voor neutrale aantrekkelijker zouden zijn geweest dan het door de Fransen toegepaste recht.

C.G. Roelofsen.

PEMSEL, H., Von Salamis bis Okinawa. Eine Chronik zur Seekriegsgeschichte. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1975, 340 blz., kaarten en maatschetsen.

Meer dan 15 jaar heeft Pemsel, onder andere redacteur van het tijdschrift "Marine:gestern heute" van de "Arbeitsgemeinschaft für österreichische Marinegeschichte", gearbeid aan dit boek, waarin hij een chronologisch gerangschikt, volledig overzicht geeft van alle belangrijke krijgsoperaties ter zee, vanaf de overwinning van Ramses III op de zeevolken, omstreeks 1190 voor Chr., tot aan de aanval van vliegtuigen van het Amerikaanse vliegkampschip "Coral Sea" op de Cambodjaanse schepen, die de "Mayaguez" hadden opgebracht in mei 1975. Vanzelfsprekend konden niet alle gevechten van individuele schepen worden opgenomen. In het boek was slechts plaats voor acties van vlootverbanden met (Seeschlacht, Treffen) of zonder schepen van het eerste charter (Gefecht). Maar deze staan er dan ook allemaal in, nemen we aan. Kaartjes (138 in totaal) geven van het verloop van de belangrijkste zeegevechten een schetsmatig beeld. Maat-tekeningen van deelnemende schepen of scheepstypen ontbreken evenmin. De beschrijving van de zeegevechten wordt vooraf gegaan door een korte schets van politieke ontwikkelingen die tot de betreffende oorlog hebben geleid, van de strategische situatie en van de sterkte van de tegenstanders, terwijl ook aan de technische of tactische ontwikkelingen tijdens de oorlogen aandacht wordt geschonken. In een aantal bijlagen vinden we dan nog een samenvattende tijdfabel, die, in dit kader wat wonderlijk of misschien ook juist niet, eindigt met de eerste landing van een

ruimteschip op de maan; overzichten van de vlootsterkte van de belangrijkste zeemogendheden in de jaren 1882, 1908, 1938, 1952 en 1974; een proeve van een classificatie van de grote zeeslagen op basis van het aantal deelnemers, de hevigheid van de strijd, de strategische betekenis van de slag en de weerslag van de uitkomst op het politieke gebeuren; (de zeeslag met de hoogste waardering is dan de slag bij Leyte met 8 punten; de slag bij Kijkduin, of hier Texel, krijgt 6 punten). Een van de bijlagen geeft een overzicht van de successen van de onderzeeboten van de As-mogendheden in de tweede wereldoorlog. Een beknopte literatuurlijst en een register besluiten het boek.

Pemsel heeft een gedegen werkstuk geleverd. Naar mijn indruk geeft zijn boek beknopte, doch over het algemeen betrouwbare informatie. Vanzelfsprekend is er hier en daar wel iets te vinden waarop kritiek mogelijk is. Zo zocht ik tevergeefs naar een vermelding van de slag op de Zuiderzee; het aantal door de Nederlanders in de jaren 1652-1654 genomen Engelse prijzen schat Pemsel wel wat erg laag: 44; bij de classificatie van de vierdaagse zeeslag in de betreffende bijlage gaat hij blijkbaar uit van andere gegevens dan die welke hij eerder vermeldt bij de behandeling van deze strijd in de tekst; ongeveer de helft van het boek is gewijd aan de strijd ter zee in de 20ste eeuw, wel wat veel van het goede naar verhouding.

Het boek is duidelijk bedoeld als naslagwerk, en heeft als zodanig zeker kwaliteiten. Stimuleren tot studie zal het zeker ook. Jammer is dan wel dat de bibliographie zo beknopt gehouden is en zo eenzijdig samengesteld: geen enkel nederlands werk wordt vermeld. Een winstpunt is dan weer, dat verwezen wordt naar de omvangrijke literatuurverwijzingen in het werk van Potter, Nimitz en Rohwer: Seemacht. Maar als men dat boek dan ook heeft aangeschaft, heeft men dan nog zoveel aan dit ? Uw recensent moet U het antwoord nog schuldig blijven.

J.A. van der Kooij.

STAMP, T. & C., William Scoresby: Arctic scientist. Whitby, Caedmon of Whitby Press, 1976, 253 blz., ill.

Aan een nieuwe levensbeschrijving van William Scoresby Junior (1789-1857) bestond behoefte. De enige biografie, door zijn neef R.E. Scoresby Jackson geschreven, werd reeds vier jaar na zijn dood gepubliceerd en mist dan ook bezonkenheid en degelijkheid. De artikelen over William Scoresby Senior en Junior in de "Dictionary of National Biography" (deel 17, 1950 e.a. drukken) zijn goed, maar uiteraard beknopt. Tom en Cordelia Stamp hebben eindelijk het tamelijk omvangrijke Scoresby-archief in het museum te Whitby bij zijn geboortestad doorgewerkt voor een moderne levensbeschrijving van deze veelzijdige man, die uitblonk op te vele en te uiteenlopende gebieden om op een daarvan naar de top te rijzen. Scoresby was zeeman, walvisvaarder, navorser van natuurverschijnselen, wetenschappelijk schrijver, vicaris der Anglikaanse kerk en sociaal werker. Hieruit is duidelijk dat hij geen specialist op een van deze gebieden kon zijn. Aldus verklaren de schrijvers Stamp, dat hij spoedig vergeten is - ik voeg toe: halfvergeten, want in de geschiedenis van de walvisvaart en het Poolonderzoek is zijn naam steeds in ere gebleven. Zijn tweedelig werk "An Account of the Arctic regions, with a history and description of the Northern whale - Fishery" (Edinburgh 1820) is klassiek, lang schaars geweest en daarom in 1969 in facsimile herdrukt. Vooral dank zij dit boek geldt hij als een der grondleggers van de oceanografie en het Poolonderzoek, zo niet als de grondlegger van deze wetenschappen. Het leven van deze begaafde, veelzijdige man heeft als achtergrond de moeilijke worsteling in de lange oorlog met Frankrijk (1792-1815), de bloeiende, maar spoedig achteruitgaande walvisvaart in de barre Noordpoolstreken, de industriële revolutie in Brittannië met haar opkomende fabrieksindustrie, sociale ellende en ontstellende verontreiniging van lucht en water, reeds door Scoresby gekritiseerd, de grote sterfte onder alle volksklassen, de opgang der natuurwetenschappen met zijn onvermijdelijke specialisatie, welke Scoresby binnen enige jaren van pionier-onderzoeker tot amateur maakte, en de zich snel ontwikkelende volksplantingen in Noord-Amerika en Australië welke hij bezocht en nauwkeurig observeerde. In dit leven is waarlijk stof te over voor een boeiende levensbeschrijving van een veelzijdigheid, welke de krachten der meeste biografen te boven moet gaan. Dat geldt ook voor de Stamps. Zij hebben jarenlang studie van de geschiedenis der natuurwetenschappen

gemaakt, maar hun beperkingen vallen op. Hun boek mist psychologische diepte en een beeld van de britse walvisvaart, waarin de beide Scoresby's pioniers waren, en bovenal een portret van William Scoresby Senior, een grootvader van een grote zoon. De zoon noemde hem altijd "Father" met een hoofdletter en publiceerde in 1851 een levensbeschrijving van hem, maar de schrijvers noemen niet eens het overlijdensjaar van de vader. Deze domineerde in zijn gezin zo sterk, dat de zoon vele jaren overmatig timide was, gebrek aan humor opdeed en zich eerst moeizaam en laat aan het overwicht van zijn vader ontworstelde, zodat het tussen hen tot een breuk is gekomen. Een dubbele biografie van vader en zoon is niet nodig, maar wegens de zeer nauwe betrekkingen tussen hen ware meer aandacht voor de afkomst en het leven van de vader wenselijk geweest.

De schrijvers noemen op blz. 71 van hun boek de walvisvangst afkeurend een verkwistend bedrijf en verontschuldigen Scoresby's geestdrift voor dit bedrijf, nog 20 jaar na zijn afscheid hiervan geuit, met de opmerking, dat ook zijn tijdgenoten de uiteindelijke gevolgen van deze "wholesale slaughter" niet hebben opgemerkt. Maar Scoresby schoot in deze zaak meer tekort dan de Stamps laten blijken. Als man van grote ontwikkeling en scherpe intuïtie had hij ook in de walvisvaart verder dan zijn tijdgenoten moeten zijn. Zijn vader was een der britse commandeurs, die een nieuwe ontwikkeling in het bedrijf tot stand brachten, welke echter een massale slachting van zogende Groenlandse walvissen en haar jongen ontketende; binnen een kwart eeuw was deze soort dan ook zeer schaars en op de rand van uitroeiing en was de walvisvaart kwijnende. Ook Scoresby Jr. heeft aan deze slachting deelgenomen, maar om de reputatie van zijn bewonderde vader en zichzelf te ontzien heeft hij nooit enige toespeling op deze slachting gemaakt. Hij trok zich in 1823 uit de walvisvaart terug, niet alleen omdat hij geestelijke wonden en meer tijd voor zijn wetenschappelijk onderzoek wenste - dat hij op de walvisvaart had kunnen voortzetten -, maar ook omdat hij besefde, dat beoosten Groenland de walvis sterk was verminderd en hij blijkbaar geen lust voelde om jaarlijks de langere en nog gevaarlijker reis naar de Baffinsbaai te ondernemen. Hij heeft die baai nooit bezocht.

De schrijvers vestigen de aandacht op de onheuse behandeling, welke Scoresby herhaaldelijk van britse hoofdbandenaren, in het bijzonder van de Admiraliteit, heeft ondervonden. Zij wijzen Sir John Barrow aan als Scoresby's voornaamste vijand wegens afgunst, ambts-trots of andere reden. Op blz. 67 schrijven zij: "Barrow was a mean-spirited sycophant who had wormed his way by devious means". (Ik voeg aan dit vernietigende oordeel toe, dat Barrow ook een slechte naam in de geschiedschrijving van Zuid-Afrika heeft wegens de lichtvaardige belastering van de Afrikaners in zijn boek "Travels into the interior of Southern Africa";, hiermede heeft hij veel kwaad gesticht.) De schrijvers verklaren de tegenspoeden van de britse Admiraliteit bij haar Poolreizen, onder meer de ondergang van Franklin met zijn expeditie, mede uit het passeren van de ervaren Scoresby als leider van de eerste van deze expedities.

Het gegraveerde portret van W. Scoresby Jr. toont het fijnbesneden gelaat van een intellectueel en niet dat van een ruige walvisvaarder. Toch was hij zeeman in hart en nieren. Op zijn verlangen nam zijn vader hem tien jaar oud mee naar de Poolzee zonder vooraf zijn moeder in te lichten!. Hij was een der gelukkigsten, die nooit zeeziek zijn en wier tere gezondheid op zee veel verbeterd. Hij bleek uitstekend tegen het harde Poolklimaat bestand en kon urenlang zonder nadeel in het kraaiennest in het drijijs doorbrengen. Sloeprooier, harpoener of speksnijder is hij echter nooit geweest. Op 17-jarige leeftijd werd hij eerste stuurman op het schip van zijn vader, 21 jaar oud gaf zijn vader hem het bevel over een walvissschip. De meeste van zijn reizen waren zeer succesvol, evenals die van zijn vader. Scoresby droeg onder meer veel bij tot de kennis van het magnetisme, daartoe geleid door zijn onderzoek naar de afwijking van het kompas in de Poolstreken. Het vraagstuk van de afwijking werd weer dringend bij het in gebruik komen van ijzeren schepen. Daarom deed hij, 67 jaar oud, nog een reis met een ijzeren schip naar Australië. Geen uitvinding staat echter op zijn naam en geen wetenschappelijke wet is naar hem genoemd. Hij was ook een man met fijne intuïtie, wetenschappelijk en zielkundig, in staat om te hypnotiseren, een magnetische persoon, figuurlijk bedoeld. Het trof mij, dat zijn vader grote toekomst voor de walvisvaart zag in Congreve's raketharpoen, maar hij veeleer in Manby's harpeongeweer. De geschiedenis heeft hem gelijk gegeven: in de korte, maar scherpe wedloop tussen Roys raketharpoen en Foyns harpoenkanon tussen 1860 en '70 heeft Foyn met een slechts kleine voorsprong gewonnen.

De schrijvers hebben te vele brieven van en aan Scoresby te uitvoerig aangehaald. Deze

zijn belangwekkend, maar horen beter thuis in bijlagen. Hun bibliografie vertoont leemten. Ik mis bijvoorbeeld de belangrijke publikatie "Seven log-books concerning the Arctic voyages of Captain William Scoresby Sen. of Whitby, England, issued in facs. by the Explorers' Club of New York, No. 1-7. Introductory brochure edited by Frederick S. Del-lenbough" (New York 1916-17), en G.W. Manby, "Journal of a voyage to Greenland in the year 1821". (Londen 1823).

Tom en Coredelia Stamp hebben niettemin een belangwekkend en waardevol boek over een veelzijdig en karaktervol man geschreven.

C. de Jong.

STEUR, A.G. van der, Johan van Duvenvoorde en Woude (1547 - 1610), Heer van Warmond, Admiraal van Holland, Warmondse Bijdragen, nr. 8, 1975, 95 blz. geill. Tevens verschenen in Hollandse Studiën, uitgave van de Historische Vereniging Holland, deel 8, Dordrecht 1975, p. 179 - 273.

Ongetwijfeld was de Hollandse edelman Johan van Duvenvoorde een belangrijk man in de opstandige Nederlanden van het laatste kwart der 16de eeuw: Admiraal van Holland, lid van de Hollandse Staten, afgevaardigde in de Staten-Generaal, diverse malen belast met gewichtige missies naar het buitenland, tenslotte lid van de Raad van State. Zeer nauwgezet en kritisch heeft Van der Steur uit bronnen en literatuur de gegevens over Van Duvenvoorde bijeen gegaard en beoordeeld. Zo twijfelt hij terecht aan zijn aanwezigheid bij Den Briel op 1 april 1572. Interessante feiten over het beheer van zijn goederen en zijn bemoeienissen met kerkelijke problemen worden blootgelegd. De mens Van Duvenvoorde komt goed uit de verf, al blijft schrijver wel wat te terughoudend bij de profilering van zijn held: een man met veel "experientie in materie van reekeninghe", een goed administrateur, in godsdienstzaken verdraagzaam, trots op zijn adellijke afkomst in een maatschappij waar burgers meer en meer de toon aangaven.

Voor een bespreking in dit tijdschrift moeten we ons echter beperken tot Van Duvenvoorde's rol in de Nederlandse marine. Eind 1574 werd hij Admiraal van de Haarlemmer en Leidse meren, ruim een jaar later Vice-admiraal van Holland en in 1578 Admiraal van dat gewest als opvolger van Treslong. In 1603 nam hij om gezondheidsredenen ontslag uit die functie. Schrijver is helaas zeer summier over Van Duvenvoorde's maritieme daden. Slechts bij enkele gelegenheden was de Admiraal ter zee actief: in 1580 en 1581 bij Delfzijl en op de Zuiderzee, in 1584 nam hij deel aan de gevechten bij Antwerpen, in 1596 leidde hij het Nederlandse eskader bij de expeditie tegen Cadix, evenals het jaar daarop een soortgelijke operatie die mislukte. Tenslotte commandeerde hij in de laatste jaren van zijn admiraal-schap enkele malen de Nederlandse schepen voor de Vlaamse kust. Alleen op de direct tegen Spanje gerichte acties van 1596 en 1597 gaat schrijver met enige uitvoerigheid in (p. 17 - 21), maar ook uit die regels kunnen we ons geen beeld vormen van de bekwaamheid van Van Duvenvoorde als vlootvoogd. Van der Steur heeft helaas niet gezocht naar een verklaring voor het veelvuldig ontbreken van de Hollandse Admiraal op de vloot. Wat hield diens functie eigenlijk in? Bemoeide hij zich met organisatorische en financiële problemen? Hoe was zijn verhouding tot de Admiraliteitscolleges, tot de Admiraal-generaal Maurits en tot zijn ondergeschikten? Allemaal kwesties die niet zijn aangesneden. Hierdoor blijft de - Admiraal - Van Duvenvoorde voor ons een schimmige verschijning. Zijn biografie biedt dan ook weinig nieuws voor de maritieme geschiedenis van de eerste helft van de Tachtigjarige Oorlog.

J.C.A. de Meij.

VRIES, T. de, D. Schaap, S. Rolle, Eene plaats van grooten omvang. Honderd jaar IJmuiden en het Noordzeekanaal. IJmuiden, Vermande, 1976, 232 blz., ill.

Het boek met deze lange en duidelijke titel is een gecombineerd kijk-en leesboek over de geschiedenis van IJmuiden en "het kanaal". Het is, zal men denken een streekboek, alleen van werkelijk belang voor degenen, die iets met de plaats en het Kanaal te maken hebben.

Dit is voor een deel een juiste conclusie, maar toch is het boek ook voor lezers buiten de streek waard ingezien te worden. Het is een goed voorbeeld van wat men met allerlei los archiefmateriaal en enkele boeiende verhalen kan doen. Elke linkerbladzijde van dit groot formaat boek, is ingeruimd voor illustratief materiaal; de rechterbladzijde bevat de tekst. Deze indeling is in het hele boek gehandhaafd.

Het graven van het Noordzeekanaal en het ter beschikking stellen ervan aan de scheepvaart is een onderdeel van onze maritieme geschiedenis. Het stichten van de plaats IJmuiden is er onafscheidelijk mee verbonden. De plaats zou langzamerhand de belangrijkste Nederlandse visserijhavens worden, die thans zeer waarschijnlijk over de top van zijn ontwikkeling heen is.

Het boek is ingedeeld in vijf hoofdstukken, te weten "Moeizame ouverture, het verhaal van de Amsterdamse koopman 1865; Mensen en modder, het verhaal van de polderwerker 1865-1876; Het woelige westen, het verhaal van de telegrafist 1876-1913; Oorlog en crisis, het verhaal van de "vrijgestelde" 1914-1945; Vrede en wederopbouw, het verhaal van de vroedvrouw 1945-1976". De vlot geschreven tekst is onderhoudend en het fotomateriaal sluit er goed bij aan. Het hoofdstuk "Oorlog en crisis", vond ik het boeiendste. Er staat veel in over het leven van de bevolking, die aan de vissershavens werkte en over de vissers zelf.

De onderschriften van de foto's maken de indruk zorgvuldig te zijn samengesteld. Het doet er weinig aan af, dat enkele van deze foto's eerder gepubliceerd zijn in een in 1970 bij Vermande Zonen uitgekomen boek, te weten C. van Es, "Bles voor de kop, geschiedenis en volksleven van IJmuiden". Ook niet, dat een aantal daarvan nu een ander onderschrift draagt. Een ervan is nu beslist juist, te weten foto 318, waarvan de tekst eerst was "De lichte kruiser V69 binnengesleept februari 1917", thans "V69 zwaar beschadigd in het buitenkanaal bij het Sluisplein". Het was de torpedoboot V69 (nu zouden we waarschijnlijk zeggen torpedojager), dit blijkt ook uit de tekst. De Duitsers gebruikten de letters V en G met een nummer om hun torpedoboten aan te duiden. Minder juist lijken mij de volgende onderschriften geworden., foto 137 in hoofdstuk 1865-1876 "De Veertig" bij van Es komt deze foto er beter gedateerd uit namelijk 1930. Foto 465, Een Duitse wachtpost op de Noordpier in 1940. Op de achtergrond de J. P. Coen, eerst hadden we "De Jan Pieterszoon Coen tussen de pieren 1941". De Duitse militair op de foto is geen wachtpost waarop passen, het wrak?), waarschijnlijk liep deze militair met een collega (de fotograaf) de pier op bij goed weer om eens naar het wrak te kijken. Platte pet in plaats van helm geven dit reeds aan.

Samenvattend: het is een heel geslaagd boek over IJmuiden en het Noordzeekanaal, opvallend leesbaar en bekijkbaar. Een boek over een boeiend, beslist niet om schoonheid en leefbaarheid bekend gedeelte van de Gemeente Velsen.

S. J. de Groot.

WATERS, D., Science and the techniques of navigation in the Renaissance. Greenwich, Trustees of the National Maritime Museum, 1976, 39 blz., ill.

Dit werkje werd door Waters geschreven in 1966 voor een studiegroep aan de John Hopkins universiteit in Baltimore. Voor de hier te behandelen uitgave heeft de auteur zijn tekst aangevuld met gegevens, die uit onderzoek in de afgelopen tien jaren zijn verkregen. Voor wie de publicaties van Waters kent, behoeft het geen verklaring dat ook dit geschrift een interessant en betrouwbaar, zij het beknopt stuk is.

Behandeld wordt de ontwikkeling van de navigatie en het ontstaan van de astronomische zeevaartkunde tijdens de renaissance, in het bijzonder in Spanje, Portugal en in mindere mate in Italië. Door de bestaande kennis en instrumenten van astronomen dienstbaar te maken aan de zeevaart, werd het deze landen mogelijk schepen naar vele uithoeken van de wereld te laten varen. Deze ontwikkeling is later voor de Engelsen en Hollanders van groot belang geweest, want met de uit zuid Europa verkregen kennis werden ook zij, wat de navigatie betreft, in staat gesteld grote zee-reizen te ondernemen. De Engelsen leerden de zorgvuldig geheim gehouden navigatie kunst eerder kennen dan onze landgenoten, onder andere door de vlucht van Sebastiaan Cabot naar Londen in 1548. Cabot was jarenlang Piloto-Mayor geweest van het Casa de Contratacion, een in 1503 te Sevilla opgericht instituut waar men zich ondermeer bezig hield met het evolueren van de stuurmanskunst en de kartografie ten behoeve van de zeevaart.

De zuid Europese uitvindingen en toepassingen op het gebied van de navigatie hebben de Nederlanden pas tegen het einde van de 16e eeuw bereikt, toen in 1580 in Antwerpen voor het eerst in onze taal een boek verscheen dat uitsluitend over de stuurmanskunst handelde, de vertaling van De Medina's "Arte de Navigar" (Valadolid 1545). Waters beschrijft de verschillende instrumenten die eind 15e, begin 16e eeuw op zee in gebruik kwamen zoals kwadrant, astrolabium en jacobsstaf. Dit waren sterrekundige instrumenten die voor gebruik op zee waren aangepast, voor breedtebepaling uit zonne- en poolstershoogte. Ook het kompas en de magnetische variatie, het onvermogen dit laatste op zee te bepalen waardoor kaartenmakers zich van de "schuine meridiaan" bedienden, wordt beknopt doch duidelijk en van goede illustraties voorzien, behandeld. Dit geldt eveneens voor de uiteenzetting over de kaart volgens Mercator's projectie en de eigenschappen van grootcirkel en loxodroom.

Er zijn twee bijlagen opgenomen. De eerste is een lijst van stuurmansgoederen die Magalhaes tijdens zijn wereldreis aan boord had, helaas is deze lijst in het Portugees gedrukt zonder dat daarbij een Engelse vertaling is opgenomen. De tweede bijlage is een gedeelte uit het journal van Frobisher, bijgehouden op zijn terugreis uit het noordwesten van de Atlantische Oceaan in 1577 naar Engeland (na vergeefs gezocht te hebben naar de noordwestelijke doorvaart. Hierin wordt beschreven hoe men de breedte afvoer, dat wil zeggen hoe men voor het aanlopen van de Scilly eilanden eerst de breedtegraad van die eilanden "opzocht", alvorens oost te varen: een goed voorbeeld van 16e-eeuwse oceaan navigatie.

Er is een zeer uitgebreid register, dat zodanig is gedrukt dat het maar liefst 9 bladzijden in beslag neemt, bijna een kwart van het boekje. Als men per pagina in twee in plaats van in één kolom had gedrukt, hetgeen aan de duidelijkheid niets zou hebben afgedaan, waren 5 bladzijden voor het register voldoende geweest. De grote hoeveelheid "wit" in het register mag overigens geen reden zijn om deze monografie niet te lezen.

W. F. J. Mörzer Bruyns.

NIEUWE BOEKEN EN ARTIKELEN

Het deel van de kopij voor dit nummer van de Mededelingen, dat een nieuwe oogst aan boeken en tijdschriftartikelen op maritiem gebied bevatte, is in het ongereede geraakt, en kon op korte termijn niet meer worden gereconstrueerd.

In nummer 35 van de Mededelingen (te verschijnen in het najaar van 1977) zal de lezer het materiaal van de nu verloren gegane bibliografie echter terug kunnen vinden.

L. M. Akveld.