



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Collecties en tentoonstellingen

Bosscher, Ph.M.; Beylen, J. van

Citation

Bosscher, P. M., & Beylen, J. van. (1965). Collecties en tentoonstellingen. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeeschiedenis*, 10, 21-32. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305268>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305268>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

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

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

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

Litteratuur:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ph.M.B.

-o-o-o-o-o-

MUSEUM VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS

Jaarverslag 1965

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

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

vens en tekeningen van de wel uitgevoerde opgravingen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

-o-o-o-o-o-

HET NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM TE ANTWERPEN

door J. van Beylen

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

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

vermeld dat deze loggia zopas geheel gerestaureerd werd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

king gesteld als museumpublicatie voor ruildoeleinden met andere instellingen.

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

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

-o-o-o-o-o-

MUSEUMSCHEPEN

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

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

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

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

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

= o o o o o o o o =

L I T E R A T U U R

EEN BELGISCHE SCHENKING

MEDEDELINGEN VAN DE ACADEMIE VAN MARINE VAN BELGIË

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

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

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

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

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

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