MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 23 september 1971

MEDEDELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR

ZEEGESCHIEDENIS

No. 23 september 1971

REDAKTIE

[redacted]

Uitgegeven met steun van de Nederlandse organisatie voor zuiver-wetenschappelijk onderzoek ZWO en de Oostersche Handel en Reederijen.

Verschijnt tweemaal per jaar

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
Drs. L.M. Akveld	secretaris
F.C. van Oosten, luit. t.z. 1ste kl. S.D.	penningmeester
Dr. R.E.J. Weber	

[redacted]

CONTRIBUTIE

Minimum *f* 15,-- per jaar; leden beneden 25 jaar *f* 7,50, leden buiten Nederland woonachtig *f* 16,50.
Te voldoen op girorekening 390150 t.n.v. Penningmeester van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, 's-Gravenhage.

Losse nummers van de Mededelingen bij het Secretariaat verkrijgbaar:
no. 1 t/m 11 á *f* 3,--, no. 12 t/m 15 à *f* 4,50, no. 16 t/m 19 à *f* 6,25, no. 20 t/m 22 à *f* 8,-- per stuk; de cumulatieve index à *f* 5,--.

INHOUD

blz.

In memoriam Mejuffrouw Drs. A.M.P. Mollema 5

ARTIKELEN

Dr. J. Belonje, De Quarantaine bij Westerland op Wieringen in de 19e eeuw. 6

Mr. J.C.P. baron Speyart van Woerden, Een hypothese over de oorsprong van het Hohenzollern-model uit Heinrich Winter's "Der Holländische Zweidecker von 1660 (1670)". 13

A.G. Vromans, Een uitreis naar Indië in de Eerste Wereldoorlog. 20

Summaries of the articles. 39

LITERATUUR

Boekbesprekingen:

Altonaer Museum in Hamburg, 8. Jahrbuch (R.E.J. Weber) 40

C.R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825 (M.A.P. Meilink-Roelofsz). 40

J. van Beylen, Schepen van de Nederlanden (L.M. Akveld). 41

D. Macintyre, Zeilvaart 1520-1914 (J. van Beylen). 42

J. Mirsky, To the Arctic. The story of northern exploration (S.J. de Groot). 43

J.K. Oudendijk, Status and extent of adjacent waters (A.H. Huussen jr.). 43

G. Hamann, Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte (L.M. Akveld). 45

C. Koeman, Joan Blaeu and his Grand Atlas (A.H. Huussen jr.). 45

R. Ollard, Man of war: Sir Robert Holmes and the Restauration Navy (Jhr. H.A. van Foreest). 46

P.G. Rogers, The Dutch in the Medway (S.W.P.C. Braunius). 47

A. Winston, No purchase, no pay (F.J.A. Broeze). 48

J.R. Bruijn, De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751 (S. Hart). 48

J.S. Stavorinus, Voyages to the East-Indies (J.R. Bruijn) 50

J. Hartog, Luis Brión; de admiraal-financier (A.H. Huussen jr.). 52

E.J. March, Inshore craft of Britain in the days of sail and oar (J. Verseput). 53

S. Breyer, Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970 (G.J. van Nimwegen) 53

S.L. Poole, Cruiser. A history of British Cruisers from 1889 to 1960 (F.C. van Oosten). 54

blz.

H. Popham, Into the wind. A history of British naval flying (H. Th. Bussemaker). 55

J. van Beylen e.a. (red.) Maritieme Encyclopedie, Deel II (J.R. Bruijn). 56

Jaarverslag 1970 van de Ver. Ned. Hist. Scheepvaartmuseum (R.E.J. Weber). 56

Verscheijde schepen en gesichten van Amstelredam 57

Foto's uit het Scheepvaart Museum 57

Nieuwe artikelen 57

Nieuwe uitgaven 59

VERENIGINGSNIEUWS 63

Jaarverslagen 1970

NOTEN 66

Addendum: Summaries of the articles in Nr. 22 (March 1971) 68

IN MEMORIAM

Op 2 mei 1971 ontviel ons na een ernstige ziekte onze secretaris/penningmeester Mejuffrouw Drs. A.M.P. Mollema.

Het is U bekend dat Lyda Mollema de ziel van onze Vereniging was. Zij heeft die immers opgericht, in stand gehouden en groot gemaakt met een werkkracht en enthousiasme, waarvan men de weerga niet spoedig zal vinden. In deze tijd toch was de belangstelling voor Zeegeschiedenis in Nederland op een dieptepunt gekomen, waardoor groot zelfvertrouwen en een volledige inzet vereist waren om de stroom terug te buigen. Zij nam vrijwel alle functies, waaraan veel arbeid verbonden was, op haar schouders: het secretariaat, het penningmeesterschap, de redactie der Mededelingen, de vaste kolommen in ons tijdschrift, de organisatie der excursies. Eerst later kon zij van een enkele dezer taken worden ontlast. Aan de vergaderingen van het bestuur in haar gastvrije woning zal ieder die daarbij aanwezig was steeds met het grootste genoegen terugdenken.

Maar meer dan dat alles trof ons telkens de zo zeldzame combinatie van efficientie, gracieuze stijl en warme vriendschap, die haar altijd heeft gekenmerkt en die ons dankbaar zullen stemmen tot in de lengte van vele dagen. Thans blijft ons niets dan de herinnering aan deze zeer bijzondere vrouw. Het is voor ons allen een groot voorrecht haar goed gekend te hebben en met haar te hebben samengewerkt zonder dat ooit enig misverstand deze verhouding heeft verduisterd. Wij zullen trachten in haar geest door te gaan en te behouden waaraan zij haar hart zo had verpand. Zij ruste in vrede.

De Voorzitter

ARTIKELEN

DE QUARANTAINE BIJ WESTERLAND OP WIERINGEN IN DE 19E EEUW *

door Dr. J. Belonje

Dat, en hoe, men vanouds placht op te treden tegen bemanningen van zeeschepen, waar ziekten aan boord heersten, is zeker wel bekend. In zulke gevallen immers placht de betrokken admiraliteit bevel te geven dat het besmette vaartuig weer naar zee zou gaan, terwijl bij voorkomende gelegenheden militari manu een landing werd belet. Mochten de schepelingen zich tegen de gegeven orders verzetten, dan kwam het zelfs voor, dat men de overtreders "bij soorte van quarantaine" eenvoudigweg in een gevangenis opsloot! 1) Deze min of meer opportunistische wijze van handelen heeft allengs echter maar weinig voldaan en het mag daarom geen wonder heten, dat de betrokken autoriteiten in de nadagen van de Bataafsche Republiek het ontstane vraagstuk meer principieel hebben aangevat door op dit terrein duidelijke en daarbij scherpe gedragslijnen voor te schrijven. Zo verscheen er op 10 januari 1805 een publicatie van het Staatsbewind "houdende Algemeen Reglement ter weering van besmettelijke Ziekten, welke door middel der Scheepvaart zouden kunnen worden overgebragt". In niet mis te verstane bewoordingen werden daarin tal van wettelijke voorschriften gegeven, waaronder verscheidene verbodsbepalingen, die op "Straffe des Doods" gehandhaafd zouden kunnen worden. 2) Buitengewone toevallen van storm- of scheepsnood uitgezonderd werden de zee-kapiteins verplicht hun besmette schepen langs twee waterwegen in het Bataafse territoir binnen te voeren: in het noorden hetzij in Texel of het Vlie, in het zuiden "in de Goedereede" en "in het Zeegat van Vlissingen".
Het 3e artikel van de publicatie ging wèl van de gedachte uit, dat er een plaats zou bestaan, alwaar quarantaine kon worden gehouden, doch deze plaats (of plaatsen) werd niet nader aangeduid. Niettemin, moeten er omstreeks diezelfde tijd toch reeds plannen voor een of meer vaste gelegenheden tot uitoefening der quarantaine ontwikkeld zijn. Zeker is, dat voor de vaartuigen, die als bestemming "de Maze" hadden, een plaats is uitgekozen "op de Tiengemeten in het Haringvliet, provincie Zuid-Holland in de Oudepolder". 3) Ten aanzien van de stichting van een quarantaine-gelegenheid voor de noordelijke zeegaten heeft men in het geheel niet gedraald. De keuze was hier aanstonds gevallen op een gedeelte van het zogenaamde Hooge Klief van Westerland op het eiland Wieringen; toen de geadmitteerde landmeter D. Mentz een plaatsopneming aldaar moest uitvoeren en in kaart brengen - dat was in september 1805 - was de inrichting practisch al gereed. De beschikbare terreinen waren aldus uitgezet: aan de noord- en noord-oostkant vormde de laagwaterlijn van de Waddenzee de grens, terwijl twee palissaden-rijen, samen een hoek vormende van ongeveer 120°, getrokken van zee tot zee de noord-oostelijke en zuid-oostelijke omheining van het ingenomen gebied uitmaakten tussen Dam en Lutkeland.
Binnen het op die wijze afgescheiden vak waren gebouwtjes neergezet, op drie rijen evenwijdig aan elkaar. In de zuid-oosthoek, daar waar de palissaden-reeksen elkaar raakten had de inrichting haar "provisionele Wagt". Meer in noord-westelijke richting volgden drie volkomen gelijk geconstrueerde gebouwen, aangeduid als "magazijn en lootsen" en nog verder in diezelfde richting had men opnieuw een drietal gebouwen neergezet die van gelijksoortige allure waren met dien verstande, dat de middelste daartussen geheten was "Woning van den Directeur", en voorzien was van een "achteruit" als aanbouw aan de noord-oost-kant. De beide andere huizen hier waren respectievelijk een "Werklieden Woning" en een "Caserne". In de noord-west-hoek was tenslotte nog

* Noten achterin, blz. 66

een "Ziekenhuis" verrezen, van een omvang ongeveer als de zojuist genoemde politiewacht. Teneinde het complex beter van de zeezijde te kunnen bereiken was aan de noordkant en grotendeels zich uitstrekkende in zee een "Op Rij en op Scheep steiger", een houten bouwwerk, verrezen. Voor een min of meer hermetische afsluiting was zorggedragen. Mochten de personen die op het terrein geconfineerd waren, zich al niet buiten de scheidingslijn van palissaden en zee-grens begeven, buitenom deze staketsels was nogmaals op een afstand van ongeveer vier meter een tweede cordon te zien, dat diende tot "communicatie der wagt posten". Ook de daardoor gevormde open ruimte schijnt weer met een rij van palissaden afgeheind te zijn van de omlopende openbare weg, de Noordergeesterweg. 4)
Er was met dat al nu wel een quarantaine op Wieringen verrezen, maar organisatorisch ontbrak daaraan eigenlijk nog vrijwel alles. Daarom richtte de Secretaris van Staat "voor de Zaaken der Marine" zich op 18 april 1806 tot een drietal deskundigen met het verzoek aan hem te rapporteren hoe bij intreding van een onverhoopte besmetting op grote schaal dadelijk een voldoende gebruik van het nieuwe instituut zou kunnen worden gemaakt.
De uitnodiging werd gericht aan de heren C. van Kerchem, Commissaris-Directeur 5), Dr. P. van Woensel, Doctor-Generaal 6) en A. F. Goudriaan, Directeur der Maritieme Gebouwen. 7) Deze drie autoriteiten begaven zich met bekwame spoed tezamen naar het eiland Wieringen, waar zij de nieuwe instelling bezichtigden. Zij hielden vervolgens een ampele conferentie op de 18e mei en al varende "op 's Lands schuit "Zephir" zijlende in de Zuider Zee" stelden zij het verlangde rapport op schrift onder dagtekening van de volgende dag, de 19e mei 1806. Dat stuk werd aan het Ministerie aangeboden. 8)
Men sprak als zijn oordeel uit, dat als ligplaats van de quarantaine-schepen het Oude Veer bestemd moest worden. Er stonden daar namelijk dukdalven, waarvan weliswaar gedurende verscheidene jaren geen gebruik meer was gemaakt, maar die toch nog wel gerepareerd zouden kunnen worden, mits de omliggende slik-glooiingen zouden worden opgehoogd om "dezelve tegens de infectie der Zeewormen te beveijligen". Het Oude Veer lag weliswaar tamelijk ver van Westerland verwijderd, maar in quarantaine-tijd zou men dan een paar lichters of kagen in vaste dienst kunnen nemen voor het overvoeren van geloste goederen. Daarbij diende dan door een of twee gewapende "Lands Vaartuigen" te worden gesurveilleerd om alle contact van de quarantaine-schepen hetzij met andere schepen hetzij met het dorp Oudesluis in de Zijpe te beletten. Voorts moest een gewoon Wieringer schuitje, een vaartuig dat op deze wateren het meest geschikt werd, aangeschaft worden om de aan te stellen medicus gelegenheid te bieden tot inspectie der quarantaine-schepen.
De commissie gaf ontwerp-instructies hoe te handelen met de uit de schepen weggehaalde en mogelijk besmette goederen: zij moesten in de gereed gekomen pakhuizen luchtig neergelegd worden op ribben of op losse planken op de zolderbalken; de plunjes diende men op te hangen aan scheertuien. Voor transport van de goederen uit de schepen naar de magazijnen adviseerde de commissie twee boerenwagens en een span paarden aan te kopen. Het aan te nemen personeel voor de Quarantaine diende bij voorkeur ongehuwd te zijn, want hoe minder mensen zich daar zouden ophouden, hoe beter, ook al ter voorkoming van uitbreiding van de besmetting. De reeds genoemde directie-woning zou niet alleen door de "Intendant" maar tevens door de medicus van dienst betrokken worden, terwijl voor een frater en twee zieken-oppassers wel plaats zou zijn in het hospitaal. De pakhuismeester, die op dat moment het huis van de Intendant bewoonde, kon wanneer deze hem in de toekomst in zijn huis niet dulden wilde, 't best verhuizen naar het terzijde liggende gebouw, dat dan voor dit doel van een schoorsteen en van een paar bedsteden zou kunnen worden voorzien. Er moesten twee vaste sjouwerlieden zijn, maar kwam er meer werk dan zou de commissie militairen tegen een extra-beloning voor deze functie willen aantrekken tot ten hoogste 6 man. Men diende er wel op bedacht te zijn personen te kiezen, die in staat waren onderhoudswerken uit te voeren aan de diverse gebouwen ter plaatse. De dienst vorderde daarbij evenwel niet, dat de wachthoudende militairen, die onder een officier of een sergeant zouden worden geplaatst, afzonderlijk in de kazerne verblijf zouden houden.
Van de "gewone secreten uit de hospitalen" mocht men verwachten, dat zij hier op

Wieringen niet "practicabel" zouden zijn en daarom schreven de heren voor, dat "in ijder vertrek een soort van schuyf-koffertje zouden moeten worden gemaakt, welke bij het gebruik na buyten geschooven zijnde, aanstonds van de buitenkant kunnen worden gezuiverd, en alzo alle bederf van lugt voorgekoomen". Die "geheimkoffers" zoals de technische benaming zou zijn, moesten na gebruik op de oever in zee worden uitgestort (!). Voorts volgden nog ontwerp-voorschriften voor patienten en reconvalescenten, die strikt in voorgeschreven vakken bijeen gehouden moesten worden. In overweging werd ook gegeven of het niet raadzaam zou zijn om de personen binnen de Quarantaine in een bijzondere kleding te steken, met het verbod eigen en afwijkende kleding te bezitten. Op de Quarantaine waren thans nog alleen de pakhuismeester en twee sjouwers aanwezig, maar het zou stellig nodig zijn dadelijk een intendant, een doctor en een frater te benoemen om op alle eventualiteiten voorbereid te zijn. Een summiere begroting van kosten besloot het advies.

Ambtelijke molens malen traag en het schijnt dan ook, dat pas in 1809 de aangelegenheid verder haar beslag verkreeg terwijl in datzelfde jaar een intendant werd aangewezen om het algemene beheer te voeren over de bij Westerland gelegen quarantaine. Deze eerste intendant was Johannes Florens Eilbracht, geboren op 26 januari 1767 te Abcoude als zoon van een gelijknamige vader en Anna Elisabeth Overgoor. In 1782 was hij als cadet in zeedienst gekomen bij de Admiraliteit van de Maze, waarna zijn benoeming respectievelijk tot luitenant-titulair, tot luitenant en tot kapitein-luitenant-ter-zee was gevolgd op resp. 26 november 1782, 29 maart 1785 en 6 april 1796. In deze laatste rang commandeerde hij op 13 october 1797 ten tijde van de slag bij Kamperduin de in het centrum gelegen "Minerva", een fregat met 24 kanons en 150 man aan boord. Hij bracht in het eskader van de schout-bij-nacht Story zijn schip nagenoeg onbeschadigd, en terwijl slechts één opvarende gewond was geraakt, in de haven van het Nieuwediep terug. 9) Hierna in een krijgsraadzaak betrokken werd hij vrijgesproken. Op 29 juni 1798 volgde zijn benoeming tot kapitein-ter-zee en in die hoedanigheid verkreeg hij het commando over "De Beschermer", een linieschip (54 stukken en een bemanning van 250 koppen), dat het als tweede in de Bataafse voorhoede tijdens de slag bij Kamperduin zwaar te verduren had gehad en dat zijn commandant tengevolge van daarbij opgelopen zware verwondingen had verloren. 10) Toen op 30 augustus 1799, 's morgens om 7 uur de voor de invasie van noordelijk Holland bestemde Engelse vloot de reede van Texel bereikte en een deel van de vijandelijke oorlogsschepen koers zette naar de Vlieter, waar het Bataafsche gros onder de schout-bij-nacht Story voor anker lag, lag Eilbracht met "De Beschermer", die toen dringend aan herstel toe was, in de achterhoede van de Bataafse vloot, namelijk ongeveer ten noorden van de Zwarte- en ten oosten van de Roode Ton. 11) De geschiedenis van de rampzalige overgave van onze vloot dient hier niet herhaald te worden; tezamen met de overige commandanten en verschillende schepelingen werd Eilbracht, nadat hij zich aanvankelijk naar Enkhuizen had begeven, te 's-Gravenhage in het Provoosthuis der Marine op 13 november 1799 "gecustodieerd". 12) Dit liep voor hem uit op een sestentie van de Hooge Zeekrijgsraad aldaar van 12 september 1800; hij werd daarbij "uit den dienst gecasseerd en onbekwaam verklaard, den lande immer weder te kunnen dienen". De uitspraak van deze beslissing had plaats op 1 oktober daaraanvolgende "in de Trêves-kamer in het Nationaal Hotel". 13) Ondanks deze sententie te zijnen laste is Eilbracht toch bij besluit van 17 maart 1809, zij het "provisioneel", aangewezen tot Intendant der Quarantaine op Wieringen. Men had daar weldra nog een andere functie voor hem, want na de inlijving bij Frankrijk toen hier te lande de rechterlijke organisatie fundamenteel werd gewijzigd, werd hij benoemd tot suppléant van de Juge-de-paix in het Kanton Wieringen. In 1813 keerden de kansen voor hem nog in meerdere mate, want hij had het geluk dat een Souverein Besluit van 5 juli 1814 hem herstelde in zijn rang van kapitein-ter-zee; op 30 juli werd hij door Z.D.H. persoonlijk beëdigd. Nog een aantal jaren heeft hij, Intendant gebleven, in die functie dienst gedaan hoewel bepaald met grote tegenzin, hetgeen hij duidelijk tot uiting bracht in een brief, die hij op 27 april 1815, door tussenkomst van de Secretaris van Staat voor de Marine, aan de Koning richtte. Hij verzocht daarin om actieve dienst, aangezien hij van mening was daartoe "beter geschikt te zijn, als den werkeloze

en solitaire Post, die ik thans bekleede". 14) Bij een memorie van 12 januari 1821, die reeds 5 dagen later aan Z.M. werd voorgelegd, werd evenwel als ambtelijk oordeel uitgesproken, dat hij als behorende tot de 10 oudste kapiteinen-ter-zee wegens zijn lange non-activiteit niet meer geschikt was voor herplaatsing in actieve dienst: "zoo lang deze Officier als intendant aan de Quarantaine plaats op het Eiland Wieringen fungeert, zoude hij het daar aan verbonden tractement van ƒ 2000,= kunnen blijven trekken en zijn pensioen stilstaan". Deze voordracht is gevolgd en het bepaalde pensioen ad ƒ 1462,= 's-jaars moest stilstaan zolang het Intendant-schap duren zou, het een en ander werd neergelegd in het Kon. Besluit van 12 maart 1821 (no. 81). Die toestand van "stilstaan" heeft voor de belanghebbende geduurd tot 1 januari 1844, toen hij het eiland verliet om te Haarlem in een woning aan de Bakenessergracht, wijk I, no. 637 ambteloos verder te leven, thans op pensioen van de Zeedienst. Na ruim 4 jaren is hij aldaar overleden op 3 juni 1848. Te Haarlem ook ligt hij begraven op de Algemene Begraafplaats aan de Schoterweg in het oude gedeelte in het graf no. 58; de zerk, die zijn naam en de data van geboorte en overlijden aanduidt, is tot op heden daar bewaard gebleven. 15)
Johannes Florens Eilbracht was gehuwd met Hermina Neygh, geboren te Rotterdam als dochter van Adrianus en Geertruyda Verhey. Toen het echtpaar nog op de Quarantaine woonachtig was is zijn echtgenote overleden in de ouderdom van 64 jaar op 11 juni 1828. Zij werd te Hippolytushoef in de kerk begraven. 16)
Uit hun huwelijk kwamen behalve drie jong overleden kinderen twee dochters en een zoon voort. De jongste dochter Hermina Johanna geboren te Rotterdam 9 mei 1799 overleed op de Quarantaine 30 januari 1820. Het oudste kind was de in 1790 te Rotterdam geboren Anna Elisabeth Eilbracht, die te Wieringen gehuwd is op 5 oktober 1828 met Jan Dekker, geboren 29 maart 1802 te Hippolytushoef, zoon van Dirk Kirksz. en van Dieuwer Witte, die ten tijde van zijn trouwen reeds als (mede-)intendant het beheer had over de Quarantaine. Dekker overleed daar op 30 januari 1837, waarna zijn weduwe hertrouwde op 18 april 1841 met een dijkwerker met name Bernardus Beukenkamp, oud 27 jaar, de te Zaandam woonachtige zoon van Anthonia Beukenkamp, geboortig van Rotterdam. Van deze tweede echtgenoot was zij reeds gescheiden toen zij te Haarlem overleed op 28 juni 1876 in het huis Klein Heiligland, wijk 3 no. 476. Op 1 juli d.a.v. werd zij in het graf van haar vader begraven.
De zoon van de kapitein-ter-zee was weer een Johannes Florens Eilbracht, geboren te Rotterdam 24 december 1792. Hij is ongehuwd gebleven en was van 1807 tot 1810 als klerk werkzaam op het kantoor van de makelaar De Haas te Rotterdam; toen hij voor de conscriptie in aanmerking kwam, meldde hij zich vrijwillig voor de dienst bij de oorlogsmarine. Als chirurgijn der 3e klasse maakte hij in 1814 tot aan de overgave het beleg van Naarden mee met de flottille-Elbe, terwijl hij als chirurgijn der 2e klasse tegenwoordig was bij de expeditie naar de Middellandsche Zee; bij het gevecht voor Algiers diende hij op het vlaggeschip "Melampus". 17) Na het verlaten van de zeedienst heeft hij eveneens een functie op de Quarantaine te Wieringen verkregen: hij bracht het in tegenstelling tot zijn vader en zijn zwager evenwel niet verder dan "magazijnbewaarder" ter plaatse. Hij heeft zijn vader niet lang overleefd, want op 18 februari 1854 stierf hij daar reeds "in het huis staande op 's Rijks Quarantaine plaats" volgens de aangifte de volgende dag gedaan door zijn "gebuur" de 45-jarige landman Pieter Pietersz. Kooij en de 26-jarige Eilandsbode Arie Poel, die bij die gelegenheid als zijn "goede bekende" compareerde.
Men mene nu niet, dat de Quarantaine op Wieringen geregeld in bedrijf is geweest. In een rapport aanwezig in de "papieren-Verhuell" wordt de opmerking gemaakt, dat wanneer er werkelijk gebruik van zou moeten worden gemaakt, er meer personen een aanstelling dienden te ontvangen. In de eerste tijd van haar bestaan is er echter nimmer gebruik van gemaakt; de uitgaven bestonden eigenlijk alleen uit de kosten van het herstel van de stenen glooiing aan de zee-zijde ter voorkoming van voortschrijdende afneming van het strand; deze bedroegen jaarlijks wel ƒ 55.000,=. 18)
Het complex der gebouwen tezamen met het omheinde gebied bleef bij voortduring onder het beheer der Marine en ook ten tijde van de inlijving bij Frankrijk werd de Quarantaine op Wieringen gehandhaafd. Dat laatste blijkt duidelijk uit een aankondiging in het "Feuille Politique du Département du Zuyderzee" betreffende een tegen 2 augustus

1813 te houden aanbesteding bij inschrijving van allerlei voorzieningen aan de Quarantaine, aangekondigd door de "Sous-préfet de l'Arrondissement d'Alkmaar, chevalier de l'Empire et de la Légion d'Honneur". 19) Behalve herstel van een deel van het houten hoofd dat over 47 m door ijsgang vernield was, moest ook een stenen fundering onder de woonhuizen "de l'intendant, du garde-magasin, des ouvriers et sous la caserne" aangebracht worden, terwijl voorts nog tal van andere werkzaamheden, waaronder het tweemaal teren van alle huizen en magazijnen, het herstellen van hekken uitgevoerd zouden moeten worden. In totaal werden deze werken begroot op de niet geringe som van frs. 36.607,=.
Uit een en ander wordt duidelijk - hetgeen trouwens reeds geredelijk vermoed kon worden - dat de gebouwen van de Quarantaine zonder uitzondering uit hout waren opgetrokken. Deze toestand nu zou bestendigd blijven totdat bij de aanvang van het laatste kwartaal der eeuw de instelling een geheel afwijkend karakter zou verkrijgen.
Nadat nu de Intendant Eilbracht, zijn schoonzoon en zijn zoon achtereenvolgens op de Quarantaine de directie hadden uitgeoefend,was van 1 januari 1844 tot 1 januari 1853 Pieter Assuerus Rivery "Beheerder", zoals de term sedert luidde, geworden. 20) Rivery, die op 27 october 1803 was geboren, werd op 19 september 1816 leerling der Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, op 19 januari 1820 Adelborst der 2e en op 1 januari 1822 Adelborst der 1e klasse, waarna hij op 1 juli 1824 bevorderd werd tot buitengewoon luitenant der 2e klasse en op 1 april 1830 tot luitenant der 2e klasse. Bij Kon. Besluit van 15 juli 1836 (no. 86) volgde tenslotte zijn benoeming tot luitenant der 1e klasse, zijnde de hoogste rang, die hij bereikt heeft totdat hij op 1 januari 1844 op pensioen werd gesteld om, na plaatsingen op tal van Zr.Ms. schepen (de fregatten "Dageraad" en "Algiers", het wachtschip "Zeeland", de brik "Sirene", de wachtschepen "Kenau Hasselaar","Sambre", de korvet "Hippomenes" en het kostschip "Atalante") tenslotte naar de Quarantaine te vertrekken.
Zijn opvolger in 1853 was de luitenant-ter-zee titulair der 1e klasse Nanning Willem Jager, geboren te Brielle op 19 juni 1797. Hij stamde uit een marinefamilie, afkomstig uit Hoorn, was zoon van Claas en kleinzoon van Pieter Jager, beide kapiteins ter zee, terwijl zijn moeder, Jacoba van Foreest, een tante was van de jonggestorven zeeofficier Nanning van Foreest. Tezamen met zijn echtgenote Johanna Maria Elisabeth Boot, geboren te Nieuwer-Amstel in 1804, was hij de 29ste october 1853 op Westerland komen wonen. Het echtpaar is op 24 april 1860 naar Nieuwer-Amstel verhuisd en een nieuwe beheerder verscheen.
Deze opvolger was Pieter van Wijhe, geboren te Kampen 21 october 1812. Hij bracht het eveneens tot luitenant-ter-zee der 1e klasse en ook hij maakte op zijn beurt een groot aantal plaatsingen mede aan boord van allerlei oorlogsbodems, terwijl hij ook tal van jaren in Oost- zowel als in West-Indië doorbracht. Het laatste halfjaar van zijn diensttijd bekleedde hij nog de post van Onder-Equipagemeester op 's-Rijkswerf te Hellevoetsluis. Hem werd per 1 januari 1858 pensioen verleend, waarna hij tot 26 april 1878 beheerder der Quarantaine is geweest, om vervolgens met zijn echtgenote Jacoba Elisabeth Christina Jager vandaar naar Rhenen te vertrekken. 21)
Van Wijhe was de laatste "beheerder" van de Quarantaine. Dat blijkt uit een vergelijking van de Begrotingen van Marine voor de jaren 1877 en 1878; de eerste namelijk noemt in art. 17 der IIe afdeling de Quarantaine, in de begroting van het volgend jaar wordt zij in het geheel niet meer vermeld. 22) Deze opheffing kan onmogelijk onverwacht gekomen zijn, want het gebruik, dat van de nuttig bedoelde instelling werd gemaakt, was in het begin van haar bestaan reeds miniem en in de loop der jaren was dit zo gebleven. Een duidelijk bewijs hiervan is te vinden in de 33e en laatste brief uit het Dagboek van de Kapitein 1e klasse bij het Korps Mariniers P.A. Leupe aan boord van Zr.Ms. fregat Evertsen gedurende de jaren 1858-1861. 23) Die brief, geschreven uit Willemsoord op 1 mei 1861 vermeldt dat, toen deze oorlogsbodem aan het eind van zijn reis met talrijke, aan een oogziekte lijdende patienten ten anker gekomen was ter reede van Texel, de chef van het Marine-Hospitaal aan boord kwam teneinde de Etatmajor zowel als de equipage te kunnen onderzoeken. Dit had tot uitslag, dat er ruim 300 officieren, adelborsten en verdere schepelingen genoteerd werden, die in meerdere of mindere mate door de besmettelijke ziekte waren aangetast. Dadelijk werden 4

officieren, 8 adelborsten en 115 minderen in het hospitaal der Marine opgenomen, waarmee alle daar beschikbare zalen daar meteen bezet waren. De schrijver voegt dan deze woorden aan zijn verhaal toe, die bezwaarlijk misverstaan kunnen worden:
"Het schip kwam intusschen op de haven en de gemeenschap met den wal werd afgebroken. Inmiddels werden de quarantaine-gebouwen te Wieringen, telle quelle in gereedheid gebragt om de overige te kunnen opnemen, werwaarts op den 24en dezer (April 1861) 180 in getal vertrokken".
Ervaringen als deze hebben de leiding der Koninklijke Marine ongetwijfeld doen inzien, dat het verkieslijker was om het hospitaal te Willemsoord de nodige uitbreiding te verlenen ter opneming van alle patienten, óók in geval van besmettelijke ziekten, inplaats van zijn toevlucht te moeten nemen tot uitbesteding van de lijders naar een in orde te maken verblijf in het tamelijk afgelegen oord, dat de Quarantaine van Westerland toch eigenlijk was. Met recht verkreeg de instelling op Wieringen toen dan ook weldra een totaal gewijzigde bestemming. Laat de oudste editie van onze "Stafkaart" 24) nog duidelijk zien, dat onveranderd ter plaatse binnen de hier eerder beschreven dubbele omheining aan zee de evenwijdige reeksen gebouwen stonden, de bergloodsen, het hospitaal en de woningen, 25) tussen de jaren 1876 en 1877 zijn deze bouwsels geleidelijk aan gesloopt, waarna een aanvang werd gemaakt met de stichting van een Kruitmagazijn en daarbij behorende werkplaatsen en opzichterswoning van steen. 26)
Als eerste heeft hier toen als "Bewaarder" een taak gekregen de op 8 januari 1830 te Heelsum geboren Hermanus Steigstra, die echter reeds op 26 september 1883 naar den Helder vertrok om vervangen te worden door Johannes Philippus Plooy "bewaarder bij de Buskruidmagazijnen", een op 13 augustus 1833 te Middelburg geboren Zeeuw, die daartoe overgekomen was uit Nieuw-Helvoet. Hij vertrok naar den Helder op 7 maart 1891. Wie in het daarop volgende tijdvak de leiding heeft gehad kon niet meer worden nagegaan, doch in 1894 werd deze aan Abraham Velleman, op 31 juli 1849 te Zierikzee geboren, gepensioneerd opper-konstabel der Koninklijke Marine toevertrouwd. 27) Hij was, ook alweer onder stilstand van zijn inkomsten bij de Marine, ingaande 1 october 1893 reeds gedetacheerd bij de Magazijnen op Westerland, waarna hij bij besluit van 25 juli 1894, no. 31 zijn benoeming effectief tot bewaarder bij het buskruit-magazijn gevolgd is. Reeds per 11 augustus 1894 werd hij evenwel in zijn functie vervangen. Velleman's opvolger werd Gerardus Rump, die laatstelijk als konstabel-majoor op Hr. Ms."Bellona" gediend had. 28) Bij zijn ontslag uit de zeedienst op 15 april 1901 werd hij benoemd tot bewaarder bij het buskruit-magazijn op Wieringen (6 april 1901, no. 42). Hij overleed daar op 6 mei 1921 en werd op het kerkhof te Hippolytushoef ten noorden der Hervormde kerk begraven. Van deze oud-konstabel-majoor en de zijnen, staande vóór het woonhuis van de beheerder van de Quarantaine heb ik door de vriendelijkheid van dienst kleinzoon, de heer C.Rump te Hippolytushoef, een foto in handen kunnen krijgen welke hierbij wordt afgebeeld. 29)

Het woonhuis van de beheerder der voormalige Quarantaine, ca. 1919 (zie noot 29).

En om te besluiten: Gerardus Rump is tenslotte nog als bewaarder opgevolgd door J. N. Smit, een gewezen ernstvuurwerker op het Fort Oostoever, die tot de opheffing der instelling te Wieringen verbleef om vervolgens te worden overgeplaatst naar het thans ook alweer verdwenen Munitie-magazijn der Koninklijke Marine te Cadoelen onder Landsmeer, ten noorden van het IJ.
Aanvankelijk zag het ernaar uit dat de instellingen der Marine op Wieringen weer wat meer leven zou worden ingeblazen, want bij de Mobilisatie werd op 3 augustus 1914 de gehele vuurwerkerij met alle materialen, voorraden en werktuigen, uitgezonderd de werktuigen tot reiniging en herstelling van verschoten hulzen, naar het etablissement bij Westerland verwezen, terwijl voorzieningen aan de gebouwen hier en eveneens de inrichting van benodigde verdere localiteiten door eigen personeel werd uitgevoerd. 30) Maar dat duurde niet lang, want reeds in januari 1915 verdween de vuurwerkerij van het eiland om aan boord overgebracht te worden van het voormalige korvet/exercitiebatterij "De Heldin", terwijl als magazijn "De Stier" in gebruik werd genomen. Nog uit de jaren 1919-1921 komen berichten voor aangaande het Munitie-Magazijn op Wieringen, doch het kan onmogelijk meer van grote betekenis zijn geweest.
Weldra begon de uitvoering van de Zuiderzee-werken met de afsluiting van het Amsteldiep, waardoor Wieringen ophield een eiland te zijn. Toen waren de dagen van de aardige groep witte gebouwtjes benoorden Westerland geteld. Men maakte daar in de jaren 1923/4 een definitief einde aan een instituut, dat langer dan een eeuw bestaan had, bekend onder de naam "De Quarantaine". Tengevolge namelijk van de diepe ingraving ten noorden van het dorpje, oost-west dwars door Het Hooge Klif, ten behoeve van de aanleg van een spoorweg, die nimmer werkelijkheid geworden is, moesten de gebouwen stuk voor stuk wijken. Daarmee was de instelling uit Koning Lodelijk's tijd ten enenmale tot geschiedenis geworden.

EEN HYPOTHESE OVER DE OORSPRONG VAN HET HOHENZOLLERN-MODEL UIT HEINRICH WINTER'S "DER HOLLÄNDISCHE ZWEIDECKER VON 1660 (1670)" *

door Mr. J. C. P. baron Speyart van Woerden

Winter's boek 1) bevat een aantal gegevens, waaruit men een hypothese kan opstellen over de oorsprong van het Hohenzollern-model. Tot betrouwbare conclusies kwam de auteur zelf helaas niet.

Winter's opmetingen.

Op bladzijde 16 en 17 komt een hypothese over de maten van het model voor. Winter ging uit van de op voor- en achtersteven aangebrachte peilschalen, op ieder waarvan 11 Romeinse cijfers ingekerfd waren. Terecht nam hij aan, dat deze cijfers voetmaten aangaven, waarvoor hij een lengte vond van 1,35 centimeter; tot deze uitkomst moet hij gekomen zijn door de hoogte der peilschalen tussen het bovenste en onderste merk door 10 te delen, zodat wij terugrekenend kunnen concluderen dat de peilschalen 13,5 centimeter hoog waren. Te haastig waagde Winter vervolgens de gevolgtrekking "das Masz ist offenbar der holländische Fusz zu 0.283 M", die dan in een schaal van 1 : 21 is weergegeven. Van daaruit becijferde hij de werkelijke maten van het schip, dat door het model wordt voorgesteld.
Zulk een bouwschaal moet echter van de hand gewezen worden, omdat hier een veelvoud in het spel is, dat niet of nauwelijks kon voortkomen uit de 17e-eeuwse duimstokken, zo min als wij tegenwoordig erover zouden denken zonder zeer gegronde reden een scheepsmodel te bouwen in een niet-decimale schaal. De ambachtslieden werkten toen, zoals de Engelsen nog heden ten dage doen, met in voeten en duimen ingedeelde duimstokken en linealen, en van die indeling hing de bouwschaal af. Men hoeft Van Yk of Allard 2) maar op te slaan om te beseffen, dat de verhouding van de duim tot de voet de basis vormde voor alle scheepsafmetingen. Oude Franse en Engelse modellen in de musea te Parijs en Greenwich zijn ook steeds uitgevoerd in schalen van 1 op veelvouden van 12, naar de in die landen gebruikte 12-duimse voeten. Het is volstrekt logisch ervan uit te gaan, dat voor het werken op verkleinde schaal ook in Nederland in de 17e eeuw gebruik werd gemaakt van veelvouden ontleend aan de duimindeling op de duimstokken. In het onderhavige geval van het Hohenzollern-model, dat van zeer hoge kwaliteit was, staat het voor mij vast dat het geen uit de hand gebouwd zeemansexemplaar was, doch werk van een vakman. Ofschoon het model enkele van de norm afwijkende maten vertoont, ben ik er eveneens van overtuigd dat het een schaalmodel was; nog heden ten dage gist de ambachtsman niet, doch hij meet met zijn onafscheidelijke duimstok.
Uit Winter's eigen premisse, dat bij de bouw de Hollandse, dat wil zeggen de Amsterdamse 11-duimse voet gebruikt was, had de auteur dus zelf moeten concluderen dat dan ook een bouwschaal van 1:22 gebruikt had moeten zijn. Het is derhalve zaak een beter passende voetmaat te vinden.

Verschillende 17e eeuwse voetmaten bij de scheepsbouw.

De moderne literatuur over de bouw van 17e eeuwse oorlogsschepen begaat meestal de fout 19e eeuwse, in centimeters uitgedrukte plaatselijke voetmaten zonder meer in de 17e eeuw te transponeren. Het is echter mogelijk daarop een aantal correcties aan te brengen aan de hand van een publicatie van K. M. C. Zevenboom. 3) Deze studie gaat uitvoerig in op de gebrekkige onderlinge standaardisering en op de veranderingen, die de lokale voetmaten ondergingen tengevolge van slijtage, roest en slecht onderhoud van plaatselijke ijkmaten. In een aantal steden was de ijkstandaard in ijzer uitgevoerd en

---

* Noten achterin, blz. 67

buiten tegen de pui van het stadhuis aangebracht; de timmerlieden moesten hun duimstokken er tussen passen; Hieronder zal dan ook blijken, dat sommige voetmaten gaandeweg langer werden. Door het narekenen van vergelijkende opgaven in een respectabele hoeveelheid oude bronnen en aan de hand van de rapportage van officiële commissies over de stand van zaken bij de invoering van het metriek stelsel, is Zevenboom erin geslaagd een verbluffend aantal lokale maten met grote exactheid te reconstrueren. Ik ontleen dan ook aan zijn studie een aantal gegevens over voetmaten die bij de scheepsbouw werden gebruikt, aangevuld met enkele eigen conclusies.
De Amsterdamse 11-duimse voet mat in de 17e eeuw 28,28 centimeter, zou in de 18e eeuw uitgroeien tot 28,30 centimeter en bereikte pas in het begin van de 19e eeuw een lengte van 28,31 centimeter, waarop hij tengevolge van de invoering van het metriek stelsel met zijn onveranderlijke standaard werd gefixeerd. Zoals bekend was deze voet ook in gebruik langs de Zaan en in Enkhuizen.
In Friesland werd volgens Zevenboom in 1809 op particuliere scheepstimmerwerven een 12-duimse voet aangetroffen, die 28,342 centimeter lang was en in 1812 te Bolsward werd opgemeten als 28,37 centimeter. Zevenboom heeft terzake blijkbaar niets in 17e eeuwse bronnen gevonden, hoewel deze voet - gezien de traditiegebondenheid - toen zeker wel zal hebben bestaan.
In Hoorn werd volgens Zevenboom in 1784 een 10-duimse timmermansvoet opgegeven, die - omgerekend - 27,76 centimeter lang was. In 1812 werd, onder constatering dat er duimstokken in gebruik waren waarop de voet 27,77 centimeter lang was, de Hoornse timmermansvoet op 28 centimeter gesteld. Bij gebreke aan oudere opgaven bij Zevenboom dienen wij voor de 17e eeuw rekening te houden met de opgave van Crone 4) en van Van Beylen 5), die vermelden dat te Hoorn een scheepstimmervoet in gebruik was die 1/40 korter mat dan de Amsterdamse voet, en dus ongeveer 27,573 lang geweest zal zijn.
Voor Vlissingen vind ik bij Zevenboom een opgave van 1703 inzake een voet van 30,09 centimeter, en een andere van 1784 nopens het gebruik aldaar - zonder vermelding van het doel waarvoor - van de Amsterdamse voet. Wellicht werd de eerstbedoelde voet (tevens ?) voor het landmeten gebruikt. In het begin van de 19e eeuw werd brandhout daar gemeten per vadem = 36 vierkante (!) Rijnlandse voet, met de toevoeging dat dit 11-duimse voeten waren. Dit laatste is alles wat ik bij Zevenboom heb kunnen vinden dat enige weerklank geeft van een door Ir. van Bruggen vermeld citaat uit 1768 dat in Zeeland oorlogsschepen naar de Rijnlandse voetmaat werden gebouwd. 6)

Langs de Maaskant werd in het dagelijks leven de 12-duimse Rijnlandse voet gebruikt; in het scheepstimmerbedrijf sprak men wel van Maasvoet. De grote scheepsbouwende instanties - het College op de Maze en de V.O.C. - gingen er ter unificatie met de Amsterdamse voet omstreeks 1653 toe over de Maasvoet met 1 duim in te korten (zie hierover eerdergenoemd artikel van Van Bruggen). Sporen hiervan zijn te vinden in het bovenvermelde werk van Cornelis van Yk, bijvoorbeeld op blz. 309 in het bestek van een wijdschip: "alles 11 Duimen voor een Voet, de Duimen uit een Rijnlandsche Voet genomen sijnde". Als hij schrijft over scheepsconstructie in engere zin, gebruikt Van Yk zelf nog slechts deze 11-duimse voet, zoals uit herberekening van zijn becijferingsvoorbeelden blijkt. Het is duidelijk dat in de praktijk bovengenoemde unificatie afdoende werd geacht, want Van Yk veronderstelt bij zijn lezers geen enkel probleem als hij de in Amsterdamse voeten berekende tabellen van Witsen klakkeloos overneemt, doch de nieuwerwetse voet - door hem een enkele keer, bijvoorbeeld op blz. 319, aangeduid als de "gemeene 11 Duimse Voet" - bleef toch wel als een eigen maateenheid beschouwd worden. Dat blijkt uit het feit dat Van Yk steeds nadrukkelijk vermeldt, wanneer Amsterdamse voeten gebruikt worden. Van Yk gaat zelfs zo ver, dat hij kennelijk certers van schepen uit de eerste helft der 17e eeuw omrekent in de nieuwerwetse voet: de hoogste daarin (XXIVe Hoofddeel) voorkomende fractie van 1 voet is namelijk 10 duim. Toch bleef de 12-duimse Maasvoet onofficieel zelfs op de werven een taai leven leiden. Op blz. 139 heeft het schip uit 1664 geschutpoorten die twee 12-duimse voeten wijd zijn, en bij schepen uit 1667 en 1668 blijken (blz. 149 en 143) de gegevens over de curve van de scheerstrook in het verticale vlak te zijn genoteerd met behulp van een

strooklat van "12 Maasse Voeten", welke bochtige gegevens zelfs voor de rekenijver van Van Yk niet in 11-duimse voeten om te zetten waren (vgl. ook het certer uit 1629, blz. 159). De 12-duimse voet werd blijkbaar ook nog getolereerd voor bestekken van privé vaartuigen (haringschip, blz. 300; tentjacht, blz. 315).
De toeleveringsbedrijven bleven uiteraard de oude voet getrouw, zoals bij Van Yk te constateren is ten aanzien van de handel in wagenschot, gezaagd op Maaskanter molens (blz. 46), en die in vierkant bezaagde Pommerse grenen balken (blz. 45); de overige handel in eikenhout en naaldhout speelde zich weliswaar af in 11-duimse voeten, doch dit zijn - al naar gelang de stapelplaats - Amsterdamse voeten of Wezelse, zoals te Dordrecht. De Wezelse of Dordtse houtvoet speelde trouwens een eigen rol bij de bemeting van binnenvaarders (blz. 322 en 323), er werd zelfs wel in gebouwd (damloper, blz. 312).
Ook Van Yk zelf bleef af en toe de oude 12-duimse voet hanteren. Zo schrijft hij op blz. 265, dat hij enige jaren geleden geschut heeft opgemeten met een voetmaat van 12 duimen. Van Yk gebruikt de aloude Rijnlandse voet, als hij als amateur-scheepsmeter 7) theoretiseert over een vlottere manier van scheepsbemeting (blz. 350). De Rijnlandse voet bleef tenslotte in zwang als basis voor de vademlengte (blz. 210).
Met dat al is nog niet uitgemaakt hoe lang de Rijnlandse, en a fortiori niet hoe lang de ingekorte 11-duimse voet was. Uit Zevenboom's onderzoek blijkt, dat de wijd verbreide Rijnlandse voet reeds in de 17e eeuw van plaats tot plaats belangrijk verschilde en bijvoorbeeld te Delft en Leiden respectievelijk 31,31 en 31,34 centimeter mat. Helaas verstrekt Zevenboom voor Rotterdam, Delfshaven en Vlaardingen geen oude gegevens, doch Van Yk geeft bij blz. 168 een illustratie waarop een 12-duimse Rijnlandse voet van 30,8 centimeter voorkomt. De exactheid van dit laatste gegeven behoeft niet te worden betwijfeld, daar reeds Simon Stevin in het begin van de 17e eeuw had vastgesteld hoeveel groter de maten in het koper moesten worden gegraveerd om, rekening houdend met het krimpen van het papier, zo exact mogelijk te worden afgedrukt. De illustratie dient niet in de eerste plaats Van Yk's scheepsbouwtechnische uiteenzettingen doch is geplaatst in de context van de houthandel (vergelijk de talrijke bovenstroomse maten, die er op voorkomen) en om die reden is het wellicht verklaarbaar dat de ingekorte voetmaat er niet op voorkomt. Het is mogelijk dat het voorbeeld voor de illustratie afkomstig is uit de nalatenschap van Van Yk's oom, de scheepsbouwer-ijkmeester, en dat zij om deze reden niet up to date is. Hoe dan ook, de afgebeelde voet van 30,8 centimeter blijft de meest plausibele benadering van de oude Maasvoet. Van Yk, de nauwgezette ijkmeestersleerling, zegt (blz. 168) dat de Noordhollanders "elf of weinig minder" Rijnlandse duimen voor hun voetmaat hebben; 11/12 maal 30,8 centimeter is immers 28,23 centimeter en benadert vrij nauwkeurig de Amsterdamse voet van 28,28 centimeter, doch als men van de Delftse versie van de Rijnlandse voet uitgaat - en Van Yk woonde in Delft - dan komt men uit op 28,76 centimeter en moet men dus inderdaad "weinig minder" nemen.
Wij mogen derhalve aannemen, dat de ingekorte Rijnlandse voet 28,23 centimeter mat. Aan het slot van deze al te lange zijsprong gekomen, spreken wij het vermoeden uit, dat de gegevens van de oude ijkmeester Cornelis Jansz van Yk een welkome aanvulling vormen op de studie van Zevenboom, die drie eeuwen later ambtenaar van het ijkwezen te Zwolle was, en wiens ontzaglijke lijst van bronnenopgaven helaas de "Scheepsbouwkonst" niet omvat. Andere tekeningen van Van Yk Jr. zijn helaas niet steeds even exact: de 7-duims talstok voor het aangeven van het kaliber van kanonskogels op blz. 264 geeft een niet bestaande 12-duimse voet van 29,66 centimeter en de tekeningen van een haringbuis en een hoeker bij blz. 300 blijken bij narekening allerminst schaaltekeningen te zijn.

Welke van deze voeten past op het Hohenzollern-model?

Zoals we gezien hebben, zijn schaalmodellen van vóór de invoering van het metrieke stelsel uitgevoerd in schalen van 1 op het enkelvoud of veelvoud van het aantal in de voet begrepen duimen. In acht nemend het verschillend aantal duimen dat bij onderscheidene lokale voetmaten bestond, kan gesteld worden dat veelvouden van 12, 11 en 10 in

het spel kunnen zijn. Daar de voor het onderhavige model gebruikte schaalvoet 1,35 centimeter lang was, moet het mogelijk zijn tot nadere gevolgtrekkingen te komen.
Achteraf mijn berekeningen systematiserend geef ik daarvan hieronder het volgende overzicht:
Een veelvoud van 12, om voor de hand liggende redenen 24, is mogelijk bij de Friese scheepstimmervoet en de onverkorte Maasvoet, deze laatste wellicht nog met iets langere varianten, tezamen begrepen onder de naam Rijnlandse voet. Daar het model over de stevens 210,6 centimeter lang was, zou het voorgestelde schip liefst 50,54 meter lang geweest zijn, een onaanvaardbare afmeting omdat zulk een lengte pas voorkomt bij de driedekkers uit de laatste decennia van de 17e eeuw.
Een veelvoud van 11, dus 22, is een bouwschaal die kan voortkomen uit het gebruik van 11-duimse voeten, waarvoor in aanmerking komen de Amsterdamse voet en de ingekorte Rijnlandse voet. In het geval van de Amsterdamse voet was de peilschaal op het model dan echter (28,28 x 10 : 22 =) 12,854 centimeter hoog, en in het geval van de ingekorte Rijnlandse voet was de peilschaal 12,832 centimeter hoog geweest, ofwel in beide gevallen rond 6,5 millimeter lager dan de 13,5 centimeter die Winter opgemeten heeft. Bovendien zou het voorgestelde schip in werkelijkheid 46,33 meter lang geweest zijn ofwel 163 Amsterdamse voeten, niet alleen een wat ongebruikelijke lengte doch ook een lengte voor een schip dat naar mijn mening wat zwaarder bewapend zou kunnen zijn dan het model.
Een veelvoud van 10, dus 20, is slechts mogelijk bij verondersteld gebruik van de 10-duimse Hoornse voet, te stellen op 27,57 centimeter. Een peilschaal van 10 voet op modelgrootte van 1:20 is 13,78 centimeter, hetgeen nog geen 3 millimeter verschilt van wat Winter opmat.

Ankerkabel.

In ondiep water werd een schip verankerd voor het tuianker, dat een relatief korte kabel had. Volgens Witsen (blz. 119) 8) - die een uitzondering maakt voor zeer grote schepen - en Allard, (blz. 41) was de standaardlengte daarvoor 100 vadem. Van Yk geeft in zijn voorbeelden grotere lengten, tot 120 vadem. Maar ook al omdat 100 vadem tenslotte als "kabellengte" een zelfstandige lengte-eenheid werd, meen ik dat bij de Admiraliteiten van Amsterdam en Westfriesland een normale tuiankerkabel inderdaad 100 vadem lang was.
De Amsterdamse vadem was 6 voet lang en mat derhalve 1,697 meter. Langs de Maaskant gold bij marine en V.O.C. de zogenaamde grote vadem van 6 Rijnlandse voeten, die dus 1,85 meter lang was (zie Van Yk, blz. 210). Naar mij gebleken is, waren ook bij de marine van Engeland, Frankrijk en Duitsland in de 17e eeuw vadems in gebruik die 6 voet lang waren, en wij mogen dus veilig aannemen, dat in Friesland, Hoorn en elders de lokale vadem eveneens 6 voet mat. Te Hoorn zal dus de vadem zijn uitgemeten op 1,654 meter.
Het model had een ankerkabel die door Winter werd opgemeten als 8,40 meter lang. Daarbij dient echter te worden bedacht dat een ankerkabel, geslagen in de vochtige zeelucht, wat langer wordt door het droog bewaren.
Bovenstaande premissen toepassend laat zich het volgende concluderen. Een Amsterdamse ankerkabel van 100 vadem is op de bijbehorende modelschaal van 1:22 7,71 meter lang. Een Maaskanter kabel van 100 vadem is op schaal 1:24 lang 7,70 meter, op schaal 1:22 lang 8,40 meter, doch op grond van hetgeen Van Yk opgeeft zal een Maaskanter kabel traditioneel wel wat langer geweest zijn dan 100 vadem. Een Friese kabel van 100 vadem is op schaal 1:24 lang 7,07 meter. Een Hoornse ankerkabel in schaal 1:22 meet 8,27 meter.
Ook hier kom ik dus tot een zeker préjugé favorable voor de hypothese, dat het model naar de Hoornse voetmaat gebouwd is.

Heraldische gegevens.

Mijn veronderstelling, dat het model op grond van zijn maten uit Hoorn stamde, werd

versterkt door een publicatie van Ph.M. Bosscher. 9) In dat artikel wijst deze erop, dat Gerard Brandt in zijn "Het leven en bedrijf van den Heere Michiel de Ruiter" 10) twee schepen noemt die tussen 1665 en 1673 onder de Westfriese admiraliteit ressorteerden, een aan het model niet ongelijke bewapening voerden en een naam droegen die bij ons associaties wekt aan het wapen op de spiegel van het model. Deze schepen heetten met enkele varianten "het Wapen van Nassau" en "de Prins van Oranje". Het eerste schip wordt vermeld vanaf 1665, het tweede vanaf 1666.
Ik wil thans nog niet ingaan op de vraag, of het Hohenzollern-model met een bestaand schip te identificeren ware, en voorlopig volstaan met op te merken dat de naam "het Wapen van Nassau" niet op het onderhavig model past, zeker niet in de nog volop heraldisch geschoolde 17e eeuw, die wapens even gemakkelijk onderscheidde als wij de emblemen van automerken. Het wapen van Nassau is de bekende klimmende gouden leeuw op blauw veld, terwijl op de spiegel van het model het wapen van Prins Willem III voorkomt. De opmerking dat het wapen in kwestie dat van "de" Prinsen van Oranje was 11) behoeft eveneens precisering. Dit wapen is slechts gevoerd door Willem II en door Willem III. De vier kwartieren zijn (vanuit de toeschouwer gezien van links naar rechts en van boven naar onder) Nassau, Katzenelnbogen, Vianden en Dietz. Het eveneens gevierendeelde middenschild vertoont het samengestelde wapen Oranje - Chalons, belegd met een hartschild Genève. Daarboven en daaronder prijken nog twee hartschilden, respectievelijk Veere en Buren. Zoals Bosscher terecht opmerkt, is de Kousenband in 1653 door zijn oom Karel II van Engeland aan Willem III geschonken. Gezien de opvattingen dier dagen is het niets bijzonders dat deze onderscheiding voorkomt op een scheepsmodel, dat uit de Tweede Engelse oorlog zou kunnen dateren.
De Friese Oranjes, tijdgenoten van Willem III, voerden een geheel ander wapen dan het hierboven beschrevene. Het Amsterdamse Scheepvaartmuseum bezit een model - ten onrechte "Wapen van Nassau" genoemd door een kaart in de vitrine - dat eveneens het wapen van Willem III voert, zij het met het niet relevante verschil dat het geflankeerd wordt door twee leeuwen als schildhouders. De afmetingen van dat model zijn mij helaas niet nauwkeurig bekend, zodat een vergelijking met het Hohenzollern-model buiten het bestek van dit artikel valt.
Boven de poorten der retraitestukken zijn vaag twee wapens zichtbaar (Winter, foto 14) vertonende aan bakboord (de beide klauwen van) een klimmende leeuw, aan stuurboord twee gekruiste ankers. Deze combinatie komt op vele afbeeldingen uit de tweede helft der 17e eeuw voor. Op het penschilderij van Van der Velde, gedateerd 1653, in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam, voorstellend 7 oorlogsschepen, komen enige schepen voor met aan bakboord de leeuw - het wapen der Staten-Generaal - terwijl twee andere schepen het Prinsewapen voeren, ofschoon Willem II toen al drie jaar dood was. Mij zijn geen afbeeldingen bekend van na 1672, het einde van het stadhouderloos tijdperk, waarop het Prinsewapen weer voorkomt; het schilderij "de Gouden Leeuw op het IJ" in 1680 geschilderd door Van der Velde Jr. vertoont dit in 1667 gebouwde schip met aan bakboord het Generaliteitswapen. De gekruiste ankers aan stuurboord komen evenzo voor op de wapens der admiraliteiten en kwalificeren mijns inziens het schip als oorlogsbodem. Op enkele zeer gedetailleerde afbeeldingen is te zien, dat er naast de ankers ook nog letters aangebracht zijn, zoals die voorkomen in de admiraliteitswapens. De admiraliteit van Rotterdam voerde in haar wapenzegel de kenletters PP, het Noorderkwartier PPP, Zeeland AZ en Friesland AF. Zo komen de letters AA ook voor op het wapen met de ankers - ditmaal aan bakboord - op een potloodtekening door Van der Velde Sr. van de spiegel van de "Gouda", gebouwd in 1665 (zie illustratie XLVIII in eerdergenoemd werk van Van Beylen). Deze afbeelding is echter in ons verband speciaal van belang, omdat de versiering van het model zo treffend overeenkomt met die van de "Gouda", dat onmiskenbaar eenzelfde voorbeeld aan beide ten grondslag heeft gelegen.

Identificatie van het model.

Het is een hachelijke zaak een oud en ongenoemd model te willen identificeren met een bestaand schip. Zulk een model kan immers een louter decoratief doel gediend

hebben of gefungeerd hebben als discussiemaquette voor de admiraliteitsgecommitteerden bij hun beraadslaging over te bouwen schepen, die na hun voltooiing wellicht sterk gewijzigd bleken. Toch zijn er een aantal gegevens, die samen weliswaar geen sluitend bewijs vormen, doch wel in een en dezelfde richting wijzen.
Het door Bosscher op gezag van Gerard-Brandt genoemde schip "De Prins van Oranje" (alias "De Jonge Prins", ook wel: "Willem, Prins van Oranje" of "De Prins"), voerde in juni 1666 een bewapening van 62 stukken; ditzelfde aantal wordt vermeld in augustus 1666 en juni 1667 en stijgt tot 64 stukken in mei 1673. Deze bewapening komt nauwkeurig overeen met die van de "Jonge Prins", welk schip in 1666 voor het Noorderkwartier gebouwd werd, 62 stukken voerde en 150 voet lang was, 39 voet wijd en 14 3/4 voet hol (zie Vreugdenhil, nummer 557; Vreugdenhil geeft in beginsel zijn maten op in Amsterdamse voeten). 12)
Het Hohenzollern-model mat over de stevens 210,6 centimeter, hetgeen in schaal 1:20 overeenkomt met 42,12 meter, equivalent aan 153 Hoornse voeten of 149 Amsterdamse voeten, wat dus wel verenigbaar is met de door Vreugdenhil opgegeven lengte van de "Jonge Prins". De wijdte komt echter niet overeen met de 39 voeten die Vreugdenhil vermeldt; 39 Amsterdamse voeten geven in schaal 1:20 een binnenhuidse modelwijdte van 55,14 centimeter. Helaas is de wijdte van het Hohenzollern-model binnen zijn huid niet door Winter opgemeten; wel mat hij buitenwerks 59,5 centimeter. Van dit laatste cijfer moet men dus de dikte der huidgangen, stel tweemaal 5 millimeter, aftrekken. Het model was derhalve binnen zijn huid wellicht 58,5 centimeter wijd, dat wil zeggen ongeveer 3 1/3 centimeter of enkele voeten breder dan Vreugdenhil's opgave onder nummer 557.
Ik heb geen verklaring voor deze merkwaardigheid en kan slechts vaststellen, dat het Hohenzollern-model wat breder was dan men in die tijd bouwde. Hoogstens kan men overwegen, dat volgens Winter (blz. 33) de barghouten geen afzonderlijke constructie-elementen waren, doch samen met de naastliggende huidgangen een geheel vormden. Dit betekent, dat de modelbouwer de op die plaats 7 centimeter brede en oorspronkelijk wel 1 centimeter dikke eiken planken, die van voor- tot achtersteven in één stuk doorliepen, over de spanten heeft moeten buigen en vervolgens onder uitsparing der barghouten de huidplanken door steken en schaven op dikte heeft moeten brengen, een in de modelbouw ongebruikelijke en onpractische werkwijze. Is wellicht in dat stadium spanning opgetreden?
In zijn boek breekt Winter zich het hoofd over de kanons met de Brandenburgse adelaar, die volgens zijn bevindingen ab origine in het model ingebouwd waren. Frederik Willem van Brandenburg, de Grote Keurvorst (1620-1688) was een aangetrouwde oom van Willem III. Van 1634 tot 1637 vertoefde hij bij Frederik Hendrik, wiens dochter, Prinses Louisa Henrietta, hij in 1646 huwde. De Grote Keurvorst was de Nederlanders welgezind en bevorderde krachtig de belangen van de jonge Prins Willem III, wiens voogd hij was. De Jonge vermeldt dat in 1652 Caspar Reijneveld, meestervuurwerker van Brandenburg, een nieuw soort brandkogels op de Nederlandse vloot introduceerde. 13) De Keurvorst was de grondlegger van de Pruisische zeemacht, waartoe hij Nederlandse deskundigen in dienst had. In de jaren 1665 en 1666 speelde hij een belangrijke rol in onze buitenlandse politiek; Johan de Witt onderhandelde met hem over een alliantietractaat en over het contracteren van troepen voor de strijd tegen de bisschop van Munster. Uit de correspondentie van de Raadpensionaris blijkt, dat de Keurvorst niet slechts geld verlangde, doch de gelegenheid te baat nam om op te komen voor de aanspraken van Willem III. In het jaar 1666, waarin het schip "De Jonge Prins" van stapel liep en de naamgever van dat schip werd uitgeroepen tot Kind van Staat in Holland en Zeeland, bestonden dus zeer nauwe betrekkingen tussen de Keurvorst en Prins Willem III; eerstgenoemde vergezelde ook de Prins op diens bezoek aan 's lands vloot op de rede van Texel. Aan de daarop volgende vierdaagse zeeslag nam volgens Brandt ook "De Jonge Prins" deel.
Zoals Bosscher opmerkt, kan niet worden bewezen dat het Hohenzollern-model tijdens dat bezoek aan de Prins ten geschenke is aangeboden. Het speuren naar een bewijs daarvoor lijkt mij trouwens zoeken in de verkeerde richting. Zelf zou ik aan de hand van al het voorgaande de suggestie willen wagen, dat Willem III het model omstreeks

1666 in Hoorn heeft laten bouwen om het aan zijn oom te schenken, of omgekeerd, dat de Grote Keurvorst het heeft laten maken als een instructiemodel voor zijn neef(in het Museum te Parijs staan modellen, die Louis XV en Louis XVI als Dauphin ten geschenke hebben gekregen). De anders inderdaad onverklaarbare Brandenburgse kanons zouden in beide gevallen op zulk een speciale attentie kunnen wijzen. Deze kanons maken het ook voor mij moeilijk om te geloven, dat het model een discussiemaquette van de admiraliteit van Westfriesland geweest zou kunnen zijn.
Vanuit deze gezichtshoek kijkende vraag ik mij dan ook af waarom men het Hohenzollernmodel niet zou mogen identificeren met de "Jonge Prins" van 1666. Is niet iedere modelbouwer dankbaar als hij kan werken naar een behoorlijk bestek of naar een schip, dat hij dagelijks kan gaan bekijken? Veeleer acht ik het gekunsteld te veronderstellen dat onze modelbouwer bij het uitvoeren van zijn vererende opdracht maar een fantasieschip zou zijn gaan bouwen. Trouwens, schrijvend over de spiegelversiering heb ik al betoogd dat er een voorbeeld in het spel is geweest.
De admiraliteit van Westfriesland had een traditie voor schepen vernoemd naar de Prins van Oranje. Er is een voorganger bekend 14) maar ook een "Prins Willem" die (Vreugdenhil nummer 854) in 1687 van stapel liep. Onze "Jonge Prins" was namelijk in 1686 reeds verouderd.

Plaatselijke bouwtraditie?

Het Hohenzollern-model vertoont een paar bijzonderheden, die afwijken van de ons uit Witsen en Van Yk zo goed bekende bouwtrant in Amsterdam en langs de Maas, en die te rijmen vallen met een oorsprong van elders. Ik noem het ontbreken van een schot onder de bak en vooral het merkwaardige feit, dat een schip uit die tijd nog een zo archaïsch naar achteren omhooglopende vloer in de konstabelskamer heeft. Dat was in Amsterdam en elders een allang overwonnen bouwwijze, men legde die vloer evenwijdig aan de waterlijn, hetgeen uitwendig herkenbaar is aan de knik die optreedt in de zeeg van de onderste lijn geschutspoorten.
Het model had zeer wijde geschutspoorten. Misschien hangt dit samen met een eventuele bestemming als instructiemodel, misschien is ook dit verschijnsel als lokaal particularisme te verklaren. Anders dan bijvoorbeeld Witsen geven buitenlandse bronnen geen absolute wijdte voor de geschutspoorten, doch relateren deze aan het geschutskaliber. Trouwens, ook in Nederland waren de poorten voor het lichtere geschut op het verdek kleiner dan die op de overloop. Op foto 37 bij Winter zijn op de kardoezen voor het geschut op de overloop de fragmentarische cijfers ...III... en ...XXII... te zien, die men zou kunnen reconstrueren tot de - incorrecte maar frequente - schrijfwijze XXIIII duidend op 24-ponders.
Het model vertoonde nog een aantal andere afwijkingen van de ons uit de 17e eeuwse schrijvers bekende proportionele regels. Dergelijke afwijkingen lijken mij verklaarbaar ten eerste uit een lokale bouwtraditie, ten tweede uit de omstandigheid dat er iets aan de hand was met de wijdte van het model - een der uitgangspunten van ons onderzoek - en ten derde uit het feit, dat de toepassing van een regel van X duimen op de voet op een Hoornse werf, waar men 10 duimen kende voor een voet, uiteraard andere resultaten gaf dan in Amsterdam en langs de Maaskant waar men 11 duimen per voet had.

Ik ben mij er van bewust dat mijn hypothese geschraagd wordt door gissingen en indirecte bewijzen. Het model is verloren gegaan en kan zelf niets meer navertellen. Desondanks geloof ik dat het bestuderen van de maten van oude modellen in menig geval ons iets kan leren over hun oorsprong, en ik hoop in het voorgaande enige stof te hebben aangedragen voor een analysemethode die gebruik maakt van het feit dat men aan de modelschaal soms kan zien in welke havenplaatsen modellen gebouwd kunnen zijn.

Tenslotte past mij een woord van dank aan Ir. Van Bruggen, wiens constructief en deskundig commentaar op mijn zienswijze mij van veel nut is geweest.

EEN UITREIS NAAR INDIE IN DE EERSTE WERELDOORLOG

Hr. Ms. gouvernementsstoomschip "Deneb"
van Amsterdam naar Batavia 15 maart - 14 mei 1916*

door

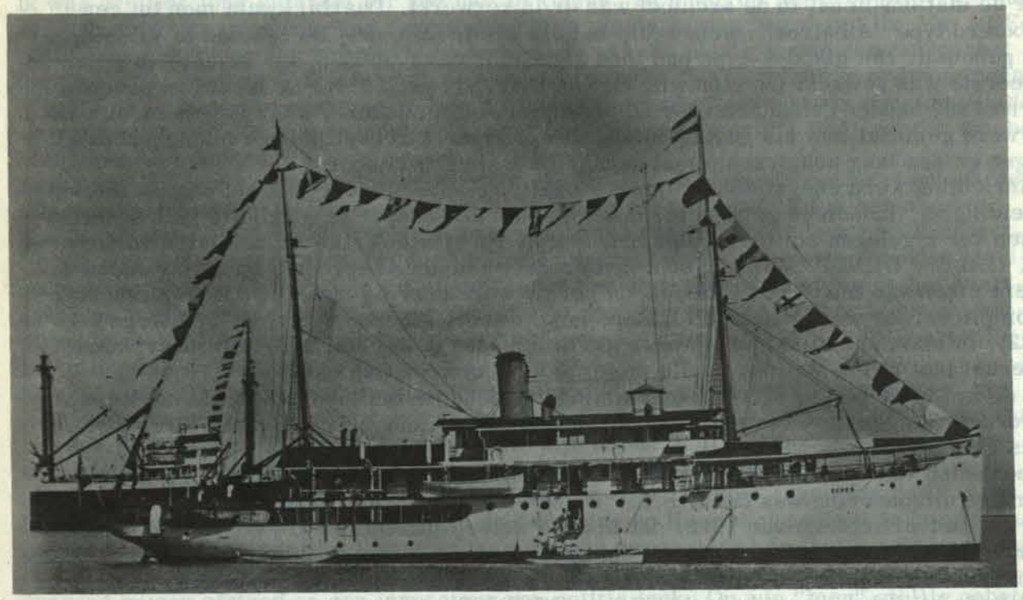
A.G. Vromans

Een avontuurlijke reis, waarvan valt te verhalen, met hoogtepunten van echte zeemansdramatiek, was de uitreis van Mr.Ms. "DENEB" stellig niet en ook niet eens zo uniek. Slechts een paar maanden tevoren (okt. 1915 - jan. 1916) was Hr.Ms. pantserschip "De Ruyter", óók midden in de Eerste Wereldoorlog, langs dezelfde route: Malaga, Port Said, Aden, Colombo, Straat Soenda, naar Indië gegaan en had evenmin ondanks de uitzonderlijke omstandigheden grote moeilijkheden ondervonden.
De gedachten staan even stil bij het feit dat heden 1968, 50 jaar later, een reis naar Indonesië door het Suez-kanaal niét mogelijk zou zijn; zulks sedert het in 1966 door president Nasser van Egypte werd gesloten en tot vandaag gehouden.
Aan boord van Hr.Ms. "DENEB" ging het praatje dat wanneer door de oorlogsomstandigheden de reis niét door de Middellandse Zee gemaakt kon worden om de Kaap gevaren zou worden. Dit zou dan bijvoorbeeld betekenen: Amsterdam, Lissabon of Madeira, Freetown, Kongo-rivier-monding, Kaapstad, Mozambique, Aden, Colombo, Batavia in trajecten van de orde van 2000 sm, waarover een maand of drie gedaan zou worden.
Werkelijk sprake is er nooit van geweest - in elk geval was er bij de enorme stapel zeekaarten, die ik onder mijn beheer kreeg niet één voor bedoelde omweg. Trouwens, de kolenvoorziening was in de kleinere havens lang niet zeker. En dan de Kaapse stormen. Hetgeen vermeld is betreffende de reis van de "DENEB" op bladzijde 59 t/m 72 in het jaarboek van de Koninklijke Marine 1915-1916 is nauwelijks voldoende om een juiste indruk te geven van hetgeen het scheepje en zijn bemanning ervoeren. Men spreekt wel van "understatements", maar ook moet het rode potlood ten departemente in Den Haag gehanteerd zijn bij het voor de druk gereed maken van het op zichzelf sobere reisverslag van de commandant. Zo is er geen woord te vinden over de bezwaren die werden ondervonden van de minder goede afwerking van schip en werktuigen als gevolg van de oorlogsomstandigheden.
Ik stel mij dan ook voor de inhoud van dat verslag wat meer kleur te geven; ook wat meer achtergrond. Er voor wakend het oneindig aantal reisverhalen niet met nóg een te vermeerderen; een relaas, dat als de meeste vrij zeker slechts voor de opsteller echt interessant is. Het gaat er mij echter om weer wat vast te leggen van het leven en werken van de Koninklijke Marine in een uitzonderlijke tijd: het neutrale Nederland had de grootste moeite om de verbinding over zee met Indië in stand te houden en de vaart op zichzelf was vooral in de Noordzee en het Kanaal zorgelijk, niet het minst door de mijnenvelden en de drijvende mijnen. Maar ook de passage door de Middellandse Zee en het Suezkanaal was precair; door het verloop van de oorlog kon deze route elk ogenblik worden afgesneden. Gezien het feit dat tijdens wintercampagne de Fransen en Engelsen in februari en maart 1916 waren teruggeslagen in Campagne, zag het er inderdaad minder goed uit.
Het jaar 1916 zou de beslissing moeten brengen, meende men. De inspanning der belligerenten ter zee was inmiddels tussen de beide zeeslagen in de Noordzee (Doggersbank 24 jan. 1915; Skagerrak 31 mei 1916) onverminderd: de Engelse blokkade van Duitsland, zowel als de Duitse acties maakten de vaart voor neutralen bezwaarlijk. De Engelsen legden onze schepen allerlei belemmeringen in de weg, o.a. door aanhouding in de

---

* Noten achterin, blz. 67

Engelse wateren, welke de schepen bevoeren om vrij te blijven van de mijnenvelden en gebruik te maken van geveegde routes.
Zelfs de oorlogsschepen hadden daar rekening mee te houden, hoewel zij uiteraard vrij waren van het tijdrovende contrabande-onderzoek in de Downs. Zij moesten enerzijds conflicten met de strijdende partijen vermijden, anderzijds respect voor onze vlag en onze neutraliteit eisen. Dit kwam er practisch op neer dat de Nederlandse commandant dociel de Britse aanwijzingen voor de vaart door het Kanaal, in het bijzonder door de Engelse kustwateren, moest volgen zoals die door Britse oorlogsschepen en het Engelse loodswezen werden gegeven in de vorm van orders. Daarvan afwijken zou het schip wellicht in niet-geveegd vaarwater brengen en misschien een conflict uitlokken dat het gevolg kon zijn van een eventuele aanhouding. Het werd wel onwaardig gevonden doch er zat niets anders op. Trouwens, de ervaring leert dat in zo'n geval van evidente overmacht het stipt volgen van wat geeist wordt de beste manier is om welwillende en voortvarende behandeling te verkrijgen. Dat bleek nu ook weer.



Het gouvernementsstoomschip "DENEB" op een Koninginneverjaardag te Tj. Priok, met vlag en geus, vlaggend van top en gepavoiseerd.
Op de achtergrond ziet men een z.g. "blauwpijper" van de Maatschappij "Oceaan". (Ned. Stoomvaart Mij "Oceaan", waarvan het eerste schip van dit type in 1925 in de vaart kwam. Dit dateert enigszins de foto).
Het G.S.S. heeft nu gedeeltelijk vaste tenten en (ontsierende) stengen op de masten voor de radio-antenne, die het op de uitreis niet had.
Men ziet dat het opperdek maar een manshoogte boven water is. Het vrijboord achter de schoorsteen is bij beladen schip maar even meer dan twee meter.
Uit de gevaarlijk geachte valreepdeur ziet men schepelingen van de Gouvernements Marine, in zondagstenue (met de rode kragen en de rode gordeldoek) in de motorsloep stappen, waarmee het schip sedert was uitgerust.

Het gouvernementsstoomschip "DENEB" was het vierde van een serie van 800 tons tienmijls passagier-vrachtscheepjes van zowat 60 meter lang voor de Gouvernements Marine in Nederlands Indië.
Het eerste daarvan, het s.s. "Aldebaran", is door het Marine Etablissement te Soerabaja gebouwd in 1913; de overige "Bellatrix", "Canopus", "Deneb" en tenslotte nog "Gemma" in 1918 (welk schip langer was en ruim 50 ton groter) bij particuliere werven in Nederland. G.S.S. Eridanus is in 1918 bij het M.E. gebouwd; het verschilde weinig van de vorige van de serie, maar was langer.
De beginletter "F" is bestemd voor G.S.S. "Fomalhaut", een wat gewijzigde "Eridanus", met meer vaart en een houten dubbeling; gebouwd op het M.E. in 1923; het mat + 1000 ton.
De producten van het M.E. waren, als helaas veel van wat daar gebouwd is tot in 1941, niet zo bijzonder geslaagd: zo was G.S.S. "Aldebaran" 75 cm. smaller en dus slanker, doch liep minder vaart bij de proeftocht (12,2 sm/h) dan de later in Nederland gebouwde schepen, die ruim 12,5 sm/h haalden met dezelfde 800 IPK.
Het grondontwerp voor deze serie-bouw was van de Dienst van Scheepvaart te Batavia. Alle ervaring die in de loop der jaren was opgedaan met gouvernementsstoomschepen voor de stationsdienst in de archipel was er in verwerkt. Daarbij kwam men tot een verbeterd type "Albatros", welk schip in 1911 bij de Kon. Mij De Schelde te Vlissingen was gebouwd. Het gladdek-type had toen afgedaan, waarvan G.S.S. "Reiger" in 1888 het eerste was geweest (zo men wil, G.S.S. "Arend" van 1879). De nieuwere schepen van nà 1900 hadden dekhuizen voor de passagiers-accomodatie, waar steeds meer werk van werd gemaakt met als gevolg dat de schepen een betrekkelijk hoge middenopbouw kregen en een laag achterschip met gevaarlijk weinig "vrijboord".
De inrichting werd enerzijds zo simpel mogelijk gehouden mede met het oog op het, op de leiding na, inheemse personeel, maar ook om de schepen lange tijd (1 jaar of meer) op een ver afgelegen station zonder behoorlijke reparatiewerf te kunnen laten vertoeven. G.S.S. "DENEB" was nog echt een product van deze beproefde opvatting, doch de hogere eisen van moderner tijden na de eerste wereldoorlog maakten dat de uitvoering gecompliceerder werd, zodat de laatste van dit soort schepen, "Sirius" en "Wega" (1922), miniatuur mailstomers waren geworden: wat groter tonnage, wat meer vaart, uitgerust met radio-station, snelle motorboot, koelinrichting enz.
Ook de militaire eisen, de voorbestemming der schepen om bij mobilisatie oorlogsschip te worden, gingen bij de latere bouw meetellen. Niet aldus bij het G.S.S. "DENEB" zoals zal blijken.
De eenheden van de "Aldebaran"-serie waren kolenstokers als van ouds. Een merkwaardige uitzondering was het G.S.S. "Orion" (bestemd voor de dienst van de bebakening en kustverlichting) van 1912, dat in twee waterpijpketels zware stook-olie gebruikte en zelfs meer dan 14 sm/h liep. Veel goeds hoorde ik niet van dit schip.
De namen van de schepen, naar sterren van de 1e grootte en sterrenbeelden, werden te Batavia bij Scheepvaart bedacht. Zo was "DENEB" genoemd naar de ster Alpha - van het sterrebeeld Cygni (Zwanen), waarvan Deneb in de staart staat. Deze sternamen zeiden maar weinigen iets. Iemand aan boord van Hr.Ms. "DENEB" dacht dat de naam aan een Indisch eiland was ontleend.
De uit Nederland gekomen schepen van de "Aldebaran"-serie zijn voor rekening van het Gouvernement van Ned. Indië gebouwd onder toezicht van het Departement van Marine in Den Haag naar wensen van de Dienst van Scheepvaart te Batavia, die hen pas in Indië overnam. Op één na zijn zij als oorlogsschip door de Koninklijke Marine uitgebracht.
Een proef met een particuliere maatschappij die het schip moest bemannen met een saamgeraapte équipage van "opstappers" werd een teleurstelling.
Men vraagt zich af: waarom deed de Gouvernements Marine het zèlf niet? Daar waren verschillende redenen voor. Vooral was een moeilijkheid dat die marine in de lagere rangen alleen inheems personeel had, zodat toch met een slechts voor één reis gemonsterde bemanning zou moeten worden gevaren. Ook andere bezwaren vervielen wanneer men het schip (tijdelijk) oorlogsschip maakte, iets wat nu in de oorlogstijd zelf grote voordelen had. Aanhouden en opbrengen b.v. was vrijwel uitgesloten. Bovendien was het een geschikte gelegenheid voor de aflossing en aanvulling van militair-marine personeel

in Indië en tenslotte telde mee dat zo'n reis alleen al als oefening grote waarde had. Vlagvertoon, zoals het heette, kon van zo'n quasi oorlogsschip niet veel verwacht worden - maar toch moest elke gelegenheid om de Koninklijke Marine, mits waardig, zich op buitenlandse reden en in havens te laten zien worden aangegrepen, jùist in deze jaren dat onze neutrale vlag het op zee zo moeilijk had. Wat die waardigheid betreft zullen we zien dat de brave "DENEB" daar wel wat moeite mee had.
De officieren van de G.M. hebben zich wel eens verongelijkt gevoeld en ten onrechte hebben zij wel gemeend dat zij ongeschikt werden geacht voor de taak een schip naar Indië te brengen. Trouwens, waarom zijn er niet zoals vrij kort hierna bij de hydrografie in Indië, officieren van de G.M. tussen de zeeofficieren geplaatst op deze kleine schepen? Mij heeft het ook verwonderd dat bij het toezicht bij de aanbouw geen vertegenwoordigers van de Dienst van Scheepvaart waren ingedeeld, noch officieren van de G.M. die toch ook (deels)hun verlof in Nederland doorbrachten.

Ik was destijds jong luitenant ter zee der 2e klasse, zo maar uit het promotierijtje dat aan de beurt was voor een "Indische torn". Mijn plaatsing aan boord van Hr.Ms. "DENEB" was overigens aan het toeval te danken. Ik nam de plaats in van een jaargenoot die ziek was geworden. Zoiets gaat gepaard met minder "zwaarwichtige overwegingen" - zoals de minister van marine zich in de 2de kamer had uitgedrukt ten aanzien van de bezetting van een commando-post - wanneer het de jongsten geldt. Véél minder dan betrokkenen wel denken.
Later zou ik weer "bij toeval" commandant van Hr.Ms. kanonneerboot "Friso" worden, alleen omdat de aangewezen commandant chronisch zeeziek was. En ik herinner mij hoe ik mijzelf eens aanwees voor een reis aan boord van Hr.Ms. "Java" rond Australië. Ik was tijdelijk geplaatst bij de afdeling Personeel van het Departement der Marine te Batavia; Een collega viel uit op de "Java", en ziet: de opdracht om op het kaartsysteem te zoeken wie de vervanger moest zijn deed mij mezelf vinden; ik bracht het strookje met mijn naam bij de toenmalige chef, de kapitein ter zee H. ter Poorten. Die mij geluk wenste. Het wérd een pracht reis.
Slechts korte tijd voor de indienststelling meldde ik mij op de werf van aanbouw, de Ned. Scheepsbouw Mij te Amsterdam, bij de aangewezen commandant de luitenant ter zee der 1e klasse A.M. Kan. Ik trof hem in zijn kajuit in hemdsmouwen in een onbeschrijfelijke janboel. Dat was de dekhut achter de brug, waar men zowat de halve scheeps-inventaris volgens het bestek "te leveren door marine" ingepropt had.
In verband met onrust op de werf en in de omgeving op Kattenburg moest in burger dienst gedaan worden. En inderdaad was het toen minder gewenst zich in uniform te vertonen in die buurt tenzij in een groepje. Daar kwam bij dat een marineofficier zijn burnous dragend op een afstand op een inspecteur van politie leek. Op wie "men" stellig gebeten was in die dagen; de zee-officieren zèlf droeg het volk daar niet zo zeer een kwaad hart toe. Er waren op de werf sabotages gepleegd. Het heette dat met de kleefmagneten van de hijskranen was geknoeid en platen van grote hoogte waren neergevallen; waar-of-niet het tekent de allerberoerdste stemming. Kisten met inventaris-goederen voor de "DENEB" werden "op zijn kant gezet", zodat we al meer scherven-commaliwant hadden bij het begin van de reis dan anders op het einde. Er werd, ook daarom, alles op gezet om spoedig naar het Marine Etablissement te verhalen voor de verdere uitrusting en het zeeklaar maken.
De technische proeftocht, vanuit IJmuiden, was reeds gemaakt met een saamgeraapte burgerbemanning en was geslaagd, behoudens een klein ongeval in de sluis waar de binnenloods de schuld van kreeg en waarbij het roer was ontzet. We zouden daar later nog aan herinnerd worden.

In het "matrozenkrantje", het bondsblad, stond: "wanneer ge op zo'n wagen naar den Oost moet, let dan op je belangen". Het werd mij, ter bemoediging?, bij mijn aankomst

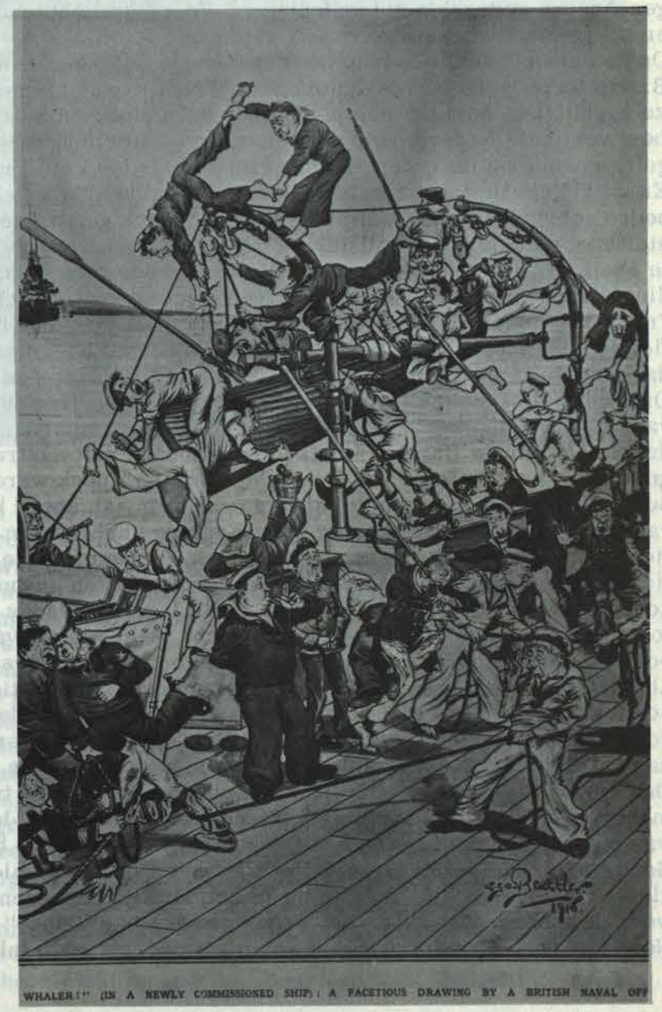
aan boord door een collega getoond. Een groot dagblad sprak daarentegen van "het witte jacht", dat klaar lag voor Oost-Indië. Nu, een jacht was het óók niet. Wat dan wel?
Het stoomschip "DENEB" mat: 53,4 m lang, 8,98 m breed en ging rond 3 meter diep; wat het scheepje op 773 of 775 ton bracht, ruwweg 800 in beladen toestand. Het machinevermogen op de enkele schroef was 800 IPK hetgeen, zoals gezegd, een vaart van 12,5 sm/h opleverde bij 156 omwentelingen, practisch dus rond 12 en bij enige zeegang véél minder. De dienstvaart lag bij omstreeks 10 sm/h. Het schip was bestemd voor vervoer van gouvernementspassagiers - van gouverneurs tot kettingberen (gestraften) - en voor transport van gouvernements-lading, waartoe er een voorruim was dat op de uitreis bestemd was voor een 40 ton kolen, waarbij het schip een voet of meer in de kop lag. Zeer ongunstig. In de archieven bleek het bestek (dat was een gedrukt "vertrouwelijk" boekje in pocketbook formaat, dat o.a. aan de officieren werd verstrekt die bij de aanbouw waren geplaatst) noch de tekeningen meer te vinden, waarom ik maar volsta met in de eerste plaats op te sommen wat er niét was van hetgeen men in deze toch al moderner tijd zou verwachten en hoe in het gemis daarvan werd voorzien. Er was geen electra. de plaats voor de stoomdynamo was leeg, dat zou evenals de tenten later in Indië terecht komen. Er waren dus geen andere seinmiddelen dan een handseinlamp en seinvlaggen. En niet te vergeten vuurpijlen, blauwlichten en de antieke "duvel", het stakkellicht (een terpentijnpot met een katoenbal aan een steel onder het deksel; dit werd met de aangestoken bal omhoog opgestoken en was een doelmatig loodssein). We hebben er bepaald veel aan gehad.
Bewapening was er niet - de beide kanons van 3,7 com waren verpakt in het ruim - in Indië zou de plaats van opstelling nog vastgesteld worden. Een radiostation was er niet - er was nog gedacht aan een noodstation met een eigen motoraggregaat maar dat ging niet door. De watervoorraad was onvoldoende voor een lange reis. Er was geen koelkamer, en ook geen kunstmatige ventilatie. De machinekamer kreeg een koelzeil (broek van Bertha noemde men zoiets) meer niet.
Wat er wèl was: een stel langscheepse zeilen, die inderdaad gebruikt zijn. Er was een bakkerij i.v.m. de Europese voeding, doch òf deze enorm zware kast deugde niet of de marinier die bakken moest (waarvoor hij het brevet "bakker" had) kon het niet: het brood kwam niet verder dan oneetbare knuppeltjes. Gezegd moet worden dat hij heel goed pannekoeken kon produceren, maar die vervelen ook al spoedig.
Als bijzondere voorziening was er een groot houten bord van een paar meter in kwadraat achter de schoorsteen geplaatst, een houten rood-wit-blauwe vlag die des nachts met automobiellampen verlicht moest worden. Wat, misschien omdat we toen nog geen automobilisten waren, vrijwel mislukte. Deze "vlag" had dezelfde bedoeling als de rood-wit-en blauwe rechthoek op de boorden van onze koopvaardijschepen. De "DENEB" was daar te klein voor. De niet-oorlogsschepen voerden dan nog heel vaak de z.g. NOT-kegel aan het middenstag b.v. achter de schoorsteen ten bewijze dat dit schip voor de Nederlandse Overzee Trust voer, wat de lading moest dekken tegen maatregelen van de Engelsen. De "DENEB" kreeg geen lading (behalve dan de extra kolen) en zelfs werd aandrang uitgeoefend geen pakjes of brieven mee te nemen voor mensen in Indië waar van verschillende zijden om verzocht werd. Het schip mocht ook geen mail-schip worden.
Belangrijker was de beruchte zijbeplanking. Op de foto is duidelijk te zien, dat het vrijboord achter de schoorsteen maar gering is, waarin voorzien was door hier zware houten borden aan te brengen - die echter bij slagzee toch ingedrukt werden en in het Suezkanaal moeten worden weggenomen om een gunstiger "bemeting" te verkrijgen voor de kanaalrechten - zuinig waren we toen ook al. Weder aanbrengen was door verschranken van het te nieuwe grenen hout echter nauwelijks mogelijk. De beplanking veroorzaakte een slechte ventilatie en later enorm hoge temperaturen in kombuis en machinekamer.
De zeewaardigheid werd ook nog bedreigd door een poort in de brede zijde, waar een valreep opgetuigd kon worden. Deze poort zou door de scheepvaart-inspectie niet geduld zijn bij een koopvaardijschip en zou tot weigeren van de "uitklaring" geleid hebben zo deelde men ons in IJmuiden mee. Maar een oorlogsschip viel buiten de voorschriften. De poort is buitengaats met barkoenen gesteund geworden maar bij flinke zee was het uitkijken bij het voorbij gaan - er spoten krachtige stralen water door. Het vrijboord van het achterschip was zò gering dat "oplopende" zware zee bepaald gevaarlijk was en meermalen was het daar achter een natte boel en eenmaal is zelfs een zee tot in het achterverblijf doorgedrongen dat door een klein gaatje op de machinekamer loosde en dat natuurlijk (!) door een of ander verstopt raakte, zodat er naar "gedoken" moest worden. Met als gevolg dat heel wat was bedorven voor het water verwerkt was. Afgezien nog van het gevaar van vrij water in het schip.
De tijd van het jaar, we vertrokken met sneeuw op dek van Amsterdam, maakte verwarming nodig. Dit was gevonden door kolenkachels en petroleumkacheltjes te plaatsen. De laatsten moesten weg zodra we buiten waren omdat ze teveel gevaar opleverden. De kolenkachels hebben, voor zover dat ging omdat zij vaak meer rook dan warmte gaven en gedoofd moesten worden, tot in de golf van Biskaje dienst gedaan. Daarbij is de grote kachel in de "kerk" tussen de officiershutten, die met ijzerdraadjes vastgezet was, al brandend losgeraakt. Braakte de inhoud uit in de hut van de officier van administratie, zwierf heen en weer tussen "salon" en achterdeur en was slechts in bedwang te krijgen door met een staaldraad het gloeiend hete gevaarte te vangen; waarna het begin van brand kon worden geblust met schoppen zand dat, gelukkig, aanwezig bleek.
De dekhutten, die bestemd waren voor de klasse-passagiers en nu door officieren bewoond werden, waren door het ontbreken van de tenten tochtig en warm om het even. Zij hadden neerlaatbare jalousietjes: bij zeegang slingerden de contragewichten in hun houten kasten heen en weer met "rattattat-ratat-rat" dat ieder uit de slaap hield en soms zelfs op de brug te horen was. De bedden in deze hutten waren zò groot dat het wel eens nodig was zwemvesten te gebruiken om niet voortdurend heen en weer te rollen.
Er was een handstuurinrichting die zwaar te bewegen was, hetgeen snel manoevreren belemmerde. De overbrenging naar achter was gevaarlijk onbeschermd. Op het achterdek liepen de "wagens" van de stuurrepen gewoon door de goot, dus liep het roer op zeker moment vast op een verkeerd geplaatste bezem.
Een belangrijk euvel was dat de wit-metalen voeringen van de hoofdmachine van inferieure kwaliteit waren. Dat kwam door de oorlogsomstandigheden. Op de narigheden hiermede kom ik nog terug.
De navigatiemiddelen waren vrij normaal - de beide kompassen voldeden goed, wat van belang was omdat zoveel op gegist bestek gevaren zou moeten worden. Er waren twee tijdmeters en een observatiehorloge. Mij viel de opdracht ten deel de tijdmeters bij de Verificatie van Zee-instrumenten in Leiden af te halen en ze uit handen van de adviseur-verificateur van de Rijkszeeinstrumenten (wat een titel) M.C.F.J. Cosijn persoonlijk in ontvangst te nemen.
De geleerde was dermate verheugd dat hij zijn enorme kennis weer eens kon overdragen dat ik bijna de trein miste: gereserveerde 1e klasse (een apart kaartje voor elk klokje), waarbij ik moest opletten dat de voor de medepassagiers verontrustend tikkende pakketten van ongeveer 30 bij 40 cm niet van de kussens gleden. Als een hoogwaardigheid te Amsterdam afgehaald, had ik veel bekijks.
Omdat we geen radio hadden moest trouw het optisch tijdsein van de Filiaal Inrichting van het K.M.I. (de "tijdklep" op de kop van de Oostelijke Handelskade) worden waargenomen om de tijdmeter-formule gereed te hebben voor de reis. Beide uurwerken zijn "ziek" geworden door de nogal wilde bewegingen van het schip bij zeegang en hebben zeer afwijkende "gangen" gekregen. Het "klokje", het waarnemingshorloge, bleef het best.
Te Amsterdam werd ons ook een zo geheten "zeebakbarometer" verstrekt, een lange kwikbarometer, waar moeilijk een geschikte plaats voor was te vinden en door het "pompen" van het kwik, als te verwachten op een klein schip, is het instrument juist als we het nodig hadden bij slechter weer onbruikbaar geweest. Een zelf-registrerend instrument was er niet, een gewone aneroide barometer was onze toeverlaat.
Zeekaarten voor de hele reis vormden een hele stapel (zoals ik al noteerde hadden we echter geen kaarten voor "om de Kaap"). Zij bleken niet geheel "bij" en enige avonden werden besteed aan het bijwerken bij het zwakke licht van de aardige koperen olielampjes in hun cardanusringen. Eenmaal in zee werd dit eenvoudiger. Na vertrek werd geen enkel Bericht aan Zeevarenden meer ontvangen tot Batavia bereikt was.
Overigens waren de kaarten voor de Noord-Zee en het Kanaal niet geheel betrouwbaar

omdat de belligerenten, uiteraard, slechts weinig meedeelden over de situatie in het door hen beheerste zeegebied. In het bijzonder niet omtrent de mijnenvelden en de geveegde geulen; waarvan de stand natuurlijk dagelijks veranderde. Voor de Engelse kust en het Kanaal kwam het daar op neer dat de lokale aanwijzingen die de Admiralty gaf met hulp van een loods gevolgd moesten worden. Dat gaf dan ook de Engelsen de gelegenheid de neutralen door de geveegde geulen naar verzamelpunten te leiden waar de "examination" plaats had. Weliswaar was een oorlogsschip daarvan uitgesloten doch, zoals gezegd, niettemin was de reis door het Kanaal niet mogelijk zonder Engelse hulp - in feite niet zonder Engelse toestemming.
Het mijnengevaar maakte nachtvaart onmogelijk en het onderzeeboorgevaar dwong zoveel mogelijk op ondiep water te blijven. Voor de route van de "DENEB" had de Marine Staf naar beste weten aanbevelingen gegeven. Zij was zeer afwijkend van wat in vredestijd gevaren werd.

Op vrijdag 24 februari 1916 kwam Hr.Ms. "DENEB", inmiddels verhaald naar het Marine Etablissement, in dienst. De commandant, reeds genoemd, was de luitenant ter zee der 1e klasse A.M. Kan; oudste officier was de luitenant ter zee der 2e klasse J.G. Veenenbos. De beide andere wachtofficieren waren de luitenant ter zee der 2e klasse J.Ch.H.H. Mackay en A.G. Vromans. De chef van de machinekamer was de officier van de marinestoomvaartdienst der 2e klasse W.G. Jansen, die twee machinisten onder zich had.
De officier van administratie der 2e klasse was M.J. Kruijs. De reis werd ook meegemaakt door een officier van gezondheid wiens naam niet uit mijn aantekeningen blijkt - ik moet destijds wel zeer gezond geweest zijn en ook overigens heeft hij gelukkig weinig te doen gehad. De chef van de equipage was bootsman Andeweg.
Het totaal der opvarenden was bij vertrek 51 militairen zo zegt het reisrapport. Het vermeldt niet de éne burger, een jongeman die naar zijn familie ging, welke werkzaam was bij een Nederlands baggerbedrijf in het Suez-Kanaal.
Gezien het feit dat dit allen Europeanen waren, was vijftig koppen betrekkelijk veel, daar de bemanning in Indië zou bestaan uit 6 Europeanen en 38 inheemsen. Zodat, ondanks het gebruik van de passagiersaccommodatie voor officieren en machinisten, de overigen het nogal benauwd hadden; weshalve ook in het voorruim kooien werden opgehangen.
De bemanning was een allegaartje, op het laatste moment bijeen gebracht en er waren enkele minder prettige elementen onder; zelfs een man met gevaarlijke afwijkingen die men niet met een mes kon vertrouwen, zo bleek onderweg.
Adriaan Maria Kan, voor zijn vrienden "Kannetje Kan", nu juist 42 jaar was een kleine, weinig seamanlike, figuur die torpedospecialist van reputatie was en laatstelijk hoofdinschieter, als hoedanig ik hem reeds had leren kennen toen hij aan boord van Hr.Ms. "Heemskerck" ter rede van Vlissingen de tot dusver onbruikbare torpedo's in orde bracht. Men kan zeggen dat hij zich uit de talloze kleinere moeilijkheden die de uitzonderlijke reis meebracht goed heeft weten te redden en zonder incidenten het schip te Tj. Priok bracht. Waarmee heel wat gezegd is, vooral omdat op zo'n klein scheepje persoonlijke factoren zozeer meetellen.
De oudste officier "Moos" Veenenbos (ik weet niet hoe hij aan de bijnaam "mozes" of "moos" kwam) bracht de vrolijke noot; hij was een troubleshooter, een goed tweede man aan boord. Klein van stuk ook en wat krom. Hij heeft de marine spoedig verlaten (in 1919 al) en is tot zijn dood in 1939 dé man geweest van het bekende Semarangs Stoomboot en Prauwen Veer.
Hij was maar een promotie ouder dan Mackay, wat weleens wat wrijving gaf met de veel stuggere jongere.
De omsd Jansen, een zware figuur, hield zich wat apart. Hij had heel wat te stellen met zijn hoofdmachine en heeft zich bij de roeraverij, waar ik nog op terug kom, leren kennen als iemand die van persoonlijk aanpakken wist.
De vriendelijke "taris" Kruijs had weinig te doen, evenals de dokter.
De bootsman was een kleurloos iemand. Veel van zijn werk werd eigenlijk door Veenenbos gedaan. (Andeweg heb ik later teruggezien als douane-ambtenaar aan de Hoek van

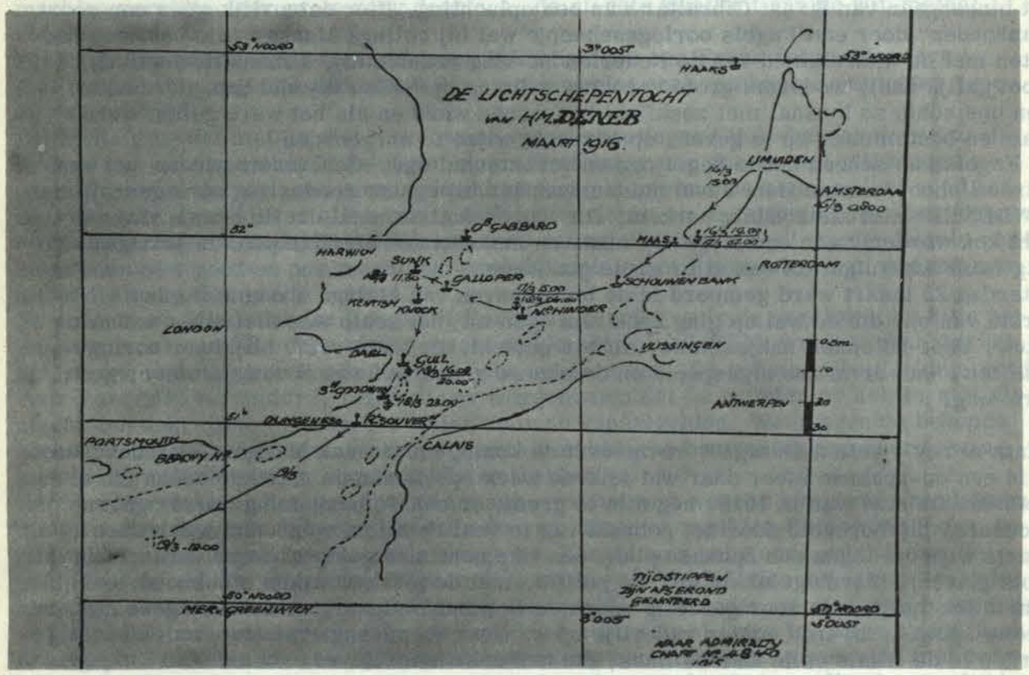
Holland en hij heeft ons, die van een aanschafmissie uit Engeland terugkeerden met een vrij groot monster buskruit voor mitrailleurpatronen, veel onaangenaamheden gespaard door het belang van de dienst vóór de formaliteiten te laten gaan).
Een merkwaardig man uit de bemanning was een matroos der 1e klasse die, als deserteur, gevaren had in de Stille Oceaan onder Jack London, een eens zeer vermaard zeezwerver (stierf in 1916) en hij kon met zijn verhalen de wacht op stille trekken heel wat verkorten. Na zijn terugkeer had hij weer als matroos der 3e klasse moeten beginnen; zijn bevarenheid kwam ons goed van pas.

Woensdag 15 maart begon de reis. Dat was niet eenvoudig! De spoorbrug aan de Oostzijde van het Centraal Station over de doorvaart van het Oosterdok naar het IJ ging slechts open na zeer tijdige aanvraag en dat was dan nog relatief aan het eventueel te laat komen van een belangrijke trein. We kregen maar een paar minuten en zouden het zonder sleepboothulp niet geklaard hebben het IJ te bereiken op de dag van vertrek.
Aan de Hembrug werd kolen geladen uit het toenmalige marine-kolendepot in het voorruim, waar we nog heel wat verdriet van zouden hebben. Het schip werd bepaald koplastig (n.l. bijna 1 voet) wat het doorslaan van de schroef bevorderde. Zeer verstandig, nam de commandant vijf ton kolen, die een deklast zouden gevormd hebben, niet mee. Er werd in de Noord-Zee niet desnachts gevaren zodat pas des anderdaags werd doorgeschut naar buiten. Daarbij had daar voor de tweede maal een aandrijving plaats. Ditmaal raakte de schroef; schijnbaar was er geen schade wat aanstonds aan het rammelen van de schroefas zou zijn gebleken - de schade die ik reeds noemde bij de technische proeftocht die het roer betrof was, zo nam men aan, hersteld. We zouden bemerken dat dit niet zo was.
Buiten viel het mee, weinig zee, zowel schip als bemanning was nog "ongangbaar" en er zijn heel wat zeemansverhalen - en zelfs spotprenten (zoals de, destijds zeer bekende van E.G.O. Buttler die op ettelijke schepen als wandversiering diende en getiteld was "up Whaler!") - die een beeld gaven van hetgeen op zo'n pas in dienst zijnd schip verkeerd pleegt te gaan.
De nachtvaart over de Noord-Zee was ons dus verboden en desavonds werd binnen het lichtschip Maas geankerd. Het eerste lichtschip dat we aandeden op onze "lichtschepentocht".



WHALER!" (IN A NEWLY COMMISSIONED SHIP): A FACETIOUS DRAWING BY A BRITISH NAVAL OFF

Het "new commissioned schip" deed zich hier kennen: het anker "bleef drijven", d.w.z. wilde niet vallen. Blijkbaar was na de voorgeschreven ankerproef op de technische proeftocht de ketting niet goed gestuwd door het werfpersoneel: een ware knoop zat voor de binnenkluis. En daar lagen we op de deining te rijden tot het ankertuig geklaard was. Een niet ongevaarlijk karwei: misverstand tussen de mensen die dat doen, kan een dodelijk ongeluk veroorzaken.
Desanderdaags mistte het zó, dat na wat wachten bij nog heel slecht zicht via de lichtschepen Maas en Schouwenbank naar lichtschip Noord Hinder werd gestoomd. Daar in de buurt moest geankerd worden wegens al te dikke mist en tenslotte werd de nacht bij dit laatste vuur doorgebracht, want vóór donker kon het Engelse kustwater niet meer gehaald worden. Aan het lichtschip werd, nadat vlakbij geankerd was, tijdens een opklaring, gevraagd het schip te melden in Den Haag, wat we immers zèlf omdat er geen radio was niet konden doen. Nooit is vernomen of dit inderdaad terecht is gekomen. Ik heb later in 1936 als commandant van Hr.Ms. "Friso" tijdens zeer slecht weer eens verzocht aan het lichtschip Maas, omdat door een stortzee het radiostation was uitgevallen. mij "te melden", waar een sein van enkele hijsvlaggen voldoende voor moet zijn. Bij navraag bleek het bericht zes weken later per "lijst van oefeningseinen" bij het Departement te zijn gekomen. Het was wel duidelijk: de lichtschipmensen hadden het weer hélemaal nog niet zo slecht gevonden en het sein gerubriceerd onder de voorgeschreven geregelde seinoefeningen. Voor een lichtschip het weer "slecht" vindt, moet er meer dan storm staan.
Op de eerste wacht deed zich een incidentje voor met een melodramatisch tintje: vier Britse torpedojagers voeren om de "DENEB" heen en moeten niet geweten hebben wat ze zagen! Een heel wit schip, hoog op het water, en bovenop een enorme niet zo bar best verlichte Nederlandse vlag en op een ankerlicht na verder geheel donker. De Engelsen zijn toen naderbij gekomen: en wat als het een Duits "Q-ship" was geweest?
Er werd gepraaid nadat seinen volkomen faalde. "What ship?" Het voor zulke gelegenheden voorbereide antwoord moest zijn: "dutch governmentsteamship "DENEB" Amsterdam - Batavia". Tot "DENEB" ging het goed en toen vroeg de Engelsman het woord te spellen: "die-ie-en-ie-bee" - Die "en" wilde men maar niet begrijpen en de officier die de scheepsroeper hanteerde vroeg in consernatie over zijn schouder "hoe spel je "n" in het Engels?" Ik geloof dat de jagers het maar hebben opgegeven omdat in de officiele lijsten een Nederlands oorlogsschip "DENEB" niet voorkwam - zodat we "verdacht schip" werden. Wat het voordeel had, dat naar ons uitgekeken werd!
Omtrent het al dan niet branden van de kustverlichting en het al dan niet aanwezig zijn van de betonning die de kaart aangaf, wist de commandant niets en zo kon het gebeuren dat we het eerste Engelse lichtschip Calloper, niét aantroffen. Op zicht van tonnen en geluid van het mistsein van lichtschip Kentish Knock werd verder gevaren naar lichtschip Sunk waar zo tegen de middag een loods aan boord kwam; onmisbaar voor de vaart door de geveegde geulen in de Engelse kustwateren en wegens de abnormale verlichting en betonning. De loods lachte een beetje om onze kaart en bracht ons tot Gullichtschip waar geankerd werd op een "examination anchorage" waar een groot aantal koopvaardijschepen tot in de heiige verte lag. Engelands macht ter zee werd hier getoond: elke neutrale werd hier onderzocht, heel vaak opvallend lang opgehouden (wat ook een der methodes was om eventueel voor de Duitsers geschikte lading, voorlopig althans, waardeloos te maken). Zonder enige consideratie voor de status van oorlogsschip kreeg de "DENEB" hier op grove toon gegeven orders voor de verdere reis, wederom voor een klein stukje n.l. van Deal tot Royal Sovereing lichtschip - orders die na een kwartiertje onder stoom gecanceld werden met de aanwijzing om terug te gaan. Dat bracht ons bij lichtschip South Goodwin. Het was de tweede maal dat ik zoiets meemaakte: Hr.Ms. "Heemskerck", terugkerende uit West-Indië in het begin van het jaar, was ook op zo'n pere. ptoire wijze gestopt en gelast "go back to the east of the South Goodwin" - we hoorde. toen dat een te vegen route nog niet schoon verklaard was. Het klopte blijkbaar ook nu niet, want te zelfder tijd begonnen een groot aantal schepen toch weer de tocht zuidwaarts. Het Nederlandse s.s. "Danae" met de NOT-kegel (NOT - Ned. Overzee Trust) boven het schip gaf door praaien inlichtingen: er mocht weer gevaren worden. We hebben ons afgevraagd hoe dit alles had moeten gaan bij stormweer. Nu was het zicht wel slecht tot zeer slecht maar overigens was het prachtig weer en er kon zo nodig flinke vaart gelopen worden.
Zo nu en dan was zelfs wel de proeftocht-snelheid geëvenaard (12,5 sm/h), en dat zonder dat de hoofdmachine moeilijkheden veroorzaakte - wat later heel anders werd.
Er kon nu ook desnachts gevaren worden: in het zuidelijke gedeelte van het Kanaal brandden de Engelse kustlichten bijna alle, zodat tenslotte nog een goed behoud gemaakt werd en 19 maart op de middag, ongeveer drie dagen na vertrek, het schip bij het eiland Whight was en desavonds de koers langs Heizand (Ouessant) op Kaap Finsterre kon gezet worden.



Op de oversteek door de Golf van Biskaje werd nogal moeite ondervonden met het astronomisch bestek. Gebrek aan routine en de hinder van het slingerend schip, dat veel meer "werkte" dan eigenlijk verwacht was bij dit op het oog wel geschikt zeescheepje. De oorzaak lag bij de hoge opbouw die de stabiliteit benadeelde: thans nog wat gecompenseerd door de grotere diepgang door de kolenvoorraad.
Het astronomisch bestek was zó slecht dat we feitelijk op "de gis" de Spaanse kust aanliepen. Op de Portugese kust begon het na slecht zicht hard te waaien, zee op de kop zowat. De schroef begon nu door te slaan - op het achterdek staande keek men tegen de voorbijlopende golftop op en het in de zijde overkomende water maakte het scheepje half onbewoonbaar. Op een morgen is toen het "gort-met-stroop-drama" opgevoerd, dat Veenenbos tot een banjo-ballade inspireerde: om half negen werd ontbeten aan de grote tafel in de "salon" (het bordje boven de deur zei dat). Die tafel was een onzeewaardig onding met slechts één grote gietijzeren poot in het midden en een opschuifbare rand er omheen die bij slingeren de borden tegenhouden moest. Wegens het ontbreken van brood (de bakkerij kreeg geen resultaat en was maar buiten dienst gesteld) was het menu gort-met-stroop.
De commandant was zeer op decorum gesteld en er werd toen allen gezeten waren met gebed begonnen, waarna de grote terrien met gort rond ging en toen was juist het laatste duimpje, dat de tafelrand omhoog hield losgetrild. Daarmee was, doordat de rand

omlaag zakte, alle houvast verdwenen. Bij de volgende kaaier: de commandant met stoel en al ónder, de zware chef MK er bovenop, de terrien volgde, de strooppotten met een flinke boog ook en, op één na, de rest van de tafelgenoten, alles naar een hoek van de salon. De massa schoof bij het overgaan van het schip op het door de zich verspreidende gort gladde linoleum naar het andere boord. Het duurde even voor de kluwen ontward was en er is heel wat te doen geweest om de lakense uniformen te reinigen.
Dat komt er van als men een tropen-scheepje een oceaanreis laat maken. Het "ergste" was dat we zo'n figuur geslagen hadden voor de bemanning waarvan enkelen door de koekoek het drama hadden kunnen volgen en (wie zal het hen kwalijk nemen) er de nodige pret om gehad hadden.
Het binnengaan van Straat Gibraltar was een opluchting. Hier natuurlijk weer een soort "aanhouden" door een Engels oorlogsscheepje wat bij collega Mackay, die het hoog had zitten met de waardigheid van de Nederlandse vlag (waarin hij, althans theoretisch, groot gelijk had), wederom grote verontwaardiging opwekte. Hij had bepaald moeite, toen ons schip zo brutaal met zoeklicht beschenen werd en als het ware gelast werd naam en bestemming op te geven, op correcte wijze te antwoorden.
De Engelsman scheen het te begrijpen en verontschuldigde zich, maar wie zal het een patrouilleboot-commandant euvel duiden wanneer hij een zo zonderling oorlogsschip als de "DENEB" niet als zodanig herkent. Dit was de laatste maal dat de houten vlag verlicht kon worden - aan een zijde nog maar en met één der vier lampen. In Malaga is de vlag maar afgetuigd; tot ons aller grote genoegen.
Zaterdag 25 maart werd gemeerd in de binnenhaven van Malaga - mooie ligplaats. De eerste van ons die de wal op ging keek zijn ogen uit: het schip was niet meer wit maar blauw. Vóór helemaal zakjesblauw, achter gevlekt. De witte verf, blijkbaar oorlogskwaliteit, was er in zee afgespoeld en de blauwe grondverf was boven gekomen, geen vertoning!

"Mata el rey y vete a Malaga", vermoordt de koning en ga naar Malaga. En inderdaad, er is een on-spaanse sfeer daar wat telkens weer opviel aan de marinemensen die er kwamen. De stad was in 1916, nog niet té groot, en ook de bemanning was er gaarne. Excessen, bijvoorbeeld door het gebruik van te veel "plakken rum" (dat was zware zwarte wijn die tegen een Spaanse plak, een tien centimos geldstuk werd verkocht in vrij grote glazen), bleven gelukkig uit. De politie, met de merkwaardige steekhoed, een zwarte lak-hoed, was zeer gevoelig voor een Hollandse sigaar, maar overigens niet om mee te spotten; hij trad echter vaderlijk op wanneer de passagierenden wat luidruchtig werden in de fraaie calle Carlos Haes, die hen zeer aantrok.
Niet vergeten moet worden de uitstekende vertegenwoordiging door onze consul G. van Dulken en zijn familie, waarover in de Jaarboeken zo vaak veel goeds is gezegd en die ook nu weer zeer te loven was. De officiële bezoeken liepen overigens wat stroef - men kon zich de combinatie van gouvernementsschip, welk begrip bij de Spanjaarden zeer wel bekend was én oorlogsschip, dat er bovendien niet als zodanig uitzag, niet begrijpen. Mij viel, bij afwezigheid van de overige officieren, als officier van de wacht de eer ten deel een Spaans generaal te mogen ontvangen; een zeer twijfelachtig genoegen omdat zijne excellentie alleen Spaans en héél weinig Frans sprak. Zijn buitengewone hoffelijkheid en mijn in de West opgedane kennis van wat Spaans redden de situatie echter.
Er werd kolen geladen: een poging tot knoeien met het gewicht der gevulde manden werd ontmaskerd doordat een officier, die precies het vereiste gewicht had, kwansuis even op de schaal ging staan! Het schip was nu volstrekt ontoonbaar en er is dan ook geen ontvangst gehouden tot op de laatste van de zes dagen die het schip te Malaga lag, toen met man en macht schoonschip was gemaakt en geschilderd buiten boord. Daar kon overigens pas mee worden begonnen toen de kille bergwind die het stof van het grote haven-emplacement in dikke wolken opjoeg, was gaan liggen en het onafgebroken heldere gefluit van de bedrijvige stoomlocomotiefjes niet meer zo tot de waterkant doordrong. Volgens het officiële reisverhaal is er nog gezeild voor oefening met de sloepen maar dat betekende niet veel in de haven-kom.
De tocht naar Malta, dat niet zou worden aangedaan, kenmerkte zich door een paar dagen slecht weer van het bekende Middellandse-Zee-type met korte hoge zee en zeer

nat schip. De commandant meldde ervan, dat vrijwel ieder zeeziek was waar hij zichzelf als Noordzee-torpedist nogal voor scheen te schamen.
Maar de bewegingen van het scheepje waren soms heel vervelend en we dachten aan de latere passagiers op kwade dagen in de Banda Zee waar het ongeveer net zulk een gelegenheid kan zijn.
Op dit traject tot Port Said begon de hoofdmachine moeilijkheden te geven. Meermalen kwam een begin van warmlopen voor en eenmaal zelfs in gevaarlijke mate. Het werd zo erg, dat bruine dampen uit de koekoek opstegen en een verbogen drijfstang werd gevreesd. Wat het schip tot dagen lang drijven zou hebben veroordeeld. Het officiële verslag maakt hiervan geen gewag (zoals ik al zeide: daar werd wel in geschrapt). De machine vereiste zeer grote zorg door o.a. de slechte kwaliteit van de wit-metaal voeringen van lagers enz.
Bij Kaap Bon werden we van alle kanten bekeken door een Frans patrouillevaartuig (het reisverslag zegt "Normandië") dat er ook al niet veel van begreep en maar "goede reis" wenste.
Bij Malta ging dat niet zo vlot, de Franse torpedobootjager "Hallebarde" veroorzaakte daar een echt oponthoud. De jager stoomde zó langzaam dat we wel stil moesten gaan liggen om de per sein gevraagde inlichtingen te geven. De commandant vond het, zeer terecht, maar beter alles rustig te laten verlopen en wachtte de Fransman daarom op die maar niet zo dadelijk wilde aannemen dat we "oorlogsschip" waren: Engels verstond men niet goed en per megafoon werd de zaak in het Frans uitgelegd waarna men uitbundig werd met goede wensen.
Na acht dagen Middellandse Zee werd Port Said bereikt waar de ongelofelijke hitte het enige was dat ons, die deze plaats meest wel kenden, opviel. Nu wreekte zich dat het schip geen tenten, geen koelinrichting noch waaiers had. De gehate zijbeplanking, reeds voor Port Said verwijderd, bleef zó ver weggenomen dat de ruimten er achter niet als afgesloten dekruimte mee zouden tellen voor de kanaalgelden. We kregen de bekende zoeklichten van de kanaalmaatschappij met de Arabische bemanning aan boord, waar men zich verder niets van aan behoefte te trekken.
Een snelle reis door het niet drukke kanaal werd het niet wegens een zware zandstorm die tot vastmaken op ongewone plaatsen dwong. Daarvan maakten Zuid-Afrikaners, behorende tot een Engels regiment dat langs het Kanaal was gelegerd, gebruik om het schip te enteren. De ongevraagde gasten, waarvan een deel Afrikaans sprak, wat als altijd bij eerste ontmoeting merkwaardig aandoenlijk is, konden we niet veel bieden: ze waren al blij met wat schaduw en een mok lauw zoet water! Onze tabaksvoorraad raakte uitgeput. Enkelen voeren zelfs na ontmeren nog een stuk mee en moesten met enige aandrang bewogen worden nu maar overboord te gaan omdat de kanaalloods moeilijkheden vreesde wanneer we ze nog langer aan boord lieten.
De zandstorm - ik heb later nog tweemaal zo'n storm meegemaakt - was buitengewoon krachtig omdat de wind uit het Zuid-Oosten bijna dwars over het Kanaal kwam, uitermate beladen met zand. Hoe penetrerend dat is blijkt wel uit het feit dat ik later, het moet 31 augustus 1917 geweest zijn, op Koningingsverjaardag de blikken trómmel met de groot tenuejas openen moest en het zand daarin aantrof. Het is niet overdreven te schrijven dat we het zand in Suez "met bakken vol" over de verschansing moesten werpen. De sterke wind maakte het vastmaken moeilijk en door onervarenheid van de nog nauwelijks ingevaren bemanning en de onhandige inrichting van het achterschip is het bijna tot een stranding aan lagerwal gekomen. Gedurende de nacht met wind van stormkracht is ieder in touw gebleven om aan de loefwal te blijven en vrijwel niemand kon naar kooi wegens het werken met trossen, dat hoofdzakelijk met handkracht moest geschieden zonder hulp van de wal. Toen des morgens verder gestoomd werd naar Suez ging de wind hard uit het Zuid-Westen waaien en inderdaad, zoals het verslag van de commandant zegt "buien brachten dichte zandwolken mede die men enige tijd tevoren kon zien aankomen en zo dicht waren dat het uitzicht totaal werd benomen". Hij spreekt ook van "stuifzeetjes van zand" wat een tekenende expressie is.
De reis door het Kanaal duurde aldus bijna 30 uur - uitzonderlijk lang. Schip was "verzand" en de opvarenden zagen er uit "als morianen". Pas na een nacht ter rede Suez kon de projecteur met bediening afgegeven worden en daar ging ook onze enige passa-

gier van boord, die zich bemind gemaakt had en als bakszeuntje al aardig zijn werk had gedaan.
We kregen hier een andere passagier, Abdul Rahman Osman, die als student aan de Islam-universiteit te Cairo een moord op een landgenoot Sumatraan gepleegd zou hebben en ingevolge de internationale overeenkomsten in Indië berecht moest worden.
De consul te Port Said had voor dit "present kaasje" gezorgd en het was uit de papieren die meekwamen niet geheel duidelijk wat er te Cairo met de man geschied was en of hij werkelijk recht had op extraterritoriale rechten of dat hij domweg door Egypte was uitgewezen. Vrij ernstige mishandelingen na zijn arrestatie bleken duidelijk aantoonbaar en de arts is er nog aan te pas gekomen. Het was niet zo'n heel jonge, forse man die eerst erg schichtig deed doch omdat hij niet opgesloten of geboeid werd, spoedig zijn blijdschap toonde; ook al omdat de velen aan boord Maleis spraken. Desnachts apart gezet evenals in de havens, was de man ter beschikking van de schipper; hij was de grote koperpoetser. Zijn ochtend- en avondgebed verrichtte hij op het bordes van het standaardkompas - geen twijfel dus voor hem of hij wel in de goede richting boog, omdat hem op de zeekaart getoond werd waar Mekka lag.
Ook zonder de zijbeplanking werd de tocht door de Rode Zee voor het zo onbeschermde schip een beproeving. Op de stookplaats en in de kombuis liep de temperatuur op tot boven zestig graden celsius, zoals ook het officiële reisrapport vermeldt. Bijna niet te geloven en er werd gewerkt met ploegjes die elkaar na korte tijd aflosten. Het eten mislukte een dag totaal, maar niemand had er behoefte aan en men kloof liever op een stuk hardbrood, waarbij het onvolprezen limoensap van Spoor uit Kuilenburg voor wat smaak zorgde. Daarbij was er nogal zee: het scheepje bewoog met de hoge opbouw en kleine diepgang zelf bij een frisse bries al zeer onaangenaam.
We kwamen te Aden aan op de dag dat het schip daar volgens het reisplan, zoals het door de toen nog aangewezen commandant was voorgesteld en door het Departement "geamendeerd", had moeten vertrekken.
Weer een echte "DENEB"-stunt", zoals de oudste officier zich uitdrukte, werd hier vertoond. Ter rede van Aden lag een groot Engels schip, de hulpkruiser "Northbrook", waar de officier van piket heen moest. De "DENEB" had geen motorsloep dus werd het de jol, met statiekleed en wimpel, klaar gemaakt langszij. Toen de luitenant ter zee, die als officier van het piket daarvoor aangewezen was, door de commandant geinstrueerd was, ziet! de sloep was eigener beweging, ledig nog, onderweg gegaan en kon gelukkig nog net gevangen worden doordat iemand zo handig was er van het achterschip in te springen. Het water was nogal bewogen en de vier roeiers volkomen ongeoefend waardoor het maar weinig gescheeld heeft of we hadden de Engelsman gemist. De officier van de wacht van het Britse oorlogsschip snapte er (alweer!) niets van; was schijnbaar niet zomaar geneigd de Nederlandse officier die daar keurig met sabel en witte handschoenen aan de valreep stond naar zijn commandant te brengen. Het aloude middel werd toen toegepast, de Nederlandse officier van piket schakelde over op Frans - de taal der diplomatie, die altijd en overal geaccepteerd móet worden. Dit hielp, want de Engelse jonge man verstond er geen woord van en de captain, een commander voluntery naval reserve bleek bijzonder gastvrij, nadat met wat moeite was uitgelegd wat die rare Nederlandse witte schuit nu wel was. Hij bood zelfs aan de jol door zijn steam-launch, die zo op het oog zowat zo groot was als de "DENEB" zèlf, terug te laten slepen. Wat uiteraard niet aanvaard kon worden. Wèl een kleine lading, nu nog koele dranken en een welgemeend aanbod voor alle mogelijke hulp dat herhaald werd bij het bezoek dat de commander aan de "DENEB" bracht zonder dat van de in rang lagere Nederlandse commandant af te wachten. Door het zeer korte verblijf is deze relatie, die veelbelovend was, niet ontwikkeld.
De volgende stunt was: zonder loods vertrokken we zaterdag 22 april van de rede van Aden. Nauwelijks in de betonde vaargeul begon het roer "raar te doen". Het schip luisterde niet meer naar het roer, draaide de bank op; "roer aan boord" betekende blijkbaar alleen iets voor de roerganger. Het schip moest door ingrijpen met de machine in het vaarwater gehouden worden, waar geankerd werd. Het bleek bij onderzoek dat het kwadrant boven op de roerkoning los was geraakt - erger, dat we gevaren hadden vanuit Nederland met een roer waarvan laat ik maar zeggen, de helmstok slechts door

wrijving, roest en verf aan de koning "verbonden" was geweest. Het kon niet anders dan dat de na de proeftocht in de sluis te IJmuiden opgelopen schade niet goed hersteld was bij de werf. De chef van de machinekamer, een zwaar gebouwd man is in de zeer nauwe ruimte boven de kop van het roer gegaan en heeft met veel moeite de zaak in orde gebracht; bepaald een prestatie. De vraag bleef waarom het aanbouw-toezicht de onvolledige reparatie niet had ontdekt vóór vertrek. Maar men kan veilig zeggen dat op elk nieuw schip vreemde ontdekkingen worden gedaan in de eerste weken - vandaar dat men later sprak van "opwerk periode", een invaartijd, die echter voor Hr.Ms. "DENEB" niet uitgetrokken was geweest. We waren "zomaar", zonder meer naar zee gegaan.

De reis over de Indische Oceaan was begonnen. Het eerste gedeelte tot Colombo verliep vrij rustig en de zeegang liet toe de helft van de kolen, die in het ruim in het voorschip waren geladen aan de Hemburg, over te brengen naar de kolenruimen. Kolenladen in volle zee - een zeldzame gebeurtenis, die zich op het tweede traject zou herhalen. In het reisrapport klaagt de commandant over de bezwaren die dit meebracht - er moest zeer hard gewerkt worden door een betrekkelijk kleine ploeg. De koers moest er tijdelijk voor gewijzigd worden omdat anders de laadboom niet in bedwang kon worden gehouden. En die 20 ton kolen vergden een hele dag werk.
Een betrekkelijk klein, doch wel hinderlijk euvel trad nu op. Omdat er geen tent boven het dekhuis was, werd door de droogte en de hitte het dunne dekje lek; zo zelfs dat men de zon er doorheen kon zien en bij regen werden de hutten onbewoonbaar. Ik herinner mij nog hoe ik een bestek zat uit te cijferen onder een paraplu. Later hebben we er presennings overgespannen die alleronaangenaamst klapperden bij wat wind.
Over bestek gesproken: Minikoi kwam ongeveer op tijd in zicht maar de berekende lengte was toch ettelijke mijlen fout door de "ziekte" van de tijdmeters, waarvan de "stand", zo bleek te Colombo bij tijdsein-waarneming, gemiddeld 15 seconden verkeerd was. Zo ging dat nog toen er geen radio-tijdseinen konden worden waargenomen. Maar omdat de breedte sowieso goed was, was iedereen tevreden. Het was gebruikelijk geworden aan boord "DENEB" de zonsmiddaghoogte die, als vanouds, door alle zeeofficieren werd geobserveerd, te meten zittend op dek met de benen door het hekwerk, gekke vertoning, maar de soms wonderlijke slingeringen konden ons zo niet deren.

Het is wellicht hier de geschiktste plaats iets te vermelden over de toenmalige navigatie in volle zee buiten zicht van land door een schip zonder radiografische inrichting hoegenaamd (dus ook geen ontvangsttoestel).
Het gegist-bestek werd bijgehouden met behulp van het kompas, waarvan de fouten op elke nieuwe koers zeer zorgvuldig werden geverifieerd (wat op een nieuw schip zeker nodig is) en de aanwijzingen van Walkers patentlog (óf, zoals nadat het schip de schroef met lijn daarvan had verspeeld, met de oude handlog en zandloper) en deels met behulp van een tabel die het verband tussen de omwentelingen van de schroef en de vaart aangaf. Deze was op een scheepje als de "DENEB" niet bijzonder betrouwbaar; vooral niet wanneer bij slechter weer de schroef vaak doorsloeg. Er werd getracht rekening te houden met stroom volgens de stromenkaart van "de Bildt", maar dat was zelfbedrog. Toch is het een feit dat een werkelijk zorgvuldig bijgehouden gegist-bestek, al zou men dan de bestemming niet "op de kop lopen", heel wel voldoende zou kunnen zijn.
Het astronomische bestek begon dadelijk buiten het Kanaal en ik beschreef al, dat dit in den beginne niet zo bar lukte wat de sarcastische opmerking uitlokte dat een zekere Amerikaanse "vetleren kapitein" Sumner zo'n tachtig jaar terug, zowat omstreeks aan de ingang van het Kanaal zijn Sumner-lijn ontdekte; misschien konden we dat nu eens herhalen! Inderdaad: mijn oude zeevaartkunde boek van Herman Deel I (1902) bladzijde 380 vermeldt hoe op 17 december 1837 deze captain, na lange tijd zonder enig bestek te hebben gevaren, bij slecht weer de wal aanliep en in hoge nood bedacht dat hij uit één zonshoogte een lijn kon berekenen en in de kaart zetten waarop hij moest staan.
En dat bleek juist binnen een uur! Dé verdienste was m.i. dat deze "uitvinding" die van de hoogtelijn, tot ieders eigendom werd gemaakt.
Het geregeld bestek maken was in de Middellandse Zee nauwelijks nodig. Geregelde breedtebepaling was wel gewenst. In hoofdzaak ter oefening werd tweemaal daags een

stersbestek en overdag uit zonshoogten een middagbestek berekend. De oudere officieren, die het KIM verlieten vóór de invoering van de nieuwere cijfermethoden, werkten met die van Villarceau, die vereiste dat een zesdecimaaltafel werd gebruikt en waarbij in de tamelijk lange becijfering de bekende tot wanhoop brengende cijferfouten plachten te worden gemaakt.
Onder invloed vooral van de luitenant ter zee Piet Haverkamp (de later zo bekend geworden directeur van de zeevaartschool aan de Foeliestraat te Amsterdam, die vlak voor de wereldoorlog leraar aan het Instituut werd) werden practischer methoden ingevoerd en kwamen de Haverkamptafels in gebruik.
Aan boord "DENEB" was de jongste officier, schrijver dezes, de enige die moderner werkwijzen toepaste, b.v. die naar "Bossen en Mars", waar de koopvaardij goede resultaten mee had. Haverkamp had ook geleerd dat sterobservaties in de schemering de beste resultaten leverden. Nachtobservaties kon men als een spelletje bedrijven voor breedte-verificaties door het waarnemen van de Poolster of door voorberekende sterdoorgangen waar te nemen. Veenenbos, die de hondenwacht deed, was hier een ware liefhebber van - het kort de wacht bepaald!
Op de trek door de Indische Oceaan kwam het er door ziekte op neer, dat eigenlijk door slechts één bestekofficier werd gewerkt. Dit geschiedde aldus. Behalve de bedoelde breedte bepalingen werden, als de gelegenheid dit toeliet in de schemering een tweetal sterhoogten geobserveerd die haakssnijdende hoogtelijnen opleverden, liefst één N-Z en één O-W; daarna, zodra de zon hoog genoeg was werd een zonslengte bepaald, waarvan in dit jaargetijde de hoogtelijn aardig N-Z liep. Dan de middaghoogte door "buiten-de-middag" waarneming met voorberekende hoogten, hetgeen met de morgénobservatie een goed middagbestek gaf. Vóór zonsondergang weer een zonshoogtelijn en als het mooi was ook nog een avondschemeringbestek van een paar sterren. De bedoeling was - omdat de gemiddelde stand van de tijdmeters berekend met behulp van de tijdmeterformule, aanzienlijk fout kon zijn (en was!) - zoveel mogelijk N-Z en O-W lopende hoogtelijnen in de kaart te krijgen. Met de vrij zeker bijna absoluut juiste breedte was het dan mogelijk, door een geschatte fout in de gem. stand der tijdmeters aan te nemen, boven en beneden de berekende waarde, bijvoorbeeld op de Z-O koers naar Straat Soenda, een strook op de kaart aan te geven waarin zich het schip bijna zeker moest bevinden en waarbij de breedte dus in elk geval goed was. Deze werkwijze voldeed zeer goed en stond ook koersverbetering voor stroomverzetting toe (en de verlijering voor het gebruik van de zeilen, die meen ik, maar gering was).

Op maandag 1 mei werd Colombo bereikt waar we een vijftal dagen verbleven, en op zaterdag d.a.v. werd koers gezet op Straat Soenda. Die vijf dagen waren wel nodig om wat op verhaal te komen. De stemming aan boord was nooit bijzonder fleurig geweest en sedert bepaald verslechterd.
Te Colombo troffen we de stationsschepen, de kruisers H.M.S. "Venus" en "Minerva". De Engelse officieren hadden vrijwel allen, de onderofficieren deels, hun gezin op het station en woonden in een soort kampement in de typische bungalows met verhoogde vloer (huis op palen dus). Voor ons die toen in het algemeen de echtgenote niet mee naar Indië namen, was dit wat nieuws. Wat we er van hoorden viel niet mee. De kleine compacte samenleving, die zich nogal apart hield van "de stad", ook al omdat de betaling niet veel luxe toeliet, had last van alle mogelijke strubbelingen die men in Nederland wel "garnizoensziekten" noemde: ruzietjes, verhoudingen, schulden maken enz. We moesten toegeven dat het meenemen van het gezin naar Indië, waar zeer naar verlangd werd in de Koninklijke Marine, zónder flinke verbetering van de financiële positie nog maar beter nagelaten kon worden. Voor ons, die natuurlijk overal buiten stonden, was het ontmoeten van de officiers-families bijzonder prettig. Dat was nu eens iets anders dan officiële lunches en dienst-diners in avondbaadjes met stijve boord, waar we op deze uitreis (ook al door het klein aantal officieren) bepaald niet voor gespaard werden. Er werd, zeer uitzonderlijk, ook contact verkregen met echte dutchburghers, waarvan verschillende nog Hollandse namen hadden; maar niemand verstond meer een woord Nederlands. Het werd een beetje moeilijk voor de beide officieren die een uitnodiging ten huize van een dier afstammelingen van Hollanders hadden aanvaard

aan één tafel te moeten zitten met de ook uitgenodigde eigen onderofficieren. Iets zeer genants voor beide partijen in die dagen - tact en de grote hartelijkheid van de gastheer en vooral de dames, die vóór alles ladylike wilden zijn, overkwamen de bezwaren.

De tweede helft van de trek over de Indische Oceaan, Colombo-Straat Soenda, 1800 sm ongeveer, is zelfs iets korter dan de afstand Aden-Colombo die 2100 mijl is. Het tweede stuk lijkt echter langer. Wellicht door de eenzaamheid, de lege zee op dat stuk, vooral nu in oorlogstijd, terwijl de grote stroom van de scheepvaart via Straat Malakka zijn weg vond. Inderdaad hebben we géén schip gezien gedurende de zevendaagse oversteek. Onmiddellijk na het passeren van de zuidpunt van Ceylon begon het vrij hard te waaien uit het Zuid-Westen en de zware deining deed het scheepje zeer zwaar slingeren. Het reisrapport zegt 12 graden over en weer - het is misschien wel een der vele "understatements" in dat rapport. Maar het lijkt altijd meer dan het is, vooral omdat nu het schip tegelijk stampte door wat achterinkomende zee en wind. Lopen zonder handgreep was vaak onmogelijk.
De hoofdmachine, die al vaker zorgen had gegeven moest midden in de Indische Oceaan gestopt worden - alweer een warmloper. Dat was het moment waarop Hr.Ms. "DENEB" waarschijnlijk het laatste Nederlandse oorlogsschip werd dat "op kracht van zeil" over de oceaan ging. Reeds eerder was aan de beide grote stagzeilen gedacht, maar de gelegenheid was er niet naar geweest om ze bij te zetten. Juist op die morgen dat aan de machine gewerkt moest worden was de gelegenheid gunstig. Het doel was éigenlijk het zware slingeren te verminderen: wat inderdaad enigszins slaagde.
De oudste officier had allang met de schipper beraad over meer zeilvermogen, ook al i.v.m. de precaire, toestand van de hoofdmachine. Een breefok zou er komen en die is op die dag gemaakt uit wat er te vinden was. Het leek heel wat nu, vooral toen er nog een sloepzeil als vlieger werd gehesen. Maar als men bedenkt wat een schip van 800 ton aan vierkante meters zeiloppervlak nodig zou hebben om wérkelijk te zeilen, dan is het wel duidelijk dat we heel blij waren het schip op de koers te kunnen houden; vrijwel "ruimschoots". Onder de leiding van Veenenbos, die de "Urania", het schoolschip van het Koninklijk Instituut voor de Marine nog had meegemaakt, werd, met overdreven zorg, getracht de zeilen zo te stellen dat er-alles-uitgehaald werd. Pover resultaat en we berekenden dat we, mocht de machine falen, dan nog wel een maandje van Sumatra af waren op deze wijze. Des nachts kon wegens de geringe sterkte van de equipage maar één stagzeil gevoerd worden.
Op een dier dagen is de laatste 20 ton kolen verstuwd: een enorme morspartij met kolen. Zo vuil was het schip nog niet geweest. Ieder deed nu mee, zelfs Abdul de arrestant, die veel sterker bleek dan we dachten. Commandant aan het roer en de dokter, die "schoon" moest blijven, op de uitkijk en verder ieder in "kolenpakje", een broekje en bloot bovenlijf.
Er begonnen nu lichte zieken te komen. Vrijwel allen leden aan de gevolgen van zwaar transpireren en het baden met zout water: de Indische rodehond. De commandant en de 2de officier deden halve dienst en vooral onder het machinekamer-personeel ging het niet goed. Het stoken en stoomhouden leed hier niet veel onder omdat de ketels zeer ruim bemeten waren i.v.m. de inheemse stokers en de kwaliteit der Indische kolen, terwijl we nu zeer goede hadden.
Er was al heel wat verf versmeerd maar er was nog genoeg over om "het geel", de masten en de schoorsteen een beurtje te geven. Met pot en kwast in een bootsmanstoeltje omhoog gehesen was een van de meest zeevasten tewerk gesteld in de voortop; vele meters heen en weer zwaaiend bij elke slingering. Zoals dat pleegt te gaan werd er bij gezongen, ditmaal was het een omwerking voor scheepsgebruik van het toen alom gezongen lied van Louis Davids: "We gaan naar Zandvoort - aan de zee", dat werd: "We gaan n'd'n Oost toe, ga je mee". En "als je van de duinen glijdt, och wat een zaligheid", klonk nu "als er een hoge (deining of golf, bedoelde hij) komt, oh! wat een benauwdigheid". Toen hij, zulke artisten hebben ook een auditorium nodig, bemerkte dat "de brug" meeluisterde, werd het een aan de lokale omstandigheden aangepaste variant van Koos Speenhoffs "Maandag bonen, dinsdag bonen, bonen, bonen wat men ziet". Een ietwat gerechtvaardigd gemopper op rijm, want de voeding had inderdaad soms nogal simpel

moeten zijn omdat de kok het zo moeilijk had en verse waar op deze reis maar weinig verstrekt had kunnen worden. Applaus heeft de zanger niet geoogst en zijn klagen is "gone with the wind".
Zondag 14 mei werd Tandjong Priok bereikt. De loods wees ons een ligplaats van de Gouvernementsmarine op de boeien aan. Geen belangstelling hoegenaamd, van wie ook. Het schip had zich wel gemeld bij Java's 4de punt maar dat bericht is nooit te Batavia aangekomen. Met dat al mocht vooralsnog niemand van boord.

Des maandags ging de commandant "naar boven", waar men nu al van ons wist, laat ik maar zeggen door de "kabar angin", die vlugger gaat dan de telegraaf en beter werkt dan de toen zo afschuwelijk slechte telefoon van de havenmeester te Tandjong Priok.
Die reis naar het Departement op Goenoeng Sari was een heel ding. Zó onaangenaam dat het wel geschiedde dat men des avonds te voren in betrekkelijke koelte naar Batavia ging en overnachtte in Des Indes of De Nederlanden om niet trempé en met een vuil pak "voor de heren" te staan. Immers moest men eerst een tocht per sloep of prauw maken door de soms woelige haven en een hete wandèling naar het station Priok, tenzij er een karretje te krijgen was. De trein met kolenlocomotief was door een paar uur morgenzon goed verhit en de rook en de sintels zorgden er voor dat het tenue flink werd bedorven. Dat bestond, volgens voorschrift, uit witte pet van het "conducteurs model" (vandaag ziet men het nog bij de Ned. Spoorwegen), de witte jas met zeven knopen en hoge staande kraag met twee kraagknoopjes (géén haken!), witte broek, witte schoenen (liefst hoge; bij heel slecht weer zwarte), sabel met koppel onder de jas, witte handschoenen en, wanneer men ze had, "grote kruizen" (eretekens) van model formaat. Eenvoudig genoeg eigenlijk, maar op het einde van een reis was men wel aan de laatste schone witte jas toe; want laten wassen op een havenplaats werd meestal nagelaten wegens de zeer grote kans dat de was totaal bedorven, kletsnat of helemaal niet terug kwam. Aan boord wassen was zèlfs voor ondergoed uitgesloten en werkelijk het hele schip vervuilde een beetje.
A propos van die zeven knopen: Toen eenmaal de overtuiging gegroeid was bij de Koninklijke Marine dat een echte tropen-uniform noodzakelijk was, waarbij men ook afging op wat men bij andere zeemachten zag, kwam de witte "toetoepjas" van zwaar wit dril. Het zou dan niet meer nodig zijn de blauw-laken jas, z.g. Atjeh-jas, die de lange jas in de dagelijkse dienst al had vervangen, in warm klimaat te dragen. Omstreeks het begin van de eerste wereldoorlog werd de Atjeh-jas (blauw laken of serge, wat koeler was), zo genoemd omdat hij het eerst gedragen werd op de kust van Atjeh, met een witte broek (soms flanel) nog wel gedragen als het z.g. (onofficiële) Middellandse Zeetenue. De bedoelde geheel witte uniform werd niet zò maar ingevoerd. O.a. werd een "model"-jas gezonden naar verschillende commandanten en zo ook naar de Commandant van de Stelling van de Monden van de Maas en van het Haringvliet te Hellevoetsluis.
Het geval was dat de schout-bij-nacht, gewoon gezegd, een flinke buik had. De jas, uiteraard, uitgevoerd net als bij de burgerjas met 6 knopen was hem véél te klein. Bij een groter exemplaar dat in der haast gemaakt werd, stonden de knopen veel te ver uiteen en men kon bij elke beweging 's mans onderkleding zien. Er moeten meer corpulente figuren het zeggen gehad hebben: er kwam een knoop bij; de zeven knopen bleken genoeg om de wijdste boog te omspannen zonder inkijk.
De witte jas met de gesloten, zwaar doorgestikte kraag was helemaal niet zo koel. De in de tweede wereldoorlog in gebruik genomen shirts met korte mouwen waren heel wat prettiger. De daarbij gedragen shorts en witte lange kousen voldeden echter velen niet. Wanneer een officier in de dagen van dit verhaal des avonds op bezoek ging, vooral bij een "eerste bezoek" (waarbij dan een eventuele introductie-brief werd meegenomen) werd een ietwat zonderling pakje gedragen: lange blauw-laken uniform jas, witte stijve staande boord, wit overhemd met lange mouwen, wit vest, witte lange broek, witte pet, zwarte schoenen. Wanneer het een deftig bezoek was werd ook de sabel gedragen en wel ònder de jas. En altijd witte handschoenen. Na nadere kennismaking werd dit de alom gedragen toetoep-jas of het shantungpak, luchtig, maar spoedig onooglijk door vieze natte kreukels. Daarbij werd dan de strooien matelothoed gedragen. Zónder hoed was onbehoorlijk.

De commandant van Hr. Ms. "DENEB" vinden we dan na deze uitwijding terug anticham-brerend bij de adjudant van de Commandant der Zeemacht. Dat kon lang duren in die dagen. De admiraal was er niet, de chef personeel, de kapitein ter zee L.H.G. Krol, nam waar in de kamer van de vlootvoogd. De reis was volbracht zonder schandalen dus was er niet veel te zeggen: een kop koffie of een koele drank zou men verwachten - niets daarvan. Zelfs 25 jaar later moest zoiets nog van buiten gehaald worden. Een cantine of iets dergelijks heeft het departement te Batavia nooit gekend. Des middags was de commandant aan boord terug, vies en moe en wat ziek. Met spanning afgewacht, bracht hij op een kladje onze aanstaande plaatsingen mee bij de "echte" marine.
Alle officieren moesten zich in de komende dagen ten departemente melden en dat was mijn eerste kennismaking met deze instelling waar ik later nog afdelingshoofd werd. Het geheel maakte zo, in de volle morgenzon, een eerste indruk, die Veenenbos kenmerkte met "het-bos-van-Doornroosje".
Alles scheen in diepe slaap. Niemand te zien en slechts het ruisen van de palmen op het voorerf van tot het kantoorgebouw geadapteerde voormalige Indische landhuis was het enige geluid. Typisch voor de marine, voor de zeevarenden in het algemeen, deden degenen waar men zich moest melden of men ze juist gisteren nog had gesproken. In elk geval was de nieuwkomer, dat moest hij goed voelen, blijkbaar hoogst onbelangrijk; zijn wedervaren interesseerde niemand en de enige vragen waren "over Holland" waar we, na twee maanden reis, minder van wisten dan de vragers.
Van de Dienst van Scheepvaart merkten we vrijwel niets, hoewel de commandant zich bij de hoofd-inspecteur had vervoegd. Dat zou te Soerabaja wel komen. Na een paar dagen werd de kustreis gemaakt naar het Marine Etablissement te Soerabaja.
We maakten dit reisje met een minimum bemanning: een paar mensen waren in het hospitaal opgenomen en enkele andere bleven achter wegens hun plaatsing op "het eskader", dat te Priok verwacht werd. De commandant, die de tijd had maakte er een aardige tocht van. Altijd weer is de morgen en de avond op de Javase kust aantrekkelijk voor een toeristenreis.
Op het M.E. was de ontvangst, zo mogelijk, nog koeler; maar wel was de temperatuur nog hoger dan te Batavia. Het schip heeft daar, nog in dienst als oorlogsschip, enige dagen in het basin liggen wachten op de nieuwe gezaghebber en zijn gouvernementsmarine-mensen; die tenslotte niet kwamen. Het schip ging uit dienst, mede met het oog op de verdere afwerking voor de stationsdienst. Overgave aan de G.M. had dus practisch niet plaats. We konden niet aan boord blijven leven - er was geen bescherming tegen de muskieten e.d. - zodat gedebarkeerd was in de debarkementsgebouwen op de werf. Een onaangename ervaring op zichzelf.
De een na de ander vertrok naar een nieuwe plaatsing en tenslotte ging Hr. Ms. "DENEB" uit dienst; "geruisloos", zoals dat in de marine heet.
Eenmaal overgedragen aan de gouvernementsmarine is de "DENEB" naar het station Manado gezonden, waar ik het schip weer zag. Nu volledig uitgerust met tenten en inwendig voor passagiersvervoer gereed gemaakt. Het lag er keurig geschilderd bij. Een knap scheepje. Het had nu een motorsloep en een motorvlet, maar nog geen radio-station. Ook nog geen geschut (behalve de beide kns. van 3,7 cm). Toen er in de twintiger jaren meer gedacht werd aan de oorlogsbestemming van de schepen van de Gouvernements Marine is ook aan verbetering van de bewapening gedacht. Voor de "DENEB" en haar zusterschepen had de uitbreiding uit een kanon van 7,5 cm, lang 40, uit de geschutreserve bestaan, op te stellen op het M.E. vervaardigd geschutbordes (een pyramideachtig onderstuk met een omloop) boven het luik van het voorruim. Het bleef bij aanwijzen op papier.
Later bleek dat practische beproeving toch wel nodig was. Daarbij bleek dat de uiteen genomen geschut-opstellingen eenvoudig verdwenen waren en deels als vloer dienst deden in goedangs. Omdat ik destijds officier der artillerie van het M.E. te Soerabaja was, was mij de taak opgedragen die beproevingen te houden en zo heb ik nog eens, in 1933, een kleine vaartocht in het Wester-vaarwater aan boord "DENEB" meegemaakt, om het afgeven van de proefschoten bij te wonen. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden de schepen van de G.M. oorlogsschip en Hr. Ms. "DENEB" kreeg haar kanon en een betere radio, maar geen mitrailleurs, die, omdat het kanon daarvoor

onbruikbaar was, de zeer nodige luchtverdediging zouden hebben moeten verschaffen. De oorlogsvoorbereiding heeft hier ernstig gefaald - toen dat werd ingezien was het niet meer mogelijk mitrailleurs van 12,7 mm of 20 mm, die men gewenst achtte, te verkrijgen.
Het schip is op 4 februari 1942 des morgens onder bevel van de wnd. gezaghebber G. P. Berlijn, dienstdoende bij het Commando Maritieme Middelen in de Riouw-archipel, door de Japanners, ten anker liggend, uit de lucht aangevallen met zeven bommenwerpers bij Zuid-Broeder in Straat Doerian. Twee mannen werden gedood en een twintigtal gewond. Men redde zich op het gewestelijk vaartuig "Martha".
Het schip brandde uit en zonk ter plaatse en is nooit gelicht. Het is een 25 jaar meegegaan en het heette dat het nogal gebreken ging vertonen. Merkwaardig is dat volgens sommige bronnen behalve de kns van 3,7 cm toen geen verdere bewapening aan boord was.

Wat er al zo aan GSS "DENEB" te kort kwam op de uitreis heb ik pas goed begrepen toen ik, ditmaal als oudste officier na met het aanbouw toezicht belast te zijn geweest, de uitreis als oorlogsschip van GSS "Wega" meemaakte. "Wega" en het ook te Gorkum gebouwde zusterschip "Sirius" waren wat groter dan "DENEB" c.s., te weten 936 ton; met ongeveer dezelfde vaart. Zij waren veel meer zeeschip dan "DENEB" en waarlijk uitmuntend ingericht en uitgerust. Krachtig radio-station, uitstekende motorsloepen; goede koelinstallatie.
Hoe mooi ook en hoe doelmatig voor de vredesdienst bij de Gouvernements Marine, waarbij men gereed moest zijn voor vervoer van zeer hoogeplaatsten als de Gouverneur van een gewest en voor een transport "kettingberen" (met dwangarbeid gestraften) of van militaire goederen van alle mogelijke aard, rijst toch de vraag of bij het ontwerpen en uitrusten niet méér had gedacht moeten worden aan de uiteindelijke dienst als oorlogsschip. Immers, vroeg of laat, (en het is vroeg geworden) zou er een Japanse invasie komen. Met opoffering van zekere vredesgebruiksmogelijkheden was voor weinig meer kosten bereikt kunnen worden dat een ondergang als die van de "DENEB", vrijwel volkomen passief, niet nodig was geweest. De bouw van de "Arend" en de "Valk", dubbelschroef stoomschepen met een vaart van 18 sm/h, bewees wat kón, al was van deze zelfs voor escorte geschikte scheepjes van 1000 ton de bewapening volstrekt onvoldoende; inzonderheid wat de luchtverdediging betreft. Daarin was tenslotte nog noodduftig voorzien met enkele half-inch mitrailleurs, terwijl het zeer wel kns van 7,5 cm met hoge elevatie hadden kunnen zijn wat de sterkte van het schip betrof.
Er is gemis aan samenwerking en vooruitzien geweest, er is te weinig begrepen dat voor wat meer geld onevenredig veel meer bereikt had kunnen worden. En het is zelfs voor mij de vraag of niet reeds in 1862 bij het instellen van de Gouvernements Marine de verkeerde weg is ingeslagen. Immers is tenslotte de Gouvernements Marine reeds in vredestijd deels het werk gaan doen van de oorlogsmarine: bewakingsdienst (in 1936 werd reeds GSS "Valk" daarvoor in de Grote Oost ingezet), hydrografie, mijnenleggen, mijnenvegen dat voor een zeer groot deel geheel aan de gewestelijke vaartuigen onder bevel van officieren van de Gouvernements Marine toeviel, voorraadschipdienst voor de vloot, en niet te vergeten het werk als vliegtuigmoederschepen, zonder welke die Marine Luchtvaartdienst in Indië niet bestaanbaar was geweest; terwijl de snellere schepen, zoals "Arend" en "Valk" konden voorzien in de immer onvoldoende bevredigde behoefte aan doelschepen voor onderzeeboten. Zij werden in latere tijd ook weleens als admiraalsschip gebruikt bij grote manoeuvres.
Er moet hier dan gewezen worden op het streven bij Scheepvaart naar zelfstandigheid. Dit was reeds het geval sedert 1868, toen uit een afdeling van het departement van marine de Dienst van Scheepvaart ontstond, waarvan straks het hoofd dat deel van de marine-begrotingsvoorstellen in de Volksraad verdedigde dat betrekking had op zijn dienst. Een landsbedrijf, zoals het M.E. met een eigen begroting, werd het niet. Tenslotte is het er na de oorlog toch van gekomen. Het Departement van Scheepvaart kwam per 1 maart 1947 tot stand.
Die zelfstandigheidsdrang, "los van de Koninklijke Marine", heeft van bepaald gezichtspunt veel kwaad gedaan o.a. heeft het de geschikheid voor oorlogsdiensten der schepen

ongunstig beïnvloed. De samenwerking tijdens de tweede wereldoorlog was te roemen; maar het was te laat.
Een ander punt zij hierneven vermeld: het m.i. betreurenswaardig uiterst beperkt contact, vooral sociaal van de Koninklijke Marine met de Gouvernements Marine, de Setengah Kompenie. Misschien dat de houding van bovenaf daartoe bijdroeg. Zelfs op kleinere plaatsen was er bepaald opvallend weinig omgang van zeeofficieren met hun collega's van de G.M., die dezelfde sabel droegen en zoals ik al opmerkte, zo vaak identieke diensten deden.1)

SUMMARIES OF THE ARTICLES

The quarantine at Westerland on Wieringen in the nineteenth century by J. Belonje.

The author describes the coming into existence and history of the quarantine at Westerland on the island of Wieringen (North Holland). Under the 1805 Quarantine Act a committee prepared a plan for the internal organization of this novelty. In 1809 final regulations were promulgated. The quarantine was situated in a separate section of the island. It consisted of three rows of small buildings: hospitals, workshop and living quarters for management and staff. The author gives a survey of those who have been managers until 1878: J.F. Eilbracht (1809-1844), P.A. Rivery (1844-1853), N.W. Jager (1853-1860), P. van Wijhe (1860-1878). The author has compiled a great many genealogical data about these and some other staff members.
After 1878 the Quarantine - of which in the course of the century but little use had been made - was turned into a powder-magazine.

A hypothesis about the origin of the Hohenzollern model in Heinrich Winter's "Der Holländische Zweidecker von 1660-1670" by J.C.P. baron Speyart van Woerden.

Postulating that Winter is wrong in stating that the now lost "Hohenzollern model" would have been built on a scale of 1 to 21 - this scale being not in accordance with the seventeenth century folding-rule - the author looks for another scale. Led by Zevenboom's study on ancient metrics he gives a survey of local differences in measures. At the same time he includes in his investigation the treatise on Cornelis van Yk's shipbuilding. The author arrives at the conclusion that the foot measure as used in the port Hoorn, with a scale of 1 to 20, is probably best applicable to the model. In reliance upon heraldic and other data the author suggests identification of the model with the ship "De Jonge Prins", built in 1666. He advances the possibility of the model having been ordered in Hoorn by Prince William III, the later king-stadtholder, or by his uncle Fredric William of Brandenburg - the Brandenburg arms appearing on the guns of the model.

A Voyage to the East Indies during the First World War by A.G. Vromans.

The author gives an autobiographical account of his voyage on board H.M. Governmental steamer "Deneb" from Amsterdam to Batavia (Djakarta) between 15 March and 14 May 1916. He also describes the building of the ship, its crew and the events taking place during the voyage.

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

ALTONAER MUSEUM in Hamburg Jahrbuch 1970. 8. Band Hamburg, Dr. Ernst Hauswedell & Co. Verlag, 1971, 172 blz., geill.

In dit jaarboek trekt vooral de bijdrage "Dreyer-Werft und Altonaer Museum" van hoofdconservator Dr. Jürgen Meijer de aandacht. De onderneming van Ernst Dreyer (1816-1899) en diens zoon Carl Christian Adalbert (1850-1896) heeft tot de belangrijkste scheepswerven in het Noordduitse kustgebied behoord. Er zijn hoofdzakelijk houten zeilschepen gebouwd, 115 in totaal, waaronder het type "bark" met 39 stuks het best vertegenwoordigd is. Op het laatst van zijn leven bouwde Carl nog vier stalen motorbarkassen. In 1878 reeds verliet het laatste grote zeilschip, de bark "Mazatlan" van 525 brt., de helling. Van de vele daarna nog gebouwde houten schepen is de gaffelschoener "Milly" bij het artikel afgebeeld: een foto, al even aantrekkelijk als de scheepsnaam. De titel van het artikel berust op het feit, dat het museum in staat is de laatste grote periode van het houten zeilschip uit te beelden, juist met stukken die van deze werf afkomstig zijn; het zijn bouwtekeningen, halfmodellen en volledige modellen, schilderijen,"scheepsportretten" en foto's, schegbeelden, gereedschappen en archivalia. Een volledige lijst der afgeleverde schepen besluit het artikel.
Sedert 1916 wordt in dit museum gearbeid aan een "Katalogwerk zum Thema Das Schiff in der bildende Kunst".

R.E.J. Weber

BOXER, C.R., The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825 London, Hutchinson, 1969, XXVI en 426 blz., geill., *f* 32,60.

Evenals het enkele jaren geleden in dezelfde reeks "The History of Human Society" verschenen "The Dutch Seaborne Empire" steunt deze samenvatting van de Portugese overzeese geschiedenis op Boxer's langdurige en intensieve occupatie met dit onderwerp. De overzichtelijke beschrijvende bibliografie, uiteraard selectief, waarin alleen de belangrijkste werken zijn opgenomen en bovendien vooral diegene, die zelf weer over een bibliografie beschikken, getuigt van Boxer's grote belezenheid en bekendheid ook met de nieuwste opvattingen en ontdekkingen op dit gebied. Zo heeft Boxer kennis genomen van de belangrijke studies van Vitorino Magalhaes Godinho, die als een van de leerlingen van Braudel, de invloed van de School der Annales heeft ondergaan. Zijn belangrijke studie over de economie van het Portugese rijk, reeds in 1958 als thesis voor de Sorbonne verdedigd, is in 1969 in druk verschenen onder de titel L'économie de l'Empire portugais aux XVe et XVIe siècles. De vele nieuwe gezichtspunten hierin verwerkt, waren Boxer reeds bekend uit Portugese studies van de auteur.
Boxer's in een heldere stijl geschreven werk, verlevendigd door tal van citaten uit primaire bronnen, valt in twee gedeelten uiteen. In het eerste gedeelte worden de hoofdlijnen van de ontwikkeling gegeven op een min of meer chronologisch stramien. Het tweede gedeelte behandelt de kenmerken van het Portugese kolonialisme. Een zekere overlapping was hierbij onvermijdelijk, wat vooral het verhaal van de katholieke missie ietwat verbrokkeld maakt.
Boxer werpt vele belangrijke vragen op. Ruimschoots besteedt hij daarbij aandacht aan de te lang verwaarloosde economische en geografische factoren in de Portugese expansie. Tegenover de Portugese nationalistische historici wordt duidelijk gesteld, dat van een Portugese beheersing van Azië geen sprake kon zijn, maar ook dat van die expansie geen enkele stimulering is uitgegaan, noch op de Portugese cultuur, noch op de Portugese economie. Tegenover de gangbare opvattingen in Portugal legt Boxer terecht sterke nadruk op het racistisch karakter van die expansie. Met tal van voorbeelden staaft hij deze mening Het was een racisme, dat zich vrijwel op ieder levensgebied duidelijk manifesteerde, uitvloeisel van een onverdraagzaam nationalisme, dat zich op zijn beurt kenmerkte door een overschatting van de betekenis van de eigen daden en de eigen plaats in de wereld.
In een afzonderlijk hoofdstuk toont Boxer aan hoe dit nationalisme werd gevoed door mythe en mystiek en tot uiting kwam in het z.g. Sebastianisme en Messianisme, waarvan de wortels teruggaan tot de strijd tegen Mohamedanen in eigen land in de middeleeuwen.
Boxer schenkt grote aandacht aan de paradox in de Portugese geschiedenis, de feodale structuur van het overzeese rijk en de daarmede gepaard gaande mercantiele exploitatie. Veel van de inefficiency, van de corruptie, het stagneren van het bestuursapparaat wordt hierdoor verklaard. Maar overwegend was het Portugese imperium een handelsrijk, ondanks de militaire vorm, waarin het gegoten was.
Het handelsrijk in Azië had echter geen tegenpart in Europa door het volkomen ontbreken van een krachtige ondernemersgroep in dit nog overwegend feodale land De enigen, die de ondernemersrol hadden kunnen vervullen,

de bekeerde joden of nieuwe christenen, zowel door hun persoonlijke eigenschappen als door hun kapitaalkracht en buitenlandse relaties, werden uit Portugal verdreven toen de contra-reformatie met inquisitie en intolerantie haar voor Portugal heilloos werk begon. Op vrijwel elk gebied had een verstarring en verarming plaats. De wetenschap, die aanvankelijk vooral op nautisch gebied voor Portugal grote resultaten opgeleverd had, stokte en Portugal's exploitatie van de overzeese wereld wordt door anderen overgenomen.
Een van de meest stimulerende facetten van dit boek is de samenhang, die wordt aangetoond tussen de delen van het imperium, het handelsrijk in Azië, het plantagerijk in Brazilië, dat weer afhankelijk was van het slavendepot in West-Afrika, terwijl deze slaven verkregen werden door de import van Indiase textiel.
Belangrijk zijn ook de demografische problemen, die voor Brazilië gemakkelijker op te lossen waren dan voor de vestigingen in Azië. Als werkkrachten voor de Braziliaanse plantages kon men putten uit een grote aanvoer van negerslaven, terwijl men bovendien voor de verdediging en instandhouding van de Braziliaanse kolonie kon steunen op een vrij grote groep van Portugese kolonisten. In Azië daarentegen was het Portugese koloniale bestuur aangewezen op een kleine kleurlingengroep, terwijl het sinds het begin van de 17e eeuw van alle kanten werd bedreigd door de Europese concurrenten, die zowel technisch als economisch zoveel beter toegerust waren.
Hoewel Portugal een groot deel van haar vestigingen in Azië aan de Nederlanders verloor, wist zij deze vijanden in Brazilië te overwinnen en uit te drijven. Tot twee maal toe kwam het hier tot een langdurige stabiele periode van bloei, de eerste in de 17e eeuw gebaseerd op de export van de suiker, de tweede in de 18e eeuw op de goudwinning
Ook aan de interne organisatie van het Portugese rijk besteedt Boxer de nodige aandacht, o.a. behandelt hij de merkwaardige instellingen van de Cameras en Misericordias, een onderwerp, waarover hij reeds eerder pioniersstudies publiceerde. Ook de Nederlanders kenden dergelijke instellingen ten behoeve van de Nederlandse gemeenschappen overzee, te denken is dan aan de schepenbanken en weeskamers in de Nederlandse vestigingen, die echter door het ontbreken van een eigenlijke kolonistengemeenschap in het Nederlandse zee-imperium in Azië een veel beperkter karakter hadden. Bij de Portugezen bestond overzee een burgerij in de Portugese vestigingen. Daar waren zelfs blanke handwerkslieden in gilden georganiseerd, een verplaatsing van moederlandse inrichtingen overzee. Maar ook voor deze instellingen gold een straffe kleurbarrière en evenmin was het mercantiel element in de cameras en misericordias afwezig
Boxer's oordeel over Portugals ongetwijfeld grootste 18e eeuwse staatsman Pombal, valt vrij negatief uit, een dictator met de aan deze inherente verwerpelijke methoden. Boxer's oordeel komt echter niet geheel overeen met zijn beschrijving van Pombal's maatregelen, die toch grotendeels positief te waarderen zijn, zijn ijveren tegen het obscurantisme van de kerk, de opheffing van de inquisitie, van de Jesuitenorde, het bevorderen van beter onderwijs, het wederopnemen van de nieuwe christenen in de Portugese maatschappij, de inperking van de te overheersende economische invloed van Engeland op de Portugese maatschappij en regering, de pogingen tot vorming van een koopliedenelite. Het zijn toch allen pluspunten, waartegenover weliswaar Pombal's vaak wrede repressie van tegenstanders zal hebben gestaan, hetgeen zonder twijfel voor Boxer beslissend is, hoewel dit uit zijn tekst onvoldoende naar voren komt, maar hij had dan waarschijnlijk te diep moeten ingaan op de interne Portugese geschiedenis.
Een aantal bijlagen met statistische gegevens besluiten het boek. Boxer wijst zelf op de beperkte waarde van deze gegevens door het ontbreken van betrouwbare bronnen.
De belangstellende leek zal zeker met genoegen van Boxer's werk kennis nemen, maar ook voor iedere student in de West Europese expansiegeschiedenis vormt dit boek een voortreffelijke inleiding voor verdere studie.

M.A.P. Meilink-Roelofsz

BEYLEN, J. van, Schepen van de Nederlanden Van de late Middeleeuwen tot het einde van de zeventiende eeuw. Amsterdam, P.N. van Kampen & Zn., 1970, 315 blz., geill., *f* 47,50.

Tot voor kort was G.C.E. Crone's, in 1939 in de bekende Patria-reeks verschenen "Onze schepen in de Gouden Eeuw" een onmisbare handleiding voor ieder die zich in de ontwikkelingsgeschiedenis van een van de vele verschijningsvormen van het zeventiende-eeuwse schip wilde verdiepen. Thans lijkt deze rol met glans overgenomen te zullen gaan worden door "Schepen van de Nederlanden", al betekent dit allerminst het in de vergetelheid verdwijnen van Crone's werkje. Het is de heer Van Beylen, conservator van het Antwerpse scheepvaartmuseum en bij uitstek deskundige op dit gebied, namelijk gelukt de idee van Crone's boekje te bewaren maar toch, zoals bij lezing van het boek allengs duidelijker wordt, met behoud van en op de door Crone gelegde fundamenten een geheel nieuw en van zijn eigen ideeën doortrokken boek op te bouwen met een bijna encyclopedisch karakter. Uitgaand van de basis - en die ook beschrijvend - die rond 1600 was gelegd voor de ontwikkeling van het zeventiende-eeuwse schip, zoals wij die thans kennen, schets hij voor zijn lezers de aan het bouwen van een schip ten

grondslag liggende, al dan niet op papier staande, theoretische uitgangspunten, verschaft vele bijzonderheden over de materialen en werktuigen die bij de constructie van een schip werden gebruikt en bouwt vervolgens op papier op heldere wijze als het ware een schip, vanaf de kiel tot aan het laatste onderdeel van de tuigage Daarna schildert de schrijver dan tegen de achtergrond van de gebeurtenissen in de betreffende jaren - en naar mijn mening duidelijker dan Crone verband leggend tussen historie en scheepsontwikkeling - een geschiedenis van de evolutie en de handel en wandel van 's lands- en compagniesschepen en van aparte scheepstypen als fluit, katschip en boeier. Vervolgens worden afzonderlijke en rijk van details voorziene hoofdstukken gewijd aan visserij, binnenvaart, jachten en scheepsversieringen. Een korte bespreking van het "leefklimaat" van de zeventiende-eeuwse zeevarenden besluit het boek.
Anders dan bij Crone is door Van Beylen een uitvoerig notenapparaat, met daarin verwerkt een literatuuropgave, opgenomen dat de weg opent naar verder onderzoek Waarom echter geen verklarende woordenlijst, die juist de hoedanigheid van het boek als naslagwerk zeer ten dienste zou zijn gekomen? In de inleiding wordt opgemerkt dat de gebruikte technische termen zoveel mogelijk in de tekst zijn toegelicht, maar dat is dan inderdaad "zoveel mogelijk"; de niet volledig met de inrichting van een zeventiende-eeuws schip vertrouwde lezer - en dat is toch een aanzienlijk deel van Van Beylen's lezers - zal toch wellicht enige moeite hebben met het zich direct realiseren van het verschil tussen bras, reep en schoot en met de preciese betekenis van gilling en woeling.
Ondanks deze kleine schoonheidsfout: Van Beylen's boek verdient een lang en vruchtbaar leven Ik zou het een schoolvoorbeeld willen noemen van de wijze waarop een wetenschappelijk volledig verantwoord boek geschreven kan en eigenlijk dient te worden om te kunnen boeien als een roman.

L.M Akveld

MACINTYRE, D., Zeilvaart 1520-1914. 's-Gravenhage, W. Gaade, 1971, 257 blz., geill., *f* 97,50 (Nederlandse bewerking door G J van Nimwegen van het in 1970 door Paul Elek/London uitgegeven "The adventure of sail 1520-1919").

Bij nader toezien is de vermelding van Ktz.b d. Macintyre als auteur van dit boek enigszins misleidend. Het werk werd onder zijn redactionele leiding samengesteld en de enige bijdrage van zijn hand is beperkt tot de eerste 40 blz. De rest van het boek bevat practisch geen enkele oorspronkelijke bijdrage, maar slechts een bloemlezing uit de geschriften van een reeks zeevaarders en auteurs als Antonio Pifagetta, William Bourne, Francis Drake, Hurtado de Mendoza, Gerrit de Veer, Willem Cornelisz. Schouten, Thomas Heywood, A. Richer, George Anson, Louis de Bougainville, James Cook, Horatio Nelson, Isaac Hull, Richard Dana, H.A Chippendale, Basil Lubbeck, Basil Greenhill, Joseph Conrad en anderen. Het is overigens niet helemaal duidelijk waarom de Nederlandse bewerking 1914 in de titel draagt in plaats van 1919 zoals in de oorspronkelijke uitgave.
Het is wel een fraai boek, en hiermede doel ik dan op de illustraties die van goede kwaliteit zijn, goed gereproduceerd en doorgaans origineler dan in de meeste soortgelijke boeken het geval is. De meeste illustraties zijn van Engelse oorsprong
Maar in zijn geheel is het boek toch een ontgoocheling Er valt feitelijk niets nieuws uit te leren, tenzij men een absolute leek is. Het werk laat zich wel prettig lezen, maar men kan niet anders dan vaststellen dat er talrijke onjuistheden, zo niet fouten in voorkomen. Of dit nu aan de auteur dan wel aan de bewerker ligt, doet niet ter zake. Een bloemlezing uit de vele onnauwkeurigheden onderstreept nadrukkelijk de voorgaande bewering. Reeds in het voorwoord van de zeer bekende jachtontwerper en zeiler Uffa Fox staat dat men bij het reven van een razeil met de voeten op het onderlijk van het zeil steunt, tot viermaal herhaald; nochtans wordt er verder in het boek wel degelijk over een "paard" in de juiste betekenis gesproken. Dat de fokkemast van een driemastgalei de hoogste was, is volkomen nieuw; vroeger was dit de grote mast. Men leest ook dat een stevige fokkestag van een 16e eeuws schip vooral bedoeld was om de druk op de fokkemast op te vangen als een voorlijke wind op de zeilen stond; het is niet mogelijk hier een polemiek te beginnen, maar toch valt deze bewering te betwijfelen. Een Jacobsstaf werd vroeger ook wel graadstok genoemd, dat staat in het boek, maar een Davisquadrant noemde men beslist geen graadstok. Het schip waarmede Roald Amundsen de noordwestpassage forceerde staat afgebeeld; het is duidelijk een eenmastschip, - de "Gjøa" was een sloep - maar in het onderhavige werk wordt het een topzeilschoener genoemd. Het is ook verrassend de Finse reder Gustav Erikson, geboren op de Ålandseilanden, een Noor te horen noemen. Het galjoen van 16e, 17e en 18e eeuws schepen wordt steevast een "snavel" genoemd en de bovenblinde aan de blinde steng van 17e eeuwse en vroeg 18e eeuwse schepen wordt herhaaldelijk sprietopzeil genoemd. Het schijnt ook dat uit de kruising van de snauw en de brigantlijn de oorlogsbrik geboren is. In een stuk over koopvaardijschepen lezen we verder dat het jacht een uitvinding van Nederlandse scheepsbouwers was in de vroege 17e eeuw; men bedoelt hier niet het koopvaardijjacht mee, want het vaartuig had zijzwaarden en was mede bestemd voor de beveiliging van de binnenlandse wateren. Een schoenerbrik wordt wel eens als een topzeilschoener aangeduid en een zeil wordt met geitouwen en niet met een rak aan de mast bevestigd. Volgens de auteur werden vroeger ook zeilen aan de pardoens geslagen. Wat in de Nederlanden als een gaffeltuig bekend staat, wordt het originele Nederlandse sloeptuig - zonder giek - genoemd. Bepaalde onderschriften bij de illustraties zijn eerder naief, o.m. waar er op gewezen wordt dat vaartuigen met sprietzeilen op een schilderij van Albert Cuyp (1606-67) zijzwaarden hadden en geen kielzwaard. Andere onderschriften getuigen van slechte observatie, want bij een afbeelding van de klipper "Joseph Cunard", afgebeeld met gesplitste mars- en bramzeilen, wordt verteld dat latere klippers op deze wijze getuigd waren. Gereefde marszeilen worden topzeilen of groottopzeilen genoemd. Er wordt ook steeds over het baksen van zeilen gesproken, terwijl baksen gezegd wordt als men een stuk geschut vertikaal richt Zeilen worden bak gezet Laten we maar ophouden Het is jammer voor zo'n mooi boek, maar de waarheid heeft nu eenmaal haar rechten.

J van Beylen
(Antwerpen)

MIRSKY, J., To the Arctic. The story of northern exploration from earliest times to the present London, University of Chicago Press, 1970, XXV + 334 + XVII blz., geill., *f* 42,40.

Onderhavig boek is een tweede, ongewijzigde druk van het reeds in 1948 onder dezelfde titel verschenen werk, op zijn beurt een heruitgave onder een nieuwe titel van het in 1934 verschenen "To the North". Het boek zal in ieder geval bij zijn eerste verschijning in de dertiger jaren hebben beantwoord aan de behoefte van de toenmalige, in deze materie geinteresseerde lezer, maar achter het nut van deze nieuwe druk zou ik toch een vraagteken willen plaatsen. Het is weliswaar een vlot-geschreven geschiedenis van de Noordpoolreizen van de vroegste tijden tot ongeveer 1932, waarbij dan uitvoerig geciteerd wordt uit journalen en reisbeschrijvingen van Noordpoolonderzoekers - het boek bevat daardoor een schat aan gegevens -, maar deze opzet doet voor de lezer van deze tijd te populair Amerikaans aan en werkt soms lichtelijk irriterend. Daarbij komt dat het Nederlandse aandeel in de Poolzeevaarten er vrij bekaaid vanaf komt. In feite worden alleen de laatste tocht van Willem Barents en het bestaan van Smeerenburg (in het boek "Blubbertown"!) uitvoerig vermeldt; de (minimale) opbloei van het Nederlandse noordpoolonderzoek op het einde van de 19e eeuw en de tochten van de "Willem Barents" naar de IJszee blijven onvermeld; in de chronologische lijst van tochten naar het Noorden - waarmee de schrijfster niet volledig wil zijn, maar slechts bedoelt de belangrijkste te noemen - komen voor wat Nederland betreft slechts de namen van de Rijp, Heemskerk en Barents voor, Jan Huygen van Linschoten (door de grote Poolonderzoeker A.E. Nordenskiöld tot zijn belangrijkste voorgangers gerekend) ontbreekt bijvoorbeeld.
Bezien wij de opgave van door de schrijfster geraadpleegde bronnen en literatuur, dan springt in het oog dat zij buiten het Engels kennelijk geen andere taal beheerst, voor een onderzoek op dit terrein toch wel een gemis.
Voorts valt het op dat het belangrijke en beroemde boek van Zorgdrager, dat de schrijfster blijkens de opgenomen illustraties wel kent, in de tekst noch in de literatuuropgave van het boek is terug te vinden
Het boek van Jeanette Mirsky - van wie de flaptekst overigens vermeldt dat zij een specialiste is voor Centraal Amerika, Afrika en India - landen die alle gemeen hebben maximaal van de Noordpool verwijderd te zijn - is een veel citaten uit bronnenmateriaal bevattend en daardoor wat minder vlot leesbaar, populair boek over de geschiedenis van Noordpoolreizen tot in de dertiger jaren, waarvan deze heruitgave niet geheel gerechtvaardigd lijkt; temeer niet omdat de in deze stof geinteresseerde lezer van vandaag voor minder geld meer en betere informatie kan krijgen, bijvoorbeeld in het boek van L.P. Kirwan, A history of polar exploration, dat is verschenen in de Penguin-reeks.

S.J. de Groot

OUDENDIJK, J.K., Status and extent of adjacent waters. A historical orientation. Leiden, A.W. Sijthoff, 1970. 160 pp. *f* 12,80. (Nova et vetera iuris gentium. Publicaties van het Volkenrechtelijk Instituut der R.U. Utrecht Serie B: Volkenrechtsgeschiedenis nr. 2)

Het probleem van de juridische status der kustwateren heeft de gemoederen al eeuwen bezig gehouden. De publicatie van Hugo de Groots Mare Liberum (De vrije zee) in 1609 luidde een nieuwe episode in de juridische discussies in, vanzelfsprekend met politieke gevolgen. Mejuffrouw Oudendijk, lector in de volkenrechtsgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Utrecht - en de lezer wel bekend door haar publicaties op zeehistorisch gebied als: Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee (1941) en Johan de Witt en de zeemacht (1944) - heeft dit werk van De Groot als uitgangspunt voor haar studie genomen.
De Groot schreef zijn Mare Liberum oorspronkelijk als hoofdstuk XII van een werk over het recht van buit (De

jure praedae commentarius), dat pas in de vorige eeuw werd uitgegeven Dit gedeelte werd in maart 1609 gepubliceerd naar aanleiding van de diplomatieke onderhandelingen met Spanje (Twaalfjarig Bestand!), waarin de Spaanse claim op uitsluitende handel in Oost- en West-Indië een obstakel was. Enkele jaren later schreef hij in antwoord op kritiek nog een Defensio capitis quinti Maris Liberi (1613).

De Groots beroemde leer van de vrije zee stoelt op de presumtie van een natuurstaat waarin de mensheid alle dingen in gemeenschappelijk bezit hield. De Groot veronderstelde een historische ontwikkeling waarin sommige zaken of goederen privé-bezit, andere volks- of staatsbezit werden, terwijl enige objecten niemands eigendom werden Onder deze laatste viel z.i. de zee, welke men kon bevaren of gebruiken voor zijn levensonderhoud door bevissing, daden die men volgens De Groot niet kan vergelijken met bijv. het bebouwen van land. Voor deze conclusie had De Groot nog een ander argument: bezit en eigendom worden gekenmerkt door een voorafgaande tastbare inbezitneming die slechts mogelijk is voor fysiek begrensde zaken.

Terwijl De Groot rivieren theoretisch de dubbele status van staats- en gemeenschapsbezit toekent, meent hij dat de zee - en het luchtruim -,buiten al deze termen valt. De vloedlijn is de grens waarbuiten inbezitneming, volgens zijn premissen, onmogelijk is. De enige uitzondering die De Groot wilde toelaten was een tijdelijk "bezit" van kleine baaien, n.l. voor de duur dat deze werkelijk werden bevist. Een andere bezitssituatie die De Groot erkent - zonder dat deze als een uitzondering op zijn algemene regel wordt - is van contractuele aard. Wanneer n.l. een eigenaar van twee aangrenzende stukken kustland het ene deel verkoopt onder voorwaarde dat de koper niet zal vissen in het aangrenzende water, is deze daartoe gehouden op grond van de regel dat overeenkomsten te goeder trouw moeten worden uitgevoerd; derden zijn hier echter niet door gebonden. Vanzelfsprekend rijst dan direct de vraag of deze constructie ook geldt voor naties als effectieve bezitters van een kuststrook, een mening die in De Groots tijd werd verdedigd: mare est ejus, cujus est terra, cui adjacet (de zee is van degene van wie het aangrenzende land is). Een andere onbeantwoorde vraag is die naar de grens van het bezit van kustwater voor zover De Groot dat erkende: waarom zou er eigenlijk wel zo'n grens zijn?

Welke houding neemt De Groot in ten aanzien van praktische vragen en pretenties? Immers, er was een machtskwestie ten aanzien van kustwateren. De Groot maakte bij dit probleem een onderscheid tussen dominium (eigendom) - dat hij consequent aan geen staat toekende - en imperium (souvereiniteit). Hij werkte dit uit in zijn beroemde werk De jure belli ec pacis (Over het recht van oorlog en vrede, 1625). Mejuffrouw Oudendijk analyseert uitvoerig De Groots opvattingen over dit fundamentele probleem in zijn verschillende publicaties. Zij toont contradicties, onbeantwoorde vragen, verkeerde interpretaties van latere auteurs enz. (blz. 13-53). Niet onvermeld mogen hier blijven de woorden die een Engelse vertegenwoordiger van de kroon de leden van een Nederlandse diplomatieke missie, die onderhandelde over 's konings verbod tot het vissen in de wateren rond Engeland, Schotland en Ierland (1610), in de mond legde: "ffor that it is by the Lawe of nacions, no prince can challenge further into the Sea then he can Command with a Cannon except Gulfes within their land from one point to the other; ffor that the boundlesse and rowlinge Seas are as Common to all people as the ayre which no prince can prohibite." (blz. 34) Deze wijze van begrenzing der kustwateren, evenals die door de gezichtsafstand (vanaf het strand tot een schip op zee, of andersom) speelt bij de juristen en in de tractaten die schrijfster in het vervolg van haar studie bespreekt, een belangrijke rol.

De indeling van haar boek is tweeledig. De problematiek die de status der kustwateren - of zoals men sinds Azuni (1795) pleegt te zeggen: territoriale wateren - biedt, wordt afwisselend behandeld volgens de theorieën der juristen en op grond der tractaten van de 17e en 18e eeuw De studie wordt afgesloten met een samenvatting waarin een blik vooruit wordt geworpen naar het Verdrag van Genève (1958) waarbij een kustzone werd overeengekomen, die onder souvereiniteit van het aangrenzende land viel. Een natuurlijk "eindpunt", dat weer actueel is geworden naar aanleiding van de recente gebeurtenissen rond de zgn. piraten-zendschepen voor onze kust.

Het is niet doenlijk in dit bestek een overzicht der tientallen behandelde theorieën te geven zonder in de fout te vervallen waarvoor de schrijfster de lezer juist waarschuwt: het willen schetsen of suggereren van een "ontwikkeling"in de behandelde problematiek. Het is geen uniform beeld dat zij heeft gegeven, maar een analyse die een kaleidoscopisch geheel tot gevolg heeft dat eigen is aan het materiaal.

De schrijfster heeft haar studie de bescheiden ondertitel "a historical orientation" meegegeven. Het werk is er echter een uitstekend voorbeeld van hoe een rechtshistorisch onderzoek naar het denken over juridische (en politieke) problemen in een langer tijdsbestek, zonder per se een "lijn" te willen ontdekken, aan de hand van voortdurende begripsbepaling kan leiden tot verheldering van het inzicht in wat geworden is, of beter: in wat is. Deze methode verhoedt het maken van gewrongen constructies, hoezeer dat diegenen die ook in deze materie in termen van continuiteit wensen te denken, tegen zal staan. Deze studie biedt in ieder geval de mogelijkheid tot een meer ongedwongen synthese te komen.

A.H. Huussen jr.

HAMANN, G., Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte. Die Erschliessung des Afrikaweges nach Asien vom Zeitalter Heinrichs des Seefahrers bis zu Vasco da Gama. (Osterreichische Akademie der Wissenschaften; Veröffentlichungen der Kommission für Geschichte der Mathematik und der Naturwissenschaften, Heft 6). Wien, Hermann Böhlau, 1968, 477 blz., geill., öS. 396.

In de inleiding tot zijn boek zet de schrijver uitvoerig uiteen, welk doel hij zich bij de aanvang van zijn onderzoek had gesteld. Zich baserend op bronnen van zoveel mogelijk verschillende geaardheid - historiografie, kartografie, epigrafie, chronologie - wilde hij trachten een volledig beeld te schetsen van het verloop van de Portugese ontdekkingsreizen langs de Westafrikaanse kust in de periode begrensd door de figuren van prins Hendrik de Zeevaarder en Vasco da Gama. Tussen haakjes moge hier overigens worden aangetekend dat de schrijver met de door hem gebruikte formulering, geheel ten onrechte, de indruk wekt, dat deze wijze van benadering van een historisch onderwerp als het onderhavige, namelijk vanuit het gezichtspunt van meerdere wetenschappelijke disciplines, geheel nieuw en ongebruikelijk zou zijn.

Beschouwt men dan het resultaat van schrijvers omvangrijke en inderdaad van veel onderzoek getuigende arbeid, dan ontkomt men naar mijn mening niet aan de wat teleurstellende conclusie dat een nauwelijks leesbaar boek is ontstaan dat een rijstebrijberg van gegevens bevat zonder werkelijk verbindende lijn. De met deze materie min of meer onbekende lezer - zoals uw recensent - maakt kennis met ontdekkingsreizigers als Diogo Cão, die de kusten van Congo, Angola en zuidwestelijk Afrika heeft bereikt, en Bartolomeu Dias, en met een kroniekschrijver als João de Barros, en hij leest van de rol die de zgn. padrões, her en der op de Westafrikaanse kust opgerichte stenen pijlers ter markering van bepaalde gebeurtenissen, spelen bij de reconstructie van het verloop van de Portugese ontdekkingstochten; tenslotte echter blijft hij toch achter met een ongeordend beeld van deze zeer belangrijke periode uit de Portugese koloniale geschiedenis. Op voor de hand liggende vragen - waarom waren het juist de Portugezen die in de vijftiende eeuw de zuidelijke Atlantische Oceaan binnentrokken, wat waren hun drijfveren, gebeurde een en ander volgens een vast plan of is veel een gevolg van toevallige omstandigheden? - geeft de schrijver niet of slechts in beperkte mate antwoord. Het komt mij voor dat dit een gevolg is van het feit dat hij een te ambitieuze opzet voor zijn studie heeft gekozen en bij het op papier zetten van de resultaten van zijn onderzoek verzuimd heeft hoofdzaken van bijzaken te blijven onderscheiden; daarmee heeft hij de kans gemist zijn lezers, en in de eerste plaats die binnen het Duitse taalgebied, een overzichtelijk beeld te schetsen van de vijftiende-eeuwse Portugese overzeese expansie.

Dat het ook anders kan, wordt bijv. bewezen in C.R. Boxer's. "The Portuguese seaborne empire 1415-1825", waarin de schrijver in goed twintig bladzijden deze zelfde periode ontleedt en het hoe en waarom van de Portugese activiteiten helder uiteenzet.

Tenslotte moet mij dan nog de opmerking van het hart dat ik het steeds weer onbegrijpelijk vind dat een boek als het onderhavige het licht ziet zonder dat er een duidelijke kaart aan is toegevoegd.

L.M. Akveld

KOEMAN, C., Joan Blaeu and his Grand Atlas. Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum Ltd., 1970, 114 pp. geill., ƒ 12,90.

In de laatste decennia heeft het herdrukken van waardevolle boeken langs fotomechanische weg een grote vlucht genomen. De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft, zoals bekend, haar morele steun verleend aan een Amsterdamse uitgever die een serie herdrukken is begonnen onder de titel: Monumenta Nautica Historica Selecta.

Op zeehistorisch gebied heeft de uitgeverij Theatrum Orbis Terrarum een indrukwekkende reeks reprints op zijn naam gebracht. Indien wij ons tot de atlassen beperken, moge ik memoreren: Willem Jansz. Blaeu, The light of navigation (1612); John Seller, The English pilot (1689); Lucas Jansz. Waghenaer, Spiegel der zeevaerdt (1584-85), The mariners mirrour (1588) enz. In de afgelopen jaren verscheen bij deze uitgever tevens Joannes Blaeu's Le Grand Atlas ou Cosmographie Blaviane. Hoewel de Redaktie, om begrijpelijke redenen, geen recensie-exemplaar van dit kostbare werk ontving, meen ik dat er toch reden is om een ogenblik bij dit monument van kaartkunst te verwijlen. Een goede aanleiding hiertoe biedt ons het in de aanhef genoemde boekje, dat als complement bij de Atlas verscheen, doch dat tevens, in een ander gewaad gestoken, voor iedere belangstellende verkrijgbaar werd gesteld.

Prof. Koeman geeft in deze aantrekkelijk uitgevoerde studie een samenvattend overzicht van de geschiedenis van het drukkershuis en zijn leiders, Willem Jansz. Blaeu en zijn zoon en kleinzoon, Joan (1598-1673) en Joan II (1650-1712). Hoewel Blaeu vooral faam verwierf als uitgever van atlassen en globen, publiceerde hij ook vele andere bekende werken zoals Hoofts Historiën, De Groots uitgave van het Corpus Juris en zijn Annales et historiae de re-

bus belgicis. Vanzelfsprekend valt het accent hier op het kartografische werk der Blaeu's.
Schrijver geeft ons een indruk van de waarlijk imposante grootte van dit bedrijf. Hij schetst ons de voorgeschiedenis van de grote atlas die in 1662 in 11 delen verscheen. Zeven uitgaven gingen hieraan vooraf. De auteur becijfert dat voor de drie uitgaven (Latijnse, Franse en Duitse) in de jaren 1662-64 ten aanzien van de samenstelling der platen (door 8 man) 1000 werkdagen nodig zullen zijn geweest, voor het zetten en afdrukken der tekst (9 persen) 330 dagen en van de koperplaten (6 persen) 900 dagen, terwijl het binden der totaal 700.000 vellen (bij een oplage van 300) door 6 binders 300 werkdagen moet hebben gekost. Indien men zich nog de verdere uitgeversaktiviteiten der Blaeu's realiseert, is dit wel een verbazingwekkende staal van organisatietalent. Ook heeft dit natuurlijk grote investeringen gevergd.
Schrijver geeft een bibliografisch overzicht der Blaeu-atlassen en hun vindplaatsen in de grote bibliotheken ter wereld Vervolgens bespreekt Prof. Koeman de kartografische inhoud der Grand Atlas in detail. Het geheel geeft een kostelijk beeld van de ontwikkeling der kartografische kennis èn haar beperkingen. Immers, Joan Blaeu trachtte - zeker gedwongen door concurrentie met andere beroemde uitgevers als Janssonius en Colom - zijn werk zoveel mogelijk "up to date" te houden, doch hij werd daarin belemmerd door zijn functie van kartograaf der VOC, welke een geheimhoudingsplicht met zich meebracht. Niet alleen in technisch en wetenschappelijk maar ook in artistiek opzicht was Blaeu's Grand Atlas een hoogtepunt. Het werd dan ook grif gekocht door waarderende regenten en andere kapitaalkrachtige liefhebbers. In de Amsterdamse Universiteitsbibliotheek kan men zelfs een originele kast bewonderen, welke werd ontworpen om de atlas in te bewaren!
Het boek van Prof. Koeman verschaft ons, mede vanwege de sociaal-economische achtergrond waartegen hij Blaeu's uitgeversaktiviteit heeft geplaatst, een welkome verdieping van dit boeiend aspect van het culturele leven in de Gouden Eeuw.

A.H. Huussen jr.

OLLARD, R., Man of War; Sir Robert Holmes and the Restoration Navy. London, Hodder and Stoughton, 1969, 240 pp., geill., ƒ 28,--.

Een vlot geschreven biografie, wetenschappelijk goed verantwoord, die bijzondere aandacht vraagt. Ze betreft een tegenstander, die zijn vurig brandmerk drukte op het beeld van onze zeemacht in haar glorietijd - en dat was niet een ieder gegeven! Misschien werd door de Nederlanders niemand in de Royal Navy zo grondig gehaat als de Ierse Engelsman, een zeeofficier van het tweede plan, die professor Wilson noemt: een "courtier-officer ... swaggering, roystering and corrupt". Die afkeer klinkt door in kwalificaties als "verradelijk", "barbaars", "vandaals", welke door onze zeehistorici nog altijd worden onderschreven. Hier maakt de auteur zich wat licht van af, door deze aantijgingen te verklaren uit "the small shot of propoganda in the wars of nations". Hij geeft immers toe dat de landgenoten van Holmes weinig gunstiger over hem dachten, al werd dan onze voornaamste zegsman (Samuel Pepys) mede gedreven door sterk persoonlijke motieven. Hoe weinig Holmes was gezien, blijkt als prins Ruprecht (de opperbevelhebber in 1673) geen kans ziet zijn getrouwe volgeling, uit de tijd van de Burgeroorlog, een passend commando te bezorgen.
Desondanks doen wij goed te erkennen dat 's mans successen niet slechts het gevolg waren van zijn keiharde mentaliteit. Blonk hij als smaldeelcommandant in grote zeeslagen niet bepaald uit, als leider van kleinere ondernemingen toonde hij grote kwaliteiten, die een Drake niet misstaan zouden hebben. Daarbij bedenke men dat de meeste van zijn "rücksichtlose" daden gelast werden of geinspireerd door een hogere autoriteit (eventueel de koning zelf), die in Holmes blijkbaar de man zag om, ongestoord door gewetensbezwaren, het beoogde doel te bereiken Zijn aanraking met onze natie begint in 1648, wanneer de vloten van Ruprecht en Warwick (de admiraal van het Parlement) elkaar bij Hellevoetsluis beloeren, met het eskader van Tromp als scheidsmuur. Een fraaie, niet zeer bekende prent van dit gebeuren opent de reeks van goed gekozen illustraties, grotendeels van Hollandse oorsprong. Curieus is de bijzonderheid dat Holmes op zijn beruchte tocht tegen de Afrikaanse bezittingen van de West-Indische Compagnie (1664) voor zijn navigatie profijt had van Huygens' befaamde slingeruurwerken, die hij beproefde op diens verzoek, na bemiddeling van prins Ruprecht en de Royal Society. De wetenschap hield, als nu, geen halt bij de nationale grenzen! Overigens is het bijzonder leerzaam deze aanslag en enkele volgende (in 1666 bij Terschelling, in 1672 in Het Kanaal) te zien door de bril van de tegenstander, die er het nauwst bij betrokken was.
Het is bij dit alles zeer te betreuren dat Ollard geen poging heeft gedaan de verrichtingen van zijn held te toetsen aan Nederlandse bronnen. Waar de keerzijde van de medaille bepaald niet kan worden gemist, moeten wij tevreden zijn met kennis uit de tweede hand, dus wat Engelse zeehistorici uit die bronnen hebben gehaald. Zo heeft hij weinig werk gemaakt van de grote zeeoorlog (1665-1667), waarin Holmes zeer sterk was betrokken; zijn uitspraak dat de partijen waren: "a remarkably even match for each other as to ships and sailors" getuigt niet

van veel onderzoek. Hij vindt zulks trouwens ook niet nodig: "to follow in detail the campaigns and battles of the Second Dutch War ... would ... be superfluous as there are already admirable accounts available", te weten door David Ogg, Michael Lewis (The Navy of Britain) en Andersons uitgave der journalen van de Admiraals Allin en Sandwich. Tot de "authorities" rekent hij zelfs A.H.W. Pearsall's: "illuminating and beautifully illustrated booklet". Dat dit aardige werkje (zie Meded. no. 16, blz. 40) nog eens zou worden aangehaald als een gezaghebbende bron, zal de auteur wel niet hebben vermoed.

Jhr. H.A. van Foreest

ROGERS, P.G., The Dutch in the Medway, London, Oxford University Press, 1970, 192 pp., geill., ƒ 25,20.

Rogers wil met zijn fraai uitgevoerd boek in een lacune voorzien: ondanks de stroom publicaties in het herdenkingsjaar 1967 was er niet één bij die de tocht naar Chatham in historisch perspectief heeft geplaatst.
Zijn boek begint met een beschrijving van de opkomst der Republiek, een uiteenzetting van de factoren die de verhouding tussen Engeland en de Republiek beheersten en een beschrijving van het wederzijdse marinebeheer.. In het middendeel worden de gebeurtenissen geschetst, waaraan het boek zijn wat wat afgezaagde titel ontleent. Tenslotte volgen de overvloedig met dagboekcitaten gelardeerde hoofdstukken "Fruits of Victory", "Vae victis" en "Retrospect".
Ofschoon Rogers afstand probeert te nemen van de wederzijdse emoties (bijv. "the alleged ingratitude of the Dutch") slaagt hij daar toch niet altijd in. Tegenover de Engelse hulp aan de Republiek wordt bijv. niet gesproken over Justinus van Nassau, Cadiz 1596 of het gesol met de pandsteden. De behandeling van krijgsgevangenen in de Republiek was slecht, stelt Rogers; van Engelse zijde vernemen we evenwel niets (vgl. bijv. de brieven van ambassadeur Van Gogh) De strategische factor in de wederzijdse verhouding n.l. de Engelse afkeer van een machtig land aan de Rijn-delta (vgl. Callender) wordt niet vermeld. De overzichtelijkheid van Rogers' verhaal wordt bovendien geschaad door de soms onlogische wijze waarop hij de te behandelen stof over de hoofdstukken verdeelt; zo worden De Groot en Selden pas behandeld na het uitbreken van de Tweede Engelse oorlog, terwijl deze materie expliciet reeds in het begin van het boek aan de orde wordt gesteld. Bij de behandeling van de in Engeland geboren bevelhebber van de Staatse landingstroepen, kolonel Dolman, gaat Rogers volledig de mist in. Een korte rechtzetting is wel op zijn plaats. Al in de Eerste Engelse oorlog ging Dolman in dienst van de Staten van Holland als voorbereider van vredesonderhandelingen naar Engeland. Beloning: een kapiteinsplaats voor zijn zoon (1656), die eveneens aan de tocht naar Chatham deelnam. Dolman bleef in dienst van de Staten van Holland totdat in 1665 de Engelse officieren met hun troepen werden afgedankt. Na de eed te hebben afgelegd geen andere souverein te erkennen dan de Staten van Holland werd hij - bij uitzondering - wederom in dienst genomen. Hier wreekt zich, dat Rogers', zoals uit de bibliografie blijkt, alleen deel III van de door Fruin en Japikse uitgegeven brieven van De Witt heeft geraadpleegd. Dit geldt ook voor de in Rogers' boek min of meer in de lucht hangende figuur Bamfield; uit de eveneens door Fruin en Japikse uitgegeven Brieven aan de Witt blijkt deze o.a. een "seer notoiren bouff" te zijn, die Ravens bij De Witt aanbeval voor het verwekken van een opstand in Engeland (Rogers, pp. 62 en 67).
Ook bij Rogers lezen we weer eens (pp. 63-64), dat een aanzienlijk getal Engelsen, (waaronder de loods Holland) de Staatse vloot op de Thames en de Medway zouden hebben beloodst. Ten onrechte. In de eerdergenoemde brieven aan De Witt lezen we dat Holland is meegegaan om met zijn hulp een aanslag op zijn geboorteplaats Boston te doen, een aanslag die afgelast werd. Daar vinden we ook de naam van de tweede loods (vgl.. Rogers blz. 64) : Siderach. Op 5 juli schrijft Cornelis de Witt, dat beide loodsen "totnochtoe weynich diensten konnen doen" en even later, dat Siderach alleen heeft geassisteerd in het Koningsdiep. Zijn hulp was echter niet doorslaggevend: we weten dat het Koningsdiep de voorgaande jaren herhaalde malen was opgelood, dat De Witt ter plaatse bekende Nederlandse zeelui bij elkaar had gebracht en dat de vloot voorafgegaan door lichte vaartuigen op het lood het Koningsdiep is ingelopen. Als dit achter de rug is schrijft Cornelis dat hij graag met enige schepen over de Medway naar Chatham wil zeilen "maer kanniemandt vinden, die de verscreven riviere eenigermaten bekent is". De tocht over de Thames naar Gravesend en die naar Harwich tenslotte werden eveneens met behulp van eigen krachten uitgevoerd. Met weinig moeite kunnen nog meer van deze kanttekeningen geplaatst worden. Ondanks de zeer uitgebreide bronnenopgave (helaas door de af en toe merkwaardige annotering onvoldoende toegankelijk gemaakt) en de uitvoerige index (De Ruyter b.v. op te zoeken onder de "D"), een boek dat toch ook geen afronding van deze episode in de geschiedenis brengt. Ik twijfel er echter niet aan dat niet met de details van deze episode op de hoogte zijnde lezers er veel genoegen aan zullen beleven, maar ik acht de wetenschappelijke opzet en pretentie van het boek niet waargemaakt. Tenslotte nog het volgende, in het onlangs verschenen deel II van de Maritieme Encyclopedie wordt medegedeeld dat het niet met zekerheid vaststaat of er inderdaad over de Medway een ketting gespannen was (blz. 34). Een lapsus wel een correctie waard.

S.W.P.C. Braunius

WINSTON, A., No purchase, no pay. London, Eyre & Spottiswoode, 1970, 265 pp., geill., Krtn., *f* 22,40.

De ondertitel belooft de lezer "Morgan, Kidd and Wooden Rogers in the Great Age of Privateers and Pirates 1665-1715". Voor een boek van dit formaat (de tekst houdt op pg. 231 op) is het al een niet geringe opgave drie zo uiteenlopende figuren tegen de achtergrond van hun tijd te schilderen, maar bovendien heeft de schrijver de ambitie hun daden te willen beschouwen in het licht van de gehele geschiedenis der kaapvaart tot aan het einde, in 1863, toe. Dat hij in deze heksentoer maar gedeeltelijk is geslaagd, hoeft dan ook niemand te verbazen.
Door de opzet van het werk valt de tekst uiteen in vier delen met weinig onderlinge samenhang. In het inleidende en het afsluitende hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de geschiedenis van de kaapvaart, met een sterke nadruk op de ontwikkelingen in Engeland (Hawkins, Drake c.s. krijgen natuurlijk het volle pond) en in de Caraibische Zee. Hierdoor wordt gesuggereerd, dat kaapvaart en piraterij, vroeg in het boek theoretisch gescheiden, maar onder de subtropische zon van West-Indië onontwarbaar verstrikt, slechts een verlengstuk van de marine waren in de strijd tegen de Spaanse koloniën in Amerika. Grove eenzijdigheid kenmerkt daardoor dit overzicht, waarin men bovendien pijnlijk de behandeling van de kaapvaart in Europese wateren en de betekenis ervan voor de talloze oorlogen vooral tijdens de zeventiende en achttiende eeuw mist. In enkele zinnen worden de Europese kapers afgedaan; met de term "licensed freebooters eager for plunder" moet men zich tevreden stellen. Onder deze kapers zouden zich "Flemish 'sea-beggars' from Ostend" bevinden! Geen Jean Bart, Duguay-Trouin of zelfs maar de Barbarijse kapers. Nergens ook enig cijfermateriaal om het effect van de kaapvaart (de echte zeeroof is reeds vroeg geheel overboord gevallen) te kunnen meten. Het inleidende hoofdstuk wordt tenslotte geheel toegespitst op de boekaniers en hun merkwaardige verhouding met de autoriteiten van Jamaica; dit als mise-en-scène voor de eerste held, Henry Morgan. Het laatste hoofdstuk neemt dan de algemene draad weer op; in niet meer dan tien bladzijden wordt doorgestoomd van de achttiende eeuw naar 1863, het jaar van de laatste Geconfederde kaper. Behalve een volledig op zichzelf staande, maar wel merkwaardige vermelding van een Hollands scheepje, dat tijdens de Zevenjarige Oorlog in de loop van enkele dagen niet minder dan tien keer door Engelse kapers werd aangehouden en beroofd, wordt slechts de ontwikkeling aangestipt in de Verenigde Staten, die als enige de Declaratie van Parijs niet zouden tekenen. Deze laatste bladzijden zijn geheel beneden peil.
Nergens in het overzicht wordt overigens duidelijk gemaakt, waarom juist de jaren 1665 tot 1715 het hoogtepunt van kaapvaart en zeeroof te zien gaven. Slechts in beperkte zin, namelijk ten aanzien van de boekaniers, zou deze periode inderdaad als toptijd aangemerkt kunnen worden, hoewel ook dan het eindjaar willekeurig en te laat genomen is. Met de "Americaensche Zeeroovers" was het toch voor 1700 al afgelopen.
Beter geslaagd dan deze twee overzichten is de behandeling van de drie hoofdpersonen. Nederlandse lezers zullen in ieder geval hier nog wel wat onbekende feiten kunnen vinden. Morgan's wisselend fortuin wordt in nuchtere termen beschreven, veel traditionele verhalen naar het rijk der fabels verwezen. Hetzelfde is het geval met Kidd, in de legende geworden tot een verschrikkelijke piraat, die hier naar voren komt als een stuntelige figuur, tegen zijn wil in een avontuur gestort, dat hem op het schavot zou brengen. Rogers' expeditie van 1708-1711 is een der klassieke wereldreizen in de reeks waarin ook die van Drake en Anson voorkomen; gedurende de hele tocht overleden slechts vijftig man, en Rogers keerde met meer schepen terug dan hij vertrokken was! De keuze van de dramatis personae lijkt bepaald niet gedaan te zijn met de bedoeling representatieve voorbeelden van kaapvaart of zeeroof te geven. Rogers was een kaper, maar zijn tocht is niet typerend voor het métier. Kidd, en meer nog Morgan balanceerden op de rand van de wet. Een pur-sang zeerover wordt de lezer niet geboden. Winston had er beter aan gedaan zich te beperken tot de Caraibische Zee en de boekaniers.
Een lijst met nautische termen, een nogal onhandige bronvermelding voor de in de tekst gebruikte citaten, een bibliografie (uitsluitend boeken in de Engelse taal) en een goed register vullen de laatste dertig bladzijden. Een laatste opmerking, aangaande de illustraties. De kwaliteit hiervan levert geen problemen op, wel de selectie. De doorsnee van een First Rate doet niet terzake; strijd met de Barbarijse kapers (het onderschrift zegt ten onrechte piraten) of een actie van Duguay-Trouin (voor op de omslag n.b.) benadrukken pijnlijk de lacunes in de tekst.

F.J.A. Broeze

BRUIJN, J.R., De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden.
Publikaties van de Gemeentelijke Archiefdienst van Amsterdam, uitgegeven door de stichting genaamd "Stichting H.J. Duyvisfonds", no. 10. Scheltema & Holkema N.V., 1970 (Oorspronkelijk: dissertatie R.U., Leiden; promotor prof. dr. J.H. Kernkamp) XII + 204 pagina's, ingenaaid *f* 19,50, gebonden *f* 28,50.

In Nederland is de interne geschiedenis van de admiraliteit nooit behoorlijk belicht. Zonder deze kennis wordt de externe geschiedenis een gebeuren zonder bodem. Het is daarom een genoegen in dit tijdschrift een boek, dat in

deze leemte voorziet, te mogen bespreken.
Voor deze studie moest veel baanbrekend werk verricht en een gedegen onderzoek in vele archieven ingesteld worden. Dit werd te meer bemoeilijkt, doordat bij de brand, die in 1844 het departement van marine in vlammen deed opgaan, veel in aanmerking komend materiaal verloren is gegaan en de toestand van de geredde archivalia vaak zo slecht was, dat deze stukken slechts met de grootste omzichtigheid geraadpleegd mogen worden. 1)
Na de Vrede van Utrecht (april 1713), die een eind maakte aan de Spaanse Successieoorlog, waren de admiraliteitscolleges zwaar belast met schulden. Binnen redelijke tijd wist de Amsterdamse admiraliteit orde op zaken te stellen. Van de vier andere admiraliteiten (gevestigd in Rotterdam, Middelburg, Hoorn en Enkhuizen en Harlingen) herstelde alleen Rotterdam zich enigermate. De admiraliteiten van Friesland, het Noorderkwartier en zelfs Zeeland zijn in de jaren 1713-1751 eigenlijk overbodige instellingen geworden.
Al het geld, dat zij uit de in- en uitvoerrechten ontvingen, was geheel nodig voor hun instandhouding. Het uitrusten van schepen voor de staatsvloot kwam grotendeels voor rekening van de Amsterdamse admiraliteit, die zorgde voor de taak der konvooiering, de dienende taak voor de koopvaardij.
Dr. Bruijn behandelt in het eerste hoofdstuk de activiteiten ter zee, de konvooiering in de Oostzee, om de Noord en de West, de strijd tegen de Barbarijse kapers en de uitrusting in de jaren van de dreiging en oorlog 1744-1748. De geschiedenis der admiraliteitswerf moest buiten beschouwing gelaten worden, omdat dit onderwerp de dissertatie te veel belast zou hebben. Ongetwijfeld zal de schrijver, die zich ook in deze materie verdiept heeft, later hierover publiceren. De schrijver heeft ook de raden van het admiraliteitscollege, hun taken, samenstelling, traktementen en emolumenten nader bekeken. Waar kwamen de raden van dit college vandaan?
Het bleek, dat de raden, die namens Zeeland, Utrecht en Gelderland zitting hadden, actief geweest zijn. Die van Groningen, Friesland en Overijssel waren meestal absent. De Hollanders vormden praktisch de meerderheid in de raad. Vergeleken met de zeventiende eeuw is de kwaliteit van de Amsterdamse leden gedaald. Het waren nu regenten van het tweede plan, jonge vroedschapsleden of regenten, die laat in het ambt kwamen en zij beperkten hun zittingstijd. Dit in tegenstelling met de afgevaardigde van Gelderland (de bekwame edelman Lubbert Adolf Torck 1714-1741, 1744), die van Zeeland (Mr. Jacobus Boudaan Courten 1715-1751) en van Utrecht (Vincent Maximiliaan baron van Lockhorst 1710-1740) en nevens hen de afgevaardigde van de Hollandse ridderschap (Jacob Godefroy baron van den Boetzelaer 1707-1720 en zijn zoon Jacob Philip 1733-1751).
De ministersposten (advocaat-fiscaal, secretaris en ontvanger-generaal) werden door Amsterdammers bezet. Dit waren lukratieve ambten. De actieve raden konden een pakket ambten vergeven. Automatisch konden minder- of meerderjarige familieleden, bevriende relaties, knecht of koetsier voorgedragen worden voor benoeming. De bekende misstanden, die op dit gebied hier en over de grenzen voorkwamen, tierden ook volop bij de admiraliteiten. Zo wist Jacob Godefroy van den Boetzelaer zijn tweejarig zoontje benoemd te krijgen in het drukke ambt van commissaris van de monstering op Texel. Een substituut nam dit ambt in opdracht van de familie waar. Substituten van substituten kwamen ook voor. Voor allerlei baantjes van hoog tot laag moest men relaties en familieverbanden gebruiken. De analyse van de financiën der admiraliteit geeft ons in deze materie een overzichtelijk inzicht.
De belangrijkste inkomstenbron werd verkregen uit de inkomsten der convooien en licenten (een soort in- en uitvoerrechten), n.l. 60-80%. Verder kwam 10-15% uit de afkoopsom van de V O C. voor de in- en uitvoerrechten. De boekhouding werd in kameraalstijl gehouden. Dit heeft de bewerker niet belet allerlei overzichten samen te stellen.
In het laatste hoofdstuk worden we ingelicht over de grote groep onderofficieren en manschappen.
Dat een "blauw geruite kiel" het tot kapitein kon brengen, was al verleden tijd. Het was vrijwel onmogelijk dat een marineofficier voortkwam uit de koopvaardij. Het salaris van een orinaris kapitein was *f* 30,-- per maand en als extra-ordinaris verdiende de man aan de wal niets. Wanneer een kapitein-ter-zee uitvoer, waarop hij soms zeer lang moest wachten, kreeg hij als inkomsten de kostpenningen van zeven stuivers per dag per man. Om de uitgaven van de rantsoenen der bemanning te dekken waren vijf à zes stuivers voldoende. Voor een kapitein van een veertiger met 200 opvarenden zou dit een welkome bron van inkomsten betekenen. Zijn winst bedroeg 28% der investeringen. Een zwak punt was echter, dat de admiraliteit de kapiteinsrekeningen het laatst betaalde. Men was van mening, dat de kapitein genoeg verdiende aan die kostpenningen. Het kwam voor, dat hij tien jaar op zijn betaling moest wachten. Die 28% was dan maar een schijnwinst. Zonder behoorlijke eigen middelen was de kapitein een verloren man en had hij de vrijstad Vianen in het verschiet. De schepen voeren meestal alleen

1) Het is wenselijk om deze door brand beschadigde archieven zo mogelijk te verfilmen, zodat men in het vervolg de filmbeelden kan raadplegen. Helaas zijn bij deze brand ook specifieke kohieren van in- en uitvoerrechten (kenbronnen voor onze economische geschiedenis) verloren gegaan.

uit, wanneer een actieve taak vervuld moest worden.
De schrijver heeft ook een onderzoek ingesteld naar de sociale en geografische herkomst der kapiteins en vlagofficieren uit de jaren 1690-1751. Dit gaf de volgende beroepen voor hun vaders: 37,6% bestuurder op lands-, regionaal of stedelijk niveau; 11,4% hoge beambte in bestuur of rechtspraak; 21,6% zeeofficier; 10,2% handel in bedrijf (bankier, koopman en fabrikant). Slechts 2% waren zoons van koopvaardijschippers. De positie der adelborsten, luitenants en commandeurs is nader bezien en van enige officieren (o.a. van Cornelis Schrijver) is nagegaan welke financiële profijten zij genoten en hoe het met hun financiën gesteld was.
Tot nu toe was weinig bekend over de onderofficieren en manschappen, die tezamen verreweg het merendeel der marine uitmaken. Deze groep is naar vermogen nader onderzocht.
Een prijzenswaardig onderzoek is verricht over de samenstelling van de bemanning van een oorlogsschip, hun verblijf en diensttaken, recrutering en arbeidsvoorwaarden. De staat van maandgelden van scheepsjongen tot schipper toont dat de dominee evenveel verdiende als de koksmaat, n.l. 14 gulden.
De geografische herkomst der onderofficieren en bemanning van vijf Amsterdamse oorlogsschepen is onderzocht. Dit betrof 1470 personen. De onderofficieren waren voor 58% van Nederlandse herkomst (van wie 35% uit Amsterdam); bij de matrozen was dit percentage voor Nederland 48 (Amsterdam 23), Duitsland 19, Denemarken 14, Noorwegen 9. Het is merkwaardig dat de percentages van Nederlanders en buitenlanders overeenkomst vertonen met die van de Amsterdamse bruidegoms/zeelieden over de periode 1651-1665, die in dit tijdschrift eerder gepubliceerd zijn. (1968, No. 17, blz. 5-20) Voorts blijkt, dat 53% van de zeesoldaten afkomstig is uit Duitsland en 29% uit Nederland (slechts 6% uit Amsterdam). Later blijkt in het buitenland de belangstelling voor dienstname bij de Nederlandse marine af te nemen. Dit geeft dan grote moeilijkheden bij het bemannen der schepen. Vergeleken met de gages der koopvaardij en de lonen aan de wal waren de gages bij de marine niet aantrekkelijk.
In de opmerkingen, zoals Cornelis Schrijver in 1731 geeft over het "verval van ons zeevolck" moet men "ons zeevolck" lezen als: het zeevolk, dienende op onze schepen. Cornelis Schrijver moet geweten hebben, dat het merendeel van dat zeevolk geen Nederlander was.
Soms was de onbevarenheid der geworven zeelieden zeer groot. De tyfus-epidemieën, die vanaf 1731 de bemanning der schepen teisterden, kunnen m.i. niet geheel geweten worden aan de volkslogementen, slaapbazen of drooggasterijhouders.
Zeer interessant zijn de gedetailleerde lijsten van de samenstelling van de vloot van de Amsterdamse admiraliteit. over de behandelde periode 1713-1751, met vermelding van de bouwers der schepen, hun bouwjaar en het jaar van sloop of verkoop. Voorts de aantallen en charters van de Amsterdamse schepen, die jaarlijks in zee waren en de lijst van de vlagofficieren en kapiteins, in dienst bij de admiraliteit van Amsterdam, o.a. met vermelding van hun geboorte- en sterfjaar en commando's.
Wie belang stelt in ons zeewezen kan ik dit boek ten zeerste aanbevelen. Zeer veel onbekend materiaal is hier vakkundig en op systematische wijze bewerkt.

S. Hart.

STAVORINUS, J.S., Voyages to the East Indies. London, Dawsons of Pall Mall, 1969, 3 vols. (I: VIII and 572 pp., II: 512 pp., III: 598 pp.) f 205,80. (Reprint of 1798 edition with translation from the Dutch by S.H Wilcocke - Colonial History Series, Voyages Section, vols. 61-63)

De grote omvang van een officierscorps bij een admiraliteit en de beperkte kansen op emplooi in vredestijd, dwongen in de 18de eeuw menig zeeofficier tot langdurige inactiviteit aan de wal. Het aanvaarden van een tijdelijke functie met behoud van rang bij de VOC, was een mogelijkheid om hieraan te ontkomen Zo deed bijvoorbeeld in 1768 en 1774 de Zeeuwse kapitein Johan Splinter Stavorinus (1739-1788). Hij maakte toen twee vrij langdurige reizen naar en in Azië als gezagvoerder op verschillende compagniesschepen. Later, in 1784, zag hij de Oost terug, toen hij commandant van een van de schepen van het eskader-Van Braam was, dat als eerste Nederlandse marine-eenheid in het territorium van de VOC verbleef. Als schout-bij-nacht overleed hij tenslotte in Middelburg.
Van zijn twee reizen in dienst van de VOC liet Stavorinus behalve de journalen ook vele aantekeningen na. Deze werden na zijn dood door een zoon bewerkt en verschenen in 1793 en 1797 bij de Leidse uitgever Honkoop als de "Reize van Zeeland over de Kaap de Goede Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen..." en "Reize van Zeeland over de Kaap de Goede Hoop en Batavia naar Semarang, Macassar, Amboina, Suratte...". Zij vonden spoedig belangstelling en werden verschillende keren vertaald. Een Engelse versie kwam in 1790 uit, verzorgd door S.H. Wilcocke. Deze Engelsman had reeds enige jaren gegevens voor een boek over de VOC verzameld, maar na de publicatie van Stavorinus' Reizen zag hij daarvan af. Hij nam contact met de familie in Zeeland op, maakte een

goede vertaling van de Nederlandse tekst, bracht een aantal verbeteringen aan en voegde uit zijn eigen aantekeningen diverse verhelderende en aanvullende noten toe. Als een driedelig werk voorzien van een index verscheen deze editie onder de in de aanhef vermelde titel. Wilcocke verwachtte dat zij voor de Engensen zouden bevatten "much new information respecting the actual and late possessions of the Dutch in India, which, in the present situation of affairs (1798), cannot fall of being extremely interesting" (I, p.V).
In een Colonial History Series, Voyages Section, is nu van deze Wilcocke-vertaling een integrale heruitgave verschenen, die met uitzondering van een aantal pagina's tussen 379 en 411 in deel III van goede kwaliteit is. Voor Stavorinus' Reizen bestaat een verklaarbare belangstelling, want zij zijn niet alleen boeiend en rijk van inhoud voor die gebieden van de VOC die hij bezocht, maar ook van belang voor zijn opvattingen over de toestand van de compagnie zelf en bijvoorbeeld over de kwaliteit van de vaart tussen de Republiek en Azië. Zijn geschriften zijn opgebouwd uit beschrijvingen van de reizen die hij maakte, telkens gevolgd door uitvoerige aantekeningen ("Observations") over natuur, klimaat en bevolking van het land dat hij had leren kennen. Zijn informaties berusten op eigen waarneming, gesprekken en bestaande literatuur. Hiervan geeft hij geregeld rekenschap. Voor Boxer was Stavorinus nog recentelijk een belangrijke bron betreffende verschillende 18de eeuwse toestanden in "the "Dutch seaborne empire"; merkwaardig genoeg wordt hij niet in Coolhaas' A critical survey of studies on Dutch colonial history (1960) vermeld. Voor de Linschoten Vereeniging is door deze heruitgave een wellicht aantrekkelijk object weggevallen.
Deel I bevat de reis, die hij in juni 1768 met het compagniesschip "Snoek" aanving op de rede van Rammekens. Via de Kaap, waar hij de Tafelberg beklom, bereikte Stavorinus in maart 1769 Batavia. Van hier ging hij peper in Bantam halen, waarna hij vervolgens naar Bengalen gezonden werd. Juist voor het slechte seizoen daar inviel, kon hij in april 1770 de Ganges verlaten en naar Batavia terugzeilen. In de najaarsvloot van 1770 met een schip van de kamer Amsterdam kwam hij in mei 1771 in Texel aan. (1-200). De volgende bladzijden (201-572) bevatten "Observations", gewijd aan Java, Bengalen en de Kaap. Van Batavia geeft hij een beeld van de stad, de handel en de leefwijze van de Europeanen, dat hij in deel III (312-416) nog verscherpt. Van Java beschrijft hij de natuur en de producten, evenals de verdeel- en heerspolitiek van de VOC tussen de vorstendommen.
Hetzelfde doet hij voor Bengalen, waarbij hij uitvoerig ingaat op allerlei gebruiken van de Indiërs. Zo woont hij onder meer een weduwenverbranding bij (441-450). De Engels-Franse rivaliteit in dit gebied bespreekt hij en tevens stelt hij de redenen voor het verval van de VOC-handel aan de orde. Hij acht het beter dat de compagnie zich net als in Japan en China terugtrekt op factorijen zonder te streven naar territoriale macht en monopolie. Alleen op Java en Ceylon is dat nuttig. De VOC bezat daartoe de macht niet meer en de Engelsen zijn te sterk. Het zou ook veel goedkoper zijn. Van de Kaap tenslotte schetst hij de natuurlijke ligging, het klimaat, het stadsbeeld en de fortificaties, de dieren op het land en in de zee, de vogels en ook de wijze van bestuur.
De tweede reis, die in maart 1774 begon en hem pas in juli 1778 in Zeeland terugbracht, is in de delen II en III opgenomen. De vaart naar Batavia is interessant door Stavorinus' actieve bemoeienis met de gezondheid van zijn bemanning. Hij durft het aan met een zwaarzieke chirurgijn en tachtig man in de kooi te vertrekken. Door zorg voor afwisseling in voeding, hygiëne en lichaamsbeweging zou hij erin geslaagd zijn met een gezonde equipage de Kaap te bereiken, als niet een maand van storm zijn aankomst aldaar vertraagd had. Tot zijn ergernis moest hij na veertien dagen reeds vertrekken, een te korte periode voor herstel van zijn manschappen. Daaraan wijt hij het dat tussen de Kaap en Batavia velen weer ziek werden en stierven. Verder valt in de beschrijving van de heenreis op dat de Kaap Verdische eilanden (S Jago) als verversingsstation niet meer voldoen, omdat zij in de tweede helft van de 18de eeuw herhaaldelijk met langdurige droogte kampen (II, 23-27). Van belang zijn ook de passages die hij wijdt aan de wenselijkheid aan de boeren aan de Kaap meer vrijheid te geven bij de verbouw en verkoop van landbouwproducten. Op een tocht in het binnenland praat Stavorinus met verschillende grote "bedrijfsleiders" over deze problemen. Hun grote gastvrijheid tegenover de geldzucht van de inwoners van Kaapstad zelf valt hem op (II, 67-70 en 77-86 en III, 435-450). Hij bepleit een andere bestuursvorm, waarbij meer rekening kan worden gehouden met de belangen van de Kaap zelf.
In oktober 1774 bereikte Stavorinus Batavia, vanwaar hij via Semarang en Makassar naar Ambon gezonden werd. Van deze steden en eilanden geeft hij weer uitvoerige beschrijvingen (II, 114-423). Wel laat hij steeds bewust achterwege, datgene wat Valentijn in "Oud en Nieuw Oost-Indien" (5 dln. 1724-26) vermeldt. Vanuit Batavia vertrok hij in augustus 1775 naar Suratte, ten noorden van Bombay. Hierheen zou hij in totaal twee reizen maken. Op de tweede tocht deed hij ook de factorijen op de kust van Malabar aan (december 1776), alwaar de VOC juist in moeilijkheden met Indische vorsten verwikkeld was. Zijn "Observations" over deze gebieden zijn weer van de gebruikelijke aard; geregeld gaat hij in op het verloop van de strijd om de macht tussen Indiërs onderling en met de Engelsen (II, 443-512 en II, 1-293). In november 1777 aanvaardde hij tenslotte de reis naar patria.
Stavorinus spaart personen en omstandigheden zijn kritiek niet, maar hij is zelden scherp. De toekomst voor de VOC ziet hij somber in. Het verval is al van te lange duur en te ver voortgeschreden (III, 417-424). Hij bepleit bijvoorbeeld een betere behandeling van de Javanen, die in een "abject state of depression and servitude" leven

(III, 366). Van rechtstreeks belang voor de maritieme geschiedenis zijn Stavorinus' opmerkingen over de slechte kwaliteit van de zeekaarten, die de VOC haar schepen meegaf, onder meer voor de interaziatische vaart. Hij vraagt zich af of zij bewust en onjuist en onvolledig gehouden werden om derden te weren. Had hij er op vertrouwd, dan was zijn schip zeker vergaan! (II, 111-112, 168-169 en 428-431). Aan de bindend voorgeschreven zeilorders voor de vaart tussen Europa en Azië wijt hij het dat de Nederlanders weinig voortgang in de navigatiekunde maken. Initiatief wordt daardoor gedood. Het is bepaald interessant te lezen dat Stavorinus met zijn vier collega's in de retourvloot afspreekt gedurende enige tijd de koers in de journalen te vervalsen. In schijn werd zo de letter van de instructie gevolgd, terwijl in werkelijkheid een andere, kortere route gevaren werd (III, 465-467). Het begin van het tekort aan goede zeelieden dateert hij in 1740, toen door de grote zeeoorlogen en de opkomst van nieuwe zeevarende gebieden een groeiende vraag naar zeelieden ontstaan was. (III, 404-407).
Deze en andere opmerkingen en beschouwingen van een ontwikkeld man, die weetgierig was - vaak bekijkt hij met een vergrootglas hem onbekende insecten en zeediertjes! - maken deze twee reisverslagen tot boeiende en leerzame lectuur.

J.R. Bruijn

HARTOG, J., Luis Brión; de admiraal-financier. Aruba, De Wit N.V. Uitgevers, 1968 [2], 208 pp., geill., met kaarten.

De belangstelling van de geschiedschrijving voor de vroegere Nederlandse koloniën in de West - in het bijzonder de Nederlandse Antillen - is in de laatste decennia sterk toegenomen. Getuige hiervan bijvoorbeeld de door Van Gorcum uitgegeven "Anjerpublicaties", waarin laatstelijk (1971) C.Ch. Goslinga's omvangrijke "The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680" verscheen.
Het hier besproken werk van Dr. Hartog, auteur van "De geschiedenis van de Nederlandse Antillen" (5 dln., 1953-64) heeft maar een ver verband met "onze" zeegeschiedenis. Toch zal het zeker een aantal lezers der Mededelingen interesseren. Philippe Louis Brion werd op 6 juli 1782 als zoon van Pierre en Marie de Troix op Curaçao gedoopt. Zijn ouders, uit het Luikse afkomstig, waren in 1773 te Amsterdam (Buiksloot) getrouwd. Pierre was daar in de handel werkzaam, o.a. voor de firma's Tonella - filiaal van het huis Obwexer te Augsburg - en Turri. Hij vestigde zich in 1778 op Curaçao waar hij zich als koopman een fortuin en daarmee aanzien verwierf.
Zoon Philippe, die zich Louis - en later in Spaanse vorm: Luis - noemde, werd voor opvoeding naar Holland gestuurd. Hij trad hier vrijwillig in militaire dienst. In oktober 1799 viel hij in de overigens succesvolle slag bij Castricum als krijgsgevangene in Engelse handen. Na zijn bevrijding bracht hij o.a. een bezoek aan de Verenigde Staten. In 1802 bevond hij zich weer op Curaçao, alwaar hij dan werkzaam is als firmant van zijn broer Théodore die de zaak van hun vader, na diens overlijden in 1799, had overgenomen. In de volgende jaren is hij veel op reis, als koopman en met militaire missies.
Het jaar 1813 is voor Luis' leven beslissend geweest. Hij maakte toen kennis met de man die zo'n grote rol heeft gespeeld in de bevrijding der Spaanse koloniën in Zuid-Amerika: Simón Bolivar.
Luis, die al eerder middels zijn vriend Mariano Montilla kennismaakte met de bevrijdingsbeweging, raakte geheel in de ban van Bolivar. Hij begon in genoemd jaar met een eigen schip aan de krijgsverrichtingen ter zee deel te nemen.
De schrijver geeft een zeer gedetailleerd overzicht van de militaire akties waarbij Brión rechtstreeks of zijdelings betrokken was. Brión behaalde een reeks opmerkelijke successen Niet slechts als militair die in onwankelbare trouw Bolivar steunde in diens geschillen met andere militaire leiders, maar ook als koopman-financier was Brion onmisbaar. Zijn credietwaardigheid en handelsgeest stonden borg voor een regelmatige aanvoer van wapens en andere benodigdheden. In 1816 werd Brión door Bolivar tot "Admiraal" benoemd.
Toen in 1819 tenslotte Venezuela en Columbia (Nieuw-Granada) waren bevrijd en Bolivar tot eerste president werd gekozen, was voor Brión - die in 1817/18 nog als waarnemend president van de voorlopige republiek zetelend te Angostura (Guyana), had gefungeerd - geen politieke functie gereserveerd. Hij bleef als admiraal belast met de organisatie van de kustblokkade, welke essentieel was als rugdekking voor de verdere verovering te land. Deze blokkade leverde tevens financiele baten op, doordat rechten werden geheven op aangevoerde waren. Deze compenseerden echter allerminst de kosten die de regering maakte. In januari 1820 schreef Brión aan Bolivar dat zijn crediteuren vorderingen hadden tot een bedrag van 300.000 pesos. Toen Brión, die in 1821 wegens ziekte ontslag had genomen, in september van dat jaar op Curaçao overleed, liet hij nagenoeg niets na.
Vanzelfsprekend stelt de biograaf de vraag naar de oorzaak van zoveel opofferingsgezondheid. Hij zoekt een verklaring in jeugdige geestdrift en zakemansinstinct dat voordeel zag in de opening van een nieuwe markt (Spanje hield aan het handelsmonopolie vast); hij meent dat in de loop der jaren idealisme de drijfveer werd (blz. 171). Dat lijkt mij - mede gezien Bríóns depressies sinds 1819 welke aan teleurstelling werden geweten - een ontoereikende verklaring. Ook overigens komt naar mijn smaak Brión als persoonlijkheid te weinig uit de verf. Van zijn levenswijze vernemen we weinig, behalve dan dat hij vier buitenechtelijke kinderen had. Het "irenische" karakter dat Brión zou hebben gehad, wordt in dit boek alleen maar weersproken (kwestie Hudson, houding tegenover Piar).
Over de ideologische en sociale achtergronden en drijfveren van de bevrijdingsbeweging, en over de figuren in Bríóns omgeving komen we eigenlijk maar weinig te weten. Wie zich voor het militair-strategische en avontuurlijke interesseert zal hier echter een boeiend relaas vinden.
De schrijver geeft er blijk van te hebben geput uit een grote hoeveelheid ongepubliceerde bronnen (bijv. brieven) doch hij doet hiervan geen opgave. Evenmin zijn noten toegevoegd. De lezer moet zich met een vrij uitvoerige bibliografie tevreden stellen.
De biografie van deze rusteloze figuur die in Venezuela en op Curaçao met monumenten wordt geëerd, sluit af met een stamboom, de tekst van Bríóns tweede testament, een chronologisch overzicht der militaire operaties waarbij hij betrokken was, en een index.

A.H. Huussen jr.

MARCH, E.J., Inshore craft of Britain in the days of sail and oar. London, David & Charles, 1970, 2 dln., 276 en 309 blz. geill., £ 6.6

In een aantal hoofdstukken, waarin telkens de scheepvaart in een kustgedeelte van Engeland, Wales en Schotland wordt behandeld, geeft de schrijver een goed en verantwoord overzicht van het in de betreffende streek gebouwde soort vaartuigen en het doel waarvoor zij werden gebruikt. Hij heeft zich daarbij niet beperkt tot een beschrijving van de bouw en inrichting van die vaartuigen, maar hij verschaft ons bijvoorbeeld tevens inlichtingen over het leven aan boord, de soorten visserij die werden beoefend en de scheepsrampen, waarbij de door hem behandelde vaartuigen werden ingezet als reddingsboot. De schrijver, geboren in 1897, heeft zijn leven voor een aanzienlijk deel gevuld met het onderzoek naar die weggevallen tak van scheepvaart, waarbij hij in de gelegenheid was vele zeelieden persoonlijk te vragen naar hun ervaringen, maar waarbij hij zijn onderzoekingen ook kon uitstrekken naar de kringen van de bouwers van die thans bijna verdwenen schepen. Het belangwekkende boek kan daarom als een standaardwerk beschouwd worden. Het is gelukkig, dat de auteur in staat is geweest bijtijds een dergelijk werk samen te stellen, want de zeilvloot is feitelijk verdwenen. En dan te bedenken dat er in 1872 in Schotland nog 16.675 vissersschepen, van welke er 12.510 kleiner waren dan 15 ton, geregistreerd stonden terwijl de overeenkomstige cijfers voor Engeland en Wales waren: 15.331 en 9.353. March besluit zijn boek met: "Men skilled in the knowledge of how to make the best use of wind and tide are rapidly passing away, but I shall always be proud to have known many of them and to have recorded something of their way of life before it was too late".
Een bespreking van dit boek, ja zelfs een verkorte inhoudsopgave zou te omvangrijk worden. Ik moge volstaan met de aandacht te vestigen op dit encyclopedische werk, waarvan de tekst verduidelijkt wordt door 119 duidelijke foto's en 61 bouwtekeningen. Iedereen, die omtrent deze materie iets meer wil weten zal door dit werk te raadplegen wijzer worden. Het ware te hopen, dat ook voor ons land eens een dergelijk documentair boek van de persen zou komen.

J. Verseput

BREYER, S., Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970. München, Lehmanns Verlag, 1970, 507 blz. geill., DM 112,--.

Wat de schrijver ons in dit werk voorzet is de vrucht van bijna twintig jaar werk. Aanvankelijk begonnen als liefhebberij zonder vastomlijnd doel, namen de uit talrijke bronnen bijeengegaarde gegevens weldra een dermate grote omvang aan dat bij Breyer de gedachte aan een publicatie in boekvorm begon te groeien. Sedert 1956 werkte hij hier doelbewust naartoe. Daarbij kwam het zwaartepunt in toenemende mate op de uitbeelding van de schepen te liggen; de aspecten van zeekrijgkunde en marinepolitiek moesten daardoor wat achtergesteld worden.
Zo ontstond dan een uniek boek, dat zich evenals de standaardwerken van bijvoorbeeld Parkes (slagschepen) en March en Le Masson (torpedojagers), bezighoudt met één scheepstype. Maar in tegenstelling tot de genoemde boeken behandelt het alle marines, die schepen van dit type in dienst stelden of in het planstadium hadden.
De oorspronkelijke opzet om het werk te laten beginnen met de Franse "Gloire" als voorloper van het slagschip, moest de schrijver uit overwegingen van boekomvang laten varen. Daarvoor in de plaats geeft hij een helder geschreven algemene inleiding van 90 bladzijden over de scheepstypen slagschip en slagkruiser, terwijl vervolgens

- beginnend kort voor het aanbreken van het "Dreadnought"-tijdperk - land voor land alle gebouwde of geplande schepen van deze typen de revue passeren.
Aanvankelijk had de schrijver het tekenwerk aan een medewerker toevertrouwd. Toen ongeveer 150 schetsen in schaal 1 op 1000 gereed waren, raakte het overgrote deel hiervan als gevolg van een ongeluk onbruikbaar; de tekenaar bleek niet genegen om opnieuw te beginnen. Noodgedwongen nam de schrijver deze arbeid toen zelf ter hand. Van deze gelegenheid maakte hij niet alleen gebruik om de maatschetsen groter op te zetten, hetgeen de kwaliteit bij verkleinde weergave op schaal 1 op 1250 - de huidige internationale standaard - ten goede komt, maar ook om het aantal ervan ruim te verdrievoudigen. Hierdoor werd het mogelijk nagenoeg ieder schip van éénzelfde klasse niet slechts eenmaal, doch in verschillende stadia van zijn levensloop af te beelden. Onder of bij alle tekeningen treft men in beknopte vorm vele technische gegevens aan en bovendien nog een summiere levensloop van het betreffende schip. Ten opzichte van Gröners werk "Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945" (waarvan deel I is verschenen) zal men een niet onaanzienlijk aantal "verfijningen" opmerken, onder meer ten aanzien van de plantekeningen en verdere gegevens van de laatste Duitse slagschipontwerpen uit de periode van het Derde Rijk.
Breyer was een der eersten, die voor zijn werk kon profiteren van het inmiddels aan de Bondsrepubliek teruggegeven archiefmateriaal, dat in 1945 door de geallieerden werd buitgemaakt. Een en ander is overigens dermate uitgebreid, dat Breyer in zijn voorwoord een aanvullend boekdeel aankondigd, dat alle Duitse slagschipontwerpen na de slag bij Jutland zal behandelen en geschreven wordt door Fregattenkapitein Friedrich Forstmeier.
Naast de talrijke schepen, die eens het begrip "zeemacht" zo tastbaar representeerden en menig niet uitgevoerd en soms nauwelijks bekend ontwerp van de grote, maar ook van kleine maritieme mogendheden, gaat onze belangstelling vanzelfsprekend ook uit naar onze eigen plannen; het ware overigens wellicht beter om dat "eigen" te betrekken op onze programma's van eisen, want de ontwerpen voor het ambitieuze slagvloot-project uit 1913 (9 eenheden te bouwen in een periode van 35 jaar) werden met hun offertes door een drietal buitenlandse werven geleverd. Hetzelfde geldt voor het slagkruiserplan van de jaren 1939/40. De gegevens voor beide concepten van drie ontwerpen elk stoelen in Breyer's boek grotendeels op eerdere publicaties van resp. Scheltema de Heere en Von Münching in het Marineblad, al zijn zij hier voor het eerst naast en tegenover elkaar gesteld.
Het signaleren van kleine onjuistheden, die in een dergelijke compacte massa feitenmateriaal uiteraard nauwelijks te vermijden zijn, zou betweterig aandoen. Bij steekproeven, waarbij sommige tekeningen vergeleken werden met de foto's in Hough's "Dreadnought", blijkt de grote precisie van de schrijver. Voor ieder die in deze materie geinteresseerd is zal dit door de uitgeversfirma Lehmann typografisch voortreffelijk uitgevoerde boek ongetwijfeld gedurende lange tijd het "non plus ultra" op slagschepengebied blijven, een bijkans onuitputtelijke informatiebron.

G.J. van Nimwegen

POOLE, S.L., Cruiser. A History of British Cruisers from 1889 to 1960. London, Robert Hale, 1970, 207 blz., geill., £ 2.10

Bij het lezen van titel en ondertitel van het boek van Poole zou men het idee kunnen krijgen dat het hier gaat om een verhandeling over de ontwikkeling van de Britse kruiser in de aangegeven periode. Niets is echter minder waar: 167 pagina's lang krijgt men een "verheerlijking" van het doen en laten van de Britse kruiser voorgeschoteld. Daarna volgt een bijlage van 28 bladzijden met alle Britse kruisers die van 1889 tot 1960 zijn gebouwd. Een bibliografie is niet aanwezig; wel een index. In totaal zijn 32 foto's opgenomen, waarvan misschien één of twee werkelijk nieuw zijn.
Mijns inziens heeft de heer Poole niet veel van de rol en de taak van de kruiser begrepen, althans te oordelen naar de inleidende korte tekst: "A tribute to the ships and their men who protected the merchant ships, often at the cost of their own lives. While they did, there was food to eat. When it was said of any convoy, 'They have no cruiser with them', we faced outright starvation. It was as simple as that". Inderdaad, het is "as simple as that" dat de auteur een goede kans heeft gemist om een werkelijk lezenswaardig en boeiend werk te schrijven. Ik zal mij beperken tot enkele opmerkingen:
In het Verre Oosten werd in de tweede wereldoorlog schitterend werk verricht door de Britse kruisers, maar het feit dat Nederlandse oorlogsschepen, waaronder kruisers, vele konvooien naar Singapore moesten konvooieren wordt niet of nauwelijks vermeld.
Nederlandse kruisers zijn voor de heer Poole bijzonder rare dingen, op bladzijde 143 spreekt hij van "Dutch cruisers, with peculiar, out-of-this-world bridge structures"; zeven bladzijden later "the strange looking Dutch cruisers that never had a change" en weer vijf pagina's verder "As if to haunt the Japanese with the memory of the strange-looking vessels which never had a change in the Java Sea, the Dutch cruisers, (....)". Persoonlijk geloof ik niet dat de Japanners "haunted" waren door de herinnering aan de Nederlandse kruisers. Overigens verschilden de silhouetten van de Nederlandse schepen helemaal niet zo veel van die van de buitenlandse zusterschepen.
Op bladzijde 143 zegt de auteur "... toward Java, ... - an island fabulously wealthy in oil, minerals and other things which the Japanese vitally needed ..." Onnodig om te zeggen dat de plank geheel gemist wordt wat betreft Java, al hadden de Japanners de genoemde produkten wel hard nodig.
Een bladzijde verder laat Mr. Poole duidelijk merken dat de Nederlanders niet in een goed blaadje bij hem staan. Hij zegt: "An American Admiral had been in charge, (van de zeestrijdkrachten in ABDA, dat was dus Hart) until he was quietly replaced by Vice-Admiral C E.L Helfrich, the commander of the Dutch forces, something which the British did not like - for the first time in centuries, British ships came under the control of another nation". Overigens waren de V S dus kennelijk geen "other nation"!
Tot zover deze opmerkingen. Nogmaals, het is jammer dat de auteur deze kans niet heeft benut om een goed gedocumenteerd boek te schrijven over de ontwikkeling van de kruiser. Aan de andere kant was dit misschien niet zijn opzet, doch dan is de titel misleidend; de gesignaleerde onjuistheden worden er niet juister door. Op de binnenflap staat nog iets over de heer Poole, onder andere: "Travelling in convoy gave him the experience to write the chapter 'The Darkest Days' and really finalised a desire to write about the Royal Navy, which has reached its fulfilment in Cruiser". Het verlangen kan nooit intens geweest zijn, want van een vervulling kan geen sprake zijn.

F.C. van Oosten

POPHAM, H., Into the wind. A history of British Naval Flying. London, Hamish Hamilton, 1969, XVI + 307 pp., geill., *f* 44,50.

Het zal niet zo vaak voorkomen, dat een dichter een vliegeniersopleiding krijgt en vervolgens jachtpiloot wordt aan boord van een vliegkampschip. Popham is zo'n zeldzame combinatie, en het resultaat daarvan ligt thans voor mij: een dichterlijk boek over een prozaisch onderwerp. Het onderwerp: de geschiedenis van het Britse marineluchtwapen; de schrijver: een auteur die naast drie dichtbundels, een aantal romans en twee regimentshistories het licht heeft doen zien.
Het onderwerp is echter niet zo prozaisch als op het eerste gezicht lijkt. Zeker het begin van de vliegerij werd gedomineerd door een aantal schilderachtige nonconformisten met een vast geloof in hun wankele samenstelsels van zeildoek, touw en latwerk, die men vliegtuigen noemde. Het is de beschrijving van mannen als Sueter, Marix en Samson en hun roemruchte daden, die het hoogtepunt in het boek vormt. Het was dan ook een wonderlijke tijd, die periode vlak vóór en tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen de Britse marineluchtvaartdienst in 1917 een operationele sterkte van meer dan 2000 vliegtuigen bezat, een sterkte die zij ook in de Tweede Wereldoorlog niet meer gehaald heeft.
De schrijver gaat vervolgens in op de problemen welke de integratie van de marineluchtvaartdienst in de R.A.F. opleverde: de strijd tussen Trenchard en Beatty, het weer modificeren van het integratiebesluit door de Trenchard-Keyes overeenkomst van 1924, het voortdurende conflict tussen R.A.F. en marine totdat in 1938 de marine haar luchtvaartdienst weer terugkreeg; daarna worden behandeld de rol van het Britse marineluchtwapen in de Tweede Wereldoorlog, en in de na-oorlogse periode met activiteiten in Korea, Malakka tijdens de Suez-crisis en de confrontatie in Borneo en tenslotte bij de woelingen rond Aden. Het valt daarbij op, dat hij elke geschiedkundige periode ongeveer evenveel gewicht geeft. Het sterkst is echter ongetwijfeld het eerste deel van het boek, terwijl de vijftig pagina's gewijd aan de na-oorlogse periode vooral veel informatie geven welke niet algemeen toegankelijk is.
Zoals gezegd, de auteur is een uitstekend stilist, die een gemakkelijke en humoristische schrijftrant heeft en een groot beeldend vermogen, waardoor het boek zonder twijfel prettig leesbaar is. Opvallend is de aandacht van de auteur voor mensen en menselijke situaties, en dit brengt dan ook meteen een van de zwakke punten van dit boek naar voren, namelijk een zeker gebrek aan diepgang bij de beschrijving van de technische ontwikkelingen. Dit is vooral te merken als de auteur het over de vliegkampschepen heeft, op p. 66 bijvoorbeeld heeft hij het terloops over de HERMES als het eerste vliegkampschip dat als zodanig ontworpen en gebouwd was, in feite was dit de Japanse HOSHO. Degenen, die een beschouwing verwachten van de ontwerpspecificaties van de 6 vliegkampschepen van de INDEFATIGABLE-klasse, komen bedrogen uit, hoewel wel vermeld wordt, dat hun vliegdekken gepantserd waren, komt nergens naar voren waarom; niet vermeld wordt bijvoorbeeld dat de ILLUSTRIOUS de eerste carrier was met een radarinstallatie aan boord, en ook de eerste carrier welke een gevechtsleider aan boord had. Ook de evolutie van het carriervliegtuig komt niet uit de verf; men vindt wel opmerkingen, dat de Blackburn, Skua, de Martlets en de Seafires in feite inferieur waren, om maar niet te praten over de roemruchte Swordfishes, maar niet ingegaan wordt op de achterliggende oorzaken (p.110 e.v.). Ook mist men vergelijkingen

van de Britse vliegtuigen met de Amerikaanse toestellen, welke later in de oorlog de boventoon zouden gaan voeren in het Britse marineluchtwapen. Dit gebrek aan technische belangstelling is ook evident te illustreren aan de weinige regels, welke worden gegund aan de belangrijkste naoorlogse innovaties in het vliegbedrijf op vliegkampschepen. Het betreft hier de uitvinding van het hoekdek, van de landingsspiegel, en van de stoomcatapult. Het waren alle drie Britse vindingen, welke door de Amerikanen snel werden geadapteerd. In de Koeweit-actie in 1961 wordt wel genoemd de inzet van de commando-carrier BULWARK, maar nergens vindt men enige beschrijving van de ontwikkeling van dit type carrier. Wel toe te juichen zijn de vele, vaak historisch zeer interessante foto's en de zeven bijlagen aan het einde van het boek; hieronder bevinden zich twee interessante overzichten van de aantallen vliegtuigen, naar type, in gebruik in de periode 1914-1918 en 1939-1945, en een uitstekend overzicht van alle marineluchtmachtsquadrons van 1933 t/m 1969.
Samenvattend kan men stellen, dat het een prettig leesbaar boek is over de mensen, welke de Britse marineluchtmacht hebben groot gemaakt, en over hun belangrijkste acties. Er is echter betrekkelijk weinig verband met soortgelijke ontwikkelingen in andere landen, en de lezer, die op zoek is naar een boek waarin de technische ontwikkeling van het vliegkampschip en de logistieke en strategische consequenties van een en ander worden behandeld, zal in dit boek teleurgesteld worden. Voor de lezer met een algemeen-maritieme belangstelling is het echter een belangwekkend en zeer leesbaar boek; de prijs van het boek is, gezien de goede uitvoering, zeker niet te hoog te noemen.

H. Th. Bussemaker

MARITIEME ENCYCLOPEDIE, deel II (C - GARNAAL). Bussum, C. de Boer jr., 1970, 335 p., geill., *f*
Redactie: J. van Beylen, P A. de Groote, Anthony van Kampen, J. A. M. Kramer, L. L. von Münching, W. P. L. Spruit †, A. de Vos.

In de laatste maand van 1970, een half jaar na het verschijnen van het eerste, kwam het tweede deel van de Maritieme Encyclopedie uit. Indien dit tempo volgehouden kan worden, zou de publicatie van dit enorme project in zes delen aan het einde van 1972 voltooid kunnen zijn.
In aflevering 22 (pag. 38) van de Mededelingen mocht reeds gesproken worden over de opzet van deze encyclopedie en over de informatie die de raadpleger ervan kan verwachten. Dit tweede deel volgt geheel de aangegeven lijn. De enige wijziging is een kleine uitbreiding van de al zo grote staf van medewerkers.De kwaliteit van de verklaringen van de trefwoorden - in alfabetische volgorde van het Peruaanse vlot "caballito" tot "garnaal" - is soms sterk wisselend, maar staat meestal op hoog peil. De historisch geinteresseerde lezer kan tevens weer veel informatie over hedendaagse maritieme zaken aantreffen.
Eén bezwaar echter, dat sterker dan bij het eerste deel opvalt, moet genoemd worden: de verwijzing bij verschillende historische trefwoorden naar literatuur is niet adequaat, bijvoorbeeld bij Columbus, dreadnought en fluit. Bij Cook dienen toch de publicaties van Beaglehole genoemd te worden of bij Lord Fisher Marder's delen over de Royal Navy in the Fisher Era.

J. R. Bruijn

JAARVERSLAG 1970 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

Dit verslag laat een opwekkend geluid horen voor de naaste toekomst van het museum. Het programma van eisen, waaraan het toekomstige Rijks Maritiem Museum zou moeten voldoen, is goedgekeurd door het Ministerie van Financiën en aanvaard door het Ministerie van C. R. M.; de Rijksgebouwendienst heeft voldoende fondsen beschikbaar gesteld om nog in 1971 te beginnen met de restauratie van het dak van 's Lands Zeemagazijn; het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening tenslotte heeft in overweging een architectenbureau te belasten met het maken van de verbouwingsplannen voor het Zeemagazijn. Parallel met deze ontwikkeling loopt het streven van het museum om alle stukken der collectie onderzocht, gerestaureerd en geregistreerd te hebben vóór de bruikleenoverdracht aan het Rijk plaatsvindt. De aanstelling, per 1 januari 1971, van een adjunct-conservator voor de schilderijen, tekeningen en prenten en een tweede voor de zeevaartkundige instrumenten, houdt hiermede nauw verband.
Tenslotte is daar het altijd boeiende en inlichtende verslag van de aanwinsten, schenkingen zowel als aankopen. Modellen van het ss. "Batavia" (1883) van de Rotterdamsche Lloyd en van het ms. "Tabinta" (1930) van de Stoomvaart Mij "Nederland" spannen hierbij wel de kroon. De bijzonder goed geschreven herinneringen van de heer P. A. de Groote, oud-gezagvoerder, aan de Tabinta en haar zusterschepen, die in dit jaarverslag zijn opgenomen, brengen een vlaag zeewind in het naar zijn aard toch altijd enigszins van een studeerkamersfeer omgeven

verslag. Een opsomming van gereedschappen, werktuigen en complete vaartuigen onder de aanwinsten getuigt op eigen wijze van de voorbereidingen op een grotere toekomst.

R. E. J. Weber

VERSCHEIJDE SCHEPEN EN GESICHTEN VAN AMSTELREDAM, naer 't leven afgetekent en opt cooper gebracht door Reinier Nooms alijas zeeman. Een uitgave van de verenigingen "Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum" te Amsterdam en "Vrienden van het Zuiderzeemuseum" te Enkhuizen. Alphen aan den Rijn, Uitgeversmij. Canaletto, 1970, *f* 24,--.

Het is een gelukkig initiatief geweest van de beide musea om deze serie vermaarde maar zeldzame scheepsafbeeldingen van de zeventiende-eeuwer Reinier Nooms opnieuw uit te geven. De prenten, die zowel binnenvaart- als zeeschepen tot onderwerp hebben, hadden in de zeventiende eeuw al zo'n naam dat bijvoorbeeld, naar men aanneemt, Nicolaas Witsen er bij de samenstelling van zijn bekende boek over scheepsbouw gebruik van heeft gemaakt. De huidige uitgave steekt qua kwaliteit van de reproducties met kop en schouder uit boven naar inhoud vergelijkbare recente herdrukken. Bovendien maakt het deskundige commentaar bij elk van de prenten dit boek tot meer dan alleen maar een veel kijkgenot verschaffend platenboek. Eigenlijk een "must" voor elke liefhebber van schepen.

De Redaktie

FOTO'S UIT HET SCHEEPVAART MUSEUM. Nadruk van tien historische beeldreportages, samengesteld door het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en verschenen in de Blauwe Wimpel 1970. Selectie en redactie: H. Hazelhoff Roelfzema. Amsterdam, z. j., *f* 4,50.

Gedurende 1970 verscheen in het maandblad de Blauwe Wimpel een serie artikelen gebaseerd op in het museum aanwezig fotomateriaal; de - korte - artikelen hadden o. m. tot onderwerp het Shimonoseki incident van 1862, Nederlandse stoomfregatten van 1857-1904 en vissersschepen rond de eeuwwisseling. Het museum heeft deze artikelen thans in gebundelde vorm opnieuw uitgegeven en daarmede ook de niet-lezer van de Blauwe Wimpel in staat gesteld van deze, met name vanwege het curieuze fotomateriaal aantrekkelijke artikelenreeks kennis te nemen.

De Redaktie

NIEUWE ARTIKELEN

Gebruikte afkortingen:

AN = American Neptune
Mar = Marineblad
MM = Mariner's Mirror
MR = Marine Rundschau
Nep = Neptunia
RM = Revue Maritime
SH = Spiegel Historiael
USNIP = United States Naval Institute Proceedings
WI = Warship International

ÅSTRÖM, S. E., English timber imports from northern Europe in the 18th century. Scand. Econ. Hist. Rev., 18(1970), 12-32

BACHMANN, H. R., Die deutsche Seekriegführung in der Ostsee nach Ausschaltung der polnischen Marine im Herbst 1939. MR, 68 (1971) 197-225 en 273-283
BARTHE, M., La querre de course des navires marchands armés (1. l'échec des paquebots, 2. le succès des cargos). RM, 1971 59-80 en 181-205.
BERGEN, J. A. van den, Kapiteinsprenten. Antiek, 6 (1971) 1. 17-25.
BERGHAHN, V. R., Zu den Zielen des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II. Hist. Zeitschr., 208 (1969), 34-100.
BEYLEN, J. van, Een botter. Bouwbeschrijving voor het model van een vissersschip van de Zuiderzee. De Modelbouwer, 33 (1971), 21-28, 70-75, 179-184 en 227-229.
BHAGAT, G., America's first contacts with India, 1774-1785. AN, 31 (1971), 34-48.
BILLE, W. H., The torpedo-vessels of the Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy, 1875 to 1918. WI, 1971/1, 53-81.
BOUDRIOT, J., L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856. Nep, 101 (1971), 41-49.
BOXER, C. R., Brazilian gold and british traders in the first half of the 18th century. Hyspanic Am. Hist. Rev., 49 (1969), 454-472.

BOXER, C.R , The Spaniards in Cambodia. Hist. Today, 1971, 280-287.
BRUCE, R., Louis XIV's mission to Siam. Hist. Today, 1971, 198-207.

CARTER, A., How to revise treaties without negotiating: common sense, mutual fears and the Anglo-Dutch trade disputes of 1759, in: Studies in diplomatic history, ed. R. Hatton en M.S. Anderson, Londen, 1970, 214-235.
CASSON, L., The origin of the lateen. AN, 31 (1971), 49-51
CROSS, R.F., Destroyers, 1971. USNIP, 1971/5, 245-273
CROWHURST, R.P., The admiralty and the convoy system in the Seven Years War. MM, 57 (1971), 163-174

DEKKER, P., Friese schepentableaus in Sleeswijk-Holstein. Zeewezen, 1971/2, 26-31
DEKKER, P., Noordfriese zeelieden op achttiende-eeuwse Nederlandse koop- en walvisvaarders. Zeewezen, 1971/1, 19-22.
DRAKE BROCKMAN, H., Het vergaan van de Batavia. SH, 6 (1971), 186-195.

EICKHOFF, E., Der Krieg von Kandia (Kreta) in der maritimen Geschichte. Saeculum, 21 (1970), 373-382.
ENGELSING, R., Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ost-westverkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Viertelsjahrschr. f. Soz. und Wirtschaftsgesch., 1971/1, 24-66.

FAHL, G., La contribution de la France au principe de la liberté des mers au XVIe siècle. RM, 1971, 300-305.
FROSTIN, CH., Les Ponchartrain et la pénétration commerciale en Amérique espagnole, 1690-1715. Revue historique, 498 (1971), 307-336

GOFF, T.J.A. le, en J. Meyer, Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIIIe siècle. Annales E.S.C., 26 (1971), 173-185.

HAAS, J.M., The royal dockyard: the earliest visitations and reform 1749-1778. Hist. Journ., 13 (1970), 191-215.
HANDEL-MANZETTI, P., K.K. Vize-admiral Wilhelm von Tegetthof zu seinem hundertsten Todestag (7 april 1871). MR, 68 (1971) 225-228.
HAYES, J.D., The influence of modern seapower, 1945-1970. USNIP, 1971/5, 274-285.
HEIDE, G.D. van der, Scheepswrakken in de IJsselmeerpolders. Zeewezen, 1971/4, 27-31.
HERRMANN, Fr., Die Marine der batavischen Republik und des Königreichs Holland. Zeitschr. f. Heereskunde, 35 (1971), 86-98.
HESS, A.C., The evolution of the Ottoman seaborne empire in the age of the Oceanic discoveries 1453-1525. Am. Hist. Rev., 75 (1970), 1892-1919.

JOHNSON, J.H., Trends in world and domestic fisheries. USNIP, 1971/6, 25-35.
JONES, A.G.E., John Biscoe's voyage round the world, 1830-1833. MM, 57 (1971), 41-62

KERVELLA, A., François Péron en Tasmanie, 1800-1804. RM, 1971, 703-713.
KNIGHT, R.J.B., Sandwich, Middleton and dockyard appointments. MM, 57 (1971), 175-192.
KUEI-SHENG-CHANG, Africa and the Indian Ocean in Chinese maps of the 14th and 15th centuries. Imago Mundi, 34 (1970), 21-30
KUPP, J., Nederlanders en de vroege geschiedenis van Canada. SH, 6 (1971), 258-266.
KURTZ, H., Europe in the Caribbean. 1. The age of the Catholic kings, 2. The monarch of the West Indies. Hist. Today, 1971, 229-238 en 305-315.

LAYMAN, R.D., Early Russian shipboard aviation. USNIP, 1971/4, 56-63
LYMAN, J., Sailing vessel types in the German merchant marine 1869, MM, 57 (1971), 143-156.

MACLEOD, R.M., Scientific advice in the war at sea 1915-1917: the Board of Invention and Research
MARSHALL, P., Colonial protest and imperial retrenchment: Indian policy 1764-1768. Journ. of Am. Studies, 1971/1, 1-17.
MARTIN, B., Zur Vorgeschichte des deutsch-japanischen Kriegsbündnisses. Geschichte in Wissenschaft und Unterricht, 21 (1970), 606-615.
MASSON, H. le, The French Navy 1870-1890. USNIP, 1970/12, 58-69.
MAY, W.E., The navy and the rebellion of the Earl of Argyle. MM, 57 (1971), 17-23.
McCOLLOM, P., The French in Acadia (Franse, vroeg-17e-eeuwse kolonisatiepoging in Canada). Hist. Today, 1971, 40-48.
McCORD, N., A naval scandal of 1871: the loss of H.M.S. Megaera. MM, 57 (1971), 115-134.
MEESTER, J.B. de, Herinneringen uit mijn adelborstentijd (IV, V en VI). Mar, 81 (1971), 73-80, 267-277 en 485-496.
MORDACQ, R., Le capitaine de vaisseau Mouchez et la défense du Hâvre en 1870. RM, 1971, 464-484.

N.N., The United States battlecruisers. WI, 1971/1, 28-51.

OGELSBY, J.C.M., Spain's Havana squadron and the preservation of the balance of power in the Carribean 1740-1748. Hispanic Am. Hist. Rev., 49 (1969), 473-488.
OOSTEN, F.C. van, Opleiding zee-officier op Java. Zeewezen, 1971/6, 23-26.

RAY, Th., Naval aviation: the beginning. USNIP, 1971/1, 32-42.
RICHON, L., Les nefs des croisades. Nep, 101 (1971), 1-5.
ROHL, J.C.G., Admiral von Müller and the approach of war, 1911-1914. Hist. Journ., 12(1969), 651-673.
ROETEMEIJER, H.J M., Haven-stoomboot-omnibus-dienst. Ons Amsterdam, 23 (1971), 98-103.
ROETEMEIJER, H.J.M., Het Buiksloterveer. Ons Amsterdam, 23 (1971), 34-42.
ROEY, J. van, De eerste reyse van Middelborch na de Westindyen. SH, 6 (1971), 199-207.

SINCLAIR-STEVENSON, Chr., The Jacobite expedition of 1708; the failure of the unfortunate Pretenders's first attempt to invade Scotland. Hist. Today, 1971, 264-272.
STEENGAARD, N., European shipping to Asia 1497-1700. Scand. Econ. Hist. Rev., 18(1970), 1-11.
STEINBERG, J., Germany and the Russo-Japanese war. Am. Hist. Rev., 75 (1970), 1965-1986.
STOKES, E., European discovery of New Zealand before 1642: a review of evidence. New Zeal. Journ. of Hist., 1970/1, 3-20.

TROOST, W., Capiteynen te water (4): Lambert Jansz. Verhagen. Mar, 81 (1971), 253-265.

VALE, B., The creation of the Imperial Brazilian Navy, 1822-1823. MM, 57 (1971), 63-88.
VERHOOG, P., Ter aanvulling op "Een noordwestelijke doorvaart in 1660" (in "De Zee" van juni 1963). De Zee, 92 (1971), 30-33.
VICHOT, J., Le pavois. Nep, 101 (1971), 5-16.

ZIJL, H. van, De schepen van Reynier Nooms. Ons Amsterdam, 23 (1971) 130-133.

NIEUWE UITGAVEN

Woordenboeken en encyclopaedieën

FALCONER'S Marine Dictionary. Newton Abbot, David & Charles, 1970 (heruitgave editie 1780[3]), 412 blz., f 87,50

Algemeen

BACHMAN, V.C., Peltries or plantations. The economic policies of the Dutch West India Company in New Netherland, 1623 - 1639. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1970, IX + 183 blz., f 40,80

BRADFORD, E., Mediterranean. Portrait of a sea. Londen, Hodder & Stoughton, 1971, 574 blz., geill., f 44,10

CARTER, A.C., The Dutch Republic in the Seven Years War. Londen, Macmillan, 1971, 181 blz., f 53,--

COOLHAAS, W.Ph., (ed.) Generale missiven van gouverneurs-generaal en raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie. Dl. 4, 1675-1685. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij en Uitgeverij, 1971 (Rijks geschiedkundige publicatiën, Grote Serie 134), XII + 893 blz., f 57,20

CUMMING, W.P., Skelton, R.A., Quinn, D.B., The discovery of North America. Londen, Elek, 1971, 320 blz., geill., f 100,--

DAY, C.L., The art of knotting and splicing. Londen, Adlard Coles, 1970[2], 225 blz., geill., f 37,50

DEACON, M., Scientists and the sea 1650-1900. A study of marine science. Londen, Academic Press, 1971, XVI + 446 blz., geill., f 58,30

GOSLINGA, C.Ch., The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680. Assen, Van Gorcum & Co., 1971 (Anjerpublicaties/Carnation Books, nr. 12), 647 blz., geill., krtn., f 65,--

HAMILTON, N., Royal Greenwich. Londen, The Greenwich Bookshop, 1970, 267 blz., geill., f 34,90

HARRIS, G.C., The Trinity House of Deptford. 1514-1660. Londen, Athlone Press, 1970, 310 blz., geill., f 42,40

HOUGH, R., The blind Horn's hate. Cape Horn and the uttermost South. Londen, Hutchinson, 1971, 336 blz., geill., f 34,10

KENNEDY, J., Isle of devils. Londen, Collins, 1971, 288 blz., geill., f 33,60
(Het eiland Bermuda in de jaren 1609-1685)

KOEMAN, C., Joan Blaeu and his Grand Atlas. Amsterdam, N.V. Theatrum Orbis Terrarum, 1971, 114 blz., geill., f 12,90

KRAMER, G.A.M., e.a., Varend door Nederland. Amsterdam, Contact, 1971, 160 blz., geill., krtn., f 23,50

MILLER, D.A., Sir Joseph Yorke and anglo-dutch relations 1774-1780. 's-Gravenhage, Mouton, 1971 (Studies in European history 23), 123 blz., f 22,50

NORTHCOTE PARKINSON, C., The life and times of Admiral Lord Hornblower. Londen, Michael Joseph, 1970, 304 blz., geill., f 33,60

PARRY, J.H., Trade and dominion. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1971, 426 blz., geill., f 42,40 (aansluitend op schrijver's in 1963 verschenen "The age of reconnaissance")

PORTER, D.H., The abolition of the slave trade in England, 1784-1807. Hamden/Connecticut, Archon Books, 1971, 162 blz., geill., f 32,20

POSTHUMUS, N.W., De uitvoer van Amsterdam 1543-1545. Leiden, E.J. Brill, 1971, XVI + 278 blz., tab., f 60,--
(o.m. De scheepvaart van Amsterdam. Grootte en waarde der schepen. Bevrachters en vervrachters.)

RADFORD, P.J., Antique maps. Londen, Garnstone Press, 1971, 64 blz., geill., f 12,40

RAVEN-HART, R., Cape Good Hope 1652-1702. The first 50 years of Dutch colonisation as seen by callers. Kaapstad, A.A. Balkema, 1971, 2 dln., 240 + 320 blz., geill., f 155,--

SILKE, J.G., Kinsale; the Spanish intervention in Ireland at the end of the Elisabethan wars. Liverpool, Liverpool University Press, 1970, 208 blz., geill., f 35,40

ZIEGLER, J., (ed.) World war II: books in English 1945-1965. Stanford/Calif., Hoover Institution Press, 1971 (Hoover Bibliographical Series XLV), 194 blz., f 39,50
(Bevat op blz. 97-117 een hoofdstuk "Naval operations and battles, including aircraft carriers, amphibious operations, the merchant marine and submarines", onderverdeeld in: General-Atlantic, Mediterranean, Arctic - Pacific)

Oorlogsmarine

ANDERSON, R.C., Naval wars in the Baltic 1522-1850. Londen, Francis Edwards Ltd., 1969 (herdruk editie 1910), 433 blz., geill., f 55,65

ARMBUSTER, T., A matter of accountability. The true story of the Pueblo affair. Londen, Barrie & Jenkins, 1970, 408 blz., geill., f 39,75

BARKER, A.J., Midway; the turning point. New York, Ballantine, 1971 (Ballantine's Illustrated History of World War II. Battle Book nr. 20), 160 blz., geill., f 5,50

BRASSEY, T.A., (ed.) Index to James' naval history by C.G. Toogood. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1897), 188 blz., f 33,60

CORBETT, J.S., Fighting instructions 1530-1816. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1905), 382 blz., geill., f 50,35

CORBETT, J.S., Signals and instructions 1776-1794. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1909), 403 blz., geill., f 50,35

DONITZ, K., Deutsche Strategie zur See im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt a/Main, Verlag Bernard & Graefe, 1970, 230 blz., f 12,75

EARLE, P., Corsairs of Malta and Barbary. Londen, Sidgwick & Jackson, 1970, 307 blz., geill., f 33,60

ENGLISH, B., John Company's last war; a Victorian military adventure. Londen, Collins, 1971, 192 blz., geill., f 23,50

FROST, H.H., The battle of Jutland. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (heruitgave editie 1939), 571 blz., geill., f 39,--

GREEN, P., Armada from Athens. The failure of the Sicilian expedition, 415-413 B.C. Londen, Hodder & Stoughton, 1971, 392 blz., geill., f 33,05

HENDERSON, The frigates. An account of the lesser warships of the great French wars, 1793-1815. Londen, Adlard Coles Ltd., 1971, 192 blz., geill., f 25,--

JAMES, W., The naval history of Great Britain from the declaration of war by France in 1793 to the accession of George IV. A new edition with addition and notes bringing the work down to 1827. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1886[7]), 6 dln., geill., f 176,40

LAUGHTON, Sir J. Knox, Studies in naval history: Biographies. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (herdruk van de 1887-editie), 469 blz., f 54,25 (biografieën van Colbert, Du Quesne, Tegetthoff, Fortunatus, Wright, Jean Bart, John Paul Jones)

MACINTYRE, D., The naval war against Hitler. Londen, Batsford, 1971 (British battle series), 1971, 404 blz., geill., f 37,10

MARCUS, G.J., A naval history of England. Vol. 2, the age of Nelson. Londen, Allen & Unwin, 1971, 532 blz., f 55,65

MOUNTAINE, W., The seaman's Vade-mecum and defensive war by sea. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1756), 131 blz., geill., f 70,--

O'CONNOR, R., The Japanese Navy in World War II. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 160 blz., geill., f 33,--

RODGERS, W.L., Greek and Roman naval warfare. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, (herdruk editie 1937), 556 blz., geill., f 39,10

RODGERS, W.L., Naval warfare under oars. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (herdruk editie 1939), 358 blz., geill., f 34,75

SALEWSKI, M., Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945. Band I, 1935-1941. Frankfurt a/Main, Bernard & Graefe, 1970, XVI + 595 blz., geill., krtn., f 74,80

UNDERBRINK, R.L., Destination Corregidor. Annapolis, U.S. Naval Institute Proceedings, 1971, 240 blz., geill., f 41,30
(".. a true account of the gallant, though futile effort, made early in World War II to supply and maintain, chiefly by sea, the beleaguered garrisons on Bataan and Corregidor". Uitgeversaankondiging)

WARNER, O., Nelson's battles. Newton Abbot, David & Charles, 1971[2], 254 blz., geill., f 19,90

WATTS, A.J., The loss of the "Scharnhorst". Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970, 84 blz., geill., krtn., f 20,70

Zeescheepvaart

BOUCQUET, M., Westcountry sail. Merchant shipping 1840-1960. Newton Abbot, David & Charles, 1970, 112 blz., geill., f 28,--
(..sailing ship enthousiasts will be fascinated by mr. Boucquet's collection of illustrations of the small sailing ships which abounded in western ports well into this century... The accompanying commentary is anecdotical rather than technical... TLS, 12 maart 1971)

CRONE, G.R., The discovery of the East. Londen, Hamish Hamilton, 1971, 256 blz., geill., f 33,60

KEATING, B., The Northwest Passage. From the "Matthew" to the "Manhattan", 1497-1969. Chicago, Rand, McNally & Co., 1970, 157 blz., geill., f 43,50

KEBLE CHATTERTON, E., The old East Indiamen. Londen, Conway Maritime Press, 1970 (herdruk editie 1933), 308 blz., geill., f 34,50

KUECHLE, D., The story of the Savannah. An episode in maritime labor-management relations. Cambridge University Press, 1971, 313 blz., f 43,40

MACINTYRE, D., Zeilvaart 1520-1914. (Vert. uit het Engels d. G.J. van Nimwegen). 's-Gravenhage, W. Gaade N.V., 1971, 257 blz., geill., f 97,50

MIERRE, H.C. DE, Clipper ships to ocean greyhounds. Londen, Harold Starke Ltd., 1971, 320 blz., geill., f 39,35
(autobiografische aantekeningen van iemand die zelf nog op onder meer klipperschepen heeft gevaren)

SMITH, W.D., Northwest passage. New York, American Heritage Press, 1970, 212 blz., geill., f 32,--
(tocht van de tanker "Manhattan" door het ijs in 1969)

Zeevisserij

HOUSBY, T., Hand of God; whaling in the Azores. Londen, Abelard-Schuman, 1971, 96 blz., geill., f 17,10

VILLIERS, A., The deep-sea fishermen. Londen, Hodder & Stoughton, 1970, 128 blz., geill., f 14,50

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

BARROW, J., A chronological history of voyages into the Arctic regions. Newton Abbot, David & Charles, 1971 (herdruk editie 1818, met een voorwoord van Chr. Lloyd), 379 + (48) blz., geill., f 55,65

DAMPIER, William, A new voyage round the world. Ed. by Sir Albert Gray. Amsterdam, N. Israel, 1971, (herdruk van de Argonaut Pless-editie 1927), XIX + 376 blz., geill., f 98,60
(In 1968 is bij de Dover Publications Inc. te New York een onverkorte paperback-uitgave van deze 1927-editie verschenen, met een voorwoord van P.G. Adams, f 14,15)

DAVIS HAMMOND, L., News from New Cythera. A

report of Bougainville's voyage 1766-1769. Londen, Oxford University Press, 1970, 55 blz., 1 krt, *f* 34,50

MIRSKY, J., To the Arctic. The story of northern exploration from the earliest times to the present. Londen etc., University of Chicago Press Ltd., 1970, XVIII + 333 blz., geill. *f* 42,40

MORISON, S.E., The European discovery of America. Vol. 1. The Northern Voyages, A.D. 500 - 1600. Londen, Oxford University Press, 1971, 712 blz., geill., *f* 63,60

PAULIN, CH.C., American voyages to the Orient 1690-1865. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1971, 182 blz., geill., *f* 27,60
(Heruitgave van een in 1910 en 1911 in de U.S. Naval Institute Proceedings verschenen artikelenreeks).

WROTH, G.J., The voyages of Giovanni da Verrazzano, 1524-1528. Londen etc., Yale University Press for the Pierpont Morgan Library, 1970, 319 blz., geill., *f* 112,50

Het schip - scheepsbouw

BANBURY, Ph., Shipbuilders of the Thames and the Medway. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 336 blz., geill., *f* 39,35

BODY, G., British paddle steamers. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 330 blz., geill., *f* 28,--

CASSON, L., Ships and seamanship in the ancient world. Princeton, Princeton University Press, 1971, 284 blz., geill., *f* 83,30

COUHAT, J.L., French warships in World War II. Londen, Ian Allen, 1971, 176 blz., geill., *f* 25,20

DERBY, W.L.A., The tall ships pass. The story of the last years of deepwater square-rigged sail, embodying therein the historical and detailed description of the Finnish four-masted steel barque "Herzogin Cecilie". Newton Abbot, David & Charles, 1970 (herdruk van de editie 1937, voorwoord B. Lubbock), 427 blz., geill., *f* 73,50

FORSTMEIER, F., Deutsche Grosskampfschiffe 1915-1918. Die Entwicklung der Typenfrage im Ersten Weltkrieg. München, J.F. Lehmanns Verlag, 1970, 98 blz., geill., *f* 40,50

HOLBROOK. M., Warships of the Royal Navy. Second series: steam. London, Hugh Evelyn, 1971, 56 blz., geill., *f* 55,10

HOVGAARD, W., Modern history of warships, comprising a discussion of present standpoint and recent war experiences. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1920), 502 blz., geill., *f* 85,--

HUTCHINSON, W., A treatise on naval architecture. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970 (herdruk editie 1794), 303 blz., geill., *f* 74,80

JENTSCHURA, H.G., JUNG, D., (ed.) Die Japanischen Kriegschiffe 1869-1945. München, Lehmanns Verlag, 1970, 515 blz., geill., *f* 114,50

KEBLE CHATTERTON, E., Q Ships and their story. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1922), 276 blz., geill., *f* 34,50

LANDSTRØM, Bj., Ships of the Pharaohs. 4000 Year of Egyptian shipbuilding. Londen, Allen & Unwin, 1971, 159 blz., geill., *f* 112,15

PARKES, D., British battleships. From "Warrior" (1860) to "Vanguard" (1950). A history of design, construction and armament. Londen, Seeley, Service & Co. Ltd., 1971 (ongewijzigde herdruk van de nieuwe en herziene editie 1966), 701 blz., geill., *f* 125,50

PRESTON, A., V and W Class Destroyers, 1917-1945. Londen, Macdonald, 1971, 144 blz., geill., *f* 33,60

REES, A., Rees's Naval Architecture. Newton Abbot, David & Charles, 1970, 183 blz., geill., *f* 63,--
(herdruk van dát gedeelte van Rees' in de jaren 1802 -1820 verschenen 45-delige, geillustreerde "Cyclopaedia", dat de minutieuze handleiding bevat voor de constructie van een linieschip van 74 stukken)

SAWYER, L.A., en W.H. Mitchell, The Liberty ships; the history of the emergency type cargo ships constructed in the United States in world war II. Newton Abbot, David & Charles, 1970 (American Standard Ships Series), 202 blz., geill., *f* 37,10

SWEENEY, J.B., A pictorial history of oceanographic submersibles. New York, Crown, 1970, 314 blz., geill. *f* 43,--

VEROLME, Memoires. Rotterdam, Ad. Donker, 1971, 276 blz., geill., *f* 27,50

WITSEN, N., Architectura navalis et regimen nauticum ofte aanoude en hedendaagsche scheeps-bouw en bestier. Amsterdam, Graphic Publisher, 1971 (heruitgave editie Amsterdam 1690), XX en 712 blz., geill., *f* 160,-- (aangekondigd)

Haven- en zeewerken

HYDE, F.E., Liverpool and the Mersey; the development of a port, 1700-1970. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 245 blz., geill., *f* 37,10

De schepeling - leven aan boord

BAYNHAM, H., From the lower deck. The Royal Navy 1780-1840. Barre/Mass., Barre Publications, 1970, 200 blz., geill., *f* 37,70

CHILDERS, S., (ed.) A mariner of England 1780-1819, by W. Richardson. Londen, Conway Maritime Press, 1971 (herdruk editie 1908), 336 blz., geill., *f* 28,--

GREENHILL, B., en GIFFARD, A., (ed.) Women under sail. Newton Abbot, David & Charles, 1970, 213 blz., *f* 23,50
(An unusual selection from the letters and journals of eight women who travelled as passengers or crew in sailing vessels. Seven of the writers made their voyage in the early and mid-nineteenth century in the normal course of their lives. The eighth made hers in the more artificial circumstances of 1948-1949 aboard one of the very few remaining vessels in commercial use on lon voyages .... TLS, 25 december 1970)

KEMP, P., The British sailor. Londen, Dent, 1971, 241 blz., geill., *f* 30,80

MILLIGAN, J.D., From the fresh-water navy. The letters of acting master's mate Henry R. Browne and acting ensign Symmes E. Browne. Annapolis, U.S. Naval Institute, 1970, 327 blz., geill., *f* 58,60
("... a fascinating view of river warfare during the Civil War as seen through the eyes of two young. fresh-water sailors who served in vessels of virtually every important class...". Uitgevers-aankondiging)

Zeesport

JOHNSON, P., Ocean racing and offshore yachts. Londen, Nautical Publications Comp., 1970, 310 blz., geill., *f* 53,--

TOMALIN, N. en R. HALL, De laatste reis van Donald Crowhurst. Bussum, C. de Boer jr., 1971 (uit het Engels vert. d. M. Bakker), 288 blz., geill., *f* 19,90

Zee-archeologie

EDWARDS, H., The wreck on the Half Moon Reef. Londen, Robert Hale, 1970, 193 blz., geill., *f* 22,40

LARN, R., Cornish Shipwrecks. Vol. 3, The Isles of Scilly. Newton Abbot, David & Charles, 1971, 238 blz., geill., *f* 28,--

MOLEN, S.J. van der, The "Lutine" treasure. The 150 year search for gold in the wreck of the frigate "Lutine". Londen, Adlard Coles, 1970 (uit het Ned. vert. d. J. Brockway), 170 blz., geill., *f* 28,--

VERENIGINGSNIEUWS

JAARVERSLAG OVER 1970

Leden

In 1970 traden 40 personen en instellingen tot onze vereniging toe, 12 bedankten voor het lidmaatschap. Door de dood ontvielen ons vijf leden; het waren

- Jhr. Mr. M.L. van Geen, oud-burgemeester van Putten,
- de heer D. Heukelom, gezagvoerder der Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij,
- de heer C. Hokke, oud-gezagvoerder der vml. Gouvernementsmarine,
- Jhr. Mr. L.H.L. de Stuers, oud-vertegenwoordiger der Stoomvaart-Maatschappij "Nederland",
- Dr. F.B.M. Tangelder, directeur van 's Rijks Geschiedkundige Publicatiën.

Wij herdenken hen in stilte.
Op 1 januari 1971 telde onze vereniging 416 leden.

Bestuur

Na verkiezing ingevolge artikel 11 der Statuten op de jaarvergadering, was het bestuur als volgt samengesteld:

Jhr. H.A. van Foreest, voorzitter
mej. Drs. A.M.P. Mollema, secretaris-penningmeester
Drs. L.M. Akveld
de heer F.C. van Oosten
Dr. R.E.J. Weber, leden.

Vergaderingen

De jaarvergadering werd op 2 mei te Hardinxveld-Giessendam gehouden.
Ons lid Dr. H.J. Bolland hield een voordracht "omzien als métier", enige aspecten van de geschiedenis van de zeesleepvaart.
Dankzij de welwillende medewerking van L. Smit & Co's internationale sleepdienst konden enige in dit kader passende films worden vertoond, ingeleid door de heer M. de Rooy, public relations-officer van genoemde Maatschappij.
Tijdens de statutaire jaarvergadering sprak de voorzitter enige woorden van dank tot ons scheidende bestuurslid Drs. J.R. Bruijn, die zich veel moeite voor de bloei van onze vereniging heeft gegeven; Drs. Akveld heette hij in het bestuur welkom.
Een nieuwe kascommissie werd gekozen, bestaande uit Mr. T.J. Naudin ten Cate en Drs. M.P.H. Roessingh.
In de namiddag was het gezelschap de gast van de scheepswerf "De Merwede", alwaar de op de helling liggende "Poolzee" en de aan de kade gemeerde "Noordzee", beide grote, nieuwe zeesleepboten, werden bezichtigd.
Een nieuw initiatief was de najaarsbijeenkomst op zaterdag 14 november in het Rijksmuseum te Amsterdam, alwaar wij de gasten waren van de hoofddirectie. Het hoofd van de afdeling Nederlandse Geschiedenis, de heer D.H. Couvée en zijn medewerkers hadden zich ter beschikking gesteld voor het geven van toelichtingen over restauratie van scheepsmodellen. Bij het vele gereed gezette materiaal ontstonden geanimeerde gesprekken, welke de gehele middag in beslag namen. Ruim 80 personen namen aan deze bijeenkomst deel.

Publikaties

Van onze "Mededelingen" verschenen wederom twee afleveringen. De oude nummers genieten nog steeds de belangstelling, naar blijkt uit de verkoop hiervan, die in het verslagjaar *f* 465,-- opleverde.
Zoals in het vorige jaarverslag aangekondigd, ontvingen onze leden gelegenheid om op gunstige voorwaarden in te tekenen op een facsimile-uitgave van Nicolaes Witsen, Aaloude en hedendaagsche scheepsbouw en bestier, uitgave 1690 (uitgeverij "Graphic" te Amsterdam).
Eveneens tegen gunstige voorwaarden waren voor onze leden verkrijgbaar een facsimile-uitgave van Brandt, Leven en bedrijf van Michiel de Ruyter (uitgeverij "De Forel" te Nieuwendijk (N.B) en een facsimile-druk van een keuze uit de etsen van Reinier Nooms (Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam en "Vrienden van het Zuiderzeemuseum" te Enkhuizen). Enkele malen konden wij brochures, welke zonder winstoogmerk elders waren uitgegeven, tegen vergoeding van de verzendkosten voor onze leden verkrijgbaar stellen.

Samenwerking in internationaal verband

Over de bewerking van A. Jal, Glossaire nautique (1848) onder leiding van de Commission internationale d'histoire maritime, waaraan de heer W. Voorbeijtel Cannenburg op ons verzoek nu al geruime tijd zijn krachtige medewerking heeft verleend, valt het volgende mede te delen.
In augustus verscheen eindelijk de letter "A" in druk "Mouton, 's-Gravenhage). Het was spijtig te moeten constateren, dat de naam van de heer Voorbeijtel Cannenburg in de lijst van medewerkers ontbrak. Dr. F. de Tollenaere, redacteur van het Woordenboek der Nederlandsche Taal, heeft de aandacht van de Commission internationale op deze omissie gevestigd. Het werk vindt, hoewel langzaam, voortgang. Voor het eind van het jaar kon de Commission het gedeelte "BA" bij de drukker bezorgen. De inderdaad trage gang van zaken heeft tot gevolg gehad, dat de organisatie ZWO de voortzetting van een jaarlijkse subsidie voor dit werk, in 1970 niet meer verantwoord achtte. De redactie van het Woordenboek heeft daarop voorgesteld, dat de Stichting instituut voor Nederlandse lexicologie deze subsidie voor haar rekening zou nemen. De heer Cannenburg blijft in eerste instantie belast met de bewerking van het uit Parijs ontvangen nieuwe materiaal. Voor zover dit niet komt, werkt hij aan voorstellen tot verbetering van de definities der zeemanstermen in het Woordenboek. Voor de aldus ontvangen steun en medewerking heeft onze vereniging haar oprechte dank betuigd.
Op het XIIIe Congrès international des sciences historiques te Moskou 16-23 augustus vertegenwoordigde Dr. W.J. van Hoboken onze vereniging in de zeehistorische sectie, alwaar hij ingevolge door ons verleende volmacht over

twee stemmen beschikte. Op zijn voorstel werd ons lid mevrouw prof. Dr. M.A.P. Meilink-Roelofsz met algemene stemmen tot assessor in het bestuur van de Commission internationale d'histoire maritime benoemd.
Er is dit jaar vrij druk gecorrespondeerd, niet slechts voor de beantwoording van vragen, maar vooral ook voor het leggen van contacten: 1970 mag een jaar van gezonde bloei onzer vereniging genoemd worden.

JAARVERSLAG 1970 VAN DE REDAKTIE

In 1970 verscheen het traditionele tweetal Mededelingen. De Redaktie heeft er naar gestreefd ook deze beide nummers (20 en 21) weer een zo gevarieerd mogelijke inhoud te geven. Dankzij de enthousiaste medewerking van de leden van onze vereniging is zij daarin, naar zij zich vleit, geslaagd.
Dr. Hart beschreef in een Engelstalige bijdrage de economische betrekkingen tussen de Nederlanders en Noord-Amerika in de eerste helft van de zeventiende eeuw. Drs. Roelofsen analyseerde de volkenrechtshistorische aspecten van de affaire-Carletti, terwijl Ir. Van Bruggen een beschouwing gaf over de gebruikte maateenheden bij de bouw der Nederlandse zeeschepen in de 17e en 18e eeuw. De heer Andringa deed verslag van de onderzoekingen aan de Groningse Universiteit op het gebied der maritieme antropologie.
Dr. Verseput schreef een verhandeling over de geschiedenis van de visserij van Middelharnis. Drs. Van der Vlis belichtte de wederwaardigheden van het stoomschip Pylades, terwijl de heer Vreede een taalkundige verhandeling over de term "pitsjaren" gaf.
Tenslotte werd wederom de rede van de gastspreker op de jaarvergadering, ditmaal Dr. Bolland, in de Mededelingen opgenomen. Hij handelde over de geschiedenis van onze zeesleepvaart.
In de rubriek Collecties werden behandeld: "de "Jylland" te Ebeltoft, de berging van een zeventiende-eeuws scheepswrak in het Museum te Ketelhaven, het Musée Naval te Toulon en de scheepswrakken op de Westkust van Australië.
De boekbesprekingen namen in aantal toe. Het is verheugend dat ook in deze rubriek zovele leden tot medewerking bereid zijn gevonden. De Redaktie wil gaarne allen die op enigerlei wijze aan de totstandkoming van de Mededelingen hebben medegewerkt danken. Een bijzondere vermelding verdient in dit verband het aandeel van mejuffrouw Mollema die met niet-aflatend enthousiasme het zware werk van de samenstelling der voortreffelijke rubriek "nieuwe uitgaven", voor haar rekening heeft willen blijven nemen.
De omvangrijke kopy voor artikelen en boekbesprekingen heeft geleid tot een toeneming van de omvang der Mededelingen. Omvatten de nummers uit 1969 nog beide 51 pagina's, in het verslagjaar was de omvang gegroeid tot respectievelijk 64 en 59 bladzijden. Deze stijging heeft echter ook geleid tot toenemend werk voor de Redaktie. Zij is dan ook verheugd dat het nieuwe bestuurslid, Drs. Akveld, zich bereid heeft verklaard aan de werkzaamheden deel te nemen.
Niet alleen de werkzaamheden, maar ook de drukkosten van de Mededelingen namen door bovengeschetste ontwikkeling en om andere redenen verontrustend toe. Het Bestuur heeft daarom samen met de Redaktie omgezien naar een goedkopere wijze van uitgeven die naar de vorm zoveel mogelijk zou aansluiten bij het langzamerhand vertrouwde uiterlijk van de Mededelingen. Het eerste nummer van de uitgave "nieuwe stijl" is de leden inmiddels toegezonden. Naar de mening van de Redaktie voldoet het aan het beoogde doel. Vooralsnog ziet de Redaktie geen aanleiding, en evenmin de mogelijkheid, de frequentie van verschijning der Mededelingen te verhogen.
Tenslotte moge de Redaktie de oproep in het vorige jaarverslag gedaan herhalen: zij verzoekt u allen om suggesties voor nieuwe artikelen, boeken en besprekingen. Aanvulling en variatie van de kopy is te allen tijde welkom.

NOTEN

De quarantaine bij Westerland

1) Joh. H. Been, Historische Fragmenten, 's-Gravenhage 1911, blz. 102/103.
2) J. van de Poll, Verzameling van Vaderlandsche Wetten en Besluiten uitgevaardigd sedert 22 Januarij 1798 tot 10 Julij 1810, Amsterdam 1840, blz. 271 evv.; zie ook blz. 270. De publicatie is eerst bij art. 21 van de Wet van 28 Maart 1877, Staatsblad no. 35 ingetrokken; zie J.B. Breukelman,Wetten en verordeningen van Franschen en anderen Oorsprong hier te lande executoir verklaard en uitgevaardigd, Zwolle 1892, blz. 105/6.
3) Men zie A.J. van der Aa, Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden, XI, Gorinchem 1848, blz. 192, waar vermeld wordt dat deze instelling omvatte een hospitaal, een pesthuis, barakken en een bouwmansstalling, terwijl de bevolking bestond uit "een ambtenaar en eenige suppoosten".
4) Men zie de afbeeldingen in de provinciale Atlas 's Rijks Archief in Noord-Holland te Haarlem A. no's 492-628.5, volgnummers 3 en 3a.
5) Cornelis van Kerchem, geboren 's-Gravenhage 9 sept. 1760, overl. huis Richmond te Maarssen 1 juli 1829; zie: Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek, IX, kol. 502; G.J.W.Koolemans Beijnen, Bescheiden uit de Archieven der Marine 1813/4, z.pl. en j.blz.10 noot 1; J.C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, V, Haarlem 1861, blz. 106, 111-115; 272, 492; G.D. Bom, D'Vrijheid 1781-1797 Geschiedenis van een Vlaggeschip, Amsterdam/London 1897, blz. 67 en 120 en vooral Genealogisch-Heraldische Bladen, I (1906) blz. 308/9.
6) Dr. Pieter van Woensel, ged. Haarlem 10 jan. 1747, begr. 's-Gravenhage, Kloosterkerk 1 apr. 1808; zie N.Nederl.Biogr. Wbk. III, kol. 1483.
7) Adrianus Franciscus Goudriaan, geb. Ameide 1 aug. 1768, overl. Rijswijk Z.H. 1 juni 1829; zie N.Nederl. Biogr.Wbk.I, kol. 960 en De Jonge, Ned. Zeewezen V, blz. 18-21.
8) Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage collectie-Verhuell inv. 200.
9) Bom,"D'Vrijheid" blz. 166, 221; The Earl of Camperdown, Admiral Duncan, London, New York & Bombay 1898, p.211, alsook Marineblad, XII (1897/8) blz. 64/5.
10) Zie mijn Genealogische en Heraldische Gedenkwaardigheden in en uit de Kerken der Provincie Noord-Holland, V, Utrecht 1931, blz. 281 sub 2; F.E. (baron) M(ulert), De Slag bij Kamperduin, Den Helder 1897, blz. 26 en 64.
11) Zie het "Figuratif Plan" tgr. blz. 460 in J.C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, V, Haarlem 1861 en L.C.Vonk, Geschiedenis der Landing van het Engelsch-Russische Leger in Noord-Holland, I, Haarlem 1801, blz. 52 evv.; alsmede: De Navorscher, V (1855) blz.231.
12) C. de Jong, Verantwoording en Verdediging, I, Haarlem 1804, blz. 72 en 84/5.
13) Vonk, Geschiedenis der Landing, II, blz. 41 evv.
14) Alg. Rijksarchief Stamboeken Officieren Kon. Marine 430; A R.A., Staatsscretarie 1157, bijlage van het Kon. Besluit van 12 maart 1821, no. 81, als voren. -Zie voor het volgende ook G J.W. Koolemans Beijnen, Bescheiden uit de Archieven der Marine, z.pl. en j. blz. 157.
15) Vriendelijke mededeling van den Heer J.J.Schipper, Directeur van de Dienst van de Hout, de Plantsoenen en de Begraafplaatsen.
16) Zie mijn Gedenkwaardigheden, N.Holland IV, Utrecht 1930, blz. 16 sub 68.
17) Alg.Rijksarchief Stamboeken Zee-Officieren Koninkrijk der Nederlanden 406. Zie voor deze expeditie J.J. Backer Dirks, De Nederlandsche Zeemagt, IV, Nieuwediep 1871, blz. 307 evv.
18) H.Herman, Geschiedenis onzer Zeemacht tijdens de Fransche Overheersching 1810 tot 1814, z.pl. 1923, blz. 137.
19) No. 202 Dimanche, le 18 Juillet 1813, p.7.
20) Stamboek no. 1445; zie ook Officieren-boekje der Kon. Marine. Ik dank deze en de navolgende gegevens aan de Commandeur b.d. J.F van Dulm R.M.W.O., Hoofd van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf.
21) Stamboek no. 2036 a. - Zie vorige noot. Cf zijn vrouw familie was van zijn voorganger, gelijk haar naam suggereert, kon ik niet achterhalen.
22) Zie ook Tijdschrift voor het Zeewezen, Amsterdam, jaargangen 1877 en 1878. Ook hierop maakte de Commandeur Van Dulm mij opmerkzaam.
23) Aanteekeningen uit mijn Dagboek gehouden gedurende de Jaren 1858-1861 op verscheidene Togten aan boord van Zr.Ms. fregat De Evertsen, 's-Gravenhage 1866, blz. 151
24) Zie het blad no. 14 schaal 1:50.000 "Alkmaar".
25) A.J. van der Aa, Aardr. Woordenboek d. Nederlanden, XII, Gorinchem 1849 bevestigt deze situatie op blz. 388.
26) Marine Jaarboekje 1876/7, blz.10. - Ik dank dit bericht en de mededelingen ontleend aan de latere Jaarboekjes eveneens aan den Commandeur van Dulm. De Burgemeester van Wieringen bezorgde mij de gegevens uit zijn oude bevolkingsregisters. - Zie voorts J.W.M. Schorer, De Zeeweringen en Waterschappen van Noordholland, Haarlem 1894, blz. 857

27) Stamboek no. 9484 deel 14. Hij was geboren in Zierikzee 31 juli 1849, in dienst te Rotterdam 24 jan. 1867; matroos 3 kl. 1 dec. 1867; kanonnier 23 juli 1870; konstabelsmaat 21 aug. d.a.v.; 21 juli 1875 konstabel; 1 sept. 1877 sergeant-konstabel; 1 aug. 1880 konstabel-majoor; 1 dec.1884 opper-konstabel. Hij bezat het ere-teken Atjeh (22 apr. 1875, no.54), de Atjeh-medaille (24 nov. 1875, no. 69); de bronzen medaille (2 febr. 1876, no. 36); de zilveren medaille (20 aug.1886, no.61); de zilveren eremedaille Oranje-Nassau (29 aug. 1894, no.44) en het Ereteken Deli 1872.
28) Geboren Harlingen 16 oct.1864; in dienst te Amsterdam 2 oct. 1879; lichtmatroos 6 sept. 1881; matroos 3 kl. 1 juni 1882; kanonnier 2 kl. 6 jan. 1884; matroos 2 kl. 6 jan.1884; kanonnier 1 kl. 14 oct.1884; konstabelsmaat 16 juli 1885; konstabel 6 jan. 1890; sergeant-konstabel 1 mei 1895 en konstabel-majoor 1 aug. 1897. Hij bezat de Bronzen Medaille (18 aug. 1891 no. 5); het Ereteken Atjeh (21 oct. 1892, no. 47) en de Zilveren Medaille (16 mrt. 1900, no. 41).
29) Voorgesteld zijn daarop, waarschijnlijk in 1919 van links naar rechts: Johannes Rump, een zoon van de Bewaarder, Maria Catharina Rump-Boon, de echtgenote van de Bewaarder met op de arm haar kleinzoon, de eigenaar der foto; Maria Catharina Rump, zuster van die kleinzoon; de Bewaarder zelf en zijn dochter Catharina Maria Rump.
30) Marine Jaarboekje 1913/4 blz. 354.
31) Als voren 1914/5, blz. 54.
32) A.v. 1919-1920, blz. 159 en het volgende deel (1920/1).

Een hypothese over de oorsprong van het Hohenzollern-model.

1) Der Holländische Zweidecker von 1660 (1670). Nach dem zeitgenössischen Modell im ehemaligen Schlosz Monbijou zu Berlin. Rostock, VEB Hinstorff Verlag 1967.
2) C. van IJk, De Nederlandsche scheepsbouw-konst open gestelt. Delft 1697.
   C. Allard, Nieuwe Hollandse scheeps-bouw. Amsterdam 1695.
3) Theorie over de ontwikkeling van de Nederlandse voet- en ellematen. Amsterdam 1964 (Verhandelingen van de Kon.Ned.Akademie van Wetenschappen, Afd. Letterkunde, nieuwe reeks, deel LXX nr. 3).
4) G.C.E. Crone, Onze schepen in de Gouden Eeuw. Amsterdam 1943, blz. 37.
5) J. van Beylen. Schepen van de Nederlanden. Amsterdam 1970, blz. 34.
6) B.E. van Bruggen, Beschouwing over het aangeven van de hoofdafmetingen van Nederlandse zeeschepen en de daarbij gebruikte maateenheden (1600-1800), in: Mededelingen van de Ned. Ver. voor Zeegeschiedenis, nr. 20 (maart 1970), blz. 25-34.
7) Deze kundigheid heeft hij mogelijk van zijn oom geleerd; zie diens aanstelling tot beëdigd ijkmeester in 1673, op blz. 321 en 322. Mogelijk moet men het ontstaan van 'schrijvers geslachtsnaam ook in die richting zoeken?
8) Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier. Amsterdam 1671.
9) Ph.M. Bosscher, Een scheepsmodel uit het midden van de zeventiende eeuw, in: Mededelingenblad van het Kon. Instituut voor de Marine nr. 10 (juli 1968) blz. 21-26.
10) Amsterdam 1687.
11) Winter, blz. 11, en eveneens het genoemde artikel van Bosscher (zie noot 9).
12) A. Vreugdenhil, Ships of the United Netherlands, 1648-1702 (= Lists of men-of-war, 1650-1700, London 1935-39, part IV).
13) J.C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandse zeewezen, Deel I 3e dr. Amsterdam 1869, blz. 658.
14) J.E. Elias, De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655 Amsterdam 1933 blz. 118 en bijlage III.

Een uitreis naar Indië in de Eerste Wereldoorlog.

1) Als literatuur werd o.a. gebruikt:

Jaarboeken der K.M. van diverse jaargangen.
W. Steffen. Korte geschiedenis van de Gouvernements Marine. Den Haag, 1930.
C Hokke. Opkomst en ondergang van onze Gouvernements Marine. Leiden, 1950.
Mr. N.F W. Luiking. De Dienst van Scheepvaart in Indonesië. Proefschrift 1954.
A.J W. van Anrooy. Kort overzicht van de groei van de Dienst van Scheepvaart, 1932.

Foto's: Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf, 's-Gravenhage.

SUMMARIES OF THE ARTICLES in Nr. 22 (march 1971)

Den Helder en het Nieuwediep (1770-1882) by F.J.A. Broeze and W.M. Jansen

By 1770 the menace of nature to the northern part of the province of North-Holland (with the port Helder) became a pressing problem. Numerous gales had been undermining the sea-defence works. In the sight of new source material the authors deal with the planning of the highly expensive restoration of these sea-defence works. The plans of Laurens Brandligt, Jacob Otten Husly and William May are elucidated extensively, as are the controversies among these experts themselves and those with the government commission created in 1774. Brandligt finally managed to carry through his ideas. Furthermore the authors study the realization of the plans (suggested by Den Berger and William May, 1789) for a new and safe mooring place for the war fleet near Helder. Their research even includes the operations carried out under Napoleon and King William I. In 1822 the building of the new shipyard "Willemsoord" was finished.

An Amsterdam captain of the end of the sixteenth century, Joachim Pietersz. Cleynsorghe by W. Troost.

The author presents a survey of the activities of Cleynsorghe (d. 1592). Employed by the Amsterdam Board of Admiralty he was sent out as captain of a fleet to convoy merchant ships and to blockade Dunkirk (the Republic being at war with Spain). In 1590 he convoyed off the coast of Holstein and cruised off Jutland. In 1591 he took part in a blockade of the Flemish coast, while in 1592 he went on two convoys in the French territorial waters. In this connection information is given on the structure of the fleet. On this occasion a Spanish warship was captured, of which a Zealand man from Flushing turned out to be the owner. The author narrates of the complications concerning the sharing of the spoils. Also an exposition is given of the contacts between the captains and the Board of Admiralty. At the same time the divergence of opinion is pointed out between the provinces of Zealand and Holland on the collecting of licence money levied on goods from and to the 'enemy'.

Study of the development of the timber construction of Dutch warships (1600-1800) by B.E. van Bruggen.

From works on shipbuilding by Witsen, Van IJk, Van Zwijndregt, Duhamel du Monceau and Rijk, and from unpublished specifications the author presents a survey of the development of frane construction. The author points out a change by 1725 from the 7-piece frane to the 9-piece one, of which a formal description was not to be found until 1756. This development is preceded by the 'filled-in' frane in specifications of the years 1703 and 1708.

Abel Tasman ashore in Batavia, 1648-1659 by H.J. de Graaf.

The author outlines a less well-known period of this Dutch explorer's life. In 1649 Tasman was - pending judicial inquiries into punishable offences committed by him - suspended by the clerical board of Batavia, which acted as 'censor morum'. When Tasman, annoyed at this turn the events had taken, boycotted church-services, he was discharged as an elderman. This controversy dragged on until 1654, when parties settled their dispute. Then the author mentions Tasman's activities ashore, namely those in the field of land development and coasting trade.