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. 12 Januari 1966

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.12
Januari 1966

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

BIJDRAGEN
Adriaen Veen en zijn "gebulte kaart" door Dr.Ernst Crone . 1
Die Churfürstlich-Brandenburgische Marine-1684 (Ein Gemälde des niederländischen Malers Lieve Verschuier) von Friedrich Jorberg 9
Nederlandse zeemanswoordenboeken.II. door Dr.C.Kruyskamp . 22
Een "mer à boire" door W.P.L.Spruit 30

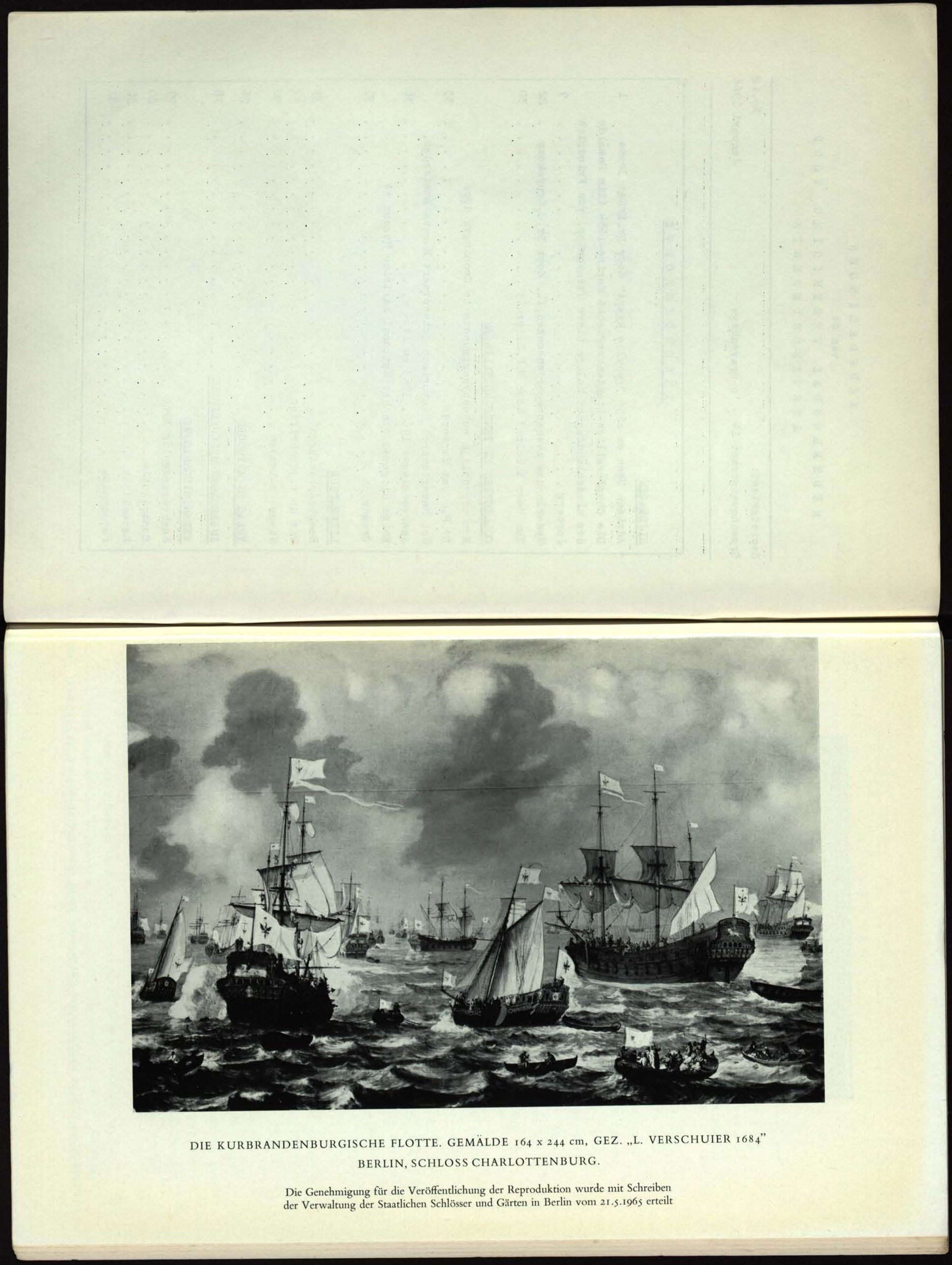
COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN
Een noordelijk scheepvaartmuseum te Groningen door Dr.P.J.van Herwerden 35
Het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum Amsterdam, jaarverslagen 1962, 1963 en 1964 38
Enige uitgaven van het National Maritime Museum te Greenwich 39

LITERATUUR
Boekbesprekingen 39
Uit de tijdschriften 47
Nieuwe uitgaven 50

VRAAG EN ANTWOORD 76

INGEZONDEN MEDEDELINGEN 78

VERENIGINGSNIEUWS
Jaarvergadering 1966 79
Contributie 80
Ledenlijst 80
Personalia 81



DIE KURBRANDENBURGISCHE FLOTTE. GEMÄLDE 164 x 244 cm, GEZ. „L. VERSCHUIER 1684"
BERLIN, SCHLOSS CHARLOTTENBURG.

Die Genehmigung für die Veröffentlichung der Reproduktion wurde mit Schreiben der Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten in Berlin vom 21.5.1965 erteilt

TITELBLAD VAN: ADRIAEN VEEN. NAPASSER. AMSTERDAM 1597.

Het vignet bevat de enig bekende afbeelding
van een „gebulte kaart" met bijbehorende passer.

Cliché welwillend ter beschikking gesteld
door het Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam

BIJDRAGEN

ADRIAEN VEEN EN ZIJN "GEBULTE KAART"

door Dr. Ernst Crone

In de 16de en 17de eeuw heeft de zeevaart geworsteld met een probleem, dat niet alleen aan de navigator aan boord grote zorg berokkende, maar dat daarbij ernstig gevaar inhield voor het behoud van schip en opvarenden. Het sproot voort uit de gebrekkigheid van de zeekaart van die tijd.

Die zeekaart was opgebouwd met behulp van de gegevens, die de varensman in de praktijk had verzameld. Al varende heeft hij gestuurde koersen en tussen bijzondere punten gezeilde afstanden opgenomen en opgeschreven. Die gegevens en andere, voor de zeeman niet minder belangrijke, als ligging van banken en gevaren, notities over watergetijden enz., zijn opgenomen in kleine, gedrukte boekwerkjes, "leeskaarten" geheten, waarin een navigator - dankzij het werk en de ervaring van zijn voorganger - de routes kon vinden welke hij wilde bevaren. In ons land zijn dergelijke boekjes bekend van kort vóór het midden van de 16de eeuw.

Dezelfde gegevens zijn door de varensman in schets op papier getekend, dus in kaart gebracht. De kustlijn met bijzondere kenmerken als kapen, riviermonden, strand, klif of gebergte, werd mee ingetekend. Deze schetsen maakten het de cartograaf aan wal mogelijk om door het compileren van vele ervan een zeekaart samen te stellen. Het spreekt van zelf dat de zeeman in zijn schets de noordzuidlijn tekende als hoofdrichting, om ten opzichte van deze andere richtingen te kunnen aangeven. Zo verscheen een net in de zeekaart, hetwelk bestond uit rechte, evenwijdige meridianen, loodrecht gesneden door rechte en evenwijdige parallellen, wier afstanden onderling gelijk waren. Verder werd door middel van een systeem van lijnen, die van een bepaald middelpunt uit met hoekverschillen van één streek (streek = 1/8 x 90° = 11° 15') waren getrokken, richtingen aangegeven. Aanvankelijk waren deze richtingen ontleend aan de aanwijzing van het kompas. Op den duur werd op een meridiaan een breedteschaal aangebracht. Ook kan men op die kaarten een schaal vinden voor afstanden, met hulp waarvan te varen afstanden konden worden afgepast.

Het kaartbeeld is dankzij voortgezette waarnemingen in de loop der tijden verbeterd, al ging het toenemen van de betrouwbaarheid van de zeekaart langzaam en verliep het proces met horten en

stoten, want door onjuiste gegevens is ook wel achteruitgang ingetreden. Zo ging het aanvankelijk in Portugal, waar in het einde van de 15de en in de hele 16de eeuw prachtige kaarten werden vervaardigd en uitgegeven, en zo ging het een eeuw later in ons land.

Mag in de ontwikkeling van de scheepvaart deze opbouw van de zeekaart een overwinning worden genoemd voor de zeeman en ontdekker die de kennis van land en zee vermeerderde en voor de cartograaf, die een steeds beter beeld kon aanbieden, die zeekaart begon gebreken te vertonen naarmate het afgebeelde gebied groeide in uitgestrektheid. Er begonnen zich moeilijkheden te vertonen. Het waren de problemen waarop werd geduid in de aanhef van dit opstel.

De moeilijkheid was dat koersen en afstanden opgemeten in deze kaart niet klopten met de werkelijkheid. De waarden weken af van de koersen, die een ervaren zeeman uit de praktijk in het hoofd had en ook van die welke in de "leeskaart" waren te vinden. Wat de afstanden betreft wist de zeeman dat op lange vaarten op hoge breedte van west naar oost, het doel eerder werd bereikt, dan men meende te mogen verwachten uit de kaart. De laatste gaf dan wel een algemeen beeld van de kustlijn - en dit was heel belangrijk en nuttig - maar als hulpmiddel bij de navigatie had zij niet alleen geringe waarde, maar was zij ook gevaarlijk. De Engelse wis- en zeevaartkundige Edward Wright 1) noemde haar een onuitwarbaar labyrinth van fouten en hij was van mening, dat vele navigators wijs deden de in de kaart opgemeten koersen niet te vertrouwen. Alles rammelde in die kaart. De beschouwingen, die het "onvermogen" van de zeekaart behandelen, vindt men de gehele 17de eeuw door en langer in onze leerboeken van de stuurmanskunst. Het afbeelden van de configuratie van land en zee op het bolvormig aardoppervlak in het platte vlak, kan niet geschieden zonder dat vervormingen intreden.

Men bleef lijden aan dit euvel en liep het levensgevaar er aan verbonden ondanks het feit, dat de grote geograaf Gerard Mercator, - in 1512 te Rupelmonde bij Antwerpen geboren en gestorven in 1594 te Duisburg - de volledige oplossing van de moeilijkheden had gebracht en wel door het vervaardigen en uitgeven in 1569 van zijn grote wereld-wandkaart, op "wassende graden". In haar titel werd gezegd, dat zij in het bijzonder strekte tot dienst van de zeevaart.

Edward WRIGHT, Certaine errors in navigation, detected and corrected. London, 1599. (Preface to the reader)

Zij was voorzien van legenden, waarin het gebruik werd toegelicht en aangetoond dat de bekende fouten aan haar niet kleefden. Doch hoe schoon ook gevonden en hoe doeltreffend de oplossing ook was, Mercators kaart vond geen algemeen ingang. Redenen waren dat voor de navigator op een zeilschip de behoefte aan dergelijke kaarten voor niet-uitgestrekte zeegebieden niet bestond. Hij vond al zeilende wel zijn weg met hulp van een kaart, die hem een ruw beeld van de kust gaf. Voor het overige kon hij vertrouwen op zijn in de praktijk verkregen plaatselijke bekendheid. Verder is het meten van afstanden op die kaart met haar veranderlijke schaal door de zeeman lastig gevonden. Tenslotte is sleur en vasthouden aan oude gewoonte een niet minder belangrijke oorzaak geweest. Door dit alles heeft het eeuwen geduurd, aleer de kaart met wassende breedtegraden - eerst die voor grote zeegebieden en veel later die voor kleine - haar plaats aan boord veroverde. Zij werd de kaart bij uitnemendheid van de zeevaart en zij getuigt nog heden van de genialiteit van haar maker.

Aan een Amsterdams cartograaf en zeevaartkundige, Adriaen Veen, komt de eer toe een poging te hebben gedaan tot het oplossen van hetzelfde vraagstuk inzake het "onvermogen" van de zeekaart. Zijn vinding dateert van 1597, toen er nog alle reden tot zulk een poging bestond, gezien de tegenzin heersende tegen de kaart van Mercator.

Over Veens leven is zeer weinig bekend. Hij werd in 1572 te Gouda geboren, als zoon van een koopman. De vader verhuisde met zijn gezin naar Amsterdam. Aldaar zal hij een paar jaar hebben gewoond, toen hij in 1594 als poorter werd ingeschreven. Adriaen Veen is tweemaal gehuwd geweest. In 1631 was hij nog in leven

Veen, die werkzaam van aard is geweest, is gegrepen door de ongekende ontwikkeling van zeevaart en handel te Amsterdam. Hij vatte een diepe belangstelling en liefde voor de zeevaart op en werd leerling van de meest bekende leermeester in de stuurmanskunst aldaar, Robbert Robbertsz le Canu, die Cornelis de Houtman, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz Rijp en Gerrit de Veer zijn leerlingen noemde. Er bestaan geen aanwijzingen dat Adriaen Veen zelf ter zee heeft gevaren. Desondanks was hij goed op de hoogte van duistere punten in de praktijk van de stuurmanskunst. Een diep besef dat een onbetrouwbare zeekaart groot gevaar oplevert voor schip en opvarenden richtte zijn denken en zijn streven. Hij vervaardigde een kaart, die hij naar de vorm een "ronde gebulte kaart" noemde en die niets anders was dan een segment van een globe, populair uitgedrukt, een

plak afgesneden van een bol. Het kaartbeeld op de "gebulte kaart" is een deel van dat op de globe en het laatste beeld is gelijkvormig aan het beeld van land en zee op de aarde. Immers, de globe is een verkleinde aarde, waarop alle verhoudingen hetzelfde zijn. Hoeken op de aarde zijn gelijk aan hoeken op het bolsegment van Adriaen Veen. Het bolsegment was voorzien van een net van meridianen en parallellen en bovendien waren er loxodromen op getekend met de bedoeling dat met hulp van deze lijnen koersen konden worden gemeten.

Op zijn kaarten en op een door hem te schrijven boek vroeg hij in 1594 octrooi aan. Hij verkreeg dit, zodat hij het alleenrecht verwierf tot het maken en uitgeven van deze kaarten. Een onderzoek had aangetoond dat zij nuttig en bruikbaar waren. Hem werd in 1598 door de Staten-Generaal een beloning toegekend van duizend gulden, als tegemoetkoming in de gemaakte kosten en bovendien een jaargeld van vijfhonderd gulden, hetwelk hij tot 1611 genoot.

Veen heeft van allerlei zeegebieden dergelijke kaarten gemaakt. Bekend is dat er "gebulte kaarten" werden meegegeven op de tweede reis van de Hollanders naar Oost-Indië; die onder Van Neck (1598-1600). Elf stuks zijn na thuiskomst overhandigd aan Plancius. Schipper Hendrick Ottsen schreef op 10 juni 1599 in zijn journaal van de "Voyagie na Rio de Plata": "desen dach was mijn besteck met de ghebulte Caerten aen lant..." 2) Hij bevond zich dus nog op zee, maar zijn bestek - getekend in de kaart - toonde een plaats op het land. Hieruit is op te maken, dat het hier een kaart betrof, waarop de kust en het land waren afgebeeld. Ook zijn door Veen gemaakt "witte gebulte kaarten". Het moeten de gewone bolsegmenten zijn geweest, voorzien van het kaartnet, maar verder blanco, waarop de stuurlieden tijdens de reis hun route en de kusten konden intekenen. Negen van dergelijke blanco kaarten zijn verstrekt op de schepen, die in 1598 onder Cornelis en Frederik de Houtman door de Zeeuwse Compagnie naar Indië werden uitgezonden. 3) Uit dit alles blijkt dat Veens arbeid werd gewaardeerd en dat men zijn "gebulte kaarten" waard achtte te worden gebruikt en in de praktijk beproefd aan boord van de schepen, die wereldreizen voor de boeg hadden. Een modern navigatiemiddel, waarvan iets was te verwachten, heeft men erin gezien.

---

2) C.P. BURGER Jr., Amsterdamse rekenmeesters. 1908. blz. 203.
3) Idem, blz. 202.

Het boek dat hij zou samenstellen - het is hierboven gezegd - is getiteld: "Napasser" 4). In dit werk, verschenen in 1597, verzamelde en vergeleek Veen alle koersen, afstanden en verdere gegevens zoals deze voorkwamen in de leeskaarten en paskaarten van een aantal bekende auteurs uit zijn dagen. Zorgvuldig en met grote ijver zocht hij het materiaal bijeen tot nut van de varensman, maar ook ten behoeve van zijn eigen cartografisch werk. Tegelijk met de "Napasser" en samengevoegd in één band, verschenen ook nog drie korte verhandelingen van zijn hand. Tezamen telden deze negen pagina's, waarin is geteld de titelpagina voorafgaande aan de eerste. Dit eerste geschrift draagt tot titel: "Tractaat van 't zee-bouck-houden", hetgeen betekent: verhandeling over het bijhouden van het journaal of scheepsdagboek. Veen schrijft voor dat het invullen dient te geschieden in negentien kolommen. Dan volgen op twee pagina's voorbeelden, die op drie reizen betrekking hebben. Zijn systeen is nog maar een zeer summiere wijze van bijhouden van een scheepsdagboek.

De tweede en de derde verhandeling, die resp. drie en twee bladzijden tellen, zijn handleidingen voor het oplossen van een zevental verzeilingsvraagstukken op de gebulte kaart, langs de weg van constructie. Om het uitvoeren van die constructies aan de zeeman gemakkelijk te maken, had Veen twee hulpwerktuigen uitgevonden, door hem de "zee-passer" en de "pas-triangel" genoemd. De eerste handleiding legt uit hoe men de "zee-passer" moet gebruiken, de tweede hoe met de "pas-triangel" moet worden gewerkt.

De "zee-passer" vindt men afgebeeld - maar klein - op de titelpagina van het boek "Napasser". Hij had niet zoals normaal twee, maar drie benen. Blijkens de tekst bestonden er verschillen tussen deze benen. Twee ervan hadden een gespleten voet, de derde had een buigende voet. Op de afbeelding ziet men een man deze passer hanteren op een gebulte kaart, die op een tafel ligt. Twee andere kijken belangstellend hoe de onderwijzer de constructie verricht. Details kunnen niet worden onderscheiden.

De "pas-triangel" noemt Veen handiger in het gebruik en minder kostbaar dan de "zee-passer". Het moet een soort mal zijn geweest, passende op de bolvormige kaart. Op een rechte zijde stond een

---

4) Napasser vande westersche ende oostersche zee-vaert, inhoudende de streckinghen, coursen ende hoogten van verscheyden authoren in haere lees-caerten beschreven, mitsgaders de coursen ende hooghten van hare pas-caerten ende de ronde ghebulte pas-caert, alles bij een vergadert ende naghepast door Adriaen VEEN. Amstelredam, 1597.

graadverdeling, overeenkomende met die op de meridiaan in de kaart. De lengte van deze zijde was gelijk aan de afstand tussen de parallellen.

In beide handleidingen worden dezelfde zeven opgaven behandeld. Het waren de vraagstukken waarmee de navigator tijdens de reis bij voortduring in aanraking kwam, als het bepalen van het gegist bestek bij bekende koers en gezeilde afstand, het bepalen van koers en afstand tussen twee bekende punten, enz.

Behalve de deskundige beoordelaars, die een gunstig oordeel velden over Veens vinding, op grond waarvan hij geldelijke medewerking van de overheid ontving, heeft zijn systeem een aantal voorstanders gekend, wier mening van gewicht was. Tot in het buitenland is zijn faam doorgedrongen. Thomas Hood, professor in de school voor de zeevaart in Londen, schreef een boekje over het gebruik van de zeekaart, dat was gegoten in de vorm van een samenspraak tussen een leraar en leerling en dat in Hollandse vertaling in 1602 te Amsterdam verscheen 5). Hood kende de gebulte kaart en wist dat zij werd geprezen. Op het gebruik gaat hij niet in. Wel leest men bij hem dat een gebulte kaart werd vertoond aan de Stadhouder, Prins Maurits, die studie had gemaakt van de wis- en sterrekunde en ook van de stuurmanskunst alleszins op de hoogte was. Op de vraag aan de Prins of deze enige instructie in het gebruik wilde hebben, zou deze lachend hebben geantwoord met de opmerking of er dan iets nieuws school in die kaarten, dat niet aanwezig is in de globe, waarbij hij voegde dat zulk een kaart niets anders was dan een stuk van de globe. Voor de Stadhouder school er niets geheimzinnigs in deze zaak.

Een in de praktijk zeer ervaren zeeman, Hendrick Reyersz, schreef in 1614 een boekje over de stuurmanskunst, eveneens in de vorm van een samenspraak. Als de leerling vraagt waarom de gebulte kaart, die gelijkvormig is aan de aarde en die zo perfect is, niet algemeen wordt gebruikt, antwoordt de meester, dat de meeste stuurlieden het passen er op moeilijker vinden dan passen in de platte kaart. Zij kunnen het niet begrijpen, klaagt de meester, terwijl het hun na een- of tweemaal onderricht best zou afgaan. De meester zoekt de oorzaak van niet-algemene toepassing in sleur en gebrek

---

5) Th. HOOD, 't Ghebruyck vande zeecaerte, gheschreven in maniere van 't samensprake. Amsterdam, Corn.Claesz., 1602.

aan belangstelling. Deze samenspraak is lang herdrukt. Men komt hetzelfde gesprek tegen in een "Stuurmans-praatje tusschen Jaep de Veer", uitgegeven in 1647 te Amsterdam.

Willebrord Snellius, professor in de wiskunde te Leiden, beroemd door zijn brekingswet en graadmeting, wijdde een belangrijke studie aan de loxodroom en zeevaartkundige problemen, die men aantreft in zijn boek "Tiphys Batavus" (Leiden 1624). Hij droeg dit boek op aan de Staten van Holland en West-Friesland. In de voorrede (blz. 5) prijst hij de Hoogmogende Heren voor hun "grootmoedigheid" betoond jegens hen die verbetering wilden brengen in het tekenen van loxodromen "op platte kaarten of op convexe bolsegmenten". Het is duidelijk dat Snellius doelt op het werk van Adriaen Veen en op de geldelijke hulp hem verstrekt. Dat deze woorden werden geschreven 25 jaren nadat die hulp werd toegekend, bewijst wel dat het onderwerp nog leefde en in de belangstelling stond.

Medewerking heeft Veen ondervonden van Adriaan Metius, professor in de wiskunde aan de Universiteit van Franeker. Metius is de auteur van een aanzienlijk aantal boeken op het gebied van de sterre- en zeevaartkunde. In een leerboek van 1614, sprekende over de onvolmaaktheid van de zeekaart, raadt hij aan gebruik te maken van grote aardse globen of van gebulte kaarten. Een instructie voor het gebruik ervan volgt. Deze materie vindt men in zijn "Nieuwe geografische Onderwijsinghe" van 1621 en in latere uitgaven terug. Metius achtte het onderricht op dit punt op zijn plaats.

Er moet over het nut van de gebulte kaart in zeemanskringen zijn gesproken. Een Spanjaard schonk zijn aandacht aan het onderwerp en vertaalde de instructie voor het bijhouden van het scheepsdagboek en de handleiding voor het gebruik van de "zee-passer" in het Spaans, welke vertaling door een Portugees naderhand in zijn taal werd overgebracht. De Portugese tekst 6) bewijst dat beide

---

6) Het National Maritime Museum te Greenwich bezit een handschrift, dat voor het grootste deel bestaat uit een copie van twee, nooit in druk verschenen, werken van de Jezuïet Francisco DA COSTA (1567 -1604), professor aan het College de Santo Antao te Lissabon. Hierop sluit aan - eveneens in handschrift - de vertaling van het werk van Adriaen Veen, waarvan de titel luidt: Breve tratado do uso da carta de marear globosa, e compasso riangular; achado por Juao (sic) Veen, e impresso em flamengo, e por mim traduzido em castilhano, e agora em portuges para servico de Amigos.
De woorden aan het slot van de titel, nl. de mededeling dat de vertaler zijn werk deed ten dienste van vrienden, bewijzen zijn belangstelling voor het onderwerp en zijn wens dat anderen er van profijt zouden hebben.
Geen andere verwijzing naar het werk van Adriaen Veen komt voor in de geschriften op het gebied der stuurmanskunst van Portugal.

vertalingen zeer getrouw zijn en dat in beide gevallen het werk is verricht door iemand die het vak met zijn technische termen geheel verstond.

Maar tegenstand tegen Veens werk toonden zij die bleven geloven in de gewone zeekaart, dus de platte kaart. Onder de critici bevonden zich Albert Hayen en Willem Jansz. Blaeu. Doch ten aanzien van hen moet concurrentievrees een rol hebben gespeeld. Tot algemene waardering en algemeen gebruik heeft de gebulte kaart het niet gebracht en dit niet alleen door deze tegenstanders en de lauwheid van de zeeman. Het is gemakkelijk nog een oorzaak aan te wijzen. Het is een kwestie van de praktijk. Duidelijk is dat zulk een vrij grote, ronde schijf - dik in het midden en althans bol, dun en waarschijnlijk kwetsbaar aan de randen, misschien vrij zwaar - een onding was aan boord van een schip, met beperkte bergruimte. Maar dit alles neemt niet weg, dat het een gezond en nuttig streven van Adriaen Veen mag worden genoemd een geneesmiddel te vinden tegen het "onvermogen" van de platte kaart. Met hoop op verbetering is zijn kaart begroet. Als een nuttige vinding is zij beschouwd door hen die schepen uitrustten voor grote reizen en door de stuurlieden die zich bij hun navigatie van haar bedienden. Op den duur heeft Veen het afgelegd tegen Mercator, wiens oplossing eenvoudiger was en practischer. Zonderling is dat Mercator in feite het vraagstuk reeds in 1569 had afgesloten. Door conservatisme van de varensman en door andere oorzaken - hierboven belicht - is zijn kaart eerst langzaam doorgedrongen, waarbij het systeem van Veen in de schaduw kwam te staan. Veens naam en werk zijn daarom vergeten. Hij deelt dit lot met Cornelis Douwes, die wereldnaam kreeg voor zijn becijfering van de breedte uit twee waarnemingen van de zon, welke cijfermethode van 1750 tot 1850 door alle zeevarende naties ter wereld werd gebruikt; in ons land tot 1900. Ook met de vele geleerde wis-, sterre- en zeevaartkundigen, die de methode van maansafstanden voor de praktijk bruikbaar maakten en die daarmee het grote vraagstuk van de lengtebepaling op zee oplosten. Het is daarom goed het licht nog eens te werpen op Adriaen Veen. Hij heeft dit verdiend, ook al kunnen wij Veen niet op een lijn stellen met een Douwes en genoemde geleerden.

Werd hem echter volledig recht gedaan dan zou meer moeten worden gezegd van zijn werk op het gebied van de cartografie. Bekend is van hem een prachtige kaart van Denemarken, Noorwegen tot de Noordkaap, Zweden, de Oostzee, Finland en noordwestelijk Rusland, gegraveerd door Jodocus Hondius Jr. en gedateerd 1613

7).. Voorts een aard- en een hemelglobe door hem tezamen met Jodocus Hondius Jr. te Amsterdam uitgegeven, ook in 1613. Die aardglobe was voorzien van loxodromen ten behoeve van de zeevaart 8). De kaart zowel als de beide globes leggen getuigenis af van Veens artistieke begaafdheid.

Bronnen betreffende Adriaen Veen:
BAUDET, P.J.H.: Ronde Ghebulte Pas-caerten. In: De Nederlandsche Spectator, 1873, p. 26-27.
DOZY, CH.M.: Veen's "Napasser". In: Bibliographische Adversaria, Tweede Reeks, eerste deel. 's-Gravenhage, 1887-1894, p. 26-29.
BAUDET, P.J.H.: Notice sur les cartes en bosse du seizième siècle. Utrecht, Juli 1875.
BURGER Jr., C.P.: Amsterdamsche rekenmeesters en zeevaartkundigen in de zestiende eeuw. Overdruk uit: De Amsterdamsche Boekdrukkers en Uitgevers, deel III 1908, p. 187-225.
JONGE, J.K.J.: De opkomst van het Nederlandsche gezag in Oost-Indië, deel I, 1862, p. 80, 171 en 230.
De reis van Joris van Spilbergen naar Ceylon, Atjeh en Bantam, 1601-1604. 's-Gravenhage, 1933 (Linschoten-Vereeniging, XXXVIII), p. XXVII.
De tweede schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië... uitgegeven en toegelicht door J.KEUNING. 's-Gravenhage 1940 (Linschoten-Vereeniging, XLIV), p. XLIV-XLVI.
Nieuw Ned. Biografisch Woordenboek, deel II, 1912.

---

7) Afgebeeld in: BARGROW/SKELTON, History of Cartography, 1964, plate XCVII.

8) Beschreven door STEVENSON, Terrestrial and celestial globes, Vol. II, 1921, blz. 11-12. Exemplaar van de aard- en van de hemelglobe aanwezig in het Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

-o-o-o-o-o-

DIE CHURFÜRSTLICH-BRANDENBURGISCHE MARINE - 1684
(EIN GEMÄLDE DES NIEDERLÄNDISCHEN MALERS LIEVE VERSCHUIER)

Von Friedrich Jorberg

Was eine Flotte und der Überseehandel für die Macht eines selbst kleinen Landes bedeutet, dass hatte Friedrich Wilhelm, der spätere Kurfürst van Brandenburg (1620/1688) kennengelernt, als er in seiner frühen Jugend als Kurprinz in den Niederlanden sich aufhielt. Mit staunenden Augen sah der aus einem damals unbedeutenden, wenig ertragreichen Lande gekommene Hohenzoller, wie dort an der Nordsee ein gleichfalls kleiner Staat, dem es an Dünen und Moorheiden auch nicht fehlte, aus Schiffahrt, Schiffbau und Welthandel sich zum blühendsten und gewerbereichsten Gemeinwesen Europas auggeschwungen hatte. Damals galten die Nie-

derlande als die erste See- und die herrschende Weltmacht Europas!

Erst nach dem Tode dieses Fürsten, dem man mit Recht in Brandenburg/Preussen den Namen-"der Grosse Kurfürst" - gegeben hat, hat die nachdrückliche Krafteinsetzung, die robuste Klugheit und der rücksichtslose Einsatz des Engländertums die bis dahin wahrhaft "hochmögenden Generalstaaten" aus ihrer Weltmachtstellung geworfen.

Friedrich Wilhelm verbanden enge Beziehungen zu den Niederlanden. Seine Mutter war die energische und hochgebildete Elisabeth Charlotte, Tochter des Kurfürsten Friedrich IV. von der Pfalz und Enkelin des grossen Wilhelm von Oranien.

Vierzehn Jahre alt, begann er bereits seine Studien an den niederländischen Universität in Leyden (1634). Bis 1638 hielt sich der Kurprinz in den Niederlanden auf und lernte hier Leute, Land und Sprache kennen.

Ausserordentlich stark und unvergesslich haben diese Eindrücke die Phantasie und die Gedankenwelt des lebhaften Prinzen angeregt. Erzeugnisse aus exotischen Ländern und seltene Gegenstände, sowie Pflanzen, Waffen, Tiere usw., die die Ostindienfahrer mitgebracht hatten, sammelte er und sandte sie in die Heimat. Sie bildeten den Grundstock seines späteren, bekannten "Raritätenkabinetts" und seiner "Kunstkammer".

Nach dem Tode seines Vaters wurde der Kurprinz (1640) mit zwanzig Jahren, bereits Kurfürst von Brandenburg und Herzog von Preussen. Der Staat erstreckte sich in vielen, nicht zusammenhängenden Einzelländern von Cleve an der niederländischen Grenze bis nach Memel in fernen Ostpreussen hinauf.

Das Land war durch den dreissigjährigen Krieg verwüstet und entvölkert. Handel und Gewerbe lagen völlig danieder. Die Finanzen befanden sich in einem trostlosen Zustande. Zum Wiederaufbau zog der junge Fürst in grosser Zahl Niederländer, Flamen, Franzosen, Wallonen und Böhmen in sein Land. Er begünstigte die Einwanderung fremder Gewerbetreibender durch Zubilligung von Steuerfreiheit und durch Zuteilung von Grund und Boden.

1685 wanderten allein etwa 20 ooo französische Reformierte, überwiegend Adlige Gelehrte, Kaufleute, Offiziere und Fabrikanten nach Brandenburg ein! Diese französischen "Refugies" bildeten etwa 46 % der Bevölkerung der damaligen Hauptstadt Berlin; sie

übten auf das geistige und wirtschaftliche Leben der Stadt und des Landes einen bedeutenden Einfluss aus!

Kanäle, Strassen, Deiche, Werkstätten usw. wurden gebaut. Viele bekannte Personen gehörten zu den Ratgebern des jungen Fürsten, so Prinz Johann Moritz von Nassau - Siegen (1636/1644 niederländischer Statthalter in Brasilien) und der niederländische Admiral und Gouverneur der Molukkeninseln Gijsels van Lier.

Im Jahre 1646, zwei Jahre vor der Beendigung des dreissigjährigen Krieges, heiratete der Kurfürst die Prinzessin Luise Henriette, Tochter Friedrich Heinrichs von Oranien.

In einer verhältnismässig kurzen Zeit gelang es dem Fürsten die gesamte Verwaltung seines Landes, das Finanz-, Justiz-, Post-, und Heerwesen umzugestalten bezw. aufzubauen! Kühn versuchte er zu gleicher Zeit einen leistungsfähigen, einheimischen Gewerbefleiss zu schaffen und dem Lande einen selbständigen Anteil am Durchgangshandel, selbst am Welthandel zu sichern!

Bei den sehr bescheidenen Finanzmitteln des Landes muss es fast verwegen erscheinen, wenn der Kurfürst als der erste deutsche Staatsmann nach dem Zerfall der Hanse, seinem verarmten Volke den Weg zum Überseehandel, Schiffbau und Schiffahr wies. Bereits ab 1647, erst 27 Jahre alt, beschäftigte er sich mit der Gründung einer brandenburgisch - ostindischen Kompagnie. 1676 wurde von dem niederländischen Reeder Benjamin Raule aus Middelburg eine Flotte "gechartert", die 1682 vom brandenburgischen Staate übernommen wurde. Handelsniederlassungen wurden ab 1683 an der Goldküste (Gross-Friedrichsburg und an anderen Orten dieses Gebiets) gegründet.

Eine weitere Niederlassung wurde auf der kleinen Insel Arguin (am Kap Blanco, heutiges Mauretanien) eingerichtet, deren Handel sich unter Leitung des landeskundigen Niederländers de Pedy bis weit in das Hinterland hinein, bis zu den alten Negerreichen des Senegalgebietes, erstreckte. Diese Faktorei war insofern wirtschaftlich äusserst wichtig, als sie eine der wenige damaligen Weltumsatzplätze des Produktes - "Gummi Arabicum" - war, das für medizinische Zwecke, insbesondere aber für die "Appretur" (Zurichtung) von Webstoffen, insbesondere Tuchen, überall benötigt wurde. Durch den Besitz dieses Handelsstützpunktes glaubte man sich Ein-

flüsse auf die Markt - und Preisbildung dieses Handelsproduktes erwerben zu können.

Auch auf der damals dänischen Insel St. Thomas (Westindien) wurde dem Kurfürsten das Recht der Einrichtung und des Betriebes einer Handelfaktorei eingeräumt.

Im Inlande wurden Schiffsbauwerften von niederländischen Schiffsbaumeistern und ihren Gehilfen eingerichtet, so in Pillau, Emden, Kolberg, Havelberg und Berlin. Die Aufsicht über alle Werften und über die auszuführenden Bauten wurde dem niederländischen Schiffsbaumeister Gillis Cornelius Peekelheering aus Zaandam übertragen.

In nicht unerheblichem Umfange trugen niederländische Bankhäuser und Finanziers, wie auch französische Kreise durch Anleihen und Beteiligungen zur Durchführung dieses wirtschaftlichen Aufbauchs bei.

Wenden wir uns nun, nach dieser Einführung, der Darstellung und der Erläuterung der hier wiedergegebenen Reproduktion des Gemäldes des Malers Lieve (Livius) Verschuier zu.

Der in den Niederlanden nicht unbekannte Maler wurde um 1634 in Rotterdam geboren, war 1674 Bildschnitzer der Admiralität in Rotterdam, 1678 Hoofdman der Lukasgilde der Maler und Kunstwerker und wurde 1686 in Rotterdam begraben.

Wie das Bild in den Besitz des Hauses Hohenzollern gelangte, darüber können lediglich die späterhin angeführten Vermutungen ausgesprochen werden; nur der Zeitpunkt mit - "höchstwahrscheinlich 1684/1685" - dürfte feststehen.

Über den Verblieb bezw. die Aufbewahrung des Bildes in den Jahren 1685 bis 1883 ist nichts bekannt; anscheinend gehörte es zu den Beständen der kurfürstlichen und späteren königlichen Kunstkammer. Soweit festgestellt werden konnte, ist das Bild in dieser Zeit in den Archivverzeichnissen nirgends erwähnt worden.

1883 und 1890 wurde es auf Kunstausstellungen gezeigt. Von etwa 1900 an hing das Flottenbild im Arbeitszimmer des letzten deutschen Kaisers Wilhelm II. im Berliner Schloss. Es gelangte von hier aus 1918 in das Monbijou - (Hohenzollern) Museum in Berlin (Generalkatalog Nr. 2549) und wurde von dort aus im Laufe des letzten Krieges mit anderen Beständen verlagert. Das Monbijou - Museum wurde durch Kriegsinwirkung vollständig vernichtet!

Man war in den Kreisen der Kunstkenner ganz allgemein der Ansicht, dass das Gemälde, wie so viele andere, wertvolle und unersetzbare Kunstgegenstände dieses Museums (darunter auch das bekannte grosse niederländische Original - Schiffsmodell) durch Bomben in Verlust geraten wäre. Erfreulicherweise stellte es sich aber heraus, dass diese Annahme nicht den Tatsachen entsprach. Das Bild blieb erhalten!!

Nach vielen Irrfahrten während des letzten Krieges gelangte das Gemälde in die Galerie des früheren Schlosses in Berlin - Charlottenburg, wo es nun der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht worden ist.

Welches geschichtliche Ereignis auf dem Bilde dargestellt ist, bleibt ungeklärt. Die wiederholt unter Bildreproduktionen zu findende Angabe: - "Flotte des Grossen Kurfürsten beim Übergang nach Rügen - 1678" -, ist jedenfalle abwegig!

Über die Objekte der Kurfürstlichen Galerie sind weder Inventarverzeichnisse, noch Aktennotizen erhalten geblieben. Die Archivunterlagen des Monbijou - Museums und der Verwaltung der Schlösser und Gärten sind durch Kriegseinwirkung vernichtet worden. Weitere Feststellungen zu den Fragen sind mithin nicht möglich.

Es ist auffällig, dass - abgesehen von einigen wenigen, unwichtigen Hinweisen - sich an keiner Stelle, weder in den zahlreichen Bänden des "Hohenzollern - Jahrbuches", noch in den "Jahrbüchern der Königlich Preussischen Kunstsammlungen" irgend ein, auch noch so kleiner Aufsatz über dieses Flottenbild zu finden ist, während sonst die kleinsten und unbedeutendsten Werke und Gegenstände darin beschrieben worden sind.

Auch das Standardwerk von Schück über die brandenburgische Marine und die Kolonien enthält weder über Verschuier selbst, noch über dieses Gemälde irgendwelche Angaben, obgleich in diesem werk das gesamte bisher ausgewertete Material des früheren Preussischen Geheimen Stattsarchivs in Berlin (- heute "Hauptarchiv in Berlin - Dahlem) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht ist.

Mehrere bekannte Kunstsachverständige gehen mit wenigen Worten in ihren Aufsätzen usw. über "den sehr untergeordneten künstlerischen Wert" des Bildes hinweg; die am kurfürstlichen Hof tätigen Maler schneiden in diesen Wertbeurteilungen keinesfalls günstig ab.

Das Gemälde hat eine Grösse von 2.44m X 1.64 m. Nach den amtlichen Feststellungen wurde das Bild "rentoiliert", d.h. es wurde die alte Leinewand (Rückseite) auf neuen Leinenstoff aufgeklebt; wann dies geschehen ist, war nicht festzustellen.

Fernerhin wurde das Bild in der Zeit von 1880/1890 vermutlich restauriert sowie 1934 ausgebessert und gereinigt. Wie oft das Bild vordem schon behandelt worden ist, ist schwer zu sagen.

Die Signierung des Werkes ist sehr schwer zu erkennen. Man sucht den Namen des Künstlers vergeblich an der sonst allgemein üblichen unteren rechten Ecke des Bildes. Hier ist nichts zu finden, wohl aber an dem kleinen, primitiv gemalten Ruderbötchen in der linken unteren Ecke, links vom Heck des grossen Schiffes, entdeckt man, noch schwach erhalten, den Namen - "L. Verschuier" - und die Jahreszahl -" 1684" -.

Verschuier zeigt uns die augenscheinlich zu einer Besichtigung vereinigte brandenburgische Flotte. Im Vordergrunde sind die beiden grössten Schiffseinheiten dargestellt: links die schwere Fregatte "Friedrich Wilhelm zu Pferde" - (; benannt nach der in Holz gefertigten Skulptur am Heckspiegel :) und rechts die schwere Fregatte "Markgraf von Brandenburg",((die erbeutete spanische Prise "Carolus Secundus" :). In der Mitte sieht man die - "Grosse Kurfürstliche Yacht" -, auf deren Deck der Kurfürst mit seinem Gefolge zu erkennen ist; die Kommandanten der beiden grossen Schiffe grüssen den vorbeifahrenden Fürsten. Um diese Yacht gruppiert sich das ganze Bild!

Die Mannschaften sind bei der Ausführung der befohlenen Segelmanöver sehr genau dargestellt, die Einzelheiten der Schiffe, ihre Takelage usw. sind ausgezeichnet wiedergegeben.

Die Schiffe liegen in gestaffelter Doppellinie mit aufgegeiten Segeln, im Begriff zu ankern; sie sind mit Flaggen und Wimpeln nach damaligen Brauch reich ausgestattet.

Neben diesen drei vorgenannten Fahrzeugen verlieren sich die übrigen Schiffe im Dunst des Hintergrundes, unter Verzicht der Darstellung der Feinheiten durch den Maler. Einwandfreie Studienerfolge für Schiffbauhistoriker sind entweder nur durch erhebliche photographische Vergrösserungen oder unter Verwendung eines guten Vergrösserungsglases zu erlangen. Auffällig bleibt die Darstellung der geringen Länge der Marsraaen der Schiffe durch Verschuier.

Auf dem Bild sind insgesamt 21 Einheiten der durch den Kurfürsten von Raule gecharterten Flotte dargestellt oder angedeutet und zwar vermutlich nach dem Stande vor dem Abschlusse des eingangs erwähnten Kaufvertrages vom 1. 10.1684.

Von den Schiffen können positiv identifiziert werden:

1. die schwere Fregatte "Friedrich Wilhelm zu Pferde" (54 Kanonen),
2. die "Grosse kurfürstliche Yacht" (10) (in der Mitte des Bildes),
3. die schwere Fregatte: "Markgraf von Brandenburg" (50) - ex spanisch/burgundische Fregatte "Carolus Secundus" - nachgewiesen durch einen Mann der Besatzung, der in der Hand die herabgeholte Flagge von spanisch/Burgund hält, an der Reeling stehend),
4. die Yacht des Reeders Raule (4) - "Die Bracke" - - links vom Friedrich Wilhelm z. Pf.,
5. die leichte Fregatte "Dorothea" (32),
6. die leichte Fregatte "Roter Löwe" (20), - zu 5 u. 6. zwischen Friedrich Wilhelm u. der kurfürstlichen Yacht - Ziffer 2 -
7. die leichte Fregatte "Kurprinz" (32) - rechts vom Markgraf von Brandenburg -

7a. - das kleine Ruderboot in der linken, unteren Ecke, das an der Seitenwand die Signatur trägt,

Die weiteren 14 Schiffe scheinen überwiegend Fahrzeuge vom - Vlietyp - (Fleutschiff, Fleute) zu sein. Es wären dies, ohne nähere Identification:

8. Bojer (Galiot) - "Prinz Philipp" - (8),
9. leichte Fregatte "Prinzess Marie" (12),
10. Fleutschiff - "Feldmarschall Dörfling" - (: Derfflinger :) - (3),
11. leichte Fregatte - "Fuchs" - (16),
12. leichte Fregatte - "Der Grosse Afrikaner" - (36),
13. Brander - Pinasschiff - "Salamander" - (10),
14. Bojer (Galiot) - "Potsdam" - (10),
15. leichte Fregatte - "Falke" - (4),
16. leichte Fregatte - "Jan Baptiste" - (4),
17. Schnau - "Vogel Greif" - (10),
18. Schnau - "Litauer Bauer" - (8),

19. Schnau - "Rommelpott" - (8),
20. Yacht - "Catharina" - (4),
21. Yacht - "Weisser Löwe" - (-).

Von diesen vorerwähnten 21 Charter - Einheiten wurden die nachstehend aufgeführten neun Einheiten durch den Kaufvertrag vom 1.10.1684 von Raule an den Kurfürsten verkauft und gingen damit in den Besitz des brandenburgischen Staates über:

1. Das Schiff "Friedrich Wilhelm zu Pferde" - (50),
2. " " "Dorothea" - (40),
3. " " "Der Kurprinz" - (36),
4. die Fregatte: "Der Fuchs" - (20),
5. die Fleute : "Der Friede" - (10),
6. die Schnau : "Der Littauer Bauer" - (8),
7. " " : "Der Rommelpott" - (8),
8. der Boyer : "Prinz Philipp" (-),
9. die Galiot : "Marie" - (4).

Diese Schiffe wurden insgesamt in Brandenburg/Preussen gebaut; ausser Nummer 5 und 9 sind sie auch in dem Verzeichnis der auf dem Bild von Verschuier dargestellten Fahrzeugen aufgeführt.

Vom Standpunkt des künstlerisch und technisch versierten Betrachters aus ist dieses Gemälde Verschuiers ein äusserst umstrittenes Objekt!

Für den Maler Verschuier ist das Prädikat grosser Unterschiedlichkeit, ähnlich wie bei Backhuisen, kunsthistorisch geprägt worden. Auch bei nüchterner Betrachtung kommen dem heutigen Beschauer mannigfache Bedenken, ganz besonders bei der sonst anerkannten Meisterschaft in technischer, künstlerischer und seemännischer Hinsicht im Bereich der zeitgenössischen niederländischen Marinemalerei.

So müssen hier ganz besondere Ungenauigkeiten im rein seemännischen Bezirk, als auch Nachlässigkeiten im künstlerischen Bereich auffallen! So sind die perspektivischen Gesetze sehr oberflächlich, teils gröblich verletzt, z.B. in den perspektivischen Ebenen der Schiffe "Friedrich Wilhelm z. Pf." und der "Carolus Secundus" (Markgraf von Brandenburg). Sodann die perspektivischen Grössen der Kutter und Barkassen des Vordergrundes, die äusserst nachlässig behandelt sind. Was das rein Figurale angeht, so ist uns in dieser Hinsicht aus anderen Werken Verschuiers Bes-

seres bekannt.

Dazu kommt die ausgesprochen langweilige Behandlung des Wassers und des Himmels und vor allem die geradezu krampfhafte Aufreihung der einzelnen Schiffseinheiten. Man sage nicht, dass die Zweckgebundenheit des Vorwurfes die Unzulänglichkeit bedingt habe! Grundsatz für alle künstlerische Gestaltung ist immer die Konzeption und bei einer bildhaften Gestaltung die Komposition! Kunstgeschichtlich lassen sich dafür bemerkenswerte Beispielen anführen. Erfindung macht den Künstler, und Verlegenheit ist immer gleichbedeutend mit negativem Werturteil!

So kann man zusammenfassend sagen: Die Darstellung Verschuiers ist zumindest äusserst, unzulänglich, sowohl künstlerisch, als auch historisch! Ein Grund des Bedauerns mehr für einen ernsthaften Marinekritiker und die Geschichtsforscher, da es die einzige Quelle darstellt, aus der immer wieder geschöpft wurde und geschöpft wird, wenn etwas Authentisches über die kurbrandenburgische Marine gesagt werden soll. Leider hat man es unterlassen, bisher einmal die Vergangenheit und die Unterlagen dieses Gemäldes zu prüfen.

Verschuier ist bei der Wahl des Formats seines Bildes nicht sehr glücklich gewesen, schreibt Hofstede de Groot (1890).

Auch die portraitähnliche Echtheit des Flottenbildes erscheint, trotz des Vorhandenseins der Signatur, doch äusserst zweifelhaft.

Selbst wenn die Echtheit einwandfrei festgestellt werden sollte, - (was bisher noch nicht geschehen ist) - wäre es doch mehr als fraglich, ob bei der Art des höchwahrscheinlichen Zustandekommens des Werkes, bewiesen werden könnte, dass es sich bei den im Vordergrunde klar erkennbaren Einheiten tatsächlich um die genannten Schiffe der kurbrandenburgischen Flotte gehandelt hat, oder ob es sich hier um die Wiedergabe von niederländischen Schiffen aus anderen Bildern handelte. Hofstede de Groot und Dr. Herzog - den Haag - sind der Auffassung, dass Verschuier das Bild nicht nach der Natur gearbeitet hat, sondern auf Grund von Zeichnungen und Notizen, die ihm von Brandenburg geliefert würden.

Worauf die Mangelhaftigkeit des Flottenbildes zurückzuführen ist, auf oberflächliche Skizzen oder ungenügende Informationen, auf schlechte Ausführung oder auf das Nachlassen der künst-

lerischen und geistigen Schaffenskraft des Malers, ist schwer zu sagen. Verschuier malte das Bild zwei Jahre vor seinem Tode im fünfzigsten Lebensjahre. Ob wirtschaftliche Sorgen oder Krankheit die Gründe für sein Versagen bei der Schaffung dieses Bildes die Ursache waren, wird wohl kaum festgestellt werden können.

Künstlerische Sachverständige (Geheimrat von Bode und Professor Seidel, gaben ihr Urteil dahin ab, dass es sich bei dem Flottenbild von Verschuier um ein Werk von sehr untergeordnetem künstlerischen Wert handelt.

Bei eingehender Betrachtung der Arbeit gewinnt man ferner den Eindruck, dass mehrere Künstler in Gemeinschaftsarbeit an der Herstellung der einzelnen Gebiete, wie Wasser, Wolken, Schiffe, Personen u.a. beteiligt gewesen sind, wie dies bei den Malern der damaligen Zeit häufig üblich war, so z.B. in den Werkstätten von Peter Paul Rubens.

Veilleicht hat aber Verschuier auch nur die Anleitungen an die Gehilfen bezw. Schüler seiner Malerschule gegeben und das ihm dann vorgelgte Bild lediglich "signiert". Man könnte auch annehmen, dass als Vorbilder niederländische Fahrzeuge, Motive in Rotterdam usw. benutzt und geeignet erscheinende Heckverzierungen und Heckbilder für diesen Spezialzweck eingesetzt worden sind.

Da es unzweifelhaft feststeht, dass Verschuier die brandenburgischen Schiffe nie gesehen hat, ja niemals in Deutschland gewesen ist, so konnte er auch kein "portraitähnliches Gemälde" der Schiffe der brandenburgischen Flotte herstellen!

Nirgends in den Archiven konnte festgestellt werden, dass der Kurfürst der Auftraggeber für die Anfertigung des Gemäldes gewesen ist. Diese immer wieder vorgebrachte Behauptung ist durch nichts belegt. Niemals hat der Fürst mit Verschuier einen Vertrag abgeschlossen wie es z.B. mit dem niederländischen Maler Michiel Madersteg geschehen ist. Über Madersteg wird ausdrücklich erwähnt, dass er längere Zeit am Berliner Hofe als Marinemaler tätig gewesen sei und 1698 - also nach dem Tode des Kurfürsten - von dessen Nachfolger wegen seiner Kunst in der "Mahlerey, absonderlich in See-Bataillen" - mit 1000 Talern Gehalt zum Hofmaler bestellt worden sei.

Auch die Annahme, die kurfürstlichen Schiffe seien während

eines Aufenthalts in den Niederlanden von Verschuier in Skizzen aufgenommen worden, kann einwandfrei widerlegt werden.

Anzunehmen ist vielmehr mit ziemlicher Sicherheit, dass der Mitarbeiter des Kurfürsten, der Marinedirektor Raule, der 1684/1685 auf der Höhe seines Ansehens stand, dem Kurfürsten dieses, in seinem Auftrage in den Niederlanden gefertigte Gemälde schenkte. Diese Annahme wird auch dadurch bestätigt, dass auf dem Bilde nicht die neun Einheiten des Kaufvertrages, sondern die 21 Einheiten des Rauleschen Chartervertrages, darunter auch die Raulesche Yacht - "Die Bracke" - dargestellt wird, die niemals zur Charterflotte gehörte, sondern Privateigentum Raules war.

Wenn auch nach den Angaben im Kaufvertrage vom 1.10.1684 die Taxen und Versicherungsverträge (Aestimationszettel) für die neun, für 99 400 Taler gekeuften Schiffe in Rotterdam am 2.8.1684 ausgestellt worden sind, so beweist dies nicht, dass diese Fahrzeuge, die einwandfrei in Brandenburg/Preussen gebaut worden waren, lediglich, - wie behauptet wird - zum Zwecke der Taxierung nach Rotterdam gesegelt sind.

Es ist vielmehr anzunehmen, dass die Taxatoren und die Versicherungs - Experten aus Rotterdam sich im Juni oder Juli 1684 zur Besichtigung der kurfürstlichen Flotteneinheiten in dem Marinestützpunkt in Pillau (Ostpreussen) eingefunden haben.

Man muss weiterhin die Frage stellen, warum und von wem gerade Verschuier beauftragt worden ist dieses Flottenbild zu malen.

Sicher waren erstklassige Marinemaler, wie die Van de Veldes oder Backhuisen u.a. viel zu teuer; ferner waren diese guten Maler in Amsterdam ansässig und tätig, während alle Beziehungen des Kurfürsten überwiegend auf Rotterdam und Seeland ausgerichtet waren.

Der Vertrauensmann des Kurfürsten in Seeland war der Reeder und Überseekaufmann de Pedy, der engste Beziehungen zu Raule hatte und als dessen Vertreter galt.

Die nach Brandenburg/Preussen reisenden Besichtiger und Taxatoren stammten sämtlich aus Rotterdam und Seeland; dort war wohl auch der Sitz der Versicherungskammer, dort wurde auch der Kauf - und der Versicherungsvertrag vom 2.8.1684 abgeschlossen. Hierbei ist zu bemerken, dass bereits seit 1600 in Middelburg bezw. seit 1604 in Rotterdam Versicherungskammern bestanden, die nach

einer "Assecuranzordnung" Seeversicherungen auch für ausländische Staaten und Unternehmer abschlossen.

Auf Wunsch Raules und im Auftrage von de Pedy bezw. von den Mitgliedern der nach Brandenburg/Preussen aufbrechenden Reisegesellschaft der Taxatoren wird vermutlich wohl der einzige damals in Rotterdam lebende und tätige "Marinemaler" Verschuier mit der beschleunigten Anfertigung des Gemäldes beauftragt worden sein. Der Gesellschaft dürfte sich vermutlich dann einer der Schüler oder Gehilfen Verschuiers angeschlossen haben, um in Brandenburg die erforderlichen Skizzen und Informationen einzuholen.

Dieses grosse Geschäft der Partner aus Rotterdam aus dem Vertrage vom 2.8.1684 war äusserst lukrativ! Man glaubte, dazu verpflichtet zu sein, dem Kurfürsten in irgend einer Form sich erkenntlich zeigen zu müssen. Dafür erschien ein solches Flottenbild sehr wohl geeignet!

In der Zeit zwischen Juli/August und dem Jahresende 1684 dürfte das Flottenbild vermutlich gefertigt worden sein.

Beeinflusst durch die erste Besichtigung des Ende des Jahres 1684 bezw. Anfang 1685 in Berlin eingetroffenen Bildes, verfasste der kurfürstliche, aus den Niederlanden stammende Admiralitätsrat Jan Clefman ein uns erhalten gebliebenes Lobgedicht zur Geburtstagsfeier des Kurfürsten am 16.2.1685, das er diesem und der Kurfürstin widmete. (Vertthoninge en Afbeldsel van een Scheeps Vloot usw.) In den Versen preist Clefman die Lieblingsschöpfung seines Herrn. Der Gott Mars spricht in dem Gedicht in einem Zwiegespräch zu den Schiffen, es werden Einzelheiten der Fahrzeuge angeführt und zum Schluss ermahnt Mars die Schiffe (gemeint sind die Mannschaften) ihrem Herrn die Treue zu halten. Den Reigen in diesen Versen eröffnet das grösste Schiff der Flotte, die "Friedrich Wilhelm zu Pferde".

Es besteht mithin die Vermutung, dass an jenem Geburtstage des Kurfürsten das Verschuiersche Gemälde von Raule übergeben und dass das Gedicht als eine Art Erläuterung dabei vorgetragen worden ist, wobei wohl jedes Schiff durch eine Person (Sprecher) symbolisiert wurde.

Jedenfalls handelte es sich bei dem Flottenbilde um ein ausgesprochenes "Repräsentationsgemälde"!

Zu erwäge wäre eventuell noch, ob das Flottenbild nicht nur

eine Vorlage (Karton) für einen noch herzustellenden Gobelin gefertigt worden ist. Derartige Entwürfe und Vorlagen wurden von vielen Malern der damaligen Zeit gefertigt, zumal s. Zt. Gobelins den Ölmalereien bei weitem vorgezogen wurden.

Ein nach einem solchen Karton gefertigter Wandteppich mit der Gesamtdarstellung der Flotte ist jedoch nicht nachzuweisen.

Aber es gab früher im Königlichen Schloss in Berlin eine Reihe von prächtigen Wandteppichen aus der Werkstatt des Pierre Mercier in Berlin, die verschiedene Ereignisse aus der Regierungszeit des Kurfürsten darstellten. Diese Teppiche sind sämtlich im Kriege in Verlust geraten. Das nur wenig beschädigte Königliche Schloss wurde auf Befehl der kommunistischen Regierung abgerissen.

Einer dieser Gobelins zeigte den Übergang des brandenburgischen Heeres unter dem Schutze der Flotte am 23.9.1678 nach der Insel Rügen. In dieses Webbild hat man die Darstellung des Schiffes Friedrich Wilhelm zu Pferde aus dem Gemälde von Verschuier bis in die kleinsten Einzelheiten übernommen, nur, dass auf dem Teppich alles "spiegelbildlich" erscheint.

Dabei ist dem Künstler leider bei seinen Webarbeiten eine geschichtlicher Fehler unterlaufen: - Die Fregatte Friedrich Wilhelm zu Pferde ist erst im April 1681 vom Stapel gelaufen, sie konnte mithin an dem Unternehmen gegen die Insel Rügen am 23.9. 1678 unmöglich teilnehmen! Die Darstellung dieses Schiffes auf dem Webteppich ist also geschichtlich falsch!

Nur für den Sonderzweck der Vorlage für die Herstellung eines Wandteppichs könnte man die sonst völlig unmögliche Komposition und bilderbogenartige Zusammenstellung des Bildes erklären; eine Abweichung vom allgemeinen Stil der Bildkomposition wäre nur für diesen Sonderzweck gegeben!

Als weiterer Beweis der mangelhaften Übermittelung des Informationsmaterials an Verschuier dürfte auch die Darstellung der heraldisch falschen Flaggen und Wimpel Kurbrandenburgs auf sämtlichen auf dem Flottenbilde dargestellten Schiffen sein! Diese Phantasieflagge ist in keinem historischen Flaggenbuche zu finden; sie hat es nie gegeben!

Mit dem Ableben des Grossen Kurfürsten (1688) endete auch die Epoche der Handelsunternehmungen nach Übersee und die erfolg-

reichen Bestrebungen zur Hebung des Gewerbes und der Förderung der Künste.

Der Fürst hinterliess eine geordnete Verwaltung und geregelte Finanzen. Er hatte sich durch ein kleines, aber diszipliniertes Heer in Europa ein gewissen Ansehen verschafft und seine Stellung unter den Völkern Europas gefestigt!

Sein Nachfolger liebte den Prunk und verschwendete den mühsam gesammelten Staatsschatz, um für sich den Königstitel zu erwerben.

Die Flotte vergammelte in den Häfen und wurde schliesslich soweit möglich zu billigsten Preisen verschleudert. Die überseeischen Niederlassungen gingen für ein Paar tausend Gulden und für 10 Negerknaben mit je einer Goldkette um den Hals, in den Besitz der Holländisch-Westindischen Kompagnie über (1711). Die Negerjungen wurden zur Repräsentation als Trommler und Pfeifer in die "Riesengarde" in Potsdam eingestellt und erinnerten in ihrer exotisch orientalen Uniform die Bevölkerung an eine kurze, aber historisch wertvolle Zeit Brandenburg/Preussen in Übersee!

-o-o-o-o-o-

NEDERLANDSE ZEEMANSWOORDENBOEKEN

door Dr. C.Kruyskamp

II. D e t w i n t i g s t e e e u w . - D e t o e k o m s t .

In het vorige artikel werd al terloops opgemerkt dat er nà Van Lennep geen eigenlijk zeemanswoordenboek in het Nederlands meer is verschenen. Dat wil niet zeggen dat er sindsdien niets meer voor het onderzoek en de beschrijving van deze taalkring is gedaan, integendeel: maar het accent ligt bij dit werk vooral op het taalkundige aspect. Ik zal mij bij de bespreking nu niet meer houden aan de chronologische volgorde, zoals in het eerste artikel, maar groepsgewijs te werk gaan.

Als algemeen woordenboek valt eigenlijk alleen te noemen het grote drietalige werk van L. GROENEN, Illustrated Marine Encyclopaedia, English-French-Dutch (Antwerpen, z.j. [1939]), een enorm boekdeel van 1484 blz. met drie kolommen in kwartoformaat; de Nederlandse titel is "Geïllustreerde Scheepvaart Encyclopedie". Zoals de titel al aanduidt is het eigenlijk geen woordenboek, maar een encyclopedie; het geeft zakelijke informatie, wat ook inhoudt een omschrijving der begrippen, maar de hoofdzaak blijft de zaak

en de beschrijving daarvan in de drie genoemde talen, met het Engels voorop. De opzet is systematisch, maar in elke afdeling alfabetisch: eerst de handels- en verzekeringstermen (blz. 1-74), dan astronomie, meteorologie en navigatie (blz. 75-130), signalen (131-142), houten scheepsbouw (143-160), tankschepen (161-169), boten, uitrusting, onderdelen (171-174), ijzeren en stalen scheepsbouw (175-276) enz. enz.; de laatste rubriek omvat "Gemengde uitdrukkingen en woorden" (681-794) en dan volgen de platen met toelichting (blz. 795-1284) en de indices voor de drie talen. Hoewel ook de termen van de zeilvaart behandeld worden is de opzet geheel onhistorisch; alleen de hedendaagse scheepvaart komt aan de orde. Er is overigens geen enkele verantwoording van die opzet in het boek te vinden, ook geen vermelding van medewerkers, wel een hele lijst van firma's die de uitgave bekostigd hebben. In zijn vorm is het ongetwijfeld geïnspireerd door het veel oudere werk van PAASCH, Vom Kiel zum Flaggenknopf (3de dr., Hamb. 1901).

Een grote tegenstelling met dit loodzware boek vormt wel het twee jaar later (1941) voor het eerst verschenen werkje dat het eerste deel uitmaakt van de onder auspiciën van het comité "Onze Marine" uitgegeven Vanderstang-serie: "Marinetermen", door Albert CHAMBON (pseudoniem van ...?). Zoals al de deeltjes van deze reeks is het in de eerste plaats bedoeld om belangstelling te wekken voor de marine en het zeewezen bij de leken en het is daarom geschreven in een populaire, enigszins journalistieke trant, vol grapjes en anecdoten. Het deeltje Marinetermen, waarvan in 1945 reeds een 4de herziene druk verscheen, geeft een verklaring van allerlei termen waarmee de marineman in zijn dagelijks leven te maken krijgt, zowel benamingen van onderdelen en werktuigen, van handelingen, gebruiken en instellingen, als termen en figuurlijke zegswijzen die de zeeman gaarne in de mond neemt of nam (als b.v. glashard, grafzerk, de ouwe). Het is een allergenoeglijkst boekje waaruit men veel kan opsteken, maar dat niet de pretentie heeft een volledig zeemanswoordenboek te zijn.

Losse verzamelingen van termen vindt men ook in verschillende boeken over scheepvaart en scheepsbouw, in 't bijz. in die over de zeilschepen, zoals H. MANHOUDT Jr., Zeilschepen en hun Tuigage (Amst. 1946); deze geeft op blz. 171-186 een alfabetische lijst van woorden en uitdrukkingen, met vertaling in het Duits, Engels en Frans. Veel kan men ook vinden in het register van het prachtige moderne werk "Spiegel der Scheepvaart" (1964), een interna-

tionale uitgave waarvan de Nederlandse tekst bezorgd is door de heer Petrejus, conservator van het museum Prins Hendrik te Rotterdam.

Het taalkundig onderzoek van de zeemanstaal heeft in de 20ste eeuw vrij veel aandacht gehad en ook goede resultaten opgeleverd, al is zeker het laatste woord nog niet gezegd en blijft er, vooral voor de samenvatting, nog veel te doen (daarover straks).

In de eerste plaats moet genoemd worden het "Woordenboek der Nederlandsche Taal", de grote historisch opgezette inventaris van onze taal sinds 1500, door M. de Vries op touw gezet en nog steeds in bewerking (de eerste aflevering verscheen in 1864, het overgrote deel van de thans gereedsgekomen letters echter pas in de 20ste eeuw). Hierin is van het begin af aan veel aandacht geschonken aan de zeemanswoorden en daarvoor is geput uit al de bronnen die in het eerste deel van dit artikel genoemd zijn, maar daarnaast ook uit reisverhalen en scheepsjournaals, plakkaatboeken en historiewerken, kortom uit al die teksten die het geraamte van wat de woordenboeken geven pas aankleden tot een beeld van het levende taalgebruik.

Vrij uitvoerig is de zeemanstaal behandeld in het tweede deel van Dr. J. VAN GINNEKENS Handboek der Nederlandsche Taal (1914), dat aan de "sociologische structuur" is gewijd. Het tiende hoofdstuk bespreekt deze taal vooral in haar expansie, haar invloed op die van de andere zeevarende volken; het behelst in hoofdzaak een lijst van Ndl. zeetermen (blz. 481-531) met de daaraan ontleende equivalenten in het Duits, de Skandinavische talen en het Russisch, veelal met een korte verklaring. De Russische zeemanswoorden zijn vrijwel zonder uitzondering aan het Nederlands ontleend. Dr. R. VAN DER MEULEN heeft daaraan een speciaal onderzoek gewijd in zijn uitvoerige en grondige verhandeling "De Hollandsche Zee- en Scheepstermen in het Russisch". (Verh.Kon.Acad., Afd.Letterk., N.R., dl.X, n° 2; Amst., 1909, gr. 8°, 281 blz.). Dit werk is alfabetisch gerangschikt op de Nederlandse termen, die eerst omschreven en met een of meer citaten uit Nederlandse bronnen worden toegelicht, zodat het boek, afgezien van de bespreking van het Russisch, ook als Nederlands zeemanswoordenboek kan dienen. In dl. XXX van het Tijdschrift voor Nederl. Taal- en Letterkunde (1911) heeft de schrijver daarop nog aanvullingen gegeven, en vele jaren later heeft hij in hetzelfde tijdschrift (dl. LXXI-LXXIII) onder de titel

"Nautica" nog vier reeksen van Nederlandse scheepstermen besproken; hierin geeft hij voornamelijk oudere bewijsplaatsen dan de tot dan bekende, en enige etymologische beschouwingen.

Vrij wat is ook te vinden in een aantal dialectwoordenboeken. In de eerste plaats moet genoemd worden het uitgebreide "Antwerpsch Idioticon" van J. CORNELISSEN en J.B. VERVLIET (Gent, 1899-1906; Bijvoegsel 1938-'39); zowel de taal van de scheepslieden en de havenarbeiders als die van de Scheldevissers komen hierin aan bod. Laatstgenoemd aspect is nog speciaal onderzocht in een recente publicatie, eveneens door de Vlaamse Academie bezorgd, van L. MAERE-VOET: "Bijdrage tot de studie van de woordenschat van de Scheldevissers te Mariakerke" (Verh. VI. Acad., Reeks VI, n° 84, 1961). Voor Noord-Nederland vallen ook enige publicaties te noemen die de visserstaal betreffen: "De volkstaal van Katwijk aan Zee" door Dr. G.S. OVERDIEP (Antw., 1940), een zuiver taalkundig werk, waaruit echter later getrokken is een "Woordenboek v.d. Volkstaal van Katwijk aan Zee", bezorgd door Dr. G.A. VAN ES, met medewerking van C. VARKEVISSER, directeur van de visserijschool aldaar (Antw., 1949). De woordenschat van de Zuiderzeevissers vindt men uitvoerig beschreven in de lijvige verhandelingen "Het eiland Urk" door J.J. MEERTENS, L. KAISER e.a. (Alphen a/d Rijn, 1942) en "Wieringer Land en Leven in de Taal" door mej. J.C. DAAN (1950). Voor het Scheveningsch bestaat er een woordenlijst in handschrift van A. TAEL, die al aan zijn roman Martijntje (Amst., 1941), grotendeels in dialect geschreven, een woordenlijstje had toegevoegd. Ook in andere dialectwoordenboeken, die hier niet alle opgesomd behoeven te worden, is nog wat te vinden; genoemd moge in elk geval nog worden het grote "Woordenboek der Zeeuwse Dialecten" van mej. Dr. GHIJSEN (1964).

Van de in de 19de eeuw opgekomen vertaalwoordenboeken voor scheepstermen vindt men ook in de 20ste uiteraard verschillende specimina; genoemd moge worden het "Technisch Woordenboek voor den Scheepsdienst in vier talen ... samengesteld door J. ODERWALD, commt van de kweekschool voor de zeevaart te Amsterdam" (1931, uitgave van de kweekschool). Dit is louter een vertaalwoordenboek met het Nederlands voorop, gevolgd door de equivalenten in het Frans, Duits en Engels, en met indices voor elk dier talen. Als Aanhangsel is eraan toegevoegd een "Verzameling van aan boord voorkomende benamingen in het Hollandsch en Maleisch". Een kleiner

moderner werkje van soortgelijke aard is het "Seaman's Pocket-book" van C. MEIJER (Hilversum 1964).

Een andere groep vormen de werkjes over aan het zeewezen ontleende uitdrukkingen die in de algemene taal zijn overgegaan. Hiertoe behoren: "Nederlandsche Uitdrukkingen aan zee, zeevaart, schip en vischvangst ontleend", uitgeg. door de Vereeniging het Nederl. Zeewezen bij Mouton & Co te 's-Gravenhage, z.j. [1906], 16 blz., bevattende 247 genummerde uitdrukkingen, te voren verschenen in het tijdschrift "Het Nederl. Zeewezen". De uitdrukkingen staan zonder enige orde dooreen, meest slechts met een enkel woord verklaard. Veel meer omvatten de deeltjes 6 en 7 van de door Jos. JUTTE te Rotterdam voor eigen rekening uitgegeven reeks "Diepe Gronden" (1914); dl. 6 bevat 903 spreekwoorden aan het zeewezen ontleend, in dl. 7 gevolgd door twee aanvullingen, die het totaal op 1133 brengen. Deze boekjes zijn thans vrijwel onvindbaar; ik heb alleen het 7de onder ogen gehad. Een nieuwer werkje van deze aard is dat van F. KERDIJK getiteld "Alles wel aan boord. Spreekwoorden en zegswijzen ontleend aan het Nederl. Zeewezen", waarvan in 1944 een tweede herziene druk verscheen ('s-Grav., Stols, XV en 79 blz.). Het geeft behoorlijke verklaringen van de behandelde uitdrukkingen, met nu en dan citaten, soms vrij uitvoerig; op blz. VIII-IX wordt een vrij grote lijst van bronnen gegeven. Natuurlijk kan men ook in het grote spreekwoordenboek van F.A. STOETT verscheidene zeemansuitdrukkingen en aan de scheepvaart ontleende spreekwoorden verklaard vinden, zoals steeds in dit werk met een uitgebreide documentatie.

Hiermee wil ik dit overzicht besluiten en nu overgaan tot een korte beschouwing van wat er nog te doen valt en gedaan kan worden.

Dit werk is er in hoofdzaak een van coördinerende aard. Er is zeer veel materiaal beschikbaar, maar het is niet volgens lexicografische beginselen geordend. Deze behoefte aan samenvatting en coördinering wordt allerwegen gevoeld, getuige niet alleen het plan tot bewerking van een nieuwe JAL, waarover in het vorige nummer uitvoerig gerefereerd is, maar ook de onafhankelijk daarvan in Engeland ontstane voornemens in die richting. Het is ook duidelijk dat hetgeen verlangd wordt niet is een nieuwe scheepvaartencyclopedie, een practisch naslagwerk in de trant van dat van GROENEN (al zou zeker een nieuwe druk daarvan zijn nut hebben); zulke boeken voor practisch gebruik, vooral vertaalwoordenboeken, be-

staan er genoeg en zullen er altijd zijn omdat de behoefte daaraan altijd gevoeld wordt en die vanzelf vervuld wordt. De wensen van de veel kleinere kring der scheepvaarthistorici daarentegen zijn veel moeilijker te verwezenlijken, juist omdat zij een beperkte groep vormen en het een historisch-wetenschappelijk belang geldt. Wat nagestreefd moet worden is dus een zo volledig mogelijk, uit de bronnen geput, scheepvaarthistorisch woordenboek dat taalkundig verantwoord is. Of dit het best te bereiken is op de wijze die het comité tot bewerking van een nieuwe Jal zich voorstelt, is voor mij zeer de vraag. Natuurlijk is het wenselijk dat Nederland aan deze onderneming meewerkt, opdat, als het tot uitgave komt, het Nederlandse gedeelte daarvan zo goed mogelijk wordt, en ook ter advisering van de bewerkers van het moederwerk voor zover die met de invloed van Nederlandse woorden te maken krijgen. Maar de opvatting dat er een soort internationale zeemanstaal bestaat, die zich bij alle volken min of meer op dezelfde wijze manifesteert is m.i. onjuist, of althans slechts tot op zeer beperkte hoogte houdbaar. De zeemanstaal heeft zich bij elk zeevarend volk op eigen wijze ontwikkeld, met veel internationale contacten weliswaar, maar toch, juist bij een volk dat zo geheel met de zeevaart verbonden is als het Nederlandse, in de eerste plaats als facet van de eigen taal. Ik meen daarom dat het historische zeemanswoordenboek dat ons voor de geest staat als een eigen, zelfstandig Nederlandse onderneming op touw gezet dient te worden, naast -, wat niet wil zeggen geheel los van de deelneming aan de nieuwe uitgave van Jal. Aan laatstgenoemde kleven al de bezwaren van een internationale en daarbij gallocentrische onderneming met een te ambitieuze opzet: het duurt zeer lang eer men het eens is over de beginselen - als het daar al ooit toe komt - en de uitwerking zal evenzeer een onoverzienbaar lange termijn in beslag nemen. Ik wil daarom dit aspect op het ogenblik ter zijde laten en de vraag stellen hoe een zelfstandig opgezet Nederlands zeemanswoordenboek volgens huidige opvattingen eruit zou moeten zien, wat de doelstellingen en wat de begrenzingen zijn.

Uitgangspunt is vanzelfsprekend dat het gaat om een historisch woordenboek. De tijdslimieten daarvoor zouden moeten zijn: terug zo ver mogelijk, d.w.z. zo ver als de documenten reiken; naar voren tot het punt waar het historische ophoudt. Ik zou dit niet willen stellen bij de opkomst van de stoomvaart, maar iets

verder. De stoomvaart in de strikte zin is immers ook al vrijwel historisch geworden; men vaart nauwelijks meer op echte stoommachines, wel op turbines en motoren. Als tijdgrens zou ik daarom voorstellen: omstreeks 1880, dus tot de tijd dat het mechanische gaat overheersen. Tot dat tijdstip waren immers ook de stoomschepen niet veel anders dan zeilvaartuigen met een ingebouwde stoommachine.

Bij de begrenzing naar het onderwerp zou de nadruk moeten vallen op het aspect z e e m a n s - in het zeemanswoordenboek. Het zou alles moeten omvatten wat de zeevaart (ook de oorlogsmarine) betreft, de schepen en hun onderdelen, de scheepsbouw, de navigatie en de hulpmiddelen daarvoor, de zeemanstaal ook in haar sociologisch aspect, de commando's, de scheepsadministratie, het loodswezen, laden en lossen. Uitgesloten zouden m.i. moeten worden (en bewaard voor afzonderlijke woordenboeken) de binnenvaart en de visserij als zodanig. Als men deze laatste zou willen insluiten doemt levensgroot het gevaar op van in het "uferlose" te vervallen, m.a.w. het gevaar van het perfectionisme dat alle specialistische lexicografie bedreigt. De namen van zeegaande vissersschepen zou ik willen opnemen, maar meer niet op dit gebied. Als men niet alleen vistuigen, maar zelfs namen van vissen zou willen opnemen dan vervalt men onvermijdelijk in het grenze- en vormeloze dat men juist voor alles moet vermijden. In dit verband moet ook gewezen worden op de termen en benamingen uit Oost- en West-Indië: men bespreke deze alleen voor zover ze in de Nederlandse zeemanstaal zijn doorgedrongen, niet om huns zelfs wil, want ook dan weet men niet waar men blijft.

Wat het bronnenmateriaal betreft, dit valt uiteen in twee delen: de bestaande zeemanswoordenboeken en de andere bronnen. In de eerste plaats moet bedacht worden dat, zoals boven reeds is aangeduid, het "Woordenboek der Nederlandsche Taal" van het begin af aan veel aandacht aan de zeemanstaal heeft besteed, dat daarin vrijwel alle woordenboeken zijn verwerkt die in het eerste stuk van dit artikel genoemd zijn en dat dus door excerperen van dit Woordenboek al een zeer brede basis voor het nieuwe zeemanswoordenboek verkregen zou worden. Voor de oudere delen en voor de nog niet behandelde letters zou deze echter aangevuld moeten worden door nieuwe vergelijking met de oude zeemanswoordenboeken en door het excerperen van journalen en reisverslagen (de werken van de

Linschoten-vereniging vanzelfsprekend), de uitgegeven journalen van De Ruyter en anderen, plakkaten, ordonnanties en instructies betreffende het zeewezen (ik wijs op die van de V.O.C.) en de hele oudere literatuur betreffende de scheepsbouw, zoals die ook thans door het W.N.T. zelf wordt gebruikt. Daarnaast zou een uitgebreid iconografisch onderzoek verricht moeten worden; de talloze prenten en schilderijen betreffende het zeewezen in onze musea kunnen veel belangrijke aanwijzing geven.

Voor de opzet van het boek zoals het er ten slotte uit zou moeten zien denk ik meest in de richting van F. KLUGE's <u>Seemannssprache</u> (1911), althans in zijn beste artikelen, want de uitwerking is daar nogal ongelijkmatig. Elk artikel zou in beginsel uit drie leden moeten bestaan: een taalkundig gedeelte, een definitie, en een aantal bewijsplaatsen. Het taalkundig gedeelte zou de etymologie moeten behandelen en, al of niet in directe aansluiting daaraan, de equivalenten in de Europese talen (geen andere; ook hier hoede men zich voor het "uferlose" en hale er geen Chinees bij; wel natuurlijk, voor zover nodig, het Maleis). Het tweede lid zou een definitie moeten geven, een omschrijving van de zaak dus, zodanig dat volkomen duidelijk wordt (als dat kan!) wat bedoeld wordt, maar geen encyclopedische behandeling, geen geschiedenis van het kompas dus, of van de zeildoekweverij, geen technologie van het hout, metaal, buskruit enz. enz. Het derde lid zou moeten bestaan uit, zoveel mogelijk sprekende en beknopte, aanhalingen, waarbij in elk geval de oudste bewijsplaats, en waarin eventuele varianten van het woord tot uitdrukking komen. Heeft een woord meer dan een betekenis, dan worden voor elke daarvan afzonderlijk de bewijsplaatsen gegeven.

Ook bij deze opzet, die minder ambitieus is dan het plan-Jal, zou met de verwezenlijking een aantal jaren gemoeid zijn, afhankelijk uiteraard van het aantal beschikbare werkkrachten, maar, mits men geen overbodig en dubbel werk doet, lijkt het mij wel iets realiseerbaars (met dit laatste bedoel ik dat men zoveel mogelijk gebruik moet maken van wat al gedaan is, zoals in het W.N.T., maar ook in de vrij talrijke voortreffelijke boeken over scheepvaarthistorie die de laatste jaren in binnen- en buitenland verschenen zijn). Er zullen natuurlijk altijd vragen overblijven. Reeds AUBIN vermeldde als het grote obstakel in zijn werk dat de zeelui het zelf zo vaak oneens waren over de juiste betekenis van een benaming. Als men in de tijd zelf van het ontstaan de betekenis niet

heeft vastgelegd, hoe zullen wij het dan kunnen? Wie zal uitmaken wat men in de eerste tijd precies onder een bark verstond? Maar deze marge van onzekerheid is nu eenmaal met alle historische arbeid verbonden.

-o-o-o-o-o-

EEN "MER À BOIRE"

door W.P.L. Spruit

Na de belangwekkende voordracht 'Algemene Taal en Zeemanstaal', gehouden door Drs. van de Ketterij op de jaarvergadering van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis te Hoorn, ben ik bij de discussie vooral getroffen door het tot uiting gekomen verlangen naar een 'Lexicon van zeemanstaal'. Als ik het wel heb, ging het verlangen in eerste aanleg uit naar een wegwijzer op dit terrein; in het bijzonder omdat het betreurd werd dat zo vele bestanddelen van deze kernachtige taal reeds verloren zijn gegaan en andere geleidelijk aan zullen verdwijnen, al komen er dan ook geregeld weer nieuwe bij. Nu had men geloof ik, in hoofdzaak het oog op zuiver nederlandse uitdrukkingen en zegswijzen, niettegenstaande een zeer groot aantal engelse woorden en uitdrukkingen eveneens tot de bestanddelen van onze zeemanstaal behoren en behoorden. Wanneer wij te kennen willen geven dat iemand de geest van de zee verstaat, alsmede van alles wat daarmee verband houdt, dan zeggen we zelfs: 'hij is seaminded'. Er heeft wel degelijk een goede nederlandse uitdrukking bestaan, maar deze is waarschijnlijk niet bevattelijk genoeg voor onze dagen. In de 17de eeuw gebruikte men voor 'seaminded' zijn het begrip ''t Zeewaert kunnen inkijcken'. (Voor een uitvoerige verklaring zie J.C. MOLLEMA, De Nederlandse Vlag op de Wereldzeeën: Op gegist bestek, herdruk Scheltema & Giltay, Amsterdam, z.j. (1964). Woorden als messroom en pantry zijn op onze koopvaardij gemeengoed, maar foksel begint te verdwijnen en de naam 'Bluenose-skipper' kent de hedendaagse zeeman niet meer. Toch was deze laatste in de zeiltijd ook onder nederlandse zeelui een levend begrip. Enige jaren geleden kwam ik hem tegen in de woordenlijst van een nederlandse verhandeling, waarbij men als verklaring gaf: 'een zeilschipkapitein die grotere belangstelling had voor de drankfles dan voor zijn schip' Dit klopte alzo niet met mijn eigen

zeemanservaring, want sommige beruchte bluenose-skippers waren geheelonthouder. In werkelijkheid was zo'n schipper dan ook een zeekapitein afkomstig van Nova Scotia en zulke heren hadden de reputatie weliswaar bekwaam en gehard, maar tevens schriel en hardvochtig te zijn. Men zou zich kunnen afvragen hoe de bluenose-skipper gedurende een bepaalde periode terecht is gekomen in de nederlandse zeemanstaal, maar Nova Scotia was in de tweede helft van de vorige eeuw een der belangrijkste scheepsbouw- en scheepvaartcentra ter wereld, waardoor ook menige nederlandse zeeman op schepen heeft gevaren, die hun thuishaven hadden in Yarmouth, Nova Scotia.

Op de jaarvergadering te Hoorn is het niet meer tot een omlijning gekomen van het begrip 'Lexicon'. Van Dale's Groot woordenboek der Nederlandse Taal geeft twee betekenissen: 1. (wetenschappelijk) woordenboek; 2. encyclopedie. Verder verschaft de Voorrede van verscheidene drukken nog gegevens over het verschil tussen een woordenboek en een encyclopedie. Ik citeer uit die van de achtste druk (1961): Het publiek is te zeer geneigd deze begrippen met elkaar te verwarren en sommige uitgaven werken deze verwarring nog in de hand, maar er is toch een groot onderscheid. Een woordenboek behandelt de woorden als deel van de taal; het geeft de betekenissen en het gebruik van de woorden aan, maar laat zich verder niet in met de zaken die door de woorden worden aangeduid. Dit is de taak van de encyclopedie, die dan ook een zaakwoordenboek wordt genoemd: zij geeft beschrijvingen van zaken, vertelt waaruit zij bestaan, hoe zij functioneren, gemaakt worden enz., of geeft historische feiten en geografische wetenswaardigheden. Dit alles valt buiten het kader van een woordenboek, dat zich moet beperken tot het taalkundige en de omschrijving van de betekenissen en geen zakelijke inlichtingen kan verschaffen. De grenzen zijn niettemin (in Van Dale - Spr.) niet te eng getrokken, vooral bij de natuurhistorische benamingen, natuur- en scheikundige termen ...'.

Volgens mijn opvatting zal het begrip 'Lexicon van zeemanstaal' dan ook min of meer worden gedekt door 'maritieme encyclopedie', mits zulk een werk zich niet alleen bepaalt tot een aantal technische facetten van de maritieme wereld. Een encyclopedie verstrekt bovendien ook verwijzingen naar bestaande literatuur over een zeker onderwerp. Terwijl ik dit neerschrijf komt mij het

onderwerp 'Aardrijkskundige namen' te binnen, zoals die door onze varende voorouders werden gebruikt. Bijv.: Arsepellen: de Griekse Archipel; Hollonien: Les Sables d'Olonne; Kalis: Cadiz; Valmeyden: Falmouth, enz. Waar moet een niet-deskundige die zoeken als hij niet over een aanwijzing beschikt? Voorts zijn verscheidene begrippen in de loop van de tijd aan veranderingen onderhevig. Ik denk aan het woord 'Koelzeil', als verplaatsbare zeildoekse luchtkoker. Voorheen was het bij marines in gebruik voor het doorluchten van het benedenschip en later ook voor ventilatie van de machinekamer bij marine en koopvaardij. Men noemde het toen echter geen koelzeil, maar 'broek van Bertha'. Tegenwoordig vindt het nog toepassing voor het gasvrij maken van ledige olietankers, maar Bertha's broek met de lange pijpen is alleen nog bij oudere zeelui bekend. Zoiets dient toch te worden vermeld. Ook bij technische begrippen. Neem het woord 'Vernier' uit de zeevaartkunde. Naast de omschrijving zal toch ook aandacht moeten worden besteed aan het begrip 'Nonius', waarmee de Vernier soms ten onrechte wordt aangeduid. Zo zou ik door kunnen gaan, maar het staat wel vast dat tal van uitdrukkingen en namen uit de zeemanstaal een omschrijving behoeven, die slechts door een encyclopedie kan worden gegeven. Niettemin kan men in de tot nu toe verschenen drukken van Van Dale nog wel een aanduiding vinden van thans geheel verouderde termen, die betrekking hebben op de oude zeilvaart en scheepsbouw, maar dat gaat veranderen. Tegen het eind van de Voorrede in Van Dale's achtste en laatst uitgekomen druk heeft de redacteur (Dr. C. Kruijskamp) medegedeeld: '... Op den duur zal natuurlijk ook wel het een en ander geschrapt moeten worden, om het woordenboek niet al te omvangrijk te maken, zo bijv. de termen uit de oude scheepsbouw en zeilvaart, die in deze druk wel voor het laatst nog onverkort zijn opgenomen en die nog vrij wat ruimte innemen'.

Hiertegenover is bij de Uitgeverij v/h C. de Boer Jr. N.V. te Hilversum sinds enige tijd een algemene maritieme encyclopedie voor de Lage Landen (België en Nederland) in bewerking en het woord 'algemeen' duidt in dit verband op de maritieme wereld in zijn geheel. Het werk is niet wetenschappelijk van opzet, maar zuiver bedoeld als een wegwijzer voor al diegenen die belangstelling koesteren voor maritieme zaken. Wenst iemand ranselijk dieper in te gaan op een beschreven onderwerp van enig belang, dan vindt hij onder de tekst een literatuurverwijzing die hem

verder op weg zal helpen. Vermelding van enkele standaardwerken is voldoende, daar zulke geschriften altijd voorzien zijn van vaak uitvoerige literatuurlijsten inzake de aangeroerde materie. Voorts zal een alfabetische indeling worden gebezigd, aangezien dit toch wel het gemakkelijkste systeem is gebleken om een zeker begrip snel op te zoeken.

Aan het voorgaande zou ik nog het volgende willen toevoegen. De aanwezige maritieme kennis (in het Nederlands en andere talen), is in de Lage Landen ongemeen groot. Voor de ontwikkelde leek met belangstelling op dit terrein, is ze echter in al haar omvang niet te overzien. En als hier het begrip 'ontwikkelde leek' wordt gebruikt, slaat dat op journalisten; op mensen, werkzaam op het gebied van de zee- en de binnenvaart; op passagiers tijdens een zeereis; en tevens op alle mogelijke andere belangstellenden in maritieme zaken. Maar ook onder degenen die terdege vertrouwd zijn met vele aspecten van ons zeewezen en de zeevaart, leeft het verlangen naar een samenvatting van talrijke begrippen die daarmee verband houden. Hetzij dat deze van historische aard zijn, dan wel van actueel belang. Dit is wel gebleken op de jaarvergadering te Hoorn.

Toen de opzet van de aangeroerde maritieme encyclopedie vaststond, is er een schema gemaakt van de inhoud. Eerst een globaal plan, dat geleidelijk aan hoe langer hoe meer is gedifferentieerd. Het uitgangspunt ligt (in grote lijnen) bij de geofysica, vooral met betrekking tot de meteorologie en de fysische oceanografie. Daarnaast bij de oceanologie, o.m. bij de beschrijving van de marine biologie en -geologie. Hierop volgt dan het gebruik van de zeeën, door vissers, koopvaarders, ontdekkingsreizigers, oorlogsmarines en nog vele andere lichamen en mensen, zowel in het verleden als thans. Het voorgaande voert weer naar de scheepsbouw, scheepstypen, voortstuwing, geografie, cartografie, hydrografie, wiskunde, astronomie, zeevaartkunde, zeemanschap, geneeskunde en hygiëne; ook de historie en de ontwikkeling van dit alles, dat hier slechts schetsmatig is weergegeven. In een maritieme encyclopedie behoort ook 'Het recht van de zee', dat een onderdeel is van het Volkenrecht en het regiem omvat van de volle zee, de territoriale zee en het continentaal plat, zulks ter onderscheiding van het 'Zeerecht' dat het transport ter zee regelt en deel uitmaakt van het handelsrecht. Dan volgen de havens, de instellingen, belading, overslag, chartering, scheepshypotheken, ver-

zekering, enz. De binnenvaart en de watersport met veel van hetgeen daaraan vast zit, zullen ook hun plaats krijgen. En dit geldt evenzeer voor de zeeschilders, op wier arbeid een aanmerkelijk deel van historische kennis stoelt. Tot besluit van deze ruwe opsomming wil ik dan nog de historici, de zeeschrijvers, de belangrijkste tijdschriften en het gebied van de volkskunde en de musea noemen.

Buiten de redactie en het 'bureau' van de uitgever verlenen thans zeventig experts op bepaalde maritieme terreinen hun medewerking aan deze encyclopedie. Er zullen echter nog verscheidenen bij dienen te komen en het onderhanden zijnde werk zal ook nog wel enkele jaren opeisen. De raming is, dat de inhoud van deze maritieme encyclopedie kan worden ondergebracht in zes delen, al zou men er met de genoemde onderwerpen evengoed zestien of meer kunnen vullen. In deze laatste gevallen zou de verkoopsprijs echter prohibitief worden. Neem het onderwerp 'Vissen'. Daarmee alleen al zouden gemakkelijk zes delen kunnen worden gevuld, maar dat zou overbodig zijn. De literatuur over deze dieren is zeer uitgebreid. Het zwaartepunt komt in de encyclopedie dan ook te liggen op de vissen die van belang zijn voor de consumptie en voor de sport; en dat zijn er nogal wat. Voor de overige kunnen aanduidingen worden gegeven en verder worden verwezen naar de bestaande literatuur. Wat de zeeschilders aangaat, zullen biografische gegevens worden opgenomen van de belangrijksten die vóór de aanvang van deze eeuw zijn geboren. Ten aanzien van de hedendaagsen kan weer worden verwezen naar de internationaal bestaande verenigingen van deze beeldende kunstenaars. Historici zijn er eveneens bij honderden en dit brengt uiteraard mee, dat ook daaruit een keuze moet worden gemaakt. Voor elk onderwerp van enig belang zal trouwens steeds een keuze noodzakelijk zijn en dit is naast het streven naar volledigheid wel de moeilijkste opgave bij de samenstelling van een encyclopedisch werk. Niet alleen wat het verleden aangaat, maar zeker ook met betrekking tot hedendaagse begrippen, waarbij het dan in de eerste plaats gaat over specialisaties bij de marines en bij de koopvardij, zowel als over de thans plaats vindende oceanografische onderzoekingen.

In hoeverre de redactie een juiste keuze zal hebben gemaakt, kan niettegenstaande een verscheidenheid van controles pas blijken als het werk is verschenen. Maar als het zover is, zal toch in elk geval de grondslag zijn gelegd voor een volgende generatie, die daarop desgewenst kan voortbouwen.

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

EEN NOORDELIJK SCHEEPVAARTMUSEUM TE GRONINGEN

Van oudsher was Groningen een centrum van scheepsbouw en scheepvaart zowel als zeevaart. Het hoogtepunt in de stad Groningen en in verscheidene plaatsen in de provincie lag in het begin van de tweede helft van de 19e eeuw: In 1860 liepen 70 van de 90 in dit jaar in Nederland gebouwde zeeschepen op Groninger werven van stapel en waren er van de ± 2000 Nederlandse zeeschepen ± 950 in onze Noord-oostelijke provincie gedomicilieerd. Meer nog dan de stad Groningen leefden plaatsen als Veendam - er behoorden een 200 zeeschepen thuis - Hoogezand, Sappemeer, Pekela en Delfzijl in die dagen voor een groot deel van de zeevaart en scheepsbouw. In de Veenkoloniën was dit alles ontstaan uit de eenvoudige turfvaart. Behalve in de stad Groningen en te Delfzijl was er te Veendam een zeevaartschool gevestigd.

Met hun kleine houten zeeschepen voeren de Groningers in de eerste plaats op de naburige zeeën, maar als zij meenden, dat er wat was te verdienen, was geen enkele haven ter wereld hun te ver.

Overal nagenoeg in de zeehavens van Nederland werd de kleine zeevaart destijds betiteld als de Groninger vaart.

Tegen het eind van de 19e eeuw volgde door vele oorzaken een ontstellend grote achteruitgang voor de Groninger zeevaart en scheepsbouw. Tengevolge waarvan velen hun bestaan aan de vaste wal zijn gaan zoeken. De eerste helft van de 20e eeuw was, overeenkomstig de gang van het wereldgebeuren, vol wisselvalligheid voor vaart en bouw ook in het Noordoosten van ons land. Thans in 1965 worden vele kustvaarders, zonder de technische achterstand van de vorige eeuw, op de Groninger werven gebouwd, speciaal in de gemeente Hoogezand-Sappemeer; van de ± 900 Nederlandse kustvaarders behoren er ± 500 in de provincie Groningen en hoofdzakelijk in de stad thuis.

Het Noordelijk Scheepvaartmuseum, gesticht in 1932, wil in zijn zeven zaaltjes in de eerste plaats van de Groninger scheepsbouw en zeevaart in verleden en heden een getrouw beeld geven.

Werkelijk prachtige modellen van Groningse schepen, vooral uit de vorige en uit het begin van deze eeuw, kan men er bewonderen in al hun variatie. Men ziet er vele tjalken, een smak,

koffen, galoten, brikken, schoenerbrikken en schoeners. Er zijn slechts enkele stoomschepen, omdat de Groningers direct van de zeilvaart - het was omstreeks de le wereldoorlog, de mechanisatie kwam hier laat! - op de motorvaart zijn overgegaan. Ook zijn er natuurlijk modellen van moderne kustvaarders tentoongesteld. Aardig is het model van een snik, het Groninger beurtschip tot een eind in deze eeuw, varend door een kanaal met het "snikjong" op zijn paard.

Ook aan de Groningse scheepsbouw is in het museum veel aandacht besteed; er staan nauwkeurig vervaardigde maquettes van scheepswerven: Eén ervan stelt voor een reparatiewerf uit het begin van de 20e eeuw; de werf is in vol bedrijf. Een schip, op zijn kant getrokken, wordt gerepareerd. Juist passeert een turfschip met mensen "in de lijn" lopend. Achter op de werf staan de werfschuur en twee kleine huizen, een voor de werfbaas, het andere, het logeerhuisje, voor de schippersfamilie van het tijdelijk onbewoonbare schip.

Uniek is in dit museum, naar men zegt, een grote verzameling van handgereedschap, zoals vroeger op de scheepswerven in gebruik was. Het werd door de museumconservator van enkele tientallen jaren geleden uit hoeken en gaten van Groninger werven bijeen gegaard en voor verdwijnen behoed. Verder liggen "alle knopen en splitsen, die een zeilend zeeman moet kennen" in een speciale vitrine. Ook staat er een mast van een binnenschip opgesteld met alles wat er aan behoort.

Het meeste zware materiaal is overigens te vinden in een wat lager gelegen zaaltje, men ziet er een bedrijfsklare pompspil voor het hieuwen van het anker van een 19e eeuwse schoener, ook zijn daar vele roerkoppen of roerhakken en blokken of katrollen, een rolpaal, scheepsbeelden, ankers, bolders enz.

De wanden van de zaaltjes worden gesierd met schilderijen, platen, foto's en scheepsvlaggen. In een van de vitrines liggen foto's van de tewaterlating op een Groningse werf, met dwarshelling, in 1931 van het schoolschip voor de binnenvaart door Prinses Juliana met het door haar daarbij gebruikte zilveren bijltje. Enkele blauwe tegeltableaux vormen een kostbaar bezit.

Niet alleen op Groningen heeft de collectie van het Noordelijk Scheepvaartmuseum betrekking. Haar terrein bestrijkt heel Nederland en gebieden ver daar buiten. Om bij dat verre te beginnen, een topstuk is een Japanse kakemono, waarop is afgebeeld de

haven van Nagasaki met een Nederlands oorlogsschip anno 1863. Binnenkort zal worden geplaatst een model van een "koning"schip uit Cameroen met 18 pagaaiers. Er is een model van de "Sfinx" de Franse raderboot, die de obelisk, thans staande op de Place de la Concorde, uit Egypte haalde. Bij de atlassen en zeekaarten valt op een copie van de kaart van Abel Tasman, ja hij was een Groninger, maar de originele kaart wordt in Australië bewaard. Om dichter bij huis te komen, er is een model van een wrak van een praam uit de 14e eeuw, gevonden in de N.O.polder. Naast elkaar opgesteld ziet men elders in het museum zeven modellen van verschillende vissersschepen uit de havens van de voormalige Zuiderzee. Ook zijn er modellen van de vroegere "Holland" van Doeksen van Terschelling en van een moderne sleepboot uit de Rotterdamse haven, evenals modellen van Nederlandse fregatten en barken uit de vorige eeuw, die te groot waren om de Groninger havens binnen te lopen. Modellen van loodsboten en van een walvisvaarder uit de eerste helft van de 19e eeuw behoren eveneens tot de verzameling van het museum. Vermeld moeten nog worden de bibliotheek en tal van nautische instrumenten, waarbij een Chinees kompas en een Jacobsstaf.

In de laatste jaren is de collectie van het Noordelijk Scheepvaartmuseum op een hoog peil gebracht. Verschillende modellen en andere voorwerpen, die niet of niet geheel aan de gestelde eisen voldeden, zijn verwijderd en gestadig wordt de verzameling met goede voorwerpen uitgebreid. Het museum als geheel maakt wellicht een wat strakke indruk met zijn wat ouderwets aandoende vitrines, maar deze zijn zeer geschikt om er bovenop modellen te plaatsen en aldus met de ruimte te woekeren, trouwens "ouderwets" is geen schande voor een museum, zeker niet als het het tentoonstellen van de voorwerpen ten goede komt. Speciale exposities worden geregeld in het museum gehouden.

Het Noordelijk Scheepvaartmuseum vindt men St Walburgstraat 9, niet ver van de Martini, het is geopend elke dag (behalve 's maandags) 's zomers van 2 - 5 uur; 's winters van 2 - 4 uur; in juli en augustus bovendien van 10 - 12 uur.

Dr P.J. van Herwerden.

-o-o-o-o-o-

HET NEDERLANDSCH HISTORISCH SCHEEPVAART MUSEUM AMSTERDAM

In het jaarverslag over 1962, 1963 en 1964 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum Amsterdam worden, zoals gebruikelijk, enkele van de nieuwe aanwinsten voor het Museum uitvoerig besproken. E. CRONE schrijft naar aanleiding van een tekening in potlood en waterverf van F.A. BREUHAUS DE GROOT over De eerste Zeil- en Roeiwedstrijd van de Koninklijke Nederlandse Yachtclub te Rotterdam, die vooral op initiatief van prins Hendrik op 10 juni 1846 op de Maas gehouden werd. Mej. A.M.M. CLAES vertelt in Twee zeventiende eeuwse reisverhalen over de Tweede Schipvaart van de Hollanders naar de Oost onder Van Neck en Van Warwijck en over de bekende reis van Schouten en Le Maire in 1615-1617. Van het journaal van de eerste onderneming heeft de Vereeniging een uiterst zeldzame Engelse uitgave uit 1601 verworven en van de tocht van 1615-1617 een Spaanse bewerking uit 1619 van de Nederlandse verslagen. Deze snelle Engelse en Spaanse publicaties bewijzen de grote belangstelling, die in beide landen voor de resultaten van de Nederlandse reizen, n.l. de rechtstreekse aanvoer naar West-Europa van grote hoeveelheden Aziatische specerijen en de vondst van een goed bevaarbare route om Zuid-Amerika heen. In Twee belangrijke aanwinsten van het jaar 1965 ontleedt G.A. COX eerst een schilderij van Abraham Storck van de slag bij Etna op 22 april 1676, het enig bekende van het laatste gevecht van De Ruyter. Hij komt hierbij tot de ontdekking, dat het relief op het grafmonument van De Ruyter in de Nieuwe Kerk precies dezelfde voorstelling vertoont als dit schilderij. Tenslotte bespreekt hij, tezamen met W.Z. MULDER, de Chinese wereldkaart van pater Ferdinand Verbiest S.J. uit 1674.

In de rede van de voorzitter van de Vereeniging, uitgesproken in de Algemene Vergadering van leden op 25 juni 1965, waarvan de tekst in het verslag is opgenomen, wordt nogmaals de aandacht gevestigd op het reeds jarenlang nijpende probleem van de huisvesting van het Museum en wordt de hoop uitgesproken, dat de plannen tot vestiging in 's Lands Zeemagazijn op Kattenburg spoedig verwezenlijkt mogen worden.

J.R. Bruijn.

-o-o-o-o-o-

MUSEUM UITGAVEN

Het National Maritime Museum te Greenwich heeft aan zijn serie publicaties toegevoegd:

NATIONAL MARITIME MUSEUM: Flying in the Royal Navy, 1914-1964. London, H.M.S.O., 1964 f. 3,15

en

NATIONAL MARITIME MUSEUM: Sea surveys. Britain's contribution to hydrography. 2nd rev.ed. London, H.M.S.O., 1965 f. 3,15

Ook het Science Museum, London, komt met nieuwe uitgaven:

SCIENCE MUSEUM: Ship models. Vol.3: British small craft. London, H.M.S.O., 1965 f. 3,15

en

WORCESTER, G.R.G.: Sail and sweep in China. London, H.M.S.O., 1965. 210 p. 16 plts., 60 ill. f. 9,15

The author spent many years as a River Inspector in the Chinese Maritime Customs. He is also superintended the construction of the magnificent series of junk models commissioned by Sir Frederick MAZE and presented to the Science Museum, in order that these unique vessels should have adequate representation.

-o-o-o-o-o-

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

BARJOT, Admiraal en JEAN SAVANT: Wereldgeschiedenis der zeevaart. (Nederlandse bewerking van G.J. van Nimwegen). Den Haag, Uitgeverij W. Gaade, z.j. 427 p.

Boeken van min of meer encyclopaedisch karakter over maritieme onderwerpen verschijnen op het ogenblik met een dergelijke frequentie, dat men wel van een modeverschijnsel kan spreken. Er zijn voortreffelijke onder, zoals "Skeppet" van Björn LANDSTRÖM, waarvan de Nederlandse vertaling is uitgegeven door W. Gaade n.v. te Den Haag.

Dezelfde uitgever bracht niet lang geleden op de markt een Nederlandse bewerking van de "Histoire Mondiale de la Marine" van admiraal BARJOT en Jean SAVANT.

In zijn Nederlandse vorm geeft deze "Wereldgeschiedenis der Zeevaart" in 427 bladzijden een rijk geïllustreerd overzicht van de maritieme geschiedenis - van de "eenvoudige boomstam" der eerste zeevaarders tot de atoomonderzeeboten, helicopterschepen en "hovercraft" van vandaag.

Vele aspecten van de zeevaart komen aan de orde: koopvaardij, marine, visserij, zeilsport, scheepsbouw, ontdekkingsreizen... Om de omvang van het boek niet al te zeer te laten uitdijen moest dit overzicht min of meer aan de oppervlakte blijven, doch de samenstellers zijn er zeker in geslaagd een representatief beeld te geven van de rijkdom en veelzijdigheid van de maritieme geschiedenis. Een beeld, dat zijn werking voornamelijk ontleent aan de zeer vele, over het algemeen goed gekozen, illustraties in zwart-wit-en kleurendruk.

Het is naar onze mening zeer te betreuren dat bij deze illustraties de herkomst niet is aangegeven. Weliswaar wordt men een eind op streek geholpen door de "fotoverantwoording" aan het einde van het boek, doch ook met behulp daarvan is het niet altijd mogelijk om de vindplaats van de originelen van de foto's, tekeningen, schilderijen enz. te achterhalen.

De Nederlandse bewerker, ons lid de Heer G.J. Van Nimwegen, heeft een zeer verdienstelijke prestatie geleverd. Ook in de vorm, waarvoor hij verantwoordelijk is, verloochent het boek zijn Franse origine niet, doch de zeegeschiedenis van Nederland komt goed tot haar recht. Wel valt het op dat fotomateriaal aangaande de Nederlandse koopvaardij en marine tijdens de tweede wereldoorlog geheel ontbreekt - waarom twee portretten van Darlan en geen van Helfrich, Fürstner of Doorman? -. Ook wordt merkwaardigerwijze niet gesproken over het Nederlandse aandeel in de verovering van Gibraltar, althans niet over de deelname van Nederlandse mariniers aan die actie.

Wij kunnen onmogelijk pretenderen dat wij over het gehele boek "een deskundig oog" hebben laten gaan. Daarvoor ontbreekt ons de kennis. Wat betreft aspecten van de zeegeschiedenis, waarover wij ons redelijk deskundig

achten, vielen ons enige onnauwkeurigheden op- Zo wordt op bladz. 204 De Winter's vlaggeschip in de slag bij Kamperduin "Liberté" genoemd; dit moet uiteraard "Vrijheid" zijn. Door het bijschrift bij het portret van admiraal Fisher - waarom "Sir John" en niet "Lord Fisher" ? - op bladz. 272 wordt de indruk gewekt dat Fisher alleen in 1914 "First Sea Lord" was; ten rechte was hij dit van 1904 tot 1910 en in 1914-15. De Ronarc'h, wiens portret op bladz. 279 is afgedrukt was een Frans admiraal, hij commandeerde o.a. tijdens de eerste wereldoorlog de "fusiliers marins" aan de Yzer. Het hoofdstukje over de ontwikkeling van de onderzeeboot is o.i. te summier, ook werd de "Nautilus" niet te Parijs gebouwd, doch te Rouaan.

Ons uiteindelijk oordeel over dit boek is dat het als inleiding tot de maritieme geschiedenis zeker zijn waarde heeft. Het pretendeert bovendien niet meer te geven dan het inderdaad doet - wat niet van alle recente "encyclopaedische" boeken over maritieme onderwerpen kan worden gezegd. Anderzijds kunnen wij ook niet zeggen dat het een zodanige waarde heeft, dat het als een "must" voor iedere beoefenaar der maritieme geschiedenis kan worden gekarakteriseerd.

F.C. Van Oosten
Ph. M. Bosscher

PARRY, J.H.: Het tijdperk van ontdekkingen, 1450-1650. Amsterdam, J.M.Meulenhoff, 1963.

De uitgeverij J.M. Meulenhoff te Amsterdam heeft in 1963 niet lang geaarzeld om het toen juist in Engeland en de Verenigde Staten gepubliceerde werk van de Engelse hoogleraar J.H. PARRY, The age of Reconnaissance (Londen en Cleveland-New York, 1963) in een Nederlandse editie onder de titel "Het tijdperk van Ontdekkingen, 1450-1650" te doen verschijnen. Zo kon dit boek in ons land snel een verdiende bekendheid verwerven.

De Europese expansie over de wereld van 1450-tot

1650 is het onderwerp. "The age of Reconnaissance" is geen relaas van allerhande soorten van ontdekkingsreizen, want de lezer treft in dit boek in drie gescheiden delen de resultaten aan van een onderzoek allereerst naar de voorwaarden, welker verwezenlijking de tochten over de wereldzeeën mogelijk moest maken, vervolgens naar de aard en het doel van de expedities en tenslotte naar de vruchten van de ontdekkingen. Kennis van vele aspecten van dit tijdvak (economische, ethnologische, nautische, militaire, juridische o.a.) vereiste dit onderzoek en Parry toont deze te bezitten. De nieuwste literatuur is hem vrijwel steeds bekend. Vooral over West-Indië en de Spaanse koloniën in Amerika is hij uitstekend op de hoogte, evenals over de activiteiten van zijn eigen landgenoten over zee. De Portugezen, Fransen en niet in het minst de Nederlanders hebben wat hun aandeel in The age of Reconnaissance betreft door deze stokpaardjes van de auteur wel eens te weinig aandacht gekregen. In het tweede en derde deel van het boek is hierdoor de stof op verschillende plaatsen erg onevenwichtig verdeeld. Sommige zaken worden bepaald gemist, andere soms twee- of driemaal genoemd. Maar steeds verzoent men zich weer met deze tekortkomingen door het vele goede, dat daartegenover staat. Vooral de laatste hoofdstukken zijn boeiend, als Parry eerst koel en scherp de wijze analyseert, waarop Spaanse en Engelse koloniale bestuurders hum ambten verwierven en uitoefenden en daarna de zestiende eeuwse discussie in Spanje aansnijdt over de rechten van de veroveraars en de onderworpenen in de Nieuwe Wereld.

De zeehistorisch geinteresseerde lezer vindt in het eerste deel van het boek het meest van zijn gading; het is ook ongetwijfeld het origineelste. Parry toont hierin ondermeer aan, dat ongeveer in het midden van de 15e eeuw op het Iberisch schiereiland Noord-West en Zuid-Europese verworvenheden in scheepsbouw en navigatie bijeenkwamen. Hieruit ontstonden nieuwe scheepstypen (kraken, karvelen) qua bouw en qua zeilvermogen geschikt voor lange reizen, terwijl de Zuid-Europese kennis inzake het maken van een goed gegist bestek, het gebruik van het kompas en het hanteren

van zeilaanwijzigingen werd aangevuld door de Noord-West-Europese kennis en routine in het varen op de ruwe Atlantische Oceaan en het regelmatig werpen van het lood. Portugezen en Spanjaarden werden zo in de 15e eeuw, meer dan andere Europese volkeren, in staat gesteld grote tochten te ondernemen. Zij werden hiertoe door zucht naar winst en door het ideaal van kruistochten tegen de Islam gedreven, waarbij zich rondom de overgang van de 15e naar de 16e eeuw Renaissance-drijfveren voegden, als zucht naar persoonlijke roem en nieuwsgierigheid en ook het zuiver godsdienstige élan. De rol van Italiaanse navigateurs en bankiers bij dit alles verwaarloosde Parry niet. Een goede zeekaart kreeg de zeeman evenwel pas aan het einde van de 16e eeuw door de toepassing van de z.g. Mercatorprojectie, evenmin als hij methoden kende om de afwijking van het kompas en de lengte te berekenen.

Vele van de tachtig fraaie illustraties verduidelijken hier het geschreven woord. Wat toont de auteur niet al te weten over scheepsbouw, navigatie, leven aan boord, scheepsgeschut en cartografie! Het zijn echter niet de gemakkelijkste hoofdstukken in het hele boek, maar bijna onleesbaar zijn zij in de Nederlandse bewerking van dr. J.C.B. Eykman geworden, zodat prof. dr. W.Ph. Coolhaas terecht in een bespreking van de Meulenhoff-uitgave de lezers van het Tijdschrift voor Geschiedenis min of meer aanraadt ze maar over te slaan (Tijdschrift voor Geschiedenis, 77e jrg, 1964, p. 349). Dat is niet alleen Parry's schuld! De bewerker is in deze inderdaad vaak technische zaken het spoor te vaak bijster, maar ook de overige delen van het boek laten zien, dat de Nederlandse editie gehaast en onzorgvuldig voorbereid is. Het Nederlands - klein gedrukt - is lelijk, essentiële delen van een zin van Parry zijn soms weggelaten. Een term als "the Indies" wordt steeds zonder meer met Indië vertaald. Het commentaar bij de illustraties, die evenmin als de kaartjes alle zijn opgenomen, is onvolledig en onbetrouwbaar. Een koning Karel VII van Engeland (no. 19) moet toch nog geboren worden? Op deze wijze kan doorgegaan worden. Een bespreking van Parry's boek echter verdient niet in mineur te eindigen, want de oorspronkelijke uitgave is het zo waard gelezen te

worden.

J. R. Bruijn.

WOEDE, HANS: Wimpel der Kurenkähne; Geschichte-Bedeutung-Brauchtum. Würzburg, Holzner Verlag, 1965. 269 S, 124 Abb. (25 farbig), eine Karte. (Ostdeutsche Beiträge - aus dem Göttinger Arbeitskreis - Bd.XXXII).

Im letzten Jahrzehnt ist über Schiffbau - und Schiffahrtsgeschichte sehr viel geschrieben worden. Diese Veröffentlichungen konnten aber durch ihre weitgespannte Themenstellung nur eine allgemeine Übersicht verschaffen.

Es ist daher begrüssenswert, dass mit der vorliegenden Neuerscheinung einmal ein Spezialgebiet in bisher kaum bekanntem Umfang behandelt wird.

Das durch langjährige Forschung erarbeitete Thema umfasst:

"Geschmückte Mastspitzen und ausgespannte, verzierte Windfahnen".

In der Hauptsache werden die kaum bekannten "Windfahnen" der Kähne des Kurischen Haffs behandelt.

Der Verfasser wollte durch eine systematische Erfassung der Wimpel Licht in das Dunkel dieser ehemals am Kurischen Haff so zahlreich vertretenen Arbeiten ostpreussischer Volkskunst bringen.

Dieses Vorhaben darf als durchaus gelungen angesehen werden, wenn man neben der wissenschaftlichen Bearbeitung des Themas das zahlreiche, heute seltene Bildmaterial des Buches, sowie die umfangreichen Quellenangaben betrachtet.

Das Werk gibt dem Leser aber noch mehr, als der Titel aussagt. Es bringt erstmal eine zusammengefasste, kulturhistorische Darstellung der ausgespannten Windfahnen von der frühen Hochkultur Ägyptens, über Griechenland, Nordeuropa, Italien, bis in die heutige Zeit. Ausserdem verfolgt der Autor die Erscheinungsformen über den gesamten Erdball von den Küsten der Nord- und Ostsee, der Adria, zu den Flüssen und Seen Russlands bis zum fernen China. Auch hier vervollständigen zahlreiche vom Verfasser gefertigte Zeichnungen und umfangreiche Literaturangaben den klar gehaltenen, gut verständlichen Text.

Obwohl von den fast 3 000 einmal auf den Kurischen Haff vorhanden gewesenen Wimpeln heute nur noch knapp 5 % für diese wissenschaftliche Arbeit ausgewertet

werden konnten, stellt das Wimpelregister im Anhang der Veröffentlichung das Umfassendste dar, was jemals auf diesem Gebiete zusammenhängend veröffentlicht worden ist.

Dem Autor sei für diese Arbeit und dem Herausgeber für den Druck eines so interessanten, speziellen Werkes gedankt.

Diese Neuerscheinung stellt eine wertvolle Bereicherung der Reihe maritim - wissenschaftlicher Literatur dar.

Werner Jaeger.

FREUCHEN, P.: Boek van de Zeven Zeeën. Amsterdam, A.J.G.Strengholt, 1959. 551 p.

De auteur van het "Boek van de Zeven Zeeën", Peter FREUCHEN, is een Deen, die zich de bijnaam van de "Zwervende Viking" verworven heeft door zijn vele reizen en expedities naar het Hoge Noorden: naar Groenland, Siberië, Alaska en Noord-Canada. Tijdens zijn langdurig verblijf in Noord-Groenland heeft hij diverse onderzoekingen in het poolgebied geleid en zijn ervaringen in deze koude delen van onze aarde vormden de onderwerpen van de meeste van zijn vroegere - een tiental - publicaties.

Het "Boek van de Zeven Zeeën", geschreven in samenwerking met David LOTH, is oorspronkelijk in het Engels verschenen en in 1959 door de uitgeversmaatschappij Strengholt te Amsterdam uitgegeven in de Corona-reeks "Uit de schatkamers van cultuur en wetenschap". De vertaling is van de hand van H.P. van den Aardweg en F.E. Breitenstein.

In niet minder dan 551 pagina's - verlevendigd door een indrukwekkend aantal illustraties, grotendeels afkomstig uit musea of door scheepvaartmaatschappijen ter beschikking gesteld - vertelt Freuchen zijn lezers over de geschiedenis van de Zeven Zeeën (Noordelijke- en Zuidelijke IJszee, N.- en Z. Atlantische Oceaan, N.- en Z. Grote Oceaan, Indische Oceaan), hun dieren- en plantenwereld en de mensen en schepen, die hen bevoeren. De auteur maakt hierbij gebruik van zijn uitgebreide kennis op zeevaartkundig terrein en verder niet

het minst van zijn persoonlijke ervaringen. Fantasie en werkelijkheid laat hij naast elkaar optreden en het mengsel is tot een boeiend geheel geworden.

Freuchen schrijft over het ontstaan van de oceanen en de veranderingen die zij in de loop der eeuwen ondergaan hebben. Winden, golfstromen en het telkens terugkerend getij zijn de grootste machten, die blijven inwerken op het water, dat zo'n uitgestrekte woonplaats aan talloze dieren en planten biedt.

Beschaving en zeevaart zijn onverbrekelijk met elkaar verbonden en de ontwikkeling van het schip van de vroegste tijden af, toen er slechts sprake was van een vlot, tot aan onze tijd, waarin de atoomonderzeeboot, de Nautilus, zijn reis onder het ijs van de Noordpool heeft gemaakt, heeft schrijvers belangstelling. Het materiaal, de instrumenten, de mensen zelf, ook dit voert hij ten tonele evenals de geschiedenis van de grote ontdekkingstochten naar onbekende werelddelen, de wetenschappelijke expedities naar de Noord- en Zuidpool en een aantal beroemde zeeslagen als die bij Lepanto en Trafalgar. De zeeroverij en de kaapvaart komen natuurlijk eveneens ter sprake. Hoe winstgevend en avontuurlijk ook geweest en hoe zeer zeerovers soms tot helden geworden zijn, beide bedrijven kunnen volgens Freuchen de morele en juridische toetssteen van de moderne tijd niet doorstaan.

Het fantasie-element in het boek komt vooral tot uiting wanneer de auteur vertelt over de wonderlijke verhalen en de mysterieuze avonturen, die in de zeelieden-wereld de ronde doen, zoals over het spookschip de "Vliegende Hollander".

Door het ontbreken van noten en een bronnenopgave is het onmogelijk na te gaan, waarop de auteur zijn relaas heeft gebaseerd, iets waartoe men wel geregeld behoefte gevoelt. Een wetenschappelijk werk is het niet te noemen en zo is het ook niet bedoeld. Veeleer is het boek voor een jeugdig lezerspubliek van 13 tot 18 jaar bestemd, wie de boeiende en intrigerende schrijftrant zeker zal aanspreken. Voor deze lezers zal ongetwijfeld

gelden, wat Freuchen in zijn voorwoord schrijft: "Ik heb getracht iets te vertellen van de wetenschap en de dromen, van de feiten en de verbeeldingen, die de Zeven Zeeën zo eindeloos bekoorlijk maken".

R.E. Noordijk.

ABRAHAMSE, J.; J.D.BUWALDA; L.M.J.U.VAN STRAATEN e.a. (Red.): Het Waddenboek. Zutphen, Thieme, z.j. 223 p.

Van vele zijden geniet het waddengebied de laatste jaren een groeiende belangstelling. Waterstaatkundigen onderzoeken het voor en tegen van inpoldering van grote stukken Waddenzee, Nederlandse en vooral buitenlandse maatschappijen boren er naar olie en gas, door de Deltawerken verdreven Zeeuwse vissers zoeken er nieuwe mosselgronden en toeristische organisaties zien er mogelijkheden voor recreatie. Onlangs is bij Thieme te Zutphen een fraai geillustreerd werk verschenen, dat aan bovengenoemde en andere aspecten aandacht besteedt: Het Waddenboek (z.j. 223 p.).

Tien personen, onder wie de drie redacteuren drs. J. Abrahamse, J.D. Buwalda en prof. dr. L.M.J.U. van Straaten, hebben hieraan meegewerkt en het resultaat is een boeiend en over het algemeen goed leesbaar boek geworden. Hoewel het noemen van slechts enkele van de tien artikelen tekort doet aan de rest, wil ik op deze plaats toch speciaal wijzen op die van ir. T. Edelman, De historische veranderingen in de natuurlijke gesteldheid van het Nederlandse waddengebied en van drs. H. Halbertsma, Onbedijkte kwelders als woonoorden in het verleden der Friese kuststreken en op de enthousiaste pagina's van drs. J. Abrahamse en J.D. Buwalda, Wadlopen, 'land'-loperij bij laagwater.

J.R. Bruijn.

-o-o-o-o-o-

UIT DE TIJDSCHRIFTEN

ALINGS, H.W.: Rokin 91, het huis met de adelaars drie eeuwen oud (1664-1964). In: Ons Amsterdam, 1964, p. 85-93

ANDERSON, R.C.: Naval warfare in fiction. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 243-252

BAYNHAM, H.W.F.: A seaman in H.M.S.Leander 1863-66. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 343-352.

BEATTIE, J.H.: Le problème des abordages sur les routes NEMEDRI en mer du Nord. In: La Revue maritime, 1965, p. 973-980.

BESNARD, A.P.E.J.J.: Enige gedachten over de doelstelling van Nederlands militaire inspanning. In: Marineblad, 1965, 75, p. 837-841.

BOER, J.J.P.DE: De Noord-Atlantische Oceaan bron van conflict. In: Marineblad, 1965, 75, p. 881-925.

BOON, H.N.: De Navo plechtanker voor Nederland ook in de toekomst. In: Marineblad, 1965, 75, p. 825-835.

BOSSCHER, PH.M.: Amsterdam en de Marine. In: Marineblad, 1965, 75, p. 515-573.

BURKIJ-BARTELINK, A.: Een vergeten admiraal en een vergeten zeeslag. In: Nieuwe Rotterdamse Courant, wekelijks bijvoegsel, 11 september 1965, No. 211 (Pieter de Bitter voor Bergen).

BUSSEMAKER, H.TH.: De rol van China in de tweede wereldoorlog. In: Marineblad, 1965, 75, p. 707-733.

CRONE, E.: Historische opmerkingen over de Loxodroom. In: De Zee, 1965, p. 399-407.

DADVISARD, M.: Le sous-marin dans la Marine Française de demain. In: La Revue maritime, 1965, p. 697-707.

DELAYE, TH.J.: Au coeur de l'océan Indien, la Pointe des Galets, le plus lointain des ports français. In: La Revue maritime, 1965, p. 874-899.

DICKINSON, H.T.: The capture of Minorca 1708. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 195-204.

DIRKZWAGER, A.: Muiterij aan boord van het barkschip "Twenthe" op 12 augustus 1856. In: Rotterdams Jaarboekje, 1963, p. 183-192.

EEGHEN, I.H.VAN: De Deense admiraal Cort Sivertsen Adeler op het Rokin. In: Amstelodanum, 1965. 52, p. 33-40.

GILLARD, D.R.: Salisbury's Heligoland offer: the case against the "Witu Thesis". In: English Historical Review, 1965, LXXX, p. 538-552.

HANEVELD, G.T.: De eerste Nederlandse legerplaats op Curaçao. In: Marineblad, 1965, 75, p. 697-704.

HARTMAN, C.M.A.: Enige aantekeningen bij het Reglement betreffende de krijgstucht. In: Marineblad, 1965, 75, p.575-583.

HARTMAN, C.M.A.: Enige aantekeningen bij het Reglement betreffende de krijgstucht. In: Marineblad, 1965, p. 1005-1020.

HUAN, Cl.: La flotte marchande soviétique. In: La Revue maritime, 1965, p. 981-1004.

KANNEGIETER, J.Z.: Het Geuzenkerkhof. In: Amstelodanum, 1965, 52, p. 178-184.

KJAERHEIM, STEINAR: The Norwegian timber trade in the seventeenth century, review of the Stein Tveite, Engelsk-norsk trelasthandel 1640-1710 (Bergen-Oslo, 7). In: Scan.Econ.Hist. Review, 1964, XII, p. 91-95. 7 1961

OOSTEN, F.C. VAN: De adelborstenopleiding te Soerabaja. In: Marineblad, 1965, p. 1041-1071.

OSBON, G.A.: The Crimean gunboats, I, II. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 103-115; 211-220.

PAGET-TOMLINSON, E.W.: Ideas for a maritime museum in Liverpool following a survey of maritime museums in Northern Europe. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 299-304.

PELTIER, M.: Campagne en mer Baltique, souvenirs. In: La Revue maritime, 1965, p. 1122-1137.

PIETERS, L.J.: Een honderdjarige scheepvaartverbinding met Engeland. In: Rotterdams Jaarboekje, 1963, p. 193-218.

PRINS, J.: De koopvaardij, element van maritieme macht. In: Marineblad, 1965, 75, p. 585-606.

RIOLLOT, M.: .... et le Zuyderzee devint l'IJsselmeer. In: La Revue Maritime 1965, p. 746-763.

THROCKMORTON, P.: Wrecks at Methone. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 305-320.

WAY, K. DE & H. DONKER: Enkele gedachten over een reorganisatie van de Navo. In: Marineblad, 1965, 75, p. 843-859.

WESTENBRUGGE, C.J. VAN: Een andere visie op de taak van de Koninklijke Marine. In: Marineblad, 1965, 75, p. 861-879.

VERHOOG, P.: Een noordwestelijke doorvaart in 1660? In: De Zee, 1963, p. 281-293.

VERHOOG, P.: Enige biologische notities van Columbus. In: De Zee, 1964, p. 508-513.

VERHOOG, P.: Amérigo Vespucci, 1451-1512. In: De Zee, 1965, p. 359-367.

ZIRKER, P.A.: The Anson-Squadron Narratives: a modern view. In: Mariner's Mirror, 1965, 51, p. 321-341.

J.R.B.

-o-o-o-o-o-

NIEUWE UITGAVEN

R e c t i f i c a t i e

BLAEU, WILLEM JANSZ.: The light of navigation. Amsterdam, 1612. With an introduction by R.A.Skelton. Amsterdam, N.Israel, 1964. XIII,299 p. ill. 2 appendices with 39 maps. (Theatrum orbis terrerum, Series of atlases in fascimili. First series,vol.6)

In de opgave van dit boek in Mededelingen no. 11, p. 73, is de prijs abusievelijk vermeld als f. 425,--. Dit moet zijn f. 90,--

- - - -

Algemeen

BOXER, C.R.: The Dutch sea-borne Empire, 1600-1800. London, Hutchinson, 1965. 352 p. 16 p.ill. 4 maps (History of Human Society) f. 33,--

CHALINE, CLAUDE, FRANCE ROGÉ & PIERRE GEORGE: L'Europe des marchands et des navigateurs. Paris, Presses univ. de France, 1964. 208 p. ill. maps f. 16,60

HERMAN, ZVI: Peuples, mers, navires. Trad. de l'hébreu par Josef Milbauer. Paris, Arts en Métiers graphiques, 1964. 399 p. ill. maps. portr. f. 29,05

TIMMERS, G.: Schetsen uit de nautische geschiedenis van Curaçao. Willemstad, Stichting Wetenschappelijke Bibliotheek, 1965. 56 p. ill. niet in de handel

TOUSSAINT, AUGUSTE: History of the Indian Ocean. Trsl.from the French by June Guicharnaud. London, Routledge & Kegan Paul, 1965. 299 p. circa f. 20,--

Mr. Toussaint is Chief Archivist of Mauritius.

Oorlogsmarine

ADAMSON, I.: The forgotten men. Commando's in war-time China. London, Bell & sons, 1965. 195 p. ill. f. 12,20

AMIT, M.: Athens and the sea. A study in Athenian seapower. Bruxelles-Berchem, 1965. 150 p. (Collection Latomus,74) f. 18,45

BLACKMAN, R.V.B.(ed.): Jane's fighting ships 1964-65. London, 67e Jrg. 477 p. 2000 ill. f. 91,95

BREDT, A.(ed.): Weyers Flottentachenbuch 1965. München, Lehmanns Verlag, 1965. 47e Jrg. 402 p. 1268 schetsen, 277 foto's f. 47,05

Zum 47. Male liegt der traditionsreiche blaue Band vor, wie immer exakt und konzis und darin von keinem der grosseren Flottenhandbücher der Welt übertroffen. 179 Tabellenseiten, 1268 Skizzen, 277 Fotos - diese Zahlen sagen nur wenig über den tatsächlichen Gehalt dieser Darstellung der Flotten der Welt aus. Der Übergang des Kriegsschiffbaus zu Raketenbewaffnung und Atomantrieb, die Verlagerung - von den nahezu archaisch anmutenden Flugzeuträger-Giganten abgesehen - auf Unterseeschiffe und Zerstörer als die Hauptträger eines künftigen Seekrieges, das weitere Wachsen der amerikanischen und der sowjetischen Seemacht, die Umstellung Englands auf die Pflichten der selbstgewählten Verteidigungsaufgaben "östlich von Sues", das Heranwachsen nicht nur der französischen, sondern neuerdings auch wieder der italienischen Seemacht, der Aufbau der Bundesmarine wie der japanischen Flotte - das alles spiegelt sich getreulich und zuverlässig im "Weyer". Nur eines vermisst man: sollte es nicht möglich sein - wie es bis zum Zweiten Weltkrieg auch im "Weyer" der Fall war und in seinem grossen britischen Gegenstück "Jane's" noch heute ist - über das rein Tabellarische hinaus auch kürzere Übersichten über Tendenzen und Programme der Seerüstung allgemein wie der einzelnen Staaten zu geben? Es gibt so manches, was tabellarisch nicht festzuhalten ist, aber vermerkt werden sollte, um andere, bessere Perspektiven möglich zu machen. Das wäre gerade für die vielen Kriegsflotten nicht nur als reine Fachleute, Interessierten nützlich, aber auch für die Experten. Sm.
(Frankfurter Allgemeine, 9 oct.1965)

BRODIE, B.(Ed.): A guide to naval strategy. New ed. New York, Praeger/London, Pall Mall Press, 1965. 274 p. 7 maps f. 9,75

CLARK, WILLIAM BELL (ed.): Naval documents of the American Revolution. With a foreword by J.F.Kennedy and an introduction by Ernest McNeill Eller. 1,451 p. Washington, U.S.Government Printing Office, 1964-65. ill. facs. maps, portr.

Vol. I. American Theatre, Dec.1, 1774 - Sept.2, 1775.
European Theatre, Dec.6, 1774 - Aug.9, 1775.

It is fitting that this ambitious project should have been launched under the patronage of the only officer of the United States Navy ever to enter the White House. As President Kennedy wrote, "these documents ... tell the story of the courage and valour which established the high traditions of the American Navy - and which, ever since, has inspired and fortified the American people in times of crisis". This is a work of piety as well as of scholarship. ...

An aspect giving rise to serious doubts is the view taken by the editor of the scope of his functions. Admiral Eller quotes, very much to the point, Washington's letter of thanks to de Grasse after the crowning mercy of Yorktown, handsomely admitting that but for the French admiral's victory over Graves off the Capes of the Chesapeake there would have been no Yorktown. Sea power was basic. And as much of the decisive land warfare was a fight for control of the water routes into the heart of the rebel territory, a great deal of merely military matter can easily be justified. After all, as Washington pointed out in 1814, command of these water routes was essential to effective use of military force from Canada. So it is fitting that we should have Ethan Allen's account of how he took Ticonderoga "'In the name of the great Jehovah, and the Continental Congress'". It is also fitting that we should have an account of the services of the Royal Navy in ferrying troops across "the Cambridge River" on their way to encounter "the shots heard round the world". It is also fitting that we should have an account of Bunker-Hill as seen from the rather ineffective naval force supporting the British attack. But do we need extracts from speeches by Chatham and Burke? ... Many of the documents printed here are already available and, even if they were not, are not in any real sense "naval documents".

But the greater part of the documents are relevant and relevant to all sides of the naval war. We have light cast on the British blockade, on impressment, on trade with the West-Indies, with Ireland, with continental Europe. We have valuable documents illuminating the early history of what became the United States Navy. We have forgotten "battles" recalled; Chelsea and Machias. We have illustrations of the difficulties of enforcing "the Association"; of the sorrows of the Marshfield "Tories"; revealing Quaker correspondence from the Browns of Providence; excessively optimistic accounts from John Adams of the low state of morale of the Royal Navy; news of the beginnings of French aid (the ominous name "Gardoqui" appears).

There are also illustration of the difficulties of British "political warfare". ...

All aspects of the naval war get attention and so does the diplomatic game played by "the Compte de Vergenes", as the editor oddly styles that great diplomat. The evacuation of Boston is in sight; so is the extension of the war. The editing is good but not as excellent as we have come to expect from American scholarship. French accents are neglected; the translations are stiff. And, a useless complaint, titles again let American scholarship down. ...

(The Times Literary Supplement, June 24, 1965)

COUSINS, G.: The story of Scapa Flow. London, Muller, 1965. 204 p. ill. f. 14,50

COURSE, A.G.: A seventeenth-century mariner. London, Frederick Muller, 1965. 255 p. f. 17,10

Edward Barlow, the subject of A Seventeenth-Century Mariner, was such a landlubber as a boy that he did not recognize a ship when he first saw one. At the start of his first voyage he fell down the hold. He survived to serve for over 40 years in the Royal Navy and the Merchant Service. His were the days of the Barbary pirates, of East Indiamen and the scurvy. For a time he was a prisoner of the Dutch. On one voyage he ran into Captain Kidd. Captain Course, a maritime historian with his own experience in sail, reconstructs Barlow's career from his journals. The book is as carefully done as a ship in a bottle and offers the same picturesque delight.

(Times 16 September 1965)

COWBURN, PHILIP: The warship in history. London, Macmillan, 1966. 256 p. ill. f. 25,65

CRESSWELL, Sir W.: Close to the wind. The early memoirs. Edited by P. Thompson. London, Heinemann, 1965. 224 p. ill. maps. f. 20,50

FEATHERSTONE, D.: Naval war games. London, Paul, 1965. 224 p. 12 ill. f. 12,20

FUCHIDA, MITSUO & MASATAKE OKUMIYA: De slag bij Midway. Vert. door J. Waasdorp uit het Engels. Utrecht, Het Spectrum, 1965. 256 p. ill. (Prisma-boeken,1109) f. 2,25

Midway, the battle that doomed Japan.

GIBSON, CHARLES: The ship with five names. London, Abelard-Schuman, 1965. 159 p. ill. f. 11,--

In 1941 Speybank, a British tramp steamer, was captured by the Germans and converted to their uses. Mr.Gibson chronicles the adventures of the ship and provides a factual and readable account of a daring operation carried out by brave and skilful men.

(The Times Literary Supplement, 29 July 1965)

GONCHAROV, IVAN: The voyage of the Frigate Pallada. Edited and translated by N.W.Wilson. London, Folio Society, 1965. 266 p. f. 16,80 (members only)

During the early 1850s the Russian frigate Pallada made an enormous and protracted journey from Kronstadt, by way of the Cape of Good Hope route, to China and Japan. Admiral Putyatin was in charge, and he took as secretary to his expedition, which was large concerned with a trade treaty, the writer Goncharov, who besides being almost a caricature of what is generally thought of as a Russian novelist of the classical period, was a cautious servant, and at the outset, though a volunteer, a complete lubber. The result was one of the mote unusual book of travel, here admirably translated, and

illustrated so appropriately with contemporary material that it is a pity full information is not given about the source.

If Goncharov was an oddity at sea, he had a trained eye for people and an ear for conversation which makes his account lively, informative, and no seldom amusing. (The Times Literary Supplement, November 4, 1965)

GORDON, DONALD C.: The Dominion partnership in imperial defence, 1870-1914. Baltimore, John Hopkins Press, 1965. 376 p. f. 30,25

Describes the growth of military and naval collaboration among the major self-governing parts of the British Empire during the decades prior to World War I.

GRAHAM, GERALD S.: The politics of naval supremacy. Studies in British maritime ascendancy. London, Cambridge University Press, 1965. VIII,132 p. 2 maps. (Wiles Lectures) f. 17,10

The Wiles Lecturer of 1964 examines the limitations of British naval supremacy in the Atlantic, the Mediterranean and the Indian Ocean, as prescribed by British policies after Waterloo.

GRETTON, Sir P.: Maritime strategy. A study of British defence problems. London, Cassell, 1965. 216 p. ill. f. 20,50

HERZOG, B. & G.SCHOMAEKERS: Ritter der Tiefe-Grauwe Wölfe. Die erfolgreichsten U-boot-kommandanten der Welt aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg. Wels/Österreich, Welsermühl Verlag, 1964. 380 p. 180 Abb. 10 Kart. f. 34,30

HICKLING, HAROLD: Sailor at sea. London, Kimber, 1965. 224 p. f. 17,10

Admiral Hickling had a varied career in both World Wars and has recorded some of its highlights. These ranged from serving as a young officer at Coronel and the Falkland Islands in the cruiser Glascow, commanding the later ship in the same name in the Second World War and being responsible for some of the detailed planning and operating of the Mulberry artificial harbour during the invasion of Normandy. Beyond a personal account of the recapture of Berbera in 1941, he has little new to say. (The Times Literary Supplement, 26 Augustus 1965)

HOEHLING, A.A.: The Great War at sea. A history of naval action: 1914-1918. London, Arthur Barker, 1965. 352 p. 70 ill. f. 20,50

JAMESON, WILLIAM: The most formidable thing. London, Hart-Davis, 1965. 280 p. f. 23,95

Admiral Jameson harks back in The Most Formidable Thing as far as 1578 when one William Bourne described a "ship or boate that may goe under the water", and he carries his story of the submarine up to the end of World War I. From the tiny, primitive contraptions which

appeared briefly in the Napoleontic Wars, the War of American Independence, and the American Civil War, the brisk narrative moves on to describe how desperately close a run U-boats, unhandicapped by considerations of waging war in an honourable fashion, gave Britain in 1917. Admiral Jameson's survey is well supported by photographs. (Times, 16 September 1965)

KORTE geschiedenis van de zeemacht van de Republiek der Verenigde Nederlanden en van het Koninkrijk Holland. Samengesteld door de zorg van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf in 1964. Gestencild. Ongepagineerd.

LASSEN, SUZANNE: Anders Lassen V.C. London, Frederick Muller, 1965. f. 19,50

Anders Lassen know the sea from his childhood in Denmark. The outbreak of the Second World War found him a cadet in a tanker. Coming to England he was soon a Commando operating from small boats as part of that hand of steel, in Churchill's phrase, that came out the sea to pluck the German sentries from their posts. From raids in the Channel he went on to campaigns in the Mediterranean. His career was loaded with decorations. Anders Lassen, V.C. is by his mother. (Times, 16 September 1965)

LECKIE, ROBERT: Les marines dans la guerre du Pacifique (1941-1945). Paris, Robert Laffont, 1965. 440 p.32 p.ill.f 19,90

LEGG, STUART: Trafalgar. London, Hart-Davis, 1965. ill. f. 14,50

LENTON, H.T.(Ed.): German submarines. London, Macdonald, 1965. ill. (Navies of 2nd World War Series) 2 vol.per dl.f. 9,15

LENTON, H.T.(Ed.): German surface vessels. London, Macdonald, 1965. ill. (Navies of the 2nd World War Series) f. 9,15

LENTON, H.T. & J.J. COLLEDGE: British warship losses of World War II. London, I.Allen, 1965. 64 p. 25 ill. f. 2,85

LEWIS, MICHAEL: The navy in transition, 1814-1864. London, Hodder, 1965. 287 p. ill. f. 23,95

[A social History of the Navy, 1793-1815] painted a fascinating picture of the lives of sailors struggling against Napoleon. This latest volume turns to the years of peace. It has two main themes: redundancy and the drafting of more carefully organised conditions of service; and technical innovation associated with the application of steam power to battleships and with the rise of the engineer. Although Professor Lewis eximines many other aspects of life at sea, it is inevitable that these two themes stand out, as they do in relation to other aspects of social and economic history of this period. In the background, for political reasons, there was another basic change. The navy forsook its role as warrior and took over the role of policeman, "keeping order in a new world which its prowess had created."

Because of this conjunction of changes Professor Lewis's new volume is as interesting as his last. It depends for its success on the same blend of careful analysis and imaginative attention to detail. Although the style is sometimes didactic and the chapters a little too much like lectures, Professor Lewis is a persuasive enough teacher to carry the reader with him. He begins with Nelson and Collingwood only just behind him and ends with a distant glimpse of Jellicoe and Cunningham. The story starts "with the Old Navy at the peak of its most glorious hour" and concludes with "the New Navy in its birththroes."

The general historian will be interested in what Professor Lewis has to say about both redundancy and innovation. It proved very difficult for the Admiralty to "retire" its officers: even the word "retirement" had its problems also. There were serious "promotional blocks," and reforms came too late to ensure the efficiency of the navy during the Crimean War. Officers had to be pulled back into service after years of "retirement". Pellew, for example, was appointed to command the East India and China Station after thirty-one years of "unemployment". A crude exhibition of brutality showed how temperamentally unsuited he was for service. Rear-Admiral Price, sent out to the Pacific, revealed gross technical incompetence. "His professional qualifications were not only quite out of date, they were virtually nil; for he had never commanded anything greater than a second-grade battleship." Well aware of all his own limitations, he shot himself dead through the lung - having in his agitation missed the heart - while his fleet was attacking a Russian base that was not worth while capturing. Young, iconoclastic, military and naval historians could not expose the shortcomings of naval organisation during this period more damningly than Professor Lewis.

He shows also how, even when innovation was inevitable, the stable naval hierarchy was loth to admit the engineer to naval society. Treated as a cuckoo in the nest, the engineer met much the same kind of resistance as cavalrymen put up against the pioneers of army mechanisation. Even at the end of the period there were many sneering references to "engine-drivers" and "plumbers." In this, as in other respects, the social history of the navy illuminates broader themes in national social history. The ship was a world in itself, but it was sufficiently like the greater world to expose general social failings. There were technical failings as well, like the absurd time lag in introducing apparatus for distilling sea water.

> The invention of the very simple apparatus was made and remade again and again, but always forgotten or at least shamefully neglected by those whose business it was to provide it.

As a result, many sailors suffered. Absurdity and horror were never far removed when men's lives were at stake. For this reason, perhaps, Professor Lewis is right to sound didactic.

(The Economist, 25 December 1965)

∠ an ominous ring, and "superannuation" had

LLOYD, CHRISTOPHER: The nation and the navy. London, Cresset Press, 1965. New impression. 314 p. 10 ill. f. 9,15

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

Van dit in No. 10 van de Mededelingen opgenomen werk vermelden we hier de recencie van de Times Literary Supplement.

"Lord Hawke, when he ran out of the line and took the Poder, sickened me of tactics". Thus Vincent, musing after a long and resplendent career at sea. His words, their fuller meaning nothing like so simple as may appear, are quoted by Mr. Mackay in his description of the supreme moment of Hawke's life. This was when, one stormy November day in 1759, with his flag in the Royal George, the signal to chase at the fore topmasthead, he took his fleet into the confined and rock-strewn waters of Quiberon Bay in persuit of Conflans, and achieved one of the most decisive and dramatic victories in the history of any navy.

It is scarcely possible to praise Quiberon too much, in professional terms, and such has been the general neglect of historical studies that it is sad to say that only one later admiral of the first rank, Sir Max Horton - who, incidentally, had his earlier training in command of submarines, not surface ships - is recorded as having made pilgrimage to Quiberon with the purpose of studying Hawke's movements, so that he could appreciate the full impact of his feat.

The battle with the main fleet of France will always be worth attention as the climax of a career marked by steady purpose, massive competence, and the patience to endure, despite continual ill-health, the protracted, anxious, often unrewarded grind of seaward watch off a hostile coast. Hawke indeed became the complete admiral: not equally skilful in all the necessary capacities, but with the opportunity for distinction in every post from that of captain of a ship of the line to that of First Lord of the Admiralty.

What St. Vincent meant by his remark about his predecessor was that Hawke, serving under Mathews at the battle off Toulon in 1744 in charge of the Berwick, made sure of the capture of a ship which had struck her colours, and this in spite of penalties attached to or liable to be incurred from leaving the strict line of battle. Hawke, in short, preferred the certainty of a prize to approval for formal tactical behaviour, and in the upshot he was justified. Once an admiral, he made his qualities so clear that he went from success to success by measured stages - a "chase" victory off Ushant in 1747; continuous blockade of Brest from May to November, 1759, the Hawke-like grip only relaxed when the quarry had been pulverized; the capture of Spanish treasure-ships a few years later; a secondary political life, rewarded by charge of the Admiralty in 1766; a peerage in his old age, which should have been

his long before; and the final satisfaction of seeing a splendid generation of sea officers taking their earlier steps up the ladder, men who in due course would bear the brunt of tactical encounter during the long struggle with Revolutionary and Napoleonic France.

There were, it need scarcely be said, set-backs and even petulances to be put against the proud record: failure, for instance, to enthuse the generals associated with him in the combined operations of the Seven Years War, which led to characteristic explosions by Wolfe, who rightly deemed war to be an option of difficulties; petulance such as made him strike his flag when young Lord Howe was sent on a mission which Hawke mistakenly thought impugned his credit and his honour; even some failure to get as much as possible for his beloved Service when he answered for the Navy in the House of Commons. In this last respect, Mr. Mackay reinforces the current view that, of all eighteenth-century First Lords, Sandwich has perhaps been the most maligned:

The Treasury records echoed by those of the Admiralty, show that, of all those who graced the office of First Lord between 1738 and 1790 inclusive, Anson was the least successful in extracting money from the Government for the use of the Navy during the years of peace. On this count the most successful First Lord was Sandwich.

That is a conclusion which would have astounded students of naval history not a great many years ago, however cordially it would have been echoed by the editors of the Sandwich Papers.

Mr. Mackay also contends, not with quite so much conviction, that the iron rules for tactical behaviour at sea which led to such paralysis during much of the eighteenth century were not so constricting as some authorities - for instance, Professor Michael Lewis - have long argued. What few writers care to emphasize is that the Rules and Instructions were largely designed so that captains would support one another in battle. Accusations of what was termed "shyness" among captains ring through accounts of naval actions from the time of Pepys onwards.

One of the surprises of this biography concerns the character of Hawke's secretary, the Scotsman John Hay. He was a man much disliked, both in the Navy and outside it, but the gossip of such an observer as Horace Walpole, who took the current view of Hay, seemed to need at least some correction. Mr. Mackay shows that contemporaries were dead right, for Hay, having served with Hawke for many years and grown to know him as few others could have done, tried extortion on his former master when at last he left his employment. Perhaps Hawke was an indifferent judge of character; at least Hay got no change when he tried this tack.

Mr. Mackay's is that uncommon product, a leisurely paced, really well researched book, fairly proportioned, and designed with dignity, though the large compass which oblirates so much of the chart of Quiberon is regrettable. The author, who avoids the flourish, is incapable of the distortion of heightening the colour in a career whose

excitement was wholly professional. In his private life Hawke was plain dull, and Mr. Mackay has not attempted to make him seem less so by dragging in irrelevances. The decision is welcome. His own writing, which has virtues for which a serious reader may be thankful, is at times prolix, but he will never need to feel that he has erected a superfluous monument, for the last considerable life of Hawke appeared as long ago as 1883, and it was time that the mass of material which has become available since then was put into orderly shape. The work accomplished does not, in fundamentals, alter the existing impression of Hawke.

(The Times Literary Supplement, June 24, 1965)

MAHAN, A.T.: The influence of sea power upon history, 1660-1783. London, Methuen, 1965. 640 p. 25 maps. New edition f. 9,75

MARDER, A.J.: From the Dreadnought to Scapa Flow. Vol. 2. London, Oxford University Press, 1965. 504 p. ill. maps. f.33,--

Onderstaand een bespreking uit de Economist van dit in No. 10 van de Mededelingen reeds genoemde boek.

In this second volume of his history of the Royal Navy during the Fisher era ... Professor Marder continues to display his remarkable powers of narrative, synthesis and acute characterisation. After the bewildering details of the five volumes of the Official History, such a comprehensive yet lucid piece of historical writing as this is doubly welcome.

The biographer of Lord Fisher makes the ideal historian for the period covered by that stupendous combination of giants, Fisher and Churchill, until the resignation of both of them in the middle of the Dardanelles campaign. What is remarkable is the way we are carried through the subsequent year of inertia during the Balfour regime, when an unsuccessful search for an offensive strategy was terminated by action forced upon the Grand Fleet by German initiative.

Professor Marder suggests that "the war behind the war" would be a suitable title for the volume. He is more interested, as most people are today, in the struggle to formulate a naval strategy, and the examination of the reasonsfor its success or failure, than in the events themselves. The chief value of the book lies, therefore, in the comments made on passing events from behind the scenes. Many such comments are so acidulous that earlier publication would have been unsuitable. But, as an American, Professor Marder has the inestimable asset of possessing a golden key to collections of private and public records that are still inaccessible to Englishmen. The absurd fifty-year rule, which we alone in Britain/ may be slowly disintegrating, but it is curious to find here quotations from (for example) courts martial proceedings which have been withdrawn from circulation by some authority. Generous quotations are also made from the private correspondence of men like Beatty, Jellicoe and Fisher, which provide interesting comments from those in / maintain,

the seats of power to illuminate, among other things, the governmental crisis of 1915 with sidelights showing what was really going on at home during the Dardanelles campaign.

According to Lord Attlee, that campaign was "the one strategic of the war." It shows Churchill at his best and at his worst, and when it failed (chiefly through lack of support at high level) there was nothing to put in its place to break the deadlock on the Western Front. The last half of this book is therefore about the search for another offensive strategy. Apart from producing harebrained schemes for landings in the Baltic, Heligoland or odd Dutch islands, the search never came to anything. Desperate attempts to Do Something ended in Doing Nothing. The Grand Fleet, in possession of its geographic al and numerical advantages, could not bring the High Seas Fleet to action. The Germans, skilfully exploiting the doctrine of the Fleet in Being, paralysed a much superior force. How could Jellicoe regain the initiative? The distant blockade from Scapa was tactically ineffective because entry into the minefields of the North Sea was too hazardous. The economic blockade was too slow for the fire-eaters, besides being too feeble owing to the anxieties of the Foreign Office over the susceptibilities of neutrals. In the end, Scheer anticipated a scheme laid by Jellicoe by springing his own trap three days earlier, thereby precipitating the great sea battle for which the British had been longing for two years.

It is still /clear why Jellicoe delayed his scheme so long. Possibly it was due to the failure, stressed /not throughout this book, to make proper use of a plans division or a war staff. The navy contained too many technologists and too few planners. With a Fisher or a Churchill dictating affairs, policy was largely a personal adventure on their part. When they resigned, the second eleven had no useful ideas of their own, and they were alarmed by the new forms of submarine and mine warfare which were dawning on their limited horizons. Hence the defensive attitude of Beatty as much as of Jellicoe. The refusal to take risks, which characterised the tactics at Jutland, is explained here in the account of the long months of waiting. It was then that Jellicoe's sense of his responsibilities hardened because, as Churchill well said, he was "the only man on either side who could lose the war in an afternoon."

(The Economist, 16 October 1965)

MARINE-ARCHIV: Der Krieg zur See 1914-1918.

Band 3: Von Anfang 1916 bis zum Kriegsende. 445 S. 4 Karten f. 69,55

Band 4: Februar bis Dezember 1917. 560 S. 15 Karten f. 90,25

Band 7: Die Gesamtkriegslage vom Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges bis Kriegsende f. 77,10

MILO, T.H.: Wassenaer en de zeemacht. Jacob van Wassenaer van Obdam en zijn tijd. Met bijdragen over de leden van het geslacht Van Wassenaer in 's lands zeedienst en de gelijknamige oorlogsschepen, door G.J. VAN NIMWEGEN en J.H. DE VEY MESTDAGH. Wassenaar, Hist.Ver.Oud-Wassenaar, 1965. 76 p. ill. f. 2,75

MITCHELL, W.H. & L.A.SAWYER: Empire ships of World War II. London, Journal of Commerce/Liverpool, Sea Breezes, 1965. 120 p. 38 ill. f. 14,50

MOLLO, J.: Uniforms of the Royal Navy during the Napoleonic Wars. London, Evelyn, 1965. 48 p. ill. f. 34,65

The twenty coloured plates in the form of modern silhouettes which are a most attractive feature of this book, give a clear record, of the changes in naval officers' uniforms during the period. The changes of 1787, 1795 and 1812 are described in full and the contemporary sources from which the silhouettes have been constructed are carefully analysed. From the commentary which explains the illustrations, it is clear that three factors prevented the achievement of complete uniformity of dress: ambiguities in the official orders, the vagaries of tailors, and, above all the determined eccentricity of the officers themselves. The expert will find a most scrupulous examination of the details of buttons, lace and other marks of rank.

(The Times Literary Supplement, 12 August 1965)

MORDAL, J.: Hold-up naval à Granville. Paris, Editions France Empire, 1964. 284 p. ill. f. 10,70

MORDAL, J.: 25 centuries of sea warfare. Trnsl. from the French by L. Ortzen. London, Souvenir Press, 1965. 419 p. 35 ill. f. 25,65

NAISH, G.P.B.: Nelson and H.M.Victory. London, Pitkin, 1965. 24 p. ill. (Pride of Britain Series) f. 1,55

NEWCOMB, R.F.: Savo. The naval disaster off Guadalcanal. London, Transworld, 1965. (Bantam Books) New edition f. 2,20

PEILLARD, LÉONCE: Coulez le Tirpitz (22 septembre 1943). Paris, Robert Laffont, 1965. 384 p. 16 p. hors texte. port. ill. planches f. 15,30

"Coulez le Tirpitz". Tel est l'ordre donné par Winston Churchill, le 18 janvier 1942, à la Royal Navy et à la Royal Air Force. Pour écrire ce livre, Léonce Peillard a rencontré les officiers anglais qui placèrent des mines sous le navire, les résistants norvégiens qui signalèrent ses mouvements, les marins allemands rescapés. Cette vaste enquête dura deux ans, nécessita des voyages jusqu'au Cap Nord, des centaines de lettres.

POPE, DUDLEY: England expects. London, Barker, 1965. 368 p. ill.
New impression. f. 7,60

POTTER, J.D.: Admiral of the Pacific. The life of Yamamoto. London, Heinemann, 1965. 352 p. 12 ill. f. 19,95

The name of the author of this book may be familiar as one of the most successful of Fleet Street journalists. He has already published a life of the Japanese general who captured Singapore. The present volume is not so much a biography of the Commander in Chief of the Combined Japanese Fleet as a lively and reliable account of the operations which he conceived: Pearl Harbour, Midway and Guadalcanal.

Yamamoto holds a place second only to that of Togo in the history of the Imperial Navy. He was largely responsible for the secret rearmament before the war, and as the leading exponent of the naval air arm he created the carrier fleet and the torpedo carrying aircraft. He owed much to British example. His first command was a naval air school on the lines of Cranwell; his Zeros derived from a Sopwith design; and it was the success of the Royal Navy in the shallow waters of Taranto that inspired the tactics he devised for the attack on Pearl Harbour. Although he moulded the modern Japanese navy, it was not the monstrous battleships which he favoured but the principle expressed in the proverb: "The fiercest serpent may be overcome by a swarm of ants."

The paradox of his career was that he opposed a war with the United States because he was convinced that Japan was bound to lose in the long run. When he was dragged into the conflict by the military clique he prophesied that for the first six months:

> I will run wild. I will show you an uninterrupted series of victories. But I must also tell you that if the war be prolonged for two or three years I have no confidence in our ultimate victory.

The loss of his carriers and 50 per cent of his pilots at the battle of Midway proved he was right. Mr Potter defends his tactics there in separating the battleships from the carriers by a margin of 300 miles. He also more plausibly justifies the attack on Pearl Harbour against Admiral Morison's charge that it was "a strategic imbecility" on the grounds that it gave Japan the breathing space to capture the Java oil wells and organise its defence. The attack may be an oft told tale, but it has never been better told from the Japanese point of view than in this book.

It was fitting that the man who combined air power with sea power should have been shot down on a tour of inspection in the Solomons at the moment when the fortunes of his country were crumbling, and that he should be buried next to Togo, under whom he first saw action at the battle of Tsushima.

(The Economist, 28 Augustus 1965)

ROBERTSON, TERENCE: Dieppe: the shame and the glory. London, Pan Books, 1965. 512 p. New edition f. 3,80

ROHWER, J.: 66 Tage unter Wasser; Atom-U-Schiffe und Raketen. Hamburg, 1965. 88 S. 162 Abb. Kart f. 17,40

RUSSELL, JACK: Gibraltar besieged, 1779-1783. London, Heinemann, 1965. 332 p. ill. f. 25,65

By one of those unfortunate coincidences which plague authors and publishers, this is the second account of the historic siege of Gibraltar to appear within a few months. Neither Mr McGuffie nor Mr Russell appears to have been inspired by the present situation on the Rock, the fourth siege under British rule and the fifteenth in its long history. Without drawing invidious comparisons, it must be said that Mr Russell's book is a first rate piece of historical writing. The details have been so well digested that the story is not encumbered by quotations and the picture drawn is entirely convincing.

What a spectacular film it would make: fireships and floating batteries exploding in the dark, red hot shot whizzing through the air, a tiny garrison besieged by the combined fleets and armies of France and Spain, and the final relief when Lord Howe's Victory swept into the bay. Some of the ballistic details are so incredible that they inspired Baron Munchausen to go one better. One shot from the formidable floating batteries entered the muzzle of a 12 in. mortar at the moment it was fired and was propelled back to its source.

Dominating everything was old Governor Eliott (Mr Russell prefers this spelling), with his red coat and drawn sword, galloping from post to post to direct the fire. Everyone knows him from the magnificent portrait by Reynolds in the National Gallery. Few realise how his strength of will forced a population of 2,600 and a garrison of 5,300 to endure for three years at a time when Britain had lost America and George III wanted to exchange the place for Puerto Rico. Had it not been for the relief convoys, Gibraltar must have capitulated as Minorca did, after only six months, on account of scurvy. But the 62-year-old Cock of the Rock, with his "brisk lively manner, full of attention and civility, a great deal of conversation, approaching even to rattle, and no starch of any kind," saw it through.

It is an epic story, in the heroic sense of the word. Perhaps the remark of a private soldier might hearten the present harassed inhabitants: "Never fear, madam, if the d--- Dons fire to eternity they will never take the old rock nor the good souls that are upon it."

(The Economist, 25 September 1965)

SANGUINETTI, T.: Atome et batailles sur mer. Paris, Hachette, 1965. 285 p. f. 10,80

SCHURMAN, D.M.: The education of a navy. The development of British naval strategic thought, 1867-1914. London, Cassell, 1965, 224 p. f. 17,10

This is a companion volume to the excellent "Education of an Army" by Mr Jay Luvaas published a few months ago. Whereas the American subtitled his book "British Military Thought, 1815-1940," Dr Schurman, a Canadian, calls his "The Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914." This is misleading inasmuch as it suggests the evolution of a doctrine, since the sterility of strategic thinking in the first world war unfortunately proves the contrary. What we have in this admirable and scholarly book is equally interesting: studies of six writers who made naval history a respectable field of study - the brothers Colomb, Mahan, Sir John Laughton, Sir Herbert Richmond, Sir Julian Corbett. Spencer Wilkinson, who as a publicist was more influential than any of them, finds his place in the other volume. What all of them had in some degree was "the capacity to explain both the navy to the nation and the nation to the navy."

Three of them were first-rate historians, but how much influence did they wield in the formulation of policy? Dr Schurman is far too scrupulous to exaggerate their importance in this respect, though he gives them well deserved credit for dragging naval history away from the sea kings of Britain into a more serious atmosphere. The Admiralty ignored Philip Colomb, pooh-poohed his brother, relegated Richmond to a subordinate command for being too outspoken, and treated Corbett as a useful stooge. Only Mahan was really influential, more because of his connection with Theodore Roosevelt than in rationalising the empirical behaviour of the British navy in the age of sail. In the eyes of authority, naval history has remained a soft option in a polytechnic world. All attempts to encourage it - the Navy Records Society (founded by Laughton), the Naval Review (inspired by Richmond), even the Royal United Service Institution, for a century the forum of discussion and the only intellectual link between the services - have been left to the enthusiasm of private subscribers. They manage these things better in the United States.

Bemused by the technological revolution, very few naval officers had any use for the intellectual approach to the art of war. They were too concerned with the means to consider the ends. Hence the opposition to the establishment of a naval staff, over which both Richmond and Corbett fell out with Fisher. The relationship between the last two is a test case, but there is disappointingly little about it in this book. The name of Nelson was always on Jackie Fisher's lips, but he could not even get the date of the Battle of Trafalgar right. His war plans (printed since this book was written) were introduced by Corbett with reservations which, by implication, made them look inane, though he was too polite to say so.

What these writers wanted was a thinking department: it needed a Churchill to provide one with the founding of a naval staff in 1912. As Esher told Hankey, then secretary of the Committee of Imperial Defence,

> Julian Corbett writes one of the best books in the language upon political and military strategy. All sorts of lessons may be gleaned from it. No one, except Winston, who matters just now has ever read it.
>
> (The Economist, 11 September 1965)

SHANKLAND, P. & A. HUNTER: Dardanelles patrol. London, Collins, 1965. 160 p. (Fontana Series) New edition f. 2,20

SILVERSTONE, PAUL H.: U.S.warships of World War II. Shepperton (Middlesex), I.Allan, 1965. 416 p. ill. f. 17,10

SOKOL, H.: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18. Hrsg. vom Österreichischen Kriegsarchiv-Marinearchiv. Unveränd.Nachdruck der Ausgabe Wien 1933. 2 Bde. Graz, Akademische Druck- und Verlagensanstalt, 1965. 904 S. Abb. 22 Plat. 55 Karten f.120,90

SPINDLER, K.: The mystery of "The Casement Ship". Tralee (Ireland), Anvil Books, 1965. 224 p. ill. f. 2,20

STATLER, OLIVER (Ed.): The Black Scroll. An account of the Perry expedition at Shimoda in 1854 and the lively beginnings of people-to-people relations between Japan and America. Based on contemporary records with translation by Richard Lane and scroll paintings in full color by an anonymous Japanese eyewitness. 2nd ed. Rutland, Tuttle, 1964. 80 p. le uitgave 1963 f. 20,45

STEWART, I.G.: The ships that serve New Zealand. London, Bailey Brothers for A.H. Reed, 1965. 254 p. ill. f. 28,50

U.S.MARINE operations in Korea 1950-1953. Publ. by Historical Branch G-3. Headquarters U.S.Marine Corps. Washington, 1954-1965. 5 vol. ill. maps

U.S.SUBMARINE losses in World War II. Reissued with an appendix of Axis submarine losses, fully indexed by the Naval History Division, Office of the Chief of Naval Operations, Washington, 1963. VIII,244 p. ill. facs. maps. portr. f. 11,45

VROMANS, A.G.: De scheepsmacht in de wateren van Bengkalis in het jaar 1924. Amstelveen, 1965. 23 p.

Manuscript,niet in de handel, aanwezig in de Marinebibliotheek.

WALLER, G.M.: Pearl Harbor. New York, Heath/London, Harrap, 1965. 111 p. Rev.ed. (Problems in Amer.Civ.) f. 7,95

WOODWARD, D.: The Russians at sea. London, Kimber, 1965. 254 p. ill. f. 25,65

David Woodward's survey of Russian naval history shows that the initiative of rulers such as Peter the Great and Catherine achieved more than the mere size of fleets or any recognisable continuity of naval policy. In our century Russia's ignominious defeat by Japan and her

relatively ineffective performance at sea in two world wars were followed by her rapid emergence as the world's second naval power. The polycentric Soviet navy of today could for the first time dispose its formidable number of submarines - including some with nuclear propulsion and missiles - to threaten any opponent's cities, bases and oceanic commerce. The navy is no longer an adjunct to military operations, but a primary strategic factor.
M.G. Saunders
(The Observer, 11 Juli 1965)

Zeescheepvaart

ANALYSIS of world tank ship fleet, 1964. Philadelphia, Sun Oil Company, 1965. 46 p.

BONSEY, C.G. & J.G.JENKINS (Ed.): Ship money papers and Richard Grenville's Notebook. Jordans, Buckinghamshire Record Society, 1965. 131 p. f. 35,75

Sir Peter Temple left a collection of notes, letters and warrants concerning the Ship Money tax which, as Sheriff of Buckingham under Charles I, he had to administer in that county. The documents, which remained among the Stowe archives, are today in the Huntington Library in California. Now edited for the Buckinghamshire Record Society together with some notes by a subsequent Sheriff, they show how the new tax affected one inland county in 1635.
(The Times Literary Supplement, 2 December 1965)

HOLMES, JAMES WILLIAM: Voyaging. Ed.by Nora Coughlan. London, Hutchinson, 1965. 208 p. ill. f. 19,95

The memoirs of Captain Holmes, who for over fifty years, sailed the seven seas in clipper ships of the last century.

LLOYD's register of shipping. Register book Vol. 4, 1964-65. London, Lloyd's, 1965. 727 p. f. 33,--

MARITIME transport. A study by the Maritime Transport Committee. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 1965. 69 p. f. 6,--

MITCHELL, ALAN: Splendid sisters. London, Harrap, 1966. 192 p. ill. f. 12,20

The colourful history of the Shaw Savill Line and its two famous passenger liners "Southern Cross" and "Northern Star".

MOODY, B.: British ocean freighters. London, I.Allan, 1965. 64 p. 47 ill. f. 2,85

SCHMIDT, L.A.: All hands aloft. An account of the voyage of the square-rigger "Araphoe" to Manila in 1918. London, Sci. Sub Service, for Howell-North, 1965. 285 p. 21 ill. f. 22,80

STANTON, L.F.H.: The law and practice of sea transport. London, Brown, 1964. 356 p. f. 34,65

STEWART, A.J.(Ed.): Merchant ships. World built. Vol.13. London, Adlard Coles, 1965. 176 p. 102 ill. f. 25,65

SCHEEPVAART. Samengesteld door het Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rotterdam. Utrecht, Oosthoek, 1966. VIII 256 p. ill. (Oosthoeks lexicons) f.12,50

WILDE vaart, De-. Als sector van het goederenvervoer in Nederland. Plaats, structuur en ontwikkeling. 's-Gravenhage, Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer, 1965. 134 p. f. 7,50

Kust- en binnenvaart

FUCHS, J.M.: Vijf eeuwen binnenscheepvaart in Nederland. Geïllustreerde geschiedenis. Amsterdam, De Branding, 1965. 80 p. ill. f. 7,90

RINGWALD, D.C.: Hudson River day line. The story of a great American steamboat company. London, Sci.Sub.Service for Howell-North, 1965. 228 p. 250 ill. f. 37,40

Visserij

OMMANNEY, F.D.: South latitude. London, Longmans, 1965. 320 p. ill. Reissue f. 14,50

South Latitude which was first published in 1938, is a personal account of life in the Antarctic among whalers in South Georgia and on board the Royal Research Ship Discovery II.

Ontdekkingsreizen

CARLETTI, FRANCESCO: My voyage around the world. The chronicles of a sixteenth-century Florentine merchant. Translated by Herbert Weinstock. London, Methuen, 1965. 288 p.f. 17,10

One of the first men to circumnavigate the globe, Carletti was a keen and realistic observer. He paints a vivid picture of the world as it lived, looked, ate, worked, made love and war and did business more than three and a half centuries ago. An excellent translation from the archives of history.
(The Times Literary Supplement, April 15, 1965)

CARLETTI, FRANCESCO: Reis om de Wereld, 1594-1606. Den Haag, Kruseman, 1965. Vertaald en ingeleid door J.A.Verhaart-Bodderij.

Als jongen van 20 jaar begon Carletti met zijn vader vanuit Spanje een "wilde vaart" om de wereld te maken.

Met een lading slaven, die zij in Afrika kochten, vertrokken zij naar de Spaanse gebiedsdelen in Amerika, waar de vader kort na aankomst stierf. Vandaar ging de reis verder naar Japan, China en India. De thuisreis werd gemaakt met een paar Portugese koopvaarders.

Bij St.Helena raakten deze in gevecht met Zeeuwse koopvaarders. De Zeeuwen maakten de schepen buit en na een ellendige tocht als gevangene arriveerde Carletti in Zeeland, waar hij onmiddellijk een proces begon om zijn onrechtmatig geconfisqueerde goederen terug te krijgen, want hoewel de Zeven Provinciën in oorlog waren met Portugal, stonden zij op bevriende voet met de Groothertog van Toscane.

Carletti vertelt (in een aantal hoofdstukken) zijn wedervaren aan de Groothertog, wanneer hij na een ruim drie jaar lang en slepend proces onverrichterzake naar zijn vaderstad Florence terugkeert. Uit zijn verhalen blijkt, dat hij een scherp opmerker is en een pretentieloos, maar boeiend verteller. Ab Visser

(De Telegraaf, 3 December 1965)

CAMERON, IAN: Lodestone and evening star. London, Hodder & Stoughton, 1965. 45 s.

History tends to be written by historians, honest and good men (some of them) no doubt, but seldom seamen. Columbus's voyage of 1492 is so well documented, and so well served by contemporary public relations officers eager to justify the Spanish claim to a monopoly of the New World, that is has dominated the history books of four centuries. Modern research, particularly the application of navigational techniques to half-legendary voyages long before Columbus, has proved conclusively that the voyage of 1492 was at best a rediscovery of America. Archaeological and anthropological r e s e a r c h is making it more and more certain that the Old World knew a good deal about the New even in the Dark Ages of Europe.

Mr Cameron has applied a detailed knowledge of ocean currents and navigation to the accounts that have come down to us of the earliest maritime explorers - the Egyptians of the second millennium BC, the Phoenicians around 600 B.C., Pytheas of Marseilles (310 B.C.), the Irish of the fifth and sixth centuries, Norsemen, and others. He seems to me to prove - so far as proof is possible - that the records of these early voyagers reflect geographical reality. Mr Cameron believes that the Irish St Brandan reached the Bahamas and Newfoundland in the sixth century. He considers that it was probably an Irish monk whose teaching of Christianity in Mexico was responsible for the legends of the benevolent god Quetzalcoatl - white, bearded, and averse to human sacrifice. A.D., the eleventh century

In Aztec legend, Quetzalcoatl came from the east in a vessel with a square sail. Why not? We are so conditioned to thinking of ships in terms of steel monsters of many thousands of tons that we forget the seaworthiness of small boats, and the seamanship that can take them across oceans. The medieval Irish curragh was

immensely seaworthy - as were the ships of the Vikings, and of Tyre. The romantic embroidery that surrounds the Irish voyages is not to be sneered at - it belongs to an age of simple faith and belief in miracles. And the fabric beneath the embroidery has the stamp of truth. Mr Cameron has a good case. But to say that something could have happened is not the same as saying that it did. The importance of Mr Cameron's work is that it establishes more than the possibility that these ancient voyagers crossed oceans; it suggests the probability that they did.

In the later part of his book he relates the achievements of the better-documented explorers - Magellan, Cook, De Long, Parry, Nansen - to the geographical background of their maritime forebears, presenting in one volume of just under 300 pages a concise history of the mapping of the world. J.R.L. Anderson

(The Guardian, 17 December 1965)

DUNMORE, J.: French explorers in the Pacific. Vol.I. London, Oxford University Press, 1965. 364 p. 2 ill. 13 maps f. 30,25

LEWENHAK, S. (Ed.): The voyages of Captain Cook. A collection of contemporary documents. London, Cape, 1965. in folder. (Jackdaw Series) f. 6,--

MACK, JAMES: Matthew Flinders. London, Nelson, 1965. 264 p. ill. f. 25,65

Scarcely any of Australia's perimeter had been surveyed by 1800. In 1801 Matthew Flinders was given command of the "Investigator" to make the first-ever running survey of the vast coastline. The voyage, Flinder's subsequent career, and his unique contribution to navigation are the subject of this biography.

(Books from Britain, International Edition, no.1, 1965.)

MIRSKY, JEANETTE: The great Chinese travellers. London, Allen & Unwin, 1965. 309 p. f. 17,10

The titel might make one hesitate. China? Great travellers? The dust jacket even more so, with its drawing of a junk sailing over the ocean - are the Chinese not a land-based people: could one conceive of the opera The Flying Chinese? In fact, as Dr. Needham is now showing us with their scientific achievement, the Chinese have done a good deal more travelling than we commonly credit them with.

Miss Mirsky collects a varied bag from 2,500 years of history; nothing,perhaps, that Portugal or Spain could not equal, but varied, certainly; indeed, odd, if one were looking for the travellers as a guide to national character. She quotes from contemporary accounts, by the travellers themselves or from their near-contemporary biographers. There was the age of Buddhist pilgrimage represented by Hsüan Tsang, whose exploits Mr. Arthur Waley has chronicled in The Real Tripitaka; the early Han dynasty Chang Ch'ien who got caught by the Huns and only escaped after 10 years; despite the hiatus he pressed on with the mission the Emperor had ordered.

Recounting what is known of the most extensive of all

Chinese sea voyaging, under the direction of the eunuch Cheng Ho in the early fifteenth century, Miss Mirsky reminds us that the Sung dynasty, 200 years before this, was really the age of maritime progress when China perfected such essentials as the sternpost rudder and built hulls divided into watertight compartments. This was the period when the Chinese displaced the Arabs from their long mastery of the south-east Asian trade routes.

Then it stops. In the later Ming and Ching dynasties this mature civilization felt enthroned in its own world and saw no reason to look beyond it. To make up a final chapter Miss Mirsky therefore has to offer a sample of the nineteenth-century discoverers of the west, when discovery was forced on an unwilling China. There was the geographer who never left China but found the British isles "simply a handful of stones in the western ocean". Or the first Chinese ambassador to London in 1875 who noted that Engeland had only become rich and strong after the Ch'ien Lung period (1736-95), while his successor in the 1890s was tut-tutting in his diary at these people who did not consider sexual relations before marriage as a shame - what circles did he move in?

(Times, 16 September 1965)

PARKS, G.B.: Richard Hakluyt and the English voyages. London, F. Cass, 1965. XXV,228 p. 32 plts. 2nd ed. f. 38,50

SYKES, E.: The Azores and the early exploration of the Atlantic. London, Markham House Press, 1965. 26 p. 6 ill. f. 3,80

Het schip - Scheepsbouw

ALDEN, J.D.: Flush decks and four pipes. Annapolis, U.S.Naval Institute, 1965. 107 p. ill. f. 29,85

BOLLING, S.: Was ist das für ein Schiff? Schiffbau, Schiffsgeschichte, Schiffstypen, Schiffsantriebe. Leipzig, Verlag Enzyklopädie, 1964. 148 p. ill. f. 2,40

BRUGGEN, LINK VAN & H.J. WAALWIJK: Cornelis Verolme. Koning van de stapelloop. 's-Gravenhage, Voorhoeve, 1965. 168 p. 32 p. foto's f. 8,90

CHATTERTON, E.K.: Old ship prints. London, Paul Hamlyn, 1965. 182 p. ill. (some col.) (Serie Spring Books) f. 19,95

COWBURN, PHILIP: The warship in history. London, Macmillan, 1966. 256 p. ill. f. 25,65

GUGELOT, J.F. & A.P.HELWIG: Scheepsbouw. 5e dr. Amsterdam, Duwaer, 1965. VIII,368 p. ill.

HARTOG, JAN DE: The sailing ship. London, Hamlyn, 1965. 46 p. col. ill. (Odyssey Lib.) f. 3,80

HARTOG, JAN DE: Het zeilschip. Vertaald uit het Engels door H.Th. van Maurik. Amsterdam, Elsevier, 1965. 44 p. ill. (Elsevier's briljant boeken) f. 3,50

HISTORY under the sea. Washington, Smithsonian Institution, 1965. $ 3.00

A handbook describing most phases of underwater exploration with particular emphasis on the preservation and identification of objects recovered from shipwrecks and other underwater sites. This book (paper cover) contains valuable information on the field preparation and later laboratory preservation of organic and inorganic materials such as wood, leather, bone, horn, metals, ceramics, and stone. Sections discuss the identifications of coins, cannon, anchors, clay pipes, bottles, ceramics, and other objects commonly found on underwater sites.

JAMESON, WILLIAM: The most formidable thing, zie onder: Oorlogsmarine.

KRUISINGA, J.J. & A.M. VAN WEELE: Scheepsbouw, droogdokken en het onderhoud van schepen. Leerboek voor stuurlieden en aspirant stuurlieden. 9e dr. Amsterdam, De Bussy, 1965. 480 p. ill. f. 29,50

LANDS, 's, schepen uit de 16e en 17e eeuw. I. (A t/m C); II (D t/m E). Samengesteld door de zorg van het Bureau Maritime Historie van de Marinestaf in 1965. Gestencild. Ongepagineerd. Nr. I: 1-116; Nr. II: 117-223.

LEMAIRE, W.C.: Dl.1: Hr.Ms.schepen, vliegkampschip, kruisers, jagers, fregatten en bevoorradingsschip. 1965. 64 p. ill. (De Alkenreeks, 114)

Dl.2: Hr.Ms. schepen, onderzeeboten, mijnenvegers, patrouillevaartuigen, opnemingsvaartuigen, landingsvaartuigen, zeilend schoolschip, nettenwerkschip, duikvaartuigen, schepen loodswezen. 1965, 64 p. ill. (De Alkenreeks, 115) per stuk f. 1,90

LENTON, H.T.(Ed.): German submarines, zie onder: Oorlogsmarine.

LENTON, H.T.(Ed.): German surface vessels, zie onder: Oorlogsmarine.

LENTON, H.T. & J.J.COLLEDGE: British warship losses of World War II, zie onder: Oorlogsmarine.

MASSON, H.LE: Batiments de guerre d'aujourd'hui. Paris, Editions maritimes et d'outre-mer, 1965. 224 p. ill. f. 21,35

MITCHELL, W.H. & L.A.SAWYER: Empire ships of World War II, zie onder: Oorlogsmarine.

MOODY, B.: British ocean freighters, zie onder: Zeescheepvaart.

RONDE en platbodemjachten. Onder redactie van T.Huitema. Uitgeg. onder auspiciën van de Stichting Ronde- en Platbodemjachten. 2e herz. dr. Amsterdam, Van Kampen, 1965. 300 p. ill. f. 37,50

SILVERSTONE, P.: U.S.warships of World War II, zie onder: Oorlogsmarine.

SMITH, R. MUNRO: Notes and examples in naval architecture. London, E. Arnold, 1965. VIII,212 p. 112 fig. f. 17,10

STEWART, A.J.(Ed.); Merchant ships. World built. Vol.13, zie onder: Zeescheepvaart.

SVENSSON, J.: Sails through the centuries. London, Collier-Mac., 1965. 116 p. ill. f. 19,95

TRYCKARE, R. & W.A. BAKER: Van raderboot tot stoomschip. De geschiedenis van het werktuiglijk voortgestuwde schip. Amsterdam, Van Ditmar, 1965. 268 p. 96 ill. (48 col.) f. 87,50

VEER, ARIE VAN DER: Nederlandse zee- en havensleepboten. Alkmaar, De Alk, 1965. 2 dln. (De Alkenreeks 109, 110) per stuk f. 1,90

VIGNATI, GEORGIO: The story of ships. Trnsl. from Italian by M. Fitzallen. London, Oldbourne, 1965. 94 p. col. ill. Childr. f. 11,--

Haven- en Zeewerken

OLDEWAGE, B.: Die Mittelmeerhafen in E.W.G.-Raum. Marseille, Genua, Venedig, Triest. Tübingen, Mohr, 1965. 248 p. maps. (Veröffentl.der List Gesellschaft, 40) f. 28,85

VULLIEZ, A.: Mers el Kébir. La rade au destin tourmenté. Paris, Editions France Empire, 1964. 315 p. ill. f. 12,50

WARNER, OLIVER: Portsmouth and the Royal Navy. London, Gale & P., 1965. 40 p. 40 ill. f. 3,15

Reddingswezen

HOWARTH, P.(Ed.): The story of the lifeboat, 1965. London, Nat. Life-boat Institute, 1965. 64 p. 16 ill. f. 0,95

NOALL, C. & G. FARR: Wreck and rescue round the Cornish coast. Vol.2: The story of the Lands End life-boats. Barton, 1965. 152 p. 42 ill. 1 map f. 14,50

SAGERT, GERHARD: Ozeanschiffe stranden vor Cuxhaven: "Ondo", "Fides", "Silona". Die grosse Schiffstragödie vor Cuxhaven, vom Verfasser berichtet nach eigenem Erleben, Zeugenaussagen und dokumentarischen Unterlagen. Hannover-Linden, 1962. 48 p. ill.

SCHEFFER, AGE: Jan Doeksen. Avonturen van een Hollandse berger en zeesleper. Baarn, Het Wereldvenster, 1965. 160 p. f. 8,90

Stuurmanskunst

ANDERSON, E.W.: The principles of navigation. London, Hollis & Carter, 1966. 700 p. diagr. f. 46,20

BOER, S.P.DE: Zeemanschap voor de kleine handelsvaart. Amsterdam, Duwaer.
Deel 1: Het tuig, de uitrusting en het onderhoud. 3e dr. 1965. 164 p. ill. 3 bijlagen f. 9,--

CAMERON, IAN: Lodestone and evening star, zie onder: Ontdekkingsreizen.

Het recht van de zee

DEVELOPMENTS in the law of the sea, 1958-64. London, British Institute of International and Comparative Law, 1965. 208 p. f. 22,80

McGUFFIE, K.C.: The law of collisions at sea. 1st supplement to 11 rev.ed. London, Stevens, 1965. (British Shipping Laws, vol.4) f. 6,40

SINGH, N.: International conventions of merchant shipping. 1st supplement. London, Stevens, 1965. (British Shipping Laws, vol.8) f. 4,70

SNIJDERS, W.: De aansprakelijkheid van de wederpartij van de vervoerder voor schade aan het schip. Amsterdam, Scheltema & Holkema, 1963. II,22 p. (Studiekring Prof.Mr.J.Offerhaus, Reeks Handelsrecht,1) f. 7,25

STANTON, L.F.H.: The law and practice of sea transport, zie onder Zeescheepvaart.

De Schepeling

ANSON, PETER F.: Fisher Folk-lore. London, Faith Press, 1965. 176 p. f. 17,10

BREED, B.: Famous mysteries of the sea. London, Barker, 1965. 192 p. 15 ill. f. 11,--

CARLOVA, J.: Mistress of the seas: Anne Bonny. London, Jarrolds, 1965. 256 p. f. 14,50

COURSE, A.G.: A seventeenth-century mariner, zie onder: Oorlogsmarine.

DANA, R.H.: Two years before the mast. New York, New American Library/New English Library, 1965. (Signet Books) New edition. f. 2,70

HOPE, R.(Ed.): Seamen and the sea. London, Harrap, 1965. 224 p. ill. f. 9,75

HURD, M.: Sailors' songs and shanties. London, Oxford University Press, 1965. 64 p. ill. (Ypung Readers Guides to Music Series) f. 6,40

Zeesport

BRENTON, FRANCIS: Long sail to Haiti. London, Heinemann, 1965. 179 p. f. 14,50

Mr. Brenton, blissfully innocent of nautical know-how, hurled himself, as it were, into the deep end of the Atlantic; on his voyage from Tenerife to the Caribbean in his 24 ft. sloop he learnt joyfully as he sailed along the way of a ship in the midst of the seas and of winds that aroused his curiosity rather than his awe. His first landfall proved the efficacy of his original method of navigation adequate for small craft that obviated the use of sextant and logarithms. By that time he had become a very able seaman and his prospect of further voyaging very pleasing. But in Haiti men - and secret policemen at that - were very vile, wrecking his little craft and committing him to a disgusting oubliette (on no specific charge) whence he was rescued by the fortuitous intervention of the British Ambassador. No redress or compensation was offered for the injuries he suffered. Now he must share Mr. Hayter's conviction that we are deluding ourselves if we tolerate such behaviour by precarious dictators of states that are accepted, if not respected, members of the United Nations.

(Times, 22 Juli 1965)

BURNELL, R.D.: Races for the America's Cup. London, Macdonald, 1965. 228 p. f. 25,65

HISCOCK, E.C.: Cruising under sail. London, Oxford University Press, 1965. 490 p. ill 2nd ed. f. 30,25

HAYTER, ADRIAN: Business in great waters. London, Hodder & Stoughton, 1965 f. 14,50

Mr. Hayter's sea pilgrimage was from Chiswick to his home in Nelson, New Zealand-west about, so that having already made the voyage east about in Sheilah, he has qualified as a circum-navigator. His 25 ft. Norwegian sloop Valkyr matched his own seaworthiness and stamina and was buoyant enough to sustain the gravity of her owner's political misgivings and the weight of his social conscience. The author takes his seamanship and stress of weather implicit in such a voyage very much for granted. His fears for mankind's predicament and for the survival of democracy are logged more profusely

than any doubts he may have had about his ability to disarm the tempest. By the end of his voyage his personal problem remains unresolved - "the union of opposing impulses within myself and of myself with my environment". For one believing that his fellowmen are being tricked and trapped into slavery to materialism the cabin cell in pelagic retreat cannot still eremitic urges which call for passive resistance or active protest against the corruption of the human spirit.

(Times, 22 Juli 1965)

TABERLEY, E.: Lonely victory. Atlantic race 1964. Trsl. from the French by L. Ortzen. London, Souvenir Press, 1965. 221 p. 23 ill. f. 17,10

There is now a considerable literature of singlehanded sailing; indeed, it seems about the fastest-growing branch of the marine writing business. Partly, it is business: the wind is nominally free, but singlehanded sailors have bills to pay like other men, and if you take time off to cross an ocean or two a publisher's advance may be the easiest way of raising ready money.

The best book (Slocum set a high standard) grow out of the experience itself; it is more impressive to read of jobs taken ashore to earn money to continue a voyage than to feel that you are reading a book written primarily to fulfil a contract entered into before the voyage started. The French edition of Lieutenant Eric Tabarly's Lonely Victory sold 20,000 copies on the first day of publication. Because it is an outstanding book of the sea? More, I fear, because the French were so delighted to beat the English in the Singlehanded Transatlantic Race that Tabarly became a national h e r o overnight. (They order things better in France: Chichester had to wait two years for his CBE after winning the first Singlehanded Transatlantic Race; Tabarly had the Legion of Honour pinned on his breast as soon as he arrived at Nieuport.) On this side of the Channel we may feel a little shamefaced, but Tabarly earned his applause: his crossing in 27 days, in spite of the failure of his self-steering gear, which meant that he had to go on deck roughly every 90 minutes, was a stupendous feat.

Self-dedication is a l w a y s moving and Tabarly approached the race with d e d i c a t e d seriousness. But there should be more than technicalities to record after 27 days alone with an ocean. Tabarly is wholly interested in his boat and her performance, and in planning an even faster boat to win the next Transatlantic in 1968. It is an important technical study, and to a technically minded yachtsman, absorbing. But, "I have no fear of being alone at sea. ... I was concerned with not disappointing all those who were trusting in me, who had helped me to build the boat, to fit her out and to get her ready for sea, in record time I may say. Those were the only thoughts at the back of my mind, and throughout the crossing I was much too occupied to think about anything else or to have any other feelings. In a competition of that kind one's mind is concentrated

on a single aim - to win." This is honest, patently honest. It makes me rather sad. J.N.L.Anderson
(The Guardian, 16 July 1965)

YOUNG, JOHN: Two tall masts. The America's Cup challenge from Cambria to Sovereign. London, Stanley Paul, 1965. 123 p. f. 14,50

.... From Commodore Stephens's initial lighthearted challenge with his schooner America (he hoped to reimburse himself for the modest cost by astute betting on the race), to the latest syndicate that must have invested nearly a quarter of a million pounds in defence of the Cup in 1964, the event has become a battle of technological wits; seamanship has given way to the subtle wooing of light airs and sportmanship has wilted in the face of such immense financial commitments. Throughout its history the race has engendered more acrimony than good will .... But, as Mr. Young points out, paradoxically as a sporting contest, which until the advent of television could only be seen at a distance by a very few, this race was sailed with the eyes of the world upon it and it imposed totally disproportionate strains on national pride on both sides of the Atlantic. Since it was first won by Commodore Stephens the conditions of the race have favoured the defenders, whose ingenuity at exploiting them to their advantage and in the invention of mechanical aids reached a heights that the challengers seemed unable to match. Nevertheless over the years these splendid yachts with their pyramids of billowing canvas have lent grace and dignity to many a local regatta....
This is a brief but adequate and very readable account of a contest that has lost its charm and raison d'être. It seems a pity that today the rivalries of American and British yachtsmen should be settled in such tender and overbred vessels when the ocean racers can provide more thrilling sport, if not for the onlookers, for those who follow their progress in the press and for their crews in tests of true seamenship and endurance that preclude hauteur and recrimination.
(The Times Literary Supplement, 2 September 1965)

= o O o O o O o O o =

V R A A G E N A N T W O O R D

Antwoord

Op de vraag van vice-admiraal Mr. A.N.baron de Vos van Steenwijk: "Wanneer werd voor oorlogsschepen het voeren van het Rijkswapen op de achtersteven ingevoerd en wanneer en waarom werd dit gebruik beëindigd?" ontvingen wij de volgende antwoorden:

1. Naar aanleiding van de vraag in de rubriek "Vraag en antwoord" in de med. Ned. Zeegesch. omtrent het Rijkswapen, heb ik de eer U te berichten, dat in het platenalbum van het Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam, uitgave 1941 blz. 52 een "Ontwerp voor

den spiegel enz. van een oorlogsschip. Omstreeks 1820" staat afgebeeld.

De toelichtende tekst luidt: "Het op de spiegel aangebrachte Rijkswapen werd bij K.B. van 24 augustus 1815 vastgesteld en kort daarna voor oorlogsschepen voorgeschreven".

In de catalogus der scheepsmodellen, enz. van genoemd museum, uitg. 1928 is dezelfde spiegel als plaat 42 op bldz 57 opgenomen. Hier zegt de tekst onder de afbeelding: "Het Rijkswapen op den spiegel werd bij K.B. van 24 aug. 1815 voor oorlogsschepen ingesteld". Zie ook in a.w. plaat 44 bldz 59 en plaat 47 bldz 62.

"t Vooronder",
Maarn 24 aug.1965. (w.g.) S.W.P.C.Braunius.
Bakkersweg 46.

2. Naar aanleiding van de vraag van vice-admiraal Mr A.N.baron de Vos van Steenwijk in No 11 van onze "Mededelingen", kan ik U berichten dat ik het volgende heb gevonden. In een artikel van de hand van de toenmalige luitenant ter zee le klasse (thans commandeur) J.H.baron Mackay in de "Scheepsbel" - het personeelsorgaan van het toenmalige ministerie van marine - staat vermeld: "In vroeger eeuwen voerden onze schepen dikwijls fraaie spiegelversieringen, welke doorgaans waren geinspireerd op de naam van het schip. In 1815 kwam aan deze oude gewoonte echter een einde en werd bij Koninklijk Besluit voor oorlogsschepen voorgeschreven, dat voortaan het Rijkswapen op de spiegel moest worden gevoerd. Op koopvaardijschepen raakte de oude traditie eveneens in onbruik".

Ik hoorde van de commandeur van Dulm dat op een aantal oorlogsschepen - met uitzondering van onderzeeboten - die kort vóór de tweede wereldoorlog zijn gebouwd, het Rijkswapen nog was aangebracht op het hek of op het achterste dekhuis. Het is mij evenwel aan de hand van foto's gebleken, dat op de na-oorlogse schepen hiermede is gebroken. Het is zeer goed mogelijk, dat men ná 1945 - hoe vreemd het ook moge klinken - heeft vergeten het Rijkswapen aan te brengen. (w.g.) L.L.von Münching.

Departement van Defensie, Afd. Marinebibliotheek
Lange Voorhout 7, Den Haag.
1 september 1965.

Vraag 1.

Mr. A.Telders, archivist van de Gemeente Gorinchem, stelt de volgende vraag:

In de 18de eeuw schijnen de nieuw benoemde Admiraliteitsheren een bedrag van *f* 133,- ontvangen te hebben voor

"kussen en canon". (Zie een artikel van A. Oltmans in "Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap" deel XLV, p. 151 vv, getiteld: "Memorie omtrent de Admiraliteit op de Maze (1750); zie ook "Memoriën van Mr. Diderik van Bleyswijk 1734-1755, door Theod. Jorissen, Werken van het Historisch Genootschap, Nieuwe Serie Nr. 45 (1887) p. 183 en een "Memoriaal van alle de lasten en inkomsten der comptoiren gehorende onder 't Collegie op de Maze" van c. 1756, (Verzameling van der Heim, inv. nr. 362 A.R.A.) p. 149.

Mijn vraag is, wat waren dat voor kussens en wat betekent het woord "canon" hier?

Vraag 2.

In de Eerste Wereldoorlog schenen de Nederlandse pantserschepen te zijn uitgerust met 1 semi-automatisch luchtafweerkanon (Krupp) van 7½ cm, lang 55, per schip. De vraag is: Waar stond dit éne afwijkende kanon (was het extra?) aan boord opgesteld en waar zijn deze kanons gebleven?

Voor zover mij bekend zijn vier vermoedelijk geplaatst op de twee mijnenleggers Hydra en Medusa ter vervanging van twee gewone semi-automatische kanons per schip. Het Generale Staf boek over Den Helder spreekt van nog twee 7½ cm, lang?, luchtafweer marinekanons op Texel in Mei 1940. Behoorden deze ook tot die groep?

C.J.W. Everts

Vraag 3.

Matrozen en/of Mariniers vormden in Mei 1940 ergens de bezetting van een rivierbatterij, naar een krantenfoto te oordelen, bestaande uit kanons van 7½ cm, lang 25? (Krupp?), gelijkend op het onderzeeboot geschut van de boten K II tot en met K VI. Waar bevond zich deze bezetting en zijn dit inderdaad dergelijke kanons?

C.J.W. Everts

I N G E Z O N D E N M E D E D E L I N G E N

Ons lid, de heer G. Nikelait, verzoekt ons de leden opmerkzaam te maken op het bestaan van Nauticus, Vereinigung deutscher Schiffsmodelbauer. Deze vereniging - adres: Postfach 523, 79 Ulm/Donau - telt circa 1.000 leden, in aparte stedelijke "Schiffsmodellbauclubs" verdeeld. De Vereniging kent eveneens technische groeperingen met leden over geheel West-Duitsland verspreid, zo-

als de "Arbeitskreis historischer Schiffbau". Deze Arbeitskreis, welke sedert enkele jaren bestaat, geeft een periodiek uit "Logbuch", dat viermaal per jaar verschijnt. Tevens verzorgt de Kring een heruitgave van oude werken op het gebied van de scheepsbouw en organiseert excursies met voordrachten en museum-bezoek. Onze leden, die over de Vereniging "Nauticus" of de "Arbeitskreis historischer Schiffbau" meer willen weten, kunnen zich wenden tot de secretaris van de Kring, Herr Georg Nikelait, Postfach 114, Düsseldorf-Benrath.

= o O o O o O o O o =

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

JAARVERGADERING 1966

In verband met het feit dat het in 1966 driehonderd jaar geleden zal zijn dat de "Vierdaagse Zeeslag" plaats vond, is besloten onze Algemene Vergadering van dit jaar te houden op de eerste gedenkdag van deze slag, op zaterdag 11 juni. Het ligt in de bedoeling dat een Engels en een Nederlands spreker (Professor Dr. Charles Boxer en vice-admiraal Jhr.H.A. van Foreest) de Engelse en de Nederlandse kant van het treffen zullen belichten.

Dit openbare gedeelte van onze Jaarvergadering zal voor belangstellenden toegankelijk zijn. Als plaats van samenkomst werd 's Gravenhage gekozen, waar in de periode 11 tot en met 14 juni een nationale maritieme manifestatie zal plaats vinden.

Onze Vereniging is toegetreden tot een Comité "1966 Nederland ter zee", waarvan het secretariaat is gevestigd: Burg. de Monchyplein 14, 's Gravenhage. Hierin werken met onze Vereniging samen, de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot", het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum (Amsterdam), het Instituut voor scheepvaart en luchtvaart (Rotterdam) en het Comité Nationaal Gedenkteken voor de Marine.

Gedurende de maritieme dagen zal behalve de herdenking van de Vierdaagse Zeeslag, de onthulling plaats vinden van het Nationaal monument voor de Marine. Tevens worden herdacht het 60-jarig bestaan van de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot" en de 50-jarige jubilea van het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum en van het Instituut voor scheepvaart en luchtvaart.

Deze evenementen zullen ondermeer worden opgeluisterd met defilés van de Kon. Marine op de Scheveningse boulevard, voor de kust en in de lucht. In het Gemeentemuseum te 's Gravenhage zal

een maritieme tentoonstelling worden ingericht.

Uiteraard zal het volledig programma tijdig ter kennis van onze leden worden gebracht.

CONTRIBUTIE 1966

De leden wordt verzocht de contributie voor 1966 à *f* 7,50 (leden beneden de 25 jaar à *f* 4,50) te voldoen op girorekening nr. 293591 van Mejuffrouw Drs. A.M.P.Mollema te 's Gravenhage.

LEDENLIJST

[redacted]

[redacted]

PERSONALIA

Drs. J.R.Bruijn is met ingang van 1 november 1965 benoemd tot wetenschappelijk ambtenaar aan de Rijksuniversiteit van Leiden.

= o O o O o O o O o =

[redacted]