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. 10 Januari 1965

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.10

Januari 1965

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

BIJDRAGEN

Benjamin Raule door Friedrich Jorberg 1

The "live-bait squadron". Een tragedie voor de Nederlandse kust door Ph.M.Bosscher 9

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

Koers Amerika. De geschiedenis der stoomvaart van Rotterdam op Noord-Amerika 21

Het Museum voor de IJsselmeerpolders, Jaarverslag 1965 22

Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen door J.van Beylen 24

Museumschepen 31

LITERATUUR

"Een Belgische schenking". De Mededelingen van de Academie van Marine van België 32

Boekbespreking: Harald Åkerlund: Nydamskeppen . . . 38

Przemyslaw Smolarek. Zabytki Szkutnictwa Skandynawskiego 40

Uit de tijdschriften 41

Nieuwe uitgaven 44

VRAAG EN ANTWOORD 63

VERENIGINGSNIEUWS

Contributie 65

Ledenlijst 65

Personalia 66

Het is ons een genoegen, een artikel van de hand van ons medelid de Heer Friedrich Jorberg te kunnen publiceren, waarin hij een beschrijving geeft van het leven van Benjamin Raule en enige tot dusver in Nederland onbekende détails over diens loopbaan publiceert. De figuur van Raule heeft tot dusver weinig de aandacht van Nederlandse historici getrokken. Gieraths, die in het Economisch Historisch Jaarboek (deel X, 1924, blz. 219-302) zijn dissertatie over Raule publiceerde en die ook Nederlandse bronnen heeft geraadpleegd, noemt in zijn uitgebreide litteratuurlijst alleen twee studies van P.L. Muller (BVGO 1870), die gedeeltelijk op Raule betrekking hebben. Uit de tijd ná 1924 is ons alleen bekend dat Kolonel F. Dekker Raule behandelt in zijn populair-wetenschappelijke boek "Voortrekkers van Oud-Nederland" (den Haag, 1938; dit boek bevat tegenover blz. 29 een afbeelding van de door de Heer Jorberg vermelde buste, die in de Marineschule Flensburg-Mürwik berust).

Het feit, dat sinds 1941 zes delen journalen en grootboeken van Raule uit de periode 1664-1673 (Handschriften 197 t/m 202) in het Rijksarchief in de Provincie Zeeland te Middelburg berusten 1) is, voorzover ons bekend, nog geen aanleiding geweest tot een publicatie.

De Heer Jorberg heeft zich zeer intensief met de figuur Raule beziggehouden. Een verzameling materiaal, die op Raule betrekking heeft, is door hem aan het Hauptarchiv te Berlijn-Dahlem overgedragen, en wordt daar onder de naam Collectie-Jorberg bewaard.

Misschien kan de lezing van onderstaand artikel voor iemand aanleiding zijn kennis te nemen van deze verzameling en de uitgebreide collectie archivalia, betrekking hebbend op Raule, die uit het Pruisische Staatsarchief afkomstig is en eveneens te Dahlem berust.

De Nederlandse grondlegger van de Brandenburgse marine en promotor van de Brandenburgse zeehandel is bepaald, ondanks datgene wat reeds over hem werd gepubliceerd, nog steeds de moeite van een nadere bestudering waard.

---

1) In 1941 vond een vrij omvangrijke ruil van archieven plaats tussen Nederland en het toenmalige Duitse Rijk. Tezelfdertijd schonk de Minister-President van Pruisen de journalen en grootboeken aan het Rijksarchief in de Provincie Zeeland. De "zes zware folianten" werden op 15 september 1941 met enige plechtigheid te Middelburg overgedragen (Verslagen omtrent 's Rijks Oude Archieven, 2e Serie, XIV, 1941, blz. 52, 58).

Merkwaardig is dat dit kennelijk dezelfde stukken zijn, die Rudolf Häpke besprak in zijn opstel "Benjamin Raule und seine Handlungsbücher" (Economisch Historisch Jaarboek, IX, 1923, blz. 214-220). Häpke zegt daar (blz. 216) uitdrukkelijk: "Es sind ihrer fünf".

BENJAMIN RAULE

door Friedrich Jorberg

In meinen nachstehenden Ausführungen soll eines Mannes gedacht werden, der zu der Zeit, als die niederländische Seemacht an Ruhm und Glanz, an Organisation und Schiffbaukunst ihren Höhepunkt erlangt hatte, im Schatten bekannter Seeleute, fern seiner Heimat,

in einem erst im Aufstieg begriffenen Lande, seine Lebensaufgabe zu erfüllen gedachte.

Nur wenigen Niederländern wird das Leben und die Leistungen ihres Landsmannes Benjamin Raule bekannt sein, der zu den höchsten Ämtern emporstieg und als armer, verlassener, gedemütigter Mensch sein Leben beendete. Auch in Deutschland ist sein Name fast ebenso unbekannt, obgleich seine Person und seine Arbeit aus der deutschen Seekriegsgeschichte und den Überseeunternehmungen nicht fortzudenken ist.

Benjamin Raule wurde im Februar 1634 in Vlissingen auf der niederländischen Insel Walcheren (Seeland) geboren, in derselben Stadt, der sein berühmter Landsmann, der grosse Admiral Michiel de Ruyter entstammte. Die Familie Raule (auch "Raulé") wanderte, wahrscheinlich in der Zeit der Religionsverfolgungen durch die Spanier unter Alba, von der Stadt Roulers = Rousselaere im westlichen Flandern in der Nähe Dünkirchens nach Seeland aus. (Ein Zweig der Familie lebte in La Rochette, Frankreich.)

Von Jugend an zum Reeder und Ueberseekaufmann bestimmt, erhielt Raule eine ausgezeichnete Erziehung und Ausbildung. Nachdem er sich selbständig gemacht und eine vermögende Kaufmannstochter geheiratet hatte, liess er sich in der wichtigen Handelsstadt Middelburg auf Walcheren nieder, wo er das Bürgerrecht (1664) erwarb. Neben Hamburg war Middelburg zu jener Zeit nicht nur ein wichtiger Warenumschlagplatz, sondern auch einer der grössten Ausrüstungs- und Anheuerungsplätze im Norden Europas. Umfangreiche Teile der Handelsbücher und der Korrespondenzen der Firma Raule, die sich auf die Zeit von 1664 bis 1673 beziehen, sind erhalten geblieben und wurden 1941 von der damaligen deutschen Regierung dem Archiv in Middelburg übereignet. Diese Unterlagen gewähren Einblick in dem Umfang, die Verbindungen und die Art dieses Handelsunternehmens. Mit eigenen Schiffen wurden unter anderem Hamburg, Bordeaux, Nantes, La Rochelle, Martinique und Guadeloupe auf Westindien sowie die afrikanische Westküste angesteuert. Als Partner treten bekannte französische Emigranten auf, so zum Beispiel die Firma Goddefroy (Hamburg) oder die Niederländische Ost- und West-Indische Compagnie. Am Walfang und

der Tranverwertung war Raule mit Parten beteiligt, auch am Schmuggel - und Sklavenhandel, die zur damaligen Zeit keineswegs als anrüchig oder makelhaft angesehen wurden.

In seinem Wohnort Middelburg bekleidet Raule seit 1667 mehrere hohe Ehrenämter, so als Mitglied des Rates. In dieser Eigenschaft erledigte Raule auch richterliche Geschäfte; daher mögen seine guten juristischen Kenntnisse rühren, die er späterhin bei Errichtung und Leitung der brandenburgisch-afrikanischen Handelsgesellschaft verwerten konnte. Raule gehörte zu den ersten Kaufleuten der Stadt, war ein vermögender Mann und besass in Middelburg und auf Walcheren grössere Ländereien. (Rosenfelde).

Wie in jener Zeit üblich, stelle Raule, wie andere Reeder, in den häufigen Seekriegen den Generalstaaten, aber auch anderen Staaten, gegen Ausstellung von Kaperbriefen und Prisenbeteiligungen seine eigenen Handelsschiffe zur Verfügung.

Raules enge Handelsbeziehungen zu Frankreich mit erheblichen Investitionen waren die Ursache, dass er zu Beginn des französich-niederländischen Seekrieges (1672) in Vermögensschwierigkeiten geriet. Als Schweden als Verbündeter Frankreichs in Brandenburg einfiel, bot sich für Raule eine Gelegenheit zur Sanierung. Er und weitere Geschäftsfreunde der seeländischen Städte stellten 1675 dem Kurfürsten von Brandenburg zehn gut ausgerüstete und mit erprobten niederländischen Mannschaften versehene Fregatten gegen Ausstellung von Kaperbriefen, Beteiligung am Prisenerlös und Gewährung der Führung der brandenburgischen Flagge mietweise zur Verfügung. Die Unternehmungen waren von Erfolg begleitet. In vier Wochen wurden 21 vollbeladene schwedische Handelsschiffe gekapert und verkauft. Der anteilige Verkaufserlös und die Miete deckten nicht zur alle Unkosten, sondern trugen auch zur Sanierung Raules bei.

Weiterhin waren die Schiffe unter kurbrandenburgischer Flagge entscheidend an der Belagerung und Einnahme von Stettin und Stralsund sowie beim Uebergang nach Rügen beteiligt.

Die Generalstaaten brachten diesen Unternehmungen gegenüber jedoch grösstes Missfallen zum Ausdruck. Unter Androhung schwerster Strafen untersagten sie ihren Untertanen die Annahme fremden Dienstes, wie auch die Erwerbung ausländischer Kaperbriefe. Auf

diese Weise wollte man die Verwertung der Kenntnisse und der Erfahrungen der niederländischen Staatsangehörigen in der brandenburgischen Marine und später in der Kolonialverwaltung unterbinden. Der Kurfürst von Brandenburg antwortete mit gleichen Massnahmen und stellte alle in seinem Dienst stehenden Niederländer, mit deren Zustimmung, unter seinen Schutz. Raule und seine Familie, viele hervorragende niederländische Kapitäne und Seeleute fanden im Kurfürstentum Brandenburg, zwischen Cleve und Memel, eine neue Heimat. Raule erhielt 1675 seinen Schutzbrief. Damit wurde er und seine Familie brandenburgische und nach 1701 preussische Staatsbürger.

Zwischen dem Kurfürsten und Raule wurden in der Folge noch mehrere Verträge über die Gestellung von ausgerüsteten Schiffen abgeschlossen beziehungsweise Verträge erneuert. Raule was nacheinander Schiffsdirektor (1676), Oberdirektor in Seesachen (1677) und Generaldirektor der Marine (1681) mit dem Range eine Obersten. Admiral, wie oft fälschlich behauptet wird, ist Raule in der brandenburgischen Marine nie gewesen. Einen brandenburgischen Admiral hat es niemals gegeben.

Mit Vertrag vom 1. 10. 1684 - dem Geburtstag der kurfürstlich brandenburgischen Marine - ging die Raule'sche Mietsflotte für einen Kaufreis von 109 340 Reichstalern in das Eigentum des Kurfürsten und damit des brandenburgischen Staates über. In rastloser Arbeit schuf Raule für Kurbrandenburg in kürzester Zeit aus dem Nichts nicht nur eine Flotte, die ihre Flagge, den roten Adler im weissen Felde, auf den Meere zeigte, sondern auch die gesamte Organisation, die zu einer solchen Einrichtung nun einmal gehörte: Oberadmiralität und Marinekasse in Berlin, Admiralitäten in Pillau und Emden und das Seeprisengericht in Kolberg. Diese Behörden wurden von erfahrenen, meist niederländischen Fachleuten geleitet. Auf Raules Veranlassung wurden nach niederländischem Muster die Werften in Königsberg (Preussen), Pillau, Kolberg, Berlin, Havelberg und Emden angelegt und ausgerüstet. Eine Seesoldatenformation (Mariniers) wurde aufgestellt und der gesamte Aufbau und Nachschub für die kolonialen Unternehmungen in die Wege geleitet. Fachleute sorgten für die Beschaffung von erstklassigem Schiffbauholz aus den heimischen Wäldern und für die sofortige Wiederaufforstung. Der Hafen von Rügenwalde

(Pommern) wurde für Marinezwecke ausgebaut. Niederländische Schiffsbaumeister und Schiffszimmerleute wurden herangezogen und angesiedelt. 1682 wurde ein Kurbrandenburgisches Seekriegsrecht geschaffen.

In den Streitigkeiten mit den Niederlanden, Schweden, Spanien und Hamburg konnte diese kleine, aber schlagkräftige Flotte eine wichtige Rolle spielen.

Als Kurfürst im Zeitalter des internationalen Markantilismus seine hierauf gerichteten Pläne zu verwirklichen gedachte, fand er in Raule den Mann der dafür wohl am geeignetsten war. Raule besass auf allen Gebieten des Kolonial- und Ueberseehandels umfangreiche Kenntnisse und Erfahrungen, seine mit den Landes- und den Eingeborenenverhältnissen vertrauten Agenten sassen nicht nur in den Küstenorten Westafrikas, sie reisten weit ins Innere, zum Beispiel bis ins Hinterland des Senegal.

Am 1. 1. 1683 wurde am Kap der Drei Spitzen (Goldküste - heute Republik Ghana) die brandenburgische Flagge gehisst und dort das Fort Gross-Friedrichsburg erbaut, dessen gut erhaltene Reste noch heute eine Sehenswürdigkeit sind. Später erfolgte die Einrichtung weiterer Stützpunkte an derselben Küste in Accada (Fort Dorothea) und Taccarama (Fort Sophie Louise). Eine befestigte Handelsstation von ausserordentlichem wirtschaftlichen Wert wurde in Arguin (am Kap Blanco - heutige Republik Mauretanien), eine reine Handelsstation weiterhin in Gemeinschaft mit dem dänischen Staat auf der Insel St.Thomas (Wetindien - heute Besitz der USA) eingerichtet.

Raule war die Seele der maritimen und kolonialen Pläne seines Auftraggebers und verstand diese mit ausserordentlicher Tatkraft zu verwirklichen, Flotte und Kolonialbesitz unterstanden Raules Oberleitung. In- und ausländisches (insbesondere niederländisches) Aktienkapital waren an diesem Ueberseeunternehmen beteiligt.

Leider sollte weder der jungen Flotte, noch den mühsam geschaffenen Kolonien, Bestand beschieden sein. Nach anfänglichen Erfolgen traten Rückschläge ein. Die Verwaltung arbeitete zu

kostspielig. Mangelhafte Erträgnisse, Fehler der unterstellten Organe, Widerstände seitens der Engländer, Franzosen und Niederländer waren nicht dazu angetan, das Interesse an diesen Schöpfungen wachzuhalten. Mit dem Ableben des Kurfürsten Friedrich Wilhelm war die treibende Kraft eines seebegeisterten Herrschers dahin. Seinen Nachfolgern auf dem Throne, deren Interessen nur auf die Erhaltung der Landstellung Brandenburgs als Brücke zwischen Ost und West gerichtet waren, mangelte der weite Blick für die Einschätzung maritimer Belange.

Nach dem Ableben seines Gönners gingen Raules persönliche Gegner und die Gegner der Marine zum Angriff gegen ihn vor. Man beschuldigte ihn der Vergeudung, der Bereicherung und anderer Straftaten (die Anklageschrift warf ihm 784 Verfehlungen vor!!). Eine Untersuchung wurde gegen Raule angeordnet. Von 1697 bis 1702 befand sich Raule als Untersuchungsgefangener in der Zitadelle der Festung Spandau bei Berlin. Sein Testament wurde auf Anordnung des Königs Friedrich I. (des Nachfolgers des Kurfürsten) rechtswidrig geöffnet, sein Gut Rosenfelde, genamt nach seiner Besitzung auf Walcheren, (heute der Tierpark Friedrichsfelde im Sowjetsektor Berlins), seine Mobilien, Gemälde, sein Haus "Rauleshof" in Berlin sowie sein Lustgarten in Berlin (Holzmarktstrasse 58/70) wurden ohne Entschädigung und ohne Rechtsmittel zugunsten des sich ewig in Geldnöten befindlichen Königs eingezogen! Nach fünfjähriger Untersuchung und Haft wurde der Prozess "niedergeschlagen", da man die Anklage nicht aufrechterhalten konnte! Doch Raule war ein gebrochener, vermögensloser Mann!

Da kein geeigneter Fachmann zu finden war, wurde er von derselben Regierung, die sein Vermögen eingezogen hatte, bestimmt, die afrikanische Handelskompagnie wieder in Ordnung zu bringen. Aber die Widerstände und Intrigen zwischen den beiden Kapitalgruppen der Gesellschaft waren zu gross. Das bröckelnde Gebäude liess sich nicht mehr halten! Schiffe und Kolonien fanden, sich selbst überlassen, keine gehörige Pflege, Unterstützung und Beachtung. Mangels einer interessierten Zentralmacht wurden sie ein Spielball der Grossmächte!

1711 beziehungsweise 1722 wurden die Besitzungen von dem sparsamen Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I. an die Niederländer für eine Bagatelle verkauft.

Den Rest seines Lebens sollte Raule auf Befehl des Königs im Marinehaus (Werftmagazin) in Havelberg (Prov. Brandenburg) verbringen, doch wurde ihm 1705 gestattet, nach Hamburg zu übersiedeln. Auf einer alten, kleinen Hulk im Hamburger Hafen, die man dem einstigen "Generaldirektor der brandenburgischen Marine" als "Ruhesitz" zur Verfügung gestellt hatte, starb Raule im Mai 1707 und wurde in der Gruft der Familie Beard, auf dem heute nicht mehr bestehenden Friedhof der französisch-reformierten Gemeinde in Hamburg-Altona beigesetzt. Das Kirchenbuch nennt nicht einmal den Namen "Raule", denn die Eintragung lautet nur: "Am 16. 5. 1707 wurde beigesetzt - der fremde Oberst." (Diesen Rang hatte Raule in der brandenburgischen Armee.)

Ein Bildnis Raules ist nicht auf uns gekommen. Seine später von dem Bildhauer Graf von Görtz (1902) geschaffene und in der Marineschule in Flensburg-Mürwik aufgestellte Büste hat keinen authentischen Wert, sie ist ein reines Phantasiegebilde. Vielleicht darf man in dem von dem niederländischen Maler Franz Hals geschaffenen Gemälde "Der Admiral", das sich in der Galerie in Leningrad befindet, eine Darstellung Raules erblicken? Die seinerzeit von Raule geschaffene brandenburgische Flotte ist teilweise auf einem Gemälde des niederländischen Malers Lieve Verschuier - 1684 - dargestellt, das jetzt im Schlosse zu Berlin-Charlottenburg wieder zur Ausstellung gelangt ist.

Auch auf Raule passt das Dichterwort: "Von der Partein Gunst und Hass verwirrt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte." Raule hatte am Hofe die mächtige Partei der Marinefeinde gegen sich und musste unterliegen, nachdem sein Gönner - der Grosse Kurfürst - verstarb und diese Partei ans Ruder kam! Raule war eine willensstarke, von des Glückes Gunst und Unbeständigkeit getragene eigenartige Persönlichkeit. Die neuere Geschichtsschreibung, auch in den Niederlanden, bemüht sich an Hand des Archivmaterials mit Erfolg, Raules Verdiensten gerecht zu werden, dessen noch erhaltene Denkschrift von einer grossen Begeisterung und Fachkenntnis für alle Zweige des Seewesens, des

Gewerbes und Handels seines zweiten Vaterlandes zeugt. Er war ein grosser, phantasiereicher Organisator! Schon längst haben die Forschungen ergeben, dass die Behauptungen, Raule sei ein Abenteurer, ein unredlicher, durch den Krieg zum Piraten erzogener Bankerotteur und eigennütziger Geschäftemacher gewesen, der unter Ausnutzung der Gradheit und Ritterlichkeit seines Schutzherrn in höfischen Festen und Prunkentfaltung grosse Geldsummen verschwendet, unhaltbar sind. Derartige Vorwürfe sind leider in Darstellungen über Raule oft zu finden.

Beschämend bleibt die Undankbarkeit mit der man Raule und sein Schaffen für das Land Brandenburg/Preussen gelohnt hat.

Als am 14. 5. 1959 die bisherige britische Fregatte "Abrighton" in die deutsche Bundesmarine im Beisein des niederländischen Vize-admiral Bos übernommen wurde, setzte man an die Stelle des bisherigen Namensschildes ein neues Schild mit dem Namen " R a u l e " . Hierin darf man wohl ein Streben neuer deutscher Kräfte nach gerechter und wohlverdienter Beurteilung, Anerkennung und Wiedergutmachung für Raule erblicken!

Die vorstehenden Ausführungen stammen auszugsweise aus dem umfangreichen Material, dass sich über Raule und seine Tätigkeit im Hauptarchiv in Berlin - Dahlem (dem früheren Preussischen Geheimen Staatsarchiv) befinden.

Es würde interessieren, die Einstellung niederländischer und französischer Forscher über die Person, die Familie und die Tätigkeit der "Raules" auf Grund urkundlichen Materials der auswärtigen Archiv usw. zu erfahren.

Es ist bekannt, dass gegen Raule in seinem früheren Vaterlande, den Niederlanden, gewisse Vorurteile bestehen, weil er, wie viele andere Niederländer einer fremden Macht, dem Kurfürsten von Brandenburg, die Erfahrungen der damaligen niederländischen Ost - bezw. Westindischen Kompanien und der Vorstände der niederländischen Kammern auf den Gebieten des Handels, des Schiffbaus und des Verkehrsbetriebes nach Übersee zur Verfügung gestellt hat.

Wir würden diese Handlungen heute in unserer Zeit mit "Entwickelungshilfe" bezeichnen!

Vergessen wir auch nicht, dass auch der bekannte niederländische Admiral und Gouverneur von Amboina dem Kurfürsten

Friedrich Wilhelm von Brandenburg, der mit dem Hause Oranien durch engste Bande verbunden war, seine umfangreichen Erfahrungen auf allen Gebieten, insbesondere aber für die Urbarmachung von Sümpfen, dem Bau von Kanälen und Schleusen, dem Deichbau u.a. ein anerkannter Berater war und dass unzählige Niederländer und Flamen s. Zt. auszogen, um sich in den heutigen mitteldeutschen Ländern eine neue Heimat zu suchen. Diese Abwanderungen hatten ihre Ursachen in den Rückschlägen, die im niederländischen Schiffbau, dem Absatz von Schiffsneubauten im Auslande und in der Zubringerindustrie (Blockmacherei, Segeltuchanfertigung, Seilerei usw.) nach den drei niederländisch-englischen Seekriegen eintraten.

Noch heute heisst ein grösseres Gebiet südlich von Berlin - "Der Fläming" - nach diesen Ansiedlern, die bis zum Ende des 2. Weltkrieges ihre alte Tracht und ihre überlieferten Gebräuche wahrten.

-o-o-o-o-o-

THE "LIVE-BAIT SQUADRON". EEN TRAGEDIE VOOR DE NEDERLANDSE KUST

door Ph.M.Bosscher

I. Pantserkruisers

In de begrotingsjaren 1897-'98 en 1898-'99 zette de Royal Navy een serie van zes pantserkruisers op stapel. Vier ervan werden genoemd naar Britse overwinningen: de Hogue, Aboukir, Cressy en Sutlej. Een vijfde ontving de beroemde "frigate name" Euryalus, die ook thans nog door één der schepen van de Britse marine wordt gedragen, terwijl het laatste schip Bacchante werd gedoopt, zoals vóór haar de "beschermde kruiser", waarop de toenmalige Duke of York (de latere Koning George V) een deel van zijn marinetijd had doorgebracht.

De schepen, die ontworpen waren onder supervisie van de Director of Naval Construction Sir William White waren de eerstelingen van de lange reeks pantserkruisers, die de Britse marine van 1897 tot 1908 bouwde. Het denkbeeld van dit scheepstype was, als zo vaak, afkomstig uit Frankrijk, waar op 27 oktober 1890 de Dupuy de Lome te water was gelaten. Niet de eerste pantserkruiser (in de zin van: verkenningsschip en "commerce destroyer" met zowel

horizontale als verticale bescherming, in tegenstelling tot de beschermde kruiser, die alleen horizontale bescherming, in de vorm van een pantserdek, bezat) belichaamde de Dupuy de Lome toch nieuwe ideeën op het gebied van de bescherming van kleinere schepen tegen de uitwerking van artillerie en torpedo's.

Hier was namelijk voor het eerst een schip van bescheiden formaat (6500 ton) ontstaan, dat naast een zeer behoorlijke bewapening (2 kanons van 19 cm., 6 van 16,5 cm. en 6 van 6,5 cm.) en snelheid (ongeveer 20 zeemijlen op de proeftocht, omstreeks 1896 bedroeg de langdurig vol te houden vaart nog 17 mijl), een groot incasseringsvermogen bezat. Een 5,30 m. hoge en 110 mm. dikke pantsergordel over de gehele lengte, een 55 mm. dik pantserdek onder de waterlijn en een scherfwerend dek daarboven vormden een soort gepantserde doos, die - als verzekering tegen verlies aan drijfvermogen - verdeeld was in betrekkelijk kleine compartimenten (voor een groot deel bestemd voor de berging van kolen, zodat zij, gevuld, een extra-bescherming boden tegen de gevolgen van explosies).

De Dupuy de Lome was een schip, dat uitstekend paste in de conceptie van de "guerre de course", de kaperoorlog, die in Frankrijk in brede en invloedrijke kringen - in en buiten de marine - zeer populair was. Daarnaast bezat dit type door zijn offensieve en defensieve eigenschappen zeer grote waarde voor het uitvoeren van verkenningen. Hier was een schip ontstaan, dat niet, zoals de meeste kleinere beschermde kruisers, de vlucht zou moeten nemen "as soon as (she) saw three funnels" - om Fisher te citeren. Ook voor vlagvertoon en het optreden in wat men tegenwoordig een "brushfire" oorlog noemt was het uitnemend geschikt. Deze eigenschappen maakten dergelijke schepen ook voor de Britten een begerenswaardig bezit. Zij bouwden er dan ook, na aanvankelijke aarzeling 1), een groot aantal - in totaal niet minder dan 36. Deze "Cressys" hadden een waterverplaatsing van 12 000 ton en een proeftochtsnelheid van omstreeks 21.5 zeemijl, zij waren bewapend met 2 kanons van 23 cm. in gesloten barbettes (op bak en

1) Het is zeer typerend dat de Britten na deze aarzeling (omdat de handelsoorlog geen grote plaats in hun denkbeelden innam?) "went one better" en schepen van zeer grote tonnage op stapel zetten, terwijl de Fransen voortdurend bleven aarzelen tussen een groot en een klein type pantserkruiser.

campagne), 12 kanons van 15 cm. in de brede zijden, 6 twaalfponders, 3 drieponders en twee onderwater-torpedolanceerbuizen. De pantsergordel had in de midscheeps een dikte van 15 cm. (evenals het pantser van de barbettes en de kazematten voor het 15 cm.-geschut) naar de stevens verminderende tot 5 cm., het pantserdek had een maximale dikte van 76 mm. De bemanning bedroeg ten tijde van de eerste indienststelling ongeveer 730 koppen.

Vóór de eerste wereldoorlog hebben de "Cressys" geen uitzonderlijke avonturen beleefd. Jane vermeldt omstreeks 1912, dat men "in their time" zeer tevreden was over hun voortstuwingsinstallatie. De schepen begonnen al oud te worden en de prestaties van machines en ketels verminderden!

Er was nog een andere reden, waarom de "Cressys" niet meer tot het beste en modernste materieel van de Royal Navy konden worden gerekend: omstreeks 1906 was een nieuw type zwaar verkenningsschip ontstaan, de slagkruiser.

Bewapend met even zwaar geschut als de slagschepen van die tijd, doch aanmerkelijk sneller, was de slagkruiser het ideale schip voor de krachtig doorgezette verkenning, in staat om iedere tegenstander óf te vernietigen óf door zijn snelheid op veilige afstand te houden, veel meer dan de pantserkruiser "fit to lie in the line of battle". (Later bleek, dat de Britten bij hun slagkruisers het element "pantser" te zeer hadden verwaarloosd ten voordele van snelheid en bewapening. In de slag bij Jutland werd op droeve wijze duidelijk, dat de Britse slagkruisers niet "fit to lie in the line of battle" waren. Deze ervaring werd duur betaald met het verlies van meer dan drieduizend mensenlevens en drie schone schepen. De Duitse slagkruisers, iets langzamer en met geschut van geringer kaliber, doch zwaarder gepantserd, bleken in de slaglinie veel beter te voldoen). Zo werd de pantserkruiser door de tactici naar het tweede plan verwezen.

II. "The Seventh Cruiser Squadron"

Als oudere schepen van betrekkelijk geringe gevechtswaarde behoorden de "Cressys" in 1914 tot de "Third Fleet" (de secundaire reserve), waarbinnen zij het "Seventh Cruiser Squadron" vormden. Zij waren uit dienst gesteld, doch hadden een kleine

kernbemanning voor onderhoudswerkzaamheden aan boord. Deze moest in geval van mobilisatie aangevuld worden met reservisten en personeel uit scholen en depôts.

Aldus geschiedde bij de beroemde proefmobilisatie van medio juli 1914. Wat daarop volgde is algemeen bekend: dat na deze mobilisatie en de daarop volgende manoeuvres de schepen van de 3e vloot naar hun thuishavens terugkeerden om weer uit dienst te worden gesteld, doch dat na korte tijd de order kwam om opnieuw te mobiliseren. Vooral door het initiatief en de durf van de toenmalige First Sea Lord, Admiraal Prins Louis Battenberg, en de First Lord of the Admiralty, Winston Churchill, was de Britse vloot op 3 augustus om vier uur 's morgens geheel voor de strijd gereed.

Anderhalve dag later, op 4 augustus om elf uur in de avond, verzond de Admiraliteit het "War Telegram", dat de krijgsoperaties tegen Duitsland inluidde.

Het bleek nodig om de oude schepen van het 7e kruisereskader voor gewichtige operaties op één der belangrijkste en gevaarlijkste strijdtonelen in te zetten. In de eerste weken van augustus opereerden zij in het Kanaal en het Zuidelijk deel van de Noordzee. Onder bevel van Schout-bij-nacht Henry Hervey Campbell maakten zij deel uit van de grote scheepsmacht, die de Oostelijke uitgang van het Kanaal (waarover op 9 augustus het transport van de "British Expeditionary Force" begon) tegen een Duitse coup de main moest beschermen. Op 12 augustus vormde de Admiralty de "Southern Force" onder bevel van Schout-bij-nacht Arthur Christian, bestaande uit het 7e kruisereskader, de te Harwich gebaseerde torpedobootjagers van Commodore Reginald Tyrwhitt en een flottille onderzeeboten onder bevel van Commodore Roger Keyes - de Euryalus werd vlaggeschip van Christian en de Bacchante van Campbell. De taak van deze zelfstandige strijdmacht (de schepen werden aan de bevelen van Admiraal Jellicoe, de bevelhebber van de "Grand Fleet", de slagvloot, onttrokken) was de beveiliging van het Zuidelijk deel van de Noordzee door middel van intensieve patrouilles, als de omstandigheden zich daartoe leenden ook door aanvallende actie tegen de Duitse Bocht. Zo demonstreerden twee schepen van het 7th Cruiser Squadron op 22 augustus vóór het door

de Duitse opmars bedreigde Oostende, zette het eskader daar op 27 augustus een bataljon mariniers aan wal en namen de Euryalus 2), Bacchante, Aboukir, Hogue en Cressy op 28 augustus als reserve stelling buiten de Terschellinger gronden tijdens de zo succesvolle actie bij Helgoland (hoe die actie afgelopen zou zijn als het 7th Cruiser Squadron de hele dekking voor Tyrwhitt's jagers en Keyes' onderzeeboten zou hebben gevormd, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, en de vijf slagkruisers van Beatty niet hadden inbegrepen, is een interessante vraag!). Een tweede inval in de Duitse Bocht op 10 september, waarbij Tyrwhitt in de rug werd gedekt door Jellicoe's Dreadnoughts en de oudere slagschepen van de Channel Fleet had geen succes, daar geen Duitse strijdkrachten werden ontmoet. 3)

Daarna begon voor de Southern Force weer de normale patrouille-routine. Tyrwhitt's jagers opereerden in twee patrouillegebieden: één Zuid van de Doggersbank en één op de Breeveertien (vóór de Nederlandse kust tussen IJmuiden en Scheveningen). De pantserkruisers bevonden zich in de regel voor het grootste deel in het Noordelijke patrouillegebied, alleen onder bizondere omstandigheden, bv. als men een Duitse stoot in de richting van het Kanaal verwachtte, werden zij op de Breeveertien geconcentreerd. Christian gaf, zoals hij op 19 september per telegram aan de Admiralty mededeelde, de voorkeur aan concentratie Zuid van de Doggersbank omdat hij van daaruit de torpedobootjagers in beide patrouillegebieden het beste steun kon verlenen. Het terrein op de Breeveertien lag ingeklemd tussen een mijnenveld, dat de hulpmijnenlegger S. M. S. Königin Luise op 5 augustus 1914 had gelegd op 2' 30" Oosterlengte ongeveer ter hoogte van Harwich, en de Nederlandse kust. Het bood dus weinig ruimte tot manoeuvreren.

In hoeverre de pantserkruisers inderdaad "steun" konden verlenen aan Tyrwhitt's jagers in het geval van een Duitse doorbraak, was een dubieuze zaak. Derhalve had de Admiralty omstreeks

2) Volgens Groos (der Krieg zur See, Bd. II, blz. 39) bleef HMS Euryalus nog vóór Ostende om het einde van de landingsoperaties, waar ook nog andere schepen bij waren betrokken, af te wachten. Als Christian inderdaad tot het einde gebleven is, kan hij niet tijdig meer bij Terschelling geweest zijn.

3) Groos (t.a.p., blz. 20 e.v.) is niet bereid aan te nemen, dat de operaties van 10 september inderdaad als een serieuze "Herausforderung" bedoeld waren, zoals met name Corbett (Naval Operations, Vol. I, blz. 164 e.v.) beweert.

20 augustus de slagkruisers Invincible en New Zealand naar de Humber gezonden, van waaruit zij in samenwerking met de Southern Force tegen een eventuele doorbraak zouden kunnen optreden. In de nacht van 25 op 26 augustus legden de Duitsers echter mijnenvelden vóór de mondingen van Tyne en Humber, waarop de slagkruisers naar Rosyth (dus veel te Noordelijk om in geval van een aanval op de Southern Force tijdig ter plaatse te zijn) waren teruggeroepen.

Opnieuw werd dus de bewaking van het zo belangrijke Zuidelijke deel van de Noordzee overgelaten aan de Southern Force alleen. Deze situatie was blijkbaar op de vloot het voorwerp van openlijke kritiek. Churchill schrijft, dat toen hij op 17 september de Grand Fleet bezocht "(he) heard an expression used by an officer which instantly arrested my attention. He spoke of the "live-bait squadron"". Met deze uitdrukking "lokaas-eskader" werden de pantserkruisers van de Southern Force bedoeld. Hierop stelde Churchill de volgende morgen een ingrijpende herdislocatie van de strijdkrachten in de Zuidelijke Noordzee voor. Zij dienden in het vervolg over de hulp van enige oudere slagschepen of nog liever van slagkruisers te kunnen beschikken, die vanuit Sheerness ("the most effective air and destroyer patrolled anchorage we possess") zouden kunnen opereren. "The Bacchantes ("Cressys") ought not to continue on this beat. The risk to such ships is not justified by any services they can render". Zij dienden zo snel mogelijk verplaatst te worden naar het minder gevaarlijke gebied aan de Westelijke ingang van het Kanaal, waar zij zeer nuttig werk zouden kunnen doen. De vier eerste van de nieuwe lichte kruisers van de "Arethus"-klasse moesten in hun plaats by Tyrwhitt's flottilles worden ingedeeld. De First Sea Lord ging dadelijk met deze voorstellen accoord en liet de nodige maatregelen voorbereiden.

Inmiddels was in de Noordzee een periode van zeer slecht weer aangebroken en tegen de avond van 17 september hadden de jagers daar hun patrouilles moeten afbreken en waren zij naar Harwich teruggezonden. Christian bleef in zee Zuid van de Doggersbank met de Euryalus, Hogue en Aboukir (de Cressy was aan het kolen laden, terwijl de Bacchante voor reparaties en onderhoud in dok lag. In de morgen van 19 september deden de jagers

een poging hun patrouilles te hervatten, doch om 6 uur op de dagwacht moesten zij opnieuw vanwege het slechte weer naar Harwich worden teruggezonden. Die middag telegrafeerde de Admiralty om 4.40 uur aan Christian:

"The Dogger Bank Patrol need not be continued. Weather too bad for destroyers to go to sea. Arrange with cruisers to watch Broad Fourteens".

Dit telegram werd gekruist door het bovenvermelde bericht van Schout-bij-nacht Christian, waarin hij mededeelde, het gebied Zuid van de Doggersbank het gunstigste patrouillegebied voor zijn kruisers te achten. Dit bericht gaf de Admiralty geen aanleiding de orders aan Christian te wijzigen. Commodore Tyrwhitt had order gekregen, in de morgen van 20 september zijn patrouilles op de Breeveertien te hervatten. Kruisers en jagers zouden elkaar daar onderling kunnen ondersteunen. Men veronderstelde dat de korte, hoge deining, die op de Noordzee stond, het vijandelijke onderzeeboten vrijwel onmogelijk zou maken, met succes een aanval op de patrouillerende schepen te doen. Men vreesde alleen gevaar van boven-water strijdkrachten.

In de morgen van 20 september moest Tyrwhitt opnieuw na enige tijd onverrichterzake naar Harwich terugkeren. Op de dagwacht om vijf uur voegde zich de Cressy beoosten Lichtschip Maas bij de Euryalus, Hogue en Aboukir. Christian was van plan geweest op het laatstgenoemde schip over te gaan, daar de Euryalus kolen moest laden en het door de storm beschadigde radio-luchtnet repareren. De zee bleek echter te ruw om een sloep te kunnen strijken, zodat Christian om 6 uur het bevel moest overdragen aan de commandant van de Aboukir 4), Captain John Edward Drummond, en aan boord van de Euryalus naar Engeland terugkeerde. Hij gaf tevoren aan zijn vervanger speciale aanwijzingen inzake voorzorgsmaatregelen tegen een vijandelijke aanval, met name raadde hij aan geregele van koers te veranderen als voorzorg tegen onderzeeboten.

Zo zetten de kruisers voorlopig alleen hun patrouille voort, in overeenstemming met hun oorspronkelijke "war orders"

4) Het is opvallend, dat nergens in de verslagen van de nu volgende gebeurtenissen de naam van Schout-bij-nacht Campbell genoemd wordt. Toch werd hij pas op 2 oktober van het bevel over het 7th Cruiser Squadron ontheven (Corbett, t.a.p., blz. 202).

's nachts om de Zuid stomend en overdag om de Noord (teneinde bij een nachtelijke overval door torpedoboten hun koers "van de vijand af" te hebben en zo minder trefkans te bieden). Bij de Admiralty achtte men de schepen niet bizonder bedreigd: men meende op grond van een melding uit Esbjerg (die waarschijnlijk niet op waarheid berustte) dat de vijand een operatie in Noordelijke richting in de zin had, het onderzeebootgevaar achtte men - zoals wij reeds zagen - bij de heersende weersgesteldheid gering. In de nacht van 21 op 22 september verliet Commodore Tyrwhitt met de lichte kruiser Lowestoft en acht torpedobootjagers opnieuw Harwich. Ditmaal bleek het weer, dat enigszins aan het opklaren was, hem niet te beletten koers te zetten naar de Breeveertien, zo zouden de kruisers op de Voormiddag van 22 september weer kunnen beschikken over een jagerscherm.

Doch vóórdat Tyrwhitt contact had kunnen maken met de pantserkruisers vernamen hij en de Admiralty ontstellend nieuws: de ontvangst van het steeds weer herhaalde radiosein "Aboukir, Hogue sinking" gevolgd door de positie 52' 18'' Noord 3 ' 41'' Oost (ongeveer 30 zeemijlen West ten Zuid van IJmuiden). Onmiddellijk zond de Admiralty Tyrwhitt een versterking van acht jagers achterna, terwijl Schout-bij-nacht Christian zich inscheepte aan boord van de lichte kruiser Amethyst, die zich ook volle kracht naar de plaats des onheils spoedde. Doch het was te laat - zoals Corbett schrijft: "before any of them could arrive all was over, and one more tragedy was added to the tale of those useless sacrifices which never cease to darken naval history".

III. "Weddigens Grosstat"

Na de geallieerde overwinning aan de Marne (5-12 september) en de daarop volgende mislukte pogingen het Duitse front te doorbreken was de "wedloop naar de zee" begonnen. Het was voor de geallieerden van eminent belang, de bezetting van de Vlaamse c.q. Noordfranse kust door de Duitsers te verhinderen. Derhalve besloten Admiralty en War Office zo snel mogelijk alle beschikbare versterkingen naar het bedreigde gebied te zenden. Als eerste zou een detachement, bestaande uit een brigade mariniers, een Yeomanry (cavalerie) regiment en pioniers naar Duinkerken worden overgebracht. Het werd in de nacht van 19 op 20 september zonder moei-

lijkheden over het Kanaal getransporteerd, spoedig zouden meer troepen volgen.

Voor de Duitsers kwam deze ontwikkeling niet onverwachts. Reeds op 16 september telegrafeerde de Chef des Admiralstabes, Admiral von Pohl, aan de commandant van de Hochseeflotte, Admiral von Ingenohl:

"Zur Zeit findet grösserer Truppentransport nach Ostende statt. Störung ist von grössem Wert für den Generalstab der Armee. Stelle zur Erwägung, Möglichkeit für Angriff eines U-Bootes trotz schwieriger Navigierung".

Weliswaar was deze mededeling qua tijd en plaats onjuist doch zij toonde een juist inzicht in de Britse bedoelingen.

Tengevolge van het slechte weer kon de onderzeeboot, die voor de aanval op de Britse troepenschepen werd aangewezen, S.M.S. U 9, die onder bevel stond van Kapitänleutnant Otto Weddigen, eerst op 20 september, 's morgens om 5.15 uur, van Helgoland vertrekken. Na een moeizame tocht, waarbij veel last werd ondervonden van de nog steeds doorstaande zware deining, bevond de U 9 zich op de vroege morgen van 22 september West ten Noorden van Scheveningen. De windsterkte was verminderd en het zicht was goed, toen zij om 6 uur masten aan de horizon waarnam. Na gedoken te hebben liep Weddigen op de masten toe. Hij bleek drie kruisers, ieder met vier schoorstenen, voor zich te hebben, die in dwarslinie opstoomden met een snelheid van ongeveer 10 zeemijlen en een onderlinge afstand van twee mijl, koers Noord ten Oosten. Toen hij vastgesteld had, dat de kruisers alleen voeren en niet het scherm vormden van een nog waardevoller prooi, vuurde hij om 7.20 uur één torpedo op het middelste schip (de Aboukir). Het schot was raak en de Aboukir kreeg snel slagzij over stuurboord, pogingen om haar (door het doen vollopen van compartimenten aan bakboord) weer recht te leggen, mislukten en na ongeveer 25 minuten verdween het schip in de golven. Toen de aan bakboord van de Aboukir varende Hogue op het zinkende vlaggeschip afliep om hulp te verlenen vuurde Weddigen om 7.55 uur twee torpedo's op haar af, deze troffen opnieuw doel. Zijn laatste drie torpedo's spendeerde Weddigen ongeveer 25 minuten later aan de Cressy, die gestopt

lag en al haar boten 5) had uitgezet om de drenkelingen van de beide zusterschepen op te pikken. Opnieuw had hij succes; daarna liep hij met hoge vaart naar het Noorden.

In het rapport, dat Weddigen na zijn terugkomst over dit zonder twijfel éclatante wapenfeit uitbracht, deelde hij mede: "Irgendwelche Gegenwirkung, Geschützfeuer, erfolgte nicht" 6). Hiermee is hij in duidelijke tegenspraak met de officieuze Britse bron, het werk van Corbett 7), die uitdrukkelijk vermeldt, dat de Hogue en Cressy het vuur hebben geopend (dat de Aboukir niet het vuur opende zou daardoor te verklaren zijn, dat Kolonel Drummond oorspronkelijk dacht in een mijnenveld terecht te zijn gekomen).

Ongeveer één uur na het zinken van de Cressy verscheen het s.s. Flora van de KNSM op de plaats van de ramp. De Flora, het s.s. Titan van dezelfde rederij en twee trawlers uit Lowestoft wisten in totaal 837 man te redden 8), doch ongeveer 1450 mensen (waaronder de commandant van de Cressy, Captain Robert Warren Johnson) vonden de dood. Dit was des te tragischer omdat zich onder de bemanningen zovele huisvaders bevonden, benevens een flink contingent zeer jeugdige cadetten van het Royal Naval College te Osborne ("posted for safety to ships which it was thought would not be engaged in the great battles") (!) 9)).

5) Een stoombarkas van de Cressy werd door de Koninklijke Marine overgenomen. Zij deed vóór 1939 o.a. dienst bij de Onderzeedienst te den Helder en tijdens de mobilisatie bij de Bewakings- en Onderzoekingsdienst Bovenrivieren. In mei 1940 viel zij in Duitse handen. Het scheepje bestaat waarschijnlijk nog (in particuliere handen als "woonboot").
6) Groos, t.a.p., blz. 52.
7) Corbett, t.a.p., blz. 175.
8) De Nederlandse regering achtte zich op grond van de Conventie van 1907 over de toepassing van de Conventie van Genève op de Oorlog ter Zee niet gerechtigd de overlevenden, die in Nederland aan wal werden gebracht, te interneren. Zij keerden eind september naar Engeland terug. Een piquante bizonderheid hierbij is dat bovengenoemde Conventie wél door Nederland en Duitsland, maar niet door Engeland was geratificeerd.
9) Churchill, The World Crisis, ed. 1960, blz. 217.

IV. De schuldvraag

Een "Court of Enquiry" (Marineraad) trachtte de oorzaak van de ondergang der drie schepen, die in Engeland een verpletterende indruk maakte, vast te stellen. Het kwam tot de slotsom, dat de "Admiralty War Staff" ervoor verantwoordelijk was dat de kruisers zich op de fatale datum in een zo gevaarlijk gebied hadden bevonden. Over de reden van deze dislocatie is er opnieuw een opmerkelijk verschil van inzicht tussen de belangrijkste Duitse en Britse bronnen, die ons ter beschikking stonden. Groos 10) neemt aan dat er verband bestond tussen het Britse troepentransport naar Duinkerken van 19/20 september en de order, de Breeveertien (Duits: "die Hoofden") te bewaken, die Christian op 19 september kreeg. Corbett 11) daarentegen schrijft: "the order appears to have had no connection with this movement (naar Duinkerken)". Churchill 12) is nog positiever: "Nor was there any connection..."

Dat de aanvechtbare dislocatie der schepen tot een dergelijke ramp leidde was echter - ook volgens het Court of Enquiry - grotendeels te wijten aan het beleid van Captain Drummond. Wat betreft zijn koers, recht op de waarschijnlijkste richting, waaruit een onderzeeboot zou kunnen aanvallen, kon hij zich beroepen op de "war orders" (die in hun veronderstellingen voornamelijk rekening hielden met een aanval van torpedoboten). Maar dat hij in een gevaarlijk gebied, tijdens de altijd kritieke tijd van de ochtendschemering, had gevaren zonder te zigzaggen en met geringe snelheid was een grove fout. Dat "a special look-out against submarines was being maintained, and at least one gun on each side was kept loaded and its crew closed up" bleek een wel zeer onvoldoende voorzorgsmaatregel.

Het Court of Enquiry was van mening, dat Drummond's gedrag tijdens de aanval volledig de fouten, die hij tevoren had gemaakt, compenseerde. Deze uitspraak komt ons, hoe voortreffelijk 's mans prestaties toen misschien ook geweest zijn, zeer merkwaardig voor. Hoe het ook zij, Fisher's uitspraak, als antwoord op een desbetreffende vraag van Churchill, dat "most of the officers concerned were on half-pay, that they had better

10) Churchill, The World Crisis, ed. 1960, blz. 47
11) t.a.p., blz. 173.
12) t.a.p., blz. 217.

remain there, and that no useful purpose would be served by further action" 13), sloeg blijkbaar niet op Christian, Drummond of Captain Wilmot Stuart Nicholson, de commandant van de Hogue. Christian bekleedde belangrijke commando's tijdens de Dardanellen-expeditie. Drummond werd in oktober 1914 commandant van het slagschip Illustrious en werd bij zijn pensionnering in 1919 bevorderd tot Schout-bij-nacht. Nicholson was, nadat hij tijdens het verdere verloop van de oorlog jagerflottilles in de "Harwich Force" en het vliegkampschip Furious had gecommandeerd, van 1923 tot 1925 Chef van de Onderzeedienst. Als er hoofden zijn gevallen, moet dit bij de Admiralty War Staff zijn geweest.

Tenslotte dient te worden vermeld, dat de drie kruisers vrij snel zijn gezonken mede omdat zij voorzien waren van een langsschot in de machinekamer. Het doel van een dergelijk langsschot was de beperking van de hoeveelheid water, die bij een treffer in één der brede zijden binnenstroomde. In feite werd door deze voorziening de dwarsscheepse stabiliteit nadelig beinvloed.

Weddigen heeft zijn grote succes niet lang overleefd. Hij kwam op 18 maart 1915 om het leven, toen S.M.S. U 29, waarover hij het bevel voerde, door het slagschip Dreadnought geramd en vernietigd werd. Eén der steigers van de Kieler marinehaven draagt zijn naam.

Litteratuur:
F.J.H. Evers: Oorlogsschepen, Amsterdam 1902.
Sir Philip Watts: Warship Building (1860 to 1910), London 1911.
Sir Philip Watts: Ships of the British Navy on August 4, 1914... etc. London 1919.
Fred T. Jane: The British Battlefleet, London z.j. (± 1912).
A.J. Sims: Warships 1860-1960 (Centenary Meeting Royal Inst.of Naval Architects).
Sir Julian S. Corbett: Naval Operations, Vol. I, London 1920.
D. Groos: Der Krieg zur See - Der Krieg in der Nordsee, Bd. II en IV, Berlijn 1922/24.
Winston Churchill: The World Crisis, Four Square Edition, London 1960.

Schrijver dezes spreekt gaarne zijn dank uit voor de hem met grote welwillendheid door Ir. R.F. Scheltema de Heere en de Historische Sectie van het Ministry of Defence (Navy) te Londen verstrekte inlichtingen.

13) Churchill, The World Crisis, ed. 1960, blz. 219.

= o O o O o O o O o =

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

KOERS AMERIKA. DE GESCHIEDENIS DER STOOMVAART VAN ROTTERDAM OP NOORD-AMERIKA

Tentoonstelling in het Maritiem Museum "Prins Hendrik"
19 december - 1 maart 1964 - 1965

De Directrice van het Maritiem Museum "Prins Hendrik", ons medelid, Mejuffrouw Drs. J.B.van Overeem, merkte bij de opening van deze expositie zeer terecht op, dat het bizonder moeilijk is sprekend tentoonstellingsmateriaal te vinden over de jeugdjaren van de Nederlandse stoomvaart. Zoveel, dat nu voor ons van grote waarde zou zijn, is verdwenen omdat men indertijd niet besefte, dat het eens van historisch belang zou worden (laat dat voor onze generatie een waarschuwing zijn!).

Daarom is het des te verheugender, dat Mejuffrouw van Overeem er toch in is geslaagd van de tentoonstelling een boeiend en levendig geheel te maken. Aan de hand van modellen, foto's en schilderijen (zeer charmant zijn enige laat-negentiende-eeuwse"scheepsportretten") krijgt men een duidelijk beeld van de evolutie der op de Atlantische route gebruikelijke scheepstypen: het stoomschip met hulpzeilvermogen, speciaal bestemd voor het vervoer van tussendekspassagiers, opgevolgd door de luxe-"liner" en het specifieke vrachtschip, waarbij dan vooral na de laatste oorlog het op meer bescheiden voet ingerichte schip voor het"massavervoer" van toeristen kwam.

Vanzelfsprekend valt bij de expositie het accent voornamelijk op de Holland-Amerika lijn. Maar ook andere maatschappijen, die zich met de vaart van Rotterdam op Noord-Amerika bezig houden of hielden kregen de aandacht. Zo worden wij herinnerd aan de korte, doch bewogen en belangwekkende historie van de Uranium Steamship Company die van 1910 tot 1914 de route Rotterdam-Halifax-New York bevoer.

Voor schrijver dezes behoorde het fotomateriaal tot het belangwekkendste op deze tentoonstelling. Interieurfoto's van de stoomschepen Nieuw Amsterdam (1906) en Rotterdam (1908) geven een goede indruk van de toenmaals en voque zijnde manier van inrichting en decoratie. Bizonder interessant zijn drie foto's uit 1891 van het s.s. Edam, gesleept en zelf zeil voerende, en

een opname van de Justicia (ex-Statendam, na een korte loopbaan onder Britse vlag in 1918 getorpedeerd) als troepenschip vóór de haven van New York.

De catalogus is voorzien van een prettig en helder geschreven inleiding van de hand van de heer B.C.W. Lap. Het is o.i. een goede gedachte geweest voor de illustratie voornamelijk een keuze te maken uit de andere afbeeldingen, die op de expositie aanwezig zijn.

Het is te hopen dat deze tentoonstelling nog eens zal worden gevolgd door één, die aan de stoomvaart van Nederland op Indonesië is gewijd. Het zou dan de moeite waard zijn, zo mogelijk nog meer aandacht te besteden aan de interieurkunst aan boord van onze passagiersschepen. Jhr.H.Reuchlin, directeur van de Holland-Amerika Lijn, die "Koers Amerika" opende, wees zeer terecht op het belang van het door de Nederlandse reders uitgeoefende maecenaat op dit gebied.

Ph.M.B.

-o-o-o-o-o-

MUSEUM VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS

Jaarverslag 1965

Het museum heeft ook in 1963 weer veel voor de scheepsarcheologie gedaan. Van groot belang was in dit verband de verdere inrichting en de uitbreiding van de outillage van de in 1962 beschikbaar gekomen conserveringswerkplaats voor scheepshout en -ijzer bij KETELHAVEN. Te zijner tijd zal ook de grote graankunstmestloods aldaar ter beschikking komen, waarmede zal kunnen worden tegemoetgekomen aan een ook door onze Vereniging sterk gevoelde behoefte aan plaatsruimte voor grote scheepsconstructies en zelfs voor een enkel opgegraven wrak.

Het aantal geregistreerde scheepswrakken in Oostelijk Flevoland nam opnieuw toe en bedroeg eind 1963 77, waarvan er 39 waren afgewerkt. In de Noordoostpolder wachten nog 17 wrakken van scheepsbouw- en/of cultuurhistorische betekenis op ontgraving. Het steeds verder achteropraken van deze werkzaamheden blijft een groot probleem in verband met de vordering van de uitgifte der gronden. De zorg wordt nog verzwaard doordat er onvoldoende tijd en gelegenheid is voor het uitwerken en publiceren van gegevens en tekeningen van de wèl uitgevoerde opgravingen.

Een interessante opgraving is het scheepswrak M65, een ongeveer 20 m lang, 4,65 m breed vrachtschip, geladen met Noordzeeschelpen. Er werden interessante inventarisresten aangetroffen, waaronder in de woonruimte meer dan 250 zilveren munten, daterend tussen 1670 en 1697, een muntschat van een aanzienlijk bedrag.

Ook uit scheepsbouwkundige overwegingen is het wrak interessant als overnaads gebouwd vaartuig. De afwerking, de breedte van de huidgangen en de bewegering doen reeds vermoeden dat het als overnaads schip een laat type is, dat de overgang naar de karveelbouw reeds heeft overleefd. Daar de boorden goed intact zijn, kan men een zeer juist beeld van het schip verkrijgen. Aan een zijde is een zwaard bewaard gebleven. Voorts zijn in het wrak de plaatsen van de mast en de afgeschoten ruimten van voor- en achteronder goed waarneembaar. De zeer nauwe woonruimte toont wel aan met hoe weinig comfort in vroeger eeuwen genoegen werd genomen. In de woonruimte is de plaats van de kookgelegenheid met een versierde haardplaat aangeduid. Er zijn delen van het gangboord gevonden, verbonden met een opstaande rand van inkepingen voor luiken, ten bewijze van een gesloten ruim. Ook dekliggers in voor- en achterschip tonen de gesloten roef en achteronder. In het wrak is een eiken ankerspil gevonden.

De ondergang van dit vaartuig wordt voorlopig gesteld op ongeveer 1700 of kort daarna. Daar omtrent kleinere, overnaads gebouwde scheepstypen vrijwel niets bekend is, vormt de opgraving een waardevolle bijdrage.

Het wrak is bezocht door de excursie van de Landbouwkundige Vergadering en later door de Commissie voor de Historische Scheepsresten, ten einde te beoordelen wat er van bewaard zou moeten worden.

Een aardige toevalsvondst is voorts een kist met scheepmakersgereedschap, als dissels, lepelboren, hamer, beitel, tang e.d.m.

In het noordwestelijke deel van de polder is een vrij groot scheepsanker met houten stok gevonden van een interessant type dat wellicht mag worden beschouwd als uit de zeventiende

of achttiende eeuw. Het anker zal worden geconserveerd. De vorm van het anker is geheel anders dan van de tot nu toe gevonden ankers. Temeer daar er weinig studie is gemaakt over de ontwikkeling van ankervormen, of er althans zeer weinig over is gepubliceerd, is deze vondst van veel belang te achten.

Van buiten het Zuiderzeegebied verwierf het museum o.m. dank zij ons medelid Vice-Admiraal Mr. A.N.baron De Vos van Steenwijk, een zwaar en groot stuk van een achtersteven van een eikehouten schip, dat bij baggerwerk voor de nieuwe zeehaven bij DEN HELDER gevonden is.

Het totaal aantal bezoekers van het museum te Schokland bedroeg 37.004 (in 1962: 39.892).

-o-o-o-o-o-

HET NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM TE ANTWERPEN

door J. van Beylen

Wie Antwerpen bezoekt komt voorbij de Groenplaats en de Grote Markt uiteindelijk terecht aan de Schelde. Iedereen merkt daar dadelijk het Steen op, vroeger genaamd "'s Heeren Steen", het oudste gebouw van Antwerpen, dat een deel was van de voormalige burcht van Antwerpen, de kern waaromheen de hedendaagse stad gegroeid is.

Recente opgravingen brachten talrijke sporen en overblijfselen van een nederzetting uit de Romeinse en Gallo-Romeinse tijd aan het licht. De Noormannen stookten in 836, de reeds in een akte van 694 genoemde vesting af. Zij werd echter in de 9e eeuw herbouwd en de grondvesten van het huidige gebouw dateren uit deze periode. Deze vesting lag als een bolwerk op de grens van het Duitse keizerrijk en het Franse koninkrijk en kende een bewogen geschiedenis. Talrijke gekroonde hoofden verbleven er en ze doorstond ook enkele belegeringen. In het begin van de 16e eeuw was het gebouw in staat van verval geraakt en in opdracht van Keizer Karel V werden herstellingswerken uitgevoerd door de Antwerpse bouwmeesters Domien De Waghemakere en Rombout Keldermans, dezelfden die o.m. ook aan de Antwerpse kathedraal werkten. Het wapenschild en de kenspreuk van Keizer Karel prijken op de mooie loggia boven de ingang van het gebouw. Even weze

vermeld dat deze loggia zopas geheel gerestaureerd werd.

Nog altijd wappert bij feestelijke gelegenheden op één van de oude nog bestaande torens een zwarte vlag met gouden leeuw, dit sedert 1481, toen als gevolg van een verdrag tussen de regerende vorsten en de Stad Antwerpen overeengekomen werd dat deze Brabantse vlag "eeuwelick duerende" op het Steen zou wapperen.

Het Steen kende vele bestemmingen en was achtereenvolgens kwartier van de burchtheer, gevangenis (tot in 1823), zaagmolen en visopslagplaats, tot de Stad Antwerpen het gebouw aankocht in 1842. In 1864 werd er een Museum van Oudheden in ondergebracht, het eerste Antwerpse museum. Een nieuwe vleugel werd bijgebouwd in 1890. Eén der grote zalen van dit nieuwe deel was sedertdien voorbehouden aan een vrij grote verzameling scheepsmodellen.

Naar aanleiding van een "Scheldetentoonstelling", die in 1925 te Antwerpen gehouden werd, spraken verschillende Antwerpse personaliteiten de wens uit een bestendig Scheepvaartmuseum op te richten. De heer E. Beuckeleers-Donche, scheepsbouwer te Antwerpen, spande zich sterk in voor de verwezenlijking van dit streven, met het gevolg dat het "Stedelijk Scheepvaartmuseum" in 1927 kon opengesteld worden in een vleugel van de Rijkshandelshogeschool. Niet in het minst door persoonlijke schenkingen van de heer Beuckeleers verrijkte het museum voortdurend zijn verzameling. In 1937 moest een vleugel van de Stedelijke Nijverheidsschool betrokken worden. De ligging ervan was niet van aard de instelling grote levenskansen te geven. Bij het uitbreken van de oorlog werd het grootste gedeelte van de verzameling, samen met de scheepvaartafdeling van het Steen, verpakt en opgeborgen in een leegstaand historisch gebouw uit de 16e eeuw - het Hessenhuis - waar ook nog allerlei andere magazijnen en werkhuizen gevestigd waren. Niettegenstaande de ongunstige omstandigheden bleek de verzameling niet onherstelbaar beschadigd toen deze bergplaats ontruimd werd in 1948.

Restauratiewerken werden toen reeds aangevat aan enkele scheepsmodellen. In 1949-1950 werd onder leiding van Dr C. Nooteboom, Directeur van het destijds gecombineerde Museum voor Land- en Volkenkunde en het Maritiem Museum "Prins Hen-

drik" te Rotterdam, door schrijver dezes een verzameling van ruim 100 Chinese scheepsmodellen gerestaureerd.

Door een reorganisatie van het Antwerps museumwezen behoorde het Stedelijk Scheepvaartmuseum voortaan tot de "Oudheidkundige Musea" waarbij verschillende musea onder de leiding van één conservator kwamen.

Ondertussen was door de bemoeiingen van het Antwerpse stadsbestuur in samenwerking met de in 1939 gestichtte v.z.w. "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum" en de "Marine Academie" een overeenkomst bereikt met de Staat waarbij het Stedelijk Scheepvaartmuseum een Nationaal Scheepvaartmuseum werd en de Staat er in toestemde zijn maritieme verzameling af te staan aan de Stad Antwerpen. De bestaande verzamelingen werden nu ondergebracht in het Steen dat voortaan het onderdak voor het Nationaal Scheepvaartmuseum zou zijn. Tevens werd door de Staat een speciaal krediet uitgetrokken voor de vergroting van het bestaande gebouw. Deze overeenkomst wentelde ook het gevaar af dat het Nationaal Scheepvaartmuseum te Brussel zou opgericht worden. Ondergetekende kreeg toen opdracht het Nationaal Scheepvaartmuseum in te richten. In 1952 werd de nieuwe instelling geopend in aanwezigheid van de heer P.W. Segers, toen Minister van Verkeerswezen.

Reeds in 1953 werd een aanvang gemaakt met de verbouwingswerken, waardoor het grootste deel van het gebouw voor het publiek gesloten bleef. De in 1890 gebouwde vleugel werd gesloopt en vervangen door een meer voor het doel geschikt gebouw met twee grote tentoonstellingszalen, waarbij ook voorzien waren een grote lift, ruime bergplaatsen, een werkplaats. In het niet gesloopt torengebouw werden verschillende kamers voorzien ten behoeve van het museumbeheer en een leeszaal. Een boekenbergplaats werd gegraven naast de bestaande (bovengrondse) kelders waarin een bergplaats voor plans, kaarten en een iconografische verzameling ondergebracht werden. In 1958 kon het Nationaal Scheepvaartmuseum definitief heropend worden in aanwezigheid van Z.K.H. Prins Albert.

Er dient onderstreept dat de Stad Antwerpen instond voor de gehele bemeubeling en uitrusting van het museum - en niet-

tegenstaande de staatstoelage - ook voor een groot deel van de bouwkosten. Hierbij werden werkelijk de ruimste middelen beschikbaar gesteld.

Het zal een ieder duidelijk zijn dat een 16e eeuws gebouw als het Steen - niettegenstaande zijn moderne vleugel - heel wat problemen inzake praktische uitwerking van een tentoonstellingsplan met zich brengt. De oude vleugel bestaat inderdaad geheel uit kleinere kamers, zonder uitzondering met elkaar verbonden door trapjes en trappen. Deze museologische hinderpaal was ons probleem maar bleek een charmant verschijnsel te zijn voor de bezoeker, behalve dan voor de alleroudste. In het Nationaal Scheepvaartmuseum telt ook het gebouw als bezienswaardigheid. Bovendien kan de ligging ervan ideaal genoemd worden, vlak tegen de Schelde, met haar druk scheepvaartverkeer. Het bezoekersaantal mag dan ook bevredigend genoemd worden en bereikte in 1963 ruim 78.000 personen.

De opstelling van de verzameling werd systematisch ingedeeld, dit in functie van de 13 zalen van het gebouw wat op zich zelf een beperking meebracht, zeker met betrekking tot de ruimte van bepaalde zalen.

De eerste zaal is een 17e eeuwse bemeubelde en met schilderijen versierde raadzaal, waar ook de bijeenkomsten van de v.z.w. "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum" en de "Marine Academie" gehouden worden.

Zaal II geeft een beknopt beeld van de ontwikkeling van de Antwerpse haven aan de hand van een diorama, schilderijen, diapositieven en een groot havenplan waarvan een honderdtal verlichte punten met een toetsenbord verbonden zijn, dat door het publiek met graagte "bespeeld" wordt. In deze zaal staat ook een bijzonder fraaie eikehouten slangenkop, uit de 9e eeuw 1). Vermoedelijk is het een stevenversiering van een vikingschip - wie weet van één der brandstichters uit 836. Hierop aansluitend treft men in de drie volgende zaaltjes een afdeling scheepsdecoratie en zeemansgebruiken aan. Bij de scheepsdecoratie worden roerkoppen getoond, klikken, mastwortels en vleugels, een serie

1) Deze slangenkop werd in 1951 opgebaggerd uit de Schelde. Reeds in 1939 was eveneens in de Schelde een dergelijke drakenkop gevonden, die zich thans in het British Museum bevindt.

van 10 vlaggeijzers en verschillende gebeeldhouwde panelen van jachten, binnenschepen en zeeschepen, een stevenfiguur, enz.

In de afdeling zeemansgebruiken weze bijzonder vermeld de enkele achterglasschilderijen uit een verzameling van bijna 60 stuks, die het museum bezit, en die een typisch Antwerps schilderprocédé uit de 19e eeuw voor het uitbeelden van scheepsportretten vertegenwoordigen. Vanzelfsprekend zien we er ook de "scheepjes-in-de-fles", maar ook zeemansmodellen, tegeltableaux, snijwerk op walvisbeen, een votiefschip, een paar narwalhoorns en andere godsdienstige en bijgelovige relicten. In zaal 6 werden enkele pleziervaartuigen tentoongesteld: een boeier, een werfmodel van een statenjacht, een stoomjacht en het moderne oceaanjacht "Omoo" dat in 1952-1954 een reis rond de wereld maakte.

De volgende zaal is bestemd voor de binnenscheepvaart. Enkele modellen roepen een beeld op van de scheepstypen van het bekken van de Schelde, de Maas en de IJzer, naast de Belgische kanaalschepen en de Rijnvaart.

De visserij is een volgende afdeling. Wie kennis wil maken met de Zeeuwse vissersvaartuigen kome naar het Nationaal Scheepvaartmuseum. In 1962 werd trouwens een vrij grote tentoonstelling ingericht met als thema "Zeeland schepen en scheepvaart". In deze afdeling staan ook enkele modellen van vissersschepen van de Schelde en de Vlaamse kust. De ruim 10 meter lange tekening van Antoon van den Wyngaerde, "Zelandiae Descriptio" uit 1548-1550, voorstellend een panorama van Zeeland met een zeepartij waarop talrijke 16e eeuwse vissersschepen, zou hier op haar plaats zijn. Het gebrek aan ruimte noodzaakt ons slechts een fotoreproduktie te tonen.

Op de "zolder" is een zaaltje gewijd aan de cartografie. Te vermelden zijn een koperen wereldglobe toegeschreven aan Petrus Plancius en een enig bekend exemplaar van Wagenaar's "Thresoor van de Zeevaert", uitgave 1609. De oudste Antwerpse gedrukte zeekaarten zijn te zien in reproduktie naar de enig bekende exemplaren in het Rijksarchief te Groningen 1526 en in de Bibliotheca Augusta te Wolfenbüttel deze laatste van Cornelis Anthoniszoon (1560).

Een tweede "zolder", waaraan het eikehouten dakgebint een bijzonder cachet verleent, wijdt ons in in de Zeevaartkunde en geeft een overzicht van de instrumenten: van de Jacobsstaf tot de gyrosextant en van het zeilsteenkompas tot het gyrokompas, van het astrolabium tot de chronometer, het log, het lood, kijkers, enz.

Een grote Scheldemaquette is weer bestemd voor mishandeling door het publiek. Hier wordt de gehele bebakening van de Schelde van Antwerpen tot Vlissingen getoond, de lichtboeien met hetzelfde lichtkarakter als de prototypen.

De inhoud van de eerste zaal van de nieuwe vleugel tracht aan de bezoekers een idee te geven van de ontwikkeling van het schip in het westen, van de primitieve scheepsvormen tot de "Savannah". Hiervoor werden aangewend: modellen, reconstructies en eigentijdse, speciaal ontworpen kaarten en beeldgrafieken, werkende machines en voorwerpen die bij de onderscheiden perioden horen en waarbij het Belgisch aandeel onderstreept werd waar mogelijk.

De tweede zaal van de nieuwe vleugel sluit in zekere mate aan bij de vorige maar is uitsluitend gericht op de eigen geschiedenis ter zee. Hier staan ook een aantal bijzonder fraaie scheepsmodellen tentoongesteld als het Oostindische Compagnieschip "Oostrust" in 1721 gebouwd te Amsterdam, het linieschip "Cesar" te Antwerpen gebouwd in 1807 voor het "Escadre de l'Escaut" van Napoleon en later overgelaten aan Nederland waar het de naam "Prins Hendrik" voerde. Verder een drie meter lange driemastgaljoot uit de 18e eeuw, fraaie modellen van een hardlopergaljoot, een oorlogskotter, een brik, en verschillende oudere stoomschepen.

Showstukken, die vooral het grote publiek aanspreken, zijn het schilderij van Mathieu van Bree (6 m x 3 m), voorstellend de intrede van Consul Napoleon te Antwerpen in 1803 en een model op schaal 1 : 4 van de staatsiesloep die te Antwerpen gebouwd werd voor het bezoek van Keizer Napoleon in 1810. Onlangs werd een vijf meter lang model van een modern vrachtschip opgesteld dat in de toekomst zal ingericht worden voor het laden en lossen van

vracht, andermaal in beweging te brengen door het publiek. In deze zaal vindt men ook de relicten van de Zuidpoolexpeditie van de "Belgica" (1897-1899) die voor het eerst een Antarctische overwintering doormaakte.

In het laatste zaaltje worden enkele van de laatste aanwinsten tentoongesteld. In de hele opstelling werd getracht het publiek - de leek - bij de zaak te betrekken en hem duidelijk te maken wat de rol en de betekenis was, in de voorgestelde periode, er is naar gestreefd enkel het essentiële te tonen, en de tentoonstelling zo overzichtelijk en luchtig mogelijk te houden.

Het geheel is dus zover als mogelijk was, didactisch opgevat, wat niet wil zeggen dat de specialist er zijn gading niet zal vinden. Maar deze laatste kan ook nog terecht in de bergplaats waar zowat dezelfde hoeveelheid van het tentoongestelde opgeslagen is. De bibliotheek met ruim 15.000 nummers staat ook te zijner beschikking. Hier kunnen ook de naar schatting 25.000 stuks iconografie geraadpleegd worden, naast het even grote aantal scheepsplans.

Vrijwel uniek zijn ook de viertalige onderschriften bij de voorwerpen en de viertalige gidsen die het publiek zich kan aanschaffen. Wij koesteren ook het plan in de nabije toekomst gebruik te maken van kleine draagbare bandopnemers om - ook in vier talen - zowel de enkeling als groepen de gewenste verklaringen over de tentoonstelling te geven.

Wij kunnen niet nalaten even de aandacht te vestigen op de v.z.w. "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum". Deze vereniging viert dit jaar haar 25-jarig bestaan en heeft in grote mate bijgedragen tot de oprichting van het Nationaal Scheepvaartmuseum. De "Vrienden" hebben zich talloze malen echte vrienden getoond door het museum zowel moreel als financieel te steunen voor het verwerven van verschillende grote en kleine aanwinsten.

De "Marine Academie" waarvan de zetel ook in het Steen gevestigd is, steunt van haar kant het museum op efficiënte wijze. Het iconografisch archief (ruim 6.000 foto's) en de bibliotheek van dit genootschap zullen eveneens een plaats vinden in het museum. De jaarlijkse "Mededelingen" van het genootschap worden ter beschik-

king gesteld als museumpublikatie voor ruildoeleinden met andere instellingen.

Indien U te Antwerpen komt, loop dan eens even aan. Het museum is open alle dagen - behalve maandag en op enkele grote feestdagen - van 10 tot 17 uur (van 15 maart tot 15 oktober) en van 10 tot 16 uur (van 16 oktober tot 14 maart).

Toegang 5 fr. per persoon, groepen van tenminste 20 personen: 50% vermindering.

-o-o-o-o-o-

MUSEUMSCHEPEN

Te Philadelphia, in de Delawarerivier, ligt USS "Olympia" (5870 ton), die gerestaureerd is en onderhouden wordt door een speciaal daartoe opgericht gezelschap. Dit pantserdekschip werd in 1892 te San Francisco te water gelaten en in 1895 in dienst gesteld. Zijn bewapening bedraagt: 4 8-inch kanons, 10 5-inch kanons, 14 6-ponders, 6 1-ponders, 6 torpedolanceerbuizen. Het schip deed dienst in de Spaans-Amerikaanse oorlog (admiraal Dewey's vlaggeschip in de slag in Manilla Baai, 1 mei 1898) en in de Eerste Wereldoorlog, toen het o.m. vlaggeschip van de Amerikaanse strijdkrachten in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee was. In 1921 bracht de Olympia het lichaam van de onbekende soldaat van Frankrijk naar de Verenigde Staten over.

Te Milaan bevindt zich het Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, dat huisvesting verleent aan een stedelijk scheepvaartmuseum: Civico Museo Navale Didattico. Het plan bestaat om op een bij het museum behorend terrein verscheidene nieuwe paviljoens te stichten. Eén daarvan is vrijwel voltooid en bestemd om het gehele scheepvaartmuseum te herbergen. Twee objecten waren zo groot, dat zij reeds tijdens de bouw opgesteld moesten worden.

Het ene is een schoenerbrik, lang 51.50 m., breed 9.50 m., hol 9 m., in 1921 te Viareggio gebouwd als kustvaarder voor het Middellandse Zeegebied en in 1952 door de Italiaanse Marine in gebruik genomen als schoolschip. Het kreeg toen een hulpmotor die ook thans nog in het schip zal blijven staan.

Het andere is een gedeelte van de opbouw, 16 m. hoog, 25 m. breed en 21 m. diep, van het voormalige transatlantische passa-

giersschip Conte Biancamano (23.562 ton), te water gelaten te Genua in 1925. Gedurende de Tweede Wereldoorlog voer het schip onder de vlag der Verenigde Staten als "Hermitage". Vervolgens werd het aan Italië teruggegeven en volslagen nieuw ingericht. In 1960 werd het afgedankt. Het fragment omvat de brug en de kaartenkamer, enige 1ste klassehutten, de kinderspeelplaats en de grote feestzaal 1ste klasse, die na de oorlog door de ontwerper Gio Ponti opnieuw werd ingericht waarbij hij haar een ronde (!) vorm gaf. Met de afwerking van deze grote objecten en de verdere inrichting van het museum is men nog doende.

= o O o O o O o O o =

L I T E R A T U U R

EEN BELGISCHE SCHENKING

MEDEDELINGEN VAN DE ACADEMIE VAN MARINE VAN BELGIË

De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis is onlangs als gevolg van een afspraak tot wederzijdse uitwisseling van publicaties in het bezit gekomen van een respectabele reeks van vijftien Mededelingen of Communications van de Academie van Marine van België. Het lijkt niet onwaarschijnlijk, dat deze schenking van haar complete uitgaven door de Academie met gevoelens van zeer gepaste trots zal zijn gedaan. Immers, in een tijdsbestek van nog geen 30 jaar heeft zij vijftien publicaties, waarvan vier in de afgelopen vier jaar, het licht doen zien, die een ware schat aan artikelen over maritieme onderwerpen bevatten. Een vergelijking met een gelijksoortige Nederlandse uitgave is niet mogelijk!

De in 1935 te Antwerpen opgerichte en gevestigde Academie van Marine van België bestaat uit actieve leden (max. 30), die allen van Belgische nationaliteit moeten zijn, en uit geassocieerde leden (max. 50), onder wie ook buitenlanders zijn. Een lidmaatschap wordt slechts verkregen door een verkiezing van de vergadering van actieve leden. Het bestuur wordt gevormd door een Raad van Beheer, samengesteld uit de actieve leden. De Academie ontplooit haar voornaamste activiteiten in de vier afdelingen, die regelmatig in besloten zittingen bijeenkomen. Deze afdelingen zijn:

afdeling scheepsgeschiedenis, archeologie, zeevaartgeschiedenis, zeerecht
afdeling oceanografie en meteorologie
afdeling zeevaartkunde en scheepstechniek
afdeling iconografie

Zij allen wijden zich aan de officiële doelstelling van de Academie: "de wetenschappelijke studie nopens alle scheepvaartaangelegenheden te ondernemen en te begunstigen".

In voltallige zittingen komt de Academie ook met een zekere regelmaat bijeen, waarin voordrachten gehouden worden, waarvan de tekst - dikwijls vergezeld van illustraties - naderhand wordt afgedrukt in de met steun van de overheid uitgegeven Mededelingen of Communications. Door het besloten karakter van deze Belgische Academie genieten deze Mededelingen in Nederland weinig bekendheid en zijn zij niet in vele bibliotheken aanwezig. De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis mag zich dan ook zeer gelukkig prijzen, dat zij een complete reeks hiervan, die voorlopig berust op het Secretariaat, verworven heeft. De inhoud toch verdient, ja eist soms de aandacht van Nederlandse, maritiem geïnteresseerde lezers.

Algemene en zuiver Belgische onderwerpen komen ter sprake, maar ook menigmaal onderwerpen, die zeer nauw met onze vaderlandse zeegeschiedenis verweven zijn. De artikelen zijn, afhankelijk van de taalvoorkeur van de auteur, gesteld in het Nederlands of in het Frans. Het zijn er meer dan 140, waarbij de diversiteit van de auteurs opvallend is. Menig artikel is vergezeld van de complete tekst van een gebruikt document of van een scheepslijst. Middeleeuwse visserij, Mercator, kaapvaart, de mislukte Oostindische Compagnie van Ostende, de Belgische koopvaardij na de Afscheiding, de Schelde-Rijnverbinding, Tweede Wereldoorlog, radar, het is een bonte mengeling van maritieme aspecten uit verleden en heden. Op één artikel zou ik graag speciaal de aandacht willen vestigen, nl. van J. van Beylen, Zelandiae Descriptio (X, p. 81-114), waarin een tekening uit 1548-1550 van Van den Wijngaerde van het eiland Walcheren geanalyseerd wordt. Afbeeldingen hierop leren vele, nog onbekende bijzonderheden over midden 16e eeuwse scheepstypen en

vooral over methoden van visvangst, die eerst uit de zeventiende eeuw bekend waren.

Een keuze heb ik gemaakt uit al deze artikelen, die ik zo mogelijk naar tijdvak gerangschikt heb met aan het slot enige van meer algemene aard. De uitgebreidheid van deze opgave vinde haar rechtvaardiging in de onbekendheid van de inhoud van deze Mededelingen.

J.R. Bruijn

Artikelen verschenen in de Mededelingen of Communications van de Academie van Marine van België, boek I t/m XV (de benaming van de Academie is niet op alle boeken gelijkluidend).

J. Oderwald, De scheepvaart in onze streken in zeer ouden tijd (I, 117-127)

L. Anciaux, Henri le Navigateur, 1394-1460 (XII, 99-116)

R. Degryse, La pêche et la marine dunkerquoise vers 1300 (XIII, 21-32)

id. Het avontuur van Meeus de Crooc, stuurman van Lombardsijde, 1403 (XIII, 33-41)

id. De Biervlietse kaakharingproductie in de jaren 1426 en 1427 (XIII, 43-58)

id. Rekening van de Nieuwpoortse haringvangst en konvooiering van 1474 (XI, 57-110)

id. De omvang van Vlaanderens haring- en zoutevisbedrijf op het einde van het Frans-Bourgondisch conflict, 1482 (XV, 31-80)

J. Cunda da Silveira, Apport à l'étude de la contribution flamande au peuplement des Açores (X, 69-80)

Tricot-Royer, A bord des caravelles heroïques - médécine et hygiène (II, 66-86)

O. Buyssens, Antverpia Mercatorvm Emporivm Actvm 1515 (?) (VI, 171-201)

id. De schepen bij P. Bruegel de Oude. Proeve van identificatiën (VIII, 159-191)

R. Degryse, Het tucht- en politiereglement voor de Hollands-Vlaamse krijgsvloot van buiskonvooiers van 1547 (XV, 17-30)

D. Gernez, L'ordonnance de Charles-Quint du 29 janvier 1549 sur la securité de la navigation en temps de guerre (II, 100-115)

J. Hinneman, Sprokkelingen uit de geschiedenis van onze betrekkingen met Schotland ten tijde van Keizer Karel (VII, 185-215)

J. van Beylen, Zelandiae Descriptio - een merkwaardige tekening van het eiland Walcheren en de visserij op de Noordzee in de 16e eeuw (X, 81-114)

D. Gernez, Quel procédé Mercator employa pour tracer le canevas de sa carte de 1569 à l'usage des marins (I, 146-171)

L. Anciaux, Ter introductie van het Mercator-jaar (XIV, 85-106)

L. Anciaux et A. Dermul, Parallèle entre Nuñez, Mercator et Vernier (XIV, 107-116)

A. de Smet, Gerard Mercator (XIV, 117-145)

D. Gernez, Les cartes avec échelle de latitudes auxiliaire pour la région de Terre-Neuve (VI, 93-117)

J. Denuce, De admiraliteiten van Vlaanderen en Antwerpen (I, 49-70)

E. Crone, Het aandeel van Simon Stevin in de ontwikkeling van de zeevaartkunde (XV, 1-16)

W. Debrock, De kaapvaart op de Belgische kust. Oorsprong en geschiedenis tot het Twaalfjarig Bestand, 1609 (IX, 241-266)

O. le Maire, Les origine anversoise des célèbres navigateurs Isaac et Jacques le Maire (V, 83-125)

G.H. Dumont, De ontdekkingsreis van Jacques Lemaire, 1615-1617 (XII, 27-49)

E. Hambye, Une "Mission navale" au XVIIe siècle (III, 197-209)

M. Destombes, La "West Indische Paskaert de Willem Jansz. Blaeu" de la Bibliothèque Royale (IV, 35-50)

W. Debrock, Het Vlaamse kaperschip der 17e eeuw: de Snauw (XI, 17-33)

F. Traen, Het mare liberum en de privilegies van de Brugse Visserij (XV, 81-99)

J. Cunha da Silveira, L'amiral Antonio da Cunha e Andrade (VII, 91-112)

D. Gernez, Le libraire néerlandais, Joannes Loots et sa maison d'éditions maritimes (VIII, 23-69)

A. de Burbure de Wesembeek, Autour de l'Inique Traité de Munster. Comment, sous les régimes espagnol et autrichien, nos provinces tentèrent de soustraire l'Escaut à la vassalité hollandaise (VII, 167-183)

O. Buyssens, Scheepsmeting in Vlaanderen in de XVIIIe eeuw (I, 84-99)

G. Bly, Met onze Compagnie-schepen naar den Oost (I, 191-198)

O. Buyssens, Het uitzicht van de schepen der Oostendsche Compagnie (II, 21-44)

A. de Burbure de Wesembeek, Un relèvement maritime belge au XVIIIe siècle. Quelques étapes de la Compagnie, dit d'Ostende (VI, 63-69)

M.L. Ronkard, Les répercussions de la guerre américaine d'Indépendance sur le commerce et le pavillon belge (VII, 51-90)

A. de Dorlodot, Les ports d'Ostende et de Nieuport et les fournitures d'armes aux insurgents américains, 1774-1782 (VII, 141-156)

J. Walgrave, De bevolking van Oostende en haar betrekkingen met de zee in de Franse tijd (XIV, 15-34)

K. Jeuninckx, De verhouding van de haven van Antwerpen tegenover deze van Amsterdam en Rotterdam tijdens het Verenigd Koninkrijk (XI, 147-183)

A. de Vos, De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830 met vlootlijst der Belgische koopvaardijschepen 1829-1835 (XV, 101-177)

R. de Bock, De Belgische handelsvloot rond het midden der XIXe eeuw (II, 150-175)

R. Dauwe, Histoire dramatique du plus grand navire de fer de tous les temps (XIV, 41-84)

B. van de Walle, Les expéditions de Jean-Baptiste De Lescluze en Mediterranée et en mer Noire (XIII, 73-91)

J. van Beylen, Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde (XIII, 107-188)

L. Jadin, La marine française au Congo au XIXe siècle, avant Stanley (XII, 1-25)

J. van Beylen, Vlaamse maritieme achterglasschilderijen (XI, 185-258 en XII, 89-97)

H. de Vos, La petite histoire de la Marine Royale Belge (IX, 1-239)

R.Dauwe, Un siècle d'évolution des paquebots Ostende-Douvres, 1846-1946 (III, 211-231)

J. van Beylen, Platbodems in de Lage Landen (VI, 19-42)

R. de Bock, De tusschenwateren in hunne functie als Schelde-Rijnverbinding (V, 15-44)

J. Maes, La police en haute mer (XII, 135-148)

C.E.L. Helfrich, Nieuwe aspecten van de Slag in de Javazee (VII, 227-241)

F. Marquet, Solution belge de l'Assurance des risques de guerre maritimes 1940-1945 (VI, 71-92)

P.E.R. Scarcériaux, Synthèse de la participation de la flotte marchande belge aux événements de 1939-1945 (VI, 125-141)

E. Poulet, De mijnenoorlog (XIV, 147-168)

C. Pringiers, Les bateaux à ailes portantes et leur avenir sous pavillon belge (XV, 179-233)

A. Lederer, La technique du poussage (XII, 51-87)

R. de Bock, Tonnen, tonnenmaat en lasten (XII, 117-133)

L. Tricot, Histoire de l'institution des avaries communes (IV, 85-105)

L. Felde, Avarie commune et les règles d'York et d'Anvers de 1950 (VII, 243-304)

F. Sohr, Les assurances maritimes dans le passé (I, 198-202)

H. Michel, L'astrolabe (I, 128-136)

Mededelingen I betreft de jaren 1936/37, II 1938/39, III 1940/46, IV 1947/49, V 1950/51, VI 1952, VII 1953, VIII 1954, IX 1955, X 1956/57, XI 1958/59, XII 1960, XIII 1961, XIV 1962 en XV 1963.

-o-o-o-o-o-

BOEKBESPREKINGEN

ÅKERLUND, HARALD: "Nydamskeppen".- En studie i tidig skandinavisk skeppsbyggnadskonst. (Die Nydamschiffe - Eine Studie über skandinavische Schiffsbaukunst der Frühzeit). Göteborg, Seefahrtsmuseum, 1964. 160 S. 97 Abbildungen, Karten, Zeichnungen und 4 Schiffsbaurissen sowie einer Zusammenfassung in englischer Sprache.

Der Verfasser dieser Studie ist als einer der besten Sachverständigen auf den Gebieten der Schiffsarchäologie und der Geschichte des Schiffbaus bekannt! Seine vorbildlichen Arbeiten haben in der internationalen Fachwelt die grösste Beachtung und Anerkennung gefunden.

Sein grosses Werk "Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar" - Upsala 1951 - enthält die technische Beschreibung der umfangreichen, wertvollen Funde von Resten von etwa 20 Schiffen und Zubehörteilen, die nach der Trockenlegung des Stadthafens von Kalmar (Schweden) in den Jahren 1933/1934 unter Leitung des schwedischen Reichsantiquars Professor Martin Olsson aufgedeckt wurden. Durch diese Funde und Arbeiten erhielten wir erstmalig Einblicke und Kenntnisse über den hohen Stand der Schiffbaukunst unserer nordischen Vorfahren, der germanischen, vorhansischen und hansischen Zeit (1200 bis 1500 n. Chr.), wie auch über das Aussehen der Einzelteile und des Schiffzubehörs usw.

In seinem neuen Werk befasst sich Åkerlund eingehend und mit grösster Gewissenhaftigkeit mit der Auswertung und Wertschätzung der bisherigen Veröffentlichungen mit den 1863 im Nydamer Moor (in der Nähe des Alsensundes) aufgefundenen Resten dreier Ruderboote, von denen leider aber nur das grössere uns erhalten geblieben ist. Die Reste dieses über 23 m langen, seetüchtigen Bootes, das mit 15 Paar Ruderriemen angetrien wurde und aus der Zeit zwischen den Jahren 300 bis 400 n. Chr. stammt, zu einer Zeit, als die Römer noch in Britannien und Gallien herrschten, wurden von dem Lehrer und Heimatforscher Conrad Engelhardt in Flensburg nach einer ungenügenden Konservierung nach dem "vermutlichen" Aussehen rekonstruiert.

Dieses "Ruderschiff" hat schiffbautechnisch einen unschätzbaren und unersetzbaren Wert!

Nach vielen Irrfahrten gelangte das rekonstruierte Boot in das Schleswig - Holsteinische Landesmuseum für Vor - und Frühgeschichte im Schloss Göttorp bei Schleswig, wo es nun in vorbilslicher Weise ausgestellt wurde.

Nachdem bereits 1929 die beiden norwegischen Archäologen Shetilig und Johannesson sich mit der Konstruktion dieses einzigartigen Fahrzeugs beschäftigt haben, hat nunmehr Åkerlund auf Grund eingehender Untersuchungen an Ort und Stelle in den Jahren 1959 bis 1961 äusserst wichtige Feststellungen über die Veränderungen des Schiffskörpers durch Eintrocknen des Holzes durch Zeit - und Witterungsverhältnisse in Ausmasse von 13 bis 14 %, wie auch durch unsachgemässe Konservierung sowie durch eine falsche Darstellung der Form des Hauptspants durch Johannesson und Engelhardt. Diese Erkenntnisse und Missdeutungen werden vom Verfasser in seinem Werk eingehend behandelt.

So weist Åkerlund u.a. daraufhin, dass den bisherigen Rekonstrukteuren ein beachtlicher Fehler dadurch unterlaufen sei, dass sie sämtlich Vorder - und Achtersteven verwechselt hätten! Dort, wo man heute das Steuerruder eingebaut bezw. eingezeichnet hat, befände sich nach seinen Feststellungen der Vordersteven!

Diese Verwechselung hätte dann auch zur Folge gehabt, dass man die "Ruderdollen" in falscher Richtung angebracht hätte!

Der Verfasser bemängelt fernerhin die unrichtige Aufhängung des Steuerruders, dessen original niemals ausgefunden worden sei. Auch die von Engelhardt bezw. Shetelig und Johannesson gefertigten Schiffsrisse entsprächen, nach den Ausführungen Åkerlunds, nicht der Wirklichkeit.

Weiterhin wird es auch für ausgeschlossen angesehen, dass der Bau dieses schlanken und schmalen Ruderschiffes von 23 m Länge ohne jede Längsverstrebung für den Gebrauch in den harten nordischen Gewässern überhaupt möglich gewesen sei. Bei den Ausgrabungen des Nydamsbootes - 1863 - wurden u.a. zahlreiche, gleichartige, etwa 1.20 m lange "Stützen" gefunden, deren Zweck man bisher nicht zu klären vermochte. Der Verfasser bringt diese Stützen in Zusammenhang mit einem Verstrebungssystem zur Erhöhung der Längsstabilität, der Elastizität sowie

zur Verhinderung des Durchbrechens und der Verdrehung des Schiffkörpers, im Wellengang. Hierzu bringt Åkerlund äusserst interessante Ausführungen und Schiffszeichnungen, die seine Behauptungen glaubhaft erscheinen lassen. Seine Feststellungen dürften eine grosse Umwälzung in den bisherigen an sichten über den nordischen Schiffbau darstellen.

Dieses einmalige Buch enthält eine ausgezeichnete Zusammenfassung des Inhalts in englischer Sprache und eine Gesamtdarstellung aller Unterlagen über das Nydamboot! Eine eingehende Literaturübersicht ist beigefügt.

Wir wollen hoffen, dass dieser Veröffentlichung tunlichst bald eine deutsche Übersetzung folgt! Das Interesse für das Nydamboot dürfte insbesondere in Schleswig - Holstein und den deutschen Küstengebieten ausserordentlich stark sein.

Friedrich Jorberg

PRZEMYSLAW SMOLAREK. Zabytki Szkutnictwa Skandynawskiego. Prace muzeum morskiego W Gdańsku. Tom I. Gdańsk, 1963.
(Przemyslaw Smolarek. Relics of Scandinavian Boatbuilding. Gdańsk maritime Museum's Proceedings. Vol. I.)

Het boek is voorzien van een SUMMARY in de Engelse taal, waaraan wij het volgende ontlenen.

"The Maritime Museum at Gdańsk, which came into being as an independent institution on the 1st January 1962, is through the medium of this edition inaugurating publications which will be issued successively under the title "Gdańsk Maritime Museum's Proceedings".

One of the series will be dedicated to relics of Slavonic and Polish boat-building. On studying the development of Slavonic boat-building, against the wider background of the evolution of this trade in the Baltic regions, we open this series with an edition giving a general survey of the most important relics of Scandinavian boat-building before the XIIIth century, especially those of the early mediaeval period.

The book will be compiled of the following parts:

1. Introduction
2. Sources and literature for research on early mediaeval Scandinavian boat-building

3. Outline of the technical development of Scandinavian boats up to the VIIth century
4. The forming of the deep-sea ship(hafskip)
5. River, coastal and fishing boats
6. Trading ships
7. The Viking Ships
8. Warships
9. Conclusions

List of the major findings of Scandinavian boats

Bibliography

The book contains, fundamentally, descriptions of the construction of the most important individual relics of boat-building and commentaries on the evolution of Scandinavian ships. The author bases his discussions on the construction of Scandinavian finds, on publications on the subject, also on his own research carried out in Denmark, Sweden and Norway during the years 1957 to 1960. His personal contribution was the intention to interpret the discoveries and attain a certain unification of opinions in respect of the evolution of the different types of Scandinavian ships."

De literatuurlijst bevat niet minder dan 185 titels in verschillende talen, waaronder één van ons medelid G.D. van der Heide; de lijst van vondsten telt 95 stuks. Behalve vele illustraties in de tekst zijn er zes uitslaande platen met reconstructietekeningen van resp. de Hjortspringboot, het Nydamschip, de Kvalsundboot II, het Gokstadschip, het Osebergschip en de boot uit Galtabäck. Het uitstekend gedocumenteerde werk, ons welwillend door het Maritieme Museum te Danzig toegezonden, is voor deskundigen te raadplegen op het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, Nassauplein 4, 's-Gravenhage, tel. 814261 toestel 2529.

-o-o-o-o-o-

UIT DE TIJDSCHRIFTEN

ALMAGIÀ, R.: The contribution of Italian navigators to the politico-commercial expansion of the XVIth century. In: Cahiers d'Histoire mondiale 1963, (7), p. 285-298.

BAUM, W.: Marine, Nationalsozialismus und Widerstand. In: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 1963, (II), p. 246-273.

BERKENVELDER, F.C.: Frieslands handel in de late Middeleeuwen. In: Econ.Hist.Jaarboek 1963, (29), p. 136-187.

BOCKWINKEL, A.: Behoort de kapitein tot de bemanning? In: Nederlands Juristenblad, 21 november 1964, (40), p. 1063-1073.

BUISSERET, D.J.: The French Mediterranean fleet under Henri IV. In: Mar.Mirror, 1964, (50), p. 297-306.

COLIN, JACK-HINTON: Alexander Dalrymple and the rediscovery of the Islands of Solomon. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 93-114.

COUZOT, P.: La France dans le Pacifique australien. In: La Revue marit. 1964, p. 769-683.

CRAIG, R.: The African guano trade. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 25-55.

GEUS, P.B.R.de: De Koninklijke Marine in de Nato. In: Marineblad 1964, p. 575-582.

GEUS, P.B.R.de: De multilaterale Nato-kernmacht. In: Marineblad 1964, p. 822-832.

GLASGOW, T.: The shape of the ships that defeated the Spanish Armada. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 177-188.

HEWITT, G.R.: Drake at San Juan de Puerto Rico. In: Mar.Mirror 1964, p. 199-204.

HUAN, CL.: Les opérations en Crimée, 1941-'42, le débarquement de Féodosie. In: La Revue mar. 1964, p. 15-35.

JEANNIN, P.: Les comptes du Sond comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe. In: Revue hist. 1964, p. 55-102.

JONG, Th.P.M.de: Nederland en Latijns-Amerika, 1816-1826. In: Econ.Hist.Jaarboek 1963, (29), p. 3-135.

LABAYLE - COUHAT, J.: La Marine des États-Unis en 1964. In: La Revue mar. 1964, p. 432-474.

LABAYLE - COUHAT, J.: La Marine britannique en 1964. In: La Revue mar. 1964, p. 570-609.

MASSON, H.le: Du torpilleur d'escadre de 1500 t. étudié en 1914 au torpilleurs d'escadre de 1500 t. de 1922. In: La Revue mar. 1964, p. 171-189 en 308-326.

LAMERS, A.C.: De ontwikkeling van de militaire doctrine en strategie der Sovjet Unie van het eind van Wereldoorlog I tot heden. In: Marineblad 1964, p. 742-773.

LOVEGROVE, H. Remains of two old vessels found at Rye, Sussex. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 115-122.

MAUDE, H.E.: The voyage of the Pandora's tender. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 217-235.

MAURO, F.: Cartes et cartographie en France sous l'ancien régime. In: Revue hist. 1963, (87), p. 339-346.

MILLER, A.C.: Prognosis for the Panama Canal. In: U.S.Naval Inst. Proceedings. March 1964, p. 64-73.

OBSON, G.A.: The first of the Ironclads. The armoured batteries of the 1850's. In: Mar.Mirror 1964, (50), p.189-198.

PATTISON, G.: Observations on the history of the Bill of Lading. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 283-295.

PERRY, J.C.: The battle of the Tayang, 17 September 1894. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 243-259.

POOL, B.: Navy contracts in the last years of the Navy Board (1780-1832). In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 161-176.

PRINS, J.: De Nederlandse koopvaardij. In: Marineblad 1964, p. 565-574.

SMEETS, H.G.D.EYSINK: De politieke en strategische betekenis van Cuba voor het Caraibische gebied. In: Marineblad 1964, p. 797-821.

SNAPPER, F.: Statistische gegevens betreffende de Zeeuwse convooien en licenten uit de 17e en 18e eeuw. In: Econ.Hist.Jaarboek 1963 (29), p. 260-301.

STARING, A.: Het geslacht Ver Huell. In: Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie. 1964, (XVIII), p. 117.
Tot dit geslacht behoren o.a. Q.M.R. Ver Huell, 1787-1860, schout-bij-nacht, o.m. directeur der Marine te Rotterdam; C.H.V. Ver Huell, 1764-1845, vice-admiraal, comte de l'Empire, inspecteur-generaal van de Kusten van het Noorden.

STEINBERG, J.: The Kaiser's navy and German society. In: Past and Present 1964, p. 102-110.

STRATHMANN, E.A.: Ralegh plans his last voyage. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 261-270.

THOMAS, D.H.: The use of the Scheldt in British plans for the defence of Belgian neutrality, 1831-1914. In: Revue belge de Philologie et d'Histoire 1963, (41), p. 198-215.

THROCKMORTON, P.: Roman shipwreck and modern Aegean ships. In: Mar.Mirror 1964, (50), p. 205-216.

VRIES, JOH. de: De statistiek van de invoer van de Admiraliteit op de Maaze, 1784-1793. In: Econ.Hist.Jaarboek 1963, (29), p. 188-259.

-o-o-o-o-o-

NIEUWE UITGAVEN

Oorlogsmarine

BENNETT, GEOFFREY: The battle of Jutland. London, Batsford, 1964. 208 p. 34 ill. (British battles series) f. 17,10

The cold douche poured on to naval prestige by the Jutland communiqué has never dried out. Captain Bennett, writing as a sailor "born too late to suffer the bias which blinded them (the majority of previous Jutland historians) in favour of either Jellicoe or Beatty", seeks objectively to explain what happened and why. He believes that he is the first, with the exception of Corbett more than 40 years ago, to have access to three important sources, the original Harper Record, prepared in 1919, the papers relating to its suppression left by Harper and the 1923 secret Naval staff Appreciations of Jutland.
As he tells it the story remains a sad one. We lost 14 ships to the Germans' 11; our casualties were 6,097 killed in contrast with 2,551 in the High Seas Fleet. The victor of a naval action is not, as Captain Bennett fairly enough remarks, judged by lives lost. But, as he goes on to point out, the Admiralty did not appreciate the importance of protecting magazines against cordite flash. The Germans had subdivided their ships into a larger number of watertight compartments: their latest dreadnoughts had six engine rooms and six boiler rooms compared with three of each in the British. He refers to the "poor shooting by Beatty's battlecruisers" and to the "signals deciphered by Room 40 but not passed to Jellicoe".
Can laymen be blamed for thinking today, as they ruefully did in 1916, that our men were heart of oak - and our ships still too nearly so? The Nelson touch had lost its

magic. The Germans had stolen a sea march on us in what is now called technology. Captain Bennett brings this out, dealing candidly with all the in-fighting and efforts at suppressio veri that went on for years after the battle. He does this without obscuring the gallantry of all ranks that made Jutland an inspiration as well as a warning.
(Times, 17 September 1964)

BOWMAN, GERALD: The man who bought a navy. London, Harrap, 1964. 272 p. ill. f. 14,50

This biography combines two extraordinary events. The first, its prologue, occurred in June 21, 1919, when Admiral von Reuter, hoodwinking the vigilance of the British seaguard, sent the interned German fleet to the bottom of Scapa Flow. This act of defiant despair may have been nicely calculated to cross out at one stroke an immense item in the reparations account. It seemed at first to succeed Twenty-five destroyers and half a dozen warships lay at various angles, some upside down, on the shallow bottom, parts of them awash at low tide. There, said the salvage experts, let them lie...
So it went for five years, until Ernest Cox had a look at Scapa Flow, and sais, in effect, "Nonsense". Cox was then, at forty, a self-made electrical engineer, who had built up a prosperous scrap metal business. He had, Mr.Bowman shows, only two objects in life: to make things work and in the process to make a lot of money. He knew nothing of salvage or the sea. But here were twenty-five larhish lumps and six very large lumps of valuable metal lying in shallow water because it would pay no one to move them. He did not know how to move them but he could learn by raising the small lumps first and using the proceeds to learn how to deal with the large ones.
So he bought the lot from the Admiralty, asquired a large floating dock from Germany as his prime mover, taught himself the hydrodynamics of large scale salvage, went to work on the destroyers, and in eight years had cleared Scapa Flow.

Mr.Bowman has a tricky biographical problem because private enterprise, even when pursued with Cox's simple-minded passion, is also public enterprise. Cox drove himself on by intuitive technical improvision... But he also had to drive his men with him through the long and dangerous gamble to harness electric power, water and air to his bidding in the forbidding wind and weather of Scapa Flow...
Mr.Bowman catches the atmosphere of fantastic realism well in his short, clanging chapters once the exciting story gets under way, though some of them would have been better with more diagrams to illustrate the physical principles that Cox had to explore, for

instance in raising the capsized hull of the Hinderburg on an even keel and towing her upside down 200 miles to Rosyth. This was his greatest gamble. It ends with the grimmest laugh of a book whose real tension often explodes with them. The great hulp shot the Forth Bridge bottum up and out of control because two pilots were fighting on her improvised bridge about which of them should take her in...

(The Times Literary Supplement, 15 October 1964)

CARO, G.: Genua und die Mächte am Mittelmeer 1257-1311. Ein Beitrag zur Geschichte des 13.Jahrhunderts. 2 Bde. Neudruck der Ausgabe 1895-'99. Aalen, Scientia, 1964. 909 p. f. 120,90

DARBY, MADGE: Who caused the mutiny on the Bounty? London/ Melbourne, Angus & Robertson, 1964. 64 p. f. 15,95

Madge Darby reexamines the question and throws new light on Midshipman Young as a possible villain in the piece.

GOODHART, PHILIP: The fifty ships that saved the world. London, Heinemann, 1964. f. 19,95

An account of the destroyer-bases deal between the United States and Great Britain that vitally altered the whole course of World War II, and the political and legal manoeuvring that made it possible.
(Aankondiging uitgever)

GRANT, ROBERT M.: U-boats destroyed; the effect of anti-submarine warfare 1914-1918. London, Putnam, 1964. 172 p. 31 ill. f. 23,95

HADFIELD, A.M.: Time to finish the game. The English and the Armada. London, Phoenix House, 1964. 228 p. ill. f. 17,10

HIGGINS, TRUMBULL: Winston Churchill and the Dardanelles. London, Heinemann, 1963. XIV,239 p. maps. f. 20,50

The first full-length study of the famous "war in Whitehall" in 1915 that led directly to the Gallipoli catastrophe.

JOHNSON, ROBERT E.: Thence round Cape Horn. The story of United States naval forces on Pacific station 1818-1923. Annapolis, U.S.Naval Institute, 1963. 276 p. ill. f. 30,65

KEMP, PETER K. (Ed.): The papers of Admiral Sir John Fisher. Vol.2. London, Navy Records Society, 1964. 472 p. £ 2 5s

.... This present volume, a further selection from Fisher's official papers in the Admiralty Library, is divided in two parts. The first, consisting of papers drawn from the 1905 and 1906 volumes of Naval Necessities, shows how the work of modernization and reform was urged on and developed by Fisher's inexhaustible energy and ruthlessness. The second part concentrates on the Admiralty War Plans drawn up in 1907. In his passionate search for increased efficiency and readiness for war, combined with economy in manpower and money, Fisher turned his impetuous and uncompromising mind on every aspect of naval policy and administration. Of the multitude of examples one of the most interesting is his scheme for the reorganization of the officer structure... It was based on two of Fisher's most strongly held ideas: all officers had to be engineers and all officers had to be combatants... Neither proposal was ever implemented and even today the engineer and the electrical officer are debarred from command at sea. Another instance of Fisher's dislike of class distinction is his plea for the training of Osborne and Dartmouth to be made free.

--- Other topics delt with in these papers are the more efficient manning of engine rooms, the improvement of naval cooking as well as operational matters such as the use of mines and the fighting qualities of the new capital ships.

In a selection of papers covering so many subjects more editorial help than Commander Kemp has provided would have been appreciated by students...

The War Plans of 1907 are, as Commander Kemp says, remarkable for their lack of realism and absence of any indication of systematic study... His explanation that the plans were largely a writing up of games played at the War College and rapidly produced to meet Lord Charles Beresford's allegation that no war plans at all existed may well be true. It is, however, a striking example of the great gap in Fisher's gifts: his inability to grasp the necessity for detailed planning and thorough staff work.....

(The Times Literary Supplement, 7 December 1964)

LARRABEE, HAROLD A.: Decision at the Chesapeake. New York, C.N. Potter, 1964. 317 p. maps. f. 20,45

LAWAETZ, GUDIO (Translater and editor): The Spanish Armada. London, Chapman & Hall, 1965. ill. f. 23,95

Correspondence between King Philip II of Spain and the Duke of Medina Sidonia. The book is made up of letters written over a three-year period (1586-1589). Many of the letters have only been discovered recently.
(Aankondiging uitgever)

LENTON, H.T. (Ed.): ABC of British warships. London, I.Allan, 1964. 72 p. 28 ill.

MACKAY, RUDDOCK F.: Admiral Hawke. London, Oxford University Press, 1964. 362 p. ill. f. 25,65

MARDER, A.J.: From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919. Vol.II. The War years to the eve of Jutland, 1914-1916. London, Oxford University Press, 1964. 504 p. 6 maps, 2 fold.maps f. 25,65

MORDAL, JACQUES: 25 Jahrhunderte Seekrieg. Übertr.aus d.Französ. München, Rütten & Loening, 1963. 431 p. 9 ill. 20 maps. f. 20,40

ONDERZEEDIENST, De-, in de Tweede Wereldoorlog. Uitgeg. ter gelegenheid van de uitreiking van het vaandel aan de Onderzeedienst door H.M. de Koningin op 14 juli 1964. Den Helder, 1964. 48 p. stencil. niet in de handel

POLMAR, N. Death of the Thresher. Philadelphia, Chilton, 1964. 149 p. ill. f. 16,25

REUSSNER, A. & L.NICOLAS: La puissance navale dans l'histoire. Tome II, de 1815 à 1914. Paris, Editions maritimes et d'outremer, 1964. 260 p. ill. f. 24,90

Précédemment parus: Tome I: Du Moyen Age à 1815, par L.NICOLAS. 384 p. ill. f. 19,90
Tome III: De 1914 à 1956, par l'Admiral R.DE BELOT et A.REUSSNER. 408 p. schémas f. 19,90

RÖHR, ALBERT: Handbuch der deutschen Marinegeschichte. Geleitwort Fr.Rüge. Oldenbourg, Stalling, 1963. 219 p. plts f. 20,40

Als "Traditionshandbuch" könnte man vielleicht die Materialsammlung Albert Röhrs bezeichnen (sie beginnt mit: " Um Christi Geburt, Gefechte etwa 30 Mann fassender Einbäume der Brukterer gegen römische Kriegsschiffe im Mündungsgebiet der Ems"). Dem Anspruch, ein "Handbuch der deutschen Marinegeschichte" zu sein, ein Schlüssel zu einem speziellen Fach der Geschichtswissenschaft, wird es keinesfalls gerecht. Man erfährt nichts über Quellenlage und Quellenwert, auch nichts über die Quellen selbst. Von einem wissenschaftlichen Apparat kann keine Rede sein. Hier wird Titel-Täuschung getrieben. (Die Welt der Literatur, 20.August 1964)

ROSKILL, STEPHEN WENTWORTH: Der Seekrieg im Wandel der Zeiten. Von Heinrich VIII bis zur Neuzeit. Übertr.aus d.Engl. Tübingen, Schlichtenmayer, 1964. 234 p. f. 20,40

RUGE, FRIEDRICH: Der Seekrieg 1939-1945. Stuttgart, K.F.Koehler Verlag, 1963. 324 p. f. 12,50

... Bleibt zu erwähnen, dass in einer neuen Reihe, in den "K.F. Koehler Broschüren", Friedrich Ruges "Der Seekrieg 1939 bis 1945" acht Mark billiger als sonst zu haben ist. Das Buch, 1954 erschienen, 1962 erweitert, muss als Standardwerk gelten. Schon deshalb, weil es noch immer die einzige deutsche Arbeit dieser Art ist. (Die Welt der Literatur, 20.August 1964)

SAVANT, JEAN & ADMIRAAL BARJOT: Wereldgeschiedenis der zeevaart. Bewerkt door G.J.van Nimwegen. Den Haag, Gaade, 1964. 452 p. ca. 1000 ill. 18 gekl.platen f. 56,--

SCHOFIELD, B.B.: The Russian convoys. London, Batsford, 1964. 232 p. 48 ill. (British battles series) f. 17,10

There has probably never been a more heroic effort to help an ally than the Arctic convoys during the second world war, and there can surely never have been less gratitude shown by the recipient. As the Commander in Chief of the Home Fleet complained at the outset, the dice were loaded against the success of the operation in every way. During the darkness of the winter months, howling gales and the difficulty of keeping station imperilled the passage of the convoys, while during the summer they could be bombed round the clock in those high latitudes. Again and again Admiral Tovey was overruled by the Prime Minister and the Admiralty, the most flagrant example of centralised control being the disaster of convoy PQ17, when not only were instructions rather than information sent, the fatal order to scatter was itself based on mere conjecture.
All arguments for delaying the sailing of convoys were dismissed by Stalin as "wholly unconvincing," whereas no effort was made on his part to ease the strain. He was so immersed in the struggle for survival that he never imagined the problems which existed elsewhere: nevertheless, he had no excuse for refusing even the landing of a medical unit, or the use of the Soviet naval base near Murmansk for two years.
Was it worth it? Admiral Schofield concludes his detailed but rather pedestrian account of this four-year campaign by agreeing that the strategy was unsound. He prints some interesting figures that have not appeared in previous accounts. Of the Anglo-American aid to Russia, 22.7 per cent went by the Arctic route, on which the average loss was 7.5 per cent (compared with 0.7 per cent on the Atlantic run), whereas 77.3

per cent went by other routes, chiefly the Persian Gulf. This was certainly a longer route, but it was infinitely safer, and the real objection seems to have been Stalin's opposition to the establishment of an Anglo-American base there. The author is probably right in saying that the arguments for direct aid by the shortest route advanced by Beaverbrook and Churchill were sound for political reasons during the first year, but from a strategic point of view they were nonsense as soon as an alternative appeared. To what extent the 12,000 tanks, 22,000 aircraft, 15 million pairs of boots and so on saved the Russian cause we shall never know. All that can be said is that such equipment enabled the Russian offensive to gain momentum. At the same time it has been argued that it lost us Singapore.
(The Economist, 28 November 1964)

SMITH, GADDIS: Britain's clandestine submarines, 1914-15. Yale University Press, 1964. 164 p. 4 ill. (Historical Publ.) 33/6

SPINDLER, A.: Der Handelskrieg mit U-Booten. 4.Band: Februar bis Dezember 1917. Berlin, Mittler, 1941/Hamburg, Akropolis Verlag, 1964. 559 p. krtn. (Der Krieg zur See 1914-1918) f. 94,10

STRAUSS, L.L.: Men and decisions. London, Macmillan, 1963. X, 468 p. ill. f. 19,95

"Admiral Strauss", the first chairman of the U.S. Atomic Energy Commission, has spent a lifetime at the centre of affairs, sometimes in close association with the leaders of his country, sometimes shouldering vast responsibilities himself.
(Aankondiging uitgever)

SYME, R.: Invaders and invasions. Drawings by W.Stobbs. London, Batsford, 1964. 167 p. f. 9,15

THOMER, EGBERT: Torpedoboote und Zerstörer. Eine Bildchronik aus zwei Weltkriegen. Oldenbourg, Stalling, 1964. 80 p. ill. (Stalling Marine-Bildbände,7) f. 15,40

WHITEHOUSE, ARCH: Amphibious operations. London, Muller, 1964. 351 p. f. 20,50

Zeescheepvaart

DAVIS, RALPH: The trade and shipping of Hull, 1500-1700. York, East York Local Hist.Soc., 1964. 30 p. 1 map f. 0,15

DOLLINGER, PH.: La Hanse, XII-XVIIe siècle. Paris, Aubier, 1964. 560 p. repr.of documents, phot., maps f. 24,90

From the contents: L'Europe du Nord dans la première moitié du XIIe siècle. La fondation des villes allemandes de l'Est et l'association des marchands du Gotland. La Hanse des villes, grande puissance de l'Europe du Nord. Navigation, armateurs. Les marchands. La politique économique de la Hanse. La civilisation hanséatique. Crises et déclin.
(Aankondiging uitgever)

DUNN, LAURENCE: Famous liners of the past - Belfast built. London, Adlard Coles, 1964. ill. f. 34,65

LLOYD's register of shipping 1760-1900. London/Ridgewood, New Jersey, 1964-1964: Series 1 (1760-1833). 86 vols. 50,000 p. 1,250,000 ship entries f. 6.271,20

Series 2 (1834-1862). 29 vols. 16,000 p. 400,000 ship entries f. 2.111,20

Series 3 (1863-1881). 19 vols. 16,000 p. 320,000 ship entries f. 2.568,80

Series 4 (1882-1900). 32 vols. 24,000 p. 600,000 ship entries suscription price f. 4.357,60

Dit zijn fotomechanische herdrukken van:

Lloyd's Register of Shipping,the oldest and foremost ship register in the world. Founded in 1760, it originated in the lists of ships published by underwriters and shipowners from the premises of Edward Lloyd's Coffee House in the City of London. It is the earliest detailed record of the world's merchant shipping. Starting in 1799 ntil it remerged with Lloyds in 1833, a rival register was published by the shipowners alone. The series 1 therefore contains both the registers published by underwriters and shipowners, the two being separate and complementary. Only one set of the series 1 (1760-1833) volumes exists in the world. Complete runs of series 2 and 3 are extremely rare.

Speciale aanbieding uit de 1760-1833 serie onder de naam: American history package. 6 vols. (1764, 1776, 1790, 1800, 1812 and 1820). 3430 pp. 80.580 ship entries f. 333,70

1764. Colonial America. The first record of marine voyages.
1776. American Revolution. Britain controls the seas despite 2.000 Yankee privateers.
1790. America takes to the sea. New England ships swarm to China and the Indies. The French Revolution.
1800. The young Navy. Birth of US Navy. Clashes at sea between ships of Britain, the US, France, Spain and Holland.
1812. War of 1812. Britain blockades US coast.

1820. Packets and steam. Black Ball Line begins transatlantic packet service.
"Savannah" makes first ocean steam crossing.

MARCHBANKS, DAVID: The painted ship. London, Secker & Warburg, 1964. 192 p. f. 12,20

The full story, based largely on the statement of the survivors, of the last voyage of the s.s. Lakonia, which culminated in the outbreak of fire while she was steaming towards Madeira, the total loss of the vessel and the death by drowning of 120 passengers and crew. This book poses the vital questions: Was anyone to blame and was there needless loss of Life?
(Aankondiging uitgever)

POTTER, NEIL & JACK FROST: The "Queen Elizabeth". London, Harrap, 1965. 176 p. ill. f. 12,20

ROBINSON, HOWARD: Carrying British mails overseas. London, Allen & Unwin, 1964. 327 p. 22 ill. 50 s.

At a time when increasing criticism is being heard from British shipowners of the way in which the new nations are seeking to subsidise their merchant fleets, it is worth being reminded by Professor Robinson that the lions of our liner trades were nurtured throughout their formative years by Government postal subsidies. This money was paid out in the form of contracts between the Government and the shipowners for the carriage of mail on what subsequently became the main trade routes from Britain to the rest of the world. This lively and well documented piece of history makes il clear that Cunard, the Royal Mail Lines, Union Castle and the great Peninsular and Oriental, all owe their existence to Government mail contracts on which the Government continuously lost money. The postage was supposed to cover the cost of the contract, but it did so only in isolated instances. Nor is there any doubt about which came first; the chicken in the shape of a fat mail contract, or the egg in the shape of ships travelling on trade routes. The book makes it quite clear that ships of all these lines only sailed once the mail contracts had been won.
While British shipowners today grudgingly agree that any nation has the right to subsidise its merchant fleet as long as it does not monkey around with privately negotiated freight rates, British merchant shipping policy administered through the mail contracts clearly set the precedent which America and other nations are now following. Just as America now subsidises its merchant fleet for primarily military reasons, the postal contracts were clearly the means by which the Admiralty could have a hand in the operation and maintenance of British merchant shipping. Henniker Heaton, a Minister of Parliament during much of the Victorian era and the man largely responsible for the extension of the "Penny Post" throughout the Empire, made the same point about the subsidies in one of a series of open letters he wrote to the Postmaster-General of his time. Repeating what was generally considered to be well known, he said: "the postal subsidies were for purposes entirely different from those for which the post office existed - for maintaining a merchant fleet, encouraging faster communications and for the support of naval policy." These are exactly the reasons now being given by America and many of the new nations for maintaining their own often financially inefficient merchant fleets.
But the book contains much more than the significant names and dates in the history of Britain's overseas postal system. With the post as the connecting link between the ships and the men concerned with carrying it, it provides an interesting view of the growth of Britain's merchant fleet, and mail and trade routes, starting from the beginning of the cross-Channel services in the reign of James I and ending with a brief description of airmail and telegraphic services after the second world war. Professor Robinson has made no attempt at criticism or comment. Instead he has presented an interesting facet of British history so that it speaks for itself.
(The Economist, 21 November 1964)

STURMEY, S.G.: Some aspects of ocean liner economics. Manchester, Manchester Stat.Society, 1964. 22 p.

Visserij

WILLIAMS, HAROLD (Ed.): One whaling family. Boston, Houghton Mifflin Cy, 401 p. ill. $ 6.95

For a century before the Civil War, one of the most colorful chapters of American history was lived by those Yankees who went down to the sea in ships, pursuing the giant whales whose oil was used to light the lamps and lubricate the wheels of farm and factory. Whalebone, too, was of great commercial importance. The whalers put out from Sag Harbor on Long Island, from Cape God, Nantucket and New Bedford, on long voyages round Cape Horn, roaming the south and north Pacific in search of their fabulously profitable quarry. At its zenith - about 1850 - American enterprise employed more than 700 ships and dominated the whaling industry of the world. ....
Many captains took their families with them. Certainly little has been written about this side of whaling. For this reason "One Whaling Family" is fresh and welcome. In this substantial volume, Harold Williams

has edited the journal of his grandmother, Eliza Alezia Williams, and added two significant accounts of whaling by his father, William Fish Williams....

An avarage whaling voyage in the mid-19th century lasted close to three years, and the captain's authority was as absolute as his responsibilities were great. "One Whaling Family" brings out this clearly, albeit gently, in Eliza Williams's narrative, and forcibly in the story by William, her son. Capt. Thomas W. Williams, the husband, was a native of Wales. After migrating to America, he served as an apprentice weaver and blacksmith before he made his first voyage on the New Bedford whaler Albion. His career at sea embraced 40 years. In April, 1851, he married Eliza Griswold....

Three months later, he was at sea as captain of the South Boston, out of New Bedford. She was his first command. He returned 32 months later with a cargo of whale oil valued at $140,000. At home in Wethersfield he found his first son awaiting him, born during his first year at sea.
The captain sailed again in October, 1854, this time in command of the ship Florida, from Fairhaven, and a second son was born in his absence. When he took the Florida out again in September, 1858, Eliza Williams decided to sail with him. This is the voyage she recounts in this volume. Two children were born to her on the voyage. She was five months pregnant when she sailed, but never once in her journal does she mention periods of illness or seasickness. Her son, William Fish Williams, was born in the Tasman Sea....

The journal describes in detail the regular deck routine, the constant small-boat lowerings, the exciting chase and capture of the whale, the hard work of "cutting in" and "trying out"....

As a sequel to Eliza Williams' Journal of the voyage of the Florida (1858-1861), there are two monographs by William Fish Williams, the son born at sea. First he presents the story of the famous Arctic disaster of 1871, when 32 whale ships were caught and destroyed in the ice, their crews (including whaling wives) fortunately escaping; second his own experiences during the voyage of the Florence (1873-1874) out of San Francisco....

E.A.Stackpole

(The New York Times Book Review, August 9, 1964)

Mr. Stackpole, curator of the Marine Historical Association's Mystic (Conn.) Seaport, is a whaling historian and a descendant of Nuntucket whalers....

Ontdekkingsreizen

AUSTIN, K.A.: The voyage of the Investigator, 1801-1803. London/ Melbourne, Angus & Robertson, 1964. 212 p. ill. f. 19,95

This is an elegant study of Mathew Flinders and his pioneer voyaging in Australian waters. It concentrates on the sailor rather than the man, so that the final unhappiness gets brief treatment, but it charts the achievements of the navigator carefully and brings in apt quotations from his letters and journals.
(The Times Literary Supplement, 24 September 1964)

GALLAGHER, ROBERT E. (Ed.): Byron's journal of his circumnavigation, 1764-1766. London, Cambridge University Press, 1964. 296 p. 18 plts. 2 maps. (Hakluyt Society Publ.) f. 22,80

The journal of a voyage in search of the Falkland Islands.

HAKLUYT, RICHARD: The principal navigations of the English nation. London, Cambridge University Press, 1964. 2 vol. f. 102,--
(Hakluyt Society Publ., extra series).

A facsimile reprint of the first edition of 1589 with a bibliographical introduction.

LELEWEL, J.: Die Entdeckungen der Carthager und Griechen auf dem atlantischen Ozean. Mit Vorwort von Prof. Ritter. Nachdruck der Ausgabe Berlin, 1831. Amsterdam, Meridian Publ., 1964. XIV,145 p. 2 plts. f. 18,50

McLEOD, J.: The voyage of the Alceste to the Ryukyus and Southeast Asia. Tokyo, Tuttle/Englewood Cliffs N.J.Prentice Hall, 1964. 288 p. new impression.

MORISON, SAMUEL ELIOT (Translator and Editor): Journals and other documents on the life and voyages of Christopher Columbus. Illustrated by Lima de Freitas. New York, The Heritage Press, 1964. 417 p. $ 10

As he tells us in the introduction, Samuel Eliot Morison originally planned this book as a companion volume to his classic "Admiral of the Ocean Sea", a life of / fairly well completed by the end of 1941, but then came Pearl Harbor, the author's distinguished war service and later his encyclopedic, epic history of the American Navy in World War II....

/ Christopher Columbus, which appeared in 1942. His text was

The first part of the volume is devoted to the once controversial Genoese public documents relating to Columbus's early life and to the correspondence of the Florentine geographer, Paolo dal Pozzo Toscanelli, with Columbus encouraging him in his undertaking. Admiral Morison, like most of the rest of us today, is convinced that Columbus was a Genoese and that the Toscanelli letters (suggesting a trans-Atlantic route to Asia) were genuine. These texts are accordingly given in full....
Part II is devoted to the first voyage. Included are Columbus's Journal (surviving in Bishop Las Casas' abridged transcript), and the much shorter Columbus Letter, telling of the voyage and addressed to the Spanish Court, of which several early printed editions are known....
The Journal is a careful day-by-day diary, which is truly the mirror of its author, and contains besides navigational data, Columbus's extensive remarks on places visited, their flora, fauna and inhabitants and the behavior of his own crew.
For the second voyage, the essential documents are the vivid letter of Michele de Cuneo, an Italian who accompanied the fleet and "a jolly dog and good raconteur," plus the printed account (Pavia, 1495) of Nicolo Syllacio, a don of Pavia University, who based his narrative on a letter from an Aragonese participant of the voyage. These are both rather brief accounts. It seems to the present reviewer that Admiral Morison might have included the narrative of Dr. Diego Aevares Chanca, the surgeon on the outward passage....
The documentary tradition of the third voyage (when Trinidad and the South American mainland were discovered) is quite parallel to that of the first voyage: an abridgment of Columbus's journal by Las Casas and an official letter from Columbus to his sovereigns. These are supplemented by an interesting and vivid letter from Columbus to Dona Juana de Torres, a governess to the Royal Family with whom Columbus had made friends during his last sojourn at court.
The letter was probably written aboard the caravel La Gorda in which Columbus was being returned to Spain a prisoner on orders of the royal inquisitor, Bobadilla....
For the fourth voyage, along the coasts of Central America, there is so much interesting material, beginning with the roster and payroll of the fleet. There is also the splendid account by Ferdinand Columbus, the Admiral's son, who accompanied the expedition while only in his early teens and who wrote narrative for his book (the "Historie," Venice, 1571), many years later....
Finally, there is the prolix will of Diego Mendez, the gallant figure who paddled a canoe all the way from Jamaica to Santo Domingo to get help after Columbus's shipwreck at St.Ann's Bay. Mendez served as secretary to Columbus on this fourth voyage....

Admiral Morison is to be congratulated on preparing and editing a volume which is not only a worthy companion to his "Admiral of the Ocean Sea," but which should also remain an essential work of reference for students of the Columbian voyages.
B.Penrose
(The New York Times Book Review, August 16, 1964)

PLISCHKE, H.: De erste Weltumseglung des Fernao de Magalhaes. München, Renner Verlag, 1964. 168 p. 4 ill. 2 maps. f. 12,50

WALLIS, HELEN (Ed.): Captain Philip Carteret's voyage round the world, 1766-1769. London, Cambridge University Press, 1964. 576 p. 6 ill. 9 plts. 5 maps. (Hakluyt Society Publ., ordinary series) f. 22,80

Carteret's own journal of his voyage round the world, written to correct false reports which had appeared. On this voyage, he rediscovered the Solomon Islands.
(Aankondiging uitgever)

Het Schip, Scheepsbouw

BARNABY, K.C.: 100 years of specialized shipbuilding and engineering. London, Hutchinson, 1964. 263 p. ill. f. 2,80

Gedenkboek, uitgegeven ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de werf van John I.Thornycroft.

CASSON, LIONEL: Illustrated history of ships and boats. New York, Doubleday, 1964. 272 p. $ 17.50

HACQUEBORD, H.: Zeilende opleidingsschepen. Alkmaar, De Alk, 1964. 64 p. ill. (De Alkenreeks. Beeld-encyclopedie, 94) f. 1,90

HERZOG, BODO: Claus Bergen. Leben und Werk des groszen Marinemalers. Krefeld, Rühl Verlag, 1963. 117 S. S.27-106 Abb. mit Text f. 29,40

LANGMAN, H.: Gedachten over de toekomst van de Nederlandse scheepsbouw. Deventer, Kluwer, 1964. 23 p. (Inaugurele rede Rotterdam) f. 1,75

Op de internationale markt voor schepen liggen de prijzen zeer laag, zodat vele werven met verlies werken. Hier komt bij, dat de capaciteit in de scheepsbouwwereld sneller stijgt dan de vraag. Onder deze omstandigheden moet de vraag worden gesteld of het voor een werf zin heeft in de toekomst verdergaande investeringen te doen teneinde een lagere kostprijs te bereiken. Prof. Langman concludeert, dat een

lagere kostprijs slechts mogelijk is bij zeer omvangrijke investeringen in de vorm van een "scheepsfabriek". Derhalve is het voor de meeste ondernemers wenselijk, dat zij hun bedrijf overschakelen op andere, meer lonende produkten.
(Algemeen Handelsblad, 14 november 1964)

LENTON, H.J. (Ed.): ABC of British warships. London, I.Allan, 1964. 72 p. 28 ill.

MOODY, B.: Ocean ships. London, I.Allan, 1964. VIII,386 p. 350 ill. f. 9,15

MUNRO-SMITH, R.: Merchant ship design. London, Hutchinson, 1965. ill. f. 38,50

The purpose of the book is to indicate tested methods and to emphasise the science of ship design, without overlooking the importance of the art of good judgement. The book has been carefully planned, and may be briefly summarised into the following sections: type and determination of dimensions; hull weight: capacity; preliminary calculations; design of form; weight equation; specifications and contracts; cost estimation; free board and tonnage; crew and passengers accomodation; power estimates; ships for special purposes. (Aankondiging uitgever)

RODEN, H.: Schatzsucher. Chronik der versunkenen und vergrabenen Schätze und der zu ihrer Bergung angestellten Versuche. Jugenheim/Bergstrasse. Koehlers, 1963. 244 p. ill. f. 15,45

TAYLOR, J.DU PLAT (Ed.): Marine archaeology. Developments during 60 years in the Mediterranean. London, Hutchinson, 1965. ill. f. 28,50

Scattered throughout the Mediterranean are a myriad ancient wrecks - a hundred are already charted on the French coast line. They offer an irresistible lure to members of diving groups, wealthy yachtsmen and professional divers, and the latest developments in equipment have given all of them an increasing freedom of the underwater world. One season sees an intact potential archaeological treasure, the next year a barren sea floor.
"The time has come for action", says Frederic Dumas, "legislation to cover present conditions must be devised, the diver must be trained to archaeological method, the archaeologist must learn to understand underwater techniques and members of both clans be reconciled." However, marine archaeology as yet scarcely exists: no report worthy of the name has ever been published, unscientific methods have resulted in the

salvage of isolated objects divorced from the setting that could give them real significance, and major undertakings have brought minimum returns.
In this book, published by Hutchinson for The World Underwater Federation, Joan du Plat Taylor draws upon the reports prepared by a number of the world's most experienced divers and archaeologists - members of the Federation - and creates for the first time an authoritative record of work already done and of the techniques developed. Fascinating as any story of "barbarous treasure hunting" must be, this is also an invaluable source-book for both the archaeologist and the diver, whether amateur or professional.
Joan du Plat Taylor is Librarian of the Institute of Archaeology, London.

THOMER, EGBERT: Torpedoboote und Zerstörer. Eine Bildchronik aus zwei Weltkriegen. Oldenbourg, Stalling, 1964. 80 p. ill. (Stalling Marine-Bildbände, 7) f. 15,40

TRYCKARE, TRE: Spiegel der scheepvaart, Vert.Amsterdam, Van Ditmar, 1964. 276 p. ill. f. 115,--

Een nautische beeld-encyclopaedie, resultaat van internationale samenwerking. Deskundigen uit Zweden, de Verenigde Staten, Engeland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Finland en Nederland hebben jarenlang gewerkt aan een indrukwekkende nautische beeld-encyclopedie, waarvan de eerste duizenden exemplaren dezer dagen van de pers zijn gekomen....
Het idee van dit boek werd geboren in Zweden, waar ook de gehele technische uitvoering werd verzorgd. De Nederlandse editie kwam tot stand onder supervisie van E.W.Petrejus, conservator van het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam, terwijl H.V.Quispel, directeur van het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rotterdam en Mr A.N. Baron de Vos van Steenwijk, commandant der Zeemacht in Nederland een Inleiding en Ten geleide schreven. Het boek verscheen gelijktijdig in de Verenigde Staten, Canada, Australië, Engeland, Duitsland, Zweden, Denemarken, Noorwegen, Frankrijk, Italië en Nederland....
De volle nadruk valt in dit standaardwerk op de zorgvuldig uitgewerkte tekeningen, in totaal 1500 stuks, gedrukt in zeventien kleuren, waaronder goud. De reproduktie geschiedde naar originele handlitho's waardoor een verbluffend resultaat ontstond.... Tijdens de werkzaamheden is ruim gebruik gemaakt van de adviezen van vele bedrijven en instellingen op het gebied van de scheepvaart in Europa en Amerika. Alle pagina's van het boek werden ter eventuele correctie voorgelegd aan het Noorse Scheepvaartmuseum te Oslo, het Smithsonian Institute te Washington en het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam. De gehele grafische vormgeving stond onder leiding van Curt Sture Görman.

De veelzijdige inhoud van dit boek .... is onderverdeeld in tien afdelingen, die alle een afgerond geheel behandelen. Naast een algemene inleiding vindt men hoofdstukken over de romp; rondhouten en tuigage; het zeil; de voortstuwing; visserij; de zeilsport: de bewapening; navigeren en manoeuvreren, terwijl in een register meer dan 5000 vaktermen worden verklaard. In de rubriek Het zeil vindt men o.a. afbeeldingen van een groot aantal zeilschepen uit verschillende landen en tijden, een vlaggencompendium en een zeer duidelijk en instruktief overzicht van splitsen en knopen.
Bij De voortstuwing zijn gedetailleerde afbeeldingen opgenomen van oude en moderne ketels en machines. Bijzonder aantrekkelijk zijn de afbeeldingen van scheepsversieringen en boegbeelden in de afdeling over de romp.
(Aankondiging uitgever)

THROCKMORTON, PETER: The lost ships. An adventure in undersea archaeology. Boston, Little, Brown, 1964. 260 p. ill. with 76 photographs. f. 28,40

In The lost ships, photographer-writer-diver Peter Throckmorton tells the story of one of the most remarkable treasure hunts ever launched: the quest for a Bronze Age ship sunk in sixteen fathoms of water off the Turkish coast more than three thousand years ago. In exciting text and scores of fascinating photographs the reader accompanies the author and his expedition of Turkish sponge divers and university professors through two summers of tantalizing undersea exploration.
(Aankondiging uitgever)

Haven- en Zeewerken

BLOCH, JULIUS; LEO HERSHKOWITZ, KENNETH SCOTT and Prof. CONSTANCE D. SHERMAN (Ed.): An account of Her Majesty's Revenue in the Province of New York, 1700-1709. Ridgewood, N.J., Gregg Press, 1965.

This original publication of the customs records of the port of New York, 1701-09, makes available for the first time documents of the utmost importance, especially for historians, economists and genealogists.
(Aankondiging uitgever)

Reddingswezen

TOXOPEUS, KLAAS: Vliegende storm. Herdr. Baarn, Het Wereldvenster, 1964. 148 p. ill.

Jubileumuitgave ter gelegenheid van het afscheid van Klaas Toxopeus van de K.N.Z.H.R.M. met een levensbeschrijving door Aage Scheffer.

Stuurmanskunst

BAGROW, LEO: History of carthography. Translated from the German and edited by R.A. Skelton. London, Watts, 1964. 312 p. 21 double-page coloured maps. 79 maps in the text. ca. f. 68,--

COLLINS, GREENVILLE: Great-Britain's coasting pilot. Printed for W. and J. Mount and F. Page, MDCCLIII. Facsimile edition. Prestwood Bucks, The Sudbrook Press in association with Harrap, 1965. £ 8 8s

The first systematic survey of the British coast was made, under commission from the Admiralty and with the support of Trinity House, by Captain Greenwile Collins from 1681 to 1688 and published as an atlas in 1693. Collins's charts, elegantly if not very accurately engraved, exemplify contemporary hydrographic technique. In spite of defects pointed out by Pepys and the Royal Society, the Coasting Pilot was reprinted with little change in at least twelve editions, to the last in 1792. This facsimile is therefore to be welcomed as bringing into circulation a standard guide to navigation used by British seamen throughout the eighteenth century. In reproducing the sixth edition of 1753, the publishers do not entirely make good their promise to present in its original form "the first complete pilot-book in English of the British coasts"; by this date the plates were somewhat worn and a few charts had been added or dropped. The quality of the photo-offset reproduction, slightly reduced, is excellent.
(The Times Literary Supplement, 19 November 1964)

GANONG, W.F.: Crucial maps in the early cartography and place-nomenclature of the Atlantic coast of Canada. Toronto, University of Toronto Press, 1964. 500 p. ill. (Royal Society of Canada, Special publications, 7) $ 15,--

From 1929 to 1937 there appeared in the "Transactions" of the Royal Society of Canada a series (in 9 parts) of important papers on "Crucial maps" which have been a frequent source of reference since. The Royal Society is now re-issuing this valuable work, which covers the 16th century and the voyages of such men as Cabot, Verrazzano, Cartier, Gomez, Fagundes, and the Corte Reals.

WAGHENAER, LUCAS JANSZ.: Thresoor der Zeevaert. Leyden, Fr. van Raphelin, 1592. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1964. 372 p. including 22 double-page charts and an introduction. (Theatrum Orbis Terrarum, A series of atlases in facsimile, 2nd series) f. 125,--

WAGHENAER, LUCAS JANSZ.: Die Spieghel der Zeevaerdt (1584-85). Amsterdam, Elsevier, 1964. 47 kaartbladen. Met een Engelse inleiding van Dr.Koeman en een Engelse vertaling van de aan de kaarten voorafgaande Nederlandse tekst over navigatiekunde f. 395,--

Het recht van de zee

WERNER, AUGUSTE RAYNALD: Traité de droit maritime général. Éléments et système, définitions, problèmes, principes. Genève, Droz, 1964. 502 p. f. 36,40

De schepeling

ARMSTRONG, WARREN: Square-rigger days. London, Heinemann, 1964. 191 p. ill. f. 19,95

Written with no obvious plan or pattern this series of anecdotes about the fast sailing ships of the nineteenth century makes very disjointed reading. These ships and their crews accomplished great feats of seamanship and deserve more systematic and thoughtful treatment than this.
(The Times Literary Supplement, 23 July 1964)

CLUNE, FRANK: Bound for Botany Bay. London/Melbourne, Angus & Robertson, 1964. 256 p. Narrative of a voyage aboard the death ship Hillsborough. f. 19,95

The story of a voyage on the convict ship Hillsborough in 1798.

MOLLEMA, J.C.: De vlag in sjouw. Herz. door A.H.J.Th.Koning. Amsterdam, Scheltens & Giltay, 1964. 184 p. 24 p. plts. Deel 2: De Nederlandse vlag op de wereldzeeën (Westertorenreeks) f. 13,90

SNOW, EDWARD ROWE: True tales of terrible shipwrecks. London, Alvin Redman, 1964. 254 p. f. 12,20

An experienced chronicler of the sea presents the facts about some ocean disasters. Mr.Snow's researches take him from wrecks in New England waters to wrecks around Africa and Asia. His potted reconstructions give us graphic instance of sinkings, human suffering and, sometimes, man's inhumanity to man.
(The Times Literary Supplement, 16 July 1964)

TOLKOWSKY, SAMUEL: They took to the sea. London, Yoseloff; distributors: W.H.Allen, 1964. 316 p. £ 2 2s

Subtitled "A historical survey of Jewish Maritime Activities" this is a painstaking and scholarly account

of the part played in maritime history by a people not generally associated with ships and the sea. Beginning with the ancient world, the author takes us through the Middle Ages to the great voyages of discovery in the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries - a whole chapter is spent on the supposedly Jewish ancestry of Christopher Columbus --and ends with the seafaring revival in modern Israel.
(The Times Literary Supplement, 7 December 1964)

Zeesport

BRADFORD, ERNIE: Three centuries of sailing. London, Country Life, 1964. 120 p. 106 ill. f. 19,95

The story of British yachting from its Royal beginning in 1660, when the City Council of Amsterdam presented the yacht Mary to Charles II, to the present day when it is more vigorously alive than ever before.
(Aankondiging uitgever)

MORRIS, E.B.: Sailing for America's Cup. Photographs M.Rosenfeld. London, Harper & Row, 1964. 216 p. 200 ill. ca. f. 40,--

= o O o O o O o O o =

VRAAG EN ANTWOORD

Het komt nog al eens voor, dat leden medewerking van de bestuursleden inroepen, teneinde een antwoord te verkrijgen op vragen, die bij lectuur of studie gerezen zijn en waarop in de geeigende bronnen geen antwoord te vinden was.

Dit feit heeft de redactie aanleiding gegeven een rubriek "Vraag en Antwoord" in te stellen, waarin bedoelde vragen aan het forum der lezerskring worden voorgelegd. Wij koesteren de hoop dat de leden deze rubriek zowel nuttig als interessant zullen vinden.

Om te beginnen zijn er twee vragen, waarvan de eerste inmiddels door de voorzitter beantwoord werd. Voor de beantwoording van de tweede vraag, gesteld door de Heer Bruyn, doen wij een beroep op onze lezers.

Wij verzekeren U Uw antwoord,resp. een nadere bron-aanduiding of een aanvullend gegeven, te zenden naar de redactie, die voor toezending aan de vragensteller zal zorgdragen. Het is zeer wel mogelijk dat een antwoord door een aantal gedeeltelijke antwoorden gevormd wordt en dat correspondentie en onderzoek meer tijd eisen

dan de periode tussen de verschijning van twee op elkaar volgende afleveringen van ons blad. De redactie meent er goed aan te doen in die gevallen met publicatie te wachten tot het afgeronde antwoord gereed is, tenzij het in het belang ligt van de vragensteller de reeds verkregen gegevens te vermelden en een op grond daarvan nader geformuleerde vraag te stellen. Op die wijze zullen wij trachten de communicatie tussen de lezers in het belang van een studie te bevorderen.

Vraag 1.

Wie voerde de moderne vuurleiding in bij de Koninklijke Marine?

Antwoord.

De toenmalige luitenant ter zee le klasse A.van der Sluis (1870-1941; overl. als gep. schout-bij-nacht tit.), officier der artillerie a/b Hr.Ms. "Heemskerck" kort na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog (1914) in West-Indië.
Daar hij onder deze omstandigheden gebonden was door wat aan boord met eigen middelen kon worden verricht, beperkten deze eerste vernieuwingen zich tot:

1) het richtsysteem (invoeren van de richtmethode met afvuren in de middenstand)
2) het bepalen der schietgegevens (invoering van de rechtstreeks gemeten doelscomponenten in de berekening)
3) sterk verbeterde organisatie en oefening van batterij en vuurleiding.

Het succes was fenomenaal. Op nog nimmer bereikte afstanden (tot de maximumdracht voor oorlogslading) werd met deze moeilijk hanteerbare batterij (2 kns v/ 24 cm, 3 van 15 cm in de brede zij) een ongehoord hoog trefferpercentage verkregen (rond 75%).
Hoewel deze proef (als gebruikelijk) eerst gehouden werd aan het eind van het jaarlijks oefenprogramma (ditmaal in april 1915) was de veel eerder bereikte schietvaardigheid in de zomer van 1914 van bijzonder groot belang. De internationale situatie en vooral de aanwezigheid van oorlogsschepen der belligerenten in de Antillaanse wateren, vroeg om een hoge graad van paraatheid. Ten slotte zij nog opgemerkt, dat onze

Hollandse "Percy Scott", evengoed als die befaamde Engelsman, zijn resultaat wist te behalen, ondanks alle tegenwerking van de "officiele" instanties.

Vraag 2.

Een onbekend scheepstype? In een dagregister van vice-admiraal Isaac Sweers uit 1673 (gedeeltelijk afgedrukt in: J.C.M.Warnsinck, Admiraal De Ruyter, de zeeslag op Schooneveld, 's-Gravenhage 1930, p. 109-117) wordt op 11 juni gesproken over een twijffelaar. Ook in enkele ongepubliceerde brieven, berustende in de collectie Sweers op het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage, wordt over een twijffelaar, twijffelaarschuit, twijffelaarsgaljootschip of visschuit geschreven. Sweers huurt op 6 juni dit scheepje in voor 150 gulden. Het is bemand met zes koppen en moet voor het schip van de vice-admiraal uitzeilend de zee verkennen met het oog op de aanwezigheid van vijandelijke oorlogsschepen; Sweers is onderweg van Amsterdam naar de vloot op de vlakte van Schooneveld.
Onderzoek en navraag naar nadere gegevens over deze twijffelaar hebben nog geen resultaten opgeleverd. Zijn deze te verwachten? (J.R. Bruijn)

V E R E N I G I N G S N I E U W S

CONTRIBUTIE 1965

De leden wordt verzocht de contributie voor 1965 à f. 6,-- (leden beneden de 25 jaar f. 3,--) te voldoen op girorekening nr. 293591 van Mejuffrouw Drs. A.M.P.Mollema te 's-Gravenhage.

LEDENLIJST

[redacted]

A d r e s w i j z i g i n g e n

[redacted]

PERSONALIA

Mevrouw Dr.M.A.P.Meilink-Roelofsz is benoemd tot rijksarchivaris bij het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage.

Vice-admiraal Mr.A.N.baron de Vos van Steenwijk, de scheidende Commandant Zeemacht Nederland, bekleedt sedert 1 October jl. een functie bij het Ministerie van Defensie. Hij adviseert de Minister in volkenrechtelijke aangelegenheden.

= o O o O o O o O o =