# 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 Augustus 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. 9
Augustus 1964

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

BIJDRAGEN

Over schepen door Ir.R.F.Scheltema de Heere . . . . . 1

"Science-fiction" als maritiem-historisch document door Drs.Ph.M.Bosscher . . . . . 21

COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME

Rapports préparatoires au XIIe Congrès international des sciences historiques (Vienne, 29 août-2 septembre 1965) . . . . . 26

The sixth International Symposium on Maritime History - second session: Venice, 20-24 September 1962 . . . 27

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

Een Marine-tentoonstelling in Den Helder . . . . . 33

Modelbouw-tentoonstelling in het maritiem museum "Prins Hendrik" . . . . . 35

Het Fries Scheepvaart Museum te Sneek . . . . . 35

LITERATUUR

Uit de tijdschriften . . . . . 36

Nieuwe uitgaven . . . . . 38

VERENIGINGSNIEUWS

Jaarverslag 1963 . . . . . 52

Rekening en verantwoording van de financiële middelen 1963 . . . . . 55

Begroting 1964 . . . . . 55

Ledenlijst . . . . . 55

Personalia . . . . . 56

BIJDRAGEN

Voordracht, gehouden voor de "Vereniging voor Zeegeschiedenis" te Rotterdam op 15 mei 1964, aangevuld met meerdere gegevens en notities.

Motto: "Begin at the beginning", the King said very gravely, "and go on till you come to the end: then stop".

Lewis Carroll.

## OVER SCHEPEN

door R.F. Scheltema de Heere

Men pleegt over schepen te spreken uit de gezichtshoeken van doel, ouderdom, schoonheid, capaciteit, type, en wijze van voortstuwing. Het leek mij goed ditmaal uit te gaan van het begin, n.l. van het schip als physisch-technisch voorwerp, zodat de principes belicht worden, die voor alle schepen gelden. En van daaruit zullen voorvallen of voorbeelden als vanzelf ter sprake komen, zoals ze ons uit de historie voor de ogen komen.

Een schip is, zo heb ik jaren geleden eens trachten te definiëren, een constructie, bestemd om lasten over het water te vervoeren, en die symmetrisch is t.o.v. een plat vlak. Maar dit is niet universeel juist, want er zijn onderzeeboten, en de Venetiaanse gondels zijn niet symmetrisch. Symmetrisch slaat op de buitenkant, verder niet, zoals bij het menselijk lichaam. Misschien weer een reden, waarom we neiging hebben aan een schip te denken als aan een wezen.
Het schip is onderhevig aan de wetten der natuurkunde, en dus der mechanica. Het moet allereerst kunnen drijven. Dit kan, indien voldaan wordt aan de wet van Archimedes, ofwel het gewicht van de beladen constructie moet gelijk zijn aan het gewicht van de verplaatste vloeistof. Eigenlijk: van de vervangen vloeistof. Dat is dan ineens heel logisch, want voor het evenwicht moet er net zoiets worden herplaatst, als weggenomen is, in vorm en gewicht.
Het wateroppervlak, gerelativeerd t.o.v. het schip, heet lastlijn. Bij het ontwerpen van het schip heeft men een zekere lastlijnhoogte op het oog, en die noemt men diepgang. Men heeft eveneens een zekere vorm gewenst, en door die twee gegevens is het gewicht bepaald. Wijkt men hiervan af, b.v. door meer kanons te plaatsen, dan verandert er iets: de diepgang wordt groter, en de uitwatering kleiner. Deze laatste is de hoogte van bovenkant scheepszijde boven de lastlijn. Lekt het schip, dan loopt er water in, en ook dan neemt de diepgang toe.

Dus: hoe meer uitwatering, des te meer reserve drijfvermogen.
Ten tweede moet het schip stabiel zijn, d.w.z. binnen aannemelijke grenzen geen neiging hebben om een langsscheepse as te draaien. Dit draaien kan door wind, golfslag of onsymmetrische belading ontstaan. Laat mij even attent maken op het feit dat, wat de Engelsen een stable schip noemen, best niet zo erg stabiel kan zijn; zulk een schip draait in een langzaam tempo, en is bij artilleristen geliefd.
Krijgt het schip door het draaien een hoek, d.w.z. de hoek van summetrievlak t.o.v. de lastlijn, dan noemt men die hoek slagzij. Die kan permanent zijn, of een momentopname van de hele rotatie. Het vermogen van het schip om zich tegen slagzij te verzetten, en die zo snel mogelijk ongedaan te maken, dat is het eigenlijke van de stabiliteit. Maar dat vermogen verdwijnt bij een zekere maximale hoek, die men de omvang van de stabiliteit noemt.
Dat vermogen van het schip nu hangt af van de vorm van de lastlijn, van het verplaatste watervolume + en diens vorm -, en van de ligging in hoogte van het zwaartepunt van het schip plus belading.

Wij hebben de theoretische kennis van deze zaak te danken aan 18e eeuwse geleerden, Bouguer en Euler. Het uitvoeren der nodige berekeningen is vooreerst aan de 19e eeuwse Barnes te danken. Hoe conservatief de scheepsbouw pleegt te zijn moge blijken uit het feit, dat toen in 1870 het torenschip "Captain" omslag, en de commissie van onderzoek naging hoe de uitkomst der berekeningen was geweest, dat toen ten eerste geen berekening van de "Captain" zoals hij werkelijk geworden was bleek te bestaan, maar dat men voor slechts 6 schepen der Britse marine de stabiliteit bleek te hebben nagegaan. Men had dus tot dan alleen op het gevoel gebouwd.
Enkele dingen wist men wel: men moest geen z.g.n. topzware schepen bouwen, en breedte speelde een rol. Daarom legde men om de te ranke "Brederode", het vlaggeschip van M.H.Tromp en Witte de With, een "buyck" een laag dikke planken ± 40 cm ter hoogte van de lastlijn. Voor de invloed op de stabiliteit van de lastlijn treden de breedteafmetingen in de derde macht op. De hoogte van het zwaartepunt hangt samen met de holte. Daaronder verstaan wij tegenwoordig de verticale afstand van het bovenste doorlopende dek boven de onderkant van de romp kort gezegd.



In de 17e en 18e eeuw was de holte wat anders, n.l. de afstand van het onderste dek tot bovenkant kiel of bovenkant wrangen. Dus geen physische grootheid, zoals thans, maar een praktische. In die vóor-wetenschappelijke tijd waren de maten algemeen praktische: "lengte" was die van het onderste dek; "wijdte" die binnen de huid. Gaat het schip dieper dan oorspronkelijk "gepland" was, dan blijft de waterlijnvorm in hoofdzaak gelijk, maar het onderwatervolume wordt groter, en de stabiliteit gaat achteruit. Heeft men de extra-belasting hoog aangebracht, dan trekt men het zwaartepunt op, en er komt een tweede vermindering van stabiliteit. Eindelijk wordt de uitwatering minder, waardoor de maximaal toelaatbare slagzij verkleint.

Hieruit putten wij verklaringen voor enige voorgekomen gebeurtenissen. Zo het rank zijn onzer schepen in de 17e eeuw: ze waren te smal en ze droegen teveel geschut. De "Krona", der Zweedse marine sloeg in 1676 om doordat de kanonnen niet vastgesjord stonden: een geval van onsymmetrische belading. Het kapsijzen van de "Vasa" omtrent 1628 zal aan dezelfde oorzaak moeten worden toegeschreven; aan een te hoog gelegen zwaartepunt is gedacht, maar dan lijkt niet te verklaren waarom het ongeval ineens plaats vond. Het is ook enige malen voorgekomen dat een schip bij het wanden omsloeg. Dan treedt een kantelend moment op door de middelpuntvliedende kracht van een roterend lichaam, die onder water een weerstand vindt, boven echter vrij kan ageren. In 1882 verging de monitor "Adder": hij sloeg om. Onder twijfel heeft het schip zeer veel water binnengekregen door de luikhoofden (waarschijnlijk is een houten koekoek van het panthoofd afgeslagen (men herinnere zich, dat er een zeer holle zee stond en dat een monitor erg laag op het water ligt). Het binnengelopen water heeft zijn eigen lastlijn, die de werking heeft van het deels of geheel vernietigen van de scheepslastlijn als stabiliteitsfactor. Maar erger: krijgt zo'n lek schip slagzij, dan loopt het water naar de lage kant, veroorzaakt een onsymmetrische belading, en wel een die omslaan bevordert.

Het gevoel der scheepsbouwers uit het vóor-wetenschappelijk tijdperk bracht ze ertoe de zwaarste kanons op het laagste geschutdek te plaatsen, en zo verder, dus de lichtste op het hoogste dek.

Hier denken we aan de carronnades, uitgevonden in 1778, die het werpen van zware projectielen verenigden met een zeer licht kanon, daardoor hoog opgesteld konden worden en ware slachtingen konden aanrichten op des vijands dichtbezette bovendek, of in zijn tuigage. Maar alles moet men betalen: Zij schoten niet ver. Militair gezien was het laag plaatsen van de zwaarste kanons niet zeer fraai, want bij zeegang van enige betekenis, of als men de loef had bij harde wind, moesten de onderste poorten het eerst dicht, en was men zijn werkzaamst wapen kwijt.

Eenvoudig is de scheepsbouw niet: het zeer stabiele schip is net niet "stable",rustig: het slingert met een korte periode. Een manier om daaraan tegemoet te komen is het plaatsen van zware delen ver van de draaias. De oude zeilschepen hadden hun geschut tegen de huid en konden dus stabiliteit met rustig slingeren verenigen. De bouwer van de Tirpitz-vloot, Bürkner, bouwde zijn schepen extra breed, opdat ze nog stabiel zouden zijn al hadden ze zeer veel lekwater binnen. Door zeer zwaar huidpantser waren ze niettemin rustig slingerend. Reserve-stabiliteit voor het geval van averij had Pitzinger, de bouwer der Oostenrijkse dreadnoughts (± 1910), z er mooie en goede zeeschepen, de eersten met drielingtorens, vergeten.
Vandaar dat deze schepen geen incasseringsvermogen voor torpedotreffers of plakbommen bezaten.

Reservestabiliteit en drijfvermogen behoort eigenlijk elk schip te bezitten. Beide eigenschappen worden o.a. verkregen door langs- en dwarsschotten. Met de eersten moet men voorzichtig zijn, en ze vooral niet in het symmetrievlak van het schip plaatsen. Daardoor zijn belangrijke ongelukken veroorzaakt, die Evers in het tijdschrift "Werft-Reederei-Hafen" omtrent 1938 leerzaam heeft opgesomd. De beroemde theeclippers, ja alles wat vóór, zeg 1880 is gebouwd, misschien op de "Great Eastern" na, was op schottengebied volkomen niet of zeer onvoldoende verzorgd. Vandaar de talrijke voorgoed verdwenen clippers; en - b.v. de reeds genoemde "Adder". De "Titanic" had vele schotten, doch ze waren geconstrueerd volgens voorschriften uit de jaren 1880, d.w.z. te licht. Onze monitors en ramschepen heeft men omtrent 1885 zo goed het ging van nog een extra schotje voorzien.



Zoiets als veiligheid moet van den aanvang af in het opzetten van het ontwerp bezien zijn; latere bijvoegingen zijn haast steeds lapwerk. Deuren in schotten zijn uit den boze: hierdoor is in 1893 het Eng.slagschip "Victoria" omgekomen. Deuren plegen op het verkeerde moment open te staan. Maar de geschutpoorten der oude zeilschepen -wat waren die anders dan deuren in het buitenschot i.c. de huid ? Hier zij nog gewezen op schepen die zelf niet stabiel zijn maar dit worden door "extra's". Zoals vlerkprauwen Griekse trieren en moderne gieken, die stabiel zijn door de roeiriemen.

Dat men vroeger liefst smalle schepen wilde bouwen had te maken met verkeerde denkbeelden omtrent <u>scheepsweerstand</u>. Het schip, dacht men, moest de baren klieven, dus smal zijn. Omtrent 1775 begon men in Frankrijk met modelproeven, die enige lering afwierpen maar toch steriel bleven, zolang men niet wist hoe de modelmetingen om te rekenen voor het schip op ware grootte. De theorie hiervoor werd het eerst opgesteld omtrent 1830 door Reech, ingenieur der Franse marine; daarna nog eens in 1869 door William Froude, die de eerste wetenschappelijk verantwoorde modelmeettank bouwde, en die de twee hoofdcomponenten van de weerstand, n.l. die van de wrijving, en die van de "rest" d.w.z. der golven en wervelingen, onderkende en voor elk de -geheel verschillende - omrekeningswijze vaststelde. De proeven leerden het bepalen der physische constanten in de formules maar ook de beste vorm voor een zekere snelheid en, let wel, waterdiepte. De wellicht geniaalste Nederlandse scheepsbouwer, dr. H.C. Bruno Willem Tideman, hoofdingenieur-adviseur der marine, richtte zo gauw hij kon, d.w.z. in 1874, te Amsterdam op de marinewerf ook een modelsleepinrichting in. Zijn constanten voor de wrijvingsweerstand zijn nog steeds bruikbaar bij ontwerpwerk. Dat met klieven het verschijnsel niet uitputtend omschreven is, werd al beseft in 1750 ongeveer. DuHamel en Dumonceau maken in hun werk over de scheepsbouw attent op het feit, dat het water achter het schip weer samenvloeit. Daarom is van primair belang het verloop van het deplacement van voor- tot achtersteven. De breedte kan daarbij voldoende sterk gevarieerd worden zonder snelheid in te boeten.

Hierbij zal nog worden vermeld, dat de bepalende grootheid voor de mate van snelheid van relatief snelle schepen, de verhouding der snelheid tot de wortel uit de lengte op de lastlijn is.

De snelheid is dus relatief, 15 mijl is voor een motorsloep een zeer hoge snelheid, voor een torpedobootjager een slakkegang.

Nu kom ik tot een zaak die in de 18e eeuw de gemoederen hier te lande zeer beroerd heeft, n.l. of men de schepen met spiegels moest bouwen dan wel zgn. "rond", zoals de Engelse adat was. Er is hier ten slotte een tweetal Engelse scheepsbouwers geintroduceerd, dank zij het rusteloos drijven van de Admiraal Schrijver, die een zeer lage dunk had van de inheemse scheepsbouwkunde. Terecht: men leest steeds weer van kapers die niet ingehaald kunnen worden e.d. Men heeft twee schepen tegen elkaar geprobeerd, een met spiegel, dus vgs.Nederl.gewoonte, en een rondgebouwd. Dat met de spiegel bleek beter in harde wind, het ronde bij mooi weer. Dat klopt, want men weet nu dat hoge relatieve snelheid gevoegde lijnen achter verlangt, en lage niet. Ziet U alle motorboten, jagers en kruisers maar, die spiegels hebben; en daarnaast passagiersschepen, slagschepen, die ze niet bezitten. Een vis, dacht men vroeger, is natuurlijk het best op snelheid gebouwd, dus het principe van de onderwatervorm moet zijn "cod's head and mackerel tail". Een schip moest dus voor bol zijn, achter fijn. Maar zo is het niet: men had er niet aan gedacht dat een vis ni t op het water maar in het water "vaart". Tot zover de snelheid. Nog een opmerking: in 10 jaar tijd is het Ned.Scheepsbouwkundig proefstation erin geslaagd de schepen 10 % minder weerstand te geven, vergeleken dus met de al zeer verbeterde schepen uit de jaren 1920. Modelonderzoek was dus wel heel erg nodig.

Nu zal ik het over de sterkte hebben. Een schip is een balk, die op buiging wordt belast door de waterdrukken en de gewichten.
Het totaal van drukken en gewichten moet gelijk zijn, maar de plaatsing langsscheeps van die twee lasten is niet gelijk, en dus komt er buiging. Een houten schip is van een zeer bedenkelijk materiaal gebouwd gezien uit con structief oogpunt, want hout laat zich zeer slecht hecht verbinden. Buigt het schip, dan komt er niet alleen een trekspanning boven, verminderende tot nul op ongeveer halve holte, en dan overgaande gaandeweg tot een drukspanning beneden, of vice versa; maar er komen ook schuifspanningen. De huidplanken liggen eigenlijk los op elkaar, schuiven dus, het breeuwsel gaat loswerken, en daar komen de zilte verhalen van "alle hens aan de pompen" vanzelf tevoorschijn.



Maar er is een truc om er toch wat tegen te doen, n.l. het plaatsen van diagonalen. Reeds om 1600 werden die dwarsscheeps ingezet, onder het koebrugdek. In de 18e eeuw werden ze ook langsscheeps toegepast door A.F.Chapman, een der zeer groten in het vak maar niet goed, n.l. onder langsliggers van het koebrugdek. Ze behoren ten rechte in de voornaamste vervormbare rechthoeken te zitten, n.l. die welke bestaan uit de verticale spanten en de horizontale huidplanken. Zijn die rechthoeken vormvast, doordat er diagonalen inzitten, dan houdt het schuiven der planken op. Seppings heeft dit begrepen en zijn denkbeelden in 1814 gepubliceerd. Hij bouwde de spanten in de kim diagonaalsgewijs en ook diagonalen tussen de poorten en bracht aldus een stijf element in de scheepszijde. Dit stelsel is door Soetermeer, constructeur der Ned.marine verder verbeterd. Wat dit betreft is het overnaads of klinkergebouwde schip principieel beter dan het gladde of karveelgebouwde schip. Het beginsel treffen we weer aan bij de geklonken metalen schepen. Maar ideaal is pas het gelaste schip, waar geen delen meer kunnen schuiven, en alleen de onvermijdbare schuifspanningen intern in 't metaal zelf optreden. Men heeft ook de composietschepen gekend, metalen geraamten bekleed met houten dekken en huiden, speciaal voor gebruik in de tropen. Zó oud zijn die nu ook weer niet want ik moge U aan de mijnenvegers der "Dokkum"-klasse doen denken, wier bouw in 1952 aanving. Daar is radicaal geconstrueerd. Omdat de elasticiteitseigenschappen van metaal en hout zeer sterk verschillen, kunnen ze niet samenwerken, en genoemde schepen zijn dan ook zo bemeten, dat het metalen skelet op zichzelf de hele buigsterkte kan leveren, en dat de huid en de dekken alleen voor de waterkering hebben te zorgen. De oudere composietschepen waren geconstrueerd op samenwerken van hout en ijzer voor de sterkte. Bij hout heeft men tegenwoordig de moderne verlijmingsmethoden, die van hout monolithische constructies vermogen te realiseren. En die bovendien bijzonder materiaalbesparend zijn. Bij onze geheel houten ondiepwatermijnenvegers moest evenwel nog een ander gezichtspunt zijn plaats hebben. n.l. dat der makkelijke repareerbaarheid. Daarom is daar wel veel langsverband gelijmd, maar de huid niet. Daar zijn de planken diagonaal aangebracht, en het reseltaat is zeer tevredenstellend gebleken.
Nadat ik U zo enige hoofdaspecten voor ogen heb gesteld, die voor elk schip gelden, met -zij het zeer kort en zeer onvolledig - enige bepalende grootheden, zou ik nog enige zaken willen aanstippen die hun belang hebben voor mensen die schepen niet alleen begriploos willen aanzien.

Er is de vraag of een schip lang of kort is. Bij enig nadenken komt men wel tot de slotsom, dat ook hier relativiteit om de hoek kijkt. Maar hoe moeten we e.e.a. met cijfers bepalen ? Daarvoor is de methode deze, dat men het basische volume van het schip, n.l. dat van het "vervangen" water als uitgangspunt neemt. Dit volume, een min of meer willekeurig lichaam met inhoud, vervormt men in de geest vervolgens tot een kubiek met hetzelfde volume. Dan ziet men ineens tot zijn verwondering, dat de ribbe van die kubus (alle ribben van een kubus zijn gelijk) dat die ribbe a.h.w. de natuurlijke lengte-eenheid van het schip is. Wanneer men die vergelijkt met de lengte, de breedte, de holte, de diepgang, dan krijgt men verhoudingscijfers, die aangeven in hoeverre een schip lang of kort, breed of smal, enz. is. Bij voorbeeld. Een torpedobootjager heeft een deplacement van 1000 $m^3$. Dan is de ribbe van dat volume, als kubiek gedacht, de derdemachtswortel van 1000 $m^3$, dus 10 m. Zo'n jager is zowat 85 meter lang. De relatieve lengte is dus 85 : 10 is 8,5. Maar nu nemen we het helaas verdwenen visserijpolitievaartuig "Nautilus", uit 1932, eveneens met rond 1000 $m^3$ deplacement. Maar dit schip was 56 m lang, en relatief dus 5,6. Het is dus veel korter. Een ander voorbeeld, een zeillinieschip der Eng.marine van 120 stukken, uit ongeveer 1830. Dit had een waterverplaatsing van 4550 $m^3$ en een lengte van 62,5 m op de lastlijn. De relatieve lengte blijkt hier 3,8 te bedragen. U ziet hoe wij op deze wijze tot een goede onderlinge waardering van op het oog geheel onvergelijkbare schepen kunnen komen.

Relativiteit komt ons ook te hulp bij het bezien van karakteristieken betreffen b.v. bewapening, snelheid, enz. en wel voornamelijk voor wat betreft de efficiency van het schip voor zijn doel. Dit kan het beste door vergelijking der gewichtsgroepen, betrokken op het totaal gewicht, en door - om een voorbeeld te nemen - het aantal kilo's dat een paardekracht ener machineinstallatie weegt. Bij zeilschepen zijn er geen machines maar toch wel voortstuwingsinstallaties, n.l. het tuig en de zeilen, en daar moet dan de ballast bijgeteld worden, omdat die onmisbaar is bij dit soort schepen.
Als voorbeeld dat 120 kanonnenschip, vergeleken bij een onzer pantserschepen 1900, die dezelfde orde van grootte v.w.betreft de waterverplaatsing hadden.



| | Linieschip 120 kns. | | Pantserschip 1900 | |
|---|---|---|---|---|
| L - lastlijn m | 62,5 | relat. 3,73 | 95,5 | relat. 5.53 |
| B | 16,6 | 1,00 | 15,1 | 0,88 |
| H | ± 14,95 | 0,90 | 8,9 | 0,52 |
| Diepg. | 7,7 | 0,46 | 5,8 | 0,337 |
| Waterverpl.ton | 4670 | | 5130 | |
| Groep romp % | 53,50 | | 47,00 | |
| pantser | | | 14,70 | |
| wapens | 11,48 | | 11,00 | |
| voortstuwing | 11,93 | | 8,65 | |
| brandstof | | | 12,80 | |
| uitrusting | 23,09 | | 5,85 | |
| Snelheid knoop | 10 | geschat | 16 | |
| relatieve snelheid | 0,700 | | 0,905 | |

Ruw schattend komt men tot de orde van grootte van 2x zoveel vermogen in het pantserschip als in het linieschip.

Het vermogen zou zeer globaal in het linieschip 186 kg/apk en in het pantserschip op 63 kg/apk komen. Maar rekent men de brandstof bij de voortstuwing, op 164 kg/apk. De vaart van het linieschip is zeker te hoog geschat, dus het gewicht van de "apk" nogal wat hoger zijn.

Ook op het rompgewicht zal een correctie te overwegen zijn. Weliswaar draagt het pantser niet tot de constructie bij, het is a.h.w. een "overgooier", maar de houten wanden van het linieschip waren toch wel bedoeld ook kogels tegen te houden.

De gewichtsgroep pantserschip moet dan zijn romp plus pantser ofwel 61,7 % tegen 53,5 % van het linieschip 1830.
Construeerde men vroeger zwaarder dan nu ? Hiervoor gebruikt men meest de verhouding van het rompgewicht tot de "doos" L maal B Holte. Deze laatste is voor het linieschip niet gegeven en moet dus geschat worden. Die holte is met grote waarschijnlijkheid geweest 14,95 m.

Het gewicht van de doos per cub.meter was dan bij het linieschip 152 kg/m$^3$ en bij het pantserschip zonder het pantser 188 kg/m$^3$ en met het pantser 247 kg/m$^3$. Men bouwde vroeger dus bepaald niet zwaar. Maar dan ook zonder schotten, dubbele bodem, lens- en brandblussystemen en zoveel andere zaken. Terwijl de bescherming tegen beschieting, bij het pantserschip ongeveer bestand tegen kanons van het eigen kaliber, bij het houten schip misschien in die buurt lag, maar- onoordeelkundig aangebracht.
De bemanning tenslotte zal bij het linieschip tweemaal groter zijn geweest dan bij het pantserschip. (bij Franse schepen ± 1780 zelfs 4x groter). De zeer hoge post uitrusting bij het zeilschip is o.a. te danken aan de grote hoeveelheid water en victualie die men moest laden; tegenwoordig heeft men distilleertoestellen, ververst veel eerder, en heeft veel kleiner bemanning.

Over de geschiedenis der materialen zal ik U niet lang ophouden, alleen aanstippen het vervuren van houten schepen, d.i. vermolming door zwam. Dat treedt op bij te veel vocht in het hout en onvoldoende ventilatie. Daarom moest het houten schip van belegen hout zijn, en bovendien lang in de spanten hebben gestaan. Het gebruik van grint als ballast, was dus funest, het hield veel vocht vast. De Franse marine verbood grintballast pas in 1786. Tegenwoordig kiest de Ned.marine bij voorkeur tropische houtsoorten, laat ze zo nodig machinaal drogen, en heeft dan geen last; terwijl de Amerikaanse zeemacht verzot is op inlandse saprijke houtsoorten, die men chemisch moet behandelen. En dan trekken die meer, dan de welgekozen teak- of mahoniesoorten. Tegen aantasten van de huid door boorwurmen kwam omtrent 1780 het bedekken van de huid met koperen platen op.
Een interessant chapiter is de invloed van de scheepsbouw op ontbossing, en van die ontbossing nadien weer op de scheepsbouw. Ik noem het slechts om de eetlust van onderzoekingslustigen op te wekken.

Wat heeft al die techniek nu met marine-geschiedenis te maken? Nu, om te beginnen doet het de schepen in hun wezen beter begrijpen. Maar een zeer belangrijk facet is, dat men de theorie van de techniek niet kan ontberen, wanneer men modellen wil bouwen, en meer in het bijzonder van scheepstypen, die zo ver in de grauwe oudheid rondvoeren, dat documentatie en afbeeldingen schaars en uiterst onbetrouwbaar zijn.



Het ontworpen model zal dan toch zeker moeten worden gecontroleerd op drijfvermogen, stabiliteit, sterkte en -samenhangend met dat drijfvermogen - op de gewichten der samenstellings- en beladingsgroepen. Ja zelfs, dat hebben die "gründliche" Duitsers heus gedaan, met modelproeven kan de snelheid worden hervonden.
Een interessant punt voor vorsers is voorts de invloed van de stoom op het ontstaan van kolendeports overal ter wereld, welke weer reparatiebedrijven met zich brachten, waardoor weer veel frequenter gedokt kon worden.

Nu nog een laatste woord over wat anders, n.l. het schip als uiting der cultuur. De vormgeving doet daarvan blijken. De sierlijkheid van Egyptische en Griekse schepen, het Romaans in de koggen en hulken, de late Gothiek in de 16e en het begin van de 17e eeuw (is niet de zgn.Renaissance in Engeland, Nederland en Duitsland in wezen Gothiek met een klassiek jasje aan ?), de barok in de vloten van de Ruyter en van Almonde, en de ontspruitende en doorzettende klassiek in de 18e en 19e eeuw, daarna de wansmaak van het machinetijdperk, en later de vormenwereld van wat men noemt "industriële vormgeving" - zij tonen dat de mens niet uitsluitend een rationeel wezen is. Voor museumdirecteuren met een kunsthistorische inslag ligt hier een veld van studie open.

Bijlagen.

Franse Ordonnantie van 1786.

Gemiddelde cijfers over 5 charters linieschepen (120-110-80-74-64)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Romp plus tuig | 54,1 % | 66,5 % | |
| Ballast | 12,4 | | |
| Wapens | 9,7 | 9,7 | L/B = 3,82 |
| Bemanning | 3,5 | 23,8 | |
| Water | 6,1 | | |
| Victualie | 14,2 | | MG [1] ca. 3,7 meter |

43,2 ton/kanon
1,07 ton/man
9,58 man/kanon (dubbel zoveel als bij Ned.schepen 17e eeuw.

Gewichten enz. gemiddeld voor twee charters fregatten (49-32 stukken)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Romp plus tuig | 55,4 % | 68,2 % | |
| Ballast | 12,8 | | |
| Wapens | 8,2 | 8,2 | L/B = 3,95 |
| Bemanning | 3,9 | 23,6 | MG [1] ca 3,4 meter |
| Water | 6,1 | | |
| Victualie | 13,6 | | |

36,8 ton/kanon
4,6 ton/man
8,0 man/kanon

1) MG is een bepalende grootheid voor de "beginstabiliteit".

Gewichten, verhoudingen en pantserschepen.

| | Prins Hendrik | Kon.Regentes | Bayern [1] | Hood [1] |
|---|---|---|---|---|
| Romp | 47,9 % | 47,9 | 30,1 | 37,1 |
| Pantser | 20,1 | 14,7 | 40,4 | 34,5 |
| Wapens | 4,7 | 10,6 | 14,1 | 13,2 |
| Machines | 10,5 | 8,7 | 7,8 | 13,3 |
| Brandstof | 11,2 | 12,6 | 3,5 | - |
| Uitrusting | 5,6 | 5,5 | 4,1 | 1,9 |

1) Niet geheel vergelijkbaar, daar de "normale" en niet de "toegeladen" deplacementen gegeven zijn.



| | Prins Hendrik | Kon.Regentes | Bayern | Hood |
|---|---|---|---|---|
| | | | Proeft.depl. | |
| L/B | 5,2 | 6,32 | 6,7 | 8,11 |
| Snelheid | 12 | 16 | 22 | 32 |
| Lengte lastlijn | 69,94 m | 95,5 | 179,4 | 260,0 |
| Relat.snelheid 1) | 1,44 | 1,65 | 1,65 | 1,98 |
| of | 1,0 | 1,14 | 1,14 | 1,38 |
| $L/\sqrt[3]{D}$ | 4,68 | 5,58 | 5,87 | 7,38 |

Dit was voor de Franse zeillinieschepen rond 3,5 gemiddeld
zeilfregatten 3,9 "

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Waterverpl.ton | 3362 | 5010 | 28520 | 41860 |
| Jaar v.ontwerp | 1864/65 | 1896/98 | 1913/14 | 1915 |

1) Hierbij is het gebruik de snelheid in zeemijlen/uur, en de lengte in Engelse voeten uit te drukken.

Gewichten en verhoudingen "kruisers".

Uit Edye's Calculations, etc. 1832.

| | Fregat 46 st. | | Fregat 28 st. | | Korvet 18 st. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gewicht romp | 54,2 %) | | 52,8) | | 46,3) | |
| " tuig en ballast | 13,2 | ) 67,4 % | 16,5) | 69,3 % | 20,9) | 67,2 % |
| " wapens | 10,3 | | 9,4 | | 8,7 | |
| " uitrusting | 22,3 | | 21,3 | | 24,1 | |
| Deplacement metr.ton | 1335 | | 713 | | 256 | vol uitgerust |
| ton/kanon | 29 | | 25,5 | | 14,8 | |
| L/B | 3,75 | | 3,57 | | 3,64 | L is lengte |
| L relatief | 4,2 | | 3,9 | | 5,38 | batterijdek |
| B " | 1,11 | | 1,07 | | 1,48 | |
| H " | - | | - | | - | |
| Dg " | 0,51 | | 0,525 | | 0,73 | met kiel |
| L in meter | 46,3 | | 34,8 | | 34,2 | |
| B " | 12,25 | | 9,56 | | 9,42 | "breadth extreme" |
| Diepg. " | 5,6 | | 4,7 | | 4,58 | |

Uit Opgaven en berekeningen door L.K. Turk, 1855.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gewicht romp | 43,1 %) | Fregat 2e kl | 43,8) | | Korvet 2ekl. |
| " tuig en ballast | 16,6 ) 71,4 % | 36 st | 18,1) 61,9 % | | 20 st |
| " wapens | 10,9 | | 8,0 | | |
| " uitrusting | 29,4 | | 30,1 | | |
| Deplacement in metr.ton | 1460,63 | | 899,57 | | |
| ton/kanon | 40,5 | | 45,0 | | |
| L/B | 3,87 | | 3,76 | | |
| L relatief | 4,07 | | 4,00 | | |
| B " | 0,85 | | 1,09 | | |
| H " | - | | - | | |
| Dg " | 0,432 | | 0,488 | | |
| L in meter | 46,21 | | 39,50 | | lastlijn |
| B | 11,91 | | 10,50 | | binnen de |
| Diepg. | 5,45 | | 4,70 | | huid |
| Manschappen | 320 | | 150 | | |

Gemiddeld voor 5 fregatten en korvetten

| | | |
|---|---|---|
| % + gewicht romp | 48,04 % ) | |
| Tuig,ball | 17,06 ) | 65,1 % |
| Wapens | 9,46 | |
| Uitrusting | 25,44 | |

Gewichten en verhoudingen Kruisers.

| | Holland | | Java | | De Ruyter I | | De Ruyter II | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gewicht romp | 56,3 %) | | 38,8) | | 38,6) | | ) | |
| Pantser | 2,7 ) | 59,0 | 13,9) | 52,7 | 12,2) | 50,8 | ) | 51,3 |
| Wapens | 5,9 | | 6,2 | | 6,9 | | 10,2 | |
| Mach | 17,6 ) | | 19,1 | | 18,6) | | 12,2) | |
| Brandst. | 9,8 ) | 27,4 | 14,5) | 33,6 | 16,0) | 34,6 | 17,2) | 29,4 |
| Uitrust. | 7,7 | | 7,5 | | 7,7 | | 9,1 | |

Gemiddeld laatste 3: R + P 51,6 %
W 7,8
M 16,6
Br. 15,9
U 8,1



| | Holland | Java | De Ruyter I | De Ruyter II |
|---|---|---|---|---|
| L cwl | 93,0 m | 153,9 | 168,0 | 184,5 |
| B cwl | 14,78 | 16,00 | 15,60 | 17,25 |
| H | 9,9 | 11,13 | 11,35 | 11,65 |
| T | 5,57 | 6,1 | 5,86 | 6,65 |
| Depl.max. | 4000 ton | 8210 | 7670 | ± 12.000 |
| PK | 8400 | 55000 | 66000 | 75.000 |
| L/B | 6,29 | 9,63 | 10,77 | 10,67 |
| $L/\sqrt[3]{D}$ | 5,86 | 7,69 | 8,59 | 8,15 |
| $V/\sqrt{L}$ | 1,12 | 1,37 | 1,43 | 1,32 |
| jaar | ± 1896 | 1915 | 1932 | 1937 |

Gemiddeld laatste 3 :

| | |
|---|---|
| L/B | 10,36 |
| rel.lengte | 8,14 |
| rel.snelh. | 1,37 |

Jagers.

| | | | Wolf | Piet Hein | Is.Sweers |
|---|---|---|---|---|---|
| Gewicht romp | 34,4 % gemidd. | L cwl | 70,1 | 97,05 | 105,0 |
| mach | 30,5) | B cwl | 6,56 | 9,45 | 10,0 |
| Br.st. | 21,0) 51,5 | H | 3,97 | 5,72 | 6,17 |
| wapens | 8,4 | T | 2,04 | 3,12 | 3,49 |
| uitr. | 5,7 | | | | |
| | | Depl. | 514 | 1672 | 2252 |
| | | PK | 8500 | 31000 | 45000 |
| | | L/B | 10,67 | 10,26 | 10,20 |
| | | relat. L | 8,84 | 8,24 | 8,02 |
| | | relat. Snelh. | 1,97 | 2,00 | 1,94 |
| | | jaar | 1910 | 1924 | 1937 |

Gemiddeld: L/B 10,37
rel.L 8,37
rel.V 1,97

## Korvet en Kanonneerboot.

| Korvet 1e kl. (vgs.L.K.Turk) | | | | "Koetei"-"Assahan" | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| romp | ton | 346,558 | = 38,5 % | 424,7 ton | 52,6 % | |
| mach.(tuig) | 182,052 | 182,052 | 20,2 | 168 | 20,8 ) | |
| brandst. | - | - | - | 113 | 14,1 ) | 34,9 |
| wapens | 100,242 | 100,242 | 11,2 | 21,5 | 2,7 | |
| uitr. | | 270,718 | 30,1 | 79 | 9,8 | |
| L cwl | | 39,5 m | | 50,6 | | |
| B | | 10,5 (binn.huid) | | 9,44 | | |
| H | | - | | 4,63 | | |
| T | | 4,7 | | 3,29 | | |
| depl.max. | | 899,57 | | 806,2 ton | | |
| PK | | - | | 1400 | | |
| V | | ? | | 13,6 | | |
| L/B | ong. | 3,75 | | 5,36 | | |
| $L/\sqrt[3]{D}$ | | 4,1 | | 5,44 | | |
| $L/\sqrt{L}$ | | - | | 1,09 | | |
| jaar | | ± 1840 | | ± 1896 | | |

- - - - - -

## Ballast

Het percentage ballastgewicht was in zeiloorlogsschepen aanzienlijk, zij het variërend.

Volgens L.K.Turk 1855:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Linieschip | 1e kl. | - 9,1 % | ballast - | water verpl. | - 3297 | ton |
| " | 2e kl. | - 9,0 % | " | " " | - 3000 | " |
| fregat | 1e kl. | - 10,7 % | " | " " | - 2485 | " |
| " | 2e kl. | - 4,1 % | " | " " | - 1878 | " |
| korvet | 1e kl. | - 13,3 % | " | " " | - 899 | " |
| " | 2e kl. | - 11,1 % | " | " " | - 899 | " |
| bark | | - 10,5 % | " | " " | - 550 | " |
| brik | 1e kl. | - 9,6 % | " | " " | - 499 | " |
| schoenerbrik | | - 4,3 % | " | " " | - 252 | " |
| schoener | | - 2,8 % | " | " " | - 198 | " |
| schoener airso | | - 8,8 % | " | " " | - 137 | " |



## Notities over de geschiedenis van wetenschappelijke scheepsbouw.

1681 conferenties in Parijs om de scheepsbouw op wetenschappelijke basis te stellen.
1673 poging van de Jezuit Pardies om de weerstand te berekenen.
1693 discussies over Pardies door Renaud en Chr.Huyghens.
1696 Jacob Bernouillie bemoeit zich met de zaak.
1697 het werk van Paul Hoste: stabiliteit, weerstand, vorm.
1714 Johannes Bernouillie, Bazel, theoretische bespiegelingen.
1746 Traité du Navire door Bouguer - ontdekker van het metacentrum.
1749 Euler Scientia Navalis, schip als slinger.
Onderzoekingen omtrent het rollen der schepen :
Don G.Juan Santacilla, zijn boek 1771
Daniel Bernouillie.
1760 ongeveer proeven van Borda over weerstand.
1776 rapport voor de Académie van de commissie d'alembert, Condorcet en Abbé Bossut ; Euler Theorie Complète de la Constr.
1776 Romme ontdekt het belang van de vorm van het achterschip.
1776 Hendrik Chapman, boek vol empirische formules.
1791 Sewell richt de Society for the improvement of Naval Architecture op.
1814 Seppings openbaart zijn constructieverbeteringen voor de Royal Society.
1811 School voor scheepsbouw in Portsmouth.
1832 Captain Symonds wordt Surveyor of the Navy, introduceert geheel nieuwe scheepsvormen.

Boek van Chapman vertaald in Frans in 1781, in het Engels 1820.

Sterkte : Bouguer de eerste die verstandige denkbeelden uitte.
1759 Euler.
1766 studie van Bourde de Villehuet (schip in moten).
1771 Santacilla.
1784 Stibolt, ddens werk over sterkte, dat de principes van Euler en Bouguer toepaste, maar nu op de werkelijke scheepsvormen en niet op mathematische lichamen.

| | | |
|---|---|---|
| Modelonderzoek Samuel Forthney | 1622-1681 | |
| Bouguer | 1746 | |
| d'Alembert c.s. | 1775 | |
| Beaufoy | 1764-1827 | Engelsman |
| Society : Sewell, Scott, Russell | 1791 | |
| Froude begon | 1860 | voor zich zelf |
| | 1870 | steun van de Admiraliteit |
| | 1871 | eerste modeltank |
| | 1873 | proeven op ware grootte met de "Greyhound" |
| | 1869 | modelwet v.Froude |
| | 1873 | modelbeproevingsinr.van Tideman |
| | 1884 | derde tank: Denny |
| | 1932 | Wageningen. |

Diverse aantekeningen.

Enige methoden om een stijf houten schip te verkrijgen.

De 17e, 18e en beginnende 19e eeuw bouwden gladde huiden om de schepen, die zoals is gezegd, niet tot een stijve constructie leidden.

Aan de nadelen van die constructie kwam Seppings tegemoet met zijn diagonalen, met als voorloper Af Chapman.

De Egyptenaren zetten verticale pennen in de dikte van de huidplanken, zodat langsscheeps verschuiven daarmee was verhoed. Voor verticaal uiteenwijken was dan nog de mogelijkheid open. Bij het schip, zoals wij het kennen, is die beweging onmogelijk door de spanten. Maar de Egyptenaren kenden die of niet, of ze zetten ze pas in, nadat de huid gereed was ; hoe dan ook, ze moesten dit uiteenwijken direct stoppen, en deden dat door in boven- en onderplank een nisje uit te schulpen, waarbij een dam bleef staan. Met bast-, textiel-, touw- of leerkoorden, kon men dan een naaiing om de dammen leggen, die de planken stijf opeen hield.



In een boek over scheepsbouw, bestemd voor Adelborsten der voormalige Oostenrijks-Hongaarse marine, treffen we nog een ander denkbeeld aan, dat in wezen aansluit bij de bouwwijze der Inca's. Deze laatsten gaven hun stenen heen vlakke sluitkanten, doch kanten die schuin liepen, of haken vertoonden. Zodoende waren hun gebouwen in grote mate tegen aardbevingen bestand. Dit grondprincipe nu, op de scheepshuid toegepast leidt tot het gebruiken van planken met een flauw zigzag langskant waar de boven- (cq. onder-) plank met een passende zigzag op sluit. Langsverschuiven is dan niet meer mogelijk.

Notitie over Egyptische schepen.

Daar deze schepen alleen verstorkt waren tegen doorbuiging met een "katterug" d.w.z. dat het neer uigen der einden t.o.v. het middenschip was tegengegaan - en wel door gespannen touwen, die van een steven over opstaande vorken naar de andere steven liepen - is het duidelijk dat ze ongeschikt waren voor zeevaart. In zeegang kan het dek nl. net zo goed druk als trek moeten ondergaan. De Egyptische scheepsbouw was dus een bouw voor vlak water, de Nijl vooreerst, de kalme zee eventueel.

Men leze het zeer goede artikel "Egyptian Shipping of about 1500 B.C." door Carl V.Solver, The Mariner's Mirror, oct.1936.

Een denkbeeld van schrijver dezes:

Kan het zijn, dat de "berghouten" der 17e eeuwse schepen een voortleefsel waren uit de schijnbare berghouten der koggen ? En dat deze laatsten helemaal geen berghouten waren, doch daarentegen naadlatten, bestemd om de langsnaden van de houten huid dicht te houden;waarbij ze tevens het nuttig effect van de klinkerbouw hadden, n.l. het beletten van het verschuiven der planken langsscheeps tegen te gaan ? Wanneer men het beroemde model van het Museum "Prins Hendrik" gade slaat, dan ziet men dat die "berghouten" op de huid liggen. In de 17e eeuw en later zijn die berghouten zelf, zij het verdikte, huidplanken. Maar hun verloop is niet zeer rationeel, en is blijkbaar een herinnering aan de vroegere naadlatten. Zo onrationeel was het verloop, dat men eerst de lagere en ook hogere dekken op verschillend niveau moest leggen om niet al te slecht met de geschutpoorten uit te komen, en later de poorten eenvoudig door berghout en al heen zaagde, een zotte wijze van doen.

De 18e eeuw was verstandiger, strakte de zeeg op, en kon nu de poorten zo inzagen, dat de berghouten ongedeerd bleven.
Ter versterking van deze suggestie moge nog aangevoerd worden, dat de 14e en 15e eeuwse schepen voor de bescherming van de huid verticale houten hadden, die over de zg. berghouten heen liepen.

Gaarne worden opmerkingen over dit denkbeeld ingewacht.

Niet alleen het genoemde model, maar alle mogelijke oude afbeeldingen op schilderij, gravure of zegel, stemmen daarin overeen, dat die "berghouten" over de naden bevestigd waren.

Enige literatuur, die, naar schrijver meent, hier te lande minder bekend is.

Sailing Ships, 2 dln, door G.S.Laird Clowes, 1932/1959 London, H.M. Stationery Office, 13 sh.,6 d.

La Route des Indes et ses Navires, door Jean Poujade Payot, Parijs. prijs f. 3,- (?) 1946. Zeer leerzaam voor antieke en Oosterse schepen.

The Shipwright's Trade, door Sir Westcott Abell, the Cambridge University Press, 1948.
Zeer leerzaam voor ontwikkeling van het scheepsbouwersambacht. 21 sh.

The Evolution of Naval Armament, door F.L.Robertson, Constable and Co, London, 1921; prijs ? Waardevolle gegevens over de zeilscheepsbouw en de opkomst der scheepstheorie.

Quelques aspects de l'Architecture Navale au Cours du XVIIIe Siècle, door W.F.Stoot, in het Bulletin de l'Association Technique Maritime et Aéronautique, no 58, 1958.
Bijzonder waardevol overzicht van de opkomst van theorie en modelonderzoek in de 18e eeuw.

Naval Development in the Century, door Nath.Barnaby, Toronto/London, 1904.
Buitengewoon interessante geschiedenis van scheepsbouw en scheepsmachinebouw gedurende de 19e eeuw.



Die Entwickelung des Kriegsschiffbaues, 2 dln, door Tjard Schwarz, Sammlung Göschen, Leipzig 1909.
Zeer duidelijk geschiedboekje, dat beknopt is, maar zeer welkome gegevens bevat; de schrijver was Hoofdingenieur der Keizerlijke marine.

Der Teppich von Bayeuz, Prof.Lienau,"Schiffbau" 1941; Vom Einbaum zum Wikingerschiff, Gerh.Timmermann, "Schiff und Hafen", jrg.1956;

Das Nydam Schiff, Prof.H.Herner, "Schiffbau", jrg.1932; rubriek "Kriegsschiffbau" in "Werft-Reederei-Hafen", jrg.1930-1940, Oberbaurat Evers.

De reeds in de tekst genoemde opgaven van afmetingen gewichten en prijzen van Engelse en Nederlandse oorlogsschepen uit de eerste helft van de 19e eeuw door Edye en L.K.Turk.

"SCIENCE-FICTION" ALS MARITIEM-HISTORISCH DOCUMENT

De interesse voor literatuur die haar hoofdthema ontleent aan de ontwikkeling van de techniek, is niet alleen een mode van de laatste tijd. Zij bloeide bijvoorbeeld zeer in het laatste kwart van de negentiende eeuw. Velen onzer kennen nog de naam van Paul d'Ivoy, terwijl Jules Verne nog steeds bij jong en oud een geliefd auteur is. Schrijvers als deze beide behandelen vaak gebeurtenissen, waarvoor de technische mogelijkheden op het moment, dat die gebeurtenissen aan hun fantasie ontsproten, nog niet aanwezig waren. Er zijn echter ook auteurs geweest, die, wat de intrigue van hun verhaal betreft, hun fantasie de vrije loop lieten, maar zich wat de verwerking van technische gegevens betreft strikt aan de werkelijkheid hielden.

Een dergelijk publicist was Sir William Laird Clowes (1856-1905), één der bekendste "naval journalists" van zijn dagen (hij was o.a. van 1890 tot 1895 marine-medewerker van "The Times"), bekend ook als schrijver - in samenwerking met o.a. Mahan- van "The Royal Navy: its History from the Earliest Times" en als medestichter van de Navy Records Society. Hij kleedde de ideeën, die hij zich gevormd had over de zeeoorlog van de toekomst enige malen in de vorm van gefantaseerde verhalen. Eén daarvan ligt hier voor ons: "The Captain of the "Mary Rose" - A Tale of To-Morrow". Eerst gepubliceerd als feuilleton in The Engineer, beleefde het in boekvorm tenminste zes drukken in de

jaren 1891-1895.

In het Engeland van de jaren '90 was de belangstelling voor marinezaken zeer groot. Dat verklaart zeker voor een groot deel het succes van dit boek. Maar de mogelijkheid tot het behalen van een succes is o.i. waarschijnlijk niet de enige reden geweest, die Laird Clowes bracht tot het publiceren van zijn jeu d'esprit.

Het laatste zeegevecht van betekenis, dat vóór 1895 plaats had, was de slag bij Lissa in 1866, waar de Oostenrijkers de Italianen versloegen. Daarna hadden zich in de bewapeningstechniek revolutionnaire wijzigingen voltrokken: wij noemen hier slechts de invoering van de torpedo en van het achterlaadgeschut. De werking van deze nieuwe strijdmiddelen en van de vele experimenten op scheepsbouwkundig gebied, die deze tijd kenmerkten, bleef een gedeeltelijk onbekende factor, zolang zij niet in de werkelijkheid van het zeegevecht waren beproefd.

Evenzo was het met de marine-organisatie: de opzet, zoals die voldaan had in "Nelson's days", had daarna wel enige wijzigingen ondergaan, doch was nooit meer aan een ernstige krachtproef onderworpen.

Voor wie -zoals Laird Clowes- meende, dat er veel haperde aan materieel en organisatie van de Royal Navy, was er (bij gebrek aan voorbeelden uit de praktijk) geen beter middel om zijn ideeën aan het publiek te "verkopen", dan ze in romanvorm te publiceren. Op papier kon de krachtproef wel consequent worden uitgevoerd. De uitslag blijft natuurlijk een hypothese, doch het is zeer de moeite waard er kennis van te nemen, als zij van een deskundige als Clowes afkomstig is. Ook voor de latere onderzoeker is het van belang te weten, hoe een man, die de Britse marine goed kende, bijvoorbeeld een jaarlijkse gast was bij de vlootmanoeuvres, dacht over de waarde van verschillende typen schepen en hoe hij zich de toekomstige strijd ter zee voorstelde. En dat in een kader, waar hij zich, zonder zijn integriteit geweld aan te doen, allicht vrijer kon voelen, dan in een wetenschappelijke verhandeling.

Een goede analyse van Clowes'boek vereist meer kennis van de betreffende periode uit de maritieme geschiedenis, dan ondergetekende bezit en bij zijn lezers kan veronderstellen. Toch gelooft hij, aan de hand van een beknopte weergave van Clowes'verhaal, het belang van de studie van deze soort maritieme "science fiction" te kunnen illustreren.



Op 27 april 189- bevond zich het grootste deel van de Mediterranean Fleet ter rede van Toulon. Onenigheid in een café leidde tot vrij ernstige wanordelijkheden tussen Britse en Franse matrozen en de eis tot uitlevering aan de Franse regering van alle officieren en manschappen, die die dag aan wal waren geweest. Zolang die uitlevering nog niet had plaats gehad, mocht geen enkel Brits schip de haven verlaten. De Britse admiraal gaf toch order te vertrekken en verliet in de avond Toulon, gevolgd door een aanzienlijke Franse scheepsmacht. Een poging, onder bescherming van de duisternis de Fransen te ontwijken, mislukt, omdat de oudere Britse torenschepen, zoals de "Inflexible", tegen de vrij ruwe zee in niet meer dan 10,5 mijl kunnen volhouden, terwijl het Franse eskader in zijn geheel ruim één zeemijl meer kan lopen. Daarop besloot de Britse vlootvoogd tot de aanval over te gaan. Er volgde een typisch "fight at close quarters", dat in het voordeel der Fransen verliep. Hun schepen waren over het algemeen op de waterlijn beter beschermd dan de Britse, zij beschikten over een vrij groot aantal "torpilleurs de haute mer", terwijl de Britten alleen twee torpedokruisers en de "torpedo ram" "Polyphemus" (alle in het boek genoemde schepen zijn werkelijk bestaande) bij zich hadden, bovendien ondervonden zij moeilijkheden met hun zware artillerie, waarbij de munitie-aanvoer niet altijd goed werkte, terwijl enige malen projectielen reeds in de loop barstten en daardoor de vuurmond onklaar maakten. Dit alles leidt tot een éclatant succes voor de Fransen. "Our Mediterranean Fleet, as such, existsno longer. Half of it has been destroyed or taken; the other half is disabled, and, .., scattered".

Twee dagen later doen zestien torpedoboten een aanval op de schepen van de Fleet Reserve die ter rede van Spithead hun bemanning aanvullen (er blijkt een schromelijk tekort aan personeel te bestaan) en kolen en munitie laden: 8 van de 12 schepen worden getroffen. De vijand verliest in deze nachtelijke actie, ondanks het afweervuur van de schepen (wat betreft de forten van Spithead heet het: "it is rumoured that they had not been supplied with ammunition") slechts twee "torpilleurs de haute mer" en vier torpedoboten.

Nu worden ingrijpende maatregelen genomen. Het gehele krijgswezen komt onder leiding van een "Supreme Board of War", waarvan de "Naval Branch" gedirigeerd wordt door de "Chief Director of Fleets", Admiral Sir Humphrey Thornbeigh (hiermee wordt vrijwel zeker bedoeld Admiral of the Fleet Sir Geoffrey Thomas Phipps Hornby - 1825-1895 -, de

grote promotor der "steam tactics"), die direct onder zich heeft de hoofden der verschillende "Departments" (Staff and Intelligence, Engineering, Construction, Ordnance, Victualling, Hydrographic, Stores, Sanitary en Secretarial). Met ijver wordt er gewerkt om alle schepen van de reservevloot en de kustverdedigingsstrijdkrachten gevechtsklaar te krijgen. Bovendien komt de Channel Fleet zonder door de Fransen onderschept te zijn veilig in Engeland aan, zodat er begin mei weer een geduchte vloot "with steam up and everything ready for sea" in de Britse wateren beschikbaar is. Een tweede Franse poging om de schepen ter rede van Spithead aan te vallen, wordt afgeslagen. Wel bombarderen de Fransen enige open steden aan de Zuidkust, die weigeren het bombardement af te kopen. De Britse scheepvaart in het Kanaal staat vrijwel stil. Het gevolg is een grote stijging van de levensmiddelenprijzen, die hier en daar ernstige ongeregeldheden tot gevolg heeft. "Sir Humphrey Thornbeigh had been burnt in effigy in Trafalgar Square, and had immediately afterwards ridden out of the Admiralty Courtyard, addressed the crowd from on horseback, and been cheered by the rabble as he returned".

Overigens concentreerden de Fransen na de mislukte poging tot onderscheppen van de Channel Fleet vrijwel hun gehele macht tegen Gibraltar, dat zij door een bombardement tot overgave wilden dwingen. Verder beperkten zij zich vrijwel geheel tot het voeren van handelsoorlog. Bij het uitbreken van de oorlog hadden zij "With marvellous promptitude" maatregelen genomen ter bescherming van hun eigen koopvaardij. Toch leden ook zij op dit terrein gevoelige verliezen. Met name werden hen harde klappen toegebracht door het kaperschip "Mary Rose". Dit was een pantserkruiser (Laird Clowes geeft een uitvoerige beschrijving van het schip, dat hij kennelijk een aanwinst voor de Royal Navy zou achten), die in het begin van de oorlog in aanbouw was voor een Zuidamerikaanse staat bij de werf van Armstrong te Elswick. Een syndicaat neemt het schip over voor het voeren van kaperoorlog. Het staat onder de bezielende leiding van een gewezen Lieutenant van de Royal Navy, Mr. Thomas Bowling, die ook het commando over het schip op zich neemt. Bowling was uit de zeedienst ontslagen, omdat hij na het ongelukkige gevecht bij Toulon zonder toestemming van de Admiralty een brief aan de "Times" had geschreven. Dank zij de steun van Admiraal Thornbeigh weet hij de "Mary Rose" te bemannen met een bevaren équipage (waarbij het in hoge mate tekenend is voor de omstreeks 1890



heersende toestanden, dat zich daaronder een aantal Duitsers en Amerikanen bevinden, terwijl de eerste officier gepensionneerd was na 22 jaar als luitenant gediend te hebben, ("having no influential friends"!) De "Mary Rose" neemt vóór de Franse kust - ook weer in een gevecht op zeer korte afstand - de "Normandie" van de Compagnie Générale Transatlantique en de lichte kruiser "Duguay-Trouin" en poogt dan langs Gibraltar door te breken naar Malta met brieven voor de bevelhebber van het overschot der Mediterranean Fleet, dat daar, op een niet al te effectieve wijze, door de Fransen wordt geblokkeerd.

Bowling slaagt er inderdaad in, 's nachts door het eskader, dat Gibraltar bombardeert, heen te breken. Zijn schip wordt zwaar beschadigd, er vallen vele doden en gewonden, terwijl hij zelf een oog verliest, maar hij weet met torpedo's een kruiser en een slagschip te treffen. Vier Franse kruisers zetten de achtervolging in. De volgende nacht proberen zij de "Mary Rose" te verrassen met een aanval van torpedoboten, die bij blijkbaar na het invallen van de duisternis hebben ontmoet. Hun aanwezigheid wordt echter tijdig door de "Mary Rose" ontdekt. Vóór zij de kans krijgen om hun buizen op schootafstand (135 m. van het doel) te brengen, moeten zij door een ongeveer 1650 m. brede "helpless zone" heen, waar de "Mary Rose" hen met een vernietigend vuur ontvangt, dat alle drie de aanvallers tot zinken brengt. Onmiddellijk daarna weet de "Mary Rose", door plotseling vaart te minderen (wat de indruk geeft, dat haar machines het begeven hebben) één der tegenstanders in haar nabijheid te lokken. Een wélgerichte "broad-side" stelt de Fransman buiten gevecht en een tweede kruiser wordt door een torpedoschot te zinken gebracht. Bowling laat het derde schip (de vierde vervolger had al lang tevoren wegens machineschade het verband moeten verlaten) verder ongehinderd de overlevenden oppikken en vervolgt met zijn juist genomen prijs de tocht naar Malta. De brieven, die hij daar aan de admiraal aflevert, blijken gedetailleerde instructies te bevatten voor een rendez-vous op 1 juni van alle beschikbare bodems bij Gibraltar. Daar wordt in een hevig gevecht de Franse vloot totaal verslagen. Van de 23 Franse slagschepen worden er 14 tot zinken gebracht, 3 moeten zich zwaar beschadigd op het strand zetten en de overige worden gedwongen zich over te geven. Bowling, die zich in dit gevecht opnieuw dapper weert (hij verliest er zijn linker arm), ontvangt een passende beloning:

herstel in actieve dienst, bevordering tot Kapitein ter Zee en... na zijn voorspoedig herstel een huwelijk met de schone Mary Rose, "only daughter of Admiral Sir Taffrail Stormer, K. C. B.".

Wij geloven, door middel van deze synopsis wel een idee te hebben gegeven, wat voor waardevolle gegevens omtrent de indruk, die men indertijd had over de gevechtswaarde van bepaalde scheepstypen en omtrent het oordeel, dat men over de toenmalige marine-organisatie en over de meest wenselijke tactiek had (merkwaardig, vooral in het licht van de ervaring van de eerste wereldoorlog, zijn de verwachtingen, die Clowes koesterde omtrent het nachtgevecht) uit dit soort "science fiction" te halen vallen. Ook voor een begrip van de geesteshouding, waarmee men tegenover het verschijnsel "oorlog" stond, is een studie van dit literaire genre o.i. zeer waardevol. Een probleem daarbij is echter wel, dat dit soort boeken, door velen niet au sérieux genomen, vaak uiterst moeilijk in bibliotheken of in de handel te vinden is.

Ph. M. Bosscher.

COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME

En souscription, pour paraître en avril 1965

COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME

Rapports préparatoires au

XIIe CONGRÈS INTERNATIONAL DES SCIENCES HISTORIQUES

(Vienne, 29 août - 2 septembre 1965)

1. Voies maritimes et voies terrestres dans le commerce international (XVe-XIXe siècle).

Exposé d'ensemble de la circulation maritime et terrestre, à la manière d'un problème de géographie humaine étudié dans le passé: conditions physiques, techniques, moyens de transports et'constructions' des routes, facteurs économiques, politiques et stratégiques, psychologiques, force des traditions.

Analyse plus précise de la circulation maritime et terrestre en divers secteurs géographiques particuliers d'Europe, d'Amérique et d'Asie, et d'Afrique.

Collaborateurs:

J.-C. ANENE: Université d'Ibadan (Relations entre le Soudan central, la Méditerranée et l'Atlantique).

W.E. CHEONG: Université de Hong-Kong (Commerce espagnol à Manille et commerce anglais à Canton, 1785-1815).

J. HEERS: Université de Caen (Rapport général).

A. JARA: Université du Chili (Structures de colonisation et trafics dans le Pacifique Sud hispano-américain).

H. KELLENBENZ: Université de Cologne (Circulation maritime et terrestre en Europe).



R. MAUNY: Université de Paris (Problèmes de la circulation en Afrique occidentale et centrale).

F. MÈLIS: Université de Florence et de Pise (Assurances maritimes; rythmes de navigation).

D. NORTH: Université de Washington, Seattle (Rôle des transports maritimes et terrestres dans le développement économique de l'Amérique du Nord).

2. Bibliographie de l'histoire des grandes routes maritimes.

Rapport par le Professeur Ch. Verlinden, Directeur de l'Académia Belgica (Rome), Vice Président de la Commission.

3. Révision du Glossaire Nautique de Jal.

Rapport par le Professeur M.Mollat (Université de Paris), Président de la Commission, avec la collaboration de Mlle Christiane Gandossi, Ingénieur du C.N.R.S.

Un volume d'environ 200 pages

(Paris, Société d'Édition et de Vente des Publications de L'Éducation Nationale (S.E.V.P.E.N.)

En souscription: 15 francs français; 3 dollars U.S.A.; 1 guinée.

Les souscriptions doivent être adressées à:

M. PAUL ADAM, Secrétaire Général de la Commission Internationale d'Histoire Maritime, 8 chemin Scribe, MEUDON-BELLEVUE (Seine-et-Oise)

Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie - Agence Vaugirard, No. 26638

THE SIXTH INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON MARITIME HISTORY - SECOND SESSION:

Venice, 20-24 September 1962

Tijdens de zomer van 1962 heeft, in twee zittingen, het zesde "Colloque international d'histoire maritime" plaats gevonden. Van de eerste zitting, welke van 13 tot 20 augustus 1962 te Lourenço Marques werd gehouden, namen wij in nummer 6, augustus 1963, van ons Mededelingenblad een verslag over, dat was gepubliceerd in het Unesco tijdschrift "Orient Occident", Vol. VI, Nos. 1-2, p.14.

Uit Vol. VII, No. 1, February 1964 van ditzelfde tijdschrift geven wij thans een samenvatting van de tweede zitting, die van 20-24 september 1962 te Venetië heeft plaats gehad.

INTERNATIONAL COMMISSION FOR MARITIME HISTORY

The sixth International Symposium on Maritime History - second session: Venice, 20-24 September 1962. Some thirty participants came from Belgium, Bulgaria, France, Greece, Italy, Lebanon, the Netherlands, Poland, Portugal, Turkey, the United Kingdom and the United States of

America to attend the second session of the sixth International Symposium on Maritime History, held from 20 to 24 September 1962 under the auspices of the Centro di Cultura e Civilta and of the Giorgio Cini Foundation.

At the inaugural meeting, Professor M. Mollat reported on the results of the first session (Lourenço Marques, 13-20 August). In his introductory report Dr. E.Cerulli, member of the Accademia dei Lincei, outlined the historical events connected with the route to the Indies which, over the centuries, have been a constant source of problems in the economic and cultural spheres and in the sphere of world politics. The organization of trade with the Indies gave rise to a succession of different legal institutions as changes occurred in the conditions governing this trade. Dwelling particularly on mediaeval history, the rapporteur described the nature of these different systems, from the emporia or stationes, descendants of the Roman period, down to the bandar, an original legal institution, which, after the fall of the Caliphate (1274), extended from the Red Sea to the Singapore Straits. A feature of Mediterranean maritime law, particularly public law, in the early Middle Ages was the re-emergence of international law - a view that was to have been developed by the late Professor G.P. Bognetti of the Giorgio Cini Foundation. Dr. Cerulli's general outline served as an introduction to the following two papers. Professor G. Astuti (University of Rome), after dwelling on the historical and legal differences in the formation of the system of colonial bases of the Italian seaboard cities of the Levant in the territories of the Eastern Empire, the Red Sea and north Africa from the twelfth century onwards, made the point that the international legal position of the colonial and commercial companies depended on the type of relations existing with the States in whose territories they were set up and on the form of the concession acts and treaties. Mr. F.-X. Leduc (Paris) dealt with the part played by the Venetian commercial agencies in fourteenth-century Eastern trade.

But it was the study of routes and trade which gave rise to the largest number of problems and exchanges of opinion. Miss V. Rau spoke of the Portuguese reactions to the land route from the Indies to the Mediterranean in the sixteenth and seventeenth centuries. Portuguese interest in and knowledge of land routes are reflected in the geographical presicion and fidelity of Portuguese mapping in the seventeenth century, recently studied by Mr. A.Cortesao and Commander Teixeira de Mota in Portugalie Monumenta Cartographica. Furthermore the joint report by Messrs. Romano, Tenenti and Tucci sheds light on the difficulties the Portuguese experienced in the course of their expansion in the Indies, by re-examining the relationship between the Portuguese discovery of the Cape route and the crisis of Venetian trade in the Levant - too readily accepted by chroniclers and general opinion. Owing to military and economic factors the Portuguese lost many of the profits they might have derived from their bold voyages. As for Venice's difficulties in the Levant, they were already being experienced before the Lusitanian caravels first ventured across



the Indian Ocean; the explanation is to be sought mainly in the economic and political situation of the Mediterranean, Europe and the Levant around 1500 - conflicts with the Turks, commercial competition of the Mediterranean fleets, Italian wars, bank crises, etc.

The trade of the overland routes linking the West with the Italian colonies along the Black Sea was discussed in a paper by Professor M.Malowist (Warsaw). Contrary to the common belief, it was not Poland's geographical situation alone which, as early as the thirteenth century, induced the merchants of Italy and Germany to go there to stock up with goods from the Levant stopping over on their way to the Black Sea commercial centres. The Oriental goods brought from Venice to Poland by merchants from Italy and Nuremberg in the fourteenth and particularly the fifteenth century were exchanged for Polish, Lithuanian and Russian goods.

Did people from Ragusa settle in the Indies and oppose the Turks and the Portuguese? The paper by Professor V. Vinaver (Belgrade) was devoted to 'debunking' this legend, which still has currency. The Ragusa archives and Venetian documents show that the trade of the republic of Ragusa extended from the mouth of the Danube and Alexandria as far as the Baltic, but no further.

Mr. Ch.Verlinden, director of the Academia Belgica, Rome, and Professor R.Mantran, of the University of Aix-en-Provence, discussed the difficulties of Venice faced with the gradual internationalization of Mediterranean trade. What did Venice bequeath to the West? In Mr. Verlinden's view, although the Venetians exerted a powerful influence here and there in the West, they did not bequeath anything specifically Venetian - in any case, nothing comparable with the action of the Genoese - for Venice remained a colonial power in the Levant, whereas Genoa went on with discoveries and colonial trade under foreign flags even when she had lost her Levantine possessions. So the legacy of Venice is to be sought in the East rather than in the West. In the eastern Mediterranean, Mr. Mantran observed, Venice at the beginning of the seventeenth century was the leading trading nation of the Mediterranean East, despite the blows she received from Suleiman the Magnificent. The establishment of the Cinque Savi alla Mercanzia (1517) had been instrumental in improving the organization of the Doge's maritime trade, especially from 1588 on when the Cinque Savi took over the insurance of ships and merchandise: merchant shipping was then almost entirely under their control. But in the seventeenth century the Cretan campaign enabled the English, the Dutch and then the French to secure a share in the Venetians' trade. The situation deteriorated still further with the war of the Holy League. The treaty of Karlowitz was of little benefit to Venice; on the contrary, it encouraged the Austrians to develop the port of Trieste, while Leghorn, which had soon to contend with Marseilles, was beginning to replace Venice as halting-post between the Eastern and Western Mediterranean. The eighteenth century, which saw the decline of the Turks, the come-back of the Austrians and the entry of the Russians on the scene of international politics, confirmed, in the economic field, the preponderance of the French, the progress of the Austrians and the appearance of the Scandinavians in the Mediterranean, along with the stagnation of Venice.

A somewhat more topical problem fell to Professor F. Spooner (Cambridge) - the Suez Canal and international economics. Venice

held her ground in Italian use of the canal.

Of the technical problems, that of the lateen sail gave rise to the most detailed discussion. Mr. P. Adam demonstrated that in ancient times not all the sails employed were square: many resembled the lateen sail in form and still more in their manipulation. Byzantium and the Italian coastal cities, particularly Venice, were probably chiefly responsible for the use of lateen sails in Mediterranean Europe. Were they first introduced by the Arabs? This cannot be affirmed, although it is possible. In any case it must be acknowledged that their use in the Indian Ocean is attributable to the Arabs. A lively debate, led by Mr. P. Gille, naval engineer, who described the evolution of the types of ships which plied the two routes to the Indies (Venice and Portugal), gave some idea of the usefulness of the lateen sail outside the wind's eye. The importance of the shape of the hull in resisting drift was also rightly stressed. An example of substitution of the lateen sail for the square sail was given by Professor and Mrs. Faublée. Before the lateen sail, the pirogues of Madagascar used to have a square sail mounted on two spars, still in use in the south-west of the island. In the north-west, where the monsoon had brought ships fitted with the lateen sail, the Malagasy sailors were won over by the ease with which it is handled and adopted it.

Professor F.C. Lane (Baltimore), for his part, described the advantages of the compass, which revolutionized navigation in the second half of the thirteenth century. In the Mediterranean the effects of this invention were considerable, for the use of the compass coincided with the appearance of sea-charts of unparalleled precision and the compilation of navigational tables, called tavole di marteloio, making it possible to sail in winter, and thus to undertake more voyages a year. As the conditions of navigation were different in the Atlantic and northern waters, the compass did not play so decisive a role in those parts. The sailors plying between India and Arabia had little need of it for the sky was clear and monsoons were regular. In the North Sea and the Baltic, pilots could navigate by soundings despite cloud and fog.

The value of the Bolletino dell' Atlante linguistico mediterraneo for the study of maritime language is well known. One of its correspondents Dr. M. Cortelazzo, a specialist in Venetian dialect, dealt with the mutual influences of the Mediterranean and the Indian Ocean from the linguistic point of view (Greek, Turkish and Arabic terms that have entered maritime vocabulary). Mrs. Antoniadis-Bibicou, lecturer at the École des Hautes Etudes, Paris, commented on the infiltration of Latin and Arabic terms into the language of Byzantine texts such as the Nomos Rhodion nautikos (seventh to eighth century), the Taktika and the De Cerimoniis (tenth century). The conclusion to be drawn is that, up till the end of the tenth century, Greek resisted the invasion of Arabic vocabulary; certain words of Arabic origin were adopted at a later stage via low Latin and Italian, which received them from similar Arab institutions existing in Sicily; direct mutual influences are easily detected, nevertheless, in respect of names of boats, though with a slight predominance of Greek terms. Furthermore, Greek resisted the maritime vocabulary of the Romance languages, from which



its borrowings may be ascribed to two different periods: the first, ending with the seventh century, endowed Byzantine Greek mainly with Latin words for institutions; the second, lasting much longer and of far greater importance owing to its repercussions on the maritime vocabulary of mediaeval Greek, and even more so of Neo-Greek, began in the twelfth century. Father H. Charles (Beirut) took the Arabic nautical vocabulary of the Syrian-Lebanese coast as his subject. Mr. B. E. Vidos (Nimeguen) concluded the study of linguistic problems by dealing with the migration of words, particularly in the Mediterranean. He gave many examples to illustrate the importance of studying routes from the linguistic point of view, as also the part played by the Normans in southern Italy in making them better known.

One question had yet to be settled: How did the Indian Ocean appear to the mediaeval West? The Catalan map of the world in the d'Este Library at Modena reveals complete ignorance of the Indian Ocean in the mid-fifteenth century, according to Mr. J. Le Goff (Paris), who added that the most important progress made in the fifteenth century was finally the questioning, and abandonment by some people, of Ptolemy's vision of a closed Indian Ocean - actually regarded as a river, the circular river 'Ocean'. It was not until Martellus Germanus brought out his map of the world in 1489 that the idea of an open Indian Ocean was accepted. The Indian Ocean is a creation of the mind, the focal point of the mediaeval West's exotic fancies, its dreams and yearnings - spiritual, as in Dante's Purgatorio (possibly in Ceylon), and material, as with the Islands of the Blessed, the place identified with the Golden Age, etc.

A final working meeting was held with Mr. Mollat and Mr. Ch. Verlinden and a number of participants. It was decided to resume work without delay on the bibliography of the history of discoveries in the form of a Bibliographie de l'Histoire des Grandes Routes Maritimes (1932-62). The progress made with the revision of Jal's Glossaire Nautique was also examined.

Mediterranean-Indian Ocean: a new page has been turned in contacts between East and West. While the first session of the symposium was concerned mainly with the problems of navigation in the Indian Ocean and the way in which the Portuguese gained a foothold, the Venice session discussed in greater detail the links between the Mediterranean and the Indian Ocean. Are we to conclude that permanent relations were established between these two spheres of influence, as illustrated by Trieste's role until 1914, for instance? This theory was put forward by Mr. U. Tucci. Between the familiar 'inland sea' conducive to exchanges and the Indian Ocean, which was not unknown but 'ill-known', relations were certainly long-standing, but there were a whole series of separate phases.

What were the ways of interpenetration? The Red Sea route to the Indies and, consequently, Egypt's role were considered by Dr. E. Cerulli from the viewpoint of the history of institutions. Further attention should have been given to the movement of trade and, more particularly, to the origins of the great routes linking the productive areas of the East with Europe and north Africa via the Indian Ocean; these routes passed mainly through

the Persian Gulf or the Red Sea, and from Basra, Toro or Suez goods were taken by caravan to the Mediterranean or Black Sea ports whence they were shipped to the consumer markets in the West. Little reference was made to the ocean route via the Cape of Good Hope to Lisbon, on which the Portuguese had pinned their maritime and commercial hopes. The last route was the old overland caravan route between India and the Mediterranean. Journeys by this means between India and Portugal had become so frequent by the end of the sixteenth century that measures had to be taken to restrict them. Miss V. Rau described all the various itineraries for the journey from India to Europe.

In what fields did interpenetration occur? It is rather difficult to make definite statements on the basis of what is often mere conjecture. No doubt the growth of Moslem political and social institutions first springs to mind. Similarly, the interpenetration of commercial exchanges and methods has been the subject of extensive study. Mutual influences of a technical nature are far more difficult to discern - for instance, types of ships, rigging methods, mapping, the use of the compass, and navigation in general; these aspects were touched on by Messrs. Adam Faublée, Gille and Lane. On the spiritual level, religious interpenetration appears to have been slight or little known, although the spread of Islam and the role of the Christian missions must be taken into account. Even in mediaeval times mutual ignorance was not complete; Mr. Le Goff proved the point for the West, but an Eastern participant's description of how Asia saw Europe would have been welcome. Much still remains to be discovered in the light of contacts in the field of legal usages and customs; research in this direction would help reveal the intrinsic originality of the spirit of civilizations. It might also be sought by means of a thorough study of linguistic exchanges, covering an extensive area and period of time - words from Asia adopted in the West, Western terms commonly found in the East - for men speak as they think and concepts are reflected in the nature of words.

By way of con lusion should an attempt be made to single out evolutionary stages? The full sweep of history is discernible only over extended periods. Disregarding antiquity, one might take as a working hypothesis that the first phase was Byzantine, the second Moslem and the third Italian. This third phase might be assumed to have lasted right until the end of the sixteenth century with Venice and Genoa to the fore. During the fourth and last phase the whole of the West profited from frequent relations with the East by three great avenues - the Middle East, the Cape and the Indian Ocean, and the overland routes (including those of the Caucasus and Siberia). [1]

---

1. The proceedings of the sixth International Symposium on Maritime History will shortly be published by the Centre de Recherches historiques de la VIe Section de l'École Pratique des Hautes Etudes in its series 'Colloques Internationaux d'Histoire Maritime'.



## COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

### EEN MARINE-TENTOONSTELLING IN DEN HELDER

Van 1 juli tot half september 1964 wordt in Den Helder de tentoonstelling "Honderd vijftig jaar Koninklijke Marine" gehouden. Ons lid, Drs Ph.M. Bosscher heeft een werkzaam aandeel in de inrichting van deze expositie gehad en ter gelegenheid daarvan in een 56 pagina's tellend, met vele interessante, voor een groot deel weinig bekende foto's geillustreerd boekje "Anderhalve eeuw Koninklijke Marine" de lotgevallen van de Koninklijke Marine sedert zijn ontstaan als zodanig honderdvijftig jaar geleden beschreven.

Wij nemen van de hand van de Heer Bosscher enige notities op over de:

TENTOONSTELLING "HONDERD VIJFTIG JAAR KONINKLIJKE MARINE"

De stad Den Helder is niet direct rijk aan historische gebouwen of - hier moeten wij misschien de ruime aanleg van Nieuw-Den Helder uitsluiten - opvallend stedeschoon. Het "Paleis", zoals het Commandementsgebouw der Marine van oudsher genoemd wordt, heeft iets nobels in zijn klassieke strakheid, maar die strakheid heeft toch iets dors, waardoor men het bezwaarlijk mooi kan noemen. Dan is degene, die in 1826 het gebouw ontwierp, dat door iedere Nieuwedieper "het torentje" genoemd wordt, er beter in geslaagd, met eveneens zeer eenvoudige middelen iets te scheppen, dat behalve een onmiskenbare soliditeit ook iets speels, misschien zou men zelfs kunnen zeggen: iets elegants, heeft. Waar dit "torentje" (in werkelijkheid is het een gebouwtje van twee verdiepingen, waarvan de afwisselende daklijn in het midden bekroond wordt door een achthoekig koepeltorentje) aan de Noordrand van het werfterrein voor gediend heeft in zijn jonge jaren [1]) is niet meer met zekerheid te zeggen, laatstelijk deed het dienst als magazijn voor olie en smeermiddelen van 's Rijks Werf. Als zodanig werd het eigenlijk min of meer overbodig en het stond zelfs op de nominatie om te worden afgebroken (de sloper zou er overigens een harde dobber aan hebben gehad: typisch opus van een Ingenieur der Fortificatiën of dergelijke functionaris uit een school, die nog een stevige ambachtelijke fundering bezat, is het van een indrukwekkende soliditeit). Totdat het oog van de Luitenant ter Zee der Eerste Klasse J. W. Lugard, Conservator van het Helders Marinemuseum, erop viel. Hij achtte het een geschikt verblijf voor zijn snel groeiende collectie en vatte het plan op, het als zodanig aan het publiek voor te stellen. Een kleine groep enthousiastelingen, matrozen- zeemilicien, die als suppoosten werkzaam zijn in het museum, onder leiding van een majoor-timmerman en een bootsman, nestelde zich in het gebouw en onderwierp het aan een ingrijpende metamorphose. Daarvan was voor de belangstellende buitenstaander voorlopig niet veel meer te merken, dan dat de torenklok, die "sinds mensenheugenis" niet meer gelopen had, weer zijn uren sloeg en dat een lelijk "boetje" - om een goed Westfries woord te gebruiken -, dat tegen de voorzijde was aangeplakt, verdween. Maar op 1 juli 1964 wapperden er plotseling het rood-wit-blauw en de Helderse gemeentevlag: Mevrouw de Vos van Steenwijk, de echtgenote van de geestelijke vader en steeds welwil-

lende beschermheer van het Helders Marinemuseum, opende de Tentoonstelling "Honderd vijftig jaar Koninklijke Marine", die tot half september een indruk zal geven van de mogelijkheden van de toekomstige expositieruimte van het museum. Want inderdaad: bij de opening kon Admiraal de Vos van Steenwijk mededelen, dat de bevoegde autoriteiten in beginsel besloten hebben, het gebouw aan de Stichting Helders Marinemuseum ter beschikking te stellen. Het eerste doel is dus bereikt.

Maar ook ziet het er naar uit, dat de tentoonstelling als zodanig een succes zal worden. Het is een expositie voor "het grote publiek" en de originalia, die er tentoongesteld zijn, vormen slechts een betrekkelijk gering deel van het getoonde. Het zijn n.l. uitsluitend een serie scheepsmodellen. Daarbij zijn echter enige zeer fraaie, zoals dat van het linieschip Chattam, van een roeikanonneerboot uit de jaren '20 van de vorige eeuw en van het ramschip Stier. Alle drie zijn afkomstig uit de modelkamer van het Departement van Marine en worden hier voor het eerst na lange "winterslaap" in de depôts van 's Rijks Museum, aan het publiek getoond. Nieuwere modellen geven o.a. een indruk van de ontwikkeling van de torpedobootjager bij de Koninklijke Marine. Maar de hoofdschotel van de tentoonstelling is een collectie van ongeveer honderd vijftig reproducties van tekeningen, schilderijen en foto's, die een aanschouwelijk beeld geven van een wel bizonder bewogen en wisselvallige periode uit onze marinegeschiedenis. Een dergelijk beeldend overzicht van honderd vijftig jaar marine onder het Koninkrijk is, voorzover wij weten, tot nu toe een unicum. Evenmin als er een samenvattend overzicht van deze tijd is te boek gesteld, dat aan wetenschappelijke eisen voldoet. Zelf hebben wij een kleine bijdrage mogen leveren aan de selectie van de te exposeren afbeeldingen, en voor ons was het b.v. een openbaring, wat een interessant materiaal er bestaat over de periode van ongeveer 1850 tot 1910, de grote tijd van de experimenten: eerst met de combinatie zeil-stoom, later met pantser, torpedo en onderzeeboot. Ouderen onder ons zullen nog veel terugvinden van "hun eigen" tempo doeloe; het bleek mogelijk, juist uit de jaren '20 en '30 een aantal afbeeldingen te vinden, die niet alleen de ontwikkeling van scheeps- en vliegtuigtypen illustreren, doch ook een indruk geven van het marineleven: een "Alle Hens" aan boord van de Koningin Emma der Nederlanden (een foto, die de Heer Lugard en ondergetekende een moment van ware ontdekkerstrots heeft bezorgd: de aanwezigheid van een opvallend prominent gezichtsdeel bij één der hoofdfiguren maakte het mogelijk de exacte datum van de afgebeelde gebeurtenis vast te stellen), de landingsdivisie aangetreden op het Kazerneterrein voor een mars door de Stelling Den Helder, sloeproeien bij de K. I. S. te Makassar. Belangstellenden voor de geschiedenis van de tweede wereldoorlog kunnen er o.a. de enige authentieke foto van de slag in de Javazee vinden. Wie interesse heeft voor knappe staaltjes van fotografeerkunst zal waarschijnlijk het meest geboeid worden door een kleine selectie uit het uitzonderlijk fraaie en rijke foto-archief van de Mariniersbrigade. Ik kan me echter voorstellen, dat "everyone's favourite" zal zijn een serie reproducties naar de aquarellen, die Quirijn Maurits Verhuell van 1816 tot 1819 maakte tijdens zijn zo tragisch afgelopen reis met de Evertsen. Zij zijn niet alleen van grote historische waarde omdat zij een duidelijk beeld geven van enige van de voornaamste acties uit de tijd van het herstel van het Nederlandse gezag in de Indische Archipel, maar ook artistiek gezien zijn zij bijna stuk voor stuk boeiend.



Nu wij dit stuk nog eens overlezen bekruipt ons de vrees, dat de lezers ons een al te propagandistische toon zullen verwijten. Mocht dat zo zijn, dan kunnen wij slechts als verzachtende omstandigheid aanvoeren, dat de vreugde, die wij zelf aan deze expositie hebben beleefd (niet het minst, omdat wij hier met zoveel enthousiasme - en vaak "in eigen tijd" - hebben zien werken) nog zo levendig en vers is. Wij hopen, dat U zelf ook iets van die vreugde zult beleven!

Ph. M. Bosscher.

1) In 1859 diende het tot "magazijn van ligt ontvlambare artikelen" (P.A. van Rees: Memorandum voor den jeugdigen Zeeofficier. Nieuwediep, 1859. blz. 724).

## MODELBOUWTENTOONSTELLING

Van 12 juli tot en met 13 september a.s. zal in het Maritiem Museum "Prins Hendrik", Burg. 's Jacobplein 8, Rotterdam, een tentoonstelling worden gehouden van het werk van leden der Nederlandse Vereniging van Modelbouwers. De tentoonstelling is geopend op werkdagen van 10-5 uur en 's zondags van 11-5 uur.

## HET FRIES SCHEEPVAART MUSEUM TE SNEEK

Een reeks van Jaarverslagen van het Fries Scheepvaart Museum te Sneek biedt een welkome aanleiding om aandacht te vragen voor een maritiem museum, dat naast zijn Amsterdamse, Rotterdamse en Enkhuizense collega's dikwijls vergeten wordt. De in 1938 opgerichte vereniging "Het Friesch Scheepvaart Museum", die zich als doel stelde het bewaren en vastleggen van het verleden van de Friese kust-, binnen- en pleziervaart, kreeg pas na de oorlog gelegenheid zich te ontplooien door de vestiging van haar museum in het grote grachtenhuis Kleinzand 12 en later ook in het daarnaast gelegen pand no. 14. Snel groeide de collectie, die tegenwoordig een flink aantal modellen - waarvan het Friese Statenjacht van 1736 één der fraaiste is -, scheepsonderdelen, werftekeningen en -schetsen, zeilmakersgereedschap, navigatiemiddelen, roerversierselen, vlaggen, curiosa en schilderijen en andere afbeeldingen omvat. Boven in het gebouw is tevens de Sneker Oudheidkamer gevestigd. Ledencontributies en subsidies maken het de Vereniging mogelijk regelmatig nieuwe aanwinsten te verwerven. Daarnaast wierp de Vereniging zich op als beschermer van de laatste Friese ronde jachten en mede op haar initiatief werd in 1955 tenslotte de landelijke Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten opgericht. Eveneens haar werk was de

overdracht aan de Staten van Friesland in 1954 van de in 1894 in Joure gebouwde boeier "Friso".

De groeiende betekenis van het Fries Scheepvaart Museum blijkt ondermeer ook uit de omvang en de aard van de Jaarverslagen. De omschrijving van de jaarlijkse aanwinsten is uitgebreid en bijdragen over Frieslands verleden op en aan het water door verschillende auteurs maken deze Jaarverslagen tegenwoordig tot een wezenlijke verrijking van de vaderlandse maritieme litteratuur. Zo geeft E.W. Petrejus naast een karakteristiek van diverse typen zeilschepen uit de vorige eeuw een overzicht van de Friese zeescheepvaart in de tweede helft van de 19e eeuw aan de hand van de zg. "boekjes van Sweijs". In Harlingen en op Schiermonnikoog bleken de meeste schepen thuis te behoren (J. 1961). H. Halbertsma en J.M.G. van der Poel gaan in op de problematiek van de naamgeving van schepen in de Middeleeuwen. Zij tonen aan, dat reeds uit de 13e en 14e eeuw talrijke namen overgeleverd zijn en dat de vraag, wanneer in een bepaald gebied de naamgeving begint, samenvalt met de beantwoording van de vraag, wanneer in dat gebied de scheepvaart een belangrijke tak van bedrijvigheid werd (J. 1960-1962). Over de Friese zeekapitein Douwe Aukes (1612-1668), die zich vooral onderscheidde in het gevecht van De Ruyter met Ayscue in 1652 bij Plymouth, geeft H. Vrolijk bijzonderheden, die hij hoofdzakelijk ontleende aan de archieven van de V.O.C. (J. 1962). G.D. van der Heide en S.J. van der Molen schreven artikelen over scheepsopgravingen in de IJsselmeerpolders en over Friese vissersschepen van de Zuiderzee. Laatstgenoemde bespreekt hierbij de geschiedenis van de Staverse jol en Lemster aak (J. 1961, 1962). Tot slot van deze onvolledige opsomming moet gewezen worden op hetgeen Th. Mol mededeelt over Friese walvisvaartondernemingen, waarbij hij een uitgebreide litteratuuropgave voegde. Zowel het Fries Scheepvaart Museum als de Jaarverslagen overschrijden tegenwoordig de grenzen van regionaal belang!

J.R. Bruijn.

## LITERATUUR

### UIT DE TIJDSCHRIFTEN


BAUDET, H.: Over burgers en zeevaarders. In: Marineblad 1964, p.481-497.

BRAUNIUS, S.W.P.C.: Van schrijver tot officier van administratie 1597-1844. In: Marineblad 1964, p. 345-357.





CHARRASSE, P.: Pythéas et le commerce de Marseille. In: La Revue Marit. 1964, p. 283-294.

CRONE, E.: De Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. In: De Zee 1964, p. 15-20.

CRONE, E.: Het aandeel van Simon Stevin in de ontwikkeling van de zeevaartkunde. In: Mededelingen van de Marine Academie, Antwerpen, 1963, 16 p.

DAVIN, E.: La guerre navale en 1870: un corsaire allemand, la corvette Augusta. In: La Revue Marit. 1964, p. 36-41.

DEGRYSE, ROGER: De omvang van Vlaanderens haring- en zoutevisbedrijf op het einde van het Frans-Bourgondisch conflict (1482). In: Mededelingen Marine Academie, XV, 1963, p. 31-80.

DEGRYSE, ROGER: Het tucht- en politiereglement voor de Hollands-Vlaamse krijgsvloot van buiskonvooiers van 1547. In: Mededelingen Marine Academie, XV, 1963, p. 17-30.

DIXHOORN, J.VAN & H.BOORSMA: Verruiming toegang Rotterdamsche Waterweg, operatie Faustus 1963. In: De Zee 1964, p. 219-224.

FARNELL, J.E.: The Navigation Act of 1651, the First Dutch War and the London Merchant Community. In: Econ.History Review, Vol. XVI, 1964, p. 439-454.

HANEVELD, G.T.: Oogproblemen bij de vloot. In: Marineblad 1964, p. 329-344.

LANGENBERG, J.L.: De beheersing van de Baltische straten; de daarom gevoerde oorlogen en campagnes met hun achtergrond, doel en gevolg. In: Marineblad 1964, p. 445-480.

LOISELEUR DES LONGCHAMPS, PH.: Un voyage aux grandes Indes en 1818. In: La Revue Marit. 1964, p. 413-422.

MACINTYRE, D.: Point of no return. In: U.S. Naval Inst.Proc., Febr. 1964, p. 37-43.
(geschiedenis van de le Eng. tot carriers omgebouwde slagkruisers en 't gevolg daarvan)

MAPS, J.: The battle of Ushant and after. In: U.S. Naval Inst.Proc., March 1964, p. 80-87.

MARIE, J. & L.HAFFNER: L'art et la mer, évolution récente de l'art naval et de la peinture de marine. In: La Revue Marit. 1964, p. 555-569; p. 703-716.

MEUNIER, G.M.: Les débuts de l'acoustique sous-marine. In: La Revue Marit. 1964, p. 358-372.

ROUYER, P.: Anniversaires, la Marine française en 1664-1764-1864. In: La Revue Marit. 1964, p. 58-91.

RYAN, A.N.: The melancholy fate of the Baltic Ships in 1811. In: Mar.Mirror 1964, p. 123-134.

SMITH, R.W.: Mahan's historical method. In: U.S. Naval Inst.Proc., January 1964, p. 49-51.

STEWART, J.: The Suez Operation. In: U.S. Naval Inst.Proc., Arpil 1964, p. 37-47.

TRAEN, FERNAND: Het Mare Liberum en de Privilegies van de Brugse visserij. In: Mededelingen Marine Academie, XV, 1963, p. 81-100.

VOS, ALEX DE: De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830, met vlootlijst der Belgische koopvaardijschepen 1829-1835. In: Mededelingen Marine Academie, XV, 1963, p. 101-177.

WATT, D.C.: Stalin's first bid for sea power, 1933-1941. In: U.S. Naval Inst.Proc., June 1964, p. 88-96.

WRIGHT, E.V.: The North Ferriby boats - a reappraisal. In: Mar. Mirror 1964, p. 83-91.

## NIEUWE UITGAVEN

Oorlogsmarine

AGAR, A.: Baltic episode. A classic of secret service in Russian waters. London, 1963. 255 p. ill. f.12,20 *

ANDREWS, K.R.: Elizabethan privateering. English privateering during the Spanish war, 1585-1603. London, Cambridge University Press, 1964. 288 p. 1 map. f.23.--

BREYER, SIEGFRIED: Die Seerüstung der Sowjetunion. Mit Fotos, Zeichnungen und Karten. München, Lehmann, 1964. XII, 269 S. 258 ill. f.39,20

COLLEDGE, J.J.: British sailing warships. Hampton Court, I.Allan, 1964. 64 p. 47 ill. (Veteran and Vintage Series) sd 6/

DUPUY, TREVOR NEVITT: Naval war in the West: the raiders. London, Kaye Ward, 1964. 72 p. ill. (The famous first book series, 164) f. 6,40

JANE's fighting ships. Ed. by R.V.B. Blackman. New York/London, McGraw-Hill, 1964. 550 p. ill. f.151,70

* De prijzen zijn zo veel mogelijk in Nederlands geld omgerekend volgens de koers van de boekhandel.



JAPANESE aircraft carriers and destroyers. London Macdonald, 1964. ill. f. 9,15

KROON, L.D.DE & H.THOMAS: Van linieschip tot vliegkampschip. Amsterdam, Elsevier, 1964. (Elsevier pocket,U 27)

LANGDON-DAVIES, JOHN (Ed.): The Armada. A collection of contemporary documents. London, Cape, 1964. in folder (Jackdaw Series) f. 6,--

LENTON, H.T. & J.J.COLLEDGE: Warships of World War II. Parts 1-8 in 1 vol. Hampton Court,I.Allan,1964. 640 p. 425 ill. f.17,10

NIMITZ, C.W. a.o. (Ed.): Triumph in the Atlantic. Englewood Cliffs (N.J.), Prentice-Hall,1964. 188 p. (Spectrum Books) f.8,45

POTTER, E.B. & C.W.NIMITZ (Ed.):Triumph in the Pacific. Englewood Cliffs (N.J.), Prentice-Hall,1964. 186 p. (Spectrum Books) f. 8,45

ROGOW, ARNOLD A.: James Forrestal. A study of personality, politics and policy. New York, Macmillan,1964. 397 p. f.28,40

RUSSELL OF LIVERPOOL, Lord: Knight of the Sword. The Life and letters of Admiral Sir William Sidney Smith. London, Gollancz,1964. 224 p. 25s.

The jacket says that every schoolboy knows that Sidney Smith saved Acre and so deprived Napoleon of his destiny. We may doubt both these statements, but there is more to Sidney Smith than this, some of which (and a good deal that is new) is provided by Lord Russell in a characteristic first essay in biography. Smith was a most resilent and highly-coloured bouncer, the sort of man who turns up at all times and in every walk of British life, is distrusted, disliked, and envied by pedestrian colleagues, and is none the less used by his masters on odd and difficult missions because he may bluff and batter his way through the job and can always be disowned if he gets into real trouble. Smith bounced his way through theNapoleonic Wars; most of his official engagements were punctuated by acrimonious noises-off, behind the lines; and as these were made by men like Nelson, Collingwood, St. Vincent, John Moore, and others there were fireworks all the way.

Lord Russell's rather slight sketch of what happened to young Captain Smith in 1789 is an earnest of things to come. Looking elsewhere for glory because Britain was at peace, he went off to Sweden since she was at war with Russia, charmed himself into the confidence of King Gustav, asked coolly and vainly for the Allies' help, became adviser to the Swedish naval forces, and returned to become Sir Sidney Smith - but only as Knight of the Royal Swedish Order of the Sword. The young mercenary who got away with it was next sent mysteriously to the Levant where he established relations with

the Turks which were later to hold him in good stead. Returning in the nick of time to Toulon he won the hatred of the French Revolutionaries by partly firing their fleet in that harbour. He next harried the French ports once too often, was caught and held revengefully for two years, and made a spectacular escape - into Napoleon's adventure northward from the Nile. Smith's official lines were badly crossed here because he held a dual diplomatic-naval commission in organizing Turkish resistance. He cut them, and inspired the Turks to stop Napoleon at Acre. But the French had still to be turned out of Egypt, and hardly had the Parliamentary plaudits on Acre died down when its victor was in deep trouble again about his conduct of the terms of the French evacuation. The rest of Lord Russell's stirring story follows the same pattern. In organizing Sicilian and Calabrian resistance Smith commended himself much more to the local royalties and loyalties than to his service superiors in charge of the operation; and from his mission to Portugal and Brazil the same question comes nagging back - was this able, brave, and infuriating egotist serving first himself or his country?

Then suddenly, before the date of Waterloo, the ball stopped bouncing and rolled to rest, and Lord Russell takes little further interest in the 20 years that remained to him, save to record his efforts to get money and office out of unresponsive governments. There is a tang of the courtroom about Lord Russell's treatment of his hero-defendant. Smith could always be trusted to talk - and even more to write - interminably about himself; his trumpet solos invited and got voluminous rejoinders. Consequently Lord Russell is content to exhibit the documents, with sparse linking narrative and quiet penetrating comments. His summing up is very brief: there is no judgment. In effect, this is what happens when a man will not submit to his professional hierarchy, hates red tape, does not suffer fools gladly, and always makes straight for the top instead of going through the usual channels. Life and Letters? Well, letters in plenty; but on a generous estimate only half a life.

(The Times, 9 July 1964)

THOMER, EGBERT: Torpedoboote und Zerstörer - eine Bildchronik aus zwei Weltkriegen. Oldenburg/Hamburg, Gerhard Stalling Verlag, 1964. 80 S. 14,80 DM

Mit Systematik und Beharrlichkeit hat sich der Stalling-Verlag darangemacht, in seinen bei Schiffsliebhabern inzwischen gut eingeführten Marine-Bildbänden der deutschen Seekriegstradition nachzugehen. Bei keinem der bisherigen Bände ist allerdings das Hinundhergerissensein zwischen dem Wunsch nach nüchterner Dokumentation in Wort und Bild und der Suche nach breitem Leserkreis durch Appell "an die, die dabei gewesen sind" so deutlich spürbar gewesen als bei diesem. Das ist bedauerlich, denn dadurch wird der grossformatige, mit Bildern und Skizzen reichlich versehene Band ein wenig zu einseitig. Der Zweite Weltkrieg scheint im Hinblick auf die grössere Zahl noch lebender Teilnehmer und damit grösserer Absatzchancen bevorzugt. Noch ein anderer Mangel muss festgehalten werden: Offenbar ist es



Verlag und Autor nicht möglich gewesen, über die Zahlenangaben für Grösse, Geschwindigkeit usw. Übereinstimmung zwischen Bild- und Textteil zu erzielen. Das ist wenig schön. Die grosse Zahl weitgehend unbekannter Bilder und die dokumentarische Zusammenstellung über das Schicksal der deutschen Torpedoboote und Zerstörer des letzten Krieges stimmen allerdings versöhnlich und lassen manche Sprunghaftigkeit im Text vergessen. Sm.

(Frankfurter Allgemeine, 6.Mai 1964)

TULEJA, T.V.: Eclipse of the German navy. new ed. London, Dent, 1964. 288 p. ill. maps. (Aldine Publications) f. 4,70

VANDEGRIFT, A.A.: Once a Marine. The memoirs of General A.A.Vandegrift, U.S.M.C., as told to Robert B. Asprey. New York, Norton, 1964. 338 p. 16 p. photographs. maps. f.28,40

In the past 20 years there has been a spate of books about the U.S.Marines from the foxhole level, a surprising number of excellent quality. Too little, however, has been written from the higher echelons. A good part of that regrettable gap has now been filled by Gen.A.A.(Sunny Jim) Vandegrift, who has candidly told his memoirs to Robert B. Asprey. Such a collaboration is often a literary disaster, but "Once a Marine" reads as if it were actually written by the general. It is told simply, vividly, bluntly and yet with the personal fervor of one whose entire adult life has been dedicated to the Marine Corps. If a single man had to be picked to represent the ideals, scope and meaning of the Corps, no better choice could have been made. The personal story of general Vandegrift is the story of the Marines from 1909 through World War II...

... After his graduation from the Marine Officers' School at Paris Island, he served in Panama, helped put down several revolts in Nicaragua and won two medals in Haiti "protecting American lives and property" from the Cacos... By early 1942 Vandegrift was a major general in command of the First Marine Division and on his way to an unknown little island in the South Pacific, Guadalcanal. It was the only American division prepared for combat: an unanswerable argument for an ever ready Marine Corps and its rugged, if controversial, training program.

One of the brightest pages of U.S. military history was written at Guadalcanal and General Vandegrift was in large part responsible for the winning of this grim, brutal battle...

Vandegrift was fighting two battles: one in the jungle - and one far to the rear with senior officers who seriously wondered if Guadalcanal could possibly be held...

Later he became Commandant of the Corps, the first active fourstar Marine general in history. Under his leadership victorious amphibious assaults were launched on Saipan, Tinian, Guam, Peleliu (one of the least publicized and most difficult World War II campaigns, he asserts) and Iwo Jima.

The winning of the war by no means brought an end to General Vandegrift's battles. When the armed forced unification program threatened to make the Marine little more than an auxiliary police force, he fought back with eloquent bluntness, displaying as much vigor as he had shown at Guadalcanal. He also proved to be adept at the grim -in-fighting of the Pentagon and Capitol Hill. Before the Senate Naval Affairs Committee he presented a clear argument for the continuance of a strong Corps... The Marine Corps, due in large part to General Vandegrift', is still with us. For this, America, which faces such a perilous future, should give deep thanks.

(The New York Times Book Review, 3 Mei '64)

Zeescheepvaart

ALEXANDERSSON, GUNNAR & GÖRAN NORSTRÖM: World shipping. An economic geography of ports and seaborne trade. London, John Wiley, 1964. 507 p. 132 s.

This handsome book was written by two young professors at the Stockholm School of Economics and published in Sweden (de Zweedse uitgave werd in Mededelingen no. 8 aangekondigd) and Britain. The book is well bound and printed, lavishly illustrated and, in general, a pleasure to see and handle. There is a particularly full index, a complete list of statistical sources, and every table and fact is scrupulously documented.

The book is in two sections. The first is a general survey of shipping, freights and cargo movements. The second is a detailed regional survey in which all the main ports and most of the minor ports of the world are described in historical, physical and functional terms.

In the first section the general pattern of world trade is illustrated on maps. The cartographic method of display, combining split-circular trade symbols with indices of foreign trade per head, are elegant and to a geographer used to visual interpretation probably highly revealing. What the maps bring out clearly are the trading connections between different countries, and the visual impact of this is much greater than any statistical table could give. However, since each map is in a different currency unit, it is impossible to compare them except at the impressionistic level.

The regional survey is copiously illustrated, with photographs, port plans and maps. The writing is lively and the author has a facility with words which enables him to encompass much in a single sentence, so that the places described become real to the reader, not only in their physical aspect, but in their environmental situation. There is a real feeling for the historical development of ports.

The general sad state of British ports is well brought out. "In Antwerp . . in 1956 a tremendous 10-year programme was enacted. In London no important additions to the dry cargo facilities have been made since the 1920s." (page 73.) "But only one British ore quay can take 35,000 tonners (Newcastle) ... Port Talbot ... and Newport are limited to vessels of 10,000 and 23,000 tons respectively. Newport thus is ... inferior to many ports on the European continent,



in Japan ..." (page 174).

This book is unique in its conception and coverage. It is a gold mine of information, the assembly of which constitutes a substantial work of scholarship. There are a few, probably inevitable, lapses from complete accuracy and the proof readers had a few blind spots. The use of the English language is generally unexceptionable, although a few oddities have slipped in. Whatever minor criticism one can make, this is a book which everyone interested in shipping, ports or international trading should have. It is invaluable as a work of reference and as a text in international economic geography.

(The Economist, June 27,1964)

BATESON, CHARLES: Gold fleet for California. Forty-Niners from Australia and New Zealand. Sydney, Ure Smith/London, Angus & Robertson, 1964. 172 p. f.30,25

The effect of rumoured gold on man's mobility never ceases to astonish. The latest evidence comes from Mr. Bateson, a careful historian of Australian maritime affairs, who follows up The Convict Ships with an account of those that carried the Australian and New Zealand Forty-niners to California in the middle of the last century. This contingent of hopefuls - less than 10.000 - was only a drop in the ocean of adventurers who came from the four corners of the earth; but few of the rest had to cross 6,000 miles of ocean in order mainly to return home poorer than they went.

Mr. Bateson begins with an excellent terse and vivid sketch of the whole preposterous affair which, when the fever had subsided, left a turbulent frontier in the Sacramento Valley and immensely accelerated California's development. ..Mr. Bateson is basically more interested in ships and how they are run than in people and how they run when gold beckons them. All the same the tabulated shipping lists, the main harvest of his research, yield some very curious hard facts. These Forty-niners rushed cheerfully to pack themselves in ships varying from ten to about 500 tons; they reached San Francisco in about seventy days if they were very lucky and in about 200 if they were very unlucky; and they nearly all arrived.

....

His account ends of course with the final irony. One of the disappointed Forty-niners, returning to New South Wales, grubbed up some gold at Ophir in 1851. A year later the Californian tide had turned and was in full flood toward Sydney. If the Australian Forty-niners had waited three years they would have had only a comparatively few miles to go to enjoy their fever.

The book is beautifully produced, with some fine reproductions of old prints, and as end-paper a panorama of bare masts sticking up like the bare bones of this story; "Deserted ships in San Francisco harbour at the time of the gold rush".

(The Times Literary Supplement, March 19, 1964)

COLLINS, J.J.: Never off pay. The story of the Independant Tanker Union, 1937-1962. Foreword by Vice Admiral E.Scott Land. New York, Fordham University Press, 1964. XII,339 p. f.24,55

DRAKE-BROCKMAN, H.: Voyage to disaster. London, Angus & Robertson, 1964. 336 p. ill. f.22,80

Mrs. Drake-Brockman gives a factual account of a story she has already made the theme of a novel: the story of a seventeenth-century shipwreck, accompanied by mutinous design and much atrocity.

The Batavia, whose remains were rediscovered very recently, was a vessel of the Dutch United East India Company. She sailed as the principal unit of a convoy from Holland in October, 1628, carrying treasure, merchandise, and a shipload of men, women and children to the Far East.

The Commandeur, a man for whom the author has obvious sympathy, was Francisco Pelsaert. He had served the company with distiction in India, and his reports, which are quoted, make good reading...

Pelsaert, unfortunately, was on bad terms with the ship's master, Ariaen Jacobsz, a lecherous lout who made trouble at various stages of the voyage and whose ship's company was ripe for trouble when, by a piece of gross carelessness, he himself ran the Batavia on the reefs of Houtman's Abrolhos or the Houtman's Rock's, as the Admiralty call them, on June 4, 1629. The spot was about thirty-seven miles from the coast of Western Australia.

Worse was to ensue, for it became clear that water would be the key to survival for the stranded people, and when it was apparent that immediate relief could not be looked for, the Commandeur and Jacobsz made their way by boat to the Straits of Sunda, a journey which was of considerable merit.

The Dutch authorities having dealt with Jacobsz, Pelsaert then returned to the scene of the disaster. ..When Pelsaert rejoined the castaways, he found a scene of carnage and licence, typical of many incidents of the age. Of some 300 people who had sailed from Holland, no fewer than 125 had been done to death at the instigation of Jeronimus Cornelisz, described as an Undermerchant. Then came rough justice: trials, torture and executions in the accepted way of the time. ...

Many touches combine to make the episode memorable: the dark relationship between the principal actors, men and women; the island with its strange creatures; the fact that some of the treasure was not only recovered, but can be seen to this day; the audacity of the mutineers in conspiring to defeat even their rescuers; and not least the fact that two seamen were marooned on the mainland of Australia and hence became the first Europeans, recorded not only to have sighted, skirted, or even landed on that still mysterious continent, but to have lived there - alas, under circumstances not much different from the



later convict settlers.

Mrs. Drake-Brockman has given everything proper weight, and she has been well served by Mr. E.D.Drok in his translations from the original Dutch sources.

(The Times Literary Supplement, July 8, 1964)

FARR, GRAHAME: The steamship Great Western, Bristol, Bristol Branch of the Historical Association, 1964. 18 p. f. 1,50

Notes on the history of the first Atlantic liner, the steam packet Great Western, built at Bristol, which made forty-five voyages to New York between 1838 and 1846, when she was taken out of service. Some unpublished extracts are included from logs kept on her maiden voyage.

(The Times Literary Supplement, April 2, 1964)

GUILLET, E.C.: The great migration. The Atlantic crossing by sailing-ship since 1770. 2nd ed. Toronto, Toronto University Press/London, Oxford University Press, 1964. 316 p. 34 ill. (Canadian University Publications) f.33,--

TURNER, JOHN FRAYN: A girl called Johnnie. London, Harrap, 1963. 188 p. 8 ill. f. 9,75

Visserij

BEYLEN, J.VAN: Zeeuwse visserschepen van de Ooster- en Westerschelde. Amsterdam, Van Kampen, 1964. 72 p. 36 p. foto's f.10,90

TIMMERMANN, GERHARD: Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen. Stuttgart, E.Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung, 1962. III,186 p. ill. plts. (Handbuch der Seefischerei Nordeuropas Bd XI,Heft 4) 79,60 DM

Ontdekkingsreizen

CAMERON, RODERICK: The golden haze. With Captain Cook in the South Pacific. Cleveland/New York, The World Publ.Cy, 1964. 283 p. ill. $ 6,95

... Thanks are due to Roderick Cameron, an American of Australian background, for bringing Cook into our ken from beyond the far horizons. In our own day the vastest of oceans has shrunk immeasurably. It has become part of our consciousness and knowledge. And a clear retrosprective look at Cook and his journeyings is worthwile not only in itself but as an aid in putting the huge panorama into perspective.

Indeed, Mr. Cameron handles his story by a method that he calls "projections in time". The bulk of the book is concerned with Cook himself, with his men and ships, his projects and exploits, in their 18th-century settings. Through it, in counterpoint, the author threads an account of his own Pacific journey, trailing Cook's wake almost two centuries later; and following the two-ply odyssey, the reader is

given, in effect, a double exposure of the Ocean World of then and now.

....

The author's telling of Cook's story is not strictly chronological. Instead...he moves geographically from one island group to another, weaving the navigator's various visits to each of them into a continuing narrative and adding his own impressions and experiences on his latter-day journey....
It goes without saying that this is a story of high adventure. As Mr. Cameron tells it, however, it is also a thoughtful and highly informative account of the islands and island life... which brings the Pacific world, past and present, to life in all its many aspects. Enriching it throughout are the author's wideranging vision and the character of his protagonist. Cook, unlike many of his breed, was not a spectacular and flamboyant man. But he was (also unlike many) a great and good one; and he shines with a glowing light across the miles and the years. So too do the many pictures - some old, some new - with which the book is illustrated. Along with the text, they do admirable justice to the undying magic of the lands of the "Golden Haze".

(The New York Times Book Review, April 19, 1964)

KELLY, C. (Translated and edited by-): La Australia del Espiritu Santo. The journal of Fray Martin de Munilla, O.F.M. and other documents relating to the voyage of Pedro Fernández de Quirós to the South Sea (1605-1606) and the Franciscan Missionary plan (1617-1627). London, 1964. ca.450 p. 4 maps. 3 tab. (Publications of the Hakluyt Society) circa f.23,--

McKEW PARR, CH.: Jan van Linschoten: the Dutch Marco Polo. New York, Thomas Crowell Comp., 1964. XLVII,312 p. ill. f.35,60

OLESON, TRYGGVI J.: Early voyages and Northern approaches 1000 - 1632. Toronto, McClelland & Stewart/London, Oxford University Press, 1964. 211 p. ill. 42 s.

...Professor Oleson's book begins with the very dawn of European awareness of new lands westward from Scandinavia across the North Atlantic, and ends with the voyages of "North-West" Foxe and Thomas James into those regions of Hudson Bay which now commemorate their names. Much heroism and achievement, and much error and disaster, lie in between.
The part of Professor Oleson's work which is likely to attract most attention is that about the influx of Norse Viking blood and culture into arctic Canada, certainly from the eleventh century to the mid-fourteenth century, and presumably on down to the year 1500.
...Professor Oleson is tenacious of his thesis and trenchant in arguing it. He equates the Skraelings whom the Norsemen encountered in Greenland and Canada with the Dorset people, and the mysterious Tunit with the Norse Greenlanders themselves; it was an intermixture of these two peoples which produced the present day Eskimoes, by way of the Thule Culture... Finally Professor Oleson, following Jón Dúason, describes the Norse Greenlanders from 985 till c.1500 as Icelanders... The evidence for Prof. Oleson's thesis, whether archaeological, anthropological, linguistic or



literary, is both complicated and much open to debate... In short, this half of his book is less a judicial summing-up than whole-hearted advocacy.

For the rest he deals efficiently with less controversial material, the probes and ventures of the fifteenth century and the arduous record of exploration from John Cabot to the voyages of 1631-32. It is a story of which one can never tire, with courage and determination shown in plenty, and seamanship both dogged and brillant. And, along with these, ignorance and miscalculation, mishap and catastrophe, betrayal too and venality. But progress of a kind always, though the north-west passage was not found.
There are sixteen pages of plates a good bibliography, and an index. The notes are inconveniently sited towards the back of the book, and call for some navigation on the part of the reader.

(The Times Literary Supplement, April 30, 1964)

<u>Het schip, scheepsbouw</u>

BEYLEN, J.VAN: Zeeuwse visserschepen van de Ooster- en Westerschelde. Amsterdam, Van Kampen, 1964. 72 p. 36 p. foto's f.10,90

COLLEDGE, J.J.: British sailing warships. Hampton Court, I.Allan, 1964. 64 p. 47 ill. (Veteran and Vintage Series) 6 s.

DIJK, W.J.: De schoonheid onzer binnenschepen. 2e dr. Amsterdam, Ploegsma, 1964. 144 p. ill. f.14,90

De heer J.W.Dijk heeft 'n ontzettend fijn boek gemaakt: De schoonheid onzer binnenschepen.
De tekst is van hem, de aquarellen zijn van hem, de etsen zijn van hem en de tekeningen zijn van hem.
De auteur "heeft zijn hart aan die oude schepen en hun schippersgezinnen verpand", meldt ons de uitgever, maar die mededeling staat gelijk aan het intrappen van een open deur. J.W.Dijks liefde voor zijn onderwerp stráálT er eenvoudig af. Hij heeft een teken- en een schrijfpennetje, waarmee hij bijna net zo moet werken als de oude scheepsbouwers met hamer, beitel en bosje brandend stro. Elk krulletje, elk streepje, elk lijntje, elk zinnetje is als het ware met één oog dichtgeknepen van een afstand bekeken, voor het definitief aan het papier werd toevertrouwd. Illustraties en letters roepen eendrachtig precies die ouderwetse sfeer op, die bij de beurtschepen, tjalken en derzelver schippers passen. Voor f.14,90 brengt uitgeverij Ploegsma het in de handel. Van de paar meter boeken die ik over schepen en in het bijzonder oude schepen heb, is dit het mooiste.

P.K.

(Parool, 9 januari 1964)

FAIRBROTHER, R. (Ed.): Ships, ships, ships. London, Hamlyn, 1963. 152 p. ill. (Some col.) f.7,60

HARNACK, E.P. (Ed.): All about ships and shipping. London, Faber, 1964. XII,723 p. ill. (some col.) 50 s.

JANE's fighting ships. Ed. by R.V.B.Blackman. 1963-1964. New York/ London. McGraw-Hill, 1964. 550 p. ill. f.151,70

JAPANESE aircraft carriers and destroyers. London, Macdonald, 1964. ill. f. 9,15

KROON, L.D.DE & H.THOMAS: Van linieschip tot vliegkampschip. Amsterdam, Elsevier, 1964. (Elsevier pocket U27)

LENTON, H.T. & J.J.COLLEDGE: Warships of World War II. Parts 1-8 in 1 vol. Hampton Court, I.Allan, 1964. 64o p. 425 ill.f.17,10

SCIENCE MUSEUM: Ship models. vol.2: Sailing ships from 1700 a.D. London, H.M.S.O., 1964.

TIMMERMANN, GERHARD: Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen. Stuttgart, E.Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung, 1962. III,186 p. ill. plts (Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd XI,Heft 4)

Haven- en zeewerken

ALEXANDERSSON, GUNNAR ( GÖRAN NORSTRÖM: World shipping: An economic geography of ports and seaborne trade, zie onder: Zeescheepvaart.

KOSSMANN, JEANETTE & ALFRED (Ed.): Rotterdam en de Zee. Platen-atlas met tekstboek. Rotterdam, Gemeente Rotterdam, 1964. Oplage 1000 ex. Niet in de handel.

Stuurmanskunst

CLAUSSE, R. & A.VIAUT: La mer et le vent. Météorologie nautique. Paris, Science et Avenir, 1963. 96 p. f.10,70

DENUCE, J.: Les origines de cartographie Portugaise et les cartes des Reinel. réimpression de l'édition de 1908. Amsterdam, Meridian Publ.Comp., 1964. VIII,136 p. 5 plt. f.16,50

MAP COLLECTORS' CIRCLE (Ed.): Map Collectors Series. London, Durrant House, 1963-1964.

1. Geographical oddities. 2. Early Antarctica. 3 Maps of the Isles of Scilly. 4. The American Atlases of Thomas Jefferys and their variants. 5. Adams' and Pine's maps of the Armada. 6. Leo Belgicus. 7. The printed maps of Tasmania. 8. An alphabetical list of geographers, publishers and engravers from the earliest times to the 19th century. 9. California as an Island. 10. Some early geographical misconceptions. 11. Maps of the Falkland Islands. 12. John



Rocque and his maps. 13. Captain Cook's maps. 14. Early maps and views of the Cape of Good Hope. 15. The Visscher maps of Germany. 16. Letters and answers.

Abonnementsprijs 1963/64 (Rechtgevende op 10 publicaties van de bovengenoemde uitgaven) f.57,75

SPEKKE, ARNOLDS: The Baltic Sea in ancient maps. Trsl. from the Latvian by A.J. Grinsberg a.o. Stockholm, 1961. X,76 p. ill. maps. Original title: Baltijas jūra senajās kartēs, 1959

Zeerecht

BECKER, R. & H.GÄDKE (Hrsg.): Recht der Seefahrt. Sammlung von Rechtsvorschriften. Lübeck, Schmidt-Römhild, 1963. Loseblattsammlung in Leinenordnern. Lieferung 1 780 p. f.69,35

COLINVEAUX, RAOUL: Carver on Carriage by sea. 11th ed. London, Sweet & Maxwell, 1963. (British shipping laws, Vol. 2 & 3) £14,14 s.

MENSBRUGGHE, YVES VAN DER: De waarborgen van de vrijheid van scheepvaart in het Suezkanaal. Brugge, 1963. VIII,442 p. Proefschrift Leuven

De Schepeling

KERANS, JOHN: The world's greatest sea adventures. London, Odhams, 1964. 320 p. f.12,20

Commander Kerans was himself involved in a memorable adventure as captain of the Amethyst, when she made a spectacular dash through Chinese Communist gunfire in 1949. That story is included here, alongside seventeen others, ranging from St.Paul's first shipwreck to the Kon-Tiki, and taking in Drake's most famous voyage, the affair of the Shannon and the Chesapeake, the epic of the Lynmouth lifeboat Louisa, manhandled up Countisbury Hill, and several adventures of the second world war. Among the latter is the story of the maritime ordeal of the late President John F.Kennedy. (Books of the month, June 1964)

Zeesport

CHICHESTER, FRANCIS: The lonely sea and the sky. London, Hodder & Stoughton, 1964. 30 s.

Francis Chichester's standing as a solo adventurer is quite unique. He has twice sailed his boat Gypsy Moth III single-handed across the North Atlantic, voyaging from east to west against the prevailing winds. The first time he was racing against four other competitors, all younger than himself. He was then fifty-eight. The second time

there were no other competitors; he raced to beat his own time. A blaze of publicity made his name familiar to a wide public. But only as a single-handed sailor.

Not so well known is the fact that he is one of the only two early long-distance fliers still alive (the other is Lindbergh). He was the second person to fly solo from England to Australia, the first to fly the Tasman Sea alone, and he nearly succeeded in circumnavigating the globe in his tiny plane. ....

....

There is no doubt in my mind that The Lonely Sea and the Sky will become a classic of solo adventuring, for it spans two worlds, each complementary to the other. It is a man's book, of course - a bright lamp for the young, a dream of nostalgia for the old. But it does not give the answer to the inevitable question - why? The obvious clichés do not fit, and the best answer still seems his own: "I seem to do things best when I do them alone."

On the day he bought secondhand a craft that was little more than a day boat, with the intention of fitting her out as an ocean-racer, the only indication that this would lead finally to transatlantic racing, alone, was Chichester's sense of frustration and his long-thwarted urge to get to grips with the sea. His frustration was probably the root cause of his series of illnesses; and his final recovery was probably assured the moment he realised that the thing he had been wanting to round off his life was within his grasp: a transatlantic single-handed race. It was so exactly tailored to his temperament. He had the boat; he had the experience, too. He only lacked the health and energy. But these are things that are affected by the will. The objective produced the will to live, and the will the energy. The will to live, to fight back; it is this more than anything else, I think, that makes Chichester's book such an exciting one.

By Hammond Innes
(Sunday Times)

REYNOLD, EARLE & BARBARA: All in the same boat. London, Arthur Barker, 1964. 310 p. f.17,10

Cynics may sometimes feel that people undertake voyages in small boats solely in order to write rather tedious books about their experiences. But even those with a strong antipathy towards "cruising yarns" could hardly fail to be enchanted by this American couple's delightful account of their voyage round the world with two of their three children and three charming but at times unpredictable Japanese.

Their voyage from Japan via the South Pacific to New Zealand and Australia across the Indian Ocean to South Africa, on to South America and back to Japan by the way of the United States and the Panama Canal took nearly six years. The authors have compressed their scores of adventures into a taut, lively narrative full of vivid pictures of the places and people they encountered.

(The Times Literary Supplement, May 28, 1964)



Encyclopediën en woordenboeken

MEIJER, CONST.: Seaman's pocketbook. Beknopt zaken-woordenboek voor hen die belang stellen in schepen en het leven op zee. Hilversum, C.de Boer Jr., 1964. 168 p. f.6,90

SCHOENMAKER, P.W.: Nautisch-technisch woordenboek. Engels-Nederlands, Nederlands-Engels. Amsterdam, Duwaer, 1963. 326 p. f.12,50

SPIEGEL der scheepvaart. Nautische encyclopedie. Amsterdam, Van Ditmar, 1964. (verschijnt binnenkort)

Varia

BOOKS and the sea. A list of modern books on the sea and shipping. London, Schl.Library Association, 1964. 39 p. 13/6 s.

FALCONER, ALEXANDER FREDERICK: Shakespeare and the sea. London, Constable, 1964. 192 p. f.17,10

The author of this disarming little book is an officer of the Naval Reserve who is also a professor of English, with a name familiar in the earlier technical literature of the marine. In a year which sees a flood of high-powered literary studies and muscle-stretchings, it is simply a collection of references to the sea and its affairs to be found in the plays. It offers an indication, rather than a structured tabulation of how ready, apt and wide-ranging was Shakespeare's knowledge of what went on in ships.

We take so much for granted, in reading Shakespeare, that the sense of wonder, possessed by Professor Falconer, is apt to be blunted. The Baconians base some of their case on the poet's knowledge of the law; the military student finds a wealth of allusion to the soldier's science; and yet it remains true that the range of sea terms is as wide and impressive as is to be found anywhere in general literature. To some, it will be all part of the miracle. Others will be less content, and may share the author's belief that Shakespeare actually served at sea in early life. .....

Where the book is most useful and instructive is in the grouping of allusions - Ceremonial, Putting to Sea, Shipwreck, Pirates, Pillage, Tides, Sailing by the Star, and so on, and in making the point of how naturally the right terms seemed to come, to fit any given case. This is not, emphatically, a work for the advanced theorists and symbol-seekers, but for the reader sea-minded enough to follow exactly how the poet used his ramified special knowledge.

(The Times Literary Supplement, July 30, 1964)

## VERENIGINGSNIEUWS

### JAARVERSLAG 1963

### Leden

In de loop van 1963 traden 14 nieuwe leden toe. 6 personen bedankten voor het lidmaatschap. De dood van Dr.Unger en van Dr.van Luttervelt betekent ook voor onze Vereniging een groot verlies.
Op 31 december 1963 had het ledental van de Vereniging de 100 met 1 overschreden.

### Activiteiten

1. Jaarvergadering

De jaarvergadering had plaats op zaterdag 18 mei te Den Helder. Een bus van de Koninklijke Marine bracht de 35 deelnemers naar hun bestemming. Voor enkelen was het een eerste kennismaking, voor velen een weerzien.
Allereerst werd met een marinevaartuig een tocht door de haven van Nieuwe Diep gemaakt. Het volgend programmapunt was een bezoek aan het oude Peperhuisje, waar het Helders Marinemuseum is gevestigd, dat in de korte tijd van zijn bestaan reeds vele interessante voorwerpen en afbeeldingen bleek te hebben bijeengebracht.
Tijdens de lunch in Huize Tijdverdrijf bracht de voorzitter aan de Commandant Zeemacht Nederland, ons lid, admiraal De Vos van Steenwijk, de dank over van de Vereniging voor de gastvrijheid door de Koninklijke Marine verleend, en bood hem als bewijs van belangstelling in zijn Museum enkele oude van postmerken voorziene briefomslagen aan, die betrekking hebben op Den Helder.
In de recreatiezaal vond daarna de jaarvergadering plaats, gevolgd door drie korte voordrachten.
Admiraal van Foreest gaf een algemene inleiding over "Doel en taak van de vloot". Commandeur Van Dulm behandelde de evolutie van enige scheepstypen in de loop der eeuwen, meer in het bijzonder die van de torpedoboot.
Aan de hand van een door hem ingerichte kleine tentoonstelling van scheepsmodellen in miniatuur, uit eigen bezit, hield de Heer van Nimwegen een doorwrochte lezing over het moderne oorlogsschip.
De bijeenkomst werd besloten met de vertoning van enkele interessante films van de Marinevoorlichtingsdienst.
Gaarne betuigen wij op deze plaats nogmaals onze dank aan de Koninklijke Marine, aan de sprekers en aan de bibliothecaris van de



Marinebibliotheek voor de gastvrijheid en de medewerking, die deze jaarvergadering tot een zozeer geslaagde hebben gemaakt.

2. Mededelingenblad

Gedachtig aan de opzet, ons periodiek slechts te doen verschijnen wanneer er werkelijk iets van belang valt mede te delen, zagen dit jaar 2 nummers van het Mededelingenblad het licht. Het Bestuur heeft gemeend onze leden in de gelegenheid te moeten stellen kennis te nemen van de rede, die Admiraal van Foreest heeft gehouden bij de opening van de tentoonstelling "Mare Liberum" in Bolsward.
Bijzonder gelukkig prijzen wij ons Dr.Fliedner, custos van het Focke Museum te Bremen, bereid gevonden te hebben een artikel voor ons blad te schrijven over de vondst van een Middeleeuws koggeschip in de Weser. Niet alleen omdat dit artikel een wereldprimeur is, maar vooral wegens het belang van dit onderwerp ook voor Nederland.
Uit verschillende reacties blijken de boekbesprekingen en aankondigingen van nieuwe uitgaven op ons gebied gewaardeerd te worden.
Naast de bestaande rubrieken is in het laatste nummer een rubriek "Verslagen van onderzoekingen" opgenomen, waarin wij een onderlinge uitwisseling van wetenschappelijke vondsten door de leden hopen te stimuleren.
Een "Vraag en antwoord"-rubriek is in overweging.
Hoewel wij menen, dat ons blad langzamerhand zijn bestaansrecht heeft bewezen, zijn wij er ons terdege van bewust, dat er nog veel nodig is om van het Mededelingenblad een werkelijk contactorgaan te maken.
Daarvoor echter is de medewerking van de leden nodig, niet van enkelen, maar van velen.

3. Andere publicaties

Door toedoen van de Stichting "Stamboek Ronde- en Platbodemjachten" was het mogelijk de leden tegen gereduceerde prijs het artikel "Ter ere van Veere en Vlissingen's roem" van de hand van ons lid, de Heer C.J.W.van Waning aan te bieden.

### Congres van Nederlandse Historici

Op 20 april 1963 had te Den Haag het 13de Congres van Nederlandse Historici plaats. Voor de eerste maal was bij de afzonderlijke secties ook een sectie "Maritieme Geschiedenis" ingesteld. Het was het Bestuur aangenaam bij de keuze van sprekers voor deze sectie te

kunnen assisteren.
De ochtend-lezing van Dr.H.J.de Graaf over zijn "Indrukken van het 2de Congres voor de Geschiedenis van de Indische Oceaan te Lourenço Marquez" en de "Beschouwingen over de strijd om de Maleise barrière alsmede de geschiedschrijving daarvan" van de Heer K.W.L.Bezemer in de middag, mochten zich in een behoorlijke belangstelling verheugen.

## Internationaal contact

Het buitenlands contact, en in het bijzonder dat met de "Commission internationale d'histoire maritime", was in 1963 tot onze teleurstelling gering.
De Vereniging werd op de hoogte gesteld van de regels, die op een vergadering in Rome, waren vastgelegd voor de samenstelling van prof. Verlinden's "Bibliographie de l'histoire des grandes routes maritimes". Zij versterkten het Bestuur eens temeer in zijn mening dat deelname aan de uitwerking van dit project als zodanig niet op de weg van het Bestuur ligt.
Van het twaalfde "Congrès international des sciences historiques", dat in 1965 in Wenen plaats zal vinden, bereikte ons een voorlopig programma. Of één van de door onze Vereniging genoemde Nederlandse geleerden voor een spreekbeurt in de maritiem-historische sectie uitgenodigd zal worden, hebben wij nog niet vernomen.
Het is ongetwijfeld het in de Duitse taal geschreven artikel van Dr. Fliedner dat een 40-tal bestellingen van ons Mededelingenblad in het buitenland tot gevolg heeft gehad. Het Maritieme Museum te Danzig, dat sedert januari 1962 bestaat, heeft ons zelfs een ruilabonnement tegen hun belangwekkende "Proceedings" aangeboden, welke van een "summary" in de Engelse taal voorzien zijn.

## Financiën

Ook dit jaar zijn de inkomsten belangrijk hoger dan de uitgaven. Hoewel de kosten van type- en stencilwerk voor het Mededelingenblad, door medewerking van derden, zeer gering zijn, moet voor de uitgave van het periodiek toch een flink bedrag worden uitgetrokken. Wij brengen U de illustraties van nummer 7 in herinnering, die uiteraard aan druk- en clicheerkosten een groot gat in onze reserve zullen slaan. Het grootste deel van het saldo 1963 is, zoals U uit de Begroting zult horen, dan ook onder de post "type- en stencilwerk" voor de uitgave van het Mededelingenblad gereserveerd.



Ik mag U thans de Rekening en Verantwoording over de finantiële middelen over 1963 en de Begroting voor 1964 voorlezen.

REKENING EN VERANTWOORDING
1963

| Ontvangsten | | Uitgaven | |
|---|---|---|---|
| Overgehouden van 1962 | 473,68 | Porti | 105.82 |
| Achterstall.contr.1961 | 3,-- | Bureaubehoeften | 19,40 |
| Achterstall.contr.1962 | 7,50 | Type en stencilwerk | 24,15 |
| Contributie 1963 | 483,50 | Vergaderingen en excursies | 98,85 |
| Reeds betaalde contr.1964 | 66,-- | Afbetaling Piet Heyn | 87,50 |
| Excursie Den Helder | 87,50 | Reiskosten Bestuur | 6,70 |
| Exempl. Piet Heyn | 67,50 | Saldo | 907,26 |
| Exempl.Bull.Commission intern.de l'histoire marit. | 2,70 | | |
| Exempl. De Zee | 1,50 | | |
| Oude nummers Mededelingenblad | 10,80 | | |
| Donaties | 46,-- | | |
| | 1249,68 | | 1249,68 |

BEGROTING
1964

| Ontvangsten | | | Uitgaven | |
|---|---|---|---|---|
| Restant 1963 | | 907,26 | Porti | 175,-- |
| Contributie 1963 | | 3,-- | Bureaubehoeften | 75,-- |
| Contributie 1964 | (18x3) | | Type- en stencilwerk | 700,-- |
| | (79x6) | 528,-- | Vergaderingen en excursies | 250,-- |
| | | | Reiskosten Bestuur | 125,-- |
| | | | Kosten Kon.goedkeuring Statuten | 100,-- |
| | | | Saldo | 13,26 |
| | | 1438,26 | | 1438,26 |

A.M.P.Mollema
(Secretaris/penningmeester)

LEDENLIJST

[redacted]

[redacted]

PERSONALIA

Drs.J.R.Bruijn is benoemd tot doctoraal assistent voor de zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden.

Mr. B.van 't Hoff is benoemd tot Officier in de orde van Oranje Nassau.

Mejuffrouw M.W.Jurriaanse is benoemd tot Ridder in de orde van Oranje Nassau.