M E D E D E L I N G E N

van de

N E D E R L A N D S E V E R E N I G I N G V O O R Z E E G E S C H I E D E N I S

No. ~~9~~ 8

Augustus 1964

Issued
Date to
No. Q 168
April 1964.

M E D E D E L I N G E N
van de
N E D E R L A N D S E V E R E N I G I N G V O O R
Z E E G E S C H I E D E N I S

secretariaat:
[redacted]

no 8
april 1964

I N H O U D S O P G A V E

BIJDRAGE

Roem en rampspoed van ons nationale museum van het zeewezen door J.F.van Dulm MWO en Dr.R.E.J. Weber.

VERSLAGEN VAN SPECIALE ONDERZOEKINGEN

Batterij en scheepslengte in de 17e eeuw door R.F.Scheltema de Heere.

Enige scheepsbouwers uit de 17e eeuw door R.F.Scheltema de Heere.

Gegevens betreffende de Japanse Keizerlijke marine in de Indische wateren gedurende de tweede wereldoorlog door A.G.Vromans.

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

Scheepsmodellen uit het Science Museum, Londen.

Tentoonstelling van land- en zeekaarten uit de 17e en 18e eeuw in het maritiem museum "Prins Hendrik".

LITERATUUR

Uit de tijdschriften.

Nieuwe uitgaven.

VERENIGINGSNIEUWS

Contributie 1964.

Ledenlijst.

BIJDRAGE

ROEM EN RAMPSPOED VAN ONS NATIONALE MUSEUM VAN HET ZEEWEZEN
door J.F.van Dulm, M.W.O. en Dr.R.E.J.Weber.

In 1858 verscheen een uitgave van grote documentaire waarde voor het zeewezen. Zij was getiteld "Catalogus der verzameling van modellen van het departement van marine" en werd samengesteld door J.M.Obreen, die in zeevaartkringen reeds eerder bekend geworden was als mederedakteur van het "Tijdschrift toegewijd aan het zeewezen. Tweede reeks" (1841 - 1852). De catalogus werd op wens van de minister van marine uitgegeven om de kostbare verzameling beter bekend te maken en het bezoek daaraan te bevorderen. De inleiding getuigde verder van het voornemen de verzameling niet als een afgeslotene te beschouwen en bevatte de verzekering "dat men zal streven ze in het nieuwere gedeelte op de hoogte van de tijd te houden en dat men wat het oudere betreft, ze bij iedere geschikte gelegenheid zal trachten te verrijken".

In dit boekje ontmoeten wij een museum in de uitgebreide betekenis, die dit woord heden ten dage heeft.

Het direkteurschap was een destijds uitstekende vereniging van het beheer, door een deskundige "van het depôt van kaarten, plans, modellen en de bibliotheek bij het departement van marine".

De verzameling was -ingevolge een voor die tijd zeer liberale regeling- voor een ieder dagelijks te bezichtigen. 1)

Zij werd door een eigen modelmaker onderhouden.

Zij werd geadministreerd in een inventaris "waarin de modellen naarmate zij inkomen worden vermeld" en sedert 1858 bezat zij een katalogus die niet slechts naar onderwerpen was ingericht doch bovendien een trefwoordensysteem bevatte, waardoor elk voorwerp buiten de vraag naar de samenhang met andere objekten om, door een ieder snel kon worden gevonden.

Gaarne willen wij een nadere toelichting geven op verschillende der bovengenoemde elementen en daarmede onze stelling bewijzen dat wij hier te doen hebben met een museum in de volle betekenis van het woord.

1) Officiersboekje der Koninklijke marine, jaar 1871

Dat het beheer in handen was van deskundigen moge blijken uit het volgende lijstje van enkele voorgangers en van de opvolgers van Obreen.

J.P.Asmus, 1830-1834; een oud-equipagemeester van Hellevoetsluis, lid van vele commissies zoals in 1795-1797 die ter verbetering van marinehavens en -werven, van wie vele verhandelingen in handschrift in de marinebibliotheek aanwezig zijn.

Jhr.G.A.Tindal, kapitein-luitenant ter zee, 1834-1854; mederedakteur van de "Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen en de Zeevaartkunde".

H.Huygens, luitenant ter zee der 1e klasse, 1854-1857; eerste medewerker van de hiervóór genoemde verhandelingen, die zich als vooraanstaand technicus heeft doen kennen, o.m. door artikelen over schroefstoomschepen, kompassen, zoutwaterdistilleertoestellen.

J.M.Obreen, 1857-1877; mederedakteur van het "Tijdschrift toegewijd aan de Zeewezen".

A.Werumeus Buning, gep.luitenant ter zee der 2e klasse, 1877-1879; later direkteur van het maritiem museum "Prins Hendrik" te Rotterdam. Letterkundige en schrijver van marine-schetsen.

J.J.Backer Dirks, 1879-1886; leeraar zeegeschiedenis aan het Koninklijk Instituut voor de marine, schrijver van "De Nederlandsche Zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst", dat tot in zijn eigen tijd doorliep en samensteller van de eerste jaarboekjes der Nederlandsche Zeemacht (1875).

Wat voor mensen de modelmakers waren die de kollektie onderhielden, leert ons de katalogus waaruit wij citeren:

"508 Model van Zr.Ms.linieschip "Koning der Nederlanden" van 84 stukken.

Dit prachtige model, dat in alle bijzonderheden op eene uitmuntende wijze is uitgevoerd, bestaat uit twee helften die van elkaar kunnen worden gescheiden volgens het vlak door kiel en stevens gaande, waardoor men de inwendige verdeeling en beschieting in alle bijzonderheden kan nagaan.

De verschillende verblijven, bergplaatsen enz. van de stuurboordshelft zijn door nommers aangewezen, welke ten gemakke van de be-

zigtigers hier volgen: (volgt lijst van 66 benamingen).
Dit model is op 1/25 van de ware grootte op 'sRijkswerf te Rotterdam vervaardigd door den kommandeur der modelmakers M.van Sprinkhuizen, bijgestaan door de modelmakers H.van 't Hart, B.Roetening, A.van den Bosch, de scheepstimmerlieden M.van Werkerwoud en J.van Veen, den koperslager G.Jorissen, de smeden 1ste klasse A.Rossino en C.de Bezemer. Het is ruim 5 jaren onderhanden geweest en in 1842 voltooid. Het Neptunusbeeld op de scheg heeft betrekking op den vroegeren naam van het schip".

De modelmaker van het departement zelf, P.van der Loo, had tal van eigen werkstukken in de kollektie staan, waarvan er verschillende door hemzelf waren uitgedacht voor praktische doeleinden: een heitoestel dat o.m. bij fundering van scheepshellingen dienst kon doen, verschillende stormladders, een scheepsroer, een scheeps-noodpomp e.d.m. Andere waren door hem onder leiding van ingenieurs vervaardigd voordat de produktie der werkelijke machines voor de marine begon zoals een scheepsstoomwerktuig genaamd kokerwerktuig en modellen van scheepsschroeven.
Ook restaureerde hij historische objekten zoals het model van het linieschip "Mercurius" van 58 stukken, in 1747 gebouwd bij de Admiraliteit van Zeeland en in 1849 door het departement van marine verkregen uit het oude Oost-Indisch Huis te Middelburg alwaar het toen onder beheer van financiën in een verwaarloosde staat en ontdaan van zijn geschut, aanwezig was (no.652 der katalogus).

Met de vermelding van de "Mercurius" komen we op een ander belangrijk kenmerkend element voor een museum: de uitbreiding in historische zin. Deze vond niet alleen plaats op technisch gebied, waartoe de modellen te rekenen waren, maar ook op het gebied van kunst en oudheidkunde. Enkele treffende voorbeelden zijn:
het onder de kunstenaarsnaam Reinier Nooms gezegd Zeeman vermelde schilderij met voorstelling van het in brand steken van de Engelse vloot bij Rochester in 1667, dat in 1831 door marine van J.P. Asmus voor de modelkamer werd aangekocht [1] en een aantal voorwerpen uit uit "Het Behouden Huis" van Heemskerck en Barentsz op Nova Zembla

1) Katalogus der schilderijen tentoongesteld in het Rijksmuseum te Amsterdam, 1934 no 1759

die in 1876 werden verworven [2] en weldra de begeerte zouden prikkelen van de afdeling kunsten en wetenschappen van het ministerie van binnenlandse zaken.

Dat wij zojuist het jaartal 1876 noemden, bewijst dat de verwerving van aanwinsten, door Obreen zo krachtig bepleit, werkelijk is geschied. 958 Voorwerpen telt de katalogus van 1858; meer dan 1.500 moeten er in 1887 aanwezig zijn geweest. Daaronder bevonden zich talrijke objekten die tot de contemporaine ontwikkeling van het zeewezen behoorden en zorgden dat de kollektie bij de tijd bleef, zoals Obreen duidelijk gesteld had. Men denke niet dat dit alles wel betrekking gehad zal hebben op de "oude zeiltijd" en dus toch al bijna voltooid verleden was. Het door ons vermelde model van een kokerwerktuig herinnert er aan, dat het zeewezen reeds in het midden der 19de eeuw grote veranderingen onderging. De marine bezat in 1858 zowel in aanbouw als in dienst in totaal 35 stoomschepen [3] en men vindt dan ook verschillende modellen van moderne stoomwerktuigen, door de heren P.van Vlissingen en Oudok van Heel aangeboden, in de katalogus vermeld. Doch niet alleen in voortbeweging, maar ook in vuurkracht maakten de oorlogsmarines toen reeds grote veranderingen door, getuige de komst van gepantserde schepen en vaartuigen met draaiende geschuttorens. Het optreden in 1862, tijdens de Amerikaanse Cesessieoorlog, van de Merrimac en de Monitor, heeft immers wereldgeschiedenis gemaakt. Interessant is het te constateren dat op dit gebied de verzameling na 1858 behoorlijk is bijgehouden. Wij noemen slechts de modellen der eerste pantserschepen "Prins Hendrik der Nederlanden", "Buffel" en "Schorpioen" welke beide laatste schepen nog bestaan; voorts de monitors "Heiligerlee" en "Tijger".

Geheel in overeenstemming met het gebruik dat van de kollektie werd gemaakt, was de inrichting van de systematische katalogus, waarop Obreen terecht in zijn inleiding de aandacht vestigde.

2) Jhr.Mr.J.K.J.de Jonge. Verslag (aan Zijne Excellentie de minister van marine) over de voorwerpen door de Nederlandse zeevaarders na hunne overwinning op Nowaja-Sembja bij hun vertrek in 1597 achtergelaten en in 1876 door Chr.Gardiner esq. aldaar teruggevonden. 's-Gravenhage 1877.

3) "Staat der Nederlandsche Zeemagt op 1 januari 1858" in: Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen enz. 18 (1858) blz. 247.

Voorop gingen vijf afdelingen waarin de werven, de scheepsbouw, de stoomwerktuigen, tuig en uitrusting van schepen, de wapening en verdedigingsmiddelen behandeld werden; hierna volgden in drie afdelingen de seintoestellen, kustverlichting met betonning en bebakening alsmede reddingsmiddelen, meetwerktuigen. Tenslotte volgden drie buiten het systeem gelaten groepen: Indische vaartuigen, "voorwerpen afkomstig van onbeschaafde volken" (meest van Eskimo's afkomstig) en "Voorwerpen van kunst".

Het objekt was in deze indeling dus centraal gesteld en de historische voorwerpen waren ingevoegd op de plaats, waar ze funktioneel behoorden. Zo vinden we het "in hout gebeeldhouwde wapen van Groot-Brittannië, als versiersel een deel hebbende uitgemaakt van den spiegel van het Engelse linieschip "Royal Charles", in de onderrubriek "Sieraden van Schepen" tesamen met tal van schegbeelden. En wij moeten als zeehistorici zeggen dat het ons daar niet in het minst stoort en niets van zijn gevoelswaarde inboet. Dat de exotische voorwerpen samenhangend beschreven werden, evenals de voorwerpen van kunst, meest schilderijen, was eveneens een goede gedachtengang.

Zeer terecht noemde Obreen als belangrijke funktie van zijn kollektie het bieden van een overzicht en van gelegenheid tot vergelijkende studie, hetgeen in het dagelijks leven, in casu op werven en in zeehavens, niet wel mogelijk is. Het was dan ook volkomen terecht dat dit geheel uiteindelijk (1878) door de minister van marine in korrespondentie bestempeld is met de naam "Museum van het Zeewezen".[1)]

Toch was in dit jaar 1878 de onttakeling van het museum nabij ! Drie jaar eerder was Victor de Stuers, schrijver van het Gidsartikel "Holland op zijn smalst", tot referendaris benoemd van de zojuist opgerichte afdeling kunsten en wetenschappen van het ministerie van binnenlandse zaken. In ditzelfde jaar werden de eerste palen voor het gebouw van het rijksmuseum geheid en werd anderzijds uit andere rijkskollekties een "Nederlands museum voor geschiedenis en kunst" gevormd dat zich in het te stichten gebouw zou kunnen ontplooien.

1)De minister van marine aan binnenlandse zaken, 4 maart 1878
La A no 9

Op 1 maart 1878 richtte de minister van binnenlandse zaken, waaronder de afdeling kunsten en wetenschappen ressorteerde, zich tot zijn ambtgenoot van marine met het verzoek in verband met de oprichting van een afdeling, gewijd aan de geschiedenis van Neerlands Zeewezen en van onze grote zeevaarders, die in bovengenoemd museum niet mocht ontbreken, uit de modelkamer te mogen ontvangen die voorwerpen, welke meer bepaald uit het oogpunt van kunst en geschiedenis waarde hadden, zoals het wapen van de "Royal Charles" de relieken van de tocht van Barentsz en Heemskerck, de oude scheepsmodellen en schilderijen van zeegevechten, de oude wapens enz. Het grote doel was te komen tot een "concentratie van de aan het Rijk behoorende verzamelingen van nationale geschiedenis en kunst".

In principe had de minister van marine hiertegen geen bezwaar en hij verzocht om bezoek van een deskundige aan de modelkamer teneinde uit te zoeken wat men op het oog had. Het zijn dan de direkteur van het Nederlands museum voor geschiedenis en kunst en de referendaris De Stuers die tenslotte op 24 juni 1881 niet alleen een lijst indienen van voorwerpen welke, huns inziens, in het Nederlandsch museum behoren, maar bovendien een lijst van voorwerpen, die naar hun mening beter tot hun recht zouden komen in het Rijks Ethnographisch museum te Leiden.

Op 28 november 1881 geeft de minister van marine toestemming de gevraagde voorwerpen over te dragen met uitzondering van alle gevraagde halfmodellen en ten dele voltooide schepen (ongeveer 75 stuks) Evenmin komt voor overdracht in aanmerking het schilderij van De Ruyter, geschilderd door Ferdinand Bol, dat tot het ameublement van het departement behoort.

De minister van marine wenst echter eerst 's Konings machtiging te vragen. Zijn ambtgenoot van binnenlandse zaken haast zich echter te schrijven, dat zulks toch in het geheel niet nodig is, want de voorwerpen blijven rijkseigendom en worden alleen maar verplaatst (Men krijgt de indruk dat Z.E. er niet zo zeker van is dat de Koning akkoord zal gaan met deze "plundering" van de modelkamer. Mogelijk is ook dat de nieuwe minister van marine op deze wijze aan de toezegging van zijn voorganger meende te kunnen ontkomen).

In april 1882 zijn de voorwerpen bestemd voor het Ethnographisch museum te Leiden ingepakt, doch de daarbij aanwezige direkteur ontdekt nu nog meer voorwerpen die van zijn gading zijn en hij dient dan ook daarna een aanvullende lijst in bij de minister van binnenlandse zaken.

Maar deze beslist dat enige van de genoemde voorwerpen dan beter naar het Nederlands museum voor geschiedenis en kunst kunnen worden overgebracht.

Daarna kreeg ook de overdracht aan het Nederlands museum te Amsterdam zijn beslag, gelijktijdig met die van de voorwerpen van de aanvullingslijst.

De processen-verbaal van overgave en overname werden uiteindelijk getekend respektievelijk op 20 (Leiden) en 31 maart 1883 (Amsterdam).

De kostbaarste en historisch meest waardevolle voorwerpen waren hiermede uit de modelkamer verdwenen. Met recht mocht men zeggen, dat van het evenwichtige geheel van Obreen, zich uitstrekkende in beide richtingen van historie en eigen tijd, slechts een romp over was. Stellig zullen de belangstelling voor- en het bezoek aan de modelkamer dan ook zijn teruggelopen.

Het valt in dit licht bezien niet te verwonderen dat op 16 januari 1886 de minister van marine een nieuwe korrespondentie met zijn ambtgenoot van binnenlandse zaken opent en deze voorstelt, nu niet alleen de voorwerpen die destijds werden gevraagd en niet gegeven, maar het gehele restant van de modelkamer aan het Nederlands museum voor geschiedenis en kunst over te dragen.

De minister van binnenlandse zaken gaat hiermede akkoord en draagt de direkteur van het museum op, zich met de architekt te verstaan en de oostelijke overdekte binnenplaats van het museum te bestemmen voor deze verzameling. Op zijn verzoek zal marine een technicus leveren om te assisteren bij de opstelling.

Een aantekening in de marge van één der brieven, gesteld door een ambtenaar van binnenlandse zaken, afdeling kunsten en wetenschappen (Jhr.Mr.V.Stuers ?) als repliek op een opmerking, om wegens ruimtegebrek de verzameling te verdelen over andere musea, luidde zeer juist "Haar waarde zit in haar eenheid".

De overdracht en opstelling in Amsterdam kwamen in 1887 gereed en de minister van binnenlandse zaken meldde dit op 20 januari 1888 aan zijn ambtgenoot van marine met het verzoek ook zijn dank over te brengen aan de marine-ingenieur J.F.van Beek voor de zeer gewaardeerde technische hulp.

Uit een laatste brief van de minister van marine van 13 februari 1889 aan binnenlandse zaken blijkt dat een klein aantal voorwerpen een andere bestemming heeft gevonden,

n.l. het Koninklijk instituut voor de marine, de Verificatie van 's-Rijks zeeinstrumenten, het Koninklijk meteorologisch instituut te Utrecht en de inspecteur der artillerie van het leger (een kijker-afstandwaarnemer).

Het proces-verbaal van overgave en overname werd getekend op 22 januari 1889.[1]

De nog niet zo lang geleden door het verantwoordelijke hoofd als "Museum van het Zeewezen" bestempelde kollektie was nu afgesneden van haar levenbrengende basis; de dankbetuiging aan de vertrokken ingenieur van Beek houdt tevens haar vonnis in, doch zij was -naar getuigenis van de direkteur van het Nederlands museum voor geschiedenis en kunst David van der Kellen Jr.- tenminste nog uitgesteld.[2]

Tot kort na 1927 is de toestand stationair gebleven. In dit jaar werd binnen het Rijksmuseum, als afzonderlijk geheel, een "Nederlands museum voor geschiedenis" gevormd "uit datgene wat in de andere verzamelingen van het Rijksmuseum opviel als van duidelijk historische aard." Het nieuwe lichaam kreeg twee afdelingen "Geschiedenis ter zee" en "Geschiedenis te land" waarvan de eerstgenoemde in 1931 werd geopend als "een chronologisch geordend geheel, dat zowel bekende persoonlijkheden als grote momenten van maritieme actie levendig doet spreken"[3] Onze oude modelkamer moest de oostelijke binnenplaats ontruimen en werd voor het grootste gedeelte buiten bereik der bezoekers opgeborgen.

Deze voor alle kenners der materie schokkende verandering was een uitvloeisel -en nog wel een vrij laat- van nieuwere inzichten in de taak der musea in de samenleving. Het was, onmiddellijk na het einde van de eerste wereldoorlog, een brandende kwestie waarover historici, kunstgeleerden, beeldende kunstenaars en museumbeheerders zich in tal van geschriften hebben uitgesproken.

1) De hier aangehaalde stukken berusten in het archief van binnenlandse zaken, Algemeen rijksarchief.

2) David van der Kellen Jr. Gids voor de bezoekers van het Nederlands museum voor geschiedenis en kunst, Amsterdam. 2 jaar.

3) De Nederlandse musea, 1ste druk, 's-Gravenhage 1938 blz. 60.

De inzichten die prevaleerden zijn neergelegd in het "Rapport der rijkscommissie van advies inzake reorganisatie van het museumwezen hier te lande, ingesteld bij K.B. van 5 februari 1919 no.62". [1] De oprichting van een "Historisch museum" werd hierin aanbevolen en ook de inrichting van een reeks zalen met een chronologische opstelling van de voornaamste stukken, voldoende voor een algemeen overzicht ten behoeve van het grote publiek, dat door te veel bijzonderheden immers zozeer in een toestand van benauwing geraakt, dat het in het geheel niet tot kijken komt.

Het was ongetwijfeld een gezond principe. Hiervóór hebben wij er zelf op gewezen, dat reeds Obreen het bieden van een overzicht als een voorname museale werkzaamheid zag, omdat de werkelijkheid op werven en in havens een overstelpende veelheid en veelvuldige herhaling van hetzelfde vertoonde. Musea nu, hun eigen leven levend, worden na enige tijd zelf weer een veelheid, van nut slechts voor de expert en slechts voor hem overzichtelijk. De openbare verzamelingen v van na de eerste wereldoorlog mochten niet een apanage blijven van ingewijden, maar moesten dienstbaar gemaakt worden aan de ontwikkeling der bevolking in brede zin.

De wijze echter, waarop het departement van onderwijs, kunsten en wetenschappen dit principe op het oude Museum van het Zeewezen heeft toegepast, kan niet vrij blijven van kritiek.

In de eerste plaats is het nimmer de bedoeling geweest van de museumhervormers, de elementen van studie, dokumentatie en conservering van cultuurgoederen voor het nageslacht, uit de musea te verwijderen en slechts een show te laten voortbestaan. Studiekollekties, behoorlijk gekonserveerd en voorzien van een adequaat wetenschappelijk apparaat, dienden volgens de hervormers te worden geschapen met het uitdrukkelijke beding, dat zij toegankelijk zouden zijn voor allen, die daarin belang stelden.

Dit laatste nu is bij de nieuwe afdeling geschiedenis ter zee van het Rijksmuseum achterwege gebleven. Het departement heeft wel goedgevonden dat een show werd ingericht, doch zich verder om de kollektie niet zeer bekommerd. Het is een openbaar geheim onder museumbeheerders, dat zij slechts met hun uitstalling van topstukken waardering in bredere kring kunnen oogsten; de rest, al dit werk achter de schermen, daaraan laat de wereld zich weinig gelegen liggen en

1) 's-Gravenhage, juli 1921

onbewust/bewust hierop spekulerende heeft het departement verder niets voor het Museum van het Zeewezen gedaan. Dat de inhoud van de modelkamer daar thans zo maar ligt en praktisch aan het vergaan is, is echter voor de kenners een onverdraaglijke gedachte. Het is treurig de vergane vlaggen te zien, zoals de zijden vlag van Zr.Ms. "Medusa", verleend bij Koninklijk Besluit van 12 februari 1865 no.1, voor de eerste maal gehesen ter rede van Batavia en op 's Konings uitdrukkelijk verlangen door alle aanwezige oorlogsbodems begroet met een Koninklijk saluut van 104 schoten, nu bijna honderd jaar geleden [1] en zovele andere. Het ontbreken van restaurateurs voor deze afdeling heeft zich wel zeer gewroken.

Het tweede bezwaar tegen de gevolgde gang van zaken is dit -wij komen telkens weer terug op de elementen van een volwaardig museum, die naar wij konstateerden de modelkamer van Obreen sierden- dat men geen deskundige heeft benoemd om het Museum van het Zeewezen levend te houden. Na de heropening moest W.Voorbeijtel Cannenburg in "Het marineblad" [2] vele onvolkomenheden en fouten signaleren in de in 1932 verschenen "Gids met afbeeldingen (van de) afdeeling geschiedenis ter zee" en daarbij het verwijt uiten "dat bij de samenstelling nagelaten is, gebruik te maken van het advies, dat verschillende deskundigen in en buiten de marine volgaarne zouden hebben gegeven". Zelfs was de hoofddirekteur van het Rijksmuseum in zijn zucht naar effect zover gegaan te publiceren dat de twee 17eeeuwse scheepslantarens volgens de overlevering afkomstig waren van het admiraalsschip van De Ruyter "De Zeven Provinciën" maar de direkteur van het Nederlands historisch scheepvaartmuseum had van een dergelijke overlevering nimmer gehoord.

Ook J.C.M.Warnsinck liet een ernstig protest horen,[3] zowel tegen de wijze waarop door ongelukkige bijschriften tekort was gedaan aan onze admiraals als tegen de lekevoorstellingen van de oorlog ter zee: "Vijf maanden na den slag bij Livorno kwam het opnieuw tot een belangrijk treffen met de vijand, nu in de Noordzee, vertelt de gids, en hij doelt hiermee op de slag bij Ter Heide van den 10den augustus 1653.

1) D.G.E.Wolterbeek Muller. De Nederlandse zeemacht in Japan in 1864, in: Het marineblad van 31 aug.1898, blz.15.

2) Enkele beschouwingen over de gids voor de afdeling geschiedenis ter zee in het Rijksmuseum, in: Het marineblad 47(1932),blz.649.

3)J.C.M.Warnsinck.Het Rijksmuseum en onze geschiedenis ter zee in: De Gids 96 (1932) IV 68.

Neen, niet vijf maanden na den slag van Livorno, doch twee maanden na dien bij Nieuwpoort van den 12den en 13den juni ! Ter Heide was een natuurlijk gevolg van Nieuwpoort en staat geheel los van Livorno; even goed zou men kunnen zeggen 81 jaar, 4 maanden en 9 dagen na de inneming van den Briel, de tijdsbepaling zou den zelfs nog nauwkeuriger zijn geweest. Ik val hierover, omdat de lezer door dergelijke mededelingen een verkeerde indruk krijgt; in plaats dat hem duidelijk wordt gemaakt dat op de Noordzee Jan de Witt vocht tegen Cromwell en in de Middellandsche zee de Amsterdamsche directie van den Levantschen handel tegen de Engelsche Straatvaarders, wordt een verband gelegd tusschen Livorno en Ter Heide dat nimmer heeft bestaan". Enkele jaren later ontstond een kleine wetenschappelijke rel, toen Warnsinck moest signaleren dat de hoofddirekteur van het Rijksmuseum, zonder zich op de hoogte te hebben gesteld van de gang van zaken aan boord van een 17de-eeuws admiraalsschip, een beschouwing ten beste gaf over het karakter van De Ruyter, o.m. gebaseerd op het schrift van een door hem tentoongestelde brief, die echter door de schrijver van de admiraal geschreven en door deze slechts getekend was. [1]

De aktiviteiten, na de tweede wereldoorlog, van de liefbetreurde Van Luttervelt hebben dit alles helaas niet kunnen goedmaken; Van hem verschenen verschillende uitstekend gedocumenteerde verhandelingen die van liefde voor zijn objecten getuigen, zoals "De zeeslag bij Bergen, een penschilderij van Willem van de Velde de Oude [2]" doch alléén geplaatst voor het gehele museum voor geschiedenis, kon hij met al zijn werkkracht toch slechts incidenteel ingrijpen.

Noch de verwerving van aanwinsten noch de dokumentatie zijn onder het beheer van het Rijksmuseum bij benadering datgene geweest, wat daarvan voor een volwaardig museum geëist had mogen worden. Wie een bewijs wil, van hetgeen in dezelfde spanne tijds elders verricht is, bezoeke het letterlijk van kelder tot nok gevulde gebouw van het Nederlands historisch scheepvaartmuseum te Amsterdam, dat sedert het jaar van oprichting in 1916 met de wetenschappelijke artikelen in zijn jaarverslagen, met zijn platenalbums, zijn zo boeiend door

1) Nieuwe Rotterdamse courant van 10 maart 1935, ochtend.

2) Bulletin van het Rijksmuseum 10, no.1 blz.16.Vgl.no.5 blz.11 van deze "Mededelingen".

Voorbeijtel Cannenburg geschreven en geïllustreerde rondgang langs de verzameling, zijn katalogus der scheepsmodellen en scheepsbouwkundige tekeningen, katalogus der bibliotheek (1154 blz. !) niet ophoudt zijn belangrijke bezit op het gebied van het Nederlandse Zeewezen toegankelijk te maken voor kenner en leek beiden.

Inmiddels is duidelijk geworden, dat ons Museum van het Zeewezen van het Rijksmuseum niets te verwachten heeft. De koers, die met dit instituut na de tweede wereldoorlog is ingeslagen, is die van een museum voor schone kunsten. Het binnenhalen, binnen het overvolle gebouw, van het museum van Aziatische kunst is voldoende bewijs. Eén der binnenplaatsen is volgebouwd om vele nieuwe zalen te scheppen voor het museum voor beeldhouwkunst en kunstnijverheid, de tweede, onze veel besproken oostelijke binnenplaats, heeft na de tweede wereldoorlog de afdeling geschiedenis te land daarin niet zien terugkeren. Sedert moet de afdeling geschiedenis ter zee ook hiervoor plaats bieden. De bewuste binnenplaats wordt thans eveneens verbouwd en zal in de eerste plaats het komplex zalen voor tijdelijke tentoonstellingen moeten herbergen, waar een groot museum tegenwoordig niet meer buiten kan.

Het departement van onderwijs, kunsten en wetenschappen heeft een schuld tegenover het Mueseum van het Zeewezen, welke het binnen de muren van het Rijksmuseum niet heeft willen en thans niet meer kan delgen. Het Nederlands historisch scheepvaartmuseum heeft bij het 40-jarig jubileum van zijn openstelling ronduit verklaard dat het zo niet langer voort kan. Het ministerie van defensie heeft veel te hechte oude banden met het Museum van het Zeewezen dan dat het zou kunnen stellen dat het de hoeder van O.K.W.-zaken niet is. Wij menen een en ander hierboven te hebben aangetoond. Het is meer dan tijd, dat deze drie instanties elk voor zich en met elkaar een zodanig offer brengen, dat daarmee ons nationele Museum van het Zeewezen in de volle zin van het woord herrezen is.

VERSLAGEN VAN SPECIALE ONDERZOEKINGEN

Ir.R.F.Scheltema de Heere, medewerker aan het bureau maritieme historie van de marinestaf, biedt onze lezers, als uitvloeisel van zijn studiën op het gebied van de historische scheepsbouw, de volgende gegevens aan:

BATTERIJ EN SCHEEPSLENGTE IN DE 17E EEUW

In de 17e eeuw zijn de volgende driedekkers gevonden:

Beschermer	1691	96 stukken	
Eendracht	1702	100 "	niet strikt meer in de 17e eeuw
Keurvorst van Brandenburg	1688	92 "	
Keurvorstin van Brandenburg	1688	92 "	
Keurvorst van Saksen	1689	92 "	
Middelburg	1699	88 "	
Prins Willem	1687	92 "	
Prinses Maria	1683	92 "	
Unie	1692	94 "	
Vrijheid	1695	96 "	
West Friesland	1682	82 "	
Zeven Provinciën	1694	90 "	

Deze schepen waren doorgaans 170 Amsterd.voet lang binnen de stevens, op een van 173 en een van 176 voet na.

De overige schepen waren door de bank tweedekkers.

Wanneer men, onafhankelijk van het aantal dekken, een grafiek maakt, waarin het aantal stukken wordt aangetekend op een basis van lengte, dan ziet men dat er een grote spreiding in de aldus verkregen punten bestaat. Maar niet zo, dat geen algemene tendens zou zijn te zien. Deze is als volgt:

90 stukken	- 170 voet	of anders: 170 voet	- 90 stukken
80 "	- 162,5 "	160 "	- 77 "
70 "	- 155 "	150 "	- 64 "
60 "	- 147,5 "	140 "	- 52 "
50 "	- 137,5 "	130 "	- 42 "
40 "	- 127,5 "	120 "	- 34 "
30 "	- 112,5 "	110 "	- 29 "
20 "	- 92,5 "	100 "	- 24 "

Men kan de driedekker "gelijktrekken"(d.w.z. overeenkomstig maken) met de rest door hem anderhalf maal zo lang te stellen als hij is, dus 255 voet. Aldus verkrijgt men een gemiddelde lengte per kanon van resp. uit het linker overzicht: uit het rechter overzicht:

2,83	2,83
2,03	2,08

uit het linker overzicht:	uit het rechter overzicht:
2,21	2,34
2,45	2,69
2,75	3,09
3,18	3,53
3,75	3,79
4,63	4,17

De werkelijk afstand hart op hart der kanons is in eerste benadering vier maal zo groot, dus tussen 11,4 en 15,2 voet (wanneer men de onderste waarden voorzichtigheidshalve niet meerekent. In meters zijn de waarden rond 3,2 en 4,3 m.

In werkelijkheid dienen de waarden gekorrigeerd te worden, daar meest twee der stukken jaagstukken waren, en eveneens aan voor- en achtereind der schepen geen stukken waren opgesteld.

In het algemeen kan men hieruit opmaken, dat de afstanden tussen de stukken kleiner waren dan de boven-gegeven waarden en wel omtrent 10 voet.

Om bij gegeven batterij de scheepslengte te vinden of omgekeerd, zullen de bovenste tabellen kunnen dienen.

ENIGE SCHEEPSBOUWERS UIT DE 17e EEUW.

In een lijst van schepen, met de hand geschreven en afkomstig van de voormalige Lands-, later Rijkswerf te Amsterdam, welke lijst zich in het Nederlands historisch scheepvaartmuseum te Amsterdam bevindt, staan bij vele der opgesomde schepen de bouwers vermeld.

De lijst is uit de aard der zaak veel vollediger voor wat betreft Amsterdam dan voor Rotterdam, terwijl Vlissingen sporadisch genoemd is.

Intussen heeft het handschrift een aantal belangwekkende gegevens opgeleverd.

Uit de Schetsen uit de Geschiedenis van ons Zeewezen van Elias zijn een paar scheepsbouwers van oudere datum bekend.

Elias:	Dammas Leendertsz	- 1598
	Hendrik Jorisz	- 1630
	Lucas Jacobsz Rötgans	- 1633

Lijst scheepvaartmuseum:

Hendrick Cardinael	- Amsterdam	- 1687-1702
Simon Jans Lis	- Amsterdam	- 1677-1686
Jan Groen	- Amsterdam	- 1670-1677
van Reenen	- Amsterdam	- 1654-1683
van Leeuwen	- Rotterdam	- 1691-1702
van den Tempel	- Rotterdam	- 1665-1689
W.Schaak	- Vlissingen	- 1698
Rus	- Vlissingen	- 1697

Wij troffen een van den Tempel [1] aan, een wijdvermaard scheepsbouwer, ook in Rotterdam, uit de tijd voor en tijdens de eerste Engelse oorlog. De hierboven genoemde van den Tempel kan niet wel dezelfde persoon zijn geweest; voorshands is aan te nemen dat hij een zoon van de eerder gevonden konstrukteur was.

In de lijst te Amsterdam staat achter menig schip: gebouwd door .... en dan een naam. Wat deed die bouwer ? Was hij de hele dag op de helling of in de zagerij ? Dit is onaannemelijk, wanneer men ziet, dat b.v. H.Cardinael in zijn drukste jaar 11 schepen bouwde en wanneer we zijn naam ook aantreffen achter een vaartuig dat te Zaandam gebouwd werd.

Wij zullen dus tot de aannemelijke konklusie moeten komen, dat zij ontwerpers waren en tevens het bestuur over de bouw voerden, met andere woorden dat zij "hoofdingenieur" waren.

Het valt ook op, dat er bij iedere genoemde Meester Scheepstimmerman, zoals we de heren maar zullen betitelen, jaren voorkomen waarin geen schip voorkomt, waarvan de samenstelling aan hem wordt toegeschreven. De gevonden gegevens zijn dus zeker niet volledig.

Gaat men nu na welk werk tennaastebij is verricht, dan komt het volgend overzicht aan de dag, waarin na het jaartal het aantal schepen en het aantal stukken geschut van de eenheid per type worden genoteerd.

1) zie Dr.Joh.E.Elias "De Vlootbouw in NEDERLAND, 1596-1655" Jan Salomonsz. v.d.Tempel wordt daar van 1632 tot 1653 genoemd. Hij bouwde o.a. de "Amelia" en de "Brederode".

H.Cardinael

1687	1	92	1692	1	26	1697	1	voorr.schip
1688	1	34		2	30	1698	-	
	1	38		1	34	1699	2	44
	1	46		2	44		1	50
	2	64		1	72		2	64
	2	92		1	94		1	72
1689	1	12	1693	1	34	1700	3	50
	1	24		2	38		1	64
	1	38		1	50	1701	1	8
	1	40		1	64		1	34
	1	95		1	72	1702	2	74
1690	-		1694	1	12			
1691	2	50		3	30			
	1	64		2	50			
	1	74		2	64			
				3	72			
			1695	5	8			
				2	24			
				1	96			
			1696	1	44			
				1	50			

S.J.Lis

1677	1	36	1682	-	
1678	-		1683	2	72
1679	2	46		1	92
1680	1	12	1684	-	
1681	1	46	1685	1	44
				1	46
				2	64
			1686	2	50

van Reenen

1654	1	46	1665	1	50	1667	1	24
1655	-			1	66		1	36
1656	1	6		1	68	over 1668 t/m 1682		
	1	32		1	72	zijn er geen opgaven,		
1657-1661 geen opgaven			1666	1	12	en dan		
1662	1	32		2	18	1683	1	36
	1	46		2	24			
1663-1664 geen opgaven				1	82			

J.Groen

1670	1	46	1676	1	24
1671-1674	geen opgaven			1	34
1675	1	6	1677	1	36
	1	18		1	50
	2	20			
	1	28			
	1	30			

In grote trekken is dus de technische leiding aan de landswerf te Amsterdam in de tweede helft der 17e eeuw gedragen door van Reenen (1654-1667), Groen (1670-1677), Lis (1677-1686) en H.Cardinael (1687-1702 en later).

Opgemerkt worde, dat de scheepslijsten tot 1702 werden nagezien, zodat het einde van Cardinael's werkzaamheid nog niet vast staat. Later zal de 18e eeuw nader bezien worden.

En nu Rotterdam.

van den Tempel ("fils" ?)

1665	1	80	1683	1	46	1688	1	30
1666	1	50		1	48		1	68
	2	60		1	70	1689	1	20
	1	62		1	80		2	48
	1	64						
	1	66						
	1	70						
1667	2	74						
1678	2	40						

De tijdshiaten zijn groter maar, zoals gezegd, de lijst is een Amsterdamse en is dus zeker niet volledig voor wat betreft de Rotterdamse prestaties.

van Leeuwen

1691	1	18	1694	1	16	1698	-	
	1	60		2	30	1699	2	54
	1	74		1	66		1	64
	1	100		1	94	1700	-	
1692	1	30	1695	2	16	1701	-	
	1	38		1	50	1702	2	16
	1	66		1	52		1	38
	1	74	1696	-				
1693	-		1697	-				

In Rotterdam is blijkbaar de opvolging geweest: van den Tempel Sr., van den Tempel Jr., van Leeuwen. Tastenderwijs zou men kunnen schatten dat vader v.d.T. ongeveer 1640-1665 het bewind voerde, dat de zoon - en dat is dan al heel wat zekerder - de leiding in handen had van 1665 tot 1689 (dus ook ongeveer 25 jaar lang), en dat daarna van Leeuwen tot ? heerste.

Over Vlissingen is door de grote schaarste aan bekende gegevens alleen te zeggen, dat Schaak en Rus tegen 1700 er de leidende figuren waren.

Tenslotte, na te hebben opgemerkt hoezeer de grootste slagschepen na de Eerste Engelse oorlog in grootte waren toegenomen, zal getracht worden na te gaan in hoeverre uit de aanwezige cijfers iets van een ontwikkeling van de scheepskennis kan blijken. De scheepsbouwkunde heeft ongeveer één en driekwart eeuw stil gestaan. Pas het Seppingsverband, omtrent 1820, brengt een merkbare verbetering in de constructie der rompen. De tuigen hadden eerder, ongeveer 1750, een schrede voorwaarts gedaan. Het strakker worden van de zeeg kan men benaderenderwijze in dezelfde periode situeren.

Rangschikking der beschikbare gegevens levert het volgende globale beeld:

In 1650-60 zijn de <u>lengten</u> 112-150 voet (dat wil zeggen tussen stevens op onderste doorlopende dek);

in 1660-1670 116½ en 178 voet;

in 1670-1680 110 en 136 voet;

in 1680-1690 110 en 170 voet; en

in 1690-1702 100 en 181 voet.

Meer gespecificeerd:

lengte:	100-120	120-130	130-140	140-150	150-160	160-170	170
1650-60	7	16	20	3			
1660-70	5	5	10	16	6	4	2
1670-80	4	4	6				
1680-90	2	9	7	7	3	8	
1690-02	12	14	13	15	13	3	5

De schepen zijn dus langzamerhand groter geworden. Men merke op dat tussen 1670-80 weinig en van klein charter is gebouwd.

Het verband tussen lengte en wijdte is van belang om enig inzicht te krijgen omtrent de stabiliteit en dus de "stijfheid".
Hieromtrent is globaal het volgende aan te tekenen:

1650-60							
L 120	W 29	L/W 4,14	aantal kns.	34-35	kns/L	0,287
130	32	4,06		42-44		0,33
134	34	3,93		44-46		0,331
136	34	4,00		50-52		0,375
140	35	4,00		52-54		0,377
150	38	3,94		60-62		0,405
1660-70						
120	28	4,29		34		0,283
130	33	3,93		46		0,354
140	37	3,78		60		0,428
150	39	3,84		64		0,427
150	41	3,65		72		0,480
165	43	3,83		74		0,448
1670-80						
112	28	4,00		30		0,268
120	32,16	3,72		40		0,333
132	34,5	3,82		46		0,348
136	36,5	3,72		50		0,367
1680-90						
125	32	3,90		36		0,288
130	34	3,82		44		0,338
135	35	3,91		48		0,355
145	37,5	3,87		64		0,441
156	40	3,90		72		0,461
170	43	3,95		90		0,529
1690-02						
112	29,75	3,76		30		0,268
125	33	3,79		36		0,287
125	34	3,68		44		0,284
130	34,25	3,77		44		0,338
135	36	3,75		50		0,370
145	39,75	3,65		66		0,455
156	42	3,95		74		0,445
170	46	3,70		94		0,552
180	47	3,83		96		0,532

In de 17e eeuw wist men niets van de theorie van het schip af, en dus ook niet van de theorie der stabiliteit. Maar intuïtief voelde men de zaak wel aan. Ten bewijze daarvan het leggen van een "buyck" om de Brederode, toen dat schip te rank bleek.

De rankheid der schepen had tot gevolg dat al bij geringe bries de onderste rij geschutspoorten gesloten moest worden. Om dit te verbeteren dienden de schepen naar verhouding breder te worden. Heeft men dit ook gedaan ? We zullen dit aan drie lengte-klassen nagaan, respectievelijk 120',±135' en±150'.

1650-60	4,14	3,96	3,94
1660-70	4,29	3,86	3,84
1670-80	3,72	3,72	-
1680-90	3,92	3,91	3,89
1690-02	3,78	3,75	3,75

In alle drie categoriën is de breedte naar verhouding groter geworden !

Over de belasting der schepen met geschut is iets af te leiden uit de verhoudingscijfers kns/L, maar slechts zeer grovelijk.

Want, al gaat het aantal kns per voet lengte achteruit, tegelijkertijd kan het gemiddeld caliber, en daarmee het gewicht, stijgen.

En dat heeft het zeker gedaan.

Wanneer de bovenstaande drie lengte weer als basis dienen, dan vindt men voor de bijbehorende kns/L:

1650-60	0,287	0,353	0,405
1660-70	0,283	0,391	0,480
1670-80	0,333	0,365	-
1680-90	0,250	0,355	0,480
1690-02	0,265	0,370	0,450

Deze cijfers vertonen weinig regelmaat en de algemene indruk is dat van minder belasting, voornamelijk voor wat betreft een lager leggen van het zwaartepunt van schip en belading, niet gesproken kan worden eerder van het tegendeel.

De samenvatting zal ongeveer moeten luiden: weliswaar hebben de scheepsbouwers aangevoeld dat de schepen meer breedte nodig hadden dan ze in de Eerste Engelse orlog hadden, maar de militaire eisen zullen hebben veroorzaakt, dat van belangrijke winst in stijfheid niet veel terecht kwam.

Van normaliseren der scheepsafmetingen is ook niet veel te bespeuren. In 1690-02 bouwde Amsterdam b.v. drie schepen van 145' lengte, met als wijdten resp. 37,5, 39 en nog eens 39 voet; de holten waren daarbij resp. 14,75, 15 en 15,25 voet.
De Maze bouwde in dezelfde tijd schepen van 145 voet met als wijdten 39,75, 40 en nog eens 40 voet, met bijbehorende holten van 15,5, 15,5 en 15,5 voet. Men was dus in Rotterdam wat minder geneigd af te wijken van voorgangers.

De Friezen hadden 1660-70 de neiging meer wijdte te geven dan anderen.

Voor wat betreft bewapening is weinig van vaste regels te bespeuren. Hier volgen enige lengte-variaties voor enige aantallen kanons:

kns.	30	44	50	60	70	80
lengten in:						
1650-60	112,5	130-132,5	136-140	146		
1660-70	120-123	130	130-138	140-150	150-156	163-178
1670-80	112	126	136			
1680-90	110	125-130	138	145(64)	156	170
1690-02	100-112	125-134	135-141	145-151 (64)	155-156 (72)	170-173 (94)

Hierbij is steeds het aantal stukken genomen, zoals de geschreven lijst in het Nederlands Historisch Scheepvaart museum die geeft, of het kleinste aantal, zo er twee gegeven zijn door Vreugenhil, daar dat aantal met grote waarschijnlijkheid het aantal stukken geeft waarvoor het schip gebouwd is. De bijgekomen kanons zullen onbetekenende 2-, 4- en 6-ponders zijn geweest, die men op het halfdek en de bak zette.

Een meer volledige studie der stabiliteitsproblemen is gewenst, maar zal het opmeten en berekenen van vele modellen vergen.

De kapitein ter zee b.d., A.G.VROMANS, die werkzaam is op het Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie te Amsterdam, heeft een boekwerk samengesteld:
"Gegevens betreffende de Japanse Keizerlijke marine in de Indische wateren gedurende de Tweede Wereldoorlog".

Hoofdbestanddeel is een 34 pagina's tellende lijst van "Schepen van de Keizerlijke marine, die in of nabij de Nederlands-Indische wateren zijn verkregen door buitmaken, zijn gebouwd af-

gebouwd, gewijzigd, verloren gegaan of beschadigd door akties of anderszins, dan wel zijn overgegeven".
Volgens de nominatieve opgave aan deze lijst voorafgaand, betreft het een 308 schepen. De rangschikking is volgens scheepstype (slagschepen, kruisers, torpedobootjagers, onderzeeboten etc.) Van elk schip worden de belangrijkste gegevens (tonnage, bewapening etc) en een korte geschiedenis vermeld.

Op deze hoofdlijst vormen de daaropvolgende bijlage als het ware speciale uitgangen. Men treft er dezelfde schepen in aan, volgens bepaalde onderwerpen gerangschikt. Wij noemen:

1. "Japanse oorlogsschepen die verloren zijn gegaan door oorlogshandelingen in de oostelijke Indische Oceaan in het bijzonder in de wateren van Nederlands-Indië".
2. Japanse oorlogsschepen die schade hebben opgelopen in de oostelijke Indische Oceaan, in het bijzonder in wateren van Nederlands Indië.
3. Oorlogsschepen, die door de Japanners zijn buitgemaakt in of nabij de Indische wateren.
4. Nederlandse schepen, die door de Japanners in Nederlands-Indië zijn afgebouwd.
5. Japanse oorlogsschepen, die in geallieerde handen zijn gekomen in of nabij de Indische wateren.

Het werk besluit met de Japanse verliezen lijst (schade, zowel als algeheel verlies) in de Indische wateren.

Ondanks de o.i. weinig gelukkige systematiek en vooral door het ontbreken van inhoudsopgave en alfabetische registers, waardoor het boek moeilijk toegankelijk is, bevat het voor degene, die de moeite neemt zich er grondig in te verdiepen, een schat van elders niet of zeer moeilijk te achterhalen gegevens. Daarom is het een onmisbaar naslagwerk voor alle in de zeehistorie van de Tweede Wereldoorlog geïnteresseerden.

A.M.P.M.

KOLLEKTIES EN TENTOONSTELLINGEN.

SCIENCE MUSEUM, LONDEN.
Van de scheepsmodellen van het Science museum te Londen is verschenen deel I "Ship models from earliest times to 1700 a.d." (Londen, H.M.S.O., 1964).
HET MARITIEM MUSEUM "PRINS HENDRIK", Burg.'sJacobsplein 8, Rotterdam, meldt ons:

Van 27 maart tot en met 3 mei a.s. zal in het maritiem museum "Prins Hendrik" een tentoonstelling worden gehouden van land- en zeekaarten uit de 17e en 18e eeuw, die eigendom zijn van de Stichting maritieme oudheidkamers te Rotterdam.

Deze Stichting stelt zich ten doel om voor Nederlandse maritieme musea waardevolle voorwerpen te behouden.

Het museum is dagelijk geopend van 10 - 5 uur, des zondags van 11 - 5 uur.

LITERATUUR.

UIT DE TIJDSCHRIFTEN.

Borselen, J.W.van: "Ken Uw schip". Een beschouwing over de zeemacht als eigenaardig bedrijf. In: Marineblad, 1963, p.683-697.

Braunius, S.W.P.C.: Enkele kanttekeningen bij "Ken Uw schip" + wederwoord van de schrijver (J.W.van Borselen). In: Marineblad, 1963.p.1320-1325.

Bussemaker, H.Th.: De slag bij Coronel(1914). In: Marineblad, 1964. p.48-75.

Claessen, H.J.M.: Een vergelijking van de theorieën van Sharp en Suggs over de lange-afstandsreizen van de Polynesiërs. In: Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, Deel 120, 1ste afl. 1964. p.140-155.
In dit goed gedocumenteerd artikel vergelijkt de auteur de theorieën van Sharp en Suggs.
In zijn boek "Ancient voyagers in the Pacific (1957; Pelican Books) verkondigt Sharp de theorie dat de Polynesiërs niet in staat waren doelbewust grote ontdekkingsreizen te maken of eilanden te koloniseren, omdat de navigatie-mogelijkheden van de Polynesische zeelieden te gering waren.
Naar Sharp's mening moet het bewoond raken van de eilanden in de Stille Oceaan verklaard worden uit het feit dat overlevenden van toevallig afgedreven kano's er zich gevestigd hebben.

Uitgangspunt voor Sharp is de theorie van Anderson, Cook's scheepsarts op de derde reis, die vaststelt dat het bereik van de Tahitische scheepvaart niet verder strekt dan tot in de Touamotoe eilanden. Volgens Sharp is de afstand, die de Polynesiërs doelbewust kunnen maken, zelden meer dan 300 zeemijl. Daar tegenover staan z.g. "accidental voyages", waarbij door stroom of passaatwinden afgedreven vaartuigen afstanden van 1.000 tot 1.500 mijl aflegden. Robert C.SUGGS verwerpt in zijn boek "The Island civilisations of Polynesia (Mentor Books, 1960) deze stelling.
Hij acht de Polynesiërs wel in staat doelbewust grote reizen te maken en eilanden te koloniseren. Hij grondt zijn bezwaren tegen Sharp op zeevaartkundige zowel als op archaeologische factoren.
De auteur van bovenstaand artikel nu heeft Suggs' opvattingen aan een kritische beschouwing onderworpen en vooral diens kritiek als zou Sharp's bronnenmateriaal onvoldoende zijn. De auteur heeft bijwijze van controle Sharp's stelling getoetst aan gegevens uit de oudere literatuur over Tonga en Tahiti en daarbij in het bijzonder gebruik gemaakt van niet door Sharp zelf gebruikte literatuur. Deze literatuur blijkt de beperkingen van de Polynesische scheepvaart, zoals door Sharp gesteld, te bevestigen. Afgezien van enige kritiek betreffende detailkwesties sluit de schrijver zich dan ook bij de theorie van de "accidental voyages" van Sharp aan.

Lammers, C.J.: Adelborsten en Aro's in het licht van de sociologie (Marineblad,1963,p.1307-1319 en 1964, p.7-30.

Palm, C.H.M.: Polynesiërs in de Pacific. In: Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde 1964, Deel 120, 1e aflevering, p.69-107, geillustreerd.

Evenals Claessen onderwerpt Palm de theorie van Sharp van de "accidental voyages" naast doelbewuste reizen ter verklaring van de kolonisatie van de Polynesische eilanden aan een kritisch onderzoek. Hij doet dit op grond van nautische (de zeevaartkundige kennis der Polynesiers en de grootte en manoeuvreerbaarheid van hun vaartuigen) en meteorologische gegevens. Als bijlagen zijn door het K.N.M.I. te De Bilt beschikbaar gestelde wind- en stroomgrafieken opgenomen. Daarnaast noemt hij ethnologische factoren en onderzoek naar het voorkomen van bepaalde plant- en diersoorten op de eilanden.
Er is hier een gebruik van verschillende wetenschappen aan de orde, dat de auteur als konklusie doet verzuchten "dat het Polynesische vraagstuk een legpuzzle is, die moeilijk in elkaar past en waarvan men de stukken telkens moet herschikken.
Hoezeer het vraagstuk de aandacht heeft, blijkt uit de lijst van 139 door de auteurs Claessen en Palm geraadpleegde publikaties, waarvan niet meer dan een tien-tal door beiden gelijkelijk."

SCHEEPSPRAET. December-aflevering van "Neerlands Volksleven", 1963, bevat een groot aantal studiën over de volkskundige aspekten der Nederlandse vissersboten en binnenschepen.
Wij noemen uit de inhoud: Scheepsportretten en scheepsmodellen door J.van BEYLEN; Schepen op zerken: een late traditie op Terschelling, door S.J.van der Molen; Scheepsopgravingen en hun cultuurhistorische betekenis, door G.D.van der HEIDE; Over scheepjes-in-de-fles en twee van hun makers, door HIL BOTTEMA; Varensvolk in het Groninger Zangboek, door Tj.N.R.de HAAN en anderen.

Vlis, Ch.C.van der: Hellevoetsluis. In: Heemschut, Jrg.40, no.6, November-December 1963, p.137-139.

NIEUWE UITGAVEN

Oorlogsmarine.

ASH,B.: Norway 1940. London, Cassell, 1964.352 p. 16 ill. 11 maps.

"It dawned on me it might be Norway," wrote Carton de Wiart of his summons to the War Office in April, 1940, "especially as I had never been there and knew nothing about it". A cryptic observation perhaps, but apt, for the confused thinking behind the Allied military landings in Norway during that month was only equalled by the organisational chaos which swamped the unfortunate troops who took part.

On April 8, the Allies had laid minefields in Norwegian waters in order to stop the ironore traffic between Narvik and Germany-a flagrant violation of neutrality which was apparently to be justified on the curious grounds that Germany's reaction to it would be even more flagrant. Flagrant or not, it seemed bewilderingly rapid. By the following morning, German landings were taking place at Oslo, Bergen, Trondheim and even-to the astonishment of a world which still believed in the supremacy of British sea power-at Narvik, over a thousand miles from the Nazi homeland.

Our own reaction to these coups de main was neither rapid nor effective. Between April 15 and 30, Allied troops were landed at four points on the Norwegian coast, at three of them in such small numbers and so illequipped that the Germans themselves were astonished at the ease with which were driven back into the sea. At Narvik, however, the Royal Navy had already established a strong moral superiority, so some 25,000 troops were landed in that area by May 9.

On May 28, they assisted in the eviction of the Germans from the wreckage of Narvik itself, and the following morning, to the bewilderment of the inhabitants, the troops left for home in accordance with orders received four days before. The Norwegians were left tot face the wrath to come on their own.

Mr Bernard Ash tells this sorry story in much detail and with understandable indignation. The plight of the soldiers in Central Norway, the frustration of the Naval Commander in the North, all this is well portrayed; but it would help the reader if the ortherwise excellent maps were placed in better relationship to the text.

"Dullest campaign I ever took part in," complained de Wiart as he left. It's not a dull book.

Barry Pitt

(Sunday Times, 1 maart 1964)

BENNETT,GEOFFREY: Cowan's war. London, Collins,1964. 256 p. 12 ill. 3 maps.

Admiral Cowan commanded the British Naval Forces in the Baltic in 1919 and had the dangerous and extraordinary assignment of trying to restore order where armies of Liths, Letts, White Russians, Red Russians and roving Germans were carrying on a series of chaotic minor wars on their own account.

BLUMENSON,MARTIN: Anzio: the gamble that failed.Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1964.

An American study of the famous beach-head, both of the course of operations and of the affair's politico-strategic origins and consequences.

Plenty of people will disagree with Mr. Blumenson's interpretation of events; but none can fairly complain that his temperately told story is not presented with admirable congence and lucidity.

K.C.

(Observer, 29 September 1963)

BROOKES, EWART: Destroyer, London, Jarrolds, 1962. 208 p. 16 ill.

BULKLEY Jr.,ROBERT J.: At close quarters.PT boats in the United States Navy. With a forew. by John F. Kennedy and an introd. by Ernest McNeill Eller. Washington, 1962.XXVI,574 p. ill, maps.

CALLENDER, Sir G & F.H.HINSLEY : The naval side of British history, Londen, Chatto, 1963. 3r ed. 400 p. ill.

DAVIES, JOHN LANGDON (Ed.): The battle of Trafalgar. A collection of contemporary documents. London, Cape, 1963. folder (Jackdaw Series).

DOWNEY, J.T.: The cruise of the Portsmouth, 1845-1847. A sailor's view of the naval conquest of California. Edited by H.Lamar. New Haven, Yale University Press, 1963. XXI, 246 p. ill. (Yale Western Americana Series, 4)

GIBBS, LEWIS: The silver circle. London, Dent, 1964.168 p. The mystifying title conceals a study of one episode in the career of Sir Francis Drake, viz. the famous voyage around the world, 1577-80. The title is a reference to the twenty-six tons of uncoined silver included in the spoils brought back from that journey.

True, this is not exactly a neglected topic. The motives for the expedition have been much canvassed: the evidence about them, which varies widely in reliability, and is often conflicting, or at best inconclusive, had been the subject of a fair amount of comment.

This author's argument for adding to the literature is that a fresh analysis on realistic lines will reveal subtleties in a situation which has not, up to now, been rightly appreciated. His general conclusion may be put briefly: it is that this is an enterprise exceptional and peculiar, having in its human intent and dramatic quality an intrinsic value, so that it can hardly be judged by standards wormally applied to such affairs.

There can, of course, be little doubt that Drake's expedition caught the imagination of contemporaries and, in the main, won the approval of later historians. Not all of them, however, according to this latest commentator, were aware of the correct standards by which to judge, and their reactions do not indicate the real significance of Drake's achievement.....

Drake's voyage, concludes Mr.Gibbs, was indeed a treasure hunt: but that was not all: it was a treasure hunt carried on at the expense of a country with which England was not at war, and this deserves to be described as " a piece of piracy of quite exceptional audacity carried out with unremitting thoroughness on an unprecedented scale".

In making his appraisal of these several elements in his narrative the author makes no claim to have added anything to the source material already available in print. His concern is with an analysis of motive based on known facts. He is well read in his subject, and in the two concluding chapters of his book he provides any interested reader with a good critical account of the sources, together with some reflections on the problems he has raised in his narritive which will enable such a reader to take the subject farther on his own.

(The Times Literary Supplement,6 Februari 1964)

GIBBS,PETER: Battle of Alma.Londen,Weidenfeld & Nicolson, 1963. 208 p.ill.
(Great Battles of History Series).

GRETTON,SIR PETER: Convoy escort commander.Londen, Cassell,1964.
Vice-admiral Sir Peter Gretton recalls the hazards of a convoy escort commander, principally in the North Atlantic at the height of the U-boat menace. As commander of the B 7 Escort Group, the author won fame as the victor of a battle off Newfoundland.(verschijnt dit voorjaar).

HARGRAVE,JOHN: The Suvla Bay landing.London, Macdonald,1964.
The auther, a veteran of Gallipoli, has recreated part of this mismanaged campaign. (verschijnt binnenkort).

HECKSTALL-SMITH,ANTHONY: The fleet that faced both ways. London, Anthony Blond, 1963. 256 p. ill.
The defeat of France in 1940 left the French fleet more or less intact and, in the view of Sir Winston Churchill, a potential threat to the Allied cause. Therefore, at Oran and Dakar the Royal Navy attacked the French ships with a view to eliminating them from the war. It was probably the most distasteful task that ever fell to the English fleet: no one's heart was in the business of attacking former allies. And it was in all likelihood unnecessary also. Making use of hitherto inaccessible papers, including those of the late Admiral Sir Dudley North, Anthony Heckstall-Smith traces the whole sorry business from the fall of France to the final reconciliation leading to liberation in The FLEET THAT FACED BOTH WAYS (Blond).Whatever the ultimate verdict of history, this was on any reckoning a desperate and bloody affair which even at the time and in the inner counsels of the war authority provoked strong controversy.(Books of the month,November 1963).

HEILBRUNN, O.: Warfare in the enemy's rear.Londen, Allen & Unwin, 1963. 231 p.

HOUGH,RICHARD: Death of the battleship, London,Macmillan, 1963.

In his customary vivid and engrossing style, the author of "Admirals in collission" retells here the well-known story of how Japanese aircraft sank H.M.S.Repulse and Prince of Wales in 1941 off Malaya. In doing so Hough adds nothing of consequence to earlier accounts ... Also included are four chapters on the 20.century history of the battleship type.

Hough contends that long before World War II aircraft had made the battleship vulnerable and therefore obsolete. In so arguing he is barking up the wrong tree. Nothing less vulnerable than the battleship, when properly protected by aircraft and antiaircraft guns, ever floated on the sea. After Pearl Harbor the United States Navy lost vessels of every other type, but it lost no more battleships.

The battleship became incapable of carrying out is assigned function when carrier aircraft opened up the fighting range to 200 miles or more and such vessels could no longer get at their seaborne adversary. If key naval officers failed to foresee this change before World War II, it was not because they were folls, as Hough implies, but because, until the carrier had been tested in actual combat, no one could be sure what it could do.

E.B.Potter.

(The New York Times Book Review, 12 januari 1964)

JENKINS, J.: The naval achievements of Great Britain. Series I, Sidcup, The Lambarde Press, 1963. 12 p. 6 col. ill.

Full size reproductions in colour of six aquatints from this classic history of the Royal Navy during the Napoleonic Wars.Originally published in 1819.

LANGMAID,KENNETH: The sea raiders,London,Jarrolds Publishers, 1963.
The account of the attack by German surface vessels against Allied merchant ships in the two World Wars covers familiar ground with no particular distinction of writing or comment. It is not provided with maps or battle plans, which should have been far more illuminating than the volume's uninspired photographs. No acknowledgements are made to the work of other authors. (The Times Literary Supplement, 26 December 1963).

MACINTYRE, DONALD: The battle for the Mediterranean. London, Batsford, 1964. 216 p. 51 ill. (British Battles Series).

MACINTYRE, DONALD: Wings of Neptune. The story of naval aviation. London, Peter Davies,1963. X, 269 p.

McKEE, ALEXANDER: From merciless invaders.London,Scuvenir Press, 1963. 196 p. 12 p. of illustrations.
In this book the author reconstructs the famous business (the Spanish Armada defeat from contemporary eye witness accounts. It is a stirring, dramatic story that emerges.
No doubt the Spaniards were beaten by their own weakness in command and the antics of a particularly disgraceful English summer, as well as by the quality of the English fleet. But that they escaped at all, even thoroughly mauled, seems due to governmental inefficiency at home. A familiar circumstance. (Books of the Month, November 1963).

MATTINGLY, GARRETT: The "invincible" Armade and Elizabethan England.Ithaca N.Y.,1963,II, 35 p.ill. facs. portr.(Folger Shakespeare Library. Folger booklets on Tudor and Stuart civilization).

PEILLARD,LEONCE: U-boats to the rescune. The Laconia incident.Trsl. by Oliver Coburn.London,Cape, 1963. 270 p.

Dit boek werd in ons vorige nummer reeds aangekondigd. Wij laten hier een bespreking uit The Times Literary Supplement volgen:

M.Peillard is right in claiming that this is not just another war story. He uses it skilfully to illustrate a theme which is even at this date worth demonstrating anew, that the dynamic of destruction knows no law. In September, 1942 the White Star Liner Laconia was sunk in the South Atlantic by a German submarine. The Laconia was a "legitimate" target, The letter of his duty directed Hartenstein not to expose his U-boat to air attack by dallying to rescue the shipwrecked. He had done one job well: he should disappear in the pursuit of the next job and the next. But he soon learnt as he watched the heads bobbing in the shark-infested waters that of the 3.000-odd souls on the Laconia over half were his allies, Italian prisoners of war. He hastened to transfer his dilemma to Admiral Dönitz, his commander-in-chief, While he waited on the surface he loaded his boat with survivors and took rafts in tow, irrespective of nationality, and was bombed ineffectually by a Liberator aircraft, whose origin even now remains a mystery.

Out of these agitated official exchanges and orders a rescue plan was concocted, and in a few days about 1,100 survivors got aboard French warships arriving from Dakar. The Laconia incident was closed by what is called the Laconia statement, a document written, perhaps with deliberate

ambiguity by Dönitz, emphasizing that the first duty of a submarine commander after a successful action was the safety of his ship, not the succour of the drowning. This may have done his commanders more good than it did Dönitz, for it was part of the evidence responsible for his ten-year sentence at Nuremberg.

This lamentable story is very solidly reconstructed from interviews with many British survivors, old German submarine hands, and Dönitz himself. The Laconia incident, like all other such, is full of heartbreak, heriosm and its reverse. But Mr.Peillard's main point in writting it is well taken. None of the individuals concerned can ultimately be blamed or praised for what happened. Good or bad, all were caught in the tangled web of war. Later efforts to insert justice into the web are shown for what they are worth in M. Peillard's appendix of quotations from Dönitz trial. The book is appropriately dedicated to Captain Sharp who went down with his ship and the Lieutenant Commander Hartenstein who later went down with his.

(The Times Literary Supplement, 19 Dec.1963).

POWELL, J.R. & E.K. TIMINGS:(Ed.): Documents relating to the Civil War, 1642-1648. London, Navy Records Society,1964.430 p.

Political and military historians have sometimes underestimated the importance of the part played by the navy in the English civil wars. All serious students are indebted to Mr. J.R.Powell, who had devoted many years to elucidating this question, both is his recent book (aangekondigd in ons vorige nummer), and in the volumes of documents under review in which he collaborated with Mr.Timings of the Public Record Office. It is even possible to argue that the second civil war might have been won by the Royalists if they had been successful at sea.

The decisive point was the battle of the Thames which was never fought. After Oliver Cromwell had won his victory at Preston in August 1648, the young Prince Charles is command of a fleet of warships that had revolted from Parliament, nearly equal to the strength of the parliamentary fleet under the Earl of Warwick(who had replaced Admiral Batten), entered the Thames and confronted Warwick,who was anchored west of Shoeburyness. The critical question for both sides was how a group of ships stationed at Portsmouth would behave. If they to had gone over to the Royalists Warwick would have been outgunned. Undoubtedly their decision was influenced by what happened in the Thames. Warwick, who had the advantage of the wind, refused to fight, preferring to conserve his fleet for the protection of the capital. Prince Charles' fleet was short of food and drink and was eventually obliged to withdraw. A graphic Royalist account of this naval episode is printed here from the Clarendon manuscripts.

Both in Mr.Powell's book and in the introduction to these documents the great significance of Warwick is stressed. At the beginning of the first civil war he was the orginizer of naval victory and helped to secure the loyalty of many of the ports to Parliament. But ironically at the same time that Fairfax was being made commander-in-chief of the new parliamentary army so as to secure military unity Warwick was relegated from active command (under the self-denying ordinance), though he continued to serve as an Admiralty commissioner. When the second civil war broke out and Batten went over to the enemy the parliamentarian leaders realized their mistake.

First they had appointed Colonel Thomas Rainsborough, an extreme republican, to take control of the fleet, but he was a tactless and unpopular man; at the crisis Warwick was recalled, even though his own brother, the Earl of Holland, was fighting on the Kings side. Again he showed himself a fine leader and saved London from naval assault.

In this book the documents are carefully chosen and excellently edited, while the introduction to each year's naval operations are admirable epitomes of this side of the English civil war.

(The Times Literary Supplement,20 Februari 1964)

ROBINSON, D.H.: The Zeppelin in combat. A history of the German naval airship division, 1912-1918. London, Foulis, 1962. XV, 417 p.ill.plts.

ROGERS, H.: Troopships and their history.London, Seeley Service, 1963, 220 p.ill.(Imperial Services Library).

This book suffers from a chronic lack of balance. The greater part of it consists of a fragmentary outline of the wars and other military occasions which necessitated the British army being transported overseas from the reign of Charles II to the present day. The remainder deals with the more interesting and naval subject of the development of the ships that carries it and the conditions under which the soldiers lived. When this is based on contemporary journals and letters or the author's own reminiscences it provides fascinating reading and should have been given more space and emphasis. The reader is given no assistance in following up the excerpts which may whet his appetite

(The Times Literary Supplement,26 December 1963).

ROSKILL, S.W.: The art of leadership. Londen, Collins, 1964. 191 p.

Captain Roskill writes in the first instance for officers of the fighting services of a democratic nation. But he deserves a wider readership. Civilians may profit from his reflections and be entertained by his style which essily carries a weight of practical experience and a width of reading. For him the only descipline of permanent value is that which is self-imposed. He believes that a more thoughtful patriotism inspired bypride in what Britain stands for is replacing the old flag-wagging type. Let it be hoped that this is so. The educational requirements demanded of a leader today are, he is confident, heavier than ever before. He links good manners with another moral quality besides unselfishness -namely patience. The pessimism which fears that an "I am all right Jack" spirit tends to make some modern officers selfish has not infected Captain Roskill.

He discusses command and mastery of language, the management of men and the leader in action. At each point in his argument he draws on apt examples from history. These are often so good that they will provide the greatest pleasure in this essay for some readers. He quotes Jervis writing to Nelson, at the time of the 1797 crisis, "I dread not the men, it is the indiscreet, licentious conversation of the officers which produce all our ills". And, he goes on, "as always over a matter of discipline, old 'Heart of Oak' put his finger on what was -and still remains- a prolific source of easely avoidable trouble". He is a staunch Jervis man, pointing out that, though he is chiefly remembered as a stern disciplinarian, he had other sides.

On one occasion when the Officer of the Watch called him at dawn according to routine and there were no activities on deck to demand the Admiral's attention, he ordered the embarrassed young man to bring Locke's essay on the Human Understanding to his cot side and read it aloud ! That is an incident that would have delighted Wavell.

His conclusion is that young officers should seek to rise through genuine skill, hard work and merit. Thus their upward progress will be far smoother, and more assured than if they were guided by ruthless ambition.

A cynic may question whether this is entirely true. But it is certainly a healthy doctrine. The backbone of the services, as of civilian activities is the conscientious, good craftsman who puts more into his job than he takes out of it. (Times, 20 Februari 1964).

SHANKLAND, PETER & ANTHONY HUNTER: Dardanelles patrol. London, Collins, 1964. 192 p. ill.

Few submarine commanders can ever have dared and achieved so much as Lieut.-Commander Nasmith in E11 during his first patrol in the Sea of Marmara in May, 1915. Earlier attempts to force a submerged passage through the heavily mined. Dardanelles had cost us four out of five submarines. Nasmith's intrepid resourcefulness, not least against the treacherous unexplored deep currents of the Narrows, enabled him to sink a number of ships, thus greatly alarming the Turks at a critical phase of the campaign.

Admiral Sir Martin Dunbar-Nasmith, as he now is, has placed "his memory and his records" at the desposal of the authors. With these and other sources they have produced a much fuller account of this epic patrol than hitherto available.

Apart from some technical inaccuracies -such as the location of the depth mechanism or the number of rudders on a torpedo- and despite the somewhat artificial use of dialogue, they manage to convey the exceptional quality of the achievement.

M.G.Saunders.

(The Observer, 9 Februari 1964).

TARLING, N.: Piracy and politics in the Malay world. Melbourne, Cheshire, 1963, 272 p.

TILY,JAMES C.: The uniforms of the United States navy, London, Yoseloff, 1964, 336 p.ill.

A documented, step-by-step, history that chronicles for the first time the development of the U.S.naval uniform from 1789 to the present day.(verschijnt binnenkort).

WOODWARD, E.L.: Great Britain and the German navy, new ed. London, Frank Cass, 1964, 532 p.

ZEESCHEEPVAART.

ALEXANDERSSON,G. & G.NORSTROM: World shipping. An economic geography. Almquist, 1964, 598 p. ill.

KARLSSON, ELIS V.: Mother Sea. Oxford, Oxford University Press, 1964. 278 p.

The last commercial fleet of ocean-going sailing ships was that owned by Gustaf Erikson of Mariehamn in the Aland Islands. Elis V.Karlsson, who served in them, recreates the experiences of his years in the last square-riggers.

- . -

Like all stories about the old square-rigged ships Mr.Karlsson's epic is punctuated by the blowing-up of squalls and the sound of bursting topsails. One minute they're on watch below, the next, Karlsson and his mates are out on the yards fighting to get the canvas in, not always in the nick of time. Ships of this sort lived on their nerve.

The compulsion to make a fast and commercially viable trip obliged them to crowd on the canvas to an extent that made them highly accident-prone in the more temperamental latitudes. Karlsson found it exhilarating,he says. As a writer he is generally more dutiful than inspired; bat he offers a fair account of life aboard famous ships like Penang and Herzogin Cecilie.

(The Observer, 2 Februari 1964) Roy Perrott.

OFFERHAUS, J.: De strijd om de mazen van het net. Over de wederzijdse wettelijke bescherming van schip en lading. Amsterdam, Scheltema & Holkema, 1963. 28 p. (College gegeven op 7 juli 1962)

SCHADEE, H.: Het schip en zijn schulden, Zwolle, 1963. 17p. (Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van bijzonder hoogleraar te Leiden, 11 oktober 1963).

REIZEN.

CATALOG of the Columbus Collection. The Berio Library, Genoa. Boston, Hall, 1964.

A valuable bibliographic tool for scholars in conducting research on the voyages and discoveries of Christopher Columbus and the early exploration of America. The 3150 cards in this catalog will be reproduced by offset, 21 cards per page.

DAVIES,JOHN LANGDON (Ed.) Columbus. A collection of contemporary documents. London, Cape, 1963. In folder (Jackdaw Series).

MARX,ROBERT: The voyage of the Nina II, London, Arthur Barker, 1964.

In December 1962 Columbus' ship the Nina arrived triumphantly at San Salvador from Spain - for the second time. The Nina II was an authentic replica of the original cavaval, manned by a crew of nine using only fifteenth-century equipment in order to re-create the conquest of the Atlantic. This remarkable book, by the ship's navigator, is the chronicle of a daring exploit.(Verschijnt dezer dagen).

MOLLEMA, J.C.: De Nederlandse vlag op de wereldzeeën. Amsterdam, Scheltens & Giltay. Deel I. Op gegist bestek. Herzien door A.H.J.Th. Koning. 1963. 232 p. 32 p. ill.

SHARP, A. Ancient voyagers in Polynesia.Melbourne, Angus & Robertson, 1964. 159 p. ill. Revised edition of: Ancient voyagers in the Pacific).

SHARP, ANDREW: The discovery of Australia. Oxford, Oxford University Press, 1963. 338 p.

VILLIERS,ALAN: Oceans of the world. London, Museum Press, 1963. 159 p. ill. The book is steeped in the history of the sea. The author wanders across the centuries and across the world to discuse man's conquest of the oceans. He repeatedly illustrates his theme from his own vast experience, graphically, for instance, reliving his voyage in an Arab dhow (The Times Literary Supplement, 26 December 1963)

HET SCHIP.

AKERLUND, HARALD: Nydamskeppen. En studie i tidig skandinavisk skeppsbyggnadskonst. Göteborg, Sjöfartsmuseet, 1963. 97 ill. 5 plans. With an English summary. Schrijver ondernam deze nieuwe, uitvoerige studie over deze beroemde, in Schloss Gottorp bewaarde, scheepsvondst, omdat hij zich niet kon verenigen met de uitkomst van vroegere onderzoekingen, dat n.l. het schip vrij zwaar geballast geweest moet zijn, vanwege de sterk v-vormige spantvorm. Schrijver komt tot de conclusie dat de romp na de vondst sterke vormveranderingen moet hebben ondergaan, oorspronkelijk niet geballast was en dat een samenstel van stokken en gespannen touw in het schip voor het verband zorgde. Hiermede zou de betekenis van een groot aantal in het schip aangetroffen stokken met gaten erin verklaard zijn.

BLACKMAN, R.V.B.: The world's warships. 3rd ed.London, Macdonald, 1963 256 p. ill.
This book by the editor of Jane's fighting ships, gives details of the larger warships of the great naval powers. In most cases a page of facts is faced by a full-page photograph.(the Times Literary Supplement, 26 December 1963).

BRAMSEN, HENDRIK: Danske marinemalere. Kobenhavn,Nyt Nordisk Forlag, 1962, 116 p. ill.

JAPANESE battleships and cruisers.London, Macdonald, 1964. 144 p. ill.(verschijnt dit voorjaar)

KERSKEN, H.: Dutch yachts of the future. In Dutch, German, English French. London, Harrap, 1963. 156 p. ill. Van de bij een Engelse uitgever verschenen editie van Kersken's boek (in ons vorige nummer werd de Nederlandse uitgave vermeld) zegt The Times Literary Supplement: The veteran Dutch designer H.Kersken is convinced that the traditional rounded lines of the Dutch flat-bottomed yachts are of lasting appeal and will not be allowed to fade from the scene. With this in mind, he has published a large number of his designs in the form of a beautifully produced and illustrated book with text and notes in four languages. Modern comfort and engineering can be incorporated in these boats without loss of beauty, he suggests. Steel hulls, keels in place of leeboards and sails of synthetic materials need not mean an aesthetic loss. Certainly it would be a tragedy if these lovely designs became mere historic relics (The Times Literary Supplement, 30 Januari 1964)

KRIETEMEIJER, J.H.: Scheepsbouw 1963. Verstoord evenwicht en nieuwe ordening. Delft,Waltman,1963. 20 p. (Inaugurele rede Delft)

LENTON, H.T. en J.J. COLLEDGE: Warships of World War II. Part 7: Coastal forces. Hampton Court, I.Allan, 1963. 72 p. 62 ill.

LENTON, H.T. & J.J. COLLEDGE: Warships of World War II. Part 8: Landing craft. Hampton Court, I. Allan, 1963, 80 p. 60 ill.

HAVEN- EN ZEEWERKEN

FOSTER, BRIAN (Ed.): The local port book of Southampton for 1435-36. Southampton, Southampton University Press, 1964. 144 p.
"A vivid picture of the thriving and varied trade carried on at the port of Southampton in the later Middle Ages" is given, as Dr. Foster says, in this record of Southampton's commerce with English and foreign ports during a year of the reign of Henry VI. The book, belonging to Southampton Corporation, is in Anglo-Norman and (as the editor proves, almost conclusively by his detection of a slip in writing a name) is in the actual handwriting of the bailiff, one Robert Florys. The translated entries give names of incoming ships, their cargoes, and the customs dues. (The Times Literary Supplement, 23 Januari 1964).

STUURMANSKUNST

CRONE, ERNST: Het vinden van de weg over zee. Van praktijk tot wetenschap. Brussel, Paleis der Academiën, 1963. 22 p. (Mededelingen van de Kon.Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Wetenschappen, Jrg.XXV, 1963, nr.9)

HOUTTE, J.A.van: Gerard Mercator, 1512-1594. Brussel, Paleis der Academiën, 1963. 16 p. facs.,portr.(Mededelingen van de Kon.Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, XXV, nr.1)
Herdenkingsrede uitgesproken ter gelegenheid van de 450ste verjaring van Mercator's geboorte in de openbare algemene vergadering van de Academie op 8 December 1962.

RECHT VAN DE ZEE/ZEEHANDELSRECHT

BAXTER, R.R. The law of international waterways, with particular regard to interoceanic canals. Cambridge (Mass.),Harvard University Press, 1964. 384 p.

SINGH, N.: International conventions of merchant shipping. London, Stevens & Sons, 1963. XV, 1327 p. (British Shipping Law, vol.8)

STROHL, M.P.: The international of bays. 's-Gravenhage. Nijhoff, 1963. VIII, 426 p. 25 ill.
The author has examined the history of the several interests that have influenced the development of rules on bays. He traces the efforts at codification of the rules, and finally he suggests a further refinement of the rules. After examining the formulation of general rules on bays, he analyzes the position of the exception, the "historic" bay. He singles out Hudson Bay and Peter the Great Bay for detailed study and then proceeds to discuss the bay whose shores belong to two or more states.

DE SCHEPELING

GARLAND, Joseph E.: Lone voyager. London, Hutchinson, 1964. 272 p.ill.
Howard Blackburn, a New England sailor, was the hero of an epic survival in the 1880's, when adrift from his fishing schooner, he brought an open doryboat ashore in Newfoundland after days of icy seas. Subsequently this giantsized character, thought fingerless from frost bite, staged new exploits, sailing the Atlantic twice alone. Mr.Garland tells his story. He knows the coast. He gets the local colour. He sets Blackburn squarely amid the saloons and shipping of his day (The Times Literary Supplement, 12 Maart 1964).

LEWIS, M.: Napoleon and his British captives. London, Allen & Unwin, 1962. 317 p. ill.map.plan.

NANCE, R.Morton: A glossary of Cornish seawords. Pengarth, Carbis Bay, St.Ives, Cornwall, Old Cornwall Fedn., 1964. 204 p. 7 plts.
Hundreds of words used by Cornish fishermen were collected by the late Morton Nance among the fishing coves and appear here with his explanatory notes. The collection, which he left unpublished at his death, is edited by Mr.P.A.S.Pool, with a menoir and tributes to this leading spirit in the revival of Cornish. (The Times Literary Supplement, 23 januari 1964).

RUHEN, OLAF: Minerva reef. Sydney, Angus en Robertson, 1963.
Minerva Reef is a half-grown atoll, 200 miles from Tonga en 400 miles from the Fiji Islands, submerged at high tide and at low a barren waste of caral and sand. One night in July,1962, a boat-load of seventeen Tongans, sailing to New Zealand, struck the reef, which sank their cutter and left them clinging to an improvised raft. The morning's ebb tide showed them a wrecked Japanese fishing vessel canted on its side a mile away. So here was their shelter, if they could find the means to live. They had saved almost nothing from their cutter, the Japanese wreck had been emptied of provisions, tools and useful gear, they had no water, and for food only the fish of the lagoon. With a single dry match they made a fire and fed it perpetually to remove the salt from sea water. So they had just enough to drink as they fished and hoped for rescue.
This hope faded as the weeks passed and disease of malnutrition attacked them -but not the drive for survival. In the third month of their ordeal, when three of them were dead.

Three of the fittest set sail for the Fijis -(they tore the Japanese hull apart and constructed a small outrigger craft) - A week later these were wrecked on a reef off Kandavu. Two of them survived the mile they had to swim to the miraculous green shore, and of these one nearly died of a surfeit of coconuts, but they staggered on to a village and so to the quick machinery of flying-boat rescue, 100 days after Minerva Reed had cast them away....

Mr.Ruhen has worked hard end fast on the spot to sift and deliver this heroic story. He might have done better to dispense with his preliminary sketch of the Tonga Islands. But he knows this quarter of the Pacific and its people, and when at last he gets to his men, and their fight with the sea he writes as he should, a lean and sinewy account of how most of them lived and some of them died. This is an honest-to-God story of men who believed in God and found that God was with them, though when al was over their captain, David Fifita put it differently.:

"I don't think the sea is cruel. I love the sea very much and I'll go back to it. There is no cruelty in the sea. It moves as God wants it to move. I fight it, and I never give up. That is why I fought it on the reef, and again near the island of Kandavu. I never give way to the sea. I love it. But I don't know why".

(The Times Literary Supplement,14 November 1963).

SCOTT,JAMES: Remarks on a passage to Botany Bay. Sydney, Angus & Robertson, 1963, 85 p.

The crude manuscript of the anonymous marine sergeant, identified by T.D.Mutch as James Scott, probably gives us the

real tang of the precarious experiment in convict colonization. The remorseless list of births and /=punishments, mishaps and rum issues makes grim reading, but the reality was grim too. Scott's journal is published for the Public Library of New South Wales under the terms of the Dixsen Foundation. The meagre biographical information about Scott could, one suspects, be supplemented from the marine papers in the Public Record Office (The Times Literary Supplement, 16 Januari 1964). /=deaths, crimes and

LEUFTINK, A.E.: Chirurgijns zeecompas. De medische verzorging aan boord van Nederlandse zeeschepen gedurende de Gouden Eeuw. Delft, Kon.Ned. Gist- en Spiritusfabriek, 1964.

SNOW, EDWARD ROWE: Women of the sea. London, Elvin Redman, 1963. 272 p.

Mr.Snow whittles sea characters out of the log-books as other men whittle ships to put in bottles. This time he has been after the ladies.His muster includes female pirates and castaways, lady navigators and viragos of the foreshore. He combs the present and the past. He tracks down the real-life Tugboat Annie. His convoy of graphic sketches is shipshape and Bristol fashion. He does his research methodically and chugs his way through the facts.(The Times Literary Supplement, 21 November 1963)

WHITE, JOHN' Remarks on a passage to Botany Bay,1787-1792.

Sydney,Angus & Robertson, 1963, 282 p.

This elaborate new edition of White's Journal, by Alec.H.Chisholm, which follows the recent publication of Marine Captain Tench's, is part of the Royal Australian Historical Society's excellent project for publishing all the First Fleet journals.... It is easy to forget, when reading this vi-

vid narrative and admiring the careful illustrations, that the gruelling, eight-month expedition of the First Fleet, with its 759 convicts, was one of the most remarkable feats of navigation (The Times Literary Supplement, 16 Januari 1964)

ZEESPORT.

BRADFORD, ERNLE: The America's cup. London, Country Life, 1964. 128 p. ill.

VERENIGINGSNIEUWS.

CONTRIBUTIE 1964.

De leden wordt verzocht, voorzover zij dit nog niet hebben gedaan, de contributie voor 1964 à f.6,-- (studenten f.3,--) te voldoen op girorekening nr. 293591 van Mejuffrouw A.M.P.Mollema te 's-Gravenhage.

LEDENLIJST.

[redacted]