MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 14 *maart 1967*

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. 14 maart 1967

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Sous-commission néerlandaise de la Commission internationale d'Histoire Maritime

opgericht 20 mei 1961

Bestuur

Jhr H.A.VAN FOREEST, vice-adm.b.d., voorzitter
Mej.Drs A.M.P.MOLLEMA secretaris/penningmeester

Commandeur J.F.VAN DULM
Dr R.E.J.WEBER
Drs J.R.BRUIJN

[redacted]

Losse nummers verkrijgbaar: nr. 1 t/m 11 à *f* 3,-- per stuk
vanaf nr 12 à *f* 4,50 per stuk

MEDEDELINGEN
van de
NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

INHOUDSOPGAVE

BIJDRAGEN

Herdenking van Luitenant-Admiraal Tsjerk Hiddes door Jhr H.A.van Foreest 1
De Admiraliteit van Amsterdam van 1730-1740 door Drs J.R.Bruijn 14
De scheepsmacht in de Caraïbische Zee in 1914. II, door A.G.Vromans 23

VERSLAGEN VAN ONDERZOEKINGEN

Vervolg op Notities betreffende de kapitale schepen in de Slag bij Jutland door Ir R.F.Scheltema de Heere . . . 49

INTERNATIONAAL CONTACT

Het Internationaal Congres voor Zeegeschiedenis te Beiroet door Drs M.P.H.Roessingh 52

COLLECTIES EN TENTOONSTELLINGEN

Het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam door Drs J.B.van Overeem 58
Museum-Uitgaven 66
Museumschepen IV 67

LITERATUUR

De gedenkboeken van onze rederijen door L.L.von Münching 68
Boekbesprekingen 78
Uit de tijdschriften 92
Nieuwe uitgaven 97

LOSSE EINDJES 128

VERENIGINGSNIEUWS

Jaarvergadering 1967 129
Bestuurswisseling 129
Contributie 129
Ledenlijst 129
Personalia 131

B I J D R A G E N

HERDENKING VAN LUITENANT-ADMIRAAL TSJERK HIDDES

door Jhr H.A.van Foreest

Op 30 november j.l. werd op het stadhuis te Harlingen de admiraal Tsjerk HIDDES herdacht, die in de Tweedaagse Zeeslag, op 4 augustus 1666, dodelijk gewond was geraakt. Tal van autoriteiten, onder wie de commissaris der koningin, de commandant der zeemacht in Nederland, verschillende burgemeesters en de commandant van het nieuwe fregat "Tjerk Hiddes", waren daarbij tegenwoordig. De vroegere woning van de vlootvoogd was voor die gelegenheid verlicht, terwijl een tentoonstelling werd gehouden in het museum "Hannemahuis". Hr.Ms. "Hadda" en "Bulgia" en de Marinierskapel luisterden de plechtigheid op. Jammer genoeg was onsbestuur niet op de hoogte van deze plannen en miste dus de gelegenheid om bij te dragen in de hulde aan Frieslands meest vermaarde zeeheld.

In toespraken van de heer commissaris mr.H.P.LINTHORST HOMAN en van dr.K. de VRIES, wetenschappelijk directeur van de Fryske Akademy, werd op de betekenis van Tsjerk HIDDES voor het heden en verleden nog eens omstandig ingegaan. Wij zijn de heer de VRIES zeer erkentelijk, dat hij van zijn belangwekkende rede: Wijs beleydt ende getoonde couragie (de woorden zijn van Jan de WITT) een aantal exemplaren afstond voor de leden van onze Vereniging. Ten slotte kwam ook ds. J.J.KALMA nog een ogenblik aan het woord, die zijn in het Fries geschreven verhandeling over het leven van Tsjerk HIDDES, tezelfdertijd "te water liet".

Wij kunnen ons alleen maar verheugen over deze herleefde belangstelling in de geschiedenis van het zeewezen, dat voor de ontwikkeling van Friesland en voor het karakter van zijn bevolking van zo groot belang is geweest. Hierbij staat de figuur van Tsjerk HIDDES, evenals voorheen, centraal en schrijver dezes acht zich gelukkig, dat hij in 1963, bij de opening van de tentoonstelling "Mare Liberum" te Bolsward, daarop de aandacht heeft kunnen vestigen. Hij heeft in zijn voordracht 1) - die U terugvindt in ons Mededelingenblad

---

1) Deze voordracht is het eerst gepubliceerd in het Bolswards Nieuwsblad van 21 en 25 juni 1963.

no. 6 en ook in Ons Zeewezen, januari 1964 - met enige nadruk willen herinneren aan een belangrijke coincidentie: onze grootste victorie ter zee, in juni 1666, is tevens het hoogtepunt geweest in de loopbaan van die vlootvoogd. Zonder iets af te doen aan zijn verdiensten, kan men zelfs in gemoede erkennen dat door deze "Tsjerk HIDDES-cultus" de faam van andere, Friese zeehelden te veel in de schaduw is gesteld. Wie heeft er bijvoorbeeld aan gedacht in 1665 de dood van STELLINGWERF te herdenken? "un homme sage et vaillant", die men zelfs geschikt heeft geacht voor het opperbevel van de vloot, zolang De RUYTER afwezig was, in plaats van de jonge, opvliegende TROMP? 2).

Gaarne wil ik hier nog iets aan toevoegen over het werkje van ds. KALMA: Hwat sil us Tryn nou sizze? - Tsjerk Hiddes (1622-1666) ta eare (1966), dat bij de uitgever A.J. Osinga N.V. te Bolsward is te verkrijgen voor de prijs van ƒ 3,50.- Vooral aan onze Fries-sprekende leden kunnen wij dit populaire, met veel liefde geschreven opstel, zonder restrictie recommanderen. Een vertaling in het Nederlands zal te gelegenertijd verschijnen. Anders dan vorige biografen3) - het baanbrekende werk van Haagsma 4), zoals vanzelf spreekt, uitgezonderd - tracht KALMA zich aan de feiten te houden en herhaalt de anekdotes, die over de vlootvoogd de ronde doen, diens "vie romancée" gelijk hij het noemt, alleen als curiositeit of met het vereiste voorbehoud 5). Dat hij in die opzet niet altijd geslaagd is, vindt althans ten dele zijn oorzaak in het wijd verspreide gevoelen dat de rol der Friese zeehelden in Holland miskend of onderschat wordt. Ik acht het, ook voor onze Vereniging,

---

2) Volgens A.de WICQUEFORT in zijn brief aan de Franse minister Hugues de LIONNE dd. 18 juni 1665; zie H.T.COLENBRANDER, Zeeoorlogen I, in R.G.P.kl.serie, no. 18, blz.202. Dit had gekund als STELLINGWERF eerst tot luitenant-admiraal van Holland en Westfriesland was benoemd; een ongewone gang van zaken, maar bepaald niet uitgesloten. De schrijver bevestigt de goede opinie over deze Friese vlootvoogd in zijn Histoire des Provinces Unies III (ed.1866), p. 200.
3) Zoals b.v. M.van der DUIN, Tierck Hiddes, de Friesche zeeheld (1932).
4). S.HAAGSMA, Eenige bladzijden uit Friesland's zeegeschiedenis, in De Vrije Fries XVIII (1895), blz.373 e.v.
5) T.a.p. blz. 17/20.

nuttig daartegen stelling te nemen.

Op 3 juni 1966 verscheen in de Leeuwarder Courant een artikel over Tsjerk HIDDES - geschreven door A.HAILEMA - dat in het Marineblad van juli vrijwel woordelijk is herhaald, zij het onder een andere titel en blijkbaar zonder dat de redactie van laatstgenoemd blad zich zulks bewust was 6). Hierin vraagt de auteur zich af, naar aanleiding van onze manifestatie ter ere van de Vierdaagse Zeeslag, hoe daarbij: "Friesland met Zeeland naast Holland" dan wel vertegenwoordigd zal zijn. De lof van "onze Friese dapperen"is immers nimmer "uitgebazuind" als die van hun Hollandse collega's, oudtijds omdat ze daarvoor te eenvoudig en te "ynbannich" geweest zouden zijn, terwijl ze later - onder meer in de bekende geschriften van WARNSINCK - nimmer aan hun trek zijn geraakt. Men heeft te Harlingen zelfs geen graftombe voor Tsjerk HIDDES opgericht "als voor vele gesneuvelde Hollandse en Zeeuwse admiraals". Toch heeft de Friese admiraal: "prachtig samenspel geleverd met De RUYTER, die hem zelfs persoonlijk begeerde als zijn opvolger". Een van de redenen waarom Tsjerk nooit betrekken is geweest bij de ruzies tussen vlootvoogden, zou zijn dat hij zich niet liet voorstaan op de genoemde: "hoge eer... die De RUYTER zijn Friese onderchef waardig keurde" 7).

Dit alles typeert een geestesgesteldheid, waaruit zijn ontstaan wat KALMA noemt: "de fantasyforhalen oer Tsjerk HIDDES", wiens naam door Friese "nationalisten" gebruikt wordt "foar de propaganda". Zij hebben behoefte aan een zeeheld, die naast De RUYTER kan worden gesteld en die op hem lijkt in velerlei opzicht 8). Wat in dit verband de beweerde verwaarlozing van de Friese zeelieden aangaat, men zou die natuurlijk kunnen toeschrijven aan: "Hollânsk lokaelpatriotisme", maar KALMA acht het evenzeer mogelijk: "dat der to min oer Tsjerk Hiddes bikend is... om folle oer him fortelle to kinnen", dus voor een "werklike libbensbiskriuwing" 9).

---

6) Resp. als: Rol van de Friese zeehelden wordt vaak onderschat en Johan de Witt over Tjerk Hiddes - Friese admiraals in de 17de eeuw door Holland miskend.
7) Leeuw.Cour. pag.11, kol. 1/2; Mar.blad, blz. 577/78; zie J.C.M.WARNSINCK, Twaalf doorluchtige zeehelden (1941); Drie zeventiende-eeuwsche admiraals (1943).
8) T.a.p. blz. 19/20; men vindt deze neiging al bij HAAGSMA, blz. 375/76.
9) Blz. 11/12, 15 en 18/19, de laatste met een verwijzing naar HAAGSMA, blz. 377 e.v.

Nu lijdt het geen twijfel dat de auteur hier de spijker op de kop slaat. Het is voor ingewijden ondenkbaar dat een historicus als WARNSINCK de man zou hebben doodgezwegen, naar wie men dank zij zijn bemoeienis nog pas een belangrijk schip had vernoemd: 10). Maar er is inderdaad geen stof om diens waarde nauwkeurig te meten met de staf der wetenschap, niets dan een heel klein bytsje feiten en de te vaak herschreven lof van vele personen en instanties, die men reeds bij HAAGSMA vermeld vindt: van de Gedeputeerden ter zee, de Friese admiraliteit, de Staten van Friesland, Jan de WITT en de bekende comte de GUICHE 11). Daarbij schijnt niemand te hebben gemerkt, dat verschillende complimenten aan Tsjerks adres schablones zijn, zonder een persoonlijk karakter: het onderdeel van een vaste formule, gebruikelijk in aanstellingsbrieven 12) of een argument in missives, die het gunstbetoon moesten rechtvaardigen, verleend aan zijn pasgeboren zoontje 13). Ook wat na zijn dood nog meer is gezegd, in grafschriften, brieven of redevoeringen, vraagt vanzelf om een korrel zout 14). Van des te groter belang is derhalve de waardering bij zijn leven uit een onverdachte bron 15) en

---

10) Hr.Ms.torpedobootjager "Tjerk Hiddes", in 1938 op stapel gezet.
11) HAAGSMA, blz. 561, 583/84, 607, 611/16, op wiens altijd uitvoerig, uitstekend gedocumenteerde artikel latere schrijvers meestal teruggaan; zie b.v.HALLEMA, Mar.blad,blz. 583; KALMA, blz.53/54 en 63/64; K.de VRIES, Wijs beleydt ende getoonde couragie (1966), blz.11 en 16.
12) HAAGSMA, blz.391 en 505; bijl.3, 4 en 5, De VRIES, blz.11. Vergel. P.J.BLOK, Michiel Adriaanszoon de Ruyter (1928),blz.34.
13) HAAGSMA, blz.583/85; bijl.8, 9 en 10.
14) Misschien mag de brief van Johan de WITT aan de uitgever GALAMA - HAAGSMA, blz.377, bijl.12, De VRIES, blz.16, HALLEMA, Mar.blad blz. 583 - daarvan worden uitgezonderd. De raadpensionaris was, naar mij dunkt, te rechtlijnig van karakter om onverdiende lof te verkondigen, ook niet uit beleefdheid of mededogen. Zie voor de hooggestemde grafschriften HAAGSMA, bijl.7 en D.F.SCHEURLEER, Onze Manner ter Zee (1913), blz. 110/11.
15) De admiraliteitsraad BOOTH; zie HAAGSMA, blz.508, noot 1; vergel.blz.378, noot 1 en 583. Ook de beweringen van De GUICHE zullen wel onbevooroordeeld zijn. HALLEMA, blz.578, citeert nog een vierde lofgedicht, dat in 1665, dus bij Tsjerks leven verschenen zou zijn. "een der vele" gelijk hij zegt, zonder verdere bronvermelding. KALMA, blz.61, heeft het over "inkelde loffersen" in 1665 en 1666, maar waar die te vinden zijn, wordt niet vermeld.

het blijft bijzonder jammer dat wij niet te weten komen op welke gegevens dit oordeel berustte.

Want wat is er tenslotte bekend over de militaire verrichtingen, de tactische en strategische inzichten, de bewegingen en manoeuvres van de Friese admiraal? Wij leren uit zijn befaamde brief van 16 juni '65, dat hij de fouten van van WASSENAER (slechte orde, verlies van de loef, verzuim van een doorbraak om die te herwinnen) uitstekend wist te analyseren en dat hij twee Engelsen af hielp snijden, vermoedelijk de "Charity" (door kapitein De HAEN veroverd) en de "John and Abigail", die Tsjerk HIDDES reddeloos schoot 16). Tijdens de daarna gevolgde kruistocht had hij geen kans zich te onderscheiden; het valt zelfs op dat van de schepen, die toen in een storm zijn afgedwaald en in 's vijands handen vielen, zes (op een totaal van acht) deel uitmaakten van zijn eskader 17). Al spreekt zulks niet tegen zijn beleid, men mag wel stellen dat de fortuin - die voor de krijgsman onmisbare leidsvrouw - toen niet bepaald aan zijn zijde stond, In geen van de talrijke berichten betreffende de Vierdaagse Zeeslag, wordt zijn naam in 't bijzonder vermeld, anders dan dat hij de eerste dag "dapper aen de man" is geraakt, terwijl zijn ondergeschikte bevelhebbers (admiraal COENDERS en schout bij nacht BRUYNSVELT, die hij in promotie voorbij was gestreefd) Engelse schepen hebben genomen,

---

16) L.van AITZEMA, Saken van Staet enz. (le uitg.1668) XI, blz.768, 919, en de lijst naast blz.912 te vergelijken met BARLOW's Journal, blz.103, noot 1. HAAGSMA, die behalve de brief, ook het journaal van Tsjerk HIDDES opnam, waar eenzelfde bericht in voorkomt, neemt aan dat hij samen met TROMP en SWART, de "Charity" (dus het andere schip, dat door De HAEN genomen werd) op deze wijze heeft toegetakeld, maar dat lijkt mij minder waarschijnlijk nu hij de naam ervan niet noemt en ook niet het aandeel van zijn collega's; t.a.p., blz.488 (noot 2), 502 (noot 5 en 6).
17) G.BRANDT, Leven van M.de Ruiter (ed.1687), blz.420/27 en 434; vergel. aldaar de lijst op blz.405/07. Tot de verloren gegane schepen behoorden die van Tsjerks broeder Barent HIDDES en van De RUYTERS zwager Evert van GELDER. HAAGSMA, die hier zijn verhaal, naar zijn eigen mededeling (blz.511, n.5) hoofdzakelijk aan BRANDT ontleend heeft, loopt er vrij luchtig overheen; t.a.p. blz.520/28.

in de laatste, beslissende phase 18).

Om toch een vollediger beeld te krijgen - van zijn persoonlijkheid en prestaties - dat historisch verantwoord is, zou men de legenden rond deze vlootvoogd eens uit de gedachten moeten zetten. Alleen een uitgebreide speurtocht in het bronnenmateriaal, gevolgd door een systematische rangschikking van de daarbij ontdekte snippers en een kritische waardering, kan leiden tot een strikt objectieve, gedocumenteerde levensbeschrijving. Of deze, na het werk van HAAGSMA, veel nieuws zou bevatten, is twijfelachtig, al moge ik met een voorbeeld aantonen, dat niet alle details zijn gebruikt. Zo zou men bijvoorbeeld de opinies van tijdgenoten kunnen uitbreiden met een woord van De WICQUEFORT, die de aanstelling van Tsjerk HIDDES belangrijk genoeg vond om ze te melden aan minister De LIONNE en aan de koning van Denemarken, als van "un homme de grand mérite" 19). Ook zou ik aan de bescheiden verzameling van feitelijke bijzonderheden een vergelijking willen toevoegen van de verliezen op de "Groot Frisia" met die van andere vlaggeschepen, wat toont dat zij tijdens de Vierdaagse Zeeslag in het heetst van de strijd is geweest 20). In de noodlottige Tweedaagse Slag moet Tsjerk aan de kop van het voorste eskader - door tegenbrassen en een kanonschot - de Engelsen hebben uitgedaagd uit de loef op hem af

---

18) BRANDT, blz.492/93; J.C.de JONGE, Gesch.van het Ned.Zeewezen II, blz.82. De redenen waarom COENDERS en BRUYNSVELT door Tsjerk HIDDES zijn gepasseerd, worden door HAAGSMA, blz. 505/08 overtuigend aangetoond. Het voornaamste argument is dat zij, hoe verdienstelijk ook, niet "op verre na by hem" kwamen "noch tot de vlagge so bequaem" waren, t.a.p. blz.508, noot 1. Dit moet bij Lowestoft zijn gebleken en mogelijk ook bij het organiseren en uitrusten van het Friese smaldeel.
19) COLENBRANDER I, blz.246 en 248/49.
20) AITZEMA XII, blz.43/59 en 308; vergel. BRANDT, blz.468/70; HAAGSMA, blz.568 en 608 geeft alleen de verliezen van de Friese schepen. Deze bedroegen voor dat van Tsjerk HIDDES 24 doden en 15 gekwetsten of zieken op 393 man, tegen De RUYTER 19 en 25 op 445; Van NES 5 en 32 op 380; De LIEFDE 17 en 30 op 340; Meppel 14 en 24 op 394; Schram 10 en 16 op 326; Stachouwer 19 en 8 op 259; COENDERS 30 en 24 op 306; BANCKERT 7 en 4 op 290; EVERTSEN jr. 14 en 30 op 280; TROMP (op de eerste dag) 14 en 23 op 450; van der HULST 35 en 66 op 400; overigen onbekend.

te komen, ofschoon De RUYTER nog een eind weg was en door de zwakke wind niet kon naderen 21).

Keren wij weer terug tot KALMA, dan moet ik nog waarmaken dat die auteur, ondanks zijn lofwaardig uitgangspunt, ook zelf een enkele maal is gestruikeld over de apocriefe verhalen, die van Tsjerk HIDDES de ronde doen. Een der vermaardste leert dat De RUYTER persoonlijk de Fries als zijn opvolger wenste, mocht hem iets menselijks overkomen in de loop van een gevecht, of deze daartoe tenminste "geskikt achte" 22). Ofschoon HAAGSMA al onderstreept heeft dat niemand de bron kent van dit gerucht en dat het in twijfel moet worden getrokken, gezien de figuur van Aert van NES, heeft HALLEMA het in zijn artikel weer nieuw leven ingeblazen, zij het zonder een zweem van bewijs 23). Het wordt nog veel onwaarschijnlijker, wanneer wij bedenken van Van NES, als luitenant-admiraal van de Maze, ouder in rang was dan zijn collega's en daardoor de tweede persoon op de vloot 24), al was hij in ancienniteit de jongste 25). De rangschikking van de vlag-officieren hing af van hun admiraliteit en niet van de datum hunner bevordering. Tsjerk HIDDES was niet, zoals HAAGSMA meent, de "jongste" luitenant-admiraal; hij was eerder benoemd dan Van NES en zelfs dan Cornelis TROMP, maar

---

21) COLENBRANDER, blz.425: geheel ten onrechte wordt hier zijn rol (mede door een foutieve correctie) toegekend aan Aert van NES, die zich als steeds bij De RUYTER bevond; vergel. blz.427, 431; BRANDT, blz.511/13.
22) KALMA, blz.44.
23) HAAGSMA, blz.376/77, noot 2; vergel.HALLEMA, Mar.blad, blz.577: "Tjerk Hiddes heeft een prachtig samenspel geleverd met De RUYTER, die hem zelfs persoonlijk begeerde als zijn opvolger, indien een plotselinge dood in de slag..... zulks noodzakelijk zou maken".
24) De JONGE II, blz.64, noot 1; WICQUEFORT, Histoire III, p.200. Als luitenant-admiraal van Holland en Westfriesland was De RUYTER de "eerste persoon"; de positie van "tweede" kwam formeel toe aan de Zeeuwse admiraal, maar de facto trad die van de Maas op als De RUYTERS plaatsvervanger.
25) Jan EVERTSEN was aangesteld in december '64 en MEPPEL een maand daarna. In juni/juli '65 volgden Tsjerk HIDDES, TROMP en Cornelis EVERTSEN; eerst in januari '66 werd Van NES bevorderd. Zie De JONGE I, blz.686/87; II, blz.30/31, 35/36, 64; WARNSINCK, Twaalf zeehelden, blz.96 en 134.

zijn admiraliteit was jonger en kwam dus na de andere 26).

Uit de aanstelling bij de Maze van De RUYTERS vriend en vertrouwensman, tegen de zin van Jan de WITT en nadat TROMP "op eigen verzoek" deze post zou hebben ontruimd 27), volgt wel dat De RUYTER Van NES bepaald voor zijn vervanger begeerde. Hij gaf hem dan ook geen zelfstandig commando, maar hield hem in zijn eigen eskader, waardoor geregeld overleg en (moest het) de overdracht van het bevel zo vlot als doenlijk konden verlopen 28). De opperbevelhebber was geen man om met een dubbele tong te spreken en daarom heb ik zo'n idee dat zijn "keuze" van Tsjerk HIDDES begint bij een opmerking van De JONGE of bij Eeltsje HALBERTSMA en diens Boike fen Seisbierum 29). Aan de toelichting op dit gedicht zal KALMA ook wel hebben ontleend dat Tsjerk eerst vice-admiraal is geweest 30), maar zulks lijkt eveneens een vergissing; hij is direct van kapitein tot luitenant-admiraal bevorderd, juist als zijn voorganger STEILINGWERF 31).

Belangrijker voor ons is dat KALMA zijn karakterbeeld van de held hier en daar wat heeft ontsierd met de oude, zoetsappige stoplappen, die de traditie heeft geijkt en onvermijdelijk gemaakt 32). Omdat van Tsjerk HIDDES zo weinig

---

26) COLENBRANDER I, blz.248/49; zie HAAGSMA, blz.504/05, 522, 561; A.HALLEMA, Verplaatsing van het Friese admiraliteitscollege enz. in Marineblad 1952, blz.661/63.
27) Brieven van Johan de WITT (uitg. FRUIN-JAPIKSE, 1912) III, blz.165; WARNSINCK, blz.108 en 134. Dat een eerzuchtig man als TROMP uit eigen beweging zou hebben verzocht om overplaatsing naar Amsterdam - waarmee hij zijn functie als plaatsvervanger, die hij sinds augustus bekleedde, vrijwillig opgaf - kan ik niet aannemen. Er zal zich tevoren achter de schermen wel wat meer hebben afgespeeld. Het is merkwaardig dat een en ander niet aan WARNSINCK is opgevallen. In zijn studie over Van NES ziet hij diens promotie alleen als bewijs van zijn "aanzien bij de regeering"; t.a.p. blz.134.
28) WARNSINCK, blz.127/28, 134; BRANDT, blz.476, 486, 517/18 en elders.
29) De JONGE II, blz.781 zegt alleen: "die bij De RUYTER in hooge achting stond" zonder een bron te noemen. HALBERTSMA noemt hem "Dy throch de admirael de RUITER 't naest oan him gelyk waerd steld"; zie Rimen ind Teltsjes (uitg.1881), blz. 224.
30) T.a.p.; in dit bijschrift, van Joast HIDDES HALBERTSMA, wordt ook Tsjerk HIDDES' uitroep vermeld: "Hwat scil uws Tryn nou sizze?", die de titel van KALMA's geschrift werd.
31) HAAGSMA, blz.388, 504/05. Dezelfde fout maakt BLOK, De Ruyter, blz. 221.
32) Men vindt ze al meer of minder bij HAAGSMA, blz.375/76, 537, wiens suggesties door zijn navolgers nog belangrijk zijn aangedikt.

bekend is, gaan ze in hoofdzaak terug op de voorstelling, die men zich in de vorige eeuw van De RUYTER heeft gevormd 33). Evenals andere landgenoten, behalve dan een man als TROMP, miste hij - voor wie het gelooft - de eigenlijke oorlogslust; vechten om der wille van vechten zat hem bepaald niet in het bloed 34). Eigenlijk is hij nooit meer geweest dan een bescheiden, "eenvoudige" zeeman (gelijk ons vier maal wordt verzekerd), die zonder eerzucht simpel zijn plicht deed 35) en die zo "myld" was voor zijn mensen, dat hij zich aan de krijgsraad onttrok om hen niet te hoeven vonnissen 36). Die eenvoud zou door zijn voorbeeld, De RUYTER, meer zijn gewaardeerd dan de "keale drokte" van de hoge Haagse heren of van Franse edellui. Blijkbaar ook was hij zeer volgzaam van aard, zodat hij weinig vragen stelde en "inkeld mar útfierde" wat men hem opdroeg 37).

Hoe het mij spijt, ik moet dit betoog als onhistorisch kwalificeren, als een gezichtspunt, ontstaan uit de neiging het verleden te reconstrueren naar onze hedendaagse gevoelens en niet naar wat men wilde of deed in de zeventiende eeuw. De eerbied voor maatschappelijk aanzien, met recht op voorrang door geboorte, was nog steeds diep ingeworteld, zeker bij trouwe staatsdienaren als De RUYTER en Tsjerk HIDDES 38).

---

33) Deze begint al bij De JONGE, zie aldaar II, blz.581, noot 2 en 589, noot 1, over zijn "kinderlijke eenvoud" en nederigheid; ook de beschrijving van zijn "bijzondere deugden" op blz.612.
34) KALMA, blz.31, 44, 57; vergel.BLOK, blz.78 en 336. Merkwaardigerwijze vindt deze bewering haar oorsprong in een uitspraak van BRANDT in diens verder terecht befaamde persoonsbeschrijving van De RUYTER, zie ald.blz.988.
35) KALMA, blz.45, 52, 61, 65; vergel.BLOK, blz.16, 162, 368, geheel naar het voorbeeld van De JONGE.
36) Idem, blz.70; men vindt dit alles al bij HAAGSMA, blz. 536/37.
37) Idem, blz.45 en 55; vergel.BLOK, blz.368. Van de aan Tsjerk HIDDES toegedichte kadaverdiscipline ken ik geen parallel in levensbeschrijvingen van De RUYTER.
38) Over De RUYTERS ontzag voor zijn meerderen in rang of maatschappelijke positie, bestaat geen meningsverschil. Zie b.v. BLOK, blz.172, 235, 276, 302, 305/06. Het gewicht van een hoge geboorte ("qualiteit", zoals men wel zeide) werd nog algemeen gevoeld; men leze wat BRANDT van Van WASSENAER zegt, ald.blz.63 en 137, of van Van BEUNINGEN en De WITT over de hertog de BEAUFORT, die het "respect" van De RUYTER verdiende, hoewel hij geheel onervaren was en slechts een zwakke macht commandeerde. Eenzelfde standpunt had men te land t.a.v. de prins van ORANJE; vergel.Brieven van Johan de WITT II (1723), blz.197, 202, 209.

Met slaafse onderdanigheid had deze vorm van respect niets te maken, als blijkt uit de openhartige taal waarmee ze hun wensen en bezwaren onder woorden dorsten te brengen 39). Zij achtten het handhaven van de krijgstucht, het straffen van lafaards en "moetwilligen" hun van God gestelde plicht en voerden die uit in de geest van hun tijd: hard, consequent, maar ook eerlijk en menselijk 40). De omstandigheid dat de Fries als voorzitter van de krijgsraad genoemd werd, wanneer TROMP mocht blijven weigeren, spreekt in dit opzicht voor zichzelf 41). Ten slotte is het nauwelijks denkbaar, want tegen de wetten der natuur, dat zij het bloedige krijgsmanswerk tegelijk met groot élan en slechts met weerzin hebben verricht 42). Hun geloof en overgave, hun vertrouwdheid met lijden en dood, waar KALMA elders terecht aan herinnert 43), zullen met de overtuiging dat oorlog noodzakelijk was en eervol, hen vermoedelijk hebben bewaard voor onze moderne

---

39) Wij moeten t.a.v. Tsjerk HIDDES volstaan met zijn eerder vermelde brief aan de admiraliteit: "Vooreerst heeft God Almachtigh ons Opperhooft de kennis benomen of noyt gegeven". Als voorbeeld van de beeldrijke taal, die De RUYTER zich permitteerde, kan worden verwezen naar zijn schrijven van 16 december '56; BRANDT, blz.106.

40) Dat De RUYTER een ongemakkelijk, kort aangebonden chef is geweest, die krachtig de discipline handhaafde, wordt nu wel algemeen aanvaard; zie BRANDT, blz.143/44, 146, 362, 367/68, 505, 522, 525, 560/61 en 987; BLOK, blz.68, 74, 147, 172, 194, 213; WARNSINCK, blz. 67; P.VERHOOG in Werken Linsch.Ver.LXII, blz.33/35, 93. Van zijn humaan en redelijk optreden tegenover de delinquenten, bleven ook enkele staaltjes bewaard; b.v. BRANDT, blz.361; VERHOOG, blz.35/36, 298. Vergel.verder De RUYTERS brieven (A.R.A.Coll.de Ruyter) no.37, fol.32/35, 37, en elders.

41) COLENBRANDER I, blz.248/49. De veronderstelling van KALMA, dat Tsjerk zich aan de krijgsraad onttrok, wordt ook weersproken door de omstandigheid dat hij de schuldige kapitein vermoedelijk zelf heeft aangebracht. Zie BRANDT, blz.449 en voor de handelwijze van TROMP, blz.384; AITZEMA XI, blz.933/34, 942; Brieven van De Witt (uitg. FRUIN)III, blz.73/82.

42) Zie voor de strijdlust van De RUYTER, BRANDT, blz.40, 189, 195, 667, 800; (BLOK, blz.71, 89, 101, 127, 161, 321. De agressieve mentaliteit van de Nederlandse zeeman, stammende uit de Middeleeuwen, was nog geenszins uitgedoofd; vergel. J.HUIZINGA, Tien studien (1926), blz.68. Ook Tsjerk HIDDES spreekt in zijn brief niet zonder zelfvoldoening over twee Engelse schepen "daer ick een van soo veel gaf, dat hij niet een schoot meer schoot, noch niet een man boven bleef".

43) T.a.p. blz.55/58.

gewetensconflicten. Gelukkig heeft de auteur zijn portret van de Friese admiraal goeddeels getekend met zuivere lijnen, te weten naar diens uiterlijk voorkomen, naar zijn eerder vermelde brief - de enige, die bewaard is gebleven - en naar de mening van tijdgenoten 44). Daaruit rijst hij voor ons op als een krijgshaftige figuur, streng, scherpzinnig, ferm, rechtuit, ontwikkeld, kritisch, trouw, volhardend, resoluut en zeer actief, een uitstekend organisator, met een goed gevoel voor humor en gepaste eigenwaarde 45).

Deze beschouwing is langer geworden dan in mijn bedoeling lag, maar het belang van ons onderwerp zal dit, naar ik aanneem, wel rechtvaardigen. Het wijzen op enkele, kleine vergissingen in de tekst van KALMA's geschrift - gebruikelijk bij een boekbespreking - beperk ik tot onderstaande noot 46)

---

44) Men bestudere deze gegevens en wat KALMA er zelf van zegt op blz.52 en 68.

45) Zijn uitroep: "Hwat sil us Tryn nou sizze? "toen hij de admiraalsrok aan had, lijkt eerder een uiting van (boerse) trots, dan van "de ienfâld en it beskiedene", die ook De RUYTER gesierd moeten hebben. Trouwens uit diens galaportretten en uit het familietafereel, dat van hem en de zijnen gemaakt werd, blijkt wel dat deze grote man zich zijn positie zeer wel bewust was en met zijn eenvoud niet te koop liep; zie BLOK, blz.171/721

46) Deze zijn:

a) blz.25/28. Hier wordt gesteld dat Tsjerk bij zijn leven geen gelijknamige broeder kon hebben; deze moest vóór hem gestorven zijn. Zulks is in zijn algemeenheid niet juist; soms werden twee kinderen, zelfs uit één huwelijk, vernoemd naar verschillende verwanten die een gelijke voornaam droegen. Men placht ze dan te onderscheiden (b.v.) als Jan en jonge Jan. Het neemt niet weg dat KALMA's oplossing: Tsjerk HIDDES (2) = Barent HIDDES, die trouwens al bij HAAGSMA voorkomt (blz.374, noot 3) wel de juiste wezen zal.

b) blz.31. Het woord "boekanier" voor Duinkerker kaper moet een anachronisme genoemd worden; bezigen van deze term voor vrijbuiter in het algemeen, dateert uit een latere periode.

c) blz.44. TROMP heeft de bekende brief aan zijn zuster niet vóór maar na een zeeslag geschreven (op 7 juni, bij Schoneveld) en zegt dus niet "sil", maar "gisteren hebben wy"; J.C.M.WARNSINCK, De zeeslag op Schooneveld (1930),blz.62.

d) blz.51. De vloot was na Lowestoft niet in 3, maar in 4 eskaders verdeeld: onder De RUYTER, Cornelis TROMP, Cornelis EVERTSEN en Tsjerk HIDDES, zie BRANDT, blz.405/07.

e) blz.54. Het is niet waarschijnlijk en blijkt ook nergens dat Tsjerk van 11-14 juni 1666, na het sneuvelen van EVERTSEN, die door BANCKERT werd vervangen, alléén het eskader heeft aangevoerd. De Zeeuwen zullen voor hun man, al was hij slechts vice-admiraal, geen ondergeschikte functie aanvaard hebben.

(vervolg blz.12 onderaan)

en ik wil besluiten met een beroep op de Friese historici om niet te blijven staan bij Tsjerk HIDDES, maar de gehele zeegeschiedenis van Friesland weer eens ter hand te nemen. Men zou al een stap in die richting doen door HAAGSMA's uitstekende werk te herdrukken, dat nu zo lastig bereikbaar is, maar dat nog steeds niet is overtroffen; liefst met gedegen commentaar en anders in een facsimile-uitgave. Maar hoe verdienstelijk ook op zichzelf, dit kan het laatste woord niet zijn. Ik heb al herinnerd aan STELLINGWERF en dr.De VRIES was zo goed mij te schrijven dat er plannen zijn gemaakt voor een biografie van die vlootvoogd. Ten behoeve daarvan wil ik gaarne nog een tweede uitspraak citeren over deze admiraal, ditmaal van de beruchte DOWNING, de Engelse gezant i ons land, die zeker goed was geinformeerd: "they (de Hollanders) say that STELLINGWERFE the admirall of Frise, haveing behaved himselfe very well, was killed" 47). Hopen wij slechts dat men niet zal trachten ook deze zwierige figuur 48) "democratisch" op te zadelen met de vereiste mentaliteit van een plichtsgetrouw schipper en huisvader, eenvoudig, bescheiden en vredelievend.

Naast deze zou men eens kunnen denken aan de publicatie van bronnen, die door HAAGSMA zijn vermeld en mogelijk andere, die hij niet kende. Ik denk aan het GABBEMA-archief, aan de correspondentie van BOOTH en in het bijzonder aan de journalen, orders en seinboek van schout bij nacht BRUYNSVELT, uiteraard in zoverre die stukken voor onze wetenschap van belang zijn en niet reeds elders zijn uitgegeven 49). Doch ook uit een vroegere periode moet nog wel iets te vinden zijn,

---

f) blz.54. Tsjerk HIDDES ging de 4de juli niet "nou" maar "wer" in de voorhoede mee, dus juist als op de 11de juli al vochten wij tijdens de eerste uren toen in een omgekeerde volgorde.

47) COLENBRANDER I, blz.196.

48) Men zie maar naar de beide portretten, die van hem bewaard zijn gebleven; De JONGE II, blz.552; SCHEURLEER II, blz.62. Een kleine 50 jaar geleden was op het Koninklijk Instituut voor Marine te Willemsoord nog een olieverfschilderij (borststuk) aanwezig, dat tien jaar later, na een verbouwing verwijderd bleek en niet meer te vinden.

49) HAAGSMA, blz.378, noot 1; 379, noot 4; 396, noot 1; 397; 407, noot 3; 499, noot 1; 522, noot 2.

want Frieslands admiraliteit heeft eerder dan HAAGSMA of HALLEMA menen 50) haar deel aan de zeemacht bijgedragen. Thonis Wouterszoon van HEES commandeerde het enige schip, dat de "Camer van Vrieslant" leverde voor de vloot van Jacob van HEEMSKERK (Gibraltar 1607) en had daarom zitting in diens raad, naast de oudste officieren van de vier andere collega's 51). Dezelfde diende, weer in zijn eentje, onder de commandeur MOY LAMBERT in de Middellandse Zee, anno 1620 52). Over Hendrik Janszoon CAMP, Tjaert de GROOT of Joris BROECK zijn in de Werken uitgegeven door de Commissie voor Zeegeschiedenis van de Kon.Ned.Akad.v.Wetenschappen nog meer bijzonderheden te vinden, die niet aan HAAGSMA bekend konden zijn 53) en nader onderzoek in de archieven, zal die kennis wellicht nog doen toenemen.

Er is al bij al geen grond om te stellen, dat het ons Hollanders heeft ontbroken aan belangstelling en waardering voor de prestaties van Friesland ter zee, tijdens de plechtige herdenking in het afgelopen jaar; zoals dit artikel, naar ik hoop, aantoont. Om de bal terug te werpen: onze Vereniging ziet met spanning uit naar een opleving in de studie van dit belangrijk onderwerp. Elke gedegen uitkomst daarvan krijgt zeker onze volle aandacht en de kolommen van ons blad zullen er gaarne voor openstaan, in zover ons vermogen reikt. Hier ligt voor de Fryske Akademy, als wetenschappelijk instituut, nog een dankbaar arbeidsveld.

---

50) HALLEMA, Mar.blad 1952, blz.671; HAAGSMA, blz.328. Zij kennen geen acties van Friese schepen vóór 1628.

51) Ook Theunis WOUTERSZ. (of Woltersz.) van Doccum genoemd; zie W.GRAEFE in Bijdr.Vad.Gesch.en Oudh. (1933) en Loketkas Admiraliteit (A.R.A.) no.18 en 19.

52) R.E.J.WEBER, De beveiliging van de zee enz. (1936), blz. 219.

53) Zie deel V, bijlage V, blz.156/57 en mede aan de hand daarvan de index in deel V, VI, X en XII.

-o-o-o-o-o-

DE ADMIRALITEIT VAN AMSTERDAM VAN 1730-1740

door Drs.J.R. Bruijn

(Tekst van een lezing, gehouden in de ochtendvergadering van de sectie-zeegeschiedenis van het Veertiende Congres van Nederlandse historici, 28 mei 1966 te Leiden).

Ongetwijfeld zal niemand van U vanochtend juist dit onderwerp uit de uitgebreide lijst van mogelijkheden gekozen hebben, omdat hij verwachtte spectaculaire dingen te gaan vernemen. Neen, eerder was U wellicht benieuwd te horen wat er nu eigenlijk te vertellen valt over die lange 18de eeuwse periode van groot verval van de zeemacht en vroeg U zich wellicht af of ik door een opvijzelen van de weinige prestaties ter zee een soort eerherstel zou willen bepleiten. Dit zal ik niet doen.

Waarom juist de jaren 1730-1740? De reden is een vrij toevallige. Ik ben verleden jaar - als onderwerp voor een dissertatie - aan Cornelis SCHRIJVER begonnen, een Amsterdams zeeman uit de eerste helft van de 18de eeuw, bekend geworden door zijn kritiek op alle door hem ontmoete misstanden. Om een begin te maken zette ik me aan zijn activiteiten tegen de Algerijnen in 1729 en volgende jaren. Daar was direct materiaal voor. Ter algemene orientering in de zaken van zijn Amsterdamse college kwam ik eigenlijk automatisch toe aan een bestudering van de resoluties en brieven van de admiraliteit en de Staten-Generaal. Het jaar 1740 is een voorlopig eindpunt. 1730-1740, ronde jaartallen dus, maar vrij willekeurig ontstaan. Uit dit tijdvak wil ik slechts een paar kwesties bespreken. Allereerst hoe en door wie toen de admiraliteit bestuurd werd en vervolgens als tweede deel een aantal punten, die mij opvielen 1). Dus geenszins een volledig beeld zal ik geven.

In het Prinsenhof, aan de Oudezijds Voorburgwal of Fluwelenburgwal, nu het Amsterdamse Stadhuis, was het bestuur gevestigd. Rondom een ruime vierkante binnenplaats lagen de diverse gebouwen, zoals links het kantoor voor de convooien en rechts het in 1661 nieuw opgetrokken vergadergebouw. Wagenaar heeft ze alle in hun 18de eeuwse staat beschreven 2). Per koets of per slede lieten de raden ter admiraliteit zich hier binnenrijden. Nog in 1729 was de poort hiertoe "tot meerder gemak van de heeren" verbreed. Iedere dinsdag

---

) Noten op blz.22

tot en met vrijdag kwamen tegen half elf de raden bijeen, in de vergaderzaal op de tweede verdieping, onder het geschilderd oog van De RUYTER. De instructie van 1597 3), die twee bijeenkomsten op iedere werkdag op vastgestelde tijdstippen voorschreef, werd dus niet nageleefd; daarvoor waren ook te weinig kwesties aan de orde. Minimaal was één raad aanwezig, maximaal acht van de in totaal twaalf. Vooral rondom Kerstmis, Pasen en Pinksteren en tijdens de Amsterdamse kermis in september was de opkomst gering en werden de normale vergaderingen gedurende enige weken opgeschort en werden alleen de lopende zaken door een kleine kern afgehandeld. Verschillende raden maakten van deze vakanties gebruik om veel langer dan de in 1624 voorgeschreven perioden van maximaal zes weken per jaar uit de admiraliteitszetel weg te blijven.

Het eerst behoorden de president en de secretaris van de admiraliteit, één van de hoogste ambtenaren, aanwezig te zijn. Daarna volgden de gewone leden. Zij zaten aan een grote tafel, de president aan het hoofd, zijn opvolger - het voorzitterschap werd beurtelings volgens een vaste volgorde door de aanwezige leden bekleed - aan zijn rechterhand, zijn voorganger aan zijn linker, dit terwille van de continuiteit. Na gebed en voorlezen van de resoluties van de vorige vergadering werden alle ingekomen brieven en zaken behandeld. Hierop volgde een rondvraag, waarin vooral de advocaat-fiscaal, die in deze jaren ook lid van het college was, veel te zeggen had. Daarna werden verschillende functionarissen een voor een binnengelaten - van de equipagemeester tot de laagste bediende - om orders in ontvangst te nemen, bepaalde zaken toe te lichten of eigen problemen naar voren te brengen. Hiermee was de vergadering afgelopen 4).

Daarbuiten vervulden verschillende raden een taak in commissies, zoals in de commissie van toezicht op de werf en deelneming aan de Haagse Besognes. Hiervoor ontvingen zij naast hun jaarlijkse tractement van ƒ 1.000.-, hun vrije huisvesting bij 't Prinsenhof en allerlei bijzondere uitkeringen in geld of natura, een extra vergoeding. Al naar de aard van de taak en van het raadslid vroegen deze commissies veel of weinig tijd. Het is moeilijk precies na te gaan.

Wie waren in die jaren Edelmogend, hoe was de raad ter admiraliteit samengesteld? Een admiraliteit was een genera-

liteitsorgaan met een collegiaal bestuur, maar de gewestelijke invloed, hier de Hollandse was zeer groot (Hollandse raden waren sedert 1667 onderworpen aan de orders van de Staten van Holland). In totaal waren er twaalf leden, zes uit Holland, zes uit de overige provincies 5). Hun zittingstermijnen en hun invloeden liepen zeer sterk uiteen.

De Groningse, Friese en Overijselse afgevaardigden waren vrijwel nooit aanwezig; de meeste verschenen alleen in de week, waarin zij officieel "sessie" namen en vertrokken daarna weer; na een, anderhalf of twee jaar herhaalde zich dezelfde procedure. Zij speelden dus geen rol. Anders was dit met het Gelderse, Utrechtse en Zeeuwse lid: TORCK VAN ROZENDAAL, LOCKHORST en BOUDAAN COURTEN, twee landedelmannen en een Middelburgs regent. Zij waren alle drie vijfentwintig jaar en langer achtereen lid en namen redelijk actief aan de werkzaamheden deel. Vooral TORCK. Hij had van 1717 tot 1744 zitting en had vermoedelijk de hand in verschillende aangebrachte verbeteringen. Het was geen gemakkelijk heer, brieven tonen het en hij stond pal voor de prerogatieven van het college tegenover de buitenwacht zoals bijv. de W.I.C. in 1737. Zijn Hollandse collega's kregen waarschijnlijk een geduchte hekel aan hem. Toen TORCK in 1741 tegelijkertijd lid van de Raad van State werd en de Staten van Holland deze beide ambten onverenigbaar achtte en de Hollandse leden opdracht gaf niet meer in TORCK's aanwezigheid te vergaderen, volgden zij dit bevel graag op. Admiraliteitspersoneel mocht niet meer naar TORCK luisteren en de raad kwam tijdelijk in een dienstwoning bijeen, totdat TORCK maar wegbleef en in 1744 officieel aftrad 6).

De zes Hollandse Edelmogenden. Zij kwamen uit Amsterdam, uit de omliggende steden Haarlem, Leiden, Gouda en Edam en een lid namens de Hollandse ridderschap. Het waren regenten, getooid met de meestertitel en al naar hun belangstelling waren ze meer of minder actief op hun post. De Edammer, de Gouwenaar en het lid van de ridderschap - deze werd meestal al op zeer jeugdige leeftijd benoemd - zaten lange tijd achtereen. De Haarlemmers en Leidenaren hadden officieel drie jaar zitting, maar menigmaal werd al voortijdig gewisseld, omdat waarschijnlijk het betrokken lid thuis nodig was. Hun politiek gewicht in hun woonplaats voor en na hun lidmaatschap van de admiraliteit hoop ik nog eens te kunnen na gaan.

Immers, het is bij de Amsterdamse afvaardiging niet meer zo, dat alleen de allerbekwaamste en vooral de invloedrijkste regent naar de admiraliteit werd afgevaardigd, zoals De BOER voor de eerste helft van de 17de eeuw heeft betoogd 7). We zijn in het "glanstijdperk van de verwaande, vadzige en weldoorvoede burgemeesters, de "kikkers". Eén grote "kabaal" van een paar aan elkaar verwante families beheerst van 1720 tot 1748 vast de kleine en grote Oudraad, het burgemeesterschap én de verdeling der functies. Interne machtsverschuivingen en vetes maken geregeld de verwijdering van een lid der kabaal gewenst en deze werd dan naar de Thesaurie of naar de admiraliteit verbannen, naar het z.g. "ezelsbankje". Dat overkwam bijv. Lucas TRIP voor acht jaar, totdat hij in 1732 snel als burgemeester terugkeerde, toen zijn hem vijandiggezinde broer Jan stierf. Oud-burgemeester Nicolaas SAUTIJN kwam via de Thesaurie in 1733 in de admiraliteit terecht, doordat hij door een enorme rel rondom zijn broer Willem, in discrediet was geraakt. ELIAS vertelt ons dit 8).

Hoe het zij, de stad Amsterdam bezat toch een overwicht in de admiraliteit. Alle hoge ambtelijke functies - secretaris, advocaat-fiscaal, ontvanger-generaal - waren in handen van rijke en met de heersende kabaal nauwverwante Amsterdammers. Een BACKER JANSZ., een Henrik BICKER - plotseling aan een beroerte overleden, niet vreemd door zijn zwaarlijvigheid van meer dan 400 pond -, een Job de WILDT, ze waren allen wel op de een of andere manier verwant, vooral met de vergever van vele ambten, Willem MUNTER. Hebben er tussen de leden van de admiraliteit zelf contracten van correspondentie bestaan? Ik heb er geen geschreven bewijzen voor, maar wel zijn er in de resoluties duidelijke aanwijzingen, dat het vergeven van opengevallen functies (van commies ter recherche tot kameelbaas of sjouwer toe) om beurten aan een raad werd toegewezen. Deze stelde dan iemand van eigen keuze ter benoeming voor. Schriftelijke afspraken worden wellicht nog eens in bijv. particuliere archieven aangetroffen. Van het Noorderkwartier is er een uit 1732 over; De WITTE VAN CITTERS vermeldt een Zeeuwse uit 1685, evenals een "vriendelijke correspondentie" tussen Hollandse leden en het Zeeuwse lid van Amsterdam uit 1752 e.v. Bij loting wordt daar elk jaar op 1 mei bepaald wie met de vergeving mag beginnen en heel frappant is de in 1761 uitgesproken vrees, dat de leden van de "vriendelijke cor-

respondentie" bij de vergeving van een belangrijke boekhoudersplaats tegenover de "Provinciaalen" in de minderheid zullen raken, als het goede weer hun overkomst te veel bespoedigt 9)!

Het kwaad van minderjarigen in ambten en van plaatsvervangers of zelfs van substituten van substituten bestond bij de admiraliteiten op ruime schaal. In 1727 hadden de Staten-Generaal hiertegen een speciaal plakkaat uitgevaardigd. Amsterdam gaf er geen gevolg aan, maar haalde zich eind 1729 hierover een scherpe reprimande van de Staten-Generaal op de hals. Amsterdam beloofde beterschap en zorgde voor een paar andere benoemingen. Maar de bestreden euvels bleven voortduren. Zoontjes van raden bleven baantjes ontvangen. Bijna roerend is het om te zien hoe bijv. steeds weer een nieuwe inner van het tractement van het klerkje ter secretarie Benjamin HOEUFFT zich aanmeldt, als eerst in 1729 de vader en in 1734 de moeder sterft. Een ander nam het ambt natuurlijk waar.

Na deze voornamelijk bestuurlijke kant, aandacht voor de belangrijkste werkzaamheden van het college. Voorop de inning en het beheer van de "middelen te water", de in- en uitvoerrechten, die in Amsterdam en op een aantal buitenposten plaatsvonden door vaste functionarissen als convooimeesters, controleurs en commiezen ter recherche 10). Hun brieven kwamen dagelijks bij de raad binnen. Ook die van consuls in het buitenland en vooral van de commissaris en commiezen op Texel en bij het Vlie. Dezen hielden daar toezicht op alle handels- en oorlogsvaart. In het Vlie lag daartoe van het voor- tot het najaar een wachtschip, een uitlegger. Alle schepen werden gevisiteerd. Binnenvallende moesten hun manifest van de lading en hun gezondheidsbrief overleggen. Voor schepen uit de pestrijke Levant was men zeer beducht en een chirurgijn ging dan ook dikwijls mee voor inspectie. Pas hierna mochten zij naar Durgerdam. Hoe van hieruit en op het IJ ontduiking van de vele landsrechten, bij nacht, plaatsvond m.b.v. de schuitevaarders en ambtenaren van de admiraliteit en van de stad Amsterdam, heeft De VRIES beschreven, juist ook voor onze periode 11).

De tweede grote taak van de admiraliteit, de "veylinge der zee", moest in gewone tijden uit de opbrengst van de eer-

ste bekostigd worden. Het is bekend, dat alle admiraliteitscolleges na de vrede van Utrecht in grote schulden zaten 12). Het is vooral Amsterdam door een zuinig beheer en met steun van Holland gelukt de ergste moeilijkheden te overwinnen. In de jaren 1730-1740 is het dan ook in staat uit de opbrengst van de convooi-, last-, - die juist nog in deze jaren terugliep - en V.O.C.-gelden met grote regelmaat schepen in zee te zenden en oude schulden af te lossen, zelfs nog uit de Negenjarige Oorlog, én een flink nieuwbouwprogramma te realiseren, naast de vaste kosten voor onderhoud van gebouwen, werf, salarissen. Amsterdam bezat voor eventuele leningen voldoende krediet en moeilijkheden met betalingen aan leveranciers en schepelingen ben ik niet tegengekomen. Alle overige admiraliteiten steken bij Amsterdam slecht af.

Wat deed Amsterdam voor de "veylinge der zee"? Hoofdzakelijk het verlenen van handelsbescherming, want de strijd met de Salese zeerovers hing hier ten nauwste mee samen. Elk jaar voeren in mei twee schepen uit om bij de Shetland Eilanden de retourvloot uit Azië op te vangen. Zeeland, de Maze en het Noorderkwartier zonden voor dit doel meestal ook hun enige schip in zee. Deze twee Amsterdamse schepen werden in het najaar, meestal versterkt door een derde, gebruikt voor een handelskonvooi naar Portugal, Spanje en de Middellandse Zee. De uitzeildata werden steeds van tevoren in Amsterdam aangeplakt, opdat reders en schippers hiermee rekening konden houden. In het daaropvolgend voorjaar keerden ze terug in patria en werden afgedankt. Dan kozen weer nieuwe V.O.C.-kruisers zee, enz. In 1730 en 1731 gingen nog in opdracht van de Staten-Generaal twee à drie schepen naar Algiers, om daar met geschenken - wat de Engelsen ook deden - de vrede te onderhouden. Deze schepen werden gedeeltelijk door de Republiek uit een bijzonder fonds betaald. Maar dan in 1732 en alle volgende jaren permitteert Amsterdam zich steeds grotere uitrustingen uit eigen middelen. Steeds kruisen dan zo'n drie of vier, meest nieuwe, lichtgebouwde vaartuigen maanden achtereen op de Marokkaanse kust. Bovendien gingen van 1737 af jaarlijks twee schepen de handel op Curaçao, op West-Indië beschermen tegen Spaanse acties.

Zo werden in de periode van 1730-1740 elk jaar steeds tien à vijftien schepen uitgerust. Zij voeren uit en keer-

den terug, vrijwel altijd met een complete rol. Geen schip verongelukte. Wel kampte men, vooral in 1737, met een epidemische ziekte op sommige schepen, waarbij meer dan de helft van de bemanning betrokken was. Ook begonnen klachten over onbevarenheid van volk geuit te worden en hoorde men een enkele maal over geschillen tussen kostbazen en matrozen.

Vergelijkt men deze activiteiten met die van het zeventiende eeuwse Amsterdam, dan steken zij kaal en schril af. En eigenlijk doen we dat steeds, het "verval" plaatsen naast de "bloei" en "heldendaden". Dat is, geloof ik, niet altijd goed. De Republiek kwam in de 18de eeuw langzamerhand in politiek en vooral in militair en ook in economisch opzicht terecht op de vrij geringe plaats, waar ze in feite thuishoorde. De midden-zeventiende eeuwse internationale verhoudingen waren toch eigenlijk onwaarachtig en van een voorbijgaande aard geweest. De redenen voor die algemene teruggang kunnen we hier wel laten rusten. Maar de omschakeling of liever gezegd de aanpassing aan de veranderde omstandigheden was moeilijk. De VRIES signaleerde in economisch opzicht onder meer een uitblijven van een industriële aanpassing door een te grote commerciële traditie 13). Ook de admiraliteit van Amsterdam paste zich niet zonder meer aan, hoewel de harde werkelijkheid van hoge schulden uit vroeger tijden en vaak dalende inkomsten hiertoe dwongen. Het hele apparaat bleef te groot en kon niet volledig onderhouden worden. Voor vele, vaak te grote schepen was geen emplooi, zij verrotten in het Hok naast het Landszeemagazijn. Het officierskorps werd niet ingekrompen, ondanks enkele voornemens in deze. In 1733 bleek bij een onderzoek, dat op de werf en in de magazijnen 300 van de bijna 1300 man personeel wel gemist kon worden. Een voor een groot deel niet gebruikt scheepspark en een dito officierskorps doet dan snel naar het woord "verval" grijpen en SCHRIJVERS vele pennevruchten versterken deze indruk. Nogmaals hiermee moet men toch enigszins voorzichtig zijn, in ieder geval bij Amsterdam. Dit college probeerde met de beschikbare riemen zo goed mogelijk te roeien en ze vervulde in 1730-'40 haar taak naar behoren. Konvooibescherming leverde ze steeds in kennelijk voldoende mate. De Salese zeerovers konden niet tot vrede gebracht worden, maar wel in toom gehouden worden. Ook Engeland, Frankrijk en Spanje hadden hier

moeite mee.

Bleef ook Amsterdam dus op bepaalde punten in een aanpassing steken, op andere slaagde zij wel. Zij bleef bewust jonge mensen tot de zeedienst aantrekken door een nieuw bevorderingssysteem, ook bedoeld om het peil te verhogen. Voor verschillende jonge officieren - van "goede" afkomst - zat er vóór hun dertigste jaar, een bevordering tot kapitein in, tenminste als er een plaats openkwam. Sommigen werden hierbij geprotegeerd maar dat is niet voor allen aanwijsbaar. Bij het vergeven van scheepscommando's konden enkele kapiteins met relaties wel eens wat meer in aanmerking komen. Ook SCHRIJVER had in deze niet te klagen. Jonge kapiteins werd geregeld de mogelijkheid gegeven om ervaring op te doen als tweede kapitein op een schip, maar ook vele ouderen kwamen aan bod, behalve enkele zeer ouden, die in onze tijd gepensioneerd zouden zijn.

Nog één aspect van het Amsterdamse beleid wil ik noemen, n.l. de bewuste bevordering van vernieuwingen in de scheepsbouw met behulp van Engelsen. Ze hebben tot heel wat moeilijkheden aanleiding gegeven, ten dele ook door het enigszins provocerende optreden van SCHRIJVER. De klacht dat Nederlandse zeilschepen te traag waren, was vrij algemeen. Een DAVIS en een BENTAM hebben voor Amsterdam in deze periode een redelijk aantal goede nieuwe en niet te grote schepen gebouwd. Van verschillende kapiteins zijn "rapporten" over van hun eerste reizen. Het zeilvermogen werd zee geroemd. DAVIS mocht ook de W.I.C. en de Friese admiraliteit adviseren. De wat rankere bouw had wel bezwaren bij het zeilen bij de wind en er waren meer tekorten, maar over het algemeen waren de meeste kapiteins vol lof, behalve een verstokte ouderwetse als AKERSLOOT. Door het accent te leggen op de bouw van kleine en middelzware, dus niet te grote schepen, nodig voor het bestrijden van zeerovers en de konvooiering, waren de "Engelse" schepen steeds bruikbaar en waren ze tussen 1730 en 1740 en ook daarna gemiddeld wel zes maanden of langer per jaar in dienst. De oude lagen werkeloos in het Hok of werden voor sloop verkocht. Eén ding hadden de oude en nieuwe schepen gemeen: zij droegen vrijwel alle de namen van de buitenplaatsen van de heren raden en hoge ambtenaren of die van de stad of het gewest, dat zij vertegenwoordigden. De jaren van tewater-

lating stemmen vaak overeen met het zitting nemen van een nieuw lid 14).

Dit waren een aantal aspecten, die ik van de Amsterdamse admiraliteit in de jaren 1730-1740 wilde noemen. Naar volledigheid heb ik niet gestreefd. Al het beschikbare materiaal heb ik nog niet gezien. Op verschillende punten geef ik misschien een te rooskleurig beeld, maar ik wilde de positieve kanten eens aanstippen en proberen los te staan van de gebruikelijke, zeventiende eeuwse visie. Wel heb ik hiervoor vermoedelijk een gunstige periode uit de actiefste admiraliteit gekozen. Definitieve conclusies mag men pas geven na een bestudering van het hele tijdvak 1713-1748.

NOTEN:

1) Van het onderstaande is veel ontleend aan de archivalia no. 1307-1310, 1466-1475, 1600-1609, 1669-1679 en XXV, 10-18 uit Archieven der Admiraliteitscolleges in het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage.
2) J.WAGENAAR: Amsterdam in zijne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel, gebouwen, kerkenstaat, schoolen, schutterij, gilden en regeeringe beschreeven, II, Amsterdam, 1765, p.78-82.
3) Groot Placaetboeck, II (uitgegeven door C.CAU, 's-Gravenhage, 1664,)p.1529-1557.
4) Zie hiervoor ook: T.JORISSEN (uitg.): Memorien van mr. Diderik van Bleyswijk, 1734-1755. Werken Historisch Genootschap, N.R. 45 (Utrecht 1887), p.183-185 en 265-270 en A.OLTMANS (uitg.): Eene memorie omtrent de admiraliteit van de Maas (1750), in: Bijdragen en Mededeelingen Historisch Genootschap, 45ste deel (1924), p.145-156.
5) Zie: S.J.FOCKEMA ANDREAE: De Nederlandse staat onder de Republiek. Amsterdam, 1962, p.26-29 en 114-116.
6) Zie. Bijvoegsel en Aanmerkingen door M.H.van WIJN e.a., p.106-118 in: J.WAGENAAR: Vaderlandsche Historie vervattende de geschiedenissen der nu Vereenigde Nederlanden. XIX, Amsterdam, 1796.
7) M.G.DE BOER: Een kwarteeuw admiraliteitsleven, Tijdschrift voor Geschiedenis, 56ste jrg. (1941), p.115-116.
8) J.E.ELIAS: Geschiedenis van het Amsterdamsche regentenpatriciaat. 's-Gravenhage, 1923², p.193-208.
9) J.DE WITTE VAN CITTERS: Contracten van Correspondentie en andere bijdragen tot de geschiedenis van het ambtsbejag in de Republiek der Vereenigde Nederlanden. 's-Gravenhage, 1873, p.276-281.
10) J.HOVY: Het voorstel van 1751 tot instelling van een beperkt vrijhavenstelsel in de Republiek (Propositie tot een gelimiteerd porto-franco). Groningen, 1966, p.88-95.
11) JOH.DE VRIES: De ontduiking der convooien en licenten in de Republiek tijdens de achttiende eeuw, Tijdschrift voor Geschiedenis, 71ste jrg. (1958), p.349-361; HOVY, a.w., p.110-111.

12) J.C.DE JONGE: Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen. IV, Haarlem, 1861², p.232-243.
13) JOH.DE VRIES: De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw. Amsterdam, 1959, p.175.
14) Zie ook: W.VOORBEIJTEL CANNENBURG en J.P.KRUSEMAN: Scheepsnamen vroeger en nu, Bijdr. en Meded. der Naamkunde Commissie v.d. Kon. Ned. Akad. van Wetenschappen te A'dam, 18, Amsterdam, 1960, p.15.

-o-o-o-o-o-

DE SCHEEPSMACHT IN DE CARAÏBISCHE ZEE IN 1914

door A.G. Vromans

DEEL II

De "Karlsruhe" was een nieuw schip, gebouwd bij de Germania Werft (een dochteronderneming van Krupp, te Kiel) en in dienst gesteld op 15 januari 1914. Haar Konstruktionsdeplacement bedroeg 4 900 ton en de totale bemanning bestond uit 373 koppen, waaronder 22 officieren. Op de constructiewaterlijn was het schip 139 m lang bij een grootste breedte van 13,7 m - dus zeer slank. De dikte van het gebogen pantserdek varieerde van 20 mm bovenaan tot 40 mm op de schuine zijden. Het gordelpantser was in de midscheeps 60 mm, bij de voorsteven 18 mm dik en liep door van de voorsteven tot iets achter de beide achterste kanons. Het aanvaringsschot had een dikte van 40 mm, de wanden en het dak van de commandotoren waren resp.100 en 20 mm dik. Ook de munitieliften e.d. werden beschermd door een pantser van 20 mm, terwijl de schilden der kanons 50 mm dik waren.

Deze kleine Krauzer (lichte kruiser) gold als het snelste schip van de Keizerlijke marine. Zij was een dubbelschroefschip met twee machinekamers en vijf ketelruimen. Van de veertien ketels waren er twee ingericht voor het stoken van olie en twaalf voor het stoken van kolen. De maximale hoeveelheid brandstof, die de "Karlsruhe" kon meenemen, bedroeg 1300 ton kolen en 260 ton olie. Het deplacement was dan 6191 ton, waarvan dus niet minder dan 25 % door brandstof werd ingenomen. Het schip was dan ook typisch gebouwd op grote actieradius. Bij de proeftocht, toen de "Karlsruhe" "licht" beladen was 1), behaalde zij een snelheid van 28,5 zeemijl per uur bij een vermogen van 38 000 as-paardekrachten. Het is niet exact vast te stellen, welke maximumvaart zij in au-

---

) Noten op blz.

gustus 1914 kon lopen 2). Zij vertoefde reeds enige tijd in tropische wateren en het is mij niet bekend, wanneer zij voor het laatst dokte. Een 24, 25 mijl zal zij toch wel hebben gehaald. De zuinigste vaart van het schip was ongeveer 12 zeemijl per uur.

Artilleristisch was de "Karlsruhe" goed in orde. Als een zwak punt op dit gebied zou men kunnen beschouwen het geringe kaliber van de hoofdbatterij, die bestond uit twaalf kanons van 10,5 cm lang 40 (de Duitsers zijn niet veel later van dit kaliber voor kruisers afgestapt en hebben omstreeks 1916 ook de hoofdbatterijen van hun oudere kruisers vervangen door zwaarder geschut). Behalve van geschut was de kruiser ook voorzien van twee onderwater-lanceerinrichtingen voor torpedo's, kaliber 50 cm. Meestal wordt als maximaal bereik van de hoofdbatterij van de "Karlsruhe" 10 500 m opgegeven, d.w.z. een 1500 m meer dan de maximale afstand, waarop de "Heemskerck" met haar volledige hoofdbatterij van 24 cm- en 15 cm-kanons salvovuur kon afgeven (de affutage der kanons van 15 cm no.5 liet geen grotere afstand toe dan 9200 m). GRÖNER: Die deutschen Krijgsschiffe 1815-1945 geeft voor de hoofdbatterij van de "Karlsruhe" een maximaal bereik van 12 200 m - een afstand, die de 24-centimeters van de "Heemskerck" ook zouden hebben kunnen halen.

Wij hebben reeds gezien dat de "Karlsruhe" over een moderne installatie voor draadloze telegrafie beschikte, waarmee heel wat meer te bereiken was dan met de installaties der Nederlandse pantserschepen. Voor gebruik onder tropische omstandigheden was de"Karlsruhe" in zoverre weinig geschikt dat zij dan slecht bewoonbaar was, in zit opzicht werd vooral geklaagd over de kajuit van de commandant.

Ik noemde reeds eerder de naam van de commandant, Fregattenkapitän Erich KÖHLER. KÖHLER was goed bekend met de Westindische wateren en de Golf van Mexico. Toen de oorlog uitbrak was hij reeds vrij lang continu in de tropen geweest en had hij een periode van inspannende dienst achter de rug: ik vermeldde ook reeds dat hij als commandant was overgestapt op de "Karlsruhe" vanaf de "Dresden", die tegelijk met de "Kortenaer" te Tampico had vertroefd 3). KÖHLER was zich er terdege van bewust dat zijn kans om offensief op te treden - trouwens zijn bewegingsvrijheid in het algemeen - afhang

van de mogelijkheid om zich kolen te verschaffen, hetzij via de zg. ETAPPENDIENST (de door de Duitsers reeds lang vóór de oorlog met grote zorg opgebouwde bevoorradingsorganisatie, die zich bediende van Duitse en neutrale koopvaardijschepen), hetzij uit voorraden in neutrale of bevriende havens (dat waren in het Westindische gebied eigenlijk uitsluitend het Nederlandse Willemstad en het Deense Sint Thomas). Ik herinner mij KÖHLER als iemand van het type Noordduits zee-officier, die niet de indruk maakte bizonder draufgängerisch te zijn. De bemanning was goed geoefend, maar bleek - zoals dat bij de Duitsers vaker het geval was - niet zeer goed bestand tegen het tropische klimaat. Het kwam mij ook voor dat de goede militaire geest geschaad was door de spanning, waarin de mensen - die zich tenslotte op een gejaagd schip wisten - vrijwel voortdurend verkeerden. Zoals gezegd was van Nederlands standpunt gezien de hoge snelheid dé gevaarlijke eigenschap van de "Karlsruhe".

Een tweede mogelijke tegenstander van de Nederlandse divisie was de oude Franse kruiser "Condé", een schip van 1902 4), dat onder bevel stond van Capitaine de Vaisseau G.GROUT. De "Condé" was geen gevaarlijke tegenstander voor de "Heemskerck"; wellicht zou zelfs de "Kortenaer" het met deze Fransman met succes hebben kunnen opnemen.

De Divisiecommandant moest om de hierboven uiteengezette redenen de vraag wat te doen zelfstandig oplossen. Het belangrijkste gegeven - misschien kan ik beter zeggen: de belangrijkste onzekere factor - was voor hem dat niet vaststond of Nederland al dan niet in de strijd was betrokken - als dat niet het geval was (overigens het meest waarschijnlijke) kon het ieder ogenblik veranderen - ook op een tijdstip dat juist, conform de neutraliteitsproclamatie, een oorlogsschip van een belligerente natie voor 24 uur was toegelaten in de haven van Curaçao om kolen te laden tot de naaste haven van het eigen land. Naast de mogelijkheid tot het ontstaan van een situatie als zojuist geschetst bestond er de veel meer verwijderde van de coup: een gewapende overval, bij voorbeeld in de vorm van een landing met een daaraan voorafgaand bombardement.

De wijze, waarop kolonel COENEN besloot zich op deze mogelijkheden voor te bereiden, doet op het eerste gezicht vrij

passief aan. De divisie zou nl. voorlopig in het Schottegat blijven; aan de kustwacht was de taak om tijdig te waarschuwen dat een vreemd schip in aantocht was. De schepen zouden zich daarop in het Schottegat posteren aan weerszijden van de ingang van de Annabaai. Daardoor konden zij een schip, dat aan de ISLA kolen lag te laden, volledig onder contrôle houden, terwijl dit schip zich ook zeer moeilijk effectief tegen internering zou kunnen verzetten.

Het bleef natuurlijk mogelijk, hoewel niet erg waarschijnlijk, dat de commandant van een oorlogsschip van een belligerente mogendheid, die kolen wilde laden dan wel iets tegen Curaçao in de zin had, en bemerkte of wist dat men op Curaçao niet met de werkelijke situatie op de hoogte was, zou verzwijgen dat Nederland al in oorlog was met zijn land. Wij zullen nog zien hoe kolonel COENEN zich zo goed mogelijk tegen het effect van een dergelijke krijgslist trachtte te wapenen.

Over een landing werd niet veel nagedacht: coördinatie met de landmacht wat betreft de afweer daarvan ontbrak vrijwel geheel. Tegen landende troepen konden een 4 à 500 man, inclusief een compagnie KNIL, in de strijd worden gebracht, terwijl ook een paar stukken veldgeschut op het eiland aanwezig waren. Tegen schepen bruikbaar geschut heeft het eiland pas tijdens de tweede wereldoorlog gekregen. Een bombardement vanuit zee zou misschien kunnen worden belet door het uitlopen van de divisie.

Zo stonden de zaken toen de "Karlsruhe", die te San Juan maar een beperkte hoeveelheid kolen (een halve lading) had kunnen krijgen in de avond van 9 augustus uit die haven vertrok en à l'insu van iedereen koers zette naar Curaçao, waar de commandant genoeg kolen hoopte te kunnen verkrijgen om offensief te kunnen gaan optreden. KÖHLER had uit de beperkte mogelijkheden, die voor hem openstonden, een juiste keuze gedaan. Hij wist dat Nederland nog neutraal was en dat er naar alle waarschijnlijkheid te Curaçao genoeg Pocahontas-kolen waren. In feite beschikte toen de firma MADURO over 6 000 ton kolen - volgens sommigen zelfs over de dubbele hoeveelheid. Ook de Curaçaosche Handel Maatschappij had een voorraad kolen (New River kolen).

De scheepvaart naar en van Curaçao ging nog vrijwel normaal door (30 tot 40 schepen per maand). Op 11 augustus vertrok het s.s. "Fortuna" (K.N.S.M.) van Willemstad naar Amsterdam. Tot de ochtend daarop waren er geen stoomschepen meer in de haven. Op 10 en 11 augustus bracht de Franse kabel weer de gebruikelijke, weinig betrouwbare, nieuwsberichten. Het radiostation Curaçao mocht nog steeds geen opgevangen nieuwsberichten publiceren. De daarin vervatte informatie kwam uiteraard wel ter kennis van het Gouvernement, maar was - ook gecombineerd met wat de radiostations van de beide oorlogsschepen afluisterden - onvoldoende om een juist beeld van de toestand te verkrijgen.

Op 11 augustus verscheen in de Curaçaose Courant (het "staatsblad" van de kolonie) de alarmregeling. Het alarmsein voor de verdediging bestond uit twee schoten van een oorlogsschip en twee van het fort Nassau aan het Schottegat, in principe na ontvangst van een waarschuwing van de kustwacht. Het alarmsein is nimmer gebruikt.

Zonder ontdekt te zijn kwam de "Karlsruhe", die in de namiddag van 11 augustus benoordwesten het eiland was, in de vroege morgen van 12 augustus in de nabijheid van Curaçao. Het schip was geheel gereed voor het gevecht. In de nacht van dinsdag 11 op woensdag 12 augustus seinde de kustwacht periodiek "alles wel". Zij scheen goed te functionneren. De beide Nederlandse oorlogsschepen lagen aan de Julianawerf, waar zij verder gevechtsklaar waren gemaakt; aan boord van de "Kortenaer" was bijna al het houtwerk, dat gemist kon worden, verwijderd.

Woensdagmorgen kwam de verrassing: het "Karlsruhe-incident", één van die gebeurtenissen op het tweede plan van het wereldtoneel, die verloren gaan onder de over elkaar heen tuimelende feiten van de eerste orde, in dit geval die van de oorlog in Europa.

Op 12 augustus te 05.45 (Cur. tijd) komt de "Karlsruhe" voor de Annabaai en hijst zij de loodsvlag. Er zijn dan twee Duitse schepen buitengaats, het tweede is het s.s. "Stadt Schleswig" (gezagvoerder O.ZIMMERMANN), komende van Brazilië; dat aanvankelijk de "Karlsruhe" voor een Brits oorlogsschip had aangezien en daarom binnen de Nederlandse territoriale wateren was gevlucht. Het Amerikaanse s.s. "Philadelphia" van

de Red D-line nadert Curaçao, komende van Venezuela, maar is nog niet in zicht.

Te plm. 06.00 uur krijgt de "Heemskerck" een verminkt bericht van de kustwacht: Duits schip vraagt om loods. Omstreeks dit tijdstip vraagt de commandant van de "Karlsruhe", onbekend met de aanwezigheid van de Nederlandse divisie, om een onderhoud met de Gouverneur. Volgens sommige bronnen wordt dit verzoek per sloep overgebracht. De "Karlsruhe" is nu door het Waterfort duidelijk gedetermineerd als Duits oorlogsschip, het garnizoen wordt gealarmeerd (hiervan wordt de marine niet in kennis gesteld). Een stelling (die overigens nog niet gereed is) bij de haven wordt bezet.

Omstreeks 06.15 komt een motorboot langszij van de "Heemskerck" en brengt, namens de Gouverneur, het ontstellende bericht dat een Duitse kruiser de haven wil binnenkomen. De kustwacht en de alarmregeling hebben gefaald!

De beide Nederlandse oorlogsschepen zijn op korte termijn stoomklaar. Te 06.40 ontmeren zij en verstomen zij naar resp. beoosten en bewesten de ingang van de Annabaai tegenover de ISLA, zij ankeren daar en zwaaien op de wind, kop om de oost. Alarm! Spanning van weken wordt ontladen. Snel, enthousiast en efficiënt wordt het laatste gedaan voor de gevechtsgereedheid. munitie wordt opgevoerd, waarbij de officieren en onderofficieren meehelpen om zo het tempo te versnellen 5), zwaar en middelbaar geschut wordt geladen, de torpedo's van de "Heemskerck" worden klaargemaakt. Zoals steeds bij een dergelijke gelegenheid verliezen enkelen, waarvan men het niet zou hebben verwacht, het hoofd, waar ze zich later over schamen. Ook de "Kortenaer" is binnen zeer korte tijd gereed voor daadwerkelijke actie.

Terwijl het gevechtsklaar maken in volle gang is gaat de Divisiecommandant, zonder nader overleg met of opdracht van de Gouverneur, per eigen stoomsloep naar de buiten wachtende "Karlsruhe". Ook de loodsboot gaat naar buiten. De "Karlsruhe" heeft geen saluut afgegeven - het is daar ook protocollair nog te vroeg voor.

Bij zijn niet alledaagse stap, die aan een episode uit de riddertijd doet denken, overwoog de Divisiecommandant vermoedelijk vooral dat de onzekerheid ten aanzien van de

internationale toestand weggenomen kon worden door de commandant van het Duitse oorlogsschip. Hij achtte het het meest waarschijnlijk dat die commandant, wetend dat er geen oorlogstoestand bestond tussen het Duitse Rijk en Nederland, niets anders in de zin had dan kolen te laden in de neutrale haven Curaçao. De mogelijkheid dat hij zijn démarche zou moeten betalen met het verlies van zijn vrijheid of erger, accepteerde kolonel COENEN omwille van het belang van het doel, dat hij zich gesteld had, te weten: het bezoek van de "Karlsruhe" zonder incidenten te laten verlopen of, in het ongelukkigste geval, de verdediging van het eiland te dienen met een duidelijke en zo tijdig mogelijke waarschuwing, nl. door zijn niet terugkeren.

Bij zijn vertrek draagt de Divisiecommandant zijn vervanger, de eerste officier, op om eventueel geweld met geweld te beantwoorden. Zijn goed oordeel wordt door de uitslag van zijn démarche bewezen 6).

Aan boord van de "Karlsruhe" gekomen wordt de Divisiecommandant dadelijk door Kapitän KÖHLER ontvangen. Deze laatste ontzenuwt de verhalen over de Limburg-invasie; doch verder is hem niets bekend over de internationale toestand wat niet ook al op Curaçao bekend is, ook niets over een oorlogstoestand tussen Duitsland en Nederland. De Divisiecommandant - die er bij het onderhoud blijk van geeft dat hij de Duitse taal zeer goed beheerst - geeft daarop toestemming om normaal binnen te lopen, zodra hij kolonel COENEN - die geen officier heeft meegenomen en ook niemand op de "Karlsruhe" wil achterlaten - weer is teruggegaan naar zijn eigen schip.

Het risico, dat tijdens het verblijf van de "Karlsruhe" op Curaçao alsnog bekend wordt dat er een oorlogstoestand bestaat tussen Nederland en het Duitse Rijk, wordt genomen. Kapitän KÖHLER verplicht zich om zijn schip in het laatstgenoemde geval te laten interneren. Deze toezegging hoeft natuurlijk door de Nederlandse autoriteiten niet in volstrekt vertrouwen te worden aanvaard; de overmacht der beide pantserschepen is echter een reële waarborg. De loods kan nu aan boord gaan.

Teruggekeerd op de "Heemskerck" zendt de Divisiecommandant dadelijk zijn dienstdoende adjudant, de adelborst der

eerste klasse A.G.VROMANS, per sloep naar de Gouverneur met het bericht dat de Duitse commandant niets weet van een oorlogstoestand tussen zijn land en Nederland, toestemming heeft verkregen om binnen te komen en dat, wanneer tijdens zijn verblijf in de haven een bericht komt over oorlog tussen Nederland en het Duitse Rijk, de "Karlsruhe" zal worden geïnterneerd - welk laatste uiteraard het gebruiken van geweld insluit.

Het Gouvernementshuis kan de boodschapper bij het ontbreken van een wacht zonder meer betreden; hij vindt daar de adjudant van de Gouverneur, de eerste luitenant H.P. PIEPER van het KNIL, die hem naar de Gouverneur geleidt. Zijne Excellentie NUYENS is nog in nachtgewaad, hij is wel op de hoogte van de laatste gebeurtenissen, doch wordt kennelijk geschokt door het bericht van de Divisiecommandant. Verdere orders worden door hem niet gegeven. Inmiddels is aan de waterkant en bij het fort Amsterdam een enorme drukte ontstaan; alles verkeert in opwinding.

Te 07.00 komt de "Karlsruhe" binnen, het schip is, zoals gezegd, volledig gevechtsklaar. Omstreeks 07.15 komt zij aan de Noordzijde van de Annabaai in het zicht van de Nederlandse divisie (waar men eerst de kruiser "Bremen" 7) meent te herkennen), vrijwel onder de mondingen van de geladen kanons. Te 07.30 meert de "Karlsruhe" aan de Julianasteiger. De Nederlandse schepen blijven in alarmtoestand.

Eén der firmanten van MADURO, de Heer Ch.MADURO, komt op de "Heemskerck" om toestemming te vragen voor het leveren van kolen. Het kwantum wordt bepaald op "volle ruimen" (1100 ton) en berekend wordt de normale prijs. Te plm. 08.00 wordt met kolenladen begonnen, waarbij hulp wordt verleend door opvarenden van de "Stadt Schleswig" en door Duitse passagiers van de inmiddels binnengekomen "Philadelphia", die met dat schip op weg zijn naar hun land, terwijl ook van de zijde van de Duitse kolonie alle mogelijke moeite wordt gedaan om van dienst te zijn. Vermoedelijk onder invloed van enkele prominente Curaçaoenaren hebben zich slechts weinige landskinderen-werklieden bereid getoond de "Karlsruhe" te helpen beladen, zodat het werk toch grotendeels op de eigen bemanning van de Duitse kruiser neerkomt. Er is grote haast: de commandant moet immers aannemen dat het bericht van zijn aan-

wezigheid te Curaçao via de Franse kabel dra bekend zal worden bij zijn tegenstanders. De gehele Duitse bemanning blijft daarom ook aan boord.

Te 10.30 toont de semaphore van het fort Nassau het sein "stoomschip in het zuid-westen", kort daarna volgt "oorlogsschip onder Franse vlag", wat spoedig wordt gecorrigeerd tot "onbekende vlag". Wederom grote consternatie: "is de Condé" in aantocht? Wat nu? Later bleek dat een <u>fausse alerte</u> was ontstaan omdat de kustwacht aanvankelijk de naderende Peruaanse torpedobootjager "Teniente Rodriguez", welker komst niet was aangekondigd, voor een Frans schip had gehouden (er bestaat enige gelijkenis tussen de vlaggen van beide landen) en daarna niet in staat was geweest om de juiste nationaliteit te melden omdat de seintabel met slechts 15 landen rekening hield, waar Peru niet bij was. Het seinwezen had dus opnieuw gefaald, zij het minder ernstig dan de eerste maal. De torpedobootjager geeft - hoewel de saluutbatterij aan de wal gereed is - geen saluut af; dit is waarschijnlijk zeer gelukkig geweest, omdat men anders misschien het saluut voor een bombardement had aangezien.

Toen de "Teniente Rodriguez" in zicht kwam was Fregattenkapitan KÖHLER juist met de beide Nederlandse commandanten bij de Gouverneur. Gelukkig duurde de pijnlijke situatie, geschapen door de vergissing van de kustwacht, slechts kort. Bij het onderhoud met de Gouverneur bleek dat de Britse en Franse consuls op internering van de "Karlsruhe" hadden aangedrongen.

De Peruaan, welke commandant LOVELD heette, ankerde te plm. 11.00 in het Schottegat, beoosten de "Heemskerck". Een actief fotograaf heeft een panoramaopname van het Schottegat met de vier oorlogsschepen gemaakt, die o.a. gepubliceerd is in het decembernummer van <u>Onze Vloot</u>, jaargang 1955. Nadat zijn schip ten anker was gegaan bezocht de Peruaanse commandant de divisie. Hij kwam van Trinidad, waar men wel wist van een oorlog tussen Groot-Britannië en het Duitse Rijk, maar verder ook niet veel. Hij was zeer pro-Frans en pro-Nederlands.

Inmiddels ging de bevoorrading van de "Karlsruhe" voort. De gehele dag was het een <u>va-et-vient</u> van sloepen, pontjes en auto's. De indruk, die de Duitsers maakten, was niet zeer

gunstig. Daarbij moet natuurlijk wel worden bedacht dat, zoals bij algemeen kolenladen gebruikelijk, geen eerbewijzen werden gegeven. Aan de andere kant echter was reeds bij de komst van Fregattenkapitän KÖHLER aan boord van de "Heemskerck" de slordige en onmilitaire houding van zijn sloepsbemanning opgevallen - en juist voorkomen en houding van een dergelijke bemanning zijn zaken, waarop in het ceremonieel verkeer tussen oorlogsschepen altijd bizonder wordt gelet. KÖHLER zelf was zichtbaar vermoeid en deed geen moeite om dit te verbergen. Op de achtermiddag maakte hij met de Duitse consul, H.B HEYDE, een tocht per auto over het eiland. Intussen werd een vlugschrift tegen de Duitsers verspreid, waarin opnieuw stond dat zij Nederland waren binnengevallen. Het werd door de Gouverneur verboden.

Te 17.45 was de "Karlsruhe" gereed, dus binnen de twaalf uur, die - naar men zegt - de afgesproken termijn waren. Geladen was ongeveer 100 ton per uur, een prestatie, die onder gunstige omstandigheden door landskinderen-kolendragers zou zijn geëvenaard.

Even voor achten ontmeerde de "Karlsruhe", die reeds geruime tijd de loods aan boord had. Ik citeer nu een ogenblik mijn dagboek: "Fantastisch was het uitgaan van de "Karlsruhe". De zon verlichtte nog even de randen der hoogten, de achtergrond, waartegen de silhouetten van de beide donkere oorlogsschepen, de "Kortenaer" en de "Karlsruhe", nauwelijk afstaken. Het avondrood, bloedrood, begon al te vervagen toen de zoeklichten van de kruiser de kade gingen beschijnen en omzwaaiden, de bundel weerkaatsend tegen de wolken en priemend in het heldere water. Geen lichtje verder. Een paar sirenestoten om de Pontjesbrug te doen openen, terwijl het schip op het anker afhaalde. Dan schoof het lange schip de Annabaai in, de zoeklichten tastten de wal af, verdween uit het zicht". Het vertrekkende schip werd uitgewuifd door Duitsers, die zich op de "Philadelphia" bevonden, zette buiten koers naar Venezuela en ging later oostwaarts, met geringe vaart.

Op deze dag kregen nog drie andere schepen kolen: de "Philadelphia", het van Maracaibo gekomen s.s. "Merida" van de Red D-line en de "Stadt Schleswig". Laatstgenoemd schip vertrok op order van de "Karlsruhe" naar de Braziliaanse wateren, waar de "Karlsruhe" nog van de kolen van de "Stadt

Schleswig" heeft geprofiteerd. Genoemde order van de "Karlsruhe" aan de "Stadt Schleswig", waar de Nederlandse autoriteiten uiteraard onkundig van bleven, was in feite een (zij het kleine) neutraliteitsschending omdat zij binnen het Nederlandse rechtsgebied was gegeven.

Door het vertrek van de kruiser was het "Karlsruhe-incident" gesloten, zonder dat ernstige ongelukken waren gebeurd. Er was geen Engels of Frans schip verschenen, in welk geval er voor Kapitän KÖHLER naar men redelijkerwijs kan aannemen geen andere mogelijkheid zou zijn overgebleven dan zich te laten interneren. Hem zou vermoedelijk op effectieve wijze zijn belet om uit te breken, waarbij zich voor ons het ernstige risico zou hebben voorgedaan dat de Annabaai versperd raakte door Britse c.q. Franse actie 8). Dit zou uiteraard een ernstige schending van de Nederlandse neutraliteit hebben betekend. De mate van waarschijnlijkheid van Brits-Franse actie tegen de "Karlsruhe" binnen het Nederlandse rechtsgebied kon door de Nederlandse Divisiecommandant, onvoldoende ingelicht als hij was, zelfs niet bij benadering worden geschat. Kort na het vertrek van de "Karlsruhe" verklaarde kolonel COENEN dat hij tijdens het verblijf van de "Karlsruhe" te Curaçao in even grote spanning had verkeerd als naar zijn indruk de Duitse commandant, die zich pas weer redelijk veilig kon voelen toen hij opnieuw de ruimte had buiten de haven, waar hij met zijn snelle schip praktisch ieder gevaar kon ontlopen.

Het is een groot geluk voor Curaçao geweest dat het eiland gespaard is gebleven voor een uitbreiding van het incident. Een langer verblijf van de "Karlsruhe" zou tenminste een blokkade van het eiland door de tegenpartij hebben veroorzaakt, met alle ellende van dien - om van de hierboven genoemde, nog meer sinistere, mogelijkheden, nog maar te zwijgen.

Bepaalde elementen bleven volhouden dat KÖHLER de Nederlanders had bedrogen; er zou wel degelijk oorlog zijn tussen Nederland en het Duitse Rijk. Inderdaad had men daaromtrent nog steeds geen zekerheid; wel was het hoogst onwaarschijnlijk dat de "Karlsruhe" zich wanneer haar commandant op dit punt de Nederlanders had misleid tijdens het verblijf te Curaçao niet anders zou hebben gedragen. De verslagen van

het incident in bepaalde Noordamerikaanse bladen, die wij later onder ogen kregen, spraken over kolonel COENEN als "the little nervous captain", ook in andere opzichten was het door hen gegeven relaas niet erg in overeenstemming met de waarheid.

Voor de firma MADURO had de muis in zoverre een staartje dat één der leden van de familie, die consul van Frankrijk was, in november werd afgezet - dit zou in verband hebben gestaan met het verstrekken van kolen aan de Duitsers.

De divisie bleef verder voorlopig in beperkte mate gevechtsgereed; het geschut werd ontladen, waarbij bleek dat een springgranaat van 24 cm bij het laden zo krachtig was aangezet, dat het projectiel slechts met moeite kon worden verwijderd.

Op 13 augustus kwam de Gouverneur aan boord van de "Heemskerck" om overleg te plegen over de neutraliteits-handhaving en de kolenkwestie. De Duitsers wilden kolen naar Sint Thomas verschepen. Dit werd niet toegestaan en op 3 september werd een algemeen uitvoerverbod voor kolen en levensmiddelen afgekondigd (dit belette niet het normale bevoorraden van schepen).

De havenlichten van Willemstad werden gedoofd, de kustlichten bleven echter branden. Verboden werd om de haven, de Annabaai, in te lopen tussen zonsondergang en zonsopkomst. Dit was overigens voor grotere schepen toch niet bij donker mogelijk. De passage tussen het Water- en het Riffort was bochtig en op het nauwste punt slechts vijftig meter breed, terwijl het "merk" ("muziektent in kanon", kan het huiselijker?) onduidelijk was. De Divisiecommandant zorgde voor het plaatsen van twee verlichtbare bakens en voor een duidelijker merklijn. Het avondschot van 8 uur nm. werd afgeschaft en dientengevolge kon een ieder zoveel te laat komen als hij wilde; er liep spoedig geen klok meer gelijk (het avondschot werd 16 februari 1915 weer ingesteld). Ook saluten met geschut werden tijdelijk afgeschaft; de gouvernements-radio nam geen codetelegrammen meer aan.

Op 13 augustus kwam bij gouverneur NUYENS de officiële mededeling van minister PLEYTE aan dat Groot-Britannië en België met het Duitse Rijk in oorlog waren (dit bericht leidde tot de reeds vermelde neutraliteitsproclamatie van 14

augustus). Eindelijk had men op Curaçao bijna zekerheid dat Nederland nog niet in oorlog was - een zekerheid, die absoluut werd toen op 16 augustus een op 15 augustus verstuurd telegram binnenkwam, dat uitdrukkelijk vermeldde dat Nederland nog niet in oorlog was.

Intussen was op 14 augustus op Santa Domingo een wapenstilstand gesloten, waardoor de kabelverbinding verbeterde. Er kwam die dag zeepost uit Nederland in bestelling, waaronder brieven van 7 juli.

De opwinding op het eiland kwam langzamerhand tot bedaren. De bevolking toonde zich bij voortduring zeer pro-Nederlands. Zo hadden bij voorbeeld de Syriërs aangeboden om zo nodig mee te vechten. Om de prijzen van voedingsmiddelen e.d. in de hand te houden werden speciale voorschriften afgekondigd. Papiergeld mocht niet meer worden ingewisseld tegen specie en er werd in uitzicht gesteld dat spoedig papiergeld van één gulden en van één rijksdaalder in circulatie zou komen. Kortom, de kolonie werd een landje in oorlogstoestand, waarbij de onrust in Midden-Amerika zélf er soms meer dan de Europese oorlog toe bijdroeg dat er steeds spanning bleef: revoluties in Santo Domingo en Haiti, onrust in Venezuela, de naweeën van de burgeroorlog in Mexico en, overal waar dit mogelijk was, Duitse agitatie - vooral in Brazilië. Op Curaçao zelf was betrekkelijk weinig van pro-Duitse propaganda te merken.

De Amigoe di Curaçao klaagde op 14 augustus over de nieuwsvoorziening: de Cable Français, aldus de krant, geeft al vier maanden berichten van slechte kwaliteit (betrouwbaar er was het oorlogsnieuws, dat door Trinidad-radio werd uitgezonden, van dit nieuws profiteerde ook de "Karlsruhe" in de periode 15-17 augustus).

Op 15 augustus begon het scheepsverkeer weer normaal te worden. De volgende dag was een belangrijke dag voor het eiland omdat toen het Panamakanaal werd geopend voor schepen met een maximale diepgang van 30 voet. Hierdoor nam de betekenis van Curaçao als kolenstation toe.

De Nederlandse divisie begon een bekruisingsdienst ter handhaving van de neutraliteit. Van 17 augustus tot 22 augustus bleef de "Heemskerck" buiten, waarbij zij overdag meestal ten anker lag in de romantische Caracas-baai onder

het fort Beekenburg, 's nachts bevond zij zich op de Oostkust.
Nog steeds bestond de kans op een ontmoeting van de "Heemskerck" en de "Karlsruhe". Daarbij was de gevaarlijkste mogelijkheid dat het Duitse schip, met vijandelijke bedoelingen in de Curaçaose wateren verschijnend, verkend zou worden, vervolgens ontwijken zou en dan in de ochtendschemering ongezien zou naderen tot op een afstand, waar het artillieristisch overwicht van de "Heemskerck" geen rol meer speelde. Daarom moest de "Heemskerck" in staat zijn om maximale vaart te kunnen lopen. Hiervoor werd zij nagenoeg op proeftochttrim gebracht: alle sloepen, op één vlet na, werden van boord gegeven, evenals de extra-munitie, alle ook maar enigszins misbaar houtwerk en inventarisgoederen, versiering 9) en niet direct nodige voorraden. De tenten waren reeds na de terugkeer uit Havana verdwenen. Bereikt werd dat het schip met vier ketels, de zeer goede op Curaçao verkrijgbare kolen 10) stokende, gedurende enige uren ruim 15 zeemijlen per uur kon volhouden. De gevechtswaarde van het schip werd opgevoerd door veelvuldig te oefenen met de batterij, waarbij van de nieuwe richtmethode-VAN DER SLUIS gebruik werd gemaakt. De richters der kanons werden vervangen door de vier luitenants ter zee W.G. KUYCK 11), G.A. WALLER 12), H. VAN EEGHEN 13) en W.C. BEELS 14) en de sergeant-konstabel A.F. DE JONG, de gewone kanonniers bleven baksers. Wij zullen zien dat met deze geschutsbemanningen zeer goede resultaten werden bereikt.

Het Boletin Comercial van 17 augustus bevatte het bericht dat Nederland nog niet in oorlog was (naar aanleiding van het reeds genoemde telegram van 15 augustus). Nadat de Amigoe di Curaçao op 21 augustus had geschreven over het telegram van minister PLEYTE aan de gouverneur met het bericht dat Nederland nog neutraal was, was vrijwel de gehele eilandbevolking gerustgesteld. Er bleven nog maar enkele "ongelovigen"

Na de wereldoorlog is erover gediscussieërd of en in hoeverre de kolonie werkelijk buiten verbinding met het moederland geweest is.

Persoonlijk heb ik de indruk gekregen dat - als wij de slechte kabelverbinding en de onvoldoende radiocommunicatie een ogenblik buiten beschouwen laten - destijds in Nederland de verantwoordelijke personen zich onvoldoende hebben gerealiseerd hoe groot de onzekerheid te Willemstad was en hoe

weinig men daar wist. Met andere woorden: vanaf het ogenblik dat de eerste oorlogsverklaringen "los kwamen" had men vanuit Nederland Curaçao (en Suriname) categorisch over de internationale situatie moeten inlichten, daarbij duidelijk aangevende, hoe de positie van Nederland was. Nu is dit pas geschied veertien dagen nadat de oorlog een feit was.

Een goede maatregel, te lang uitgesteld, was dat vanaf 22 augustus ook de door het gouvernements-radiostation opgevangen nieuwsberichten werden verspreid. Zoals ik al vermeldde was dit formeel in strijd met de kabelconcessie, daarom duurde het zo lang voordat hiertoe werd overgegaan. Het aanboren van deze nieuwe bron betekende overigens niet dat het nieuws nu meteen goed werd. Schrijver dezes, die van de Divisiecommandant opdracht had gekregen om dagelijks een scheepskrantje, een hectografietje te maken, waarbij hij - aanvankelijk zonder enige kennis van de Spaanse taal te bezitten - putte uit het Boletin Comercial werd er door de enigszins pro-Duitse sergeant-majoor van de mariniers op geattendeerd dat hij door het zonder meer overnemen van de gegeven verliescijfers binnen enkele weken vrijwel alle Duitse mannen had afgeschreven. De Franse kabel kreeg de schuld en van toen af aan ging het veel beter met de Duitsers.

Waar bleef de, op Curaçao - behalve dan bij de leidende figuren - alweer bijna vergeten "Karlsruhe"? Hierover werd pas na de oorlog het een en ander bekend. Op 18 augustus was zij bij de monding van de Orinoco (ongeveer 700 km Noord-West van Paramaribo), waar zij kolen laadde, die aangevoerd waren door de nu zeer goed functionnerende ETAPPENDIENST, en waar zij ook een koopvaardijschip vernietigde. Op 21 augustus was zij bij de delta-monding van de Amazonerivier, waar zij de "Stadt Schleswig", met de te Curaçao geladen kolen, vond, en op 24 augustus ongeveer op de evenaar bij Brazilië, zodat toen het gevaar voor Curaçao voorlopig was geweken.

De dood van Paus PIUS X 15) maakte een zeer grote indruk op Curaçao, waar de toestand zich verder stabiliseerde totdat op 24 augustus weer een kleine schok kwam.

's Morgens om 9 uur vertrok de "Kortenaer" voor een week bekruisingsdienst uit de haven. Om 11 uur 45 seinde Aruba dat men een oorlogsschip met vier schoorstenen zonder vlag zag. "Weer de "Karlsruhe"" was de eerste gedachte. Ongeveer

gelijktijdig zag de "Kortenaer" het onbekende schip, dat nu de vlag toonde en de "Condé" bleek te zijn. Seinverbinding werd gemaakt. Het schip wilde contact met de consul te Willemstad en wenste daarvoor een officier te landen. Dit verzoek werd ook rechtstreeks aan de Gouverneur gericht, waarbij toegevoegd werd dat het schip niet wenste binnen te komen.

De "Kortenaer" stoomde met de "Condé" op. Te 13.15 was men voor de haven en een kwartier later zond de Fransman een sloep naar de wal, waarbij de luitenant ter zee H. NIEUWENHUIS 16) de Franse officier begeleidde. Een kabeltelegram werd afgegeven. De "Heemskerck" hield zich inmiddels gereed. Te 15.30 vertrok de "Condé" weer naar Trinidad, tot Klein Curaçao 17) begeleid door de "Kortenaer". Dit bezoek was dus weer zonder strubbelingen verlopen. Niettemin bleef de vraag bestaan of de Nederlandse neutraliteit wel toestond om de Fransen gelegenheid te geven van de faciliteiten van het eiland gebruik te maken, waarbij zij bij voorbeeld ook inlichtingen konden inwinnen over de bewegingen van Duitse schepen (op 5 september werd bekend dat het Duitse s.s. "Karl Horn", van Curaçao vertrokken met een lading fosfaat voor Stettin, door de Fransen was opgebracht).

Op 24 augustus kwam ook weer een alarmerend bericht uit Europa, nl. dat het Duitse Rijk een ultimatum aan Nederland had gesteld. Bijna onmiddellijk daarna werd dit weer tegengesproken.

Op 28 augustus kwam er loos alarm uit de Caracasbaai, vanwege een, gefantaseerd, "niet verlicht, onbekend schip"; Bonaire meldde zelfs een gevecht tussen de "Condé" en de "Karlsruhe". Radioposten en kustwacht hebben hun typische nadelen.

Er had een alarm-oefening plaats, waarbij de "Kortenaer" een rol speelde: forceren van de Annabaai, een aanval op Willemstad. Heel echt maar in duodecimostijl.

De verjaardag van de Koningin werd, overeenkomstig Haar verzoek, zonder enig vertoon gevierd, zeer tot spijt van de landskinderen, die er een défaitistische uitleg voor vonden. Op dezelfde 31e augustus werd de laatste neutraliteitsproclamatie uitgegeven wegens het uitbreken van de oorlog tus-

sen Japan en het Duitse Rijk. de oorlog was een wereldoorlog geworden. Deze proclamatie bevatte geen nieuwe bepalingen.

Berichten uit Nederland van 31 juli tot en met 5 augustus bereikten op 1 september Willemstad. De mail tot 3 augustus kwam op 3 september. Het verloop van de oorlog werd ons hieruit niet veel duidelijker.

Een merkwaardig bericht dat aanleiding gaf tot eindeloze veronderstellingen en de legende van de zwaar beschadigde "Karlsruhe" weer deed opleven bracht het s.s. "Lodewijk van Nassau" (Koninklijke West-Indische Maildienst) mee. Dit schip had op 14 augustus in volle zee, op 100 zeemijlen van San Salvador (Bahama-eilanden) een sloep gevonden, die van de Duitse kruiser afkomstig was. Vermoedelijk is dit een sloep geweest, die men bij het oorlogsgereed maken had geabandonneerd, dan wel in de steek gelaten toen het rendez-vous met de "Kronprinz Wilhelm" op 6 augustus werd verstoord. De verschillende publicaties over de kruiser zwijgen over deze sloep.

Omdat de Gouverneur het nu niet meer noodzakelijk achtte dat permanent één der beide pantserschepen te Willemstad aanwezig was kon de "Heemskerck" op 10 en 11 september bij Aruba beginnen met het lang uitgestelde inschieten van de torpedo's. De drie gelanceerde torpedo's liepen niet goed. Aan de beproeving van de allengs zeer goed geoefende artillerie was men nog niet toe; de gevechtsschietoefeningen werden pas in april 1915 gehouden.

Het einde van de Scheepsmacht in de Caraïbische zee naderde. Op 13 september kwam via Trinidad bericht van de minister van koloniën dat de "Kortenaer" moest thuisvaren, dit bericht werd op 29 september nader gepreciseerd door de order om te vertrekken 18). Aanstonds nadat het eerstgenoemde bericht bekend was geworden trachtten verscheidene lieden van schip te ruilen; niet alleen waren er, die "naar moeder (de vrouw)" terug wilden, maar er waren er ook enkelen, die op het "eilandje" hun hart aan blank of gekleurd (bijvoorbeeld de zg. "douci-vast": een soort landskind-huishoudster) hadden verloren. De enige ruil, die doorging, was die van de beide scheepsartsen: zoals reeds vermeld ruilde "dokter" CARF van de "Heemskerck" met zijn collega BOVENKERK van de "Kortenaer", een kenner van de

West. Het meerderjarig worden van schrijver dezes, die een jaar lang de jongste zee-officier van de Koninklijke marine was geweest, werd door hem ingeleid. Een echt scheepsfeestje, waarbij de oorspronkelijke reden tot feest vieren geleidelijk aan in het vergeetboek raakte. De bevordering van de eerste officier luitenant ter zee der eerste klasse DE HAAS tot kapitein-luitenant ter zee werd zowel aan boord als aan de wal gevierd, waarbij de Rooms-Katholieke geestelijkheid zich veel moeite gaf.

Intussen bleef het onrustig. laat in de middag van 13 september meldde de kustwacht, die de laatste dagen nog verschillende flaters had geslagen, weer een oorlogsschip. Dit voer zonder een vlag te tonen met vrij grote vaart naar het noordwesten. Men dacht H.M.S. "Berwick" te hebben herkend. Uit de beschikbare bronnen is niet na te gaan of dit juist was. Dit alarm gaf uiteraard weer de gebruikelijke consternatie van stoomklaar maken, enz., de Divisiecommandant ging naar de haveningang.

Met het kolen laden dat altijd, vergeleken bij andere havens, snel ging bereikte de "Heemskerck" op 18 september een record toen zij eenmaal in één uur 174 ton laadde, op 15 januari 1915 werd dit verbeterd tot 175 ton. In die dagen, toen alles van de kolenvoorraad, de kolendepôts en het laden zonder mechanische middelen afhing, was Curaçao met de voorraad van de firma MADURO, die nu meer dan 10 000 ton bedroeg, een strategisch objekt, waar men wel eens begerig naar zal hebben gekeken. De waarde van dit bunkerstation voor een eventuele "derde" was overigens in zeker opzicht dubieus. de landskinderen-kolendragers lieten zich wel eens verleiden door bij voorbeeld de aanbieding van een paar centen meer per mandje, doch zij hadden wel degelijk een eigen mening wat betreft degenen, die zij wel of niet wilden helpen - dat had de "Karlsruhe" gemerkt.

Zo werd dan op 1 oktober 1914 de Scheepsmacht in de Caraibische zee, die slechts twee maanden had bestaan, weer opgeheven. De "Kortenaer" vertrok die dag om 12 uur na veel afscheidsdrukte, uiteraard volgeladen met kolen, waaronder nog een 30 ton briketten, die destijds nog in Nederland in de cellen op het pantserdek waren gestuwd. De reis ging eerst naar Bermuda: het schip moest zeer nodig worden gedokt, wat

in de West niet mogelijk was. Via Horta bereikte de "Kortenaer" op 13 november 1914 Rotterdam, op 9 oktober 1915 was zij weer te Curaçao terug.

De "Heemskerck" kreeg nu het karakter van een stationsschip. De toestand liet thans toe dat zij langere tijd van het eiland afwezig was. Het werd voldoende geacht om tijdens vaartochten één officier, te weten de luitenant ter zee der eerste klasse BRUGMAN, op Curaçao achter te laten om eventuele agitatie door alarmerende berichten e.d. tot redelijke proporties terug te brengen. De kustwacht werd gereorganiseerd. Het inschieten van de torpedo's werd hervat. Daarbij raakte op 6 november in de buurt van Bonaire een torpedo weg, die nimmer is teruggevonden.

In deze dagen kwam, zonder dat iemand op Curaçao noch de rest van de wereld daar voorlopig iets van vernam, een einde aan het bestaan van de "Karlsruhe". Na de oorlog bleek dat het schip op 4 november te 18.30 op ongeveer 500 km recht Noord van Paramaribo ten gevolge van een ontploffing zeer snel is gezonken. KÖHLER en een groot deel van de bemanning kwamen daarbij om het leven. De oorzaak van de ontploffing heeft men nooit kunnen vaststellen. Het schip had als Handelszerstörer succes gehad: 14 schepen zijn door de "Karlsruhe" tot zinken gebracht en 3 zijn prijs gemaakt (totaal 76 609 ton, er was één Nederlands schip bij). Daar de geallieerden voorlopig niets van de ondergang van de kruiser vernamen heeft zij als "spook" nog geruime tijd de dislocatie van hun schepen beinvloed. KÖHLER had het voornemen gekoesterd om een coup uit te voeren tegen Trinidad en Barbados. Hij zou dan dus weer naar de Westindische wateren terug zijn gekeerd, waarbij een tweede bezoek aan Curaçao stellig tot de mogelijkheden zou hebben behoord.

De overlevenden van de "Karlsruhe" kwamen met het s.s. "Rio Negro", een hulpschip, op 29 november in Noorwegen aan. Dit bleef voor de neutralen goed verborgen. Een sloep van de "Karlsruhe" werd later nog op de kust van Suriname gevonden. Typisch is dat in deze tijd werd rondverteld dat de Duitse kruiser op een Needle, een onderzeese rotspiek, was gelopen in de buurt van Santa Marguerita (Trinidad). Van geruchten is toch altijd wel iets waar.

Ik wil hier even memoreren dat op 1 november de slag bij

Coronel (westkust van Chili) werd gestreden. Daarbij vond de dood schout-bij-nacht Sir CHRISTOPHER CRADOCK, die op 18 augustus was overgegaan van de "Suffolk", die in de Mexicaanse wateren zijn vlag had gevoerd, op de "Good Hope" 19). In deze zeeslag vocht ook de lichte kruiser "Dresden", die in augustus uit de Caraibische wateren zuidwaarts was gevlucht en aan de jacht was ontkomen 20). Bij Coronel was de grootste gevechtsafstand 10 000 m 21). Wij zullen zien dat de "Heemskerck" ook op deze, voor die tijd zeer grote, afstand met succes kon vuren.

In de maand december was de "Heemskerck" vanwege een geval van gele koorts (een ziekte, die reeds toen in de Antillen nog maar betrekkelijk zeldzaam voorkwam) zoveel mogelijk niet te Curaçao. Kralendijk op Bonaire werd nu de, wel zeer weinig biedende, vaste aanloophaven. Ondanks dat men door het geven van zoveel mogelijk gelegenheid tot het beoefenen van sport, het oprichten van een cantine, het houden van zeilwedstrijden met kotters enz. zoveel mogelijk getracht werd om de verveling te verdrijven, werden Kerstmis en Nieuwjaar moeilijke dagen. Voor het eerst moest vrij veel worden gestraft.

Terug in het Schottegat werd de "Heemskerck" op 15 januari 1915 te 03.15 gealarmeerd door een radiogram, dat de stranding meldde van het Italiaanse s.s. "Bologna" (gezagvoerder POGGI), komende van Puerto Rico, in de bocht van Hato (noordkust van Curaçao). Te 06.30 verliet de "Heemskerck" de haven om hulp te gaan bieden, ook het garnizoen was bij de pogingen tot hulpverlening betrokken. Het leek wel of het Italiaanse schip dwars door het eiland heen naar de Annabaai had willen varen. Gepoogd werd om het schip af te slepen. Omdat een pantserschip nu eenmaal niet als een sleepboot met het achterschip onder de tros door kan draaien moest dit worden opgegeven. De dertig passagiers en de gezagvoerder werden, niet zonder moeite, per sloep van boord gehaald. Per schietlijn van de wal werd ook een aantal opvarenden van boord gehaald.

Door de gehele bemanning van de "Heemskerck" werd bizonder goed gewerkt. De kans dat het gestrande schip, dat voortdurend in beweging werd gehouden door de op de kust staande hoge oceaan-deining, zou breken en het gevaar voor

ginrunners (verkeerde elementen, die excessen plegen nadat zij zich van de drankvoorraad hebben meester gemaakt, wat in deze streken nogal eens placht voor te komen), waren daarbij een prikkel voor officieren en bemanning om uitstekende prestaties te leveren. De reddeloos gewaande "Bologna" werd tenslotte toch geborgen door een Amerikaan. Zij stonk dusdanig dat zij naar de Bullenbaai (een inham van de kust, Noord-West van Willemstad) werd verbannen.

Het bestaan als stationsschip bracht het gebruikelijke, steeds intensiever wordende, contact met de wal mee. Veel landingsdivisie-oefeningen werden gehouden, deels samen met het garnizoen en de vrijwilligers, het leger trad daarbij zelfs op met 7,5 cm-veldgeschut. Bij deze oefeningen werkten ook gewondenhelpsters mee, jongedames uit de Society, die kennelijk verheugd waren van het toezicht hunner duenna's ontslagen te zijn en hun soms zeer gebrekkige Nederlands compenseerden door welsprekend kijken. Het aantal strijders, dat behoefte had aan medische hulp, was vooral onder de luitenants ter zee 3e klasse en de zeemiliciens opvallend groot. Verder waren er toneelvoorstellingen, tochten bij maanlicht te land en te water en wat niet al. Daarbij werd de oorlog vergeten, de gedachten der Curaçaoenaren waren trouwens toch al veel meer bij de altijd onrustige buren. Door de steeds op het eiland aanwezige leden van tijdelijk onderliggende partijen uit de buurlanden bleef men permanent betrokken bij de Middenamerikaanse politiek.

Van wezenlijk militair belang was in deze laatste periode van het verblijf in de Westindische wateren een serie gevechtsschietoefeningen of liever schietproeven, die de kroon zetten op het werk van de luitenant ter zee VAN DER SLUIS. Er was intensief geoefend, waarbij iedereen was ingeschakeld. Een zg. spotter-oefening met de kanons van 7,5 cm., die vuurden op de voor dit geschut enorme afstanden van 6 000 tot 7 300 m leidde op 6 april de proeven in. Daarna volgde op 7 april het vuren met de kanons van 24 en 15 cm, schietende met exercitielading, op de grote schijf, die bij Klein Curaçao voor anker was gelegd. Hierbij werd geschoten op afstanden van 8 to 4 000 m - en met succes, behoudens een kleine storing bij de munitie-aanvoer van het kanon van 24 cm achter. Dé grote proef kwam de volgende dag. Nu werd met oor-

logslading geschoten - wat op zichzelf bij de Koninklijke marine reeds iets zeer bizonders was. Juist beneden de maximaal mogelijke afstand - 13 500 m - werd begonnen met de kanons van 24 cm (bij de kanons van 15 cm liet de affutage geen grotere schootsafstand toe dan 9 200 m, zodat dit geschut pas later in actie kwam, toen bredezijde salvovuur met vijf kanons werd afgegeven).

De eerste schoten van de 24-centimeters waren raak, zodat verder op afstanden van 9 000 tot 7 500 m gevuurd moest worden op een schijfwrak, wat de beoordeling der treffers na afloop van de proeven bemoeilijkte. De salvo's vielen vaak praktisch gelijk en uit een aantekening in het dagboek blijkt dat waarnemingen aan de wal (met een zg. hark) leerden dat 19 van de 26 granaten van 15 cm binnen de bestreken ruimte van de schijf vielen. Ditmaal verliep alles naar wens, behalve dat een storing optrad aan de richtmiddelen van het kanon van 15 cm (open schild) - een euvel dat te wijten was aan een bekende, niet te verhelpen constructiefout van KRUPP.

Terwijl het schip tijdens de proeven bijna 16 zeemijlen per uur liep (de relatieve vaart werd nog vermeerderd door de stroom van nagenoeg 2 zeemijlen mee) lag de schijf stil. Dit heeft uiteraard de resultaten geflatteerd, niettemin was bewezen dat de "Heemskerck" na haar vertrek uit Nederland een goed artillerieschip was geworden. De romp en de werktuigelijke inrichtingen begonnen overigens allengs de nodige soms ernstige, mankementen te vertonen. Het wordt bedenkelijk als dagen lang de munitiebergplaatsen met behulp van ijs van de wal op voldoende lage temperatuur gehouden moeten worden.

Verschillende vaartochten werden gemaakt met de Gouverneur aan boord en ook een, zeer prettige, reis naar Paramaribo (8-24 mei 1915), in welke stad men in lange tijd geen Nederlands oorlogsschip had gezien. Inmiddels was het schip in april weer opgetuigd, vrijwel conform de situatie in vredestijd.

Omdat het velen lang genoeg had geduurd was de geest aan boord ondanks het vertier, dat Willemstad bood, niet erg meer te prijzen, de "overdienende" miliciens niet te na gesproken. Telkens ontstonden er geruchten over thuisvaren, totdat het definitieve bevel om terug te keren naar Nederland

bekend werd 22). Nadat de onmisbare condensorpijpen uit de Verenigde Staten waren aangekomen (de uit Nederland ontvangen partij was onbruikbaar) en de zaken met de wal waren afgewikkeld vertrok het schip op 28 mei naar Newport News om te dokken en de bodem te repareren, die op enkele plaatsen was bezweken. Opnieuw had de "Heemskerck" een enorme deklast kolen (100 ton).

De reis naar huis ging via Horta. In het Kanaal en nog dichter bij Nederland maakten wij eigenlijk voor het eerst kennis met de oorlog. Het schip kwam in een ongeveegd vaarwater terecht, waar het op aanwijzing van een Brits schip weer uit kwam, en ontmoette voor de eerste keer de drijvende mijnen, waar het later tijdens de dienst op de Schelde zoveel mee te maken zou krijgen.

Niet alleen volgens de opvattingen anno 1914 is het bestaan van de Scheepsmacht in de Caraïbische zee nuttig geweest en alleszins verantwoord. De overmacht, gevormd door de beide - overigens heterogene - pantserschepen tijdens het bezoek van de "Karlsruhe" heeft stellig preventief gewerkt en zou ook bij een ongunstige ontwikkeling van de toestand de Nederlandse autoriteiten tot een adequate reactie in staat hebben gesteld. De aanwezigheid van de twee pantserschepen in de Westindische wateren is stellig bevorderlijk geweest voor het aanzien van Nederland en was bovendien een belangrijke morele steun voor de bevolking der Nederlandse Antillen, voor haar betekende zij immers het tastbare bewijs dat het moederland dit gebied overzee onder moeilijke omstandigheden niet alleen liet staan 23).

Zeker is ook dat door het lange verblijf buitengaats van de "Heemskerck" en de "Kortenaer" meer bijgedragen werd tot de wezenlijke weerbaarheid van Nederland dan wanneer zij, conform hun eigenlijke bestemming, de demoraliserende, eentonige patrouilledienst hadden verricht in de zeegaten en vlak op de door niemand de facto bedreigde Nederlandse kust. Want een echte zeemacht wordt ook vandaag nog slechts tot stand gebracht door schepen tot eenheden te vormen op reizen van lange duur, ver van de thuishaven.

Bijlage

Etat-major en enkele onderofficieren aan boord van Hr.Ms. "Heemskerck", omstreeks augustus 1914.

E. COENEN (699) 24), kapitein ter zee, commandant, tevens divisiecommandant
C.D. DE HAES (937), luitenant ter zee le klasse, eerste officier
A. VAN DER SLUIS (1.006), luitenant ter zee le klasse, officier der artillerie en divisiechef
C.A. BRUGMAN (1.054), luitenant ter zee le klasse, officier der torpedo's en divisiechef
D. VREEDE (1.307), luitenant ter zee 2e klasse, hulpvuurleider, belast met de zee-instrumenten, divisiechef
W.G. KUYCK (1.385), luitenant ter zee 2e klasse, belast met het seinwezen
G.A. WALLER (1.468), H. VAN EEGHEN (1.449) en W.C. BEELS (1.504), luitenants ter zee 2e klasse, wachtsofficieren
P.H. DE CARPENTIER, officier machinist le klasse, hoofd machinekamer
H.J. LINDENHOVIUS, F.A. BOUMAN, officieren machinist 2e klasse, D.M. BOT, hoofdmachinist, chefs van de wacht
C.A. VAN DEN STEEN, A. PEZIE, H.P. ALLARIES, P.C.A. SCHULER, machinisten
E.G.P. VAN SIJPVELD (A. 71), officier van administratie le klasse
L.K. GARF, officier van gezondheid le klasse
G.W. BAKKER (1.563), P.J.M. CIKOT (1.567), A.G. VROMANS (1.588), A.G. DULFER (1.577), J.W.H. VAN ANROOY (1.561), adelborsten der le klasse
H.J. MAAS, J.C. PIEK, A. GOVERS, adjunct-machinisten
L. VEDDER, opperschipper, chef der équipage
J. LAGAS, opperkonstabel
W. WASTERVAL, majoor-machinedrijver
C.A. PEETSOLD, sergeant-torpedomaker
aan boord Hr.Ms. "Kortenaer"
L.P.W. VAN DER WAL (873), kapitein-luitenant ter zee, commandant
F.K. WEBER (977), luitenant ter zee le klasse, eerste officier
J.W.C. BOVENKERK, officier van gezondheid le klasse
H. NIEUWENHUIS (1.435), luitenant ter zee 2e klasse
G.G. BOZUWA (1.566), J.F.A. BLÔTE (1.568), adelborsten der le klasse

N.B. de dagboekaantekeningen maken het niet mogelijk om meer namen van personen aan boord van Hr.Ms. "Kortenaer" te noemen.

Noten

1) D.w.z. dat zij slechts een gedeelte van inventaris, munitie- en kolenvoorraad aan boord had. Het heeft nl. geen zin deze bij de proeftocht geheel aan boord te hebben, waar een belangrijk deel ervan toch weer moet worden gelost als het schip na de proeftocht naar de werf terugkeert voor het herstellen van gebreken, algehele afwerking enz. Het in de tekst genoemde Konstruktionsdeplacement is de waterverplaatsing bij de proeftocht.
2) Ons medelid, ir. R.F. SCHELTEMA DE HEERE, was zo vriendelijk te berekenen, wat bij benadering de proeftochtresultaten van de "Karlsruhe" moeten zijn geweest. Hij kwam daarbij, lettende op de vormkarakteristieken van de "Karlsruhe", afgeleid van die van andere Duitse kruisers, tot het volgende

resultaat:

ontwikkeld vermogen (as-paardekrachten)	snelheid (in zeemijlen p.u.)
4650	16
5500	17
6000	18
7500	19
8930	20
10900	21
12750	22
14600	23
16500	24
19100	25
22700	26
28000	27
34600	28
41400	29

3) Zie deel I (Mededelingen, no. 13), blz. 2.
4) De "Condé" was een croiseur cuirasse (pantserkruiser), te water gelaten in 1902. Haar waterverplaatsing bedroeg 10 000 ton. Zij was bewapend met 2 kanons van 19,4 cm l. 45, 8 kanons van 16,5 cm l. 45, 6 kanons van 10 cm l. 55, 18 kanons van 4,7 cm, 4 kanons van 3,7 cm en 5 torpedolanceerinrichtingen. De handboeken geven haar maximum-snelheid als 21.3 zeemijlen per uur. Deze moet in 1914, toen het oude schip reeds geruime tijd in de tropen had doorgebracht, aanmerkelijk geringer geweest zijn. Het komt de bewerker overigens onwaarschijnlijk voor dat de "Kortenaer" met succes de strijd met de "Condé" zou hebben kunnen opnemen.
5) Zij hadden uiteraard normaliter bij dergelijke werkzaamheden een toeziende taak.
6) Verscheidene oudere officieren op de Nederlandse divisie waren ten tijde van het bezoek van de "Karlsruhe" een geheel andere mening toegedaan. Dit blijkt uit een brief van luitenant ter zee VAN DER SLUIS aan zijn echtgenote, gedateerd /14 augustus 1914 (waarvan de bewerker inzage kreeg door de welwillende tussenkomst van ons medelid, vice-admiraal b.d. jhr. H.A. VAN FOREEST. De heer VAN DER SLUIS schrijft o.m.: "Deze handeling (het vertrek van de Divisiecommandant, zonder overleg te plegen met zijn opvolger in het bevel) heb ik niet begrepen". Ook de opstelling der Nederlandse pantserschepen na de binnenkomst van de "Karlsruhe" kan in de ogen van de luitenant ter zee VAN DER SLUIS geen genade vinden. Wat enige zijner collega's over de handelwijze van kapitein ter zee COENEN dachten geeft hij als volgt weer: "De regeling van het binnen komen en het onderzoek te voren doorden Divisie Commandant in persoon werd ook door (DE) HAES en BRUGMAN niet begrepen". Opvallend is nog dat uit de hierboven geciteerde brief is op te maken dat kapitein ter zee COENEN de loods in de stoomsloep meenam naar de "Karlsruhe" en bij het binnenkomen van de "Karlsruhe" aan boord van dat schip bleef, terwijl de kwartiermeester van de sloep het bericht, dat de "Karlsruhe" binnen zou komen, naar de "Heemskerck" overbracht.
7) Dit is merkwaardig omdat de "Bremen" drie schoorstenen had en de "Karlsruhe" vier.
8) Ook zou de "Karlsruhe" zichzelf tot zinken kunnen hebben gebracht op een voor de Nederlanders zeer ongewenste plaats. /Curaçao
9) Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" was één der laatste Nederlandse oorlogsschepen, die - op bescheiden wijze - met lof-

werk waren versierd.
10) Zie Deel I, blz. 9.
11) Zie Deel I, blz. 21.
12) Zie het hierna opgenomen "Aanhangsel".
13) " " " " "
14) " " " " "
15) Deze overleed op 20 augustus 1914.
16) Zie het "Aanhangsel".
17) Een eiland, waarop een vuurtoren, plm. 6 zeemijlen van de Zuid-Oostpunt van Curaçao.
18) Zie Jaarboek van de Koninklijke Marine 1914-1915, blz. 24-25.
19) Zie Deel I, blz. 11.
20) De "Dresden overleefde ook de zeeslag bij de Falkland-eilanden (8 december 1914), zij werd op 14 maart 1915 binnen de Chileense territoriale wateren tot zinken gebracht. Zie noot 19 bij deel I. Ook H.M.S. "Glasgow", die de "Dresden" tot zinken bracht, streed mee in de slagen bij Coronel en bij de Falkland-eilanden. Als merkwaardige bijzonderheid worde hier nog vermeld dat aan boord van de "Dresden" de latere admiraal CANARIS als eerste officier diende.
21) Zie over deze slag BARRIE PITT's Coronel and Falkland, London, 1960. Het in noot 16 bij Deel I vermelde Revenge at Sea is de 'paper-back'-editie van dit boek.
22) Merkwaardigerwijze is in het Jaarboek der Koninklijke marine niet te vinden wanneer de order om te vertrekken naar Nederland door de commandant van de "Heemskerck" werd ontvangen.
23) Welk risico men liep, zelfs in vredestijd, door de Nederlandse Antillen langdurig zonder bescherming van een oorlogsschip te laten, bleek op spectaculaire wijze toen op 8 juni 1929 de Venezolaanse beroepsrevolutionnair Rafael Simon URBINA het fort Amsterdam overviel, zich meester maakte van de gouvernementskas en zich vervolgens ongehinderd uit de voeten wist te maken, waarbij hij de Gouverneur en de garnizoenscommandant als gijzelaars meenam.
24) Zie voor de achter de namen geplaatste nummers noot 1 bij Deel I.

Bronnen en Literatuur:

AUST, Kapitänleutnant --: Die Kriegsfahrten S.M.S.Karlsruhe - Aus meinem Tagebuch, Karlsruhe 1916
Amigoe di Curaçao van 8 augustus 1914 (no. 1597), 14 augustus 1914 (no. 1598), 22 augustus 1914 (no. 1599), 29 augustus 1914 (no. 1599 - moet zijn 1600), 5 september 1914 (no. 1601), 8 september 1914 (no. 1602), 3 oktober 1914 (no. 1605), 24 oktober 1914 (no. 1608)
BUSSEMAKER, H.: De Slag bij Coronel, (Marineblad, januari 1964)
COHEN STUART, W.J.: De Nederlandsche Zeemacht van 1889-1915, 's Gravenhage 1937
CORBETT, J. en H. NEWBOLT: Naval Operations, Vol. I
GAAY FORTMAN, B. de --: Curaçao in de groote Europeesche oorlog (Tijdschrift voor Geschiedenis, Land- en Volkenkunde enz., december 1916)
idem: Vijfentwintig jaar geleden op Curaçao. Onbekendheid en onzekerheid in de eerste dagen van de oorlog, (Rotterdamsche Courant, 12 augustus 1939)

HAAFF, P.S. van 't en M.J.C.KLAASSEN: Gedenkboek honderdjarig bestaan adelborsten-opleiding te Willemsoord, Bussum 1954
HARTOG, Joh.: Het verhaal der Maduro's, Aruba 1962 (niet in de handel)
idem: Journalistisch leven in Curaçao, Aruba 1944
MÜNCHING, L.L. von: Een herinnering aan de West uit 1914 (Onze Vloot, december 1955)
VROMANS, A.G.: Dagboek 13 juni 1914 - 2 juli 1915 (niet gepubliceerd)
idem: aantekeningen betreffende gesprekken met mr B. de Gaay Fortman e.a. (niet gepubliceerd)

-o-o-o-o-o-

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

VERVOLG OP "NOTITIES BETREFFENDE DE KAPITALE SCHEPEN IN DE SLAG BIJ JUTLAND"

door Ir R.F.Scheltema de Heere

Dit vervolg kan niet aanvangen zonder enige fouten in het vorige Mededelingenblad recht te zetten. Ten eerste staat op blz. 50 een opmerking over Engelse actiestralen, die aan AHNHUDT wordt toegeschreven. Maar in werkelijkheid door BÜRKNER (Schiffbau 1921) gemaakt is. Ten tweede wordt in de noot onderaan blz. 53 ten onrechte BÜRKNER genoemd, terwijl er BURKHARDT had moeten staan. Zijn deze tekortkomingen aan een ongemotiveerd vertrouwen van schrijver dezes aan zijn geheugen toe te schrijven, hij werd in een ander geval misleid door JANE's Fighting Ships, welk boek geen gewag maakt van anti-torpedoschotten in de eerste klassen der Britse dreadnoughts. De auteur noemde PARKES': British Battleships, maar hij kon het niet raadplegen, daar het lange tijd uitgeleend was door de Bibliotheek van Defensie (Marine). Hij kreeg het werk pas ter beschikking, nadat de "Notities" waren ingezonden en ziet, PARKES geeft dat soort schotten wel, te weten bij de "Bellerophon" en "St. Vincent" klassen, tezamen zes schepen. Ze stonden - opgemeten uit de planschetsen - 2,6 m. uit de huid (veel te weinig volgens Duitse ervaring) en waren 38 mm. dik, verzwaard tot 51 over de machinekamers. Schrijver dezes biedt zijn excuses aan voor de verkeerde informatie.

V SNELHEID

Er is opgemerkt dat schepen in de slag vrijwel nooit hun

volle snelheid lopen. Op deze kwestie is een nieuw licht geworpen, doordat naar aanleiding van de herinneringen van kolonel VROMANS in het vorige Mededelingenblad een onderzoek werd ingesteld naar de eigenschappen van de kruiser "Karlsruhe" (1911-14; er zijn later nog twee schepen van die naam geweest, één gebouwd 1915-16, de laatste 1926-29). Bij die nasporing werd ook een berekening der vermogens in afhankelijkheid der snelheden gemaakt en dat voor 3 waterverplaatsingen: de normale (4900 ton), een grotere (5390 ton) en de maximale (6191 ton). Daar het max. deplacement aanmerkelijk groter is dan het normale (26%) werd het interessant na te gaan welke invloed een en ander op de snelheid kon hebben. Afgezien van het feit, dat in Gröners boek kennelijk onjuistheden voorkwamen (de normale diepgang moet 4,9 en de maximale 5,83 m. bedragen en bij het normale deplacement zijn 28000 apk voor 27 kn. nodig inplaats van 26000) bleek het mogelijk te zijn de berekening te maken door vergelijking met gegevens van andere kruiserklassen, die elders beschikbaar bleken: JOHOW-FOERSTER: Hilfsbuch für den Schiffbau. De kromme bevatte zeer fraai de opgegeven proeftochtresultaten van zowel de "Karlsruhe" als de "Rostock" en boezemde dus vertrouwen in voor wat betreft de berekeningsmethode. Op gelijke voet werden daarna de vermogen-vaart krommen voor de twee andere waterverplaatsingen opgemaakt, en wat bleek nu?

Vermogen	vaart bij een deplacement van 4900 ton	5390 ton	6191 ton
28000	27,0	24,65	21,50
32000	27,6	25,35	22,35
38000	28,5	26,12	23,62
43600	29,3	26,65	24,38

De vaartverliezen door dieper indompeling van de romp ofwel verzwaring van het schip, blijken veel groter te zijn dan men zou verwachten.

Er is uiteengezet waarom schrijver van mening is, dat men een schip dient te ontwerpen "op" zijn grootste waterverplaatsing. Door het onderzoek blijkt dit zeer dik onderstreept te worden. Immers in werkelijke dienst zal het schip meer diepgang hebben dan op de gemeten mijl en de snelheid, zoals die in de schepenlijst voorkomt, blijft dan nergens! Bij 5390 ton haalt men bijv. met zeer hoge proeftochtsvermogen al de 27 kn niet, die men toch van het veel lager ontworpen

vermogen met gerustheid zou kunnen verwachten... Die hoge vermogens verkrijgt men door "overbelasting" van de ketels en machines, een overbelasting die in de gewone dienst zeker nooit zal voorkomen (zij is bepaald niet aan te raden als men de werktuigen duurzaam ter beschikking wil houden) en alleen in geval van nood nog eens eruit gehaald zullen worden. M.a.w. die zgn. 27-mijls kruiser blijkt twee mijl langzamer te zijn, minstens! Maar nu wordt het ineens duidelijk waarom in gevechten de "Navy-list" snelheden niet voorkomen: zij "zitten er niet in", omdat de schepen zwaarder zijn dan de Navy-list vermeldt!

Maar, zal men zeggen, de Oostenrijk-Hongaarse slagschepen werden geacht slechts 0,5 knoop te verliezen, van normaal op vol deplacement overgaande. Ja, maar daar zijn de overbelastingen der deplacementen heel wat geringer, nl. ca. 7,5 à 6,5% in plaats van 26%. Verder zijn het niet zulke ras-renpaarden als die lichte kruisers gelijk de "Karlsruhe". Deze laatste had namelijk in zijn proeftochtstoestand optimale verhoudingen en vormen, die dus bij wijziging van het deplacement snel minder goed worden. De slagschepen zijn relatief ook langzamer en korter, zodat daar een wijziging lang niet zo sterk ingrijpt. Bedoelde slagschepen (ontwerpen) zijn behandeld in het Marineblad van maart 1965.

Een kleine vergelijking:

	"Karlsruhe"	Slagschip v. 30000 ton	
relatieve lengte	8,3	6,26	D-normaal
relatieve snelheid	2,06	1,77	"
blokcoefficient	0,518	0,556	"
lengte: breedte	10,1	6,66	"

Pantser

Na het lezen van PARKES: British Battleships zijn op dit gebied iets meer gegevens beschikbaar gekomen.

	D-max.	Pantser	
Dreadnought	22000 t	5080 t = 23,0%	van D-max.
Queen Elizabeth	46000	14000 t = 30,3%	" "
Royal Sovereign	31700	9120 t = 28,7%	" "
Tiger	35500	7825 t = 22,0%	" "

Enige gegevens in de tabel zijn nog uit een andere bron, nl. M.W. BURGESS: Warships To-Day, 1936.

Percentage Pantser plus Brandstof:	Dreadnougt	42,%
	Queen Eliz.	40,86%
	R.Sovereign	39,2%
	Tiger	41,4%

-o-o-o-o-o-

I N T E R N A T I O N A A L C O N T A C T

HET INTERNATIONAAL CONGRES VOOR ZEEGESCHIEDENIS TE BEIROET

door Drs M.P.H.Roessingh

Van 5 - 10 september 1966 werd in Beiroet (Libanon) een Internationaal Congres voor Zeegeschiedenis gehouden, georganiseerd door de Libanese Commissie van de UNESCO, de Commission Internationale d'Histoire Maritime (COHIMA) en de Association Historique Internationale de l'Océan Indien (AHIOI). De commissies voor zeegeschiedenis en voor geschiedenis van de Indische Oceaan vergaderden dus tezamen, evenals te Lourenço Marques (Mozambique) in 1962. De Libanon, het stamland van de Phoeniciers, gelegen op een kruispunt van land- en zeewegen tussen de Middellandse Zee en de Indische Oceaan, was een heel toepasselijk conferentieoord. Als vertegenwoordiger van het Algemeen Rijksarchief en van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heb ik dit congres bijgewoond, daartoe in staat gesteld door een subsidie van het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk. Het thema van dit congres luidde: Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien. Hierover werd gesproken in twee secties, Antiquité et Moyen Age en Temps modernes et contemporains. In beide secties werden rapporten uitgebracht (voordrachtstijd vastgesteld op een half uur), die een overzicht bedoelden te geven van enkele belangrijke aspecten, en korte voordrachten van ca. 15 minuten over gespecialiseerde onderwerpen. Er waren ongeveer 90 deelnemers uit 30 landen, waarvan 32 uit Frankrijk. De Nederlandse afvaardiging bestond uit dr. H.J. de GRAAF en ondergetekende, die respectievelijk spraken over L'influence involontaire de la civilisation néerlandaise sur les Indonésiens du 17e au 18e siècle en Water supply aboard ships

of the Dutch East India Company. Zoals men ziet waren de congrestalen Frans en Engels, maar in de practijk bleek dit voor 99% het Frans te zijn.
Evenals te Lourenço Marques en te Venetie was dit congres een soort Frans onderonsje, hetgeen temeer hinderde omdat geen vertaalinstallatie en zelfs geen microfoons werden gebruikt en de Franse congressisten geen enkele consideratie betoonden ten aanzien van deelnemers uit andere taalgebieden, door b.v. langzaam en duidelijk te spreken en zich tot hoofdzaken te bepalen. De accomodatie in het Carlton Hotel ("grand luxe", volgens de folder) was, het klimaat in aanmerking genomen, niet slecht, alleen werd nogal wat geluidshinder ondervonden van grommende bulldozers vlak onder de ramen van de conferentiezaal.

Het is natuurlijk ondoenlijk een overzicht te geven van de 12 rapporten en 38 kleinere voordrachten die werden ingediend; de gestencilde samenvattingen van de voordrachten zijn gedeponeerd in de bibliotheek van het Algemeen Rijksarchief. Ik zal mij daarom beperken tot het noemen van enkele onderwerpen die in beide secties ter sprake kwamen. De rapporten in de eerste sectie hadden voornamelijk betrekking op de Indische Oceaan als verbindingsweg tussen Oost en West, b.v. Connaissance mutuelle de l'Extrême Orient et de l'Extrême Occident par la voie de l'Océan Indien du Moyen Age à l'époque moderne (Prof. NEEDHAM, Cambridge). In het kader van de archeologie als hulpwetenschap van de zeegeschiedenis sprak Emir Maurice CHEHAB, Directeur-Generaal van de Libanese Oudheidkundige Dienst over Tyr à la lumière des textes et des découvertes archéologiques (de Emir was ook onze deskundige en enthousiaste leidsman bij de bezoeken aan de opgravingen te Tyrus, Sidon en Byblos en aan de tempels te Baalbek). Van de "communications" in de eerste sectie noem ik slechts die van Prof. F.BRUIN (verbonden aan de Amerikaanse Universiteit te Beiroet) over de purperslak en de Phoenicische verfhandel en industrie (met uitgebreide literatuuropgave) en van de Lieutenant-Commander D.W. WATERS (National Maritime Museum, Greenwich) over de nautische instrumenten die in het wrak van het op de Westaustralische kust vergane V.O.C.-schip "Batavia" (1629) zijn gevonden. Een vergelijking van deze vondsten met in Denemarken en Zweden bewaarde instrumenten van Nederlandse makelijk leert

ons weer heel wat over de vroeg-17e eeuwse navigatie.

Voor de tweede sectie waren rapporten ingediend waarin de handelscompagnieën in verschillende stadia van hun ontwikkeling werden beschouwd. Deze rapporten zijn ter vergadering slechts terloops of in het geheel niet behandeld, voornamelijk omdat enkele van de rapporteurs op het congres niet aanwezig waren. Prof. R.MANTRAN (Universiteit Aix) bepaalde zich in Les origines des grandes compagnies tot een beschrijving van de 16e eeuwse koopliedencombinaties, die actief waren in het Middellandse zeegebied (Levant Compagny; Compagnie du Corail, Marseille). Over de ontwikkeling van de Oostindische compagnieën in de 17e en 18e eeuw stelde Prof. H. FURBER (University of Pennsylvania) een rapport samen dat, gezien het behandelde onderwerp, zich leende voor probleemstellingen. "Now that the history of East India companies is seen as a facet of an international or supranational maritime history - what lines of inquiry should we stress? Since especially in Asia, the Portuguese really laid the foundations on which the East India compagnies built, it seems to me we need more searching analysis of the East India trade circa 1600 that we have previously had" (hieraan is al in belangrijke mate voldaan sinds het verschijnen van het proefschrift van mevrouw dr. M.A.P. MEILINK-ROELOFSZ, Asian trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630, 's-Gravenhage, 1962. Verder vroeg Prof. FURBER aandacht voor de ontwikkeling van de compagnieshandel in Azië in het laatste kwart van de 17e en van de 18e eeuw, gezien van een bovennationaal standpunt. Het gaat dan om vragen als: Hoe hoog was de winst die werd gemaakt? Was er sprake van samenwerking tussen de compagnieën? Welk aandeel hadden de Europeanen in de inter-aziatische handel (aantallen schepen, tonnage etc.)? Is de vooronderstelling juist, dat de handelswinsten aan het eind van de 17e eeuw zo hoog waren, omdat de compagnieën toen nog nauwelijks belast waren met een bestuurlijke taak?

Het derde rapport (L'organisation des Compagnies des Indes) viel uiteen in twee delen. Mevrouw dr. M.A.P. MEILINK-ROELOFSZ (Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage) gaf een beschrijving van de organisatie van de V.O.C., die in de loop van twee eeuwen slechts weinig veranders is. Prof. L.DERMIGNY

(Université Montpellier) besprak de Engelse en Franse compagnieën, waarbij hij de beruchte "Ambonse moord" weer eens van stal haalde. Engelsen en Fransen betwistten elkaar in de 18e eeuw de leiding in Azië, ".....après avoir buté au 17me sur un obstacle commun, l'opposition hollandaise à leurs enterprises asiatiques - massacre d'Amboine ou efforts des États-Généraux pour empêcher la création d'une Compagnie en France." Hier zijn (sociaal-economische) oorzaak en (incidenteel) gevolg wel grondig door elkaar gegooid.

Miss D.G. KESWANI (National Archives, New Delhi) besprak de in India en Ceylon aanwezige bronnen voor de Compagniesgeschiedenis (tevens van het grootste belang voor de historiografie van India in zijn geheel), die in de archieven te New Delhi, Bombay, Madras en Goa berusten. Van twee rapporten over de wederzijdse beïnvloeding van Oosterse en Westerse economie is alleen de bijdrage van Prof. LEUILLOT (École Pratique des Hautes Études, Paris) over de invloed van Oost op West aan de orde gekomen. Mlle. de la RONCIÈRE (Bibliothèque Nationale, Paris) gaf een beschrijving van een kaart van Ceylon in 1666, welke in de verzameling van de Société de Géographie berust. Deze fraaie kaart op perkament is in 1683 vervaardigd door Johan ROGGEVEEN te Middelburg, naar een in 1670 te Batavia getekende kaart, die verloren is gegaan. Het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde beschikt nu over een fotocopie van het Parijse exemplaar.

Tijdens de slotzitting in de romantisch verlichte tempel van Bacchus te Baalbek gaven Prof. MELIS (Florence) en dr. TOUSSAINT (president van de AHIOI; Mauritius) samenvattingen van het gebodene. Van resultaten kan men eigenlijk nog niet spreken, zolang voordrachten en discussies niet in druk zijn verschenen (deze zullen worden uitgegeven bij S.E.V.P.E.N., Paris) 1). Het is jammer dat de merendeels

---

1) Dit is intussen gebeurd, onder de titel: Océan indien et Méditerranée. Travaux du sixième Colloque international d'histoire maritime et du deuxième Congrès de l'Association historique internationale de l'Océan indien. (Session de Lourenço Marques, 13-18 août 1962), (Paris), S.E.V.P.E.N., 1964. 8o. 523 blz. Met afbn. en krtn. f 40,-- Colloque international d'histoire maritime: 6. Bibliothèque general de l'École pratique des hautes études. VIe section. Contient des textes en anglais, français et portuçais.

gedegen rapporten over de handelscompagnieën nauwelijks aan de orde zijn gekomen. Behalve aan het feit dat verscheidene rapporteurs niet aanwezig konden zijn om toelichting te geven, is dit mijns inziens te wijten aan een verkeerde vraagstelling door het secretariaat van het congres, waardoor de rapporten te weinig aanknopingspunten boden voor discussie.

Zonder de dialoog blijft elk congres een vrij wezenloze aangelegenheid en ontleent het zijn waarde alleen aan de contacten, in de wandelgangen en tijdens de excursies, recepties etc. gelegd. Over de organisatie van excursies, ontvangsten en verdere festiviteiten heb ik niets dan lof - de heren MOLLAT, TOUSSAINT en ABOUSSOUAN (resp. presidenten en secretaris-generaal van COHIMA, AHIOI en de Libanese UNESCO-commissie), bijgestaan door mevrouw VILLAIN en de heer en mevrouw GHADBAN hebben geen moeite gespaard om een en ander zo plezierig mogelijk te doen verlopen.

-o-o-o-o-o-

C O L L E C T I E S E N T E N T O O N S T E L L I N G E N

HET MARITIEM MUSEUM "PRINS HENDRIK" TE ROTTERDAM

door Drs J.B.van Overeem

De meeste bezoekers van het Maritiem Museum "Prins Hendrik" verkeren in de veronderstelling, dat dit museum is genoemd naar Prins HENDRIK, de echtgenoot van Koningin WILHELMINA. Dit is niet het geval. Het museum heeft in 1885 de naam van Prins HENDRIK de Zeevaarder, een jongere broer van Koning WILLEM III, aan de naam van zijn instelling toegevoegd als hommage aan deze grote promotor van het zeewezen.

Het Maritiem Museum is ontstaan uit de activiteiten van de leden der Koninklijke Nederlandsche Yachtclub te Rotterdam. In december 1845 werd deze vereniging opgericht onder voorzitterschap van Prins HENDRIK der Nederlanden, met als doelstelling de bevordering van al hetgeen op het zeewezen betrekking heeft. Zij wilde de jeugd met roei- en zeilvaartuigen leren omgaan om zodoende goede zeelieden te helpen vormen en zij wilde hierdoor mede de Nederlandse scheepsbouw stimuleren, een en ander o.a. door middel van het uitschrijven van roei- en zeilwedstrijden. Deze hadden plaats

in Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Vlissingen enz. Mede door de vele activiteiten der vereniging gevoelde men spoedig behoefte aan een eigen clubgebouw, dat in 1851 werd ingewijd. Reeds het volgende jaar organiseerde de Yachtclub de eerste tentoonstelling in Nederland op scheepvaartgebied, welk voorbeeld het jaar daarop door Amsterdam werd nagevolgd.

Door schenkingen van leden en in het bijzonder van Prins HENDRIK verkreeg de vereniging een aantal scheepsmodellen, voorwerpen, platen, e.d. op maritiem gebied, die in een der vertrekken van het gebouw (dat aan de Willemskade was gelegen en waarin zich nu het Museum voor Land- en Volkenkunde bevindt), in de z.g. modelkamer, ter bezichtiging voor de leden der vereniging waren opgesteld. Ook werden aan de vereniging in de loop der jaren zo regelmatig boek- en plaatwerken geschonken, dat het jaarverslag van de Yachtclub van 1858 een nieuwe afdeling, de bibliotheek, vermeldt. Prins HENDRIK heeft de vorming en de groei van deze bibliotheek, evenals van de modelkamer, zeer gestimuleerd. Het jaarverslag van 1858 vermeldt over deze modelkamer. "Deze hoogst belangrijke verzameling, welke vroeger voor het grootste gedeelte op onoverdekte tafelen tentoongesteld stond, verdiende naar de meening van den Raad eene betere inrigting tot berging, waardoor in de eerste plaats de modellen beter zouden bewaard blijven, en ten anderen hunne voortreffelijkheid te meer zoude uitkomen. De Raad heeft mitsdien twee doelmatige glazen kasten doen maken, waarin de voorwerpen nu geplaatst zijn. Deze nieuwe inrigting heeft, behalve de genoemde voordeelen, eenige belangstellenden uitgelokt, de verzameling met eenige uitmuntende modellen, zoo als geschenken, als tot tijdelijke tentoonstelling, aan te vullen". "Mogten die blijken van belangstelling door meerdere inzendingen worden achtervolgd, dan zal de Vereeniging te meer met zelfdoening aan de bezoekers van het Vereenigings-Gebouw, eene keurige en belangrijke verzameling kunnen aantoonen, zamengesteld door de leden der Koninklijk Nederlandsche Yachtclub, als een bewijs, hoezeer de bloei en luister dier Vereeniging hen ter harte gaat". De verzameling bestond in dat jaar uit omstreeks 100 scheepsmodellen en andere voorwerpen; de collectie werd regelmatig met

schenkingen en bruiklenen in de loop der volgende jaren uitgebreid.

In het begin van 1873 werd in een ledenvergadering der Yachtclub het voorstel ingediend om, overeenkomstig het streven der vereniging: "de bevordering van alles wat het Zee-wezen betreft", in de bovenlokalen van het clubgebouw een maritiem museum op te richten, m.a.w. "eene permanente tentoonstelling te openen, alwaar binnen- en buitenlandsche scheepsbouwmeesters en fabriekanten de producten hunner nijverheid in den vorm van modellen, stalen of monsters, of wel de modellen van nieuwe uitvindingen op het gebied der zeevaart konden doen opnemen", daaraan toe te voegen "eene verzameling scheepsmodellen en andere zaken van vroegeren tijd, in chronologische orde gerangschikt, de historische ontwikkeling aantoonende van onze scheepsbouw" en "eene maritieme Bibliotheek, benevens eene verzameling plaatwerken, prenten, teekeningen en kaarten". Deze opzet vormde een goede en gezonde basis voor een scheepvaartkundig museum en heeft zijn geldigheid tot op heden behouden, al is het aspect, gelegen in het eerste gedeelte der museale doelstelling, er later uit verdwenen. Hierop komen wij straks terug.

Een commissie werd ingesteld om deze plannen vorm te geven en tot uitvoering te brengen en na een jaar was men zo ver, dat het museum, na op 30 december 1873 voor de leden der Yachtclub te zijn ingewijd, op 15 februari 1874 voor het algemene publiek kon worden opengesteld. In dit eerste jaar van zijn officiële bestaan hebben ruim 3000 personen het museum bezocht; geen slecht begin. De toegangsprijs bedroeg een kwartje.

Over de inrichting vermeldt het jaarverslag van 1874: "Het geheel is verdeeld in twee groote zalen - nog een derde wordt voorloopig in reserve gehouden, met het oog op verdere uitbreiding - daarin zijn geplaatst 12 groote glazen kasten, dienende tot bewaring der fijn bewerkte modellen, die zoveel mogelijk in chronologische orde zijn gerangschikt; langs de muren zijn tafels geplaatst voor de zwaardere voorwerpen. De muuroppervlakte is voor een groot deel ingenomen door teekeningen en halfmodellen. Beide zalen vormen een sierlijk geheel, waarin èn voor vakkundigen, èn voor leeken veel bezienswaardigs voorkomt". Bovendien werd bij de afdeling hedendaagse scheepsbouw en scheepvaart de gelegenheid

gegeven aan scheepsbouwers en fabrikanten uit binnen- en buitenland hun nieuwste producten en vindingen te exposeren.

Reeds enkele jaren na de opening echter, in 1880, moest men overgaan tot de opheffing der Yachtclub; Prins HENDRIK was in 1879 overleden. De Gemeente Rotterdam kocht in 1881 het clubgebouw; het Maritiem Museum behield echter zijn onafhankelijke positie en verkreeg toestemming zijn bedrijf aldaar te vervolgen. Toen vier jaren later, op 1 mei 1885, de Gemeente in de benedenzalen van het gebouw een Museum voor Land- en Volkenkunde opende - men had hiertoe in 1883 besloten -, werden beide musea om practische redenen onder één beheer gebracht. De bezittingen van het Maritiem Museum gingen over in handen van de stad; het stadsbestuur willigde het verzoek in van het bestuur van het Maritiem Museum zijn eigen naam, genoemd nu naar Prins HENDRIK, te mogen handhaven.

Van 1885 af was een toenemende groei van beide musea merkbaar. Het gebouw, waaraan regelmatig belangrijke verbeteringen waren aangebracht en dat in 1909 zelfs met een verdieping werd uitgebreid, bleek in de loop der jaren te klein voor beide instellingen. In 1938 werden dan ook plannen gemaakt om te komen tot de bouw van een nieuw maritiem museum. Deze plannen vormden een onderdeel van een groots opgezette onderneming tot het houden van een tentoonstelling in verband met het 75-jarig bestaan van de Nieuwe Waterweg en van de openstelling van de Maastunnel. In dit grote tentoonstellingsgebouw zouden dan na afloop der herdenkingstentoonstelling het Maritiem Museum "Prins Hendrik" tezamen met het Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart worden gehuisvest.

Dit Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart was in 1916 (als Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum) opgericht met de bedoeling een instelling te vormen waar men een volledig overzicht zou kunnen krijgen van de techniek van het scheepvaartbedrijf (de afdeling luchtvaart werd er later aan toegevoegd) en dat hierdoor een aanvulling zou kunnen vormen op het intussen geheel historisch ingedeelde maritiem museum. Het bestuur van deze nieuwe instelling had een soortgelijke doelstelling voor ogen als indertijd het bestuur van de Yachtclub. In het eerste jaarverslag van het Instituut

heet het n.l.: "En ook zou zoo'n museum, op aantrekkelijke wijze ingericht, voor onze jongelingschap een prikkel zijn tot het beoefenen der zeevaart en de daarmede samenhangende technische vakken". De instelling was gehuisvest aan het Haringvliet te Rotterdam. Met de geprojecteerde nieuwbouw zou dus een groot scheepvaartmuseum ontstaan, dat dank zij de beide instellingen zowel aan de historie als aan het heden volle aandacht zou kunnen geven en de samenhang van heden en verleden zou kunnen laten zien.

Het uitbreken van de tweede wereldoorlog in september 1939 echter zette alles op losse schroeven, doch het museumplan bleef gehandhaafd. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zegden begin mei 1940 haar medewerking toe aan een herzien museumproject (met afzien dus van de tentoonstellingsplannen). Doch de 10e mei 1940 bracht uiteraard weer veranderingen. Toch werd deze aangelegenheid kort na de oorlogsdagen weer ter hand genomen, omdat het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart bij het bombardement van 14 mei zijn gebouw met inhoud was kwijt geraakt en zich van deze slag weer moest kunnen herstellen. Ook in deze nieuwe situatie kwam een samengaan met het Maritiem Museum "Prins Hendrik" in de een of andere vorm weer ter sprake. Het Rijk werd bereid gevonden een gedeelte van de bouwsom voor een nieuw maritiem museum voor zijn rekening te nemen, terwijl het overige gedeelte door Rotterdamse particulieren werd geschonken. De Gemeente stelde de grond beschikbaar. Op 14 februari 1941 keurde de Gemeenteraad een voorstel goed, om op deze basis over te gaan tot de bouw van een nieuw museum en reeds op 23 april van hetzelfde jaar werd de eerste steen gelegd voor het nieuwe museumcomplex, waarvan de bouw was opgedragen aan het architectenbureau VAN DER STEUR, HERMAN DE GROOT EN RUIGE. Beide instellingen zouden hun zelfstandigheid behouden, doch hun nauwe verbondenheid zou tot uitdrukking komen in de vorm van het gebouw, waarvan de linkervleugel voor het Instituut, de rechtervleugel voor het Maritiem Museum "Prins Hendrik" was bestemd en de tussenliggende verbinding door o.a. een gehoorzaal was gevormd, waarvan het gebruik voor beide instellingen was bedoeld.

Uiteraard werd met de bouw van het voor het Instituut bestemde gedeelte het eerst begonnen (dit gedeelte kwam in

1943 gereed); gedurende de bouw kon deze instelling gastvrijheid in het museumgebouw aan de Willemskade genieten. Vanwege het gevaar voor bombardementen was n.l. het grootste en meest kostbare gedeelte der verzamelingen in veiligheid gesteld in het buiten "Gooilust" bij Hilversum; hier is dit gebleven tot ook de bouw van het nieuwe maritiem museum was voltooid. Van 1943 tot 1946 echter is, door bouwverbod en materiaalschaarste, de afbouw stilgelegd moeten worden en eerst in oktober 1948 was het museum zo ver gereed, dat het voor het publiek kon worden geopend.

Met het nieuwe gebouw kreeg het maritiem museum een grotere oppervlakte voor expositie ter beschikking dan de 900 m^2 die het in het oude gebouw had, n.l. omstreeks 1450 m^2, verdeeld over drie verdiepingen, in een grote variatie van vorm en afmeting om de z.g. museumvermoeidheid van de bezoeker tegen te gaan. Bovendien verschafte het nieuwe gebouw een voor die tijd ruim depot, een archiefruimte voor prenten en tekeningen, bibliotheek en werkkamers en konden twee ateliers voor modelbouw en -restauratie en een atelier voor de restauratie van prenten en tekeningen worden ingericht. Doch nu, na bijna 20 jaren, is de ruimte bij lange na niet meer toereikend en is uitbreiding een dwingende eis geworden, die echter in de huidige moeilijke financiële situatie niet gemakkelijk zal kunnen worden vervuld.

Van 1948 tot 1961 stond het Maritiem Museum "Prins Hendrik", hoewel nu in een eigen gebouw gehuisvest, onder eenzelfde directoraat als het Museum voor Land- en Volkenkunde, doch op 1 januari 1961 kreeg het zijn oorspronkelijke zelfstandigheid onder een eigen beheer weer terug.

Het bezoekcijfer steeg langzaam maar zeker, uiteraard natuurlijk met enige schommelingen. Bezochten in 1949 omstreeks 15450 personen de nieuw behuisde instelling, in 1966 bedroeg dit aantal 26375; ook al zijn deze cijfers niet spectaculair, zij geven in ieder geval een toename te zien.

Hoewel het gebouw zich eigenlijk slecht leent tot het houden van tijdelijke tentoonstellingen - er is daarvoor n.l. geen speciale ruimte beschikbaar en voor iedere tijdelijke expositie moeten zalen worden ontruimd -, toch heeft het museum, ook reeds in het oude gebouw gedurende de oorlog, regelmatig tentoonstellingen georganiseerd: 54 tussen 1940 en

1967. Van de meesten dezer tentoonstellingen heeft het museum een catalogus uitgegeven.

De verzameling van het museum tracht een beeld te geven van de geschiedenis van scheepvaart, scheepsbouw, binnenvaart, visserij, grote zeilvaart, stoomvaart, navigatie, cartografie, enz. enz. aan de hand van modellen, halfmodellen, voorwerpen, instrumenten, prenten, tekeningen en scheepsbouwtekeningen, schilderijen, foto's, kaarten, atlassen, globes, enz. Een vluchtig overzicht van hetgeen voor het publiek te zien is moge hier volgen.

Bij de opstelling in de zalen - die af en toe wordt gewijzigd - heeft men getracht zo veel mogelijk een chronologische volgorde aan te houden, maar daarnaast heeft men ook een enigszins systematische indeling gevolgd. Een van de pronkstukken der collectie, het contemporeine model van een spaanse karveel uit de 15e eeuw, opent als het ware de rondgang, waar toe men wordt voorbereid door een paneel met een kort overzicht van de geschiedenis van de scheepsbouw en scheepsvormen in de Oudheid en de vroege en late middeleeuwen. Een reconstructiemodel van het Nydam- en het Osebergschip en enkele afbeeldingen vullen dit paneel aan. De volgende zalen tonen een en ander betreffende de geschiedenis van scheepvaart en ontdekkingen uit de 17e en 18e eeuw. Een fraaie wereldkaart van Willem Jansz. BLAEU uit 1618, enkele penschilderijen van Willem van de VELDE de Oude, enkele modellen uit de tijd (o.a. het oorlogsschip Zeelandia, het V.O.C.schip "Padmos/Blijdorp"), een panorama van Rotterdam uit 1665 vallen hierbij op. Vervolgens zijn enkele zalen gewijd aan de binnenvaart, die in het verleden zo'n grote verscheidenheid in scheepstypen heeft gekend. De laatste zaal van de grondverdieping is gewijd aan de visserij. Fraai is o.a. het grote model van een vishoeker.

In de hal van de eerste verdieping gekomen ziet de bezoeker het indrukwekkende portret van Prins HENDRIK, de naamgever van het museum. Deze eerste verdieping voert ons naar de 19e eeuw. Hier wordt, in de eerste drie zalen, de zeilvaart (koopvaardij) getoond aan de hand van modellen, (b.v. het model van de "Nestor", het eerste ijzeren klipperschip met hulpstoomvermogen in Nederland), voorwerpen (een aantal schegbeelden b.v.), prenten en schilderijen; de z.g. vlaggezaal, die zo is genoemd naar een aantal aldaar opgehangen rederijvlaggen en die een verbinding vormt met de volgende drie zalen van deze verdieping, geeft van allerlei te zien wat in een haven omgaat, zij het dan ook niet systematisch. Opvallend is de grote maquette van het Etablissement Wilton te Delfshaven uit 1913. Dan volgt, in twee zalen, een beeld van de vroege stoomvaart en in het daarop volgend zaaltje zijn enkele fraaie aquarellen en tekeningen te zien van 19e eeuwse meesters, benevens een zeer groot model van een Scheveningse bomschuit.

De bovenste verdieping, die niet in zalen is verdeeld maar een grote open ruimte vormt, toont in het begin enkele modellen van Rijnschepen; de rest van de ruimte is gewijd aan de oorlogsmarine uit de 18e en 19e eeuw.

Een zeer belangrijke aanwinst, die de Gemeente Rotterdam in 1966 heeft verworven, is de verzameling van wijlen dr. W.A.ENGELBRECHT, die een grote belangstelling voor en kennis had van de geschiedenis van de zeevaart en de ontdekkingsreizen in verband met de ontwikkeling van navigatie en cartografie. Deze collectie omvat o.a. een aantal scheepsmodellen uit de 17e-19e eeuw, omstreeks 300 getekende en gegraveerde kaarten en omstreeks 190 land- en zeeatlassen uit de 16e, 17e en 18e eeuw, ruim 100 oude reisbeschrijvingen en journalen, ruim 75 werken uit de 16e en 17e eeuw op het gebied van de cosmografie, astronomie, navigatie, e.d., ruim 100 boeken uit de 17e en 18e eeuw betreffende handel en scheepvaart, scheepsbouw, visserij, zeerecht, geschiedenis, topografie, enz. en ruim 150 historieprenten en tekeningen, voornamelijk betrekking hebbende op de zeegeschiedenis en de geschiedenis der Oost- en West-Indische Compagnieën. Uit deze verzameling is een keuzetentoonstelling gemaakt, die "Lof der Zeevaart" is genoemd en die tot 15 maart a.s. is te zien.

Het museum is dagelijks geopend van 10 tot 17 uur en 's zondags van 11 tot 17 uur; de toegangsprijs bedraagt een kwartje.

-o-o-o-o-o-

MUSEUM-UITGAVEN

Het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam gaf naar aanleiding van zijn tentoonstellingen in 1966 de volgende catalogi uit:

GEKEERD getij. Scheepsarcheologisch onderzoek in de IJsselmeer meerpolders. Tentoonstelling 16 maart - 3 juli 1966. Tekst van G.D. VAN DER HEIDE. Rotterdam, Het Museum, 1966. II, 17 p. afb. krt.

LOF der zeevaart. Collectie Dr. W.A.ENGELBRECHT. Voorwoord van Mej.J.B. van Overeem. Inleiding door H.de la Fontaine Verwey. Tentoonstelling 22 december 1966 - 2 april 1967. Rotterdam, Het Museum, 1966. 114 p. afb. krtn.

Van het Haags Gemeentemuseum.

VRIJE Zee, De-. Nederland ter zee 1666-1966. Tentoonstelling 11 juni - 14 augustus 1966. 's Gravenhage, Het Museum, 1966. 43 p. afb. facs. krtn. en portr.

Het National Maritime Museum te Greenwich deed de volgende boekjes verschijnen.

DRESS of naval officers. Text W.E.MAY. London, H.M.S.O., 1966. 44 p. ill. f 4,70

The Deputy Director of the National Maritime Museum has produced a useful guide to the evolution of naval uniform from 1748 to 1960. The history of uniforms is a highly specialized study and this publication by an expert will be most useful for those who are interested but as yet have little knowledge.
(The Times Literary Supplement, 17 November 1966)

OAR maces of Admiralty. London, H.M.S.O., 1966. 16 p. 16 plts. f 5,35

Van het Science Museum in London zagen de deeltjes in de serie Ships/models het licht:

FOREIGN small craft. Text B.W.BATHE. London, H.M.S.O., 1966. 24 p. 12 col. plts. f 3,15

SAIL and sweep in China. London, H.M.S.O., 1966. 170 p. ill.

SHIP models: From earliest times to 1700 a.D. 2nd ed. London, H.M.S.O., 1966. 32 p. 20 col. plts. f 3,15

SHIP models. Sailing ships and small craft. London, H.M.S.O., 1966. 102 p. 80 plts. (Four-in-one-Books) sd 18

-o-o-o-o-o-

In Nederland is tot nu toe slechts één boek op deze wijze verschenen, n.l.

KNAP, G.H. Gekroonde koopvaart 1856-1956, reisresultaat van honderd jaar zeevaart door de Koninklyke Nederlandsche Stoomboot Mij. Amsterdam, de Bussy, 1956. 27 cm., 144 blz., afbn.

Naast een Nederlandse schijnen ook een Engelse en een Spaanse uitgave te bestaan, dit is zeer begrijpelijk als men bedenkt welke grote belangen deze rederij bezit in de landen rondom de Middellandse Zee en in Midden- en Zuid-Amerika.

Wij laten nu de literatuur voor onze stoomvaartmaatschappijen in chronologische volgorde de revue passeren. Hierbij willen wij vooropstellen, dat het voor een auteur vrijwel ondoenlijk is, alle facetten van het onderwerp, zoals de technische, economische, sociale en cultuurhistorische, in één enkel boek gelijkelijk recht te doen wedervaren. Professor dr.I.J.BRUGMANS, die meer dan één gedenkboek heeft geschreven, heeft hierop nadrukkelijk gewezen in zijn Tachtig jaar varen met de Nederland. Dit is begrijpelijk, doch wij zijn wel tot de conclusie gekomen, dat er in de gedenkboeken van Nederlandse rederijen over het algemeen weinig aandacht wordt besteed aan de vloot. Nu is het natuurlijk niet nodig deze tot hoofdthema te maken, doch het materieel, waarmede een rederij vaart en waarmede zij het geld verdient, heeft toch wel recht op enige belangstelling. Een mooi voorbeeld van een behandeling, zoals wij die bedoelen, is het gedenkboek van de Peninsular & Oriental Steam Navigation Company uit 1937, n.l. CABLE, B.. A hundred year history of the P. & O. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 1837-1937. London, Nicholson & Watson, 1937. 24 cm., 289 blz., afbn. In dit boek wordt de geschiedenis van de rederij uitstekend beschreven. In een bijlage van 22 bladzijden heeft de Britse scheepvaart-historicus Frank C.BOWEN een hoofdstuk geschreven over de ontwikkeling van de vloot, de verbetering van de scheepstypen, de geschiedenis van de voortstuwing, enz.

Het oudste gedenkboek dat ik heb kunnen vinden van een Nederlandse rederij, was dat van de Stoomvaart Maatschappij "Nederland", dat in 1895 is uitgegeven ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan der rederij 1). Dit gedenkboek, dat is

samengesteld door de oudste directeur, de heer J.BOISSEVAIN, geeft een duidelijk overzicht van al de moeilijkheden, die aan de oprichting voorafgingen en waarmede de maatschappij in de eerste jaren van haar bestaan had te kampen. Het is, hoewel beperkt van omvang, toch een bron met waardevolle gegevens.

Het oudste gedenkboek, dat in mijn verzameling voorkomt, is dat van de Rotterdamsche Lloyd, dat in 1908 verscheen, toen de rederij een kwart eeuw oud was 2). Het is een vrij primitief boekje, doch het bevat aardige afbeeldingen van schepen en de interieurs uit die tijd en het is zeker de moeite waard het te bezitten.

In april 1913 gaf de N.V. W.VAN DRIEL's Stoomboot- en Transportondernemingen een gedenkboek uit 3), toen deze maatschappij haar 25-jarig jubileum vierde. Deze maatschappij hield zich in die periode uitsluitend bezig met de Rijn- en de binnensleepvaart, want haar eerste zeeschepen verwierf zij pas tijden de eerste wereldoorlog. De tekst is slechts kort en beslaat 12 pagina's, inclusief één pagina statistieken. Voorts bevat het boek nog 51 afbeeldingen van de schepen van de binnenvloot.

Het duurde tot 1915, alvorens wederom een gedenkboek verscheen, nu van de Stoomvaart Maatschappij "Zeeland" 4), dat werd uitgegeven ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan. Het is maar een kort verslag, erg vervuld van de financiele moeilijkheden der maatschappij; aan de vloot en de schepen zijn nauwelijks enkele woorden gewijd. Het is merkwaardig, dat het reeds een aantal beeldstatistieken bevat. Het is het enige gedenkboek, dat in de donkere jaren van de eerste wereldoorlog verscheen.

Het is dus begrijpelijk dat het tot 1920 duurde, voordat weer een gedenkboek verscheen. Het was het tweede gedenkboek van de Stoomvaart-Maatschappij "Nederland" 5), dat werd uitgegeven in verband met het 50-jarig bestaan dezer vennootschap, de oudste van onze op het toenmalige Nederlands-Indië varende rederijen. Het is typografisch een bijzonder fraai boek, waarin naar eenheid van tekst en illustraties is gestreefd. Vermoedelijk in datzelfde jaar zag ook een gedenkboek (met Engelse tekst) van de Holland-Amerika Lijn 6) het licht. Kort daarop, in de jaren 1921-22, verscheen de waardevolle geschiedenis van de Amsterdamse stoomvaart 7), samengesteld door Dr. M.G.DE BOER, de nestor van

MUSEUMSCHEPEN IV

De "Fram" te Bygdø (Oslo)

1. Soort schip: Poolonderzoekingsvaartuig.
2. Scheepstype: Driemast topzeil schoener, met hulpstoomvermogen.
3. Afmetingen: Lengte kiel 31 m.
   op de lastlijn 34½ m.
   over alles 39 m.
   Breedte op de lastlijn 10,4 m.
   maximum 11 m.
   Diepgang 5 ¼ m.
   Waterverplaatsing 402 ton Bruto 370 ton netto.
   Stoommachine, triple expansie van 220 P.K.
   max.vaart 6 à 7 zeemijlen per uur
4. Composite bouw: Gladde houten huid van 10 cm. Eikenhout, waar buiten een "ijshuid" 15 cm. dik op de waterlijn.
   De voorsteven was met plaatijzer versterkt.
   De zware eikenhouten spanten hebben een onderlinge afstand van slechts 3 à 4 cm. Aan de binnenzijde van de spanten was een zware dubbeling van 7½ cm. aangebracht.
   De ruimte tussen buitenhuid, spanten en dubbeling was opgevuld met een mengsel van pek en zaagsel, waardoor in feite een massive huid ontstond van 70-80 cm. dik.
   De bodem is bijna vlak. De kielbalk steekt maar 7 cm. uit de romp, zodat het schip vlak bleef liggen indien het door ijsgang uit het water op het ijs werd geperst.
   Men kon het laagzittende roer lichten indien kans op beschadiging door ijsgang dreigde.
5. Geschiedenis: De "Fram" werd gebouwd naar aanwijzingen van Fridthjof NANSEN voor zijn poolexpeditie 1893-1896. De eerste vaartocht vond 24 juni 1893 plaats. Van 1898-1902 maakte het schip onder leiding van Otto N. SVERDRUP een expeditie naar de wateren van N.W.Groenland.
   Het schip werd na deze tocht opgelegd op de Marinewerf te Horten.
   Voor een tocht naar het Zuidpoolgebied werd een zwaardere machine van 360 P.K. ingebouwd. Deze derde tocht ving aan op 10 augustus 1910 voor de Zuidpoolontdekker Roald AMUNDSEN.
   In 1913 keerde het schip naar de Marinewerf te Horten terug en werd staatseigendom. Het schip moest daar ook veren laten ten behoeve van een nieuw poolonderzoekingsvaartuig en werd slecht onderhouden. In 1929 werd tot restauratie van het schip besloten. Het duurde tot 1935 voordat de "Fram" naar Oslo (Bygdø) gebracht kon worden en de wal opgehaald kon worden. De bouw van het Framhuis kon toen beginnen en het gebouw werd 20 mei 1936 door Koning HAAKON VII geopend.
   Het schip bevindt zich thans in dezelfde staat als toen Otto SVERDRUP met haar rondvoer.
6. Verdere bijzonderheden: De inrichting van het schip maakt de indruk alsof het schip in gebruik is voor een poolexpeditie. Allerlei herinneringsvoorwerpen en gebruiksartikelen zijn op zeer verantwoorde wijze opgesteld.

-o-o-o-o-o-

L I T E R A T U U R

DE GEDENKBOEKEN VAN ONZE REDERIJEN

door L.L.von Münching

In de literatuur over de Nederlandse stoomvaart nemen de gedenkboeken een belangrijke plaats in. Het is begrijpelijk, dat er veel belangstelling bestaat voor dergelijke uitgaven; niettemin ishet vaak zeer moeilijk een exemplaar ervan in handen te krijgen. Het is bij vele rederijen zo, dat ter gelegenheid van een jubileum aan personeel of een gedeelte ervan een exemplaar van het boek wordt verstrekt en dat voorts een aantal dagbladen en periodieken recensie-exemplaren ontvangen, doch vele buitenstaanders,die er werkelijk belangstelling voor hebben en die er wat voor over zouden hebben om een exemplaar te verwerven, kunnen het onmogelijk krijgen. Vaak ontvangt men op een verzoek om een exemplaar van het gedenkboek een beleefd briefje, dat de oplage beperkt is en dat men niet onbeperkt exemplaren kan weggeven - hetgeen uiteraard zeer begrijpelijk is, want de uitgave van een geillustreerd gedenkboek is tegenwoordig een kostbare zaak - en van andere maatschappijen hoort men helemaal niets. Voor de werkelijke liefhebbers van dit soort literatuur blijft er in de regel dan ook geen andere keus dan geregeld de tweedehands boekwinkels af te lopen in de hoop op deze wijze een exemplaar te bemachtigen.

In Engeland volgt men de laatste jaren veelal de methode om een uitgever in te schakelen, zodat een ieder die belangstelling heeft voor het boek, het via de boekwinkel kan kopen. Als voorbeeld zou ik de volgende boeken willen noemen, die alle nà de oorlog zijn verschenen.

MURRAY, M.: Union Castle chronicle 1853-1953. London, Longmans, 1953. 24 cm., 392 blz., afbn. BLAKE, G.: B.I.centenary 1856-1956. London, Collins, 1956. 21 cm., 272 blz., afbn. KERR, G.F.: Business in great waters, the war history of the P. & O. 1939-1945. London, Faber, 1951. 21 cm., 196 blz., afbn. SAUNDERS, H.St.G.: Valiant voyaging, a short history of the British India Steam Navigation Company in the second world war 1939-1945. London, Faber, 1948. 21 cm., 216 blz., afbn. HOLMAN, G.: In danger's hour. (De oorlogsgeschiedenis van de Clan Line). London, Hodder & Stoughton, 1948. 23 cm., 217 blz., afbn.

onze maritieme geschiedschrijvers, die enkele jaren geleden op hoge ouderdom is overleden. Speciaal hem zijn wij veel dank verschuldigd voor zijn historische arbeid, niet alleen op het gebied van de koopvaardij, maar ook op dat van de marine. Deze Geschiedenis van de Amsterdamsche stoomvaart verscheen in twee delen (in drie banden); het was een gemeenschappelijke uitgave van een aantal Amsterdamse stoomvaartmaatschappijen en zij was normaal in de boekhandel verkrijgbaar. Het is een uitstekend werk, dat de beginperiode behandelt van de belangrijkste Amsterdamse rederijen, zoals de Stoomvaart Maatschappij "Nederland", de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij, de Koninklijke West-Indische Maildienst, de Koninklijke Hollandsche Lloyd, de Koninklijke Paketvaart Mij, de Java-China-Japan Lijn, de Hollandsche Stoomboot Mij, de Nederlandsche Scheepvaart Unie en de wildevaartrederijen.

In diezelfde jaren verscheen ook het gedenkboek van de Holland-Zuid-Afrika Lijn 8), een rederij die in het begin van de dertiger jaren is opgegaan in de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij.

Uit de jaren 1918-21 dateren ook de afleveringen van het boekwerk Nederlands welvaart, waarin enkele hoofdstukken zijn gewijd aan Nederlandse rederijen, o.a. aan de Holland-Amerika Lijn, FURNESS Scheepvaart & Agentuur Mij, de N.V. W.VAN DRIEL's Stoomboot- en Transportondernemingen, enz. Dit standaardwerk werd in afleveringen uitgegeven die elk de complete geschiedenis omvatten van één Nederlandse onderneming.

Dr.M.G.DE BOER, die wij reeds hiervoor noemden, beperkte zich niet tot de Amsterdamse rederijen, want in 1923 gaf de Holland-Amerika Lijn een gedenkboek 9) uit, dat door hem was samengesteld en waarvan naast een Nederlandse, ook een Engelse editie het licht zag. Het is, evenals de andere boeken van Dr. DE BOER, een prima werk, alleen is het zwaartepunt wel eens tè veel op de economische kant gelegd, waardoor bijzonderheden over de vloot en de schepen soms in het gedrang komen.

Een jaar daarna verscheen van de hand van de Rotterdamse journalist A.VOOGD een boek 10) over de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer tussen Rotterdam en het toenmalige Nederlands-Indië, waarbij het zwaartepunt lag op de geschiedenis van de Rotterdamsche Lloyd. Het boek stelt de geïnteresseer-

de lezer echter wat teleur.

In 1928 gaf de te Amsterdam gevestigde Hollandsche Stoomboot Mij een gedenkboek 11) uit, waarvan eveneens een afzonderlijke Engelse editie verscheen. Met het oog op de vele lijndiensten die deze maatschappij op Britse havens onderhoudt, is dit begrijpelijk. Twee jaar daarna kwam het bekende boek uit van kapitein J.H.HOOGENDIJK over de lotgevallen van onze handelsvloot tijdens de eerste wereldoorlog 12). Dit is een standaardwerk, dat niet alleen de historische, doch ook de militair-juridische zijde belicht. Hoewel het in feite geen gedenkboek van een bepaalde rederij is, leek het ons toch vermeldenswaard, want het schetst overduidelijk in welke moeilijke positie onze koopvaardij vaak kwam te verkeren in verband met het handhaven van een strikte neutraliteit. Het is bovendien het enige dat op dit gebied verschenen is.

In het dieptepunt van de crisisjaren, in 1933, bracht de (toen nog geen Koninklijke) Rotterdamsche Lloyd een bijzonder fraai gedenkboek uit 13), dat nog altijd tot de beste behoort, die ooit in ons land zijn gepubliceerd. Het is waarschijnlijk niet te veel gezegd als we van dit boek schrijven dat dit de uitzondering is op de uitspraak van Prof.dr.I.J.BRUGMANS, dat dergelijke boeken slechts een beperkt aantal aspecten kunnen behandelen. Want dit boek geeft niet alleen uitvoerig de geschiedenis van de firma Willem RUYS, maar ook die van de Rotterdamsche Lloyd en wel op een prettig leesbare wijze, waarbij vrijwel alle facetten van het bedrijf worden behandeld. Ook aan de samenstelling van de vloot en aan de schepen zelf is veel aandacht geschonken. Het boek is op kunstdrukpapier gedrukt, het bevat vele uitstekende illustraties en is typografisch voortreffelijk verzorgd.

Er komt dan een lange periode tot 1939, waarin geen gedenkboeken zijn verschenen; de crisisjaren en de gevolgen daarvan zijn hieraan natuurlijk niet vreemd. Eerst in 1939, toen de opleving in de scheepvaart doorzette, werd de uitgave van jubileumboeken hervat. De nieuwe rij werd geopend door de in het toenmalige Nederlands-Indië werkende Nederlandsch-Indische Steenkolen Handel Mij, die een boek 14) van bescheiden omvang het licht deed zien, doch dat goed was

gedocumenteerd en waarin ook aan het materieel voldoende aandacht werd geschonken. In datzelfde jaar, toen Phs.VAN OMMEREN haar eeuwfeest vierde, werd ter gelegenheid van dit jubileum een zeer fraai gedenkboek 15) in twee delen gepubliceerd. Het had maar een kleine oplaag en ik ben er helaas nimmer in geslaagd een exemplaar hiervan te bemachtigen; eerst enkele jaren geleden heb ik het kunnen lenen uit de bibliotheek van de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam. Hoewel dit boek fraai is verzorgd, lijdt het aan het euvel dat er véél te weinig aandacht is besteed aan de vloot en aan de ontwikkeling van de schepen. Tegelijkertijd werd uit dit boek een kort, gestencild uittreksel gegeven 16), dat wel op grote schaal werd verspreid. In datzelfde jaar gaf de firma Willem RUYS een fraai verzorgd en in de Engelse taal gesteld boekje uit over de Rotterdamsche Lloyd.

Eind 1939, toen de mobilisatie reeds was afgekondigd, zag nog een boek het licht, dat in deze opgave niet mag worden vergeten al is het geen gedenkboek. Het is het werk van Dr. M.G. DE BOER Honderd jaar Nederlandse scheepvaart 18), waarvoor de deskundige schrijver natuurlijk al het nodige materiaal had verzameld bij het samenstellen van zijn reeds hiervoor genoemde boeken. De gehele oplage was vrijwel onmiddellijk uitverkocht en het boek is nadien, mede waarschijnlijk ten gevolge van de oorlogsomstandigheden, helaas nimmer herdrukt. Dit is bijzonder jammer, want het behandelt - helaas nog zeer beknopt - een prachtig stuk contemporaine scheepvaartgeschiedenis.

In het begin van de bezetting, in 1941, verscheen het lijvige gedenkboek 19) van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, samengesteld door Dr.DE BOER en Dr. WESTERMANN. Het verdient zeker een ereplaats onder onze gedenkboeken en geeft een duidelijk beeld van de ontwikkeling van deze eens zo machtige Nederlandse onderneming in het tropische deel van Nederland. Wat we toen echter nog niet konden weten, was dat dit boek eigenlijk een periode afsloot, waarin deze Nederlandse rederij in deze vijftig jaar juist haar hoogtepunt had bereikt. Evenals zovele andere ondernemingen, werd ook dit bedrijf door de oorlog ernstig getroffen.

Na de bevrijding waren er drie rederijen, die hun oorlogsgeschiedenis in een afzonderlijke publikatie het licht

deden zien: de Holland-Amerika Lijn, de Koninklijke Paketvaart Mij en de Stoomvaart Maatschappij "Nederland". De publikatie van de Holland-Amerika Lijn 20) is niet veel meer dan een brochure; zij bevat geen aaneengesloten verhaal, doch geeft een korte geschiedenis van alle schepen, zowel van die, welke in de oorlog zijn gebleven als van de schepen, die het overleefden. Het boekje verscheen uitsluitend in de Engelse taal en is uitgegeven ten behoeve van het Prinses Margriet Fonds. Het boek dat door de K.P.M. is uitgegeven, is een bijzonder fraai-uitgevoerd werk, waarvan de auteur het beste heeft gemaakt wat ervan te maken was. Het boek van de S.M.N. is zeer uitvoerig en uitstekend gedocumenteerd, maar het is dan ook aanzienlijk dikker in omvang dan de meeste andere gedenkboeken.

Over de activiteiten van de Nederlandse koopvaardij tijdens de oorlog zijn twee boeken verschenen, n.l. Varen in oorlogstijd 23) en Scheepsrampen in oorlogstijd 24). Dit laatste boek bevat een opsomming van alle onder Nederlandse vlag varende koopvaardijschepen in Nederlandse of geallieerde dienst die verloren zijn gegaan met een nominatieve opgave van de opvarenden, die hierbij het leven lieten. Het is een uitgave van het Nationaal Zeemansfonds.

Bij het samenstellen van het boek Varen in oorlogstijd heeft de auteur een beeld trachten te schetsen van de belevenissen van onze koopvaardij. Hij kon daarbij een keus maken uit grote aantallen verslagen en rapporten, die tot zijn beschikking werden gesteld. De auteur heeft helaas echter nagelaten de teksten critisch te bekijken en zich evenmin de moeite getroost om de vele data en feiten, die door de verschillende opvarenden werden verzameld, te controleren. Dit heeft tot gevolg gehad dat er in het boek een groot aantal onjuistheden voorkomen, waardoor het als naslagwerk veel aan betekenis heeft ingeboet. Er moet echter wel van worden gezegd dat de auteur de verslagen deskundig en met veel zorg heeft samengesteld, doch hij heeft het zwaartepunt op de literatuur gelegd.

In 1950 publiceerde de Stoomvaart Maatschappij "Nederland" een fraai gedenkboek 25), samengesteld door Prof.Dr.I.J. BRUGMANS, terwijl de N.V.Koninklijke Nederlandsche Petroleum Mij in verband met haar 60-jarig bestaan in datzelfde jaar ook een gedenkboek 26) uitgaf, waarin helaas aan het vervoer te water een uiterst bescheiden plaats is gegeven. De geschie-

denis van de Nederlandse tankerrederijen die tot het Shell-concern behoren, zijn maar summier behandeld; de oorlogsgeschiedenis van de tankers, ook die, welke onder Nederlandse vlag voeren, is gepubliceerd in een Engelse uitgave, waarbij - uiteraard - de grootste aandacht werd geschonken aan de tankers van de Anglo Saxon Petroleum Company 27).

Prof.Dr.I.J.BRUGMANS, de schrijver van het gedenkboek van het 80-jarig bestaan van de S.M.N., verzorgde ook het gedenkboek van de K.J.C.P.L. 28), toen deze rederij in 1952 een halve eeuw bestond. Volledigheidshalve moeten we vermelden dat de auteur in dit werk gelukkig wel de nodige aandacht heeft besteed aan het materieel, waarmede in die halve eeuw de diensten in het Verre Oosten werden uitgevoerd. Drie jaar daarna was de Rotterdamse rederij Van NIEVELT GOUDRIAAN & Co's Stoomvaart Maatschappij N.V., aan dit jubileum toe en deze onderneming deed ter gelegenheid van dit feit een keurig gedenkboek 29) het licht zien, samengesteld door Prof.Dr.P.J.BOUMAN. Ook dit is een voortreffelijk boek, waarin alle facetten van dit bedrijf, dat haar belangen over zoveel gebieden heeft verspreid, uitvoerig worden belicht.

In 1956 vierde de eerste van de grote Nederlandse rederijen haar eeuwfeest. In verband met dit unieke jubileum publiceerde de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij een gedenkboek 30), dat - helaas - in het geheel niet in overeenstemming is met die gebeurtenis. De inhoud is zeer summier en beslist teleurstellend, er wordt vrijwel geen aandacht geschonken aan de diensten die in die eeuw zijn onderhouden en evenmin aan het materieel, dat de Nederlandse vlag in die eeuw op alle zeeën heeft getoond.

In datzelfde jaar gaf de Holland-Amerika Lijn haar Register 1873-1954 31) uit, een waardevolle compilatie uit de sinds de oprichting gepubliceerde jaarverslagen. Hoewel zeer beknopt en zonder commentaar, is dit boek als naslagwerk toch onmisbaar.

In 1958 bestond de N.V.Koninklijke Rotterdamsche Lloyd driekwart eeuw en er bestonden plannen om ter gelegenheid van dit feest een gedenkboek uit te geven. De onverwachte wijzigingen in de toestand met Indonesië, waardoor de vaart op dit eilandenrijk plotseling geheel kwam te vervallen, hebben dit plan volkomen verijdeld. We moesten daarom op het

verschijnen van dit boek wachten tot 1961, toen de firma Willem RUYS & Zonen haar eeuwfeest vierde 32). Ook dit is een gedenkboek van kloek formaat, goed geillustreerd en zakelijk van inhoud en mèt een goed bijgehouden vlootlijst!

Op 11 mei 1960, toen de firma VINKE & Co een eeuw bestond, gaf deze maatschappij een keurig verzorgd gedenkboek 33) uit, dat helaas zeer algemeen gehouden is en waarin de geschiedenis van de vier rederijen (Stoomvaart Mij "Oostzee", Stoomboot Mij "Hillegersberg", N.V. Houtvaart en de Nederlandse Mij voor Walvisvaart) helaas maar zeer summier is behandeld. Wèl bevat deze uitgave enkele bijzonder fraaie platen.

Veel later dan de andere Nederlandse rederijen verscheen de oorlogsgeschiedenis van de schepen van de N.V.Nederlandsche Stoomvaart Mij "Oceaan" in 1962, in een gedenkboek 34), dat de geschiedenis van de Britse moederrederij Alfred HOLT & Co tijdens de oorlog weergeeft. Dit, door de bekende historicus Captain (ret.) Stephen W.ROSKILL samengestelde werk, is bijzonder goed en er is een ereplaats ingeruimd aan de schepen, die onder Nederlandse vlag voeren.

Het laatste boek in deze serie is het boek van Phs.VAN OMMEREN 35), dat in 1963 het licht zag. Volledigheidshalve vermelden we dit, hoewel het geen geschiedenis is van de rederij, doch een weergave van een willekeurige dag uit dit veelomvattende bedrijf.

De gedenkboeken vormen steeds een waardevolle bron van gegevens; tezamen met de - vaak moeilijk verkrijgbare - jaarverslagen van een rederij zijn het de enige officiele en betrouwbare bronnen, waaruit de historicus kan putten. De gedenkboeken bevatten als regel meer "achtergrond" dan een zakelijk financieel verslag. En gezien de beperkte omvang van de Nederlandse scheepvaartliteratuur oefenen zij een bijzondere aantrekkingskracht uit op hen, die sterk voor de scheepvaart zijn geporteerd. Het is daarom te hopen dat in de toekomst, méér dan voorheen, de rederijen ertoe zullen overgaan bij een jubileum een gedenkboek uit te geven.

Van de in de tekst genoemde gedenkboeken volgt hier een titelbeschrijving.

1) Terugblik op de eerste 25 jaren van het bestaan der Stoomvaart Maatschappij "Nederland" te Amsterdam, gedaan in de algemeene vergadering van aandeelhouders op den 13en Mei 1895 door den heer J.BOISSEVAIN, oudsten directeur der Maatschappij. Amsterdam, de Bussy, 1895. 28 cm., 49 blz.

2) Stoomvaart Maatschappij Rotterdamsche Lloyd 15 juni 1883-1908. 19 cm.-obl., 81 blz., afbn.
3) N.V. W.van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen Rotterdam 1 mei 1888-1913. Rotterdam, 1913. 20 cm.-obl., 114 blz., afbn.
4) Ontstaan, strijd om het bestaan en ontwikkeling van de Stoomvaart Maatschappij "Zeeland", Koninklijke Nederlandsche Postvaart 1875-1915, beschreven door het COLLEGE VAN COMMISSARISSEN DIER MAATSCHAPPIJ. 's-Gravenhage, Smits, 1915. 26 cm., 113 blz., afbn.
5) BOER, M.G.de: Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij "Nederland" 1870-1920. Amsterdam, 1920. 32 cm., 104 blz., afbn.
6) BALBIAN VERSTER, J.F.L.de: Holland America, an historical account of shipping and other relations between Holland and North America; uitgeg. door B.HOUTHAKKER. Amsterdam, ± 1920. 32 cm., 62 blz., afbn.
7) BOER, M.G.de: Geschiedenis der Amsterdamsche stoomvaart; uitgeg. in opdracht der Amsterdamsche stoomvaart maatschappijen door Scheltema & Holkema's boekhandel. 2 dln. in 3 bnd. Amsterdam, 1921-22. 31 cm.
8) BALBIAN VERSTER, J.F.L.de: Holland-Zuid Afrika; een geschiedkundig overzicht van scheepvaart en handelsbetrekkingen in oude en nieuwe tijden; uitgegeven door B.HOUTHAKKER. Amsterdam, ± 1921. 63 blz., afbn. Tekst mede in het Engels.
9) BOER, M.G.de: The Holland America Line 1873-1923. Rotterdam, 1923. 31 cm., 104 blz., afbn.
10) VOOGD, A.: De scheepvaart op Indie en de Rotterdamsche Lloyd. Rotterdam, Schueler, 1924. 31 cm., 92 blz., afbn.
11) Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam; uitgeg. door H.B.ROBBERS. Haarlem, 1928. 31 cm., 58 blz., afbn.
12) HOOGENDIJK, J.H.: De Nederlandsche koopvaardij in den oorlogstijd (1914-1918); eigen ervaringen van gezagvoerders, stuurlieden en andere opvarenden, bewerkt door J.F.L.de BALBIAN VERSTER, met een woord vooraf van M.W.F. TREUB. Amsterdam, van Holkema & Warendorf, 1930. 26 cm., 508 blz., afbn.
13) HOYNCK van PAPENDRECHT, A.: De zeilboot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd; uitgeg. ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de N.V.Rotterdamsche Lloyd. Rotterdam, 1933. 28 cm., 170 blz., afbn.
14) Nederlandsch-Indische Steenkolen Handel-Maatschappij 1914-1939; gedenkschrift uitgeg. bij het vijfentwintigjarig bestaan der maatschappij op 25 maart 1939. Amsterdam, 1939. 31 cm., 82 blz., afbn.
15) MICHIELSEN, R.: 100 Jaar van Ommeren. 2 dln. Rotterdam, 1939. 24 cm., afbn.
16) Honderd jaar van Ommeren 1839-1939. Rotterdam, 1939. 29 cm., 10 blz., stencil.
17) LEIGH-BENNETT, E.P.: History of a house flag. Rotterdam, 1939. 23 cm., 44 blz., afbn.
18) BOER, M.G.de: 100 Jaar Nederlandsche scheepvaart. Den Helder/Amsterdam, 1939. 25 cm., 210 blz., afbn.
19) BOER, M.G.de en J.C.WESTERMANN: Een halve eeuw paketvaart 1891-1941. Amsterdam, 1941. 30 cm., 454 blz., afbn.
20) SEABROOK, W.C.: In the war at sea. a record of Rotterdam largest merchant fleet and its gallant crews. Rotterdam, ± 1946. 21 cm., 64 blz., afbn.

21) BAKKER, H.Th.: De K.P.M. in oorlogstijd; een overzicht van de verrichtingen van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en haar personeel gedurende de wereldoorlog 1939-1945. Amsterdam, 1950. 27 cm., 331 blz., afbn.
22) ROEVER, J.W.de: De "Nederland" in de tweede wereldoorlog. Amsterdam, 1951. 27 cm., 453 blz., afbn.
23) LIMBURG STIRUM, S.J.van: Varen in oorlogstijd; de lotgevallen van de Nederlandsche koopvaardij in den tweeden wereldoorlog. Amsterdam, de Boer, 1947. 25 cm., 496 blz., afbn.
24) Scheepsrampen in oorlogstijd; uitgeg. ten bate van het Nationaal Zeemansfonds. Amsterdam, 1948. 28 cm., 166 blz.
25) BRUGMANS, I.J.: Tachtig jaren varen met de "Nederland"; uitgeg. bij het 80-jarig bestaan van de N.V.Stoomvaart Maatschappij "Nederland". Amsterdam, 1950. 27 cm., 239 blz., afbn.
26) N.V.Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij; gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het zestigjarig bestaan 16 juni 1890-1950. 24 cm., 215 blz., afbn.
27) HOPE, W.E.S.: Tanker fleet; the war history of the Shell tankers and the men who manned them. London, 1948. 24 cm., 125 blz., afbn.
28) BRUGMANS, I.J.: Van Chinavaart tot oceaanvaart; de Java China Japan Lijn - Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen 1902-1952; uitgeg. bij het 50-jarig bestaan van de maatschappij 15 sept.1952. Amsterdam, 1952. 24 cm., 220 blz., afbn.
29) BOUMAN, P.J.: Behouden vaart 1905-1955; een halve eeuw scheepvaart; gedenkboek bij het vijftigjarig bestaan van Van Nievelt Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij N.V. te Rotterdam. Rotterdam, 1955. 26 cm., 242 blz., afbn.
30) KNAP, G.H.: Gekroonde koopvaart 1856-1956; reisresultaat van honderd jaar zeevaart door de Koninklyke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam. Amsterdam, 1956. 27 cm., 144 blz., afbn.
31) Register 1873-1954 der N.V.Nederlandsch-Amerikaansche stoomvaart maatschappij Holland-Amerika Lijn. Rotterdam, 1956. 30 cm., 46 blz.
32) LEEMAN, F.W.G.: 120 jaar zeevaart. van barkschip tot "Willem Ruys"; gedenkschrift van de Koninklijke/Lloyd, samengesteld ten gevolge van het 75-jarig bestaan als naamloze vennootschap in 1958 en het 100-jarig bestaan van de firma Willem Ruys & Zonen in 1961. Rotterdam 1961. 27 cm., 339 blz., afbn.
33) DENDERMONDE, M.: Een eeuw door weer en wind; 's werelds wel en wee gedurende honderd jaar varen met Vinke & Co. Amsterdam, 1960. 30 cm., 102 blz., afbn.
34) ROSKILL, S.W.: A merchant fleet in war, Alfred Holt & Co 1939-1945. London, Collins, 1962. 23 cm., 152 blz.
35) Uedele's dienstwillige dienaar, portret van een n.v. met een grote naam door L.HUIZINGA, met teken. van O. DICKE. Rotterdam, 1963. 27 cm., 155 blz., afbn.

/ Rotterdamsche

-o-o-o-o-o-

BOEKBESPREKINGEN

MARDER, A.J.: Jutland and After; May 1916-December 1916. London, Oxford University Press, 1966. 307 p. (Deel III van "From the Dreadnought to Scapa Flow").

In het vorige nummer van deze Mededelingen is reeds aandacht besteed aan het derde deel van MARDER's werk over de geschiedenis van de Britse marine tussen 1904 en 1919 - en wel door het overnemen van een recensie uit de Observer Weekend Review, van de hand van Prof. A.J.P.TAYLOR. Het zij ons vergund hier de opmerkingen van de illustere recensent enigszins aan te vullen en ons eigen oordeel over MARDER's boek te geven. Wij hopen daarmee hen van dienst te zijn, die om de een of andere reden TAYLOR's recensie hebben gemist, c.q. er prijs op stellen dat het orgaan van onze vereniging over "Jutland and After" een eigen geluid laat horen.

Zoals TAYLOR - en zeer vele anderen - willen wij beginnen met het uiten van onze warme bewondering: reeds nu staat vast dat MARDER een monumentaal werk zal produceren al is hij, wat het reeds gepubliceerde gedeelte betreft, nog slechts gevorderd tot december 1916, zodat nog tenminste één deel zal moeten verschijnen.

Uiteraard vormt de slag bij Jutland van dit derde deel de hoofdschotel. Het belangrijkste zeegevecht van de eerste wereldoorlog wordt beschreven en geanalyseerd op voortreffelijke wijze. Wijlen Commander Holloway H. FROST,/(Annapolis/Londen, 1936), dat tot dusver, terecht, als het beste boek over die zeeslag is beschouwd. Thans steekt zijn landgenoot MARDER hem naar de kroon. Persoonlijk zouden wij zelfs het boek van MARDER verkiezen boven dat van FROST. Laatstgenoemde behandelt namelijk niet alleen de strategische en tactische aspecten van de slag (waarbij de vele duidelijke kaarten, waarvan de uitgever het ook in andere opzichten goed verzorgde boek heeft voorzien, een waardevol

/ U.S. Navy, publiceerde dertig jaar geleden zijn The Battle of Jutland

hulpmiddel vormen), maar poogt ook en met groot succes de voornaamste aanvoerders aan Britse zijde voor de lezer tot leven te brengen. De Duitse vlootvoogden komen minder goed uit de verf. Dit is echter o.i. de auteur nauwelijks als een fout aan te rekenen: in de eerste plaats zijn de biografische gegevens, die omtrent de meesten hunner beschikbaar zijn, mager in kwaliteit en kwantiteit, in de tweede plaats schrijft MARDER over THE ROYAL NAVY in the Fisher Era.

Wie zoals wij in hoge mate geïnteresseerd is in de slag bij Jutland zou vele bladzijden kunnen vullen met beschouwingen en opmerkingen over MARDER's boek. Daar zijn de Mededelingen echter niet de plaats voor. Daarom hier slechts een paar woorden over zaken, die ons bizonder hebben getroffen. Wat MARDER, op grond van betrouwbare gegevens, zegt over de persoonlijkheid van BEATTY modificeert wel zeer aanzienlijk het beeld (MARDER zelf noemt het "the false stereotype"), dat men lang algemeen van deze merkwaardige man heeft gehad en, vergissen wij ons niet, thans nog bij velen leeft. In dit boek komt BEATTY weliswaar naar voren als een strijdersnatuur en een durver, maar stellig niet als een waaghals en ook als iemand met een gevoelig hart, opvallend tolerant ten aanzien van de fouten zijner ondergeschikten. Zeer interessant is wat MARDER mededeelt over de oorzaken van het verloren gaan van drie Britse slagkruisers in de slag bij Jutland. Tot nu toe heeft men er steeds weer op gewezen dat deze schepen onvoldoende gepantserd geweest zouden zijn tegen plongerend vuur. Daarom ishet van groot belang dat uit de door MARDER verzamelde gegevens blijkt dat zowel de "Director of Naval Construction" als de "Third Sea Lord" na de slag van mening waren dat de ondergang van de "Indefatigable", "Queen Mary" en "Invincible" uitsluitend te wijten was aan de onvoldoende wijze, waarop aan boord van die schepen voorzorgsmaatregelen waren getroffen tegen het ontstaan van een soort kettingreactie van

kruit-ontploffingen, die zich van de bovengedeelten der geschutstorens voortzette tot in de munitie-bergplaatsen.

Tenslotte zouden wij de hoop willen uitspreken dat nog eens een boek zal verschijnen van dezelfde hoge kwaliteit als het hier besprokene, dat de slag bij Jutland "van Duits standpunt bezien" behandelt.

Ph.M. Bosscher

Glorie, (De), van de zeilsport (1815 - 1914). Foto's van Frank en Keith BEKEN. Kleurenreproducties van schilderijen en lithografieen uit de verzameling Macpherson van het National Maritime Museum te Greenwich. Teksten en typografische verzorging van Alain GLIKSMAN onder medewerking van John CHAMIER. Nederlandse vertaling van Mr. J.van VOLLENHOVEN. Baarn, De Boekerij N.V., 1966. 184 p. ƒ 54,--

Het boekwerk is een coproductie van Franse, Engelse - Nederlandse en Duitse uitgevers - Oorspronkelijke titel en uitgave Gloire de la voile, uitgave Parijs, Sté Roth et Cie, 1966.

De Glorie van de Zeilsport is het eerste van een serie zeilfotoboeken van Frank en Keith BEKEN. Binnenkort zullen in deze serie verschijnen Schoonheid van Zeilen en Pracht en Praal van de Zeilsport (1914 tot heden). De wereldvermaarde zeefotografen Frank en Keith BEKEN - vader en zoon, gevestigd te Cowes - vormen een klasse op zich zelf. De sublieme wijze waarop deze kunstenaars in hun vak, schepen onder zeil vastlegden op de gevoelige plaat werd door anderen zelden geevenaard en wellicht nooit overtroffen. Grootvader BEKEN woonde oorspronkelijk in Canterbury (Kent), waar zijn enige zoon Frank in 1880 werd geboren. In 1888 vestigde grootvader BEKEN zich in Cowes als apotheker. De omslag van het boek vermeldt dat Frank zijn eerste boot fotografeerde in 1896. Wie de oudste foto's van 1878 tot 1896 maakte, staat niet vermeld. De kleinzoon Keith werd geboren in 1914, maakte zijn debuut als fotograaf in 1931 en verwierf zijn apothekersdiploma in 1937. Sindsdien voerden Frank en Keith BEKEN tezamen de kennelijk reeds door de grootvader in 1896 opgerichte firma BEKEN & Son,

zeefotografen (en apothekers). Eerst in 1955, dus op 75 jarige leeftijd beeindigde Frank BEKEN zijn activiteiten als zeefotograaf. De in dit eerste deel van de serie opgenomen foto's moeten dan, behoudens de enkele van vóór 1896, zijn gemaakt door Frank BEKEN. De door zoon Keith gemaakte selectie, is dan een treffende hulde aan zijn grote vader geworden.

De in kleuren en op dubbele paginabreedte gereproduceerde schilderijen en lithografieen hebben de onmiskenbare verdienste dat zij door hun veelal nauwkeurige weergave een goed beeld geven van de ontwikkeling van het grote zeegaande zeiljacht in de periode 1834-1870 en daarbij tevens de sfeer weergeven van de grote zeilevenementen van die tijd. Het is juist de unieke sfeer en daarbij de grandioze stijl, welke zo kenmerkend was voor de regeringsperioden van Koningin VICTORIA en Koning EDWARD VII, die zo duidelijk uit vele afbeeldingen van dit fotowerk spreekt en daarmede tevens de maritiem-historische waarde ervan bepaalt.

De inleiding geeft aan de Nederlanders met hun schenking in 1660 van het statenjacht "Mary" aan de op de troon herstelde Koning KAREL II, het volle pond. Reeds in 1720 werd te Cork (Ierland) de eerste zeilvereniging gesticht, waaruit de latere Royal Cork Yachtclub voortkwam "die zich kan beroemen op de benijdenswaardige onderscheiding de oudste zeilvereniging ter wereld te zijn". Ten aanzien van de continuiteit is deze onderscheiding waarschijnlijk wel verdiend, doch de eerste zeilvereniging en moeten wij toch in Nederland zoeken, evenals de eerste "speeljachten".

Ernst CRONE wijst immers in zijn voortreffelijke studie Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en van de zeilsport te Amsterdam (Amsterdam, 1925) o.i. terecht op de 17e-eeuwse jachthavens, waarvan de oudste ongeveer een eeuw eerder werd gesticht dan de "Waterclub" in Cork. "De jachthavens te Amsterdam waren destijds opgezet in

de geest der gilden. Ieder voor zich vormden zij een gilde van zeilers, dat zoals bij die instellingen behoorde, zijn overlieden en knecht had" (p. 64).

De ontwikkeling van de zeilsport in Groot-Brittannie is overigens nauwelijks vergelijkbaar met die in Nederland. Zonder ons hierin verder te verdiepen, blijkt ook uit het hier besproken boek, dat de Britten hun zeilverenigingen vrijwel vanaf het eerste begin primair zagen als wedstrijdclubs, terwijl in Nederland in de 17e en 18e eeuw, het zeilen in admiraalschap als voornaamste gezamenlijke evenement werd gezien. In Engeland blijft het zeilen vele jaren een sport voor "heren van hoge geboorte" en zal spoedig worden "the sport of Kings". Overigens vermochten zelfs de Napoleontische oorlogen, noch de zeeoorlog met het Amerikaanse broedervolk van 1812, de ontwikkeling geheel te stuiten. Dit blijkt duidelijk uit het grote aantal jachten dat deelnam aan de eerste officiële zeilwedstrijd met vlootschouw bij Cowes en uit de oprichting van het "Royal Yacht Squadron" in 1815. Er bestaan dan reeds talrijke zeilverenigingen rondom de Britse eilanden. Zeker reeds in 1825 is men "op zoek naar een reglement" en "tonnage rules" voor een voorgiftregeling.

Het kan nauwelijks toeval zijn dat de oprichting op initiatief van Prins HENDRIK (de Zeevaarder) in 1846 van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub", plaatsvond even na de eerste topjaren (1840-1842) van de herstelde Nederlandse zeilvaart en scheepsbouw. Dat bij dit initiatief 's Konings broeder het Britse voorbeeld voor ogen stond, blijkt niet alleen uit de schrijfwijze van "Yachtclub", doch ook uit de nadruk die wordt gelegd op de wedstrijdsport en last but not least uit het typisch Engelse clubgebouw aan de Westerkade te Rotterdam, thans het "Museum voor Land- en Volkenkunde".

Het is voor de niet ingewijde Nederlandse lezer misschien jammer dat de Inleiding tot De Glorie van de Zeilsport niet in grote lijnen tenminste de verdere ontwikkeling na 1830 beschrijft, kent men

de vaak zo dramatische historie van de elf uitdagingen tot het herwinnen van de "America Cup", dan kan men extra genieten van de foto's en verhalen over vergeefse pogingen van Lord DUNRAVEN met zijn "Valkyry's" en van de 10de en 11de uitdaging door Sir Thomas LIPTON met zijn "Shamrock" I en II. De eerste kleurenreproductie, naar een schilderij van J. LYMN, toont een schoener van de Bermuda's, uiteraard met een torentuig dat ook wij Bermuda-tuig zouden gaan noemen. Het zeilplan is, zoals de schrijver terecht opmerkt, zo modern in vorm en hoogte dat men zich kan verwonderen over het moderne uiterlijk van deze schoener van 130 jaren geleden. Daarmede vergeleken doet de "America", van 1851, antiek aan met haar grote gaffelzeilen, ondanks haar enorme stagfok, die op een boom werd gevoerd. Na slechts één wedstrijd kon de "America" het trofee meevoeren over de oceaan. Honderdvijftien jaren later zinnen de Britten opnieuw op een jacht dat eindelijk deze zo begeerde prijs terug zal kunnen winnen.

Wat al schoons was er in de negentiger jaren en tot het rampjaar 1914 voor Frank BEKEN, ook vlak bij huis, te zien en wat zag deze meester van de gevoelige plaat die machtige jachten inderdaad meesterlijk. Wij behoeven slechts de naam "Britannia" te noemen, het glorieuze jacht, in 1893 door HENDERSON aan de Clyde gebouwd naar het ontwerp van George LENNOX WATSON voor de toenmalige Prince of Wales, die als EDWARD VII in 1901 de troon zou bestijgen na de dood van Koningin VICTORIA. De nieuwe Prince of Wales, in 1911 Koning GEORGE V, was een nog verwoeder zeiler dan EDWARD VII.

Stel U zo'n jacht eens voor: lengte over alles 37,19 m, waterlijnlengte 26,32 m, breedte 7,09 m, diepgang 4,27 m, zeiloppervlak circa 10003 m^2, bemanning circa 35 man. "Men beweert dat de mast van 33,52 meter uit één stam was vervaardigd, waarvan het worteleind zich aan de top van de mast bevond". Wie ooit het voorrecht genoot, de "Britannia" onder vol tuig in volle zee te ontmoeten, zal dit

grandioze schouwspel nimmer vergeten. Opvallend is het grote aantal wedstrijden, dat deze grote jachten per seizoen zeilden. van de Clyde, Cork, rond de West- en Zuidkust Cowes en op de Theems monding. In haar eerste seizoen won de "Britannia" 33 eerste-prijzen in 43 starts, in 1895 32 prijzen in 39 starts. In 1896 verscheen Keizer WILHELM II voor het eerst met zijn nieuwe grote jacht "Meteoor II" bij de wedstrijdvloot op de Theems. Het was eveneens ontworpen door G.L. WATSON en misschien wel zijn "chef d'oeuvre". De zwarte dubbele adelaar der HOHENZOLLERNS fier van top voerend, won de "Meteoor II" alle wedstrijden, voor zij midden in het seizoen terugzeilde naar Kiel. Op het terras van het Royal Yacht Squadron aanschouwt keizer WILHELM de wedstrijden; koning EDWARD zeilt mede met het jacht van de theemagnaat Sir Thomas LIPTON. "Waar is de koning" vraagt een heer uit het hoge gezelschap dat WILHELM omringt. "De koning zeilt met zijn kruidenier", antwoord diens neef. In 1909 en latere jaren tot 1914 nam ook het 15-meter jacht van de jeugdige ALPHONSO XIII, koning van Spanje, de "Hispania" regelmatig aan de wedstrijden deel. Frank BEKEN knipt ALPHONSO met open mond, gezeten op een koekoek van de goed scheefhangende "Britannia" terwijl de oude Koning EDWARD, zijn neefje een gouden snuisterij vertoont. Op snelheid, steeds grotere snelheid werden deze grote zeejachten gebouwd naar de plannen van ontwerpers als G.L. WATSON, William FIVE en Charles NICHOLSON, namen die nog hun grote klank niet verloren hebben, al zijn de producten van hun brein en tekenplank vergaan of, zoals de "Britannia", plechtig tot zinken gebracht. De tijden zijn veranderd en met hen ook de koningen. Al zeilen koningen nu met jachten van bescheidener allure, ook in 1966 namen weer twee koningen, die van Noorwegen en Griekenland, deel aan de beraadslagingen der "International Yacht Racing Association", die , gesticht in 1906, uiteraard nog steeds haar zetel in Engeland heeft.

Onze jongenskamer hing in de jaren 1910-1914 vol

prachtige foto's van die machtige Engelse jachten, naarstig verzameld uit het fraaie tijdschrift "Buiten", zaliger gedachtenis. Waren dit foto's van Frank BEKEN? Wij kunnen het slechts vermoeden. Het deed ons goed deze idolen van onze jeugd, in deze selectie uit het meesterwerk van Frank BEKEN opnieuw te zien zeilen bij stormweer en frisse bries, hun slanke rompen te zien hellen onder de druk van hun hoge, strakke zeilen. Wij vertrouwen dat het ook jongeren zal boeien, zeilers, liefhebbers van schepen en van schone fotografie.

C.J.W.van Waning

Naschrift van de redactie.
Het is wegens de foto's, dat het boek hier besproken is. De tekst is te ongelijk van behandeling en te willekeurig in het al dan niet vermelden van gegevens, om als historische verhandeling te kunnen gelden. Bovendien moet een bombastische woordkeus een gebrek aan historisch inzicht maskeren. Aangezien wij de oorspronkelijke uitgave niet kennen, valt niet te beoordelen in hoeverre de vertaler mede debet is aan de vele kromme zinnen. Als middelaar tussen de oorspronkelijke samenstellers en het Nederlandse publiek had hij echter wel wat kritischer mogen optreden.

HEIDE, G.D. VAN DER: Van landijs tot polderland. Tweeduizend eeuwen Zuiderzeegebied. Amsterdam, A.J.G. Stengholt's Uitgeversmaatschappij N.V., 1965. 648 p., geill. f 27,50

Onder de goedgekozen titel "Van landijs tot polderland" heeft VAN DER HEIDE zich tot taak gesteld in één boek een samenvatting te geven van wat er met het hart van Nederland gebeurde sedert tweehonderdduizend jaar geleden een ijskap het voormalig Zuiderzeegebied overdekte tot en met de huidide grote inpolderingen. Als geen ander is hij hiertoe gekwalificeerd. Meer dan twintig jaar reeds staat hij aan het hoofd van de afdeling bodemonderzoek van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en is hij beheerder van het museum van deze dienst op Schokland. In een vlot leesbare stijl doet hij in een en dertig hoofdstukken - elk onderverdeeld in korte paragrafen - hiervan zijn relaas. Al bladerend en meestal lezend krijgt men steeds meer de indruk, dat een archeoloog van de Zuiderzee welhaast een "homo universalis" moet zijn. Geologie, biologie, geschiedenis en archeologie komen in een

bonte afwisseling aan bod, waarbij zij vaak beurtelings als hulpwetenschappen van elkaar fungeren. Resultaten van vroeger en modern onderzoek op deze terreinen zijn hier zo tezamen gebracht; een goed register maakt het gemakkelijk er een weg in te vinden. Het werk biedt aldus oneindig veel van diverse takken van wetenschappen.

Op deze plaats verdienen natuurlijk de historische en speciaal de maritiem-historische onderdelen de meeste aandacht. Een bonte reeks van onderwerpen treft men aan: van Bronstijd, Romeinse burchten, het vrouwtje van Stavoren, stedenschoon rondom de "grote bun" tot de omschakeling van Urk van IJsselmeer-naar Noordzeevisserij. Doordat de schrijver vaak kon putten uit gegevens, die het bodemonderzoek van de nieuwe polders heeft opgeleverd, doet hij interessante mededelingen.

Scheepswrakken zijn het spectaculairst. In de rubriek "Collecties en Tentoonstellingen" in dit blad wordt regelmatig over nieuwe vondsten op dit terrein verslag uitgebracht. Met hun inventarissen zijn scheepswrakken niet slechts van scheepsbouwkundig en cultuurhistorisch belang. VAN DER HEIDE vertelt hoe het met behulp hiervan ook mogelijk is geweest het patroon van de verschillende sedimentatiefasen te dateren en onder meer aan te tonen, dat de verzilting van de Zuiderzee niet, zoals steeds verondersteld was, al aan het einde van de Middeleeuwen volledig was, maar pas rondom 1600 plaatsvond. Hij constateert tevens het merkwaardige feit, dat nog steeds geen wrakken uit de 18de eeuw gevonden zijn. De scherpe scheiding tussen overnaads- en gladgebouwde schepen blijkt onhoudbaar. Schepen uit de 12de en 13de eeuw tonen beide bouwwijzen ineen: overnaads bij de stevens, glad midscheeps. Een romp van een vroeg-17de eeuws zeeschip toont nog overnaadse kenmerken. Op dit punt kan geen onderscheid meer tussen Middeleeuwse en latere schepen gemaakt worden. De kennis van de vroege ontwikkeling van het schip, in het bijzonder van het vissersvaartuig is overigens nog zeer

onvolledig. De auteur somt enige nieuwe gegevens hiervoor op, maar waagt zich zelfs niet aan een globale beschrijving. Met grote belangstelling kan dan ook naar zijn nieuwe boek, over scheepsarcheologie - dat in het najaar zal verschijnen - uitgezien worden.

Aan de Middeleeuwse handel van de steden aan de oostkust van de Zuiderzee, de achteruitgang en volledige overvleugeling door de plaatsen op de westelijke oever wijdt VAN DER HEIDE veel aandacht. Deze phenomenen tracht hij niet slechts uit politieke en economische factoren te verklaren, maar vooral vanuit wijzigingen in de klimatologische omstandigheden, zoals bijv. het stroomverloop en de verzanding van de IJssel, waardoor onder meer aan het eind van de 16de eeuw scheepvaart op het vroeger belangrijke Kampen absoluut onmogelijk werd.

Het is geen eenvoudige taak de historie van een zo omvangrijk gebied als de Zuiderzee in Middeleeuwen en later tijd in een logisch verband en passend in het kader van het boek te beschrijven. Zoveel zaken vragen om vermelding, niet het minst die waarmee de schrijver in de practijk van zijn werk geconfronteerd werd. Hierin is hij dan ook op zijn best. Veel wetenswaardigs deelt hij daarbij mee, als het optreden van de paalworm, het verband tussen de ballast van schepen en dijkenbouw, enz.

Een doorlopend geschiedkundig overzicht echter moet men niet verwachten, het zijn "enkele flarden van de historie van het landsgebied dat eertijds Zuiderzee heette" (p. 364). Dat heeft bepaald bezwaren, want hierdoor zijn diverse zaken in een onvolledig of onjuist perspectief geplaatst. Tevens krijgt de lezer zo weleens in een al te hoog tempo de uiteenlopendste onderwerpen voorgezet. De inhoud van de hoofdstukken is namelijk herhaaldelijk erg willekeurig samengesteld. In de tekst worden regelmatig namen van geraadpleegde auteurs genoemd, maar alleen voor de ingewijde is

deze manier van verwijzen voldoende; de literatuuropgave aan het slot van het boek bevat bijna geen historische werken. Bovendien is men geneigd een vraagteken bij bepaalde passages te plaatsen. De vloot van de Republiek bestond in de 17de eeuw echt niet uit 16.000 schepen (p. 405), hoogstens uit 5.000. Het is niet waar, dat veelal niet duidelijk is waarom oorlog tegen Spanje gevoerd werd, een oorlog die niet precies in 1568 begon (p. 355). Het territoir van de V.O.C. bestond in Azie uit meer dan Indie (p. 343) en de rijkdom van weleer - zo men hiervan al mag spreken - is niet alleen door de handel op Oost-Indie ontstaan (p. 461). Beneden de boegspriet voert een 17de eeuws schip geen twee zeilen, wel een blinde en een bovenblinde (p. 341). Een scheepskameel, een uitvinding uit 1688 en niet uit 1691, kan men niet als twee halve schepen beschrijven (p. 349). VAN LINSCHOTEN schreef een Itinerario (p. 338) en de bekendste 17de eeuwse scheepsbouwer heette VAN IJK en niet VAN EYCK (p. 343). Deze en andere onvolkomenheden zijn in een geschrift van deze wijde strekking dikwijls onvermijdelijk en doen geen grote afbreuk aan de waardering voor het boek als geheel. Toch moeten ze m.i. wel gesignaleerd worden, omdat zij een aantal onjuiste opvattingen over bepaalde aspecten van het verleden kunnen bestendigen, temeer waar dit boek zich reeds blijkens een recente tweede en aangevulde druk in een ruime en verdiende belangstelling mag verheugen.

J.R. Bruijn

LECLERCQ, W.L. De laatste Nederlandse Zeilschepen, een korte beschrijving van de Nederlandse grote zeilvaart na de Franse tijd. Utrecht, A.Oosthoek's Uitgeversmij N.V., 1966. 102 p., 42 afbeeldingen buiten en 15 tussen de tekst. *f* 12,50

De inhoud der hoofdstukken luidt: 1. verval en opbloei, 2. de klipperschepen, 3. de ijzeren en stalen schepen, 4. top en takel, 5. leven en werken aan boord. Het register omvat 110 schepen, benevens hun naamsveranderingen; aan elk daarvan zijn in de tekst enkele regels gewijd. Het leek mij in dit geval van belang te beginnen met een inhouds-

opgave, omdat dit met zorg uitgevoerde en boeiend geillustreerde boek bij alle beknoptheid meer geeft, dan men zou verwachten. Dit maakt dat het zijn vrij hoge prijs ten volle waard is, vooral ook als inspiratiebron voor derdere nasporingen. Het is inderdaad geworden, wat de schrijver er volgens zijn voorwoord mee op het oog had: een kort verhaal te geven, waar ook de belangstellende leek iets aan zou kunnen hebben. Ook zijn keuze van naslagwerken in de kleine bibliografie aan het slot kan ik na eigen lezing geheel onderschrijven. De door de auteur geraadpleegde "levende" bronnen staan verder borg voor de betrouwbaarheid der verstrekte gegevens.

M.i. gelukkig ligt het accent in dit boek niet op de klipperschepen, al is daar een apart hoofdstuk aan gewijd, maar veeleer op de later gebouwde schepen van de Nederlandse zeilvloot, die eveneens een behoorlijke reeks van recordreizen en goede prestaties hebben opgeleverd. Juist de laatste kwarteeuw van deze historie is hiermee zeer terecht eindelijk aan haar trekken gekomen. Men stemt onder het lezen van harte in met de lof, die de schrijver toezwaait aan de Nederlandse kapiteins en hun bemanningen uit dit verwaarloosde tijdvak. Dit relaas doet mij verlangend uitzien naar een boek vol Nederlandse zeilschipportretten "à la LUBBOCK", aan wiens boeken ik zelf zoveel vreugde heb beleefd. Gelukkig wordt het woord romantiek nergens door de schrijver genoemd. Hij heeft de grote zeilvaart dan ook aan den lijve leren kennen, al spreekt hij daar nergens over. Men proeft het wel telkens uit zijn tekst en in de climax van de laatste hoofdstukken. Trouwens, wat men in dit verband halfzacht romantiek noemt, is iets wat pas wortel gaat schieten onder het herbeleven later in gedachten thuis en achteraf en heeft niets te maken met grote zeilvaart als zodanig.

Gelet op het feit, dat ons land onder zijn laatste zeilschepen nimmer een schoolschip heeft geteld, had naar mijn oordeel de lichtelijk denigrerende

passage aan het slot over deze categorie het best achterwege kunnen blijven. Wellicht maakte de schrijver daarmee een goede beurt in de ogen van de huidige Hollandse zeeman, die zich merkwaardigerwijs nog steeds bedreigd schijnt te voelen door dit bij ons reeds verjaarde begrip. Hij bederft er echter iets mee in het beeld van Hollandse jonge zeilers, die het boekje zeker zullen lezen, nadat zij, blijkens hun verhalen, aan hun "tweederangs"-ervaring aan boord van buitenlandse schoolschepen een belevenis van de eerste rang te danken hebben gehad.

A.F. de Savornin Lohman

Scheepvaart, verschenen in de serie Oosthoeks Lexicons. Utrecht, A. Oosthoek's Uitgeversmaatschappij N.V., 1966. 243 p., geill. *f* 14,50

In Mededelingen no. 12 besloot dr. C. KRUYSKAMP zijn artikel over Nederlandse zeemanswoordenboeken onder meer met een korte karakteristiek van twintigste eeuwse publicaties op dit terrein. Deze zo nuttige opgave kan reeds nu aangevuld worden. Vorig jaar verscheen namelijk bij de uitgeverij A. Oosthoek in haar reeks lexicons een deel gewijd aan de scheepvaart. Medewerkers van het Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart hebben het samengesteld. In een bestek van 243 pagina's verklaren zij woorden en uitdrukkingen - ook vreemde, vooral Engelse - die betrekking hebben op onderwerpen als de zeegaande handelsvaart, scheepvaart, facetten van de scheeps- en werktuigbouw, navigatie, hydrografie en meteorologie.

Het resultaat mag geslaagd genoemd worden en de in de (moderne) scheepvaart geinteresseerde zal veel van zijn gading aantreffen. Tenminste, wanneer hij weet dat de samenstellers zich - geleid door de twee ongelijksoortige eisen van omvang en volledigheid voor het lexicon - bewust tot hoofdzakelijk bovengenoemde onderwerpen beperkt hebben. Weinig of niets zal hij dan ook vinden over bijv. visserij, zeilvaart en marine, hoewel de tekst aan de achterzijde van de omslag die verwachting wekt.

"Het intelligentiepeil van de te verwachten gebruikerskring", zoals de heer H.V. QUISPEL in een "Woord vooraf" zegt, maakt aanwijzingen voor het raadplegen van het lexicon vrijwel onnodig. Ik was daarom blij, dat ik in deze schat van gegevens de weg gemakkelijk kon vinden. Vele trefwoorden zijn voorzien van een verklaring, die tot een kort artikel uitgegroeid is. Veel, heel veel treft men aan. Om die reden vergeet men ook weer snel, dat men soms onverwachts mistast (pantry, hofmeester, B.A.R. o.a.), soms al te merkwaardige dingen vindt (onder laadstrop, bakboord) of op enkele taalkundige onvolkomenheden stuit.
Het lexicon, dat nog van diverse tekeningen en foto's voorzien is, zal ongetwijfeld door menigeen vele malen ter hand genomen worden en het is daarom wat jammer, dat de band niet al te stevig is.

J.R. Bruijn

VERHOOG, P.: Korte geschiedenis van de scheepvaart. 's-Gravenhage, Nijgh en Van Ditmar, 1966. 80 p. geill. f 6,50

In 1966 verscheen bij Uitgeverij Nijgh en Van Ditmar van de hand van P. VERHOOG een boekje getiteld Korte geschiedenis van de scheepvaart. Binnen een bestek van minder dan 100 pagina's heeft de schrijver gepoogd een overzicht te geven van de ontwikkeling van de zeevaart vanaf de prehistorie tot op de huidige dag. Hij is er niet helemaal in geslaagd deze moeilijke opgave tot een bevredigende oplossing te brengen. Voornamelijk lijkt mij dit een gevolg van het ontbreken van een duidelijke lijn in het boekje. De "Wet van de Kustlijn", het ontstaan van zeevaart als uitvloeisel van geografische en economische factoren, zoals dit in het eerste hoofdstuk summier wordt aangeduid - hoewel als leidraad toch reeds vrij algemeen - komt op geen enkele plaats meer ter sprake. In plaats van een met feiten geadstrueerde beschouwing, krijgt de lezer een onafgebroken aaneenrijging van feitelijke gegevens, die weliswaar bij de

schrijver een grote belezenheid verraadt, maar die de algemeen geïnteresseerde lezer slechts met een onbevredigd gevoel achterlaat.

Wat betreft de vorm nog het volgende. In een klein boekje als het onderhavige kunnen tussen haken geplaatste verduidelijkingen en opmerkingen veelal beter achterwege blijven. Bovendien hebben verwijzingen als bijv. "Joh.E. ELIAS, 1920, pag. 34" (blz. 54) weinig zin, indien in een literatuurlijst geen nadere precisering volgt.

L.M. Akveld

UIT DE TIJDSCHRIFTEN

AUSSEUR, J.P.: Les galères de monsieur de la Railleterie. In: Neptunia, 83, 1966, p. 12-20

BOUMAN, J.J.: Prins Hendrik van Oranje-Nassau 1820-1879. In: Spiegel der Historie, jrg. 1, 1966, p. 1-11

BAUMBER, M.L.: The Protector's nephew, an account of the conduct of captain Thomas Whetstone in the Mediterranean, 1657-1659. In: Mariner's Mirror, vol. 52, p. 233-246

BEYERMAN, J.J.: Allerlei aanvullingen en verbeteringen betreffende François Abraham Palm. In: Marineblad, jrg. 76, 1966, p. 829-832

BOOY, H.Th.de: Wat een oud dossier aan het licht bracht. (De reddingboot van A.A. Titsingh). In: De Reddingboot, No. 101, dec.1966, p. 4245-4251

BOSSCHER, Ph.M.: De slag bij Jutland. In Spiegel Historiael, jrg. 1, 1966, p. 111-117 en p. 180-186; jrg. 2, 1967, p. 54-60

BOUDRIOT, J.: Les armes portatives de la marine, 1779-1874. In: Neptunia, 83, 1966, p. 21-24

BOXER, C.R.: Public opinion and the Second Anglo-Dutch War 1664-1667. In: History Today, vol. XVI, 1966, p. 618-626

BIJL Mzn, A.: Simon Bake, 1724-1772. (Een scheepschirurgijn). In: Rotterdams Jaarboekje 1966, p. 238-249

CHARRASSE, P.: Les Turces et la mer. In: La Revue maritime, 1966, p. 1025-1050

CHAUDHURI, K.N.: India's foreign trade and the cessation of the East India Company's trading activities, 1828-1840. In: The Economic History Review, vol. XIX, 1966, p. 345-363

CLARK, J.J. en F.A.LEES: The Economics of seapower. In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, Aug.1966, p. 40-49

COURCY, J.de: Aspects maritimes du soulèvement irlandais de Pâques 1916. In: La Revue maritime, 1966, p. 1002-1029

CRIMMIN, P.K.: A distilling machine of 1772 (with illustration). In: Mariner's Mirror, vol. 52, 1966, p. 392

CRONE, E.: De zestiende-eeuwse zeeman als kartograaf. In: Kaart Bulletin, uitgegeven door de kartografische sectie van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, nr. 12, januari 1967, p. 12-21, geill.

CRONE, E.: De vondst op Nova Zembla. Een hernieuwd onderzoek der navigatie-instrumenten. In: Bulletin v.h.Rijksmuseum, jrg. 14, 1966, p. 71-85

CRUMLIN-PEDERSEN, O.: Two Danish side rudders. In: Mariner's Mirror, vol. 52, 1966, p. 251-262

DENNIS, D.L.: The evolution of studdingsails. In: Mariner's Mirror, vol. 52, 1966, p. 223-232

DOENHOFF, R. von: Biddle, Perry and Japan. In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, Nov.1966, p. 78-87

EVANS, G.N.D.: Hydrography: a note on eighteenth-century methods. In: Mariner's Mirror, vol. 52, 1966. p. 247-250

GESELSCHAP, J.: Het trekjacht van de stad Gouda. In: Zuid-Holland, jrg. 12, 1966, p. 21-27

GLASGOW, T.: Oared vessels in the Elizabethan Navy. In: Mariner's Mirror, Vol. 52, 1966, p. 371-377

GODINHO, V.M.: Tracks across the sea. In: The Times Literary Supplement, Sept. 8, 1966, p. 821-822

GROOTE, P.A. de: Delfzijl en de zeevaart in heden en verleden. In: Ons Zeewezen, jrg. 55, sept. 1966, p. 10-12

HARTOG, J.: Het bezoek van Prins Hendrik der Nederlanden aan de Antillen (1835). In: Spiegel der Historie, jrg. 1, 1966, p. 179-182

HALLEMA, A.: Een dichter en een admiraal. In: Marineblad, jrg. 76, 1966, p. 961-966

HALLEMA, A.: Engelse brandstichters verwoestten West-Terschelling, 1666 - 20 augustus 1966. In: Marineblad, jrg. 76, 1966, p. 725-732

HANDEL-MAZETTI, P.: Die Seeschlacht von Lissa. In: Marine Rundschau, Jrg. 63, 1966, p. 215-227

HEIDE, G.D. van der: De slag op de Zuiderzee. In: Spiegel der Historie, jrg. 1, 1966, p. 121-124

INKSTER, T.H.: Waddell's war on the whalers. In: History Today, vol. XVI, 1966, p. 627-632

JAVAULT, R.: Quelques ancètres des sous-marins (le Nautilus de Fulton). In: Triton, 76, 1966, supplément du Neptunia 81, p. 1-5

JUTA, H.M.: Rondom en over de Tall Ships Race. In: Ons Zeewezen, jrg. 55, sept. 1966, p. 13-17

KRETSCHMER DE WILDE, C.J.M.: De laatste commandant der zeemacht in Nederlands-Indië. In: Marineblad, jrg. 76, 1966, p. 983-984

KRETSCHMER DE WILDE, C.J.M.: Thans 25 jaar geleden. Patrouilleboot in gevecht. In: Ons Zeewezen, jan. 1967, p. 22-23. (Patrouilleboot P-16, 26 febr.1942)

LEPOTIER: La fin de la flotte Autrichienne. In: Neptunia, 83, 1966, p. 25-33

LIGTHART, A.G.: De Bovenlanders (1590-1903). In: Spiegel der Historie, jrg. 1, 1966, p. 161-167

MAHN-LOT, M.: Controverses autour de Bartolomé de las Casas. In: Annales, économies, sociétés, civilisations, 21, 1966, p. 874-885

Mc CUSKER, J.J.: The wine prise and mediaeval mercantile shipping. In: Speculum 41, 1966, p. 279-296

MASSON, H.: Laubeuf, Inventeur de submersible, sa vie et son oeuvre 1864-1939. In: La Revue Maritime, 1966, p. 837-862

MEESTER, W.G.A. de: Anderhalve eeuw integratie in de Rijnvaart. In: Ons Zeewezen, jrg. 55, sept. 1966, p. 6-8

NAKAYAMA, S.: Japan's phenomenal shipbuilders. In: U.S.Naval Institute Proceedings, vol. 92, August 1966, p. 26-39

OOSTEN, F.C. van: Algiers. In: Marineblad, jrg. 76, 1966. p. 699-723

ORTH, M.: The Stevens Battery (1844). In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, June 1966, p. 92-99

POPTA, W.E. van: Paul Kruger en Hr Ms Gelderland. In: Quo Vadis, jrg. 31, nov. 1966, p. 6-8

POTTER, E.B.: Chester William Nimitz, 1885-1966. In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, July 1966, p. 30-55

POWELL, F.R.: The expedition of Blake and Mountagu in 1655. In: Mariner's Mirror, vol. 52, 1966, p. 341-369

PRINS, R.J.: De historische ontwikkeling van de amfibische oorlogvoering. In: Marineblad, jgr. 76, 1966. p. 931-959, wordt vervolgd

RASCH, A.: American trade in the Baltic 1783-1807. In: Scandinavian Economic History Review, XIII, 1965. p. 31-64

ROBINSON, G.: Wounded sailors and soldiers in London during the First Dutch War. In: History Today XVI, 1966, p. 38-44

ROESSINGH, M.P.H.: De watervoorziening op de schepen van de V.O.C. In: Spiegel Historiael, jrg. 2, 1967, p. 20-26

RUGE, F.: Beachhead 1715. In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, Dec. 1966, p. 50-57

SALISBURY, W.: Early tonnage measurement in England, part III: H.M. Customs and Statuory rules. In: Mariner's Mirror, vol. 52, 1966, p. 329-340

TENEUR, J.: Les commerçants Dunkerquois à la fin du XVIIIe siècle et les problèmes économiques de leur temps. In: Revue du Nord, 48, 1966. p. 17-49

TIMMERMANN, G.: Schiffbauprobleme zur Hansezeit. In: Maritime Studier tilegnet Knud Klem, 1966, Kopenhagen, p. 267-303

TIJN, Th. van: Het Noordhollandse zeehavengebied, vóór en na de openstelling van het Noordzeekanaal. In: Tijdschrift voor Geschiedenis, jrg. 79, 1966, p. 279-319

VERHOOG, P.: Columbus (1451-1506). In: De Zee, jrg. 87, 1966, p. 312-320, 343-350, 391-397, 439-444, 487-493, 535-540, jrg. 88, 1967, p. 3-12

VILLIERS, A.: "It was a nice skill" handling the square-rigged ship. In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, Aug. 1966, p. 80-88

WAINSTEIN, L.: The Dreadnought gap. In: U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 92, Sept. 1966, p. 78-91

WEBER, R.E.J.: Zee- en landtransport in het postverkeer met het vml. Nederlands-Indië. In: Het P.T.T.-bedrijf, deel XIV, 1966, p. 116-144

WEE, H. van der: Les archives hospitalières et l'étude de la pauvreté aux Pays-Bas du XVe en XVIIIe siècle. In: Revue du Nord, 48, 1966, p. 5-16

WEE, H. van der: De handelsbetrekkingen tussen Antwerpen en de Noordelijke Nederlanden tijdens de 14e, 15e en 16e eeuw. In: Bijdragen Geschiedenis der Nederlanden, jrg. XX, 1966, p. 267-285

ZWEEP, Ch. van der: De organisatie van het reddingwezen langs de Nederlandse kust. In: De Reddingboot, No. 101, dec. 1966, p. 4252-4264

-o-o-o-o-o-

De Vereniging van Oud-leerlingen der Zeevaartschool Terschelling heeft een speciaal nummer van haar orgaan "Cornelis Douwes" laten verschijnen, ter gelegenheid van de opening van het nieuwe gebouw van de Terschellinger Hogere Zeevaartschool in augustus 1966 (no. 17 - juni/juli 1966, uitgegeven door N.V. Uitgeverij Nijgh en Van Ditmar te 's-Gravenhage). Het bevat korte, geillustreerde artikelen over het verleden van Terschelling, gegroepeerd om twee thema's, n.l.

1° het zeevaartonderwijs op het eiland, voorafgegaan door een bijdrage over de wijze waarop in de 16de en 17de eeuw een zeeman zich de stuurmanskunst eigen kon maken,

2° de overval van Engelsen op koopvaarders op de Vlie-ree en het dorp West-Terschelling in augustus 1666, met daarbij een tweetal bijdragen over het verloop van de Tweede Engelse oorlog.

Een keuze uit de artikelen:

CRONE, E.: Hoe werd de jonge zeeman tot stuurman opgeleid in de 16de en 17de eeuw?, p. 325-328.

LEUNEN, P. van: Het zeevaartonderwijs op Terschelling (tot 1940), p. 328-337.

SCHEFFER, A.: Van Lowestoft tot Duinkerken, p. 292-299

SMIT, J.: Reconstructie van West-Terschelling 1666, p. 302-307.

TEENSMA, R.: Het zeevaartonderwijs op Terschelling (sinds 1945), p. 338-343.

VERSEPUT, J.: De Engelse overval op de koopvaarders in het Vlie in 1666, p. 300-302.

VERSEPUT, J.: De tocht naar Chatham in het jaar 1667, p. 319-324.

VRIES, J. de. Actie Grevesteyn, p. 315-318.

J.R. Bruijn

-o-o-o-o-o-

NIEUWE UITGAVEN

Algemeen

ARMSTRONG, RICHARD: A history of seafaring, Vol. I: The early mariners. London, Bell, 1967. ca 180 p., ca 70 ill. *f* 14,50

This is the first of a three-volume history of seafaring. The author, who won the Carnegie Medal with his story "Sea Change" was in the Merchant Navy for many years and this fascinating book shows an intimate knowledge of mariners and their ships. This volume deals in the main with seafarers of the Ancient world, taking the story down to the Middle Ages.
(Publishers' announcement)

HANSEN, HANS JÜRGEN (Hrsg.): Kunstgeschichte der Seefahrt. Oldenburg, Gerhard Stalling Verlag, 1966. 288 p. ill. plts. *f* 73,30

Das grösste, schwerste, prachtigste Buch in der literarischen Seekiste des Jahres, ein Buch, das mit seinen vielen farbigen Abbildungen gleichsam festlich "über alle Toppen geflaggt" hat, heisst "Kunstgeschichte der Seefahrt". Der Titel ist so schlicht wie anspruchsvoll. In der Tat wird hier auf dem soliden Fundament der Wissenschaft gebaut. An dieser in ihrer Art ersten und einzigen Darstellung von Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer hat eine internationale Experten-Crew gearbeitet; und das Bildmaterial stammt aus berühmten Sammlungen und den besten Schiffahrtsmuseen diesseits und jenseits des Ozeans.

Die übliche Kunstwissenschaft hat vom Schiff und seinem Schmuck, geschweige denn von künstlerischen oder kunstfertigen Arbeiten der Seeleute allenfalls nebenbei und obenin Kenntnis genommen. Galionsfiguren und Heckverzierungen, Votiv-Modelle und Scrimshaw-Schnitzerein (an Pottwal- oder Walrosszähnen), Schiffsportrats in Hinterglasmalerei und die "Architektur" des Schiffes überhaupt - das lag und liegt immer noch ausserhalb ihres Themenkreises. Und wo man sich damit befasst, ist man über Anfänge kaum hinausgekommen.

Um so wichtiger und reizvoller ist dieses von Hans Jürgen Hansen herausgegebene Werk. "Geschichte und

Ästhetik des Wasserfahrzeuges" wie "Bilder für Werften, Reeder und Kapitäne", "Beschwörung und rituelle Symbolik" im Schiffbau exotischer Völker wie "Mast- und Ruderverzierungen, Decks- und Kabinendekor", um aus den Untertiteln der Kapitel zu zitieren, werden hier beschrieben und gezeigt, analysiert und erklärt. Die Wissenschaftlichkeit kommt in den Texten nicht ohne ein paar langatmige Sätze aus; den Leser braucht das nicht zu stören. Er wird exakt unterrichtet und lehrreich unterhalten. Ein bisschen enttäuschend ist lediglich das allzu summarische Schlusskapitel über "Maritime Objekte im Kunst- und Antiquitätenhandel".

Das Bildmaterial mit den instruktiven Zeichnungen im Text und vor allem mit den schwarzweissen und farbigen Abbildungen auf Kunstdrucktafeln ist über jedes Lob erhoben. Es macht den flüchtigen Liebhaber der Kunst der Seefahrt vollends zum Kenner und ist selbst für den Fachmann noch höchst aufschlussreich. Die Bilder vor allem bewahren den stattlichen Band davor, nur einmal gelesen zu werden und dann im Bücherregal zu verstauben. Man wird ihn immer wieder zur Hand nehmen.

(Die Welt der Literatur, no. 26, 22 Dec. 1966)

HERMAN, ZVI: Peoples, seas and ships. Trsl. by Len Ortzen. London, Phoenix House, 1966. 222 p. *f* 46,20

This is a simple and sensible account of the seafaring peoples of the ancient world in the eastern Mediterranean. The author is director of the Israeli shipping line Zim, and, like so many of his countrymen, is a keen amateur archaeologist, being particularly interested in the history of Tyre and Sidon. His well illustrated book (there are ten excellent plates in colour of models of ancient craft) describes the maritime activities of the Egyptians from the time of the voyage to the Land of Punt, or southern Arabia, in 1495 BC, as well as those of the Cretans and the Phoenicians, that secretive and mysterious people who, according to Solomon, knew one of the four secrets of the universe "the track made by a ship across the sea." The traders of Tarshish, as he called them, discovered the Atlantic and reached Britain. Their sailors served the empires of Assyria and Persia until they were conquered by Alexander the Great, only their colony of Carthage surviving. The one criticism to be made of an excellent account, which ends at this point, is the need for a chronological table.

(The Economist, 12 November 1966)

VERHOOG, P.: Korte geschiedenis van de scheepvaart. 's-Gravenhage/Rotterdam, Nijgh & Van Ditmar, 1966. 80 p. 8 p. foto's *f* 6,50

Encyclopedieën en woordenboeken

ELSEVIER's nautical dictionary. Vol. 3: Marine engineering. 3152 terms English-French-Italian-Spanish-German. Compiled by P.E. SEGDITSAS. Amsterdam, Elsevier, 1966. VIII,344 p. *f* 60,--

WEBB, B.: Ready about! A dictionary in eight languages for yachtsmen. London, Adlard Coles, 1965 160 p. f 9,75

Oorlogsmarine

ABBOTT, H.L.: Beginning of modern submarine warfare. London, Archon Books, 1966. XIV,69 p. f 41,25
(Facsimile ed.)

BARNBY, H.G.: The prisoners of Algiers. An account of the forgotten American-Algerian War, 1785-1797. London, Oxford University Press, 1966. 343 p. ill. f 19,95

BEACH, EDWARD L.: The wreck of the Memphis. New York, Holt, Rinehart & Winston, 1966. 312 p. f 24,35

In August, 1916, the 18,000-ton cruiser Memphis was anchored in the harbor of Santo Domingo in support of Marines ashore on the unhappy island of the same name. The harbor was a poor one, much exposed to the south, and since the hurricane season was on, Capt. Edward L.BEACH, father of the author of this book, had his men ready to get the ship under way on an hour's notice.

Instead of a hurricane, the Memphis was hit by a tidal wave. Only an hour-and-a-half elapsed from the time the wave was sighted until the ship was driven aground. If she could have put six boilers on the line, she might have made it safely to open sea, but the necessary power was never forthcoming. Smaller waves - 40-footers - ahead of the 100-foot-high killer wave rolled the vessel 45 degrees to either side. Fireroom crews were driven from their posts by clouds of scalding steam as the steam line broke. Sheets of water flooded through hatches so high on the vessel that they had been made secure against nothing more severe than rain. Finally, the waves became so great that they drove water down the cruiser's four smoke stacks, drowning the fires and dooming the vessel. The killer wave and those following drove the Memphis - with a 29-foot draft - into 12 feet of water. Incredibly, only 43 men were killed, 33 of them in small boats bringing liberty parties back when the wave struck.

A General Court Martial found Captain BEACH guilty of failing to keep sufficient steam up and dropped him back five places on the promotion list. In 1919, however, Josephus DANIELS, Secretary of the Navy, reconsidered and decided that the wave was an "act of God" and put the captain back in his old place on the Naval Register.

Submarine skipper BEACH tells the story in such beautiful detail that almost from the moment the wave is sighted the reader finds himself fighting beside the men trying to save the ship. BEACH also

offers an affectionate picture of life in the old Navy of 1916 and a cram course in coal-burning boilers. The result is a book that sailors will love.
Pierce G.Fredericks
(The New York Times Book Review, October 16, 1966)

BLOND, G.. Convois vers l'U.R.S.S. Paris, Librairie générale français, 1966. 256 p. f 1,95
(Livre de poche Histoire, nr.1669)

BOSSCHER, PH.M.. De Nederlandse mariniers. Bussum, Van Dishoeck, Van Holkema & Warendorf, 1967. 140 p. ill.
(De geschiedenis van de Nederlandse armee) f 6,90

BROOKES, EWART: Prologue to a War; the Navy's part in the Narvik Campaign. London, Jarrolds, 1966. 192 p. ill. f 17,10

The Norwegian campaign of 1940 has already been thoroughly described and analysed in both the Official Histories and numerous other works. The familiarity of Mr. Brooke's material is not transcended by any freshness of interpretation or vividness of writing.
(The Times Literary Supplement, 4 August 1966)

COURSE, A.G.: Pirates of the Eastern Seas. London, Frederick Muller, 1966. 263 p. ill. f 17,10

A potted history of piracy between the Gulf of Aden and Japan from the seventeenth century to modern times. Captain Course's packs a prodigious number of cutthroats into his hold, though one could wish that he had more space for some of the more colourful among them.
(The Times Literary Supplement, February 9, 1967)

DUGAN, JAMES. The great munity. London, André Deutsch, 1966. 512 p. 16 p. of ill., maps and ill. endpapers f 28,50

The incredible thing, of course, is that there had not been more mutinies. Every description of life in the Royal Navy in the eighteenth century makes it sound a grotesque mixture of cruelty and mismanagement - pay rates unchanged since the time of Charles I, food rotten and bilked by contractors and middlemen, living conditions foul, discipline enforced with the lash, half the crews where they were because of the press gang.

This system was rationalized - when anybody bothered to think about it - as fitting the inherently low quality of the lower deck. As Mr. Dugan says:

"The Georgian plutocrats had invented a character for the British sailor - mentally inferior, simple, jolly and loyal. He was by nature lazy, so the boatswain's mate used a knout to send him up the shrouds. He was improvident; therefore pay only indulged his weakness.

"He was a drunkard, so he must not be allowed ashore. He was a child who looked to the captain and the admiral as his father. It was precisely the myth that the Southern white in the United States attached to

Negro slaves. The mutiny - with its skilful planning, determination and discipline - wrecked the jolly jack tar mystique."
The mutiny at Spithead in April, 1797, was settled, thanks to some good sense and Lord Howe. Hard on its heels came mutiny at the Nore, in the Thames estuary, a more political affair, with an ex-officer, Richard Parker, a ringleader with some heroic qualities. Ships' logs, courts martial, letters, and other sources have enabled Mr. Dugan to produce a graphic day-to-day - and sometimes hour-by-hour - account of events. This is a long and detailed book. But the drama is immense. E.C.H.
(Times, 26 January, 1967)

FELL, W.R.: The sea our shield. London, Cassell, 1966. 240 p. ill. *f* 20,50

Captain Fell, who in his previous book, The Sea Surrenders, showed great skill in describing the intricacy and danger of naval salvage operations, has now written equally competently about his work with "human torpedoes" and midget submarines in the last war.....
(The Times Literary Supplement, December 29, 1966)

FORRESTAL, E.P.: Admiral Raymond A.Spruance, U.S.N. A study in command. Washington D.C., Government Printing Office, 1966. 300 p. *f* 11,95

The name of Admiral Spruance is still infamiliar. In contrast to the innumerable leaders in the last war who rushed into print to get the record straight (as the saying is), Admiral Spruance's modesty denied him the fame that his more publicity-concious colleagues have acquired. An American commander-in-chief who only held two press conferences during the war and never serialised his memoirs is an unusual figure. It is good to see a biography that bears witness to the magnitude of his achievement in the Pacific and to his essential decency.
This book is not, however a biography in the ordinary sense of the word. It is a "command study" officially commissioned to inculcate the lessons of leadership. If anyone could give a personal picture of this self-effacing man, it should have been the author, who served on his staff for so long. Unfortunately the method of composing the book precluded such a possibility. There are silly people in high places who imagine that leadership can be taught as one teaches economics. But if an author forges "draft, after draft, patiently enduring suggestions for modification" and sends these to "appropriate veterans of the war for review" the result (as every official historian knows too well) is a colourless and uncontroversial record of events. This book is an excellent analysis of the part played by Admiral Spruance as the man who bore the chief tactical and administrative responsibility in handling the forces under the command of Admiral Nimitz, but as an insight into the mystical virtues of leadership it lacks

humanity. The only practical suggestion that emerges is Admiral Spruance's admirable habit of having a standing desk and no chairs in his office to deter loquacious visitors.
Reading between the lines, one is impressed by the way he emerged as the master of that enormous machine known as amphibious warfare. The size of the fleets which he commanded, the complexity of the logistical apparatus, the collaboration with difficult personalities with a variety of specialisations, all called for administrative gifts of the highest order. At Midway he won the most important naval battle of the war. His strategy of concentrating on the northern route in order te sever Japanese communications proved correct. At the end of the war he succeeded to the supreme command and later became ambassador to the new Philippine Republic. With six years before the war, and two years afterwards, at the Naval War College, his career both on sea and land is a tribute to the training methods adopted in that distinguished institution.
(The Economist, November 5, 1966)

FORESTER, C.S.: Hunting the "Bismarck". New ed. London, Mayflower, 1966. *f* 2,20

GIESE, F.E.: Kleine Geschichte der deutschen Flotte. Berlin, Haude & Spenersche Verlag, 1966. 207 p. 36 ill. *f* 18,55

HARDY, EVELYN: Survivors of the Armada. London, Constable, 1967. 180 p. ill. *f* 17,10

HARRISON, M.: Mulberry; the return in triumph. London, Allen, 1965. 286 p. ill. *f* 23,95

HEGLAND, J.R.: Marineholmens historie. En skildring av Sjøforsvaret i Bergens distrikt 1807-1962. utg. av Forsvarets Krigshistoriske Avdeling. Oslo, Gyldenhal Norsk Forlag, 1966. 291 p. ill. maps, portr. *f* 22,80

HEZLET, Sir ARTHUR. The submarine and sea power. London, Peter Davies, 1967. 288 p. 26 maps, diagr. 8 p. photogr. *f* 23,95

HOUGH, RICHARD. The big battleship. London, Michael Joseph, 1966. 168 p. 21 ill. *f* 14,50

This book tells the extraordinary story of the largest battleship to be built before the First World War. Eventually joining Jellicoe's Grand Fleet as H.M.S. Agincourt, she was originally orderen by, off all countries, Brazil, came close to bankrupting two nations, and was the prize in a tense international auction. (Publishers' announcement)

JAARBOEK van de Koninklijke Marine 1965. Samengesteld door het bureau Maritieme historie van de Marinestaf. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1967. 772 p. ill. *f* 25,--

KALMA, J.J.: Hwat sil ús Tryn nou sizze? Tsjerk Hiddes (1622-1666) ta eare. Bolsward, Osinga, 1966 *f* 3,50

KOLYSHKIN, I.: Submarines in Arctic waters. Trsl. fr. Russian D.Skvirsky. London, Central Books, 1966. 253 p. *f* 6,--

LEGGS, S. (Ed.): Jutland; an eye-witness account. London, Hart-Davis, 1966. 152 p. *f* 17,10

Mr. Legg describes his technique as that of the editor of a documentary film but using quotations from eye-witnesses and historians in place of the products of the camera. He has done his work with skill and produced a balanced account of the battle and its background. His written material is well-chosen to give a clear account of the fighting itself, but his tactical diagrams would have been much improved if they had been given titles and times. He brings out fairly the difficulties facing Jellicoe and the rightness of his major decisions. His identification of the failure to gain a complete victory at Jutland as a symbol of Britain's declining status in the world is unconvincing and could well have been omitted.

(The Times Literary Supplement, October 20, 1966)

LEWIS, MICHAEL. The Spanish Armada. London, Pan Books, 1966. 240 p. ill. new ed. *f* 3,15

(British Battles Series)

MALLETT, MICHAEL E.: The Florentine galleys in the fifteenth century. With the diary of Luca di Maso degli Albizzi, Captain of the galleys, 1429-1430. London, Oxford University Press, 1966. 304 p. 8 plts. 1 map *f*38,50

This work throws light not only on Florentine commerce in the Renaissance period but also on late medieval shipping in the Mediterranean as a whole, and the problems of the Italian maritime States at a crucial time in their history.

(Bookseller, 23 July 1966)

MANWARING, G.E. & B.DOBREE: The floating republic. the mutinies at Spithead and the Nore, 1797. London, F. Cass, 1966. XI,299 p. ill. new ed. *f* 28,50

MARCH, E.J.: British destroyers. London, Seeley Service, 1967. 576 p. 275 ill. *f* 111,30

100 Admiralty building plans, trials, battle and sea-going experience

MARX, R.F.: The battle of Lepanto, 1571. London, Barmerley for: World Publ.Co., 1966. 128 p. ill. *f* 18,25

MINISTRY OF DEFENCE: Navy list 1966. List of ships, establishments and officers of the Fleet. London, H.M.S.O., 1966. 664 p. *f* 22,80

MITCHELL, W.H. & L.A.SAWYER: Wartime standard ships. Vol. 2: The oceans, the forts and the parks. Liverpool, Journal of Commerce, 1966. 68 p. 25 ill. *f* 12,20

MOULTON, J.L.: The Norwegian campaign of 1940. A study of warfare in three dimensions. London, Eyre & Spottiswoode, 1966. 320 p. 8 p. of plts. 20 maps *f* 30,25

The simple dustjacket of this book shows aircraft flying over a mountainous coastline. Its sub-title is "A Study of Warfare in Three Dimensions." General Moulton's objective is unmistakable. So is its successful attainment. His commentary is crisp and eloquent, moving easily between the strategic and tactical planes. His criticisms are astringent, but convincing. His book, which retrospectively focuses all the experience he gained as Chief of Combined Operations since the war, is a model of what a military critique should be.

The German invasion of Norway was based on a co-ordinated plan. The British and French intervention was played, as it were, off the cuff. The Germans succeeded; the Allies failed. Why the British services failed to develop a theory and practice of combined operations between the wars, preferring to go their own separate ways, General Moulton analyses with a cool, but still sympathetic, insight in its introductory chapter. ...

His conclusions spare no one, politicians no less than servicemen. They are sharply to the point: the campaign was a defeat of British sea power, exposing the faith in sea power as a "separate, puissant and characteristically British form of warfare" to reality and proving it to be false; the air force, "wiser in its generation," avoided commitment and "accepted defeat by default"; while the army failed "to understand in the slightest degree what was involved in its role as a projection of sea and air power." The indictment is formidable. It may even, one hopes, upset a few people. ...

(The Economist, 1 October 1966)

NEUKIRCHEN, HEINZ. Krieg zur See. Berlin, Deutscher Militärverlag (DDR!), 1966. 200 p. ill. 8 col.plts. *f* 12,25

PADFIELD, P.: Aim straight. A biography of Sir Percy Scott. London, Hodder & Stoughton, 1966. 256 p. ill. *f* 23,95

The first biography of Sir Percy Scott, who, with Fisher and Beatty, was one of the leading pioneers of British naval strategy in this century.

PATTERSON, A.T. (Ed.): The Jellicoe papers, London, Navy Records Society, 1966. Vol.I: 1893-1916. 326 p. ill. *f* 28,50

The 108th volume in the Navy Records Society's admirable series of original papers marks a new departure. The society evidently lined up early at the starting gate for the race to exploit the first world war papers

now released; and they have wisely chosen an experienced but obviously neutral editor to handle a collection that was certain to prove controversial. Mr. Patterson, a reader in history at Southampton University, has fully justified the society's choice. The selection he has made from "the immense mass" of Lord Jellicoe's papers, mainly in the British Museum, covers all the essential features of the first part of the admiral's career ashore and afloat; it throws a good deal of new light on his political as well as his naval colleagues; and it enables the reader to form a fair and clear judgment regarding his accomplishments and failings. Furthermore Mr. Patterson is never obtrusive. Although in general he lets the documents speak for themselves, he has provided admirable introductions to each section; and he furnishes just the right amount of editorial comment on obscure or uncertain points in the papers reproduced. ...

(The Economist, Januari 14, 1967)

PENGELLY, C.A.: The first Bellerophon. London, Baker, 1966. 303 p. ill. *f* 25,65

PITERSKIJ, N.A.: Die Sowjetflotte im Zweiten Weltkrieg. Herausgeg. und kommentiert von Jürgen ROHWER. Oldenburg, Verlag Gerhard Stalling, 1966. 581 p. *f* 38,20

Man darf dieses Buch nicht mit den Massstäben und Ansprüchen eines Historikers messen, der darauf aus ist, die objektive Wahrheit zu ermitteln. In der sowjetischen Geschichtsschreibung kommt immer zuerst das, was als "Höhere Wahrheit" empfunden wird, nämlich die Frage, wie die zu schildernden Ereignisse für die künftige Entwicklung ideologisch ausdeutbar und ausnutzbar seien. In diesem Sinne nimmt man Verzerrungen nicht nur bewusst in Kauf, man führt sie um des höheren Zieles willen ebenso bewusst herbei. Das Ergebnis ist zwar befremdlich in westlichen Augen, nichtsdestoweniger aber von Gewicht, denn es sagt Wichtiges über die Mentalität der andere Seite aus. Man muss sich bewusst sein, dass für den breiten sowjetischen Leserkreis, für den dieses Buch bestimmt ist, sein Inhalt eine eigene Wahrheit darstellt, auf der aufbauend gehandelt wird. So lässt sich aus der Schilderung der Seekriegsereignisse des Zweiten Weltkrieges durch ein sowjetisches Autorenkollektiv - dessen Mitglieder zum Teil durch weitaus kritischere Spezialuntersuchungen schon früher bekannt geworden sind - mancherlei zur Beurteilung Denkweise ablesen.

Für deren Beeinflussung ist das Werk denn in erster Linie auch gedacht. Es ist Teil einer inneren Wehrpropaganda, die man zwar als falsch empfinden mag, aber deshalb trotzdem nicht einfach abtun kann. Die Darstellung der Ereignisse des Zweiten Weltkrieges (in der sowjetischen Originalfassung reicht das Werk bis in die Anfänge russischer Marinegeschichte zurück, in der lobenswerten deutschen Übersetzung von Erich Ferdinand Pruck setzt es aus Raumgründen erst 1920 ein) wird bemüht, um in erster Linie das heutige sowjetische Marinepersonal und natürlich die Jugend im

gewünschten militärischen und ideologischen Sinne zu beeinflussen. Das ist offen eingestandenes Ziel der Autoren, die daraus die Rechtfertigung für manche groben Pinselstriche ableiten, die in anderen Werken der in den letzten Jahren rasch anwachsenden sowjetischen Marineliteratur oft in weitaus geringerem Masse auftauchen. "Die Sowjetflotte im Zweiten Weltkrieg" ist für ein breites Publikum geschrieben, viele taktisch-operative Aspekte bleiben darum unberücksichtigt. Dafür rücken um so eher populäre Schilderungen von den Heldentaten einzelner oder besser noch eines ganzen Kollektivs in den Vordergrund. ...

Meximilian Smidt
(Frankfurter Allgemeine, 24.Januar 1967)

POOL, B.: Navy Board contracts, 1660-1832. London, Longmans, Green, 1966. 170 p. *f* 28,50

Slowly, the inner history of government departments is getting written. This monograph by a former Director of Navy Contracts describes the work of his distant predecessors, headed by Samuel Pepys, at the old Navy Board Office. Not only was it well worth writing, every paragraph based on research but also it is never dry, and it describes with admirable economy the successes, as well as the difficulties met with and the errors committed by the men who built and supplied the sailing fleet. "It was not the salary of any place that did make a man rich, but the opportunity of getting money, while he is in the place": thus Pepys's patron to the diarist. In the respect indicated, Pepys did well, yet at the same time he laid down principles and inaugurated systems which endured for nearly three centuries. It is all set down herein, not omitting specimens of some notable arguments put forward by the Board to their superiors, the Board of Admiralty. To complete the flavour, there is an enchanting jacket, from a picture by the elder Cleveley, of a frigate on the stocks in a Thames yard. It is such a fine picture that the publishers should have named the artist.

"The Navy Board served the country well", the author concludes, yet not so well that they could not have improved their business methods. What they could teach the present day is how to expedite correspondence. The habitually answered by return.

(The Times Literary Supplement, October 6, 1966)

RAWLINSON, J.L.: China's struggle for naval development, 1839-1895. Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1966. 320 p. *f* 26,50
(Harvard East Asian series,25)

ROBERTSON, TERENCE: The ship with two captains. London, Four Square Books, 1966. new ed. 208 p. ill. *f* 3,15

SCHOFIELD, B.B.: British sea power. Naval policy in the twentieth century. London, Batsford, 1967. 280 p. 25 ill. (British battles Series) *f* 25,65

SCHOFIELD, W.F.: Eastward the convoys. Chicago, Rand McNally, 1965. 239 p. *f* 20,25

SRIDHARAN, K.: A maritime history of India. New Delhi, Ministry of Information and Broadcasting, 1965. 182 p. ill. *f* 9,15

SMITH, S.E. (Ed.): The United States Navy in World War II. New York, William Morrow, 1966. ca 1000 p. 72 p. of photographs, 18 p. of battle maps, endpaper maps in color. *f* 49,75

The editor has so arranged the material that the work is a unified free-flowing whole. Nearly 100 contributors from Walter Lord and Fleet Admiral Nimitz to Samuel Eliot Morison and Ernest Hemingway.
(Publishers' announcement)

STEWART, I.M.G.: The struggle for Crete, 20 May - 1 June 1941. A story of lost opportunity. London, Oxford University Press, 1966. 532 p. ill. *f* 38,50

TERSCHELLING brandt. Leeuwarden, Fryske Akademie, 1966.

THORNGRIMSSON, T. & E.C.RUSSELL: Canadian naval operations in Korean waters, 1950-1955. Ottawa, Queen's Printer, 1966. *f* 24,65

VRIES, K.DE: Wijs beleydt ende getoonde couragie. Inleiding tot de Tsjerk Hiddesherdenking te Harlingen op 30 november 1966. Bolsward, Provinciaal bestuur van Friesland, 1966. 16 p. ill. *f* 1,75

VUILLIEZ, A.: Tonnerre sur le Pacifique; de Pearl Harbor à Hiroshima, 1941-1945. Paris, Fayard, 1966. 314 p. ill. *f* 16,20

WALWORTH, A.: Black ships off Japan, the opening up of Japan by Commodore Perry in 1853. London, Archon Books, 1967. new ed. 277 p. ill. maps *f* 29,95

WARNER, OLIVIER: Trafalgar. London, Pan Books, 1966. new ed. ill. (British Battles Series) *f* 3,15

WHEELER, R.: The bloody battle for Suribachi. New York, Crowell, 1965. 158 p. photographs by L.R.Lowery *f* 24,35

WILCOX, L.A.: Mr.Pepys Navy. London, Bell, 1966. XX,189 p. ill. *f* 25,65

Better known for his Diary than for his public service, Pepys, was in fact a great civil servant. He devoted his life to the administration of the British Navy. L.A.Wilcox has extracted from the Diary and Pepys' other papers those passages concerned with

naval affairs to produce a book which is both a tribute to the man Sir Arthur Briant has called the Saviour of the Navy and a vivid picture of the complex organisation which maintained the King's ships.

Zie ook onder "Het schip, scheepsbouw" en onder "De schepeling".

Zeescheepvaart

AYMARD, MAURICE: Venise, Reguse et le commerce du blé pendant la seconde moitiédu XVIe siècle. Paris, S.E.V.P.E.N., 1966. 181 p. maps *f* 23,25
(Ports, routes, trafics,20)

ANALYSIS of world tank ship fleet 1965. Philadelphia, Sun Oil Co., 1966. 62 p.

CÓRDOVA-BELLO, ELEAZAR: Compañias holandesas de Navegación, agentes de la colonización neerlandesa. Sevilla, 1964. XVI,305 p. maps (Publicaciones de la Escuela hispano-americanos de Sevilla,149)

CULICAN, WILLIAM: The first merchant venturers. The ancient Levant in history and commerce. London, Thames & Hudson, 1966. 144 p. *f* 17,10
(paperback) " 9,15

...His aims in The First Merchant Venturers are to sketch the history of the Levant in the ancient world, and to show how through trade it served as a crucial meeting place of the great cultures. The theme of Levantine trade is one which has not been overstudied in the past, and this volume does not persue it beyond a superficial level. Nevertheless the story is told well and it is richly illustrated with a mass of material, some of which is familiar and obvious, but much of which is out-of-the-way and unfamiliar except to specialists. Mr. Culican deals with his subject chronologically, focusing his attention on the dominant influences which successively operated in this fluid area, and weaving a clever, well-ordered story out of a chaos of ethnic and political movement....

One aspect of the subject which is not exploited by the author as fully as one would wish is the simple mechanics of the act of trading. Many questions can be asked: How was barter arranged? What was carried on return voyages? Were the ships manned by slaves or by free men? How were land caravans organized? Were the traders independent agents, or the servants of princes in all cases? The answers to such questions cannot easily be supplied, but much evidence exists in Egyptian and cuneiform sources, while the Homeric poems are not without relevance for the later stages of the story. Mr. Culican barely mentions the "Story of Wenamun", perhaps the one first-hand record of an

actual trading expedition from Egypt to the Levant, which contains much explicit detail about trading conditions and practices in about 1070 B.C.

He is, however, very informative about the material remains which testify to the activities of Levantine traders, and also about the objects which by style and iconography demonstrate the spread of artistic ideas through trade. His sections on Ugarit, on the evidence of carved ivories and on the Phoenicians are particularly good, and he is perspicacious in emphasizing the role played by Levantines in the spread of the alphabetic method of writing....

(The Times Literary Supplement, December 29, 1966)

DEKKER, P.: Willem's Hart, 1750-1830. Een Zijper zeevaarder in de nadagen der Republiek. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1966, 116 p. 24 p. foto's *f* 14,90

HYDE, F.E.: Shipping enterprise and management, 1830-1939. Liverpool, Liverpool University Press, 1967. XX,208 p. 15 ill. *f* 23,95

LANGMAID, KENNETH: The sea, thine enemy. London, Jarrolds, 1966. 256 p. ill. *f* 19,95

NEWELL, G. & J.WILLIAMSON: Pacific lumber ships. London, Bailey Bros., for: Bonanza, 1966. 192 p. ill.*f* 20,50

PARKINSON, C.N.: Trade in the Eastern Seas, 1793-1813. London, Cassell, 1966. new ed. XIV,437 p. 8 ill. 2 maps

ROUGÉ, JEAN: Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain. Paris, S.E.V.P.E.N., 1966. 541 p. ill. maps *f* 54,40 (Ports, routes, trafics,21)

M. Rougé is too conscientious, and too intelligent, to assume that he can rely on Rostovtzeff to fill in the general background his monograph needs. ... He does not, however, seem to be fully aware of the difficulties of writing a monograph on selected aspects of sea trade in the Roman Empire when no adequate general account of even Roman trade, let alone economic history, is available.

He treats the organization of sea trade in the empire under three headings. First its "infrastructure" - the geographical conditions of navigation in the Mediterranean, ships, routes and harbours. This is a straightforward, valuable, sensible summary of a group of topics of which a thorough and up-to-date treatment was much needed, and will be correspondingly welcomed. The chapter on ports and harbours, in particular, makes an important contribution to the economic geography of the Roman empire and will, one hopes, stimulate detailed research on the history of induvidual ports and regions. The only regrettable omission in this section is that of the material furnished by underwater archaeology. M. Rougé is evident-

ly not aware of the rapid progress which has been made in the past few years both in techniques and in the definition of the questions that underwater exploration and excavation can help to answer.

The two following sections deal with the "structure" ("pour employer des expressions à la mode de notre temps", as the author says) of the sea trade - "Les problèmes économico-juridiques". The survey of the problems of interpretation raised by the passages concerning sea trade in the legal sources, with its copious bibliography, is an exeedingly useful contribution; and M. Rougé's picture of the world of trade will fascinate anyone who has any curiosity for the practical details of life in ancient times. His mastery of a wide range of sources - Greek and Latin literature of all periods, inscriptions, papyri and the law codes, as well as the representations in art of ships, ports and harbour scenes - is as admirable as the historical imagination with which he reconstructs from them the bustling life of the imperial harbours. "Les gens du commerce" and

It must be said, however, that on present showing M. Rougé's talents serve him better in dealing with "les gens" than with "la structure". From the point of view of the latter he has made some unfortunate decisisons both in the selection and in the arrangement of his material.

The attempt to combine a description of the world of sea trade with an account of the laws which concerned it is an interesting one, and there is no doubt that even if it is now fully recognized that law and history must be studied together ... a separation which went back to antiquity has left a multitude of gaps which need to be filled by this kind of treatment. But the undertaking is not a simple one. ...

There is another disquieting aspect of M. Rougé's choice of subject - the absence of any discussion of cargoes. The idea that one can study the machinery of sea trade without discussing the cargoes carried and the relation of trade and production seems to be based on the presupposition that (apart from the state-organized corn supply to Rome and Constantinople) sea trade was not structurally linked to the land economy of the empire by any relations other than those of a market economy. The danger of approaching ancient economic history with such assumptions has been pointed out often enough. The problem of the history of trade in the Roman empire is not only whether the state ever extended its control to all trade and shipping - M. Rougé has no trouble in showing that it did not, and in any case state control was a transitory phenomenon - but also the indirect effects of state interference on the "free" sector, and the vitality and characteristics of this remaining "free" economic activity.

(The Times Literary Supplement, February 16, 1967)

SCAL, YVES LE: The great days of the Cape Horners. Trsl. by Len Ortzen. London, Souvenir Press, 1966. 222 p.*f* 21,35

A newcomer to the many good and bad books that have been written about square-rigged ocean-going sail in the nineteenth century has to work hard for a welcome. This book gets it because its author has been a professional seaman who sailed in some of the last of these vessels. He bases his account on the papers of a much older wind-jammer captain which recall the adventures of twenty-nine "masters under God" (as the French called them) beating to westward or being blown to eastward of Cape Horn. The square riggers, growing to majestic size as the century progressed, were somehow made to work, and so laid down the main lines of international trade. M. Le Scal gives an adequate sketch of the economic background to this development, to the initial supremacy of sail, and then to its long losing battle against the inevitably greater efficiency of steam and steel. Their end was postponed to the First World War by using steel for hull and superstructure. ...

(The Times Literary Supplement, November 17, 1966)

SCHWADTKE, KARL-HEINZ: Die neue deutsche Handelsflotte im Bild. Oldenburg, Gerhard Stalling Verlag, 1966. 104 p. *f* 19,05

Die deutsche Handelsflotte, wie sie heute aussieht, wird im neuen Marine-Bildband des Stalling-Verlages gezeigt. Karl Heinz Schwadte hat 220 Schiffsfotos zusammengestellt und mit knappen Texten versehen. Bild Nummer eins: die 1499 Bruttoregistertonnen grosse "Söderhamm", 1899 gebaut, nach 1945 jahrelang das grösste Schiff der deutschen Handelsflotte (es wurde erst 1958 abgewrackt). Bei aller Schmucklosigkeit mangelt es dem schmalen Band keineswegs an Einrucks-kraft.

Peter Pedersen

(Die Welt der Literatur, 22.Dezember 1966)

STATISTIEK van de scheepvaartbeweging in Nederland 1965. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1966. 42 p. graf. tab. krtn. (Centraal Bureau voor de Statistiek) *f* 4,50

WORKER, COLIN F.: Passenger ships of the world. Shepperton, Ian Allan, 1966. ill. *f* 19,95

Full details of every passenger carrying ship of the world of 750 tons or more and carrying more than 12 passengers.

Zie ook onder "Het Schip, Scheepsbouw" en onder "De Schepeling".

Kust- en binnenvaart

GROENE kustweg, De-. Den gronne kystvej - Die grüne Küstenstrasse. The green coastroad. La route d'émeraude. Tekst A.BOERMA. Foto's John STOEL. Vert. in het Deens door E.Weidner; in het Duits door G.Planes-Tönnies, in het Engels door B.v.d.Berg-Cuff; in het Frans door

A.F.Rombout. Groningen, Boerma, 1965. 128 p. *f* 27,50

GROEIENDE binnenvaart. Amsterdam, Ver. Het Binnenscheepvaart Congres, 1966. 15 grafn. statn. tabn. (Statistische gegevens 1956-1966)

HARLAN, G.H. & C.FISCHER Jr.: Of walking beams and paddle wheels; a chronicle of San Francisco Bay ferry-boats. new ed. of 1951 ed. Thornton Heat, Surrey, Scientific Subscription Service for: Bay Books, 1966. 160 p. 100 ill. *f* 35,20

Visserij

BARRACK, R.H.: The political economy of fisheries; from nationalism to internationalism. Hull, University of Hull, 1966. 23 p. *f* 3,15

GARLAND, JOSEPH: That great Pattillo. New York, Little, Brown & Cie, 1966. 342 p. ill. *f* 26,60

The incredible life and times of 19th century Captain James William Pattillo... A rousing book about one of the raw, fiery breed... that built the world's greatest fishing fleet. (Publ. announcement)

LAWRENCE, MARY CHIPMAN: The captain's best mate. The journal of - on the whaler Addison, 1856-1860. Edited by Stanton GARNER. Providence, R.I., Brown University Press, 1966. 311 p. *f* 33,85

In 1884 the Presbyterian Board of Publication of Philadelphia brought out a novel by Helen E.Brown, entitled The Good Catch; or Mrs. Emerson's Whaling Cruise. Mrs. Brown, a writer of religious tracts, took her story from an English seaman who had run away from home as a boy and shipped aboard the American whaler Addison. On the ship he had come under the influence of the captain's wife and little daughter, and the example of their Christian family life had pursuaded him to return home to be reconciled with the parents he had deserted. Impressed, Mrs. Brown sought out the now aged captain's wife and from the diary she had made, supplemented by her recollections, constructed her novel of life in the American whaling fleet in the 1850s. Now, more than 100 years after it was written, the original diary has been published, an account of an expedition from New Bedford to the Sandwich Islands and, from a base there, of seven cruises, up beyond the Bering Sea to the Arctic and down east of New Zealand to the Antarctic, in search of the precious oil. The diary's editor, Stanton Garner, has supplied a copious appendix, including glossaries of whaling terms, lists of the ship's crews and illuminating notes taken largely from Mrs. Brown's novel.

The original of Mrs. Emerson - her husband nicknamed her "The Captain's Best Mate" - was Mary Chipmar Lawrence, whose homely face stares out from the jacket of the book under an uncompromising hairdo. She was a

New Englander of Puritan ancestry who made the hard decision to accompany her husband in his flimsy wooden ship rather than share the lot of other whaling wives, one of whom had recently complained to her own diary that in a marriage of five years she had only lived with her husband for ten months.

Seasick, and in dread of never seeing her loved ones again, Mary Lawrence began her diary on November 25, 1856.

"As this is my first experience of seafaring life, I have thought it advisable to keep a journal, not for the purpose of interesting anyone out of my own private family, but thinking it might be useful to myself or my child for future reference." ...

The captain's wife turns out a disappointing diarist, the more so because she was so uncomplaining and so sensible, and it is furtunate we have Mrs. Brown's book to supplement her reticent pages. Mrs. Brown asked all the questions an average woman would want to ask, and it is in quotations from her that we learn Mrs. Lawrence's attitude towards the crew. ...

When it came to whales, Mrs. Lawrence, normally much given to quoting the Psalms, regarded these wonders of creation as no more than storehouses of oil, infuriatingly elusive and perverse. The Addison laboured hard for the 2,456 barrels she took home in 1860 and the few outbursts of bitterness occur when a whale cheats by sinking, stuck full of iron, to die later and be picked up by a rival boat. Most women would record distaste for the messy work that was the ship's occupation - the "cutting in" for blubber and the endless boiling down. Not so Mrs. Lawrence. She records with satisfaction of their first whale: "All hands busily employed except Minnie and myself... nothing for us to do but look on, and we avail ourselves of that privilege. I want to see everything that is going on."

(The Times Literary Supplement, October 27, 1966)

RUHEN, OLAF: Harpoon in my hand. London, Angus & Robertson, 1966. 192 p. 16 ill. *f* 17,10

The story of whaling in Tonga. Tonga is one of the few places left in the world where men through economic necessity still hunt whales from smallboats with hand harpoons.

VISSERIJ in cijfers 1965. Uitg. door het Landbouw-economisch Instituut. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1966. 64 p. (Verslagen,159) *f* 5,--

Ontdekkingsreizen

ALMGREN, B.: The Vikings. London, C.A.Watts, 1966. 288 p. ill. (some col.) *f* 75,60

AUSTRALIA del Espirity Santo, La-. The journal of Fray Martín de Munilla, O.F.M., and other documents relating to the voyage of Pedro Fernández de Quiros to the

South Sea (1605-1606) and the Franciscan Missionary Plan (1617-1627). Trsl. by Celsus Kelly. London, Cambridge University Press, 1966. 2 vol. ill. facs. maps *f* 94,--
(The Haukluyt Society, Second Series,127)

BARKER, D.R.: The Vikings at home and abroad. London, E.Arnold, 1966. 64 p. 29 ill. *f* 9,15
(St-George's Lib.)

BEAGLEHOLE, J.C.: The exploration of the Pacific. London, Adam & Charles Black, 1966. 3rd ed. revised and reset. XIV,346 p. ill. 4 maps *f* 23,95
(The Pioneer Histories Series)

BOUGAINVILLE, L.DE: A voyage round the world. Performed by order of His Most Christian Majesty, in the years 1766-9. Trsl. from the French by J.R.Forster. Reprint of the edition London 1772. Amsterdam, N.Israel, 1967. 504 p. 5 maps *f* 80,--
(Bibliotheca Australiana, 2nd series, vol.12)

BROSSES, CH.DE: Histoire des navigations aux Terres Australes, contenant ce que l'on sçait des moeurs et des productions des contrée découvertes jusqu'à ce jour.. Réimpression de l'édition Paris 1756. 2 vol. Amsterdam, N.Israel, 1966. 1016 p. 7 maps *f*180,--
(Bibliotheca Australiana, I-II)

BROUGHTON, W.R.: A voyage of discovery to the North Pacific Ocean... Performed in His Majesty's Sloop Providence, and her tender, in the years 1795-1796. Reprint of the edition London 1804. Amsterdam, N.Israel, 1967. 416 p. maps plts. *f* 70,--
(Bibliotheca Australiana, 2nd series, vol.13)

BURNEY, J.: A chronological history of voyages and discoveries in the South Seas, or Pacific Ocean (etc.) ... Reprint of the edition London 1803-1817. 5 vols. Amsterdam, N.Israel, 1966. 2200 p. 45 maps plts.
(Bibliotheca Australiana, III-IV) *f*360,--

CALLANDER, J.: Terra Australis cognita; or voyages to the Terra Australis, or Southern hemisphere, during the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries... Reprint of the edition Edinburgh 1766-1768. 3 vol. Amsterdam, N.Israel, 1966. 1972 p. 3 maps *f*270,--
(Bibliotheca Australiana, 8-10)

CASSOU, J.: La découverte du Nouveau Monde. Paris, Albin Michel, 1966. 432 p. f 19,90
(Col."Le Mémorial des siècles", Sér. "Les événements du XVe siècle)

DALRYMPLE, A.: An historical collection of the several voyages and discoveries in the South Pacific Ocean... Reprint of the edition London 1770-1771. 2 vol. Amsterdam, N.Israel, 1966. 580 p. 18 plts. maps f 100,--
(Bibliotheca Australiana,11)

DEACON, R.: Madoc and the discovery of America. London, Frederick Muller, 1967. 288 p. ill. maps f 23,95
Some new light on an old controversy as the sub-title of a book, in which the author sifts fact and legend, ancient Welsh documents and recent evidence to support the claim of a Welshman, Madoc ab Owaib Gmynedd, to be the discoverer of America in 1170.

FREUCHEN, P.: I sailed with Rasmussen. London, Bailey Bros. for J.Messner Inc., 1966. 224 p. ill. f 20,50

KOHL, J.G.: Geschichte der Entdeckungsreisen und Schiffahrten zur Magellans-Strasse und zu ihr benachbarten Ländern und Meeren. Nachdruck der Ausgabe Berlin 1877. Amsterdam, Meridian, 1966. XII,177 p. 8 maps f 22,50

LLOYD, CHRISTOPHER: William Dampier. London, Faber & Faber, 1966. 165 p. 5 plts. a drawing and 3 maps f 12,20
William Dampier (1651-1715) wrote books which were among the favourite reading of a host of adventurous spirits, Nelson among them. It is easy to understand why. He was wonderfully observant... A rolling stone, and at all stages of his career an odd character. ... Considering his three circumnavigations, and the fact that he was the first Englishman known to have visited Australia, not a great deal has been written about him. Professor Lloyd, in a work of modest length presented with verve and authority, places Dampier high among seamen-writers, and fills in gaps in the chronology of his life. Dampier had reason for reticence about parts of his activities, for if at one time he held his sovereign's commission, at others he was no more than a buccanier. Many sides of his character, and the work's by which he will always be remembered, are looked at with attention in this attractive biography.
(The Times Literary Supplement, January 12, 1967)

MACK, JAMES D.: Matthew Flinders. London, Nelson, 1966. 270 p. ill. f 25,65
It is remarkable that Mr. Mack's lengthy bibliography of the Matthew Flinders documents lists only one life, published in 1914. It is high time, he says, to remedy this neglect of a man whom he classes with God, Bligh

and Vancouver and whose work is buttressed by about 2,000 documents. They contain indeed the bare bones of a wonderful adventure story, and though we may consider that Mr. Mack's book falls far short of what, for example, Dr. Beaglehole is doing for Cook, its very deficiencies are a powerful reminder that the man whose name we may have idly noticed scattered about the map of Australia is very well worth getting to know better.

Mr. Mack chooses to display Flinders's voyages as a case history of one of the first scientifically sponsored voyages of discovery. The librarian in him sticks austerely to the facts, and in a comprehensive study as short as this one there is room for little more. He sees Flinders as a man of lucid intellect, a naval scientist who learnt his dull but exacting trade of naval survey in the Pacific under Bligh and returned to England from a long stint at the convict settlement of Port Jackson with the ambition, as Mr. Mack says, to measure a continent - or prove that New Holland was not a continent but two islands divided by a strait. Under the patronage of Banks, then at the plenitude of his power as President of the Royal Society, he got himself appointed to the command of the Investigator for a four years' circumnavigatory survey of New Holland. His ship turned out to be on its last sea-going legs. Flinders surveyed the almost unknown south coast, followed Cook up the Great Barrier Reef into Torres Strait, and was making a close survey of the Gulf of Carpentaria when his carpenters warned him that six months would see the end of his ship. His job was less than half done, his problem to get another ship to complete it. Finding no help at Timor, he dashed back past the unsurveyed west coast to Port Jackson. His first attempt to return to England ended in shipwreck on the Great Barrier Reef. He got back to Port Jackson, arranged for the rescue of his crew and set out a second time with a few of his men in a twenty-nine-ton schooner. Such was his resolution and skill that he might have made England in a few months had he not been rash enough to put into Mauritius with papers that enabled the French to hold him as a spy. Here he languished for nearly seven years, relieving his bitterness by writing long denunciations of his captors and shorter more valuable works on magnetism and trigonometry. Four years of life were left to him when he was repatriated. He had failed in his main endeavour but he filled these years by honouring his contract to the Admiralty and writing 400,000 words of his A voyage to Terra Australis, describing what he and his naturalists and artists had discovered. ...
It lacks only that highest skill of the biographer, to select and arrange his material so that the facts do much more than speak for themselves. The conjecture, the inspired guess, the hard labour of reading between the lines is that which produces not an easy romanticism but the fully rounded figure which is all that one man can ever make of another's life.
(The Times Literary Supplement, March 2, 1967)

MORISON, E.: Christopher Columbus Mariner. new ed. New York, The New American Library, 1966 *f* 2,70
(Mentor Books)

POUND, R.: Scott of the Antarctic. London, Cassell, 1966. 336 p. ill. maps *f* 20,50

Captain Scott's Antarctic expeditions are the most fully documented in Polar history, and he is the best remembered leader. Is there room for another book about him? The short answer is, "Yes", because Reginald Pound's "Scott of the Antarctic" adds something to the story.
Mr. Pound has uncovered new material - notably in Scott's own Journals. Some passages were suppressed or altered in the published version, not, it would seem, to whitewash any blemish in Scott, but to avoid offence to others at the time. For instance, he was very angry when he found the Fram in the Bay of Whales.
"I cannot help feeling disgusted because Amundsen's action is secret and deliberate," he wrote, but the words were deleted by the editor. And he was far from being unmoved by the discovery that the Norwegians had raced them to the Pole. Now such emotions detract nothing from Scott's image, only make it more creditable.
The most valuable aspect of "Scott of the Antarctic" is that it marshals so much first-hand - not necessarily new - material in the right setting. As a result, the subject is built up in human flesh and blood and fallibility. ...
(The Daily Telegraph, November 24, 1966)

PRAUSE, GERHARD: Niemand hat Kolumbus ausgelacht. Fälschungen und Legenden der Geschichte richtiggestellt. Düsseldorf, Econ-Verlag, 1966. 319 p. ill. facs. maps portr. *f* 20,40

VILLAEEJO, OSCAR M.: Dr. Kane's voyage to the Polar Lands. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1965. 220 p. ill. maps *f* 24,55

Based on the MS. of the same title by J.C.C.Petersen.
... More of a scientist than a seaman, he was a devotee of the then fashionable but long since exploded idea that there was a relatively warm Polar Sea bounded by a rim of ice at about latitude 80°. This urged him to persist in his northward drive in the summer of 1853 long after it was safe to do so, and when his brig became icebound a little short of 80° many of his crew felt that she would never extricate herself and that they would have to walk home. ... Half his men decided to go, with a boat and what other equipment he could spare. In December, exhausted, scurvy ridden, frost bitten and starving, after a journey of nightmare and futility, they crawled back. He took them

aboard, nursed them back to mobility, and in the spring of 1855 led them home...
(The Times Literary Supplement, December 29, 1966)

WILHELMI, K.: Island, Hvitramannaland, Grönland und Vinland oder der Normänner Leben auf Island und Grönland und deren Fahrten nach Amerika schon über 500 Jahre vor Columbus. Nach altscandinavischen Quellenschriften. Nachdruck der Ausgabe Heidelberg 1842. Amsterdam, Meridian, 1966. X,260 p. 1 fold. map *f* 32,--

Het schip - scheepsbouw

BAKER, WILLIAM A.: Vom Raddampfer zum Atomschiff. Geschichte der maschinengetriebenen Schiff. Bielefeld-Berlin, Verlag Delius Klasing, 1966. 268 p. 100 plts. (44 col.) 124 ill. *f* 82,70

BEKEN of Cowes 1898-1914. Text Joh. CHAMIER. London, Cassell, 1967. ill. *f* 46,20

BEKEN, KEITH. Hundert Jahre Segeln 1814-1914. Bielefeld, Verlag Delius Klasing, 1966. 200 p. photographs plts. *f* 56,85

BUGLER, ARTHUR: HMS Victory, building, restoration and repair. London, H.M.S.O., 1966. 402 p. 43 plts. (1 col.) ill. *f* 86,40

Nelson's grand old flagship, built in Hm Dockyard, Chatham, has become the jewel of the premier naval port of the Commonwealth; flying the flag of the Commander-in-Chief, Portsmouth, she is visited by many thousands of people each year. This is a detailed account of the building of the ship; of her permanent docking in 1922; of the fight against death-watch beetle and fungal decay; and of her very extensive restoration and reconstruction. The author brings a unique authority to his subject: he was closely associated as a young man with the restoration and supervised all the major structural repairs carried out since the end of the last war. The fascinating story he recounts will become a standard work on the preservation of woorden ships.

CHESTERTON, D.R.: Coastal ships combined. Shepperton, I.Allan, 1966. 208 p. ill. *f* 11,30

CLEGG, W.P. (Ed.): Ships annual. Shepperton, I.Allan, 1966. 96 p. *f* 7,50

DUCKWORTH, C.L.D. & G.E.LANGMUIR: West Highland steamers. Edinburgh, David & Co., 1967. 204 p. ill. *f* 23,95

FARR, G.: The steamship "Great Britain". Bristol, Hist.Assn. Bristol, 1966. 24 p. ill. *f* 1,55

GROENEWEGEN, G.: Verscheidene soorten van Hollandse vaartuigen (1786-1801). Met een inleiding en verklarende aantekeningen van P.DEKKER. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1967. 180 p. 84 afbeeldingen *f* 22,50

Dit werk is een heruitgave van de beroemde 84 schepen die de Rotterdamse tekenaar, etser en graveur Gerrit Groenewegen tussen 1786 en 1801 in koper gebracht uitgaf. Een inleiding betreffende de belangrijke voorgangers en navolgers van Groenewegen en een beschouwing aangaande het leven en werk van de Rotterdamse kunstenaar zelf, completeren deze interessante uitgave.

HAYWARD, L.: The history of air cushion vehicles. London, Kalergi-McLeavy, 1963. 45 p. ill. *f* 3,15

ISHERWOOD, J.H.: Steamers of the past. Line drawings by the author. Liverpool, Sea Breezes, Journal of Commerce, 1966. 115 p. 82 ill. *f* 12,20

JANE's fighting ships. Ed.R.V.D.Blackman. 1966-67. London, S.Low, 1966. 480 p. 2000 ill. *f* 90,70

KING, H.F.: Aeromarine origins. The beginning of marine aircraft, winged hulls, air cushion and air-lubricated craft, planing boats and hydrofoils. London, Putnam, 1966. 93 p. ill. *f* 17,10

LENTON, H.T.: American battleships, carriers and cruisers. Edinburgh, Macdonald & Co., 1966. ill. *f* 9,15 (Navies of the Second World War)

LENTON, H.T.: Warships of British and Commonwealth navies. Shepperton, I.Allan, 1967. 272 p. ill. *f* 18,30

LINDSAY, NORMAN: Ship models. London/Sydney, Angus & Robertson, 1966. 104 p. 48 ill. (9 col.) *f* 64,80

LLOYD's Register of shipping: Rules and regulations for the construction and classification of steel ships, 1967. London, Lloyd's, 1966. 640 p. (voor leden)

MARINE aircraft of the 1914-1918 war. Letchworth, Herts., Harleyford Publ., 1966. 237 p. 600 photographs, 36 large 3-view drawings *f* 33,--

Describes all the marine aircraft (including Zeppelins, blimps and ships that carried aircraft) of all nations engaged in the 1914-1918 war.

MOODY, B.: British ocean cargo ships. Shepperton, I.Allan, 1966. 64 p. ill. *f* 2,85

MOODY, B.: British ocean liners. Shepperton, I.Allan, 1966. 64 p. ill. *f* 2,85

MOODY, B.: British ocean tankers. Shepperton, I.Allan, 1966. 64 p. ill. *f* 2,85

MOODY, B.: Foreign ocean cargo ships. Shepperton, I.Allan, 1966. 64 p. ill. *f* 2,85

MOODY, B.: Foreign ocean liners. Shepperton, I.Allan, 1966. 64 p. ill. *f* 2,85

MOODY, B.: Foreign ocean tankers. Shepperton, I.Allan, 1966. 64 p. ill. *f* 2,85

MOODY, B.: Ocean ships combined. Shepperton, I.Allan, 1966. 384 p. ill. *f* 12,20

MOORMAN's jaarboek voor scheepvaart en scheepsbouw. 's-Gravenhage, Moormans periodieke pers, 1966 *f* 37,50

PARKES, OSCAR: British battleships, 1860-1950. 2nd ed. London, Seeley Service, 1967. 700 p. 450 plans and photographs *f* 90,70

PHILLIPS-BIRT, DOUGLAS: Ships and boats. The nature of their sign. London, Studio Vista, 1966. 96 p. ill. *f* 14,50 (paperback " 7,60)

The author covers a large and complex subject in remarkably few pages, ranging from ancient sailing ships to modern liners, naval vessels, yachts, rowing boats, and even submarines and hovercraft. He writes discerningly and with authority, and the text is accompanied by many photographs and diagrams.
(The Times Literary Supplement, January 12, 1966)

RAPPORT van de Commissie Nederlandse Scheepsbouw 1965 (Commissie Keyzer). 's-Gravenhage, Centrale Bond voor Scheepsbouwmeesters, 1966. 9 dln in 10 bdn (op aanvraag)

TAYLOR, J.C.: German warships of World War II. Shepperton, I. Allan, 1966. 168 p. 108 ill. *f* 14,50

WATTS, A.J.: Japanese warships of World War II. Shepperton, I. Allan, 1966. 384 p. ill. *f* 23,95

WINTER, H.: Der holländische Zweidecker. Rostock, Hinstorff, 1966. 56 p. 42 plts ca *f* 16,50

Der bekannte Schiffshistoriker legt die Auswertung eines authentischen holländischen Werftmodells aus der Zeit von 1660 bis 1670 vor. Die Arbeit ist um so wertvoller, als das mit einer fast kompletten Innenausstattung versehene Modell, das als eine der schönsten und wertvollsten Deutschlands galt, im zweiten Weltkrieg vollständig vernichtet wurde.

Haven- en zeewerken

BLOCH, JULIUS, L.HERSKOWITZ, K.SCOTT & C.SHERMAN (Ed.): An account of Her Majesty's revenue in the province of New York, 1701-09. Ridgewood, N.J., The Gregg Press, 1966. 800 p. 16 ill. maps

This publication of the customs record of the port of New York, 1701-09, provides the earliest detailed records of the city, and makes available for the first time documents of the utmost importance to economists, historians and genealogists, as well as students of New York history. (Publ.announcement)

GOEDERENVERVOER in de zeehavens van de E.E.G., 1958-1962. Den Haag, Staatsdrukkerij, 1965. 59 p. krt. *f* 16,50 (Statistische en econometrische onderzoekingen,1)

GILL, CRISPIN: Plymouth; a new history. Newton Abbot, David & Charles, 1967. 240 p. *f* 23,10

Mr. Gill, a Plymouth journalist, whoms himself well versed in the earlier history of the town. Most of its records were destroyed by the Cornish rebels in 1549 but one of four books that escaped was the Black Book, of which the author makes extensive use. This first part of a projected two-volume history carries Plymouth's story from the beginning down to the Tudor adventurers, and Mr. Gill rightly devoted about half of his book to the port's golden age. It is not only Drake and Hawkins and Raleigh who bestride these pages but also many less well remembered sea captains....
(The Times Literary Supplement, February 16, 1967)

LLOYD's maritime atlas including a comprehensive list of ports and shipping places of the world. London, Lloyd's 1966. sixth ed. 140 p. index

PATTERSON, A.T.: A history of Southampton, 1700-1914. Vol.I: VIII,199 p. 3 maps. Southampton, Southampton University, 1966. (Records Series) *f* 28,50

ZEEHAVENNOTA. Het zeehavenbeleid van de Rijksoverheid. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1966. 80 p. Met losse bijlage: De behoefte aan zeehavenareaal in 1980. Studie van de Rijks Planologische Dienst *f* 8,80

Loods-, bergings- en reddingswezen

CAPRON, W.C.: The U.S.Coast Guard. New York, Franklin Watts, 1965. 218 p. ill. *f* 24,35

FARR, G.E.: Wreck and rescue in the Bristol Channel. Vol.I: The story of the English lifeboats. Bristol, Barton, 1966. 183 p. 26 plts. 3 maps *f* 17,10

RADFORD, JOHN: Pilot aboard. London/Edenburgh, Blackwood, 1966. 319 p. *f* 20,50

Commander Radford's fifty years at sea, from a cadet on a cargo ship on the South America run to a senior Trinity House pilot, have taken him to almost every part of the world, in war and peace, in every sort of

vessel. Experience alone does not quarantee a good story, but in this case it is combined with humour, open-mindedness, a keen interest in people and a flair for the vivid anecdote. It all adds up to a deceptively readable auto-biography.
(The Times Literary Supplement, February 2, 1967)

SCHEFFER, AGE: Jan Doeksen-avonturen van een Hollandse berger en zeesleper. Baarn, Het Wereldvenster, 1966. 160 p. *f* 8,90

Optische en electrische berichtenwisseling

HALL, J.S. (Ed.): Radar aids to navigation. New York, Dover Pubns/London, Constable, 1966. 389 p. 192 drawings new ed. *f* 12,75

SCHROEDER, PETER B.: Contact at sea. London, The Gregg Press, 1967. 150 p. 37 ill. maps *f* 38,50

A fascinating history of radio communications from primitive spark equipment to today's sophisticated devices. (Publ. announcement)

Stuurmanskunst

ATLANTES Neerlandici. Bibliography of terrestial, maritime and celestial atlases and pilot-books published in the Netherlands up to 1880. Compiled and edited by C.KOEMAN. 5 vols. Vol. I - Van der AA-Blaeu. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1967. ca 640 p. ill. plts. Intekenprijs tot 1 maart 1967 I. *f*225,--

DESBARRES, J.F.W. a.o.: The Atlantic Neptune. Barre, Mass., Barre Publ., 1966. Series I *f*695,60

The time is the late 18th century. A ship of the Royal Navy or a British merchantman is approaching the east coast of North America. In het chart house the captain and navigator are examining an engraved, hand-colored chart containing the most accurate and detailed navigational information available on the harbor and approaches to which they are bound. Published in London between 1774 and 1784, it is one of 150 charts, plans and recognition views known collectively as "The Atlantic Neptune" - the first marine atlas of the region extending from the St. Lawrence River to and including the Gulf of Mexico. The atlas was compiled and published by Joseph F.W. Des Barres, under the direction of the British Admiralty....
Working from a rare original set Barre Publishers, Barre, Mass., is publishing the bulk of this work over the next three years in a series of six loose-leaf port-folios. ... Series I, consisting of 24

sheets, each 23 by 34 inches and depicting 15 areas along the New England coast from Boston to Shelter Island, is already available....
(The New York Times Book Review, November 27, 1966)

RITCHIE, G.S.: The admiralty chart. British naval hydrography in the nineteenth century. London, Hollis & Carter, 1967. 400 p. ill. maps *f* 46,20

SELLER, JOHN: The English pilot. Fourth book: West India navigation. By W. FISHER and J. THORNTON. Reprint of the edition London 1689. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1967. 19 doublepage charts *f* 160,--
(Theatrum Orbis Terrarum, 4th series)

WAGHENAER, LUCAS JANSZN: The mariners mirror. Reprint of the edition London 1588. Two parts in 1 vol. Introd. R.A. Skelton. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1966. 232 p. 45 charts *f* 175,--
(Theatrum Orbis Terrarum, 3rd series)

Het recht van de zee en zeerecht

MATEESCO, MIRCEA: Le droit maritime soviétique face au droit occidental. Préf. de Michel de Juglart. Paris, Pédone, 1966. 215 p. *f* 29,05

VADEMECUM bij de behandeling van scheepvaartzaken. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1966. II,23 p. *f* 1,40
(Ministerie van Buitenlandse Zaken)

WEISSBERG, GUENTER: Recent developments in the law of the sea and the Japanese-Korean fishery dispute. The Hague, Nijhoff, 1966. XIV,138 p. *f* 17,10

De schepeling

BRUSTAT-NAVAL, FRITZ: Zwischen Mast und Reling. Stuttgart, Henry Goverts Verlag, 1966. 206 p. *f* 17,30

Von diesem bekannten Seefahrtschriftsteller (mit dem Patent des Kapitäns für Grosse Fahrt) ist ein Buch, das vor allem seine Rundfunkvorträge enthält, erschienen, ein "nautisches Skizzenbuch", wie es im Untertitel heisst. "Zwischen Mast und Reling" wird, um nur einige Beispiele zu erwähnen, vom Untergang der "Niobe", von Weizenregatten, von Warenhäusern für die Schiffahrt und von Ringelnatz und der Bark "Elli" erzählt. 48 Beiträge, gut bebildert, fügen sich zu einem Kaleidoskop der Seefahrt zusammen; und ausserdem lernt man eine Menge dazu. Das macht dieses Buch besonders auch für die wissbegierige Jugend wertvoll.

Und schliesslich sei aus der literarischen Seekiste dieses Jahres noch ein Auswahlband hervorgeholt, den die Italiener Spagnol und Dossena mit grossem Geschick zusammengestellt haben, die "Logbuch" betitelte Sammlung von Briefen, Augenzeugenberichten und Tagebuchblättern, die mit Hannos "Jenseits der Säulen des Herkules" beginnt und mit Emilio Cecchis Essay "Im Schiffsinnern" endet. Dazwischen: "Ibn Battuta, Kolumbus, Melville und Owen Chase, der "Die wahre Geschichte von Moby Dick" erzählt, Conrad, Stevenson, Amundsen und Jack London und andere, die auf See mehr erlebt haben, als Schulweisheit sich träumen lässt. Auch Adalbert von Chamisso kommt zu Wort. Es ist ein Buch von der Romantik der Seefahrt.
Peter Pedersen
(Die Welt der Literatur, no. 26, 22.Dezember 1966)

CALVERT, J.: The naval profession. New York, McGraw-Hill, 1965. 196 p. *f* 22,50

CARLOVA, J.: Mistress of the seas: Anne Bonny. London, Arrow Books, 1966. new ed. *f* 2,20

HEIMS, PAUL GERHARD: Seespuk. Stuttgart, Henry Goverts Verlag, 1966. 223 p. *f* 17,30

Ein bisschen Atavismus herrscht heute noch in der Seefahrt; aber der "Seespuk" ist verschwunden. Mit Nachdruck hat ihn vor achtzig Jahren der kaiserliche Marinepfarrer P.G.Heims vertrieben. Er schrieb sein kleines, aber kulturgeschichtlich gewichtiges Buch über Aberglauben, Sagen und Legenden in der Seefahrt in durchaus missionarischer oder doch aufklärerischer Absicht. Indem er erläuterte, wie die Spukgeschichten entstanden sind, wollte er den Seeleuten die Angst vom Nacken nehmen.
Peter Pedersen
(Die Welt der Literatur, no. 26, 22.Dezember 1966)

HERRLAU, HARRY H.: "Moses" in Luv und Lee. Hamburg, Deutscher Verkehrs-Verlag, 1966. 191 p. *f* 17,30

Mit Schmunzeln nimmt man die Erlebnisse des "Moses" Harry H. Herrlau zur Kenntnis. Frisch und mit einem Hauch von Unverfrorenheit schildert der spätere Schiffahrts-Fach-journalist, bis 1964 Chefredakteur der "Deutschen Verkehrs-Zeitung", die frühen Jahre seiner Seefahrt. Das Buch ist ein Sitten- und Unsittengemälde des Bord- und Hafenlebens vor dem ersten Weltkrieg. In den USA wurde es mit dem "Transatlantic Literary Award 1966" ausgezeichnet. Es hat diesen Preis vollauf verdient. Hinter seinem Humor verbirgt sich schliesslich ein Bericht von harter Arbeit und unpathetischer Pflichterfüllung.
Peter Pedersen
(Die Welt der Literatur, no. 26, 22.Dezember 1966)

KLAASSEN, M.J.C.: De officier van administratie bij de Koninklijke Marine, 1824-1931. 's-Gravenhage, 1965. 241 p.

LEIPPE, ULLA (Hrsg.): Das abenteuerliche Leben des Jens Jakop Eschels. Hamburgh, Verlag Die Brigantine, 1966. 333 p. *f* 24,70

Ohne Bilder und doch voller Bildhaftigkeit ist ein kleines Buch, eine Art "Antiquität" auf dem Büchermarkt unter dem vollstandigen Titel "Das abenteuerliche Leben des Jens Jakob Eschels aus Nieblum auf Föhr, als Walfänger, Matrose, Kapitän and zuletzt als Reeder und Tabakfabrikant in Altona, von ihm selbst erzählt". Anno 1834 hat er's geschrieben. Jetzt hat es Ulla Leippe neu herausgegeben, wobei sie den Tonfall der guten alten, gefahrvollen Zeit in der ein Seemann noch reich werden konnte, ohne seine Seele zu verkaufen, fein gewahrt hat. Hier kann man einen unverfälschten Blick in die Alltagsgeschichte der Seefahrt werfen. Ein Dokument des Biedersinns an der Wasserkante ist dieses Buch aus der alten Truhe; man liest es mit ernstem Vergnügen.

Peter Pedersen

(Die Welt der Literatur, no. 26, 22.Dezember 1966)

LINDSAY, J.MURRAY: Sailor in steam. London/Sydney, Angus & Robertson, 1966. 160 p. 12 ill. *f* 14,50

Mr.Lindsay, a Scot now living in Australia, writes of his career at sea, travelling mainly between India, the Far East and Australia. It is a simple undramatic tale, but told pleasantly and with a slightly old-fashioned charm.

(The Times Literary Supplement, February 16, 1967)

MORTLOCK, J.F.: Experiences of a convict. London, Methuen, 1966. 240 p. ill. *f* 16,25

SPAGNOL, M. & G.DOSSENA (Hrsg.): Logbuch. Hamburg, Blüchert Verlag, 1966. 323 p. *f* 19,05

SUMMERS, D.L.: HMS Ganges, 1866-1966. One hundred years of training boys for the Royal Navy. Shotley Gate, HMS Ganges, 1966. 100 p. *f* 4,70

Zeesport

BORSTLAP, KEES: Met de Alk de wereld rond. Hilversum, De Boer, 1966. 197 p. *f* 11,90

CHICHESTER, FRANCIS: Along the clipper way. London, Hodder & Stoughton, 1966. 256 p. *f* 19,95

Mr. Chicester's latest book is times to coincide with his single-handed voyage round the world following the route of the old clipper ships. It is basically a description of the regions through which the route passes, but to add life and colour he has borrowed extensively from accounts of earlier voyages.... it is all bold and romantic, although the less intrepid may well feel that Mr. Chicester is welcome to it all.

(The Times Literary Supplement, December 29, 1966)

COOLHAAS, W.P.: Wedstrijdzeilen op zee. Het IJsselmeer, Waddenzee, de Zeeuwse en Zuidhollandse stromen, langs de kust en in volle zee. Amsterdam, Van Kampen, 1966. 308 p. ill. *f* 35,--

HARTOG, J.DE: De wateren van de Nieuwe Wereld. Ill. J.Spier. Amsterdam, Elsevier, 1966. 285 p. *f* 13,90

LEWIS, DAVID: Daughters of the wind. London, Gollancz, 1966. *f* 23,95

Dr.David Lewis's circumnavigation (he is at present on his way back to England from South Africa) is in some ways even more remarkable than Sir Francis Chicester's current enterprise. Chicester sails single-handed in an ocean racer of advanced but still conventional design, using every technique of modern navigation. Lewis sailed in a catamaran of experimental design, and from Tahiti onwards abandoned the instruments of modern navigation in order to test his theories of the navigational methods by which medieval Polynesians discovered and colonised New Zealand. Moreover, he added to his responsibilities by taking his wife and two infant daughters (now aged 4 and 2) with him. They accomplished Magellan and made their way to Valparaiso as a family alone. At Valparaiso they were joined by a young Englishwoman, Miss Priscilla Cairns.

Daughters of the Wind (a pleasing tribute to the four females who made up Rehu Moana's crew) is a book important in at least three different ways - for the design of ocean-going catamarans, in its psychological perception of maintaining the integrity of family life under strain, and for its contribution to historical understanding of the Polynesian peoples. In spite of his success in finding New Zealand from Tahiti by Polynesian navigation (his landfall was some 26 miles out), Lewis refuses to claim that he has "proved" anything more than that planned ocean voyages by the ancient Polynesians were possible. But this, surely, is a major step in a matter on which there has long been unsettled controversy - between the school of thought which holds that the Polynesian settlement of New Zealand was a matter of chance and ocean drift, and those who hold (with Lewis) that Maori civilisation was sustained by deliberate intercourse with its Polynesian source. After Rehu Moana's voyage, it will be hard for the detractors of Polynesian navigational skill to persist in their refusal to accept that repeated ocean crossings without benefit of compass or sextant were possible.

(The Guardian, 10 February 1967)

MANRY, R.: Tinkerbelle. London, Collins, 1967. 223 p. 37 ill. *f* 17,10

Robert Manry's arrival in Falmouth in August, 1965, after crossing the Atlantic alone in the tiny 13½ft. Tinkerbelle, was a nine-day wonder. The eagerness with which the news-starved press swooped on the story, and his own theatrical gesture of kneeling down and kissing the ground when he landed, induced a few sour reactions.

But any lingering scepticism should be dispelled by his account of the adventure. This is the classic story of the "little man" fulfilling his lifelong dream, the sub-editor on a Cleveland newspaper who scrapes together $ 160 for an old, damaged boat, re-

builds it in his garage, learns to sail it at weekends on Lake Erie with his wife and family, and finally, sets out on his hazardous journey,

(Times, 16 February, 1967)

RAYNER, D.A. & ALAN WYKES: The great yacht race. London, Peter Davies, 1966. 192 p. 8 ill. *f* 17,10

The Great Yacht/describes what happened when a few /Race American tycoons in their cups at the New York Yacht Club decided to race three of their freshwater schooners across the Atlantic from Sandy Hook to Cowes in December, 1866....

(The Times Literary Supplement, December 29, 1966)

TANGVALD, PETER: Sea gypsy. London, Kimber, 1966. 198 p. *f* 20,50

Peter Tangvald combed the yacht yards of Britain for the vehicle of his ambition to sail round the world. At Birdham Quay he found Dorothea, a 30ft. Bermudan cutter designed by Dr. Harrison Butler and built for family cruising in home waters. Twenty years earlier her sister ship, Khamseen, had sailed from Australia to England. He had found a thoroughbred and she had found an owner to give her rein....

Het crew would readily admit that Dorothea is the heroine of this saga. Exceptionally staunch and fast for her size she survived a hurricane off Casablanca and logged 155 miles in a day crossing the Indian Ocean. The skipper, having cast aside the engine, depended on her sailing qualities when making landfalls hazardous with reefs and tide-rips. She never failed him, responding to his instinctive seamenship and skilled handling....

Dorothea, now in her middle thirties, thrives on bucketing about the seven seas with a foaming bit in her teeth, delighting in the chance she has been given to prove her worth under a hard-driving master mariner worthy of her capacities.

(Times, 22 December 1966)

WILLIS, WILLIAM. An angel on each shoulder. London, Hutchinson, 1966. *f* 17,10

Romance in some form, sent 70-year-old William Willis off across the Pacific Ocean alone (except for a couple of accompanying angels) in his raft Age Unlimited. In "An Angel on Each Shoulder," he writes well where action and danger are concerned - and there was plenty of both. His encounter with the Great Barrier Reef, of which he had no chart, made an almost nightmare climax to the voyage.

(Daily Telegraph, 2 February 1967)

Onder water archeologie

BASS, GEORGE F.: Archaeology under water. London, Thames & Hudson, 1966. 224 p. photographs ill. maps *f* 19,95

(Ancient peoples and places,48)

Sixty-six years have passed since a Greek sponge diver named Elias Stadiatou bottomed on a heap of what he thought were boilders, 180ft. deep off the inhospitable north-east coast the small island of Antikythera. He looked around him and saw, as he said, "Men and horses,naked women, all dead". He closed his airvalve and rocketed to the surface, terrified. Fortunately for the world, his captain, Demetrios Kondos, was cooler headed. What Stadiatou had discovered was, almost certainly, the wreck of one of Sulla's cargoes of Greek art that had been lost in its way to Rome....

The second half of the twentieth century may be remembered by our remote descendants as the great age of man's expansion into the world beneath the ocean. Captain Jacques-Yves Cousteau, the brilliant French undersea explorer and inventor, has opened more of the earth's surface to exploitation by man than anyone since Columbus....

In Archaeology under Water he describes the development of underwater archaeology since Leon Battista Alberti attempted unsuccessfully to raise the Nemi ships in 1546. The book also embodies Dr. Bass's convictions about how underwater excavations should be carried out. Archaeologists, he says, should learn to dive and thus extend their operations underwater....

Dr. Bass's book ranges over a vast field, from Yucatán to Sweden, from Germany to the Mediterranean, always keeping close to his central purpose, which is to give a survey of the whole field and its technical developments, especially as they apply to his own work. Although much technical material has of necessity to be discussed, Dr. Bass is always clear, both in his explanations of purely archaeological problems and while discussing such fascinating gadgets as air-lifts, mapping grids, and midget submarines; and he is never dull. His text is supported by sixty-two fine photographs ... and forty-seven line drawings. There is an excellent general bibliography.

(The Times Literary Supplement, November 17, 1966)

JEFFERIS, ROGER & KENDALL McDONALD. The wreck hunters. London, Harrap, 1966. 224 p. ill. *f* 17,10

Messrs. Jefferis and McDonald describe how members of British Sub-Aqua clubs, following clues from fishermans' lore and contemporary records, have located and identified wrecks and remains along our coasts. Most of these date from the 18th century onwards, but there is mention of one far earlier site, of perhaps A.D. 180, on Pudding Pan shoal near Herne Bay, where fine Samian ware has been found.

The authors emphasise that underwater archaeology on the English coast, where at any point one can look out upon "the graveyard of at least a dozen ships," is extremely chancy: the waters are murky, tides often horribly fierce. Legally it is tricky too, for in theory "all wrecks belong to someone." One may, however, be able to buy a wreck as it lies and explore

it at one's leisure.

"The Wreck Hunters" reads like an historical adventure story - especially the many descriptions of events leading up to disaster.

(Daily Telegraph, July 14, 1966)

LEEUWEN, FERDINAND VAN: Verdronken verleden. Duiken naar schatten uit de geschiedenis onder water. Amsterdam, Broekman & De Meris, 1966. 128 p. 16 p. ill. *f* 9,75

Een oorspronkelijk Nederlands werk van de voorzitter van de Stichting Onder Water Onderzoek.

WRIGHT, THEON in collaboration with IONE ULRICH SUTTON: The voyage of the Herman. The dramatic story of the search for the $ 100 million treasure of Lima. New York, Hawthorn Books, 1966. 284 p. ill. *f* 28,40

-o-o-o-o-o-

L O S S E E I N D J E S

In October 1857 werd op verzoek van de burgemeester van Terschelling Zr.Ms. "Kanonneerboot No. 9", ter ondersteuning van de politie, naar dat eiland gestuurd in verband met de wanordelijkheden, welke optraden bij het vissen naar de schat van de "Lutine". Het volgende jaar kon het schip aldaar nog niet gemist worden en werd Zr.Ms. "Kanonneerboot No. 32" ter aflossing gestuurd.

In 1858 werd Zr.Ms. "Kanonneerboot No. 36" naar de Zuiderzee gezonden ter vernietiging van zeehonden, welke door hun aantal grote schade aan de visserij toebrachten.

(Brievenboeken Rijks-Archief Schaarsbergen, 1857,1858)

Op 5 februari 1831 deed de Commandant, Luitenant ter zee der 2-de klasse J.C.J. VAN SPEYK, zijn schip Zr.Ms. "Kanonneerboot No. 2" in de lucht vliegen. Bij de val van de Citadel van Antwerpen gingen 12 kanonneerboten verloren, t.w. de No. 1, 3 t/m 12 en 24. De in 1834 en 1835 nieuw gebouwde kanonneerboten kregen de opengevallen nummers, maar daar was geen No. 2 bij. In de vijftiger jaren waren deze schepen opgevaren en werden wederom nieuwe boten gebouwd, maar ook nu was er geen No. 2 bij.

De eerste stoomkanonneerboten droegen de nummers 1 en 3, ook nu werd geen No. 2 gebouwd.

(Bureau Marine Historie, Departement van Defensie (Marine))

De Marine heeft het nummer 13 nimmer vermeden. Een uitzondering vormt de nummering van de VAN BERKEL watervliegtuigen type WA. Hierbij komt geen nummer 13 voor; het vliegtuig voerde de registratie "W 12a". De radio-roepnaam vormde geen probleem, dat was dertien in letters (PMWAC). (A=1, C=3).

(Bureau Marine Historie), Departement van Defensie (Marine)

-o-o-o-o-o-

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

JAARVERGADERING 1967

De algemene vergadering zal dit jaar plaats vinden op zaterdag 6 mei a.s. te Antwerpen, waar onder meer het Nationaal Scheepvaart Museum bezocht zal worden. Nadere mededelingen omtrent programma en kosten zullen de leden tijdig bereiken.

BESTUURSWISSELING

Volgens Artikel 11 van de Statuten zal in 1967 de gebruikelijke bestuurswisseling plaatsvinden. De leden wordt verzocht vóór 20 april 1967 namen van kandidaten in te zenden bij het Bestuur, Groenhovenstraat 14, 's Gravenhage. Commandeur J.VAN DULM stelt zich niet herkiesbaar.

CONTRIBUTIE 1967

Willen de leden, voor zover zij dit niet reeds deden, hun contributie voor het lopende jaar à *f* 7,50 (leden beneden de 25 jaar à *f* 4,--) voldoen op girorekening nr. 293591 van Mejuffrouw A.M.P.Mollema te 's Gravenhage.

LEDENLIJST

[redacted]

[redacted]

Oud Alblas [redacted]

[redacted]

[redacted]

PERSONALIA

De Heer H.C.Jorissen is benoemd tot Gevolmachtigd Minister aan Hr.Ms.Ambassade te Bonn.

De Heer F.van der Straaten, kapitein-luitenant ter zee b.d., nam in augustus 1966 afscheid als docent zeegeschiedenis bij het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord. Hij werd in deze functie opgevolgd door Drs Ph.M.Bosscher. De Heer Bosscher werd op 1 november jl. bevorderd tot luitenant ter zee speciale diensten der tweede klasse, o.c.

= o O o O o O o =

==========

Mededeling

De secretaresse ontving het verzoek de leden mede te delen, dat een complete serie der uitgaven van de

LINSCHOTEN VERENIGING

(67 delen in 75 banden) te koop wordt aangeboden.
Belangstellenden kunnen zich voor nadere inlichtingen wenden tot

[redacted]

==========