



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Literatuur

Redactie MvdNVvZ

Citation

Literatuur. (1981). Literatuur. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 42, 62-74. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305614>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305614>

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

LITERATUUR

Boekbesprekingen

CURTI, O., Masten, blokken & tuigage van oude zeilschepen. Bussum, De Boer Maritiem, 1980, 191 blz., 180 ill.

Dit werk behandelt, na de vroegere zeer algemene werken van Curti, een afzonderlijk deel van het zeilschip, namelijk de tuigage. Hierbij ligt de nadruk op de tuigage van 19de-eeuwse schepen, hoewel hier en daar ook wel onderdelen van de tuigage van oudere schepen worden besproken. Het boek is in vier grote hoofdstukken verdeeld en deze zijn dan weer in een aantal rubrieken geknipt: I: touwwerk en wat daarbij hoort zoals blokken, takels, werken met touw en touwvoering; II: masten, bouw ervan, onderdelen, soorten masten en andere rondhouten; III: zeilen, soorten zeilen, details; IV: staande en lopende want. In zijn geheel zijn er zo'n honderddertig onderdelen van het tuig opgenomen.

Het werk lijkt eerder fragmentarisch opgevat. Alle behandelde tuigonderdelen worden afzonderlijk besproken, maar er wordt geen aandacht besteed aan hun onderling verband. Er is bijvoorbeeld geen enkele tuigtekening opgenomen waarin een overzicht zou kunnen gegeven worden van de samenhang van de tuigage. Ook ontbreken afbeeldingen van tuigtypen, hoewel deze wel in het woord vooraf worden genoemd. Bepaalde titels zijn nogal vaag, bijvoorbeeld waar men het heeft over 'vroegere' schepen. Er worden hier en daar wel perioden vermeld of een eeuw, maar bij nader inzien blijkt men met vroegere schepen, deze te bedoelen die ouder zijn dan de 19e eeuw. Men noemt dan stagen, boelijns, halzen, brassen, vallen, geitouwen e.a., maar men zou er dan wel mogen bijvertellen uit welke tijd de bedoelde onderdelen stammen en eveneens of het om Engelse, Franse, Nederlandse of Italiaanse tuigonderdelen gaat. Sommige onderdelen zijn ook niet juist benoemd. Een 'marsarak met een leren strop' (fig. 72 en 76) heet een smeerrak en een marsarak zoals getekend in fig. 73 is een klamprak. In de tekst wordt de dobbelsteen op de kop van de masttop verkeerdelijk 'nok voor ezelshoofd' genoemd. In de tekst staat wel juist aangegeven dat de masttop vierkant (soms ook achtkantig) is, maar op de tekening staat deze dan rond getekend. Dit is eveneens het geval met de pen van de mast, in het bijschrift onjuist 'spoor' genoemd, evenals bij die van de afgebeelde steng. In de tekeningen zijn ook onnauwkeurigheden te vinden. Zo ziet men in fig. 24 een ringetje

(een houten ?) onder de kop van een korvijngel zitten en dat zit er op een echte korvijngel niet. Overigens zijn de tekeningen in het algemeen niet ship-shape. Het lijkt misschien een beetje op tekeningen naar spijkers bij laag water, maar de tekeningen zijn veel te zoeterig. Het ligt niet enkel aan de pastelkleurtjes, maar zij zijn als het ware té mooi, té theoretisch. Zij zien er niet écht uit, zij hebben om kort te gaan niet het karakter van de dingen die men aan boord van een schip ziet. Men zou ze bijvoorbeeld niet kunnen gebruiken om er een model van te maken. Haken, bindsels, beslag, blokken, ranokken, e.a. zien er niet écht uit; niet stevig genoeg. Helder en informatief zijn de tekeningen wel als men de hiervoor genoemde zwakke punten wegdenkt. De tekst is over het algemeen bondig maar wel ter zake, tevens goed van inhoud.

J. van Beylen.

FRIENDLEY, A., Beaufort of the Admiralty. The life of Sir Francis Beaufort 1774- 1857. Londen, Hutchinson, 1977, 362 blz.

Windkracht 7 is een term die elke luisteraar van het weerbericht kent. Zij die met de zeevaart, visserij en zeilsport zijn verbonden, weten dat bij deze term 'volgens de schaal van Beaufort' behoort. Weinig zal de ontwerper van deze schaal hebben bevroed, dat hij meer door deze schaal dan door zijn hydrografische werkzaamheden het langst bekend zou blijven. Want op het terrein van de hydrografie, dat van de zee- en rivierkaarten ten behoeve van de scheepvaart, heeft de in Ierland geboren zeeofficier Beaufort het meest zijn sporen verdiend. De schaal voor de windkracht ontwierp hij in de winter van 1806, toen hij met een voorraadschip in Portsmouth op orders voor vertrek naar India lag te wachten. Hij ontwierp deze op advies van Dalrymple, die hem op een eerder ontwerp van Smeaton uit 1759 had gewezen. Beauforts schaal beoogde uniformiteit te brengen in de aanduiding van windsterkten (aanvankelijk dertien, later twaalf) met de bijbehorende omschrijvingen van het weer. Welke zeilen een oorlogsschip bij de verschillende windsterkten moest voeren, werkte hij in 1807 uit. De schaal werd pas in 1831 voor het eerst officieel toegepast en wel op de tweede reis van Fitzroy op de 'Beagle', met Darwin aan boord. Beaufort was sinds 1829 hoofd

van het Hydrographic Office van de Admiralty geworden en als zodanig in staat de toepassing van zijn schaal te bevorderen. In 1838 werd de schaal op ieder Engels marineschip voorgeschreven, waarna in 1854 algemene internationale invoering ervan plaatsvond.

Toen Beaufort in 1854 op tachtigjarige leeftijd aan de vooravond van de Krimoorlog ontslag vroeg als hydrograaf, kon hij niet gemist worden. Belangrijke kaarten voor de Zwarte Zee waren nog niet gereed. Dit voorval is tekenend voor de centrale plaats die het Hydrographic Office onder Beaufort was gaan innemen. Bijna vijftienhonderd kaarten werden tussen 1829 en 1855 vervaardigd, op een afdeling waar niet meer dan tien tot twaalf personen, van hoog tot laag, werkten. De kaarten bestreken de hele wereld, van een riviermonding in Engeland tot de Argentijnse kustwateren of Straat Banka toe. Hun betrouwbaarheid bleef meestal decennia lang onaangetast. Tientallen opnemings-expeditie van marineschepen, door Beaufort opgezet en met instructie begeleid, hadden voor deze kaarten de gegevens geleverd. Deze enorme hydrografische werkzaamheden liepen parallel met de militaire en economische expansie van Engeland overzee en waren daarvoor dikwijls onmisbare voorwaarden. Sinds het begin van de jaren dertig begon het Hydrographic Office ook de uitgave van de Nautical Almanac, het Nautical Magazine, de Notices to Mariners en de Admiralty Tide Tables te verzorgen.

Beaufort had al ruim vóór 1829 zijn reputatie als hydrograaf algemeen bevestigd door zijn opnemingen van de Turkse kustwateren in 1811 en 1812. Als kapitein van een fregat had hij daartoe, temidden van militaire taken, speciaal opdracht gekregen. Tot 1872 zouden deze kaarten de beste voor dit gebied blijven. Tijdens dit werk maakte hij ook volop kennis met de overblijfselen van de klassieke oudheid - als zoon van zijn tijd had hij géén oog voor Byzantijnse en Turkse bezienswaardigheden - identificeerde hij talloze Griekse plaatsen en verzamelde grote hoeveelheden inscripties. In Pamphylia bijvoorbeeld vond hij Side terug en berekende dat het theater aldaar 15.240 toeschouwers had kunnen bevatten. Hij bekritiseerde daarbij personen als Lord Elgin die kunstschaten meenamen naar hun eigen land! Zijn boek Karamania, een soort geografisch en archeologisch reisboek voor dit gebied en de uitgave van zijn inscripties door Europese geleerden maakten hem ook buiten de zeevaartwereld bekend.

In het wetenschappelijk onderzoek van zijn tijd speelde Beaufort een belangrijke rol, met name sinds 1829. Hij deed dit niet zozeer met eigen onderzoekingen, als wel door op te treden als

tussenpersoon ('middleman') tussen wetenschap en overheid. Door lidmaatschap van alle bekende geleerde genootschappen stond hij in contact met vele onderzoekers. Door zijn plaats in de marine en door zijn beschikking over opnemingsvaartuigen wist hij dikwijls te bewerkstelligen dat allerlei onderzoekingen en proefnemingen werden gedaan. In de reis van Fitzroy/Darwin had hij een hand, opnemingen van het aardmagnetisme aan de Zuidpool door James Clark Ross (1839/43) en met name het zoeken van de Noordwest passage met de expeditie van Parry en Franklin werd sterk door hem begunstigd.

Beauforts leven is buitengewoon werkzaam geweest. Vele duizenden brieven, nota's en rapporten zijn hiervan een andere getuigenis. Meer dan 21.000 brieven verlieten het Hydrographic Office tijdens zijn bewind. Particuliere bescheiden van allerlei aard, waaronder een hele reeks dagboeken zijn in de Huntington Library in San Marino (Californië) terecht gekomen. Daar is Friendly, Beauforts eerste biograaf, aan het langdurige lezen, interpreteren en ook ontcijferen van de schriftelijke nalatenschap begonnen. Hij slaagde erin Beauforts geheimschrift, al vroeg gebruikt en op latere leeftijd weer gebezigd, te ontraadselen. Friendly drong zo door tot ook de zuiver persoonlijke aantekeningen en kreeg inzicht in de gemoedstoestand en het karakter van zijn 'held'. Zelfs zaken van zeer intieme aard kwamen daardoor aan het licht. Beauforts gezondheidstoestand - tenminste drie maal ontsnapte hij aan een voortijdige dood - kon hij eveneens uitvoerig bestuderen.

Friendly is niet verdrongen in de immense hoeveelheid papieren. Hij is er in geslaagd een zeer leesbare, ouderwetse biografie te schrijven van een man, wiens leven en werkzaamheden zoveel facetten vertoont. Hij geeft meestal juist voldoende achtergrondinformatie om Beaufort in zijn tijd te kunnen plaatsen. Misschien heeft hij zijn verhaal in te veel hoofdstukken (dertig) opgesplitst, waardoor het soms wat verbrokken is. In het slot laat hij zich te veel meeslepen door de bijna hysterische vormen aannemende zoekacties naar de in Canada verdwenen Franklin (1847). Beaufort speelde daarbij weliswaar een vooraanstaande rol, maar 22 bladzijden voor deze 'bijzaak' is wat buiten proporties. Het is overigens merkwaardig, dat Friendly in deze kwestie John Barrow Jr. niet noemt, terwijl omgekeerd C. Lloyd deze in zijn verhaal over het zoeken naar Franklin de centrale plaats geeft en de hydrograaf maar één keer noemt (Mr. Barrow of the Admiralty, Londen 1970, 187-205). Friendly schrijft in een zeer verzorgde stijl en de lezer, vooral waarschijnlijk de niet-Engelstalige, merkt hoe rijk en gevarieerd Friendly's vocabulaire is.

Eén facet van Beauforts leven is in deze bespreking nog niet genoemd: zijn eigenlijke loopbaan als zeeofficier. Zij vertoont de uit de boeken van M. Lewis bekende kenmerken van protectie en corruptie. Vader Beaufort zorgde er tijdig voor dat zijn zoon nominaal op de betaalrol van een oorlogsschip kwam te staan om aldus voldoende 'dienstjaren' te kunnen opbouwen om midshipman te kunnen worden. Beaufort kreeg aanvankelijk gunstige plaatsingen bij kapiteins die ten volle de hydrografische en astronomische interesses tot hun recht lieten komen. Later volgde tegenspoed en bleven de gebruikelijke bevorderingen uit, toen protectie van voldoende gewicht ('interest') ontbrak. Hij wendde zich in deze jaren verschillende malen rechtstreeks tot de First Lord of the Admiralty en maakte zich hierbij volkomen onmogelijk. Vijf jaar lang (1801/6) bleef hij zo buiten dienst.

Eén keer was Beaufort uitgebreid met Nederlanders in contact. Dat was helemaal aan het begin van zijn carrière toen hij in 1789 als 'guinea pig' - zijn vader moest honderd guineas betalen voor een plaats als captain's servant - aan boord van een East indiaman in Batavia terecht kwam. De toestand van schip en bemanning noopte hiertoe. De Nederlandse autoriteiten waren bij aankomst weinig behulpzaam: "at last came the harbourmaster (a Dutchman all over). . . who stood with his hands behind his back, and all the assistance he gave us, saying Ya! Mijnheer and Nouy Mijnheer to everything we asked him!" Het observatorium van Batavia vond de vijftienjarige slecht voorzien en gammel en hij maakte spoedig een nauwkeuriger berekening van de breedteligging van de stad dan de astronomen van de VOC voordien hadden kunnen doen.!

J.R. Bruijn

MORRIS, Ch.F., *Origins, Orient and Oriana*. Brighton, Teredo Books, 1980, 491 blz., ill. en diagrammen.

Teredo Books heeft zich de laatste paar jaren een soliede reputatie opgebouwd voor het uitgeven van luxueus uitgevoerde boeken met een weelde aan illustratief materiaal, die bovendien (zoals het in Mededelingen 38 gerecenseerde *The Passage Makers* van Michael Stammers) aan tekst heel wat te bieden hebben. Deze traditie is nu voortgezet met dit hoogst originele werk van Charles Morris. Samengesteld uit drie, zowel qua omvang als karakter, sterk uiteenlopende secties is het zijn dikwijls tot uitdrukking komende persoonlijkheid, die de verbindende draad vormt. De carrière van Morris op zich al zou een nadere beschouwing waard zijn: in 1971 gepensioneerd als Chief Naval Architect van de P & O groep, was hij gedurende zijn lange

loopbaan in de scheepsbouw in dienst van scheepswerven (Vickers te Barrow-in-Furness tot 1944, Wm. Denny Brothers te Dumbarton 1960-1963, en Vickers-Armstrong 1963-1966) en rederijen (Orient Line 1944-1960, P & O vanaf 1966) geweest. Als topvakman beleefde hij het bedrijf dus van beide kanten, en alleen al daarom is het bijzonder gelukkig, dat hij als een professional met een dergelijke vrijwel unieke kennis en ervaring een gedeelte daarvan op papier heeft willen en kunnen stellen.

Veruit het grootste deel van het boek wordt ingenomen door een gedetailleerd verslag van het ontwerp, de bouw, en tot op zekere hoogte de actieve dienst van de "Oriana" (gebouwd 1957-60 te Barrow, 41923 brt), het laatste passagiersschip waartoe de Orient Line de opdracht gaf. In een twintigtal hoofdstukken worden de diverse facetten van het schip onder de loupe genomen, variërend van "The Hull Form" tot "Stabilizers", "Superstructure, Funnel and Vent Stack" (in passagiersschepen altijd een kwestie van het grootste belang!), en "Ablutions and Plumbing". Aandacht wordt ook besteed aan de passagiers- en bemanningsaccommodatie, en de voortstuwingsinstallatie van de "Oriana"; het laatste thema wordt overigens wel veel te bondig behandeld. Morris is het er niet alleen om te doen om te verklaren hoe de "Oriana" fysiek tot stand kwam: hij geeft tevens een duidelijke uiteenzetting van het directiebesluit, dat aan de bouw ten grondslag lag, en vooral ook van de organisatorische aspecten van de samenwerking van rederij en werf ("The Steering Committee"). Het geheel is zakelijk maar vlot geschreven, en bij gelegenheid gelardeerd met dikwijls belangwekkende en inzicht verschaffende anecdotes.

Het wordingsbeeld van de "Oriana" wordt voorafgegaan door twee historische secties: een kort en noodzakelijkerwijs oppervlakkig overzicht van de ontwikkeling van de wereldscheepvaart ("Origins"), en een schets van de evolutie van de Orient Line die in 1877/78 op Australië begon te varen. De hoofdstukken, die deze laatste sectie uitmaken, zijn in een merkwuurde volgorde gerangschikt, maar bieden een nuttige informatie. In grote lijnen is het verhaal van de Orient Line en de Anderson's en hun verwanten, die haar lange tijd leidden, wel bekend (een deel van hoofdstuk II is sterk op John Maber's schets in diens *From North Star to Southern Cross* gebaseerd), en helaas wordt niets toegevoegd aan onze kennis aangaande F. Green & Co., waarvan de verbinding met Devitt & Moore op een meest summier manier wordt vermeld (voetnoot op blz. 57). Nieuwe bijzonderheden worden vooral verschaft in hoofdstuk VIII ("Confidence and Courage"). Terecht stelt Morris,

dat zijn eerdere verslag van de ontwikkeling van de Orient Line onbegrijpelijk is zonder de financiële achtergrond, of liever: de centrale rol, die financiën speelden in het leven van deze en iedere rederij. Een groot deel van het bedrijfsarchief van de Orient Line ging in de Tweede Wereldoorlog verloren, en Morris' analyse is voornamelijk gebaseerd op een ongepubliceerde schets van een vroegere hoofdboekhouder van de lijn. Hoewel niet uitputtend, wordt een duidelijk beeld gegeven van de reorganisatie van 1900, die de managers (Anderson, Anderson & Co. en F. Green & Co.) volledige controle over de rederij gaf, en, in mindere mate, van de crisis van 1907/09, toen de Royal Mail (die de Pacific Steam Navigation Co., Orient's partner in hun gezamenlijke dienst op Australië, had overgenomen) de samenwerking opzegde. Op korte termijn dienden de managers van Orient vijf nieuwe en grote schepen te bouwen en te financieren om het zojuist weer verworven mailcontract te kunnen uitvoeren. Gaarne zou men meer vernemen hebben over de manier waarop de managers er in slaagden hun bank(en) ertoe brengen zo'n £ 2 miljoen voor te schieten en daarna de resulterende schulden te consolideren. Hetzelfde geldt voor de redenen voor de aankoop van 51% der gewone aandelen van Orient door de P & O (1918/19), en meer nog de totale smelting in 1960. De ontwikkeling van de diensten van de Orient Line in die periode wordt kort en duidelijk uiteengezet in een eerder hoofdstuk; voor de financiële resultaten van deze veertig jaar volstaat de lakonieke mededeling dat de rederij tot het einde toe "profitable and efficient" was (blz. 233). Geen systematische bedrijfsgeschiedenis dus.

Origins, Orient and Oriana biedt veel, vooral wat betreft de "Oriana" zelf. Daarenboven grijpt Morris te hooi en te gras de gelegenheid aan zijn persoonlijke visie op talloze zaken in de scheepsbouw en scheepvaart -of soms ruimer nog, het bedrijfsleven in het algemeen- te geven. Vaak verschaft dit nieuwe inzichten, maar het kan ook afleidend werken. Dit persoonlijk stempel is karakteristiek voor het gehele boek. Dikwijls is het een sterkte, vooral daar Morris aan zijn ruime praktijkervaring een ruim historisch besef paart (zijn frustratie de resultaten van de Orient Line niet met die van de over een veel uitgebreider vaargebied opererende P & O te kunnen vergelijken heeft deze bespreker in het hart getroffen); soms echter leidt het tot een te nauw perspectief waar het er om gaat de ontwikkeling van de Orient Line in een ruimer kader te plaatsen. Nergens wordt naar de bestaande, en niet onaanzienlijke literatuur verwezen, en het boek bevat bibliografie noch voetnoten. De lezer wordt zo de mogelijkheid

onthouden specifieke punten na te gaan of verder te ontwikkelen; tevens staan de op zich dikwijls waardevolle, zowel scheepsbouwkundige als historische beschouwingen te zeer in een vacuum. De illustraties zijn van hoge kwaliteit, maar verschijnen vaak op vreemde plaatsen in de tekst; de uitgevers hebben zich helaas ook nog niet laten overtuigen van de noodzaak om de vindplaats, oorsprong, enz. van de illustraties aan te geven. £ 22,80 is een fikse prijs (al is het natuurlijk niet de schuld van de uitgevers, dat het pond overgewaardeerd is), maar steekt nog niet eens zo ongunstig af tegen die van vergelijkbare Nederlandse producties. Illustraties en tekst (het mag herhaald worden: ondanks de eerder genoemde bezwaren dikwijls informatief, persoonlijk en stimulerend) rechtvaardigen de uitgave.

F.J.A. Broeze.

SPENCE, B., *Harpooned, The story of whaling*. Greenwich, Conway Maritime, 1980, 192 blz., ill.

Dit boek is een juweeltje voor iedere geïnteresseerde in de historie van de walvisvaart en wel speciaal met betrekking tot het gebruikte illustratiemateriaal. Dit bepaalt zonder meer de waarde van het werk. Er zal zelden een maritiem boek van de pers zijn gekomen, dat op zo'n verantwoorde wijze de illustraties laat aansluiten op de tekst. Daardoor is het werk van Spence allerm minst een plaatjesboek zoals er tegenwoordig, helaas ook op maritiem gebied, zo veel verschijnen. De illustraties zijn hier daarentegen zeer informatief en verhelderend. Wat de tekst betreft bepaalt Spence zich weer tot de werkwijze die menig Brits auteur eigen is, namelijk de raadpleging van bijna uitsluitend Engelstalige publicaties. De Duitse uitgave van de *Zorgdrager*, Leipzig 1723, die in 1975 werd herdrukt, vormt ongeveer de enige uitzondering. Daar ook archiefonderzoek, behalve de bestudering van een aantal logboeken van walvisschepen, voor de realisering van het boek niet werd verricht, waren de verwachtingen niet groot. Na lezing werd in dit in zoverre bewaarheid dat de tekst weinig nieuws bevat, maar wel zeer waardevol is voor diegene die zich op de hoogte wil stellen van de historische walvisvaart. Het boek doet zelfs sterk denken aan een leerboek op dit gebied en zou, indien de geschiedenis van de walvisvangst in grotere kring gedoceerd werd, een voortreffelijk hulpmiddel zijn.

Is dit op zich reeds een groot compliment voor een auteur die zich niet tot doel stelt nieuwe ontdekkingen op historisch gebied te publiceren, nog groter waardering verdient Spence voor de keuze van zijn illustraties. Met feilloze intuïtie koos de

auteur juist dat materiaal, in prent en foto, van de oude en moderne walvisvangst, dat voor de geïnteresseerde leek het meest waardevol is om zich een oordeel te kunnen vormen omtrent het bedrijf. Maar ook menig ingewijde zal met grote interesse kennis nemen van deze illustraties. We vergeven Spence gaarne dat hij, in navolging van zijn geraadpleegde auteurs, de Nederlandse walvisvangst in Straat Davis in 1719 laat beginnen en dat hij niet duidelijk de redenen van de vermindering van de interesse voor de Arctische walvisvangst bij de Nederlandse reders verklaart. Naast nog enkele onjuistheden die van eerdere auteurs werden overgenomen, is de tekst verder zonder meer verantwoord en geeft in kort bestek een uitstekende indruk van de walvisjacht tot na de laatste wereldoorlog. We hebben in Spence een auteur die in staat is om op zeer knappe wijze een bepaalde historische maritieme activiteit voor eenieder uit de doeken te doen. Deze schrijver gebruikt de illustraties bijzonder functioneel en voegt daarvoor een element aan zijn werk toe dat, nog meer dan de tekst, de waarde van het boek bepaalt. Zo ergens de beelden spreken, dan is het wel bij deze auteur. Het is te hopen dat Spence zijn krachten ook zal beproeven op andere facetten van de zeeschiedenis. We kunnen in dat geval van deze Engelsman uit Yorkshire nog zeer veel plezier beleven. Zijn "leerboek" over de geschiedenis van de walvisvaart wordt door schrijver dezes van harte aanbevolen.

P. Dekker

ZEILSCHEPEN. Prenten van de Nederlandse meesters van de zestiende tot de negentiende eeuw, bijeengebracht, ingeleid en van commentaar voorzien door I. de Groot en R. Vorstman. Maarssen, G. Schwartz, 1980, 258 blz., ill.

Dit boek maakt deel uit van een reeks, die de Nederlandse prentkunst tot onderwerp heeft en daarvan verschillende thema's afzonderlijk behandelt, in dit geval de zeilschepen. De in dit boek afgebeelde prenten zijn voor het grootste deel afkomstig uit de verzamelingen van het Rijksprentenkabinet van het Rijksmuseum Amsterdam, terwijl er ook een aantal geleverd werd door het Rijksmuseum "Nederlands Scheepsvaartmuseum" te Amsterdam. Het eerste dat bij het doorbladeren van dit boek opvalt, is de "frisse wind" die er door waait. Natuurlijk kan men niet voorbijgaan aan kunstenaars als Bruegel, Porcellis, Nooms, Groenewegen en anderen, waarvan de reeksen scheepsportretten vrijwel algemeen bekend zijn en herhaalde malen uitgegeven, maar er worden hier prenten

getoond die in ruime kring nauwelijks of niet bekend zijn en die men nog nooit in enige andere maritieme uitgave afgedrukt heeft. Het getoonde is dus geen opgewarmde kost.

Het boek werd - zoals gezegd - uitgegeven als deel van een reeks en wij nemen aan dat alle delen van de reeks op een bepaald standaardformaat gedrukt werden. Dit technische aspect valt in dit geval wel nadelig uit voor grotere prenten die over twee bladzijden gedrukt werden, waardoor er een deel van de afbeelding in de vouw van de rug steekt. Allicht was een album in oblongformaat mooier geweest. Het is namelijk zo dat tweehonderdtwintig van de tweehonderdvijftig prenten op oorspronkelijke grootte zijn afgedrukt, de dertig overige werden 10% verkleind. Daarbij moet men dan bedenken dat er zelfs twee uitslaande platen met stadsgezichten bij zijn, waarvan de grootste ruim 1 m lang is. De reproductie van de prenten is overigens van hoge kwaliteit, zij het dat sommige wel een ietsje te grijs uitvallen. De prenten hebben betrekking op een periode begrepen tussen het begin van de 16de eeuw tot het midden van de 19de eeuw, ca. 1870, toen het expressionisme ontloek, tevens de tijd dat het zeilschip in snel tempo vervangen werd door stoomschepen. De prenten werden grossomodo in chronologische volgorde afgebeeld, waarbij rekening werd gehouden met het geboortjaar van de auteur. Dit biedt tevens de gelegenheid de evolutie van de graveerkunst te onderzoeken.

Irene de Groot geeft in haar inleiding een beknopt, zeer helder overzicht van de prentkunst in de Nederlanden met betrekking tot schepen, en stelt dat de eerste scheepsportretten in de zuidelijke Nederlanden ontstaan zijn tegen het einde van de 15de eeuw. In het begin van de 16de eeuw was Antwerpen het centrum van de prentkunst, waarna het zwaartepunt zich naar het Noorden verplaatste, mede als gevolg van de troebelen in het Zuiden. In de 17de eeuw ontplooidde zij zich - samen met de schilderkunst - in een steile opgang om in de 18de eeuw een teruggang te ondergaan. Meestal werden deze prenten "ter documentatie" gemaakt, maar dan in zeer ruime betekenis van het woord. Naast de echte documentatieprenten als scheepsportretten en historieprenten, noemt de auteur ook nog topografische prenten, allegorieën en zee- en riviergezichten, waar het documentaire een secundaire rol speelt. Met het opkomend expressionisme van de 19de eeuw is het documentaire nog slechts bijzaak: om dit te illustreren verwijzen wij naar een prent van Jongkind, die een gezicht op Antwerpen graveerde en daarbij de zon in het zuiden laat ondergaan (afb.247). Maar ook vroeger moet men het documentaire ook wel eens

kritisch bekijken. Prent 101 toont volgens het bijschrift "de loots Boot geeft een Loosman over aan een Fluitschip", maar op de afbeelding kan men in het afgebeelde spiegelbeeld helemal geen fluit herkennen, wel in het scheepje dat op het tweede plan voorgesteld is. Verder kan men de achtergrond van Bruegel's prent nummer 3 bezwaarlijk een beeld van Antwerpen noemen.

Robert Vorstman schrijft in het tweede deel van de inleiding over de schepen en verklaart er in een zelfs voor leken zeer bevattelijke tekst hoe de romp en het tuig van binnen- en zeeschepen in elkaar zitten, hoe ermee gezeild en gewerkt wordt. Aan de hand van passende illustraties toont hij hierbij welke manoeuvres voorgesteld worden, welke zeilvoering in dit bepaald geval gebruikt werd, waaruit blijkt dat deze prenten wel degelijk documenten van eerste kwaliteit zijn. Talrijke prenten hebben verder ook betrekking op andere aspecten van het scheepvaartbedrijf: scheepsbouw, visserij, pleziervaart, oorlogsfeiten, feesten, stormen, schipbreuken, overstromingen, zeereizen, enz.

In deze beide inleidingen wordt eveneens aandacht besteed aan het doel, de betekenis, de compositie en de evolutie van de prenten. Deze zijn over het algemeen beschreven en gecommentarieerd in dikwijls zeer uitgebreide bijschriften, waarin de aandacht gevestigd wordt op technische gegevens van de staten, verwijzingen naar inspiratiebronnen van de auteur, analoge afbeeldingen, historische en kunsthistorische achtergronden die een grondige kennis van het onderwerp verraden. Er wordt doorgaans ook verwezen naar andere naslagwerken waarin de prent beschreven werd: Muller, Wieder, Bartsch, Dutuit, Nagler, Hollstein, Wurzbach, enz. Nochtans zijn enkele bijkomstigheden als foutief aan te wijzen. De winkel van Hieronymus Cock mag dan in Franstalige werken wel "Aux quatres vents" genoemd worden, in werkelijkheid was hij in de 16de eeuw - toen men in Antwerpen ook al Nederlands sprak - bekend als "In de vier winden". Verder bevindt het enig bekende originele exemplaar van het gezicht op de rede van Antwerpen, 1515, zich niet in het Nationaal Scheepvaartmuseum maar in het Museum Plantin te Antwerpen.

Na de prenten volgt nog een afdeling biografieën waarin een honderdvijfenvertig soms ruime teksten over de besproken kunstenaar of uitgever zijn opgenomen. Dit apparaat wordt aangevuld door een uitgebreide literatuurlijst en een register op namen van personen, schepen, feiten, topografische benamingen, scheepstypen enz. In verband met dit laatste trof het ons wel er "typen" in aan te treffen als "nef de bande" en "nef de haut bord" die door één auteur (Van Bastelaer)

gebruikt werden, maar waarvan nog niemand heeft kunnen achterhalen waar hij die vandaan heeft.

Tenslotte: nog één van de positieve aspecten van dit boek: een kunsthistorica die samenwerkt met een scheepshistoricus. Op die manier komt er nog eens een goed boek op tafel.
J. van Beylen

MARITIEME GESCHIEDENIS DER NEDERLANDEN. Deel 4: tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca. 1970. Red. R. Baetens, Ph.M. Bosscher, H. Reuchlin. Bussum, De Boer Maritiem, 1978, 398 blz.

Met het verschijnen van het vierde deel is thans de "Maritieme Geschiedenis der Nederlanden" voltooid. De eerste drie delen heb ik in nummer 37 van dit tijdschrift besproken. Ik kwam toen tot de slotsom, dat uitgever, redacteuren en auteurs lof verdienen. Er is nu geen reden tot een ander oordeel. Integendeel!

Nu men het hele werk kan overzien valt de gelukkige opzet daarvan eens te meer op. Door bepaalde, vaste thema's in wisselend chronologisch verband aan de orde te stellen heeft de hoofdredactie een bewonderenswaardige strakke systematiek bereikt. Door haar soepele toepassing onttaarde deze nooit in hinderlijke starheid. Het wonderlijke is, dat deze aanpak inderdaad door de gehele geschiedenis heen - van pre-historie tot heden toe - met vrucht kon worden toegepast. Dankzij deze ijzersterke formule, die alleen door zorgvuldig nadenken kon ontstaan, heeft het daarop gegronde groepswerk tot een geschiedschrijving geleid die alleen maar gunstig afsteekt tegen vergelijkbare projecten als de Nieuwe Algemene Geschiedenis der Nederlanden.

Ook het laatste deel van de "Maritieme Geschiedenis" is met liefde en zorg uitgevoerd. Het blijkt bijvoorbeeld uit de charmante toegift waarmee de lezer zich tegen het slot verrast ziet: een kort overzicht van de zeescheepvaart in de historische musea van de Lage Landen. Het is een detail dat men waarderen moet. Zo ook de aanvulling op de bibliografie van de vroegere delen en het overzicht van redacteuren en auteurs. Via informatie als deze weet de lezer zich gerespecteerd. Maar ook als het op de inhoud aankomt kan de lezer tevreden zijn.

Daar is om te beginnen de knappe inleiding van de hand van deelredacteur R. Baetens, die in welgeteld drie en een halve bladzijde kans ziet de maritieme historie der Nederlanden van de laatste honderd jaren in mondiaal verband te plaatsen. Meet zo'n ruime kijk op zaken eens af tegen het beperkte blikveld van de tot dusver verschenen delen van de nieuwe A.G.N. waar het historisch

gebeuren zich welhaast op de vierkante centimeter lijkt af te spelen.

Maar de maritieme geschiedenis, die zich buiten internationaal bestek zou plaatsen is natuurlijk een *contradictio in terminis*. Zo blijkt al weinig plaats voor puur nationale ontwikkelingen in Dirkzwager's hoofdstuk over schepen, dat - getrouw de gebruikelijke indeling - de rij opent. De technische ontwikkeling, die aan de vormgeving van schepen ten grondslag ligt, kan eenvoudig niet in nationaal verband worden begrepen. Desondanks valt uit Dirkzwager's uiteenzettingen af te leiden hoezeer het schip deel uitmaakt van de materiële cultuur der Lage Landen. En zelfs de niet-technisch ingestelde lezer raakt onder de bekoring van schepen als het stoomschip "Leerdam", dat - in 1881 te Rotterdam gebouwd - de bewondering der Engelse leermeesters oogstte. Dirkzwager is overigens op zijn best in zijn bespreking van aandrijfmechanismen en -motoren. Jammer is het, dat hij zich ook belast zag met het verhaal van de scheepswerven, want dat komt er nu met zijn anderhalve bladzijde wel heel bekaaid af. Het is een grote misser, dat de dramatische geschiedenis der scheepswerven in de 20e eeuw in dit werk geen plaats heeft gevonden. En dat men in het register tevergeefs zoekt naar de naam Cornelis Verolme is toch eigenlijk ontoelaatbaar. Men mag een en ander Dirkzwager niet verwijten. 't Is veeleer een redactionele fout.

De geschiedenis van de havens wordt evenwichtig en degelijk behandeld door K. Veraghtert. Terecht concentreert hij de aandacht op het boeiende en gigantische gevecht om de hegemonie tussen Antwerpen en Rotterdam. Pas na 1945 brak Rotterdam onstuitbaar door om zich te ontpoppen als de grootste haven ter wereld. Tegelijkertijd veranderde de functie der havengebieden tengevolge van de industrialisatie - olie, chemie, petrochemie - waarmee ongekennde structuurwijzigingen gepaard gingen. De andere havens, Amsterdam voorop, zagen zich veroordeeld tot kruimeltjesvegen waarmee - als de beeldsprak geoorloofd is - toch een dikke boterham werd verdiend.

Evenals in de vroegere delen behoort het hoofdstuk over het zeerecht tot de zwakste onderdelen. De auteur, Korthals Altes, bleef steken in de opsomming van wetten en maatregelen, zonder zich te verdiepen in de maatschappelijke achtergronden daarvan. Van milieurecht tot piratenzenders - het staat er allemaal wel keurig op rij, maar vermag de lezer toch niet te boeien. De rechtsgeschiedenis - het blijkt wel vaker - heeft er kennelijk moeite mee de ontwikkeling van het recht te beschouwen als een sociaal gebeuren.

Aantrekkelijker is het hoofdstuk van Teitler over de zeevarenden, al propt de auteur wat veel

informatie in de hem toegemeten plaatsruimte. Kwantitatieve ontwikkelingen - met de dramatische val in het personeelsbestand in de koopvaardij tussen 1964 - 1974: van 35.000 tot 18.000! - sociale positie en herkomst, scholing, arbeidsomstandigheden en - verhoudingen, fysieke gesteldheid, vakorganisatie - het komt allemaal aan de orde, zowel wat de handelsvaart als de marine betreft. Vreemd overigens dat de munitie op de Zeven Provinciën, evenals trouwens in het hoofdstuk "Oorlogsvaart", zo summier wordt afgedaan. Teitler zowel als Bosscher merken intussen terecht op, dat ook dit incident in zijn internationaal verband moet worden gezien.

F.C. van Oosten bespreekt het thema navigatie en veiligheid en ook dit onderwerp steekt ver buiten de nationale grenzen. De inbreng van Nederlanders en Belgen bij de ontwikkeling van navigatie-instrumenten is te verwaarlozen. Veel verder dan een onbruikbaar antimagnetisch kompas, ontworpen door ene L. Janse Bzn., kwam men niet. Hoe is het eigenlijk te verklaren, dat met name een zeevarende natie als Nederland op dit terrein zo schromelijk verstek liet gaan? Van Oosten stelt de vraag niet en dat is jammer. Het blijft een wonderlijke zaak als men bedenkt, dat aan de industriële voorwaarden wel degelijk was voldaan, al was het maar door de aanwezigheid van een geperfectioneerde elektro-technische en elektronische industrie. Trouwens, op wetenschappelijk terrein spraken Nederlanders zowel als Belgen wel degelijk hun woordje mee gezien hun verdiensten op het gebied van de meteorologie, de oceanografie en de hydrografie. Maar viel er ook niet melding te maken van het diepzeeonderzoek? Ook een naam als Piccard treft men in het register niet aan.

Zonder de overige auteurs tekort te willen doen moet worden vastgesteld dat Broeze's hoofdstuk over de rederij het klapstuk is van dit deel - en misschien wel van het hele werk. Het bevat een briljante, uitstekend afgemeten uiteenzetting van tal van zaken - teveel eigenlijk om op te noemen. Een scherpzinnige analyse van mededingingsvormen en -verhoudingen op de vrachtenmarkt fungeert als harde kern van het betoog. Aan de hand daarvan geeft Broeze een indringende beschouwing van de bedrijfsvoering en -organisatie binnen het rederswezen, die ook buiten de kring van maritiem-historici aandacht verdient: moderne geschiedschrijving van het hoogste gehalte. En hoe voortreffelijk weet Broeze niet aan te tonen, dat de rederij - zeker in Nederland - nog altijd tot het puikje van het ondernemersdom behoort. Of getuigt de integratie met het land- en luchttransport soms niet van gedurfde vindingrijkheid?

H. Reuchlin, die mede de redactie van dit deel voerde, tekende voor de geschiedenis van de handelsvaart. Het is een helder, overzichtelijk betoog, dat duidelijk stoelt op een grote kennis van zaken. Even deskundig, nuchter en helder zijn de uiteenzettingen van Boelmans Kranenburg over de visserij. Het deel vindt zijn afsluiting in twee hoofdstukken - van Van Oosten en Bosscher - over de marine. Het is niet duidelijk waarom de "gouvernementsmarine" een aparte behandeling waard geoordeeld werd. Zo indrukwekkend lijkt haar optreden tenslotte niet geweest te zijn, terwijl in het andere hoofdstuk Bosscher toch ruimschoots aandacht besteed aan de marine-activiteiten in de Indische Archipel. Beide hoofdstukken kunnen overigens de toets der kritiek doorstaan.

In zijn inleiding wees Baetens op de aparte problematiek eigen aan de studie van de recente maritieme geschiedenis. Voorstudies ontbreken, het terrein is onoverzichtelijk, de ontwikkelingen verlopen met dramatische snelheid, archieven zijn ontoegankelijk. Toch was, naar hij meende, binnen dit onvoltooide verleden een eerste, betrouwbare synthese tot stand gekomen.

Inderdaad. Ondanks omissies en lacunes is van de jongste historie een verrassend helder overzicht gegeven. Inderdaad werden onbetreden paden bewandeld, inderdaad is veel nieuw materiaal aan het licht gebracht. Dat is al met al een groot compliment waard.
P.W. Klein.

Aankondigingen

Vooruitlopend op de grootse manifestatie "Sail Amsterdam 1980", die van 6 - 12 augustus 1980 in de Amsterdamse haven werd gehouden, liet uitgeverij De Boer Maritiem *Sail Ahoy* verschijnen. Dit rijk geïllustreerde boek verschaft de lezer historische achtergrond-informatie over de schepen die aan Sail'80 deelnamen. Maar ook schepen en scheepstypen die niet in Amsterdam tegenwoordig waren, zijn behandeld. Er is bijvoorbeeld een apart hoofdstuk gewijd aan de vijfmasters. De keuze van de afbeeldingen is over het algemeen goed, en vooral de kleurenillustraties zijn zeer goed gereproduceerd.

W.F.J. Mörzer Bruijns

Het is een gelukkige gedachte van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam geweest om ter begeleiding van de tentoonstelling *Selamat Djalan* (=goede reis) een bondig overzicht te bieden van de Nederlandse passagiersvaart op Indië tussen 1900 en 1940: *Selamat Djalan. Varen naar de Oost* (Tekst door B.C.W. Lap, 1980). Op aantrekkelijke

manier wordt ingegaan op de scheepstypes, interieur en versiering, de reis zelf, het leven aan boord, en de verdere lotgevallen van de vierendertig door de Nederland en de Rotterdamsche Lloyd in die jaren bestelde en in de vaart gebrachte passagiersschepen (de 'Willem Ruys' kwam uiteraard pas in 1947 gereed). Natuurlijk konden niet alle facetten van de schepen en het reizigersverkeer worden behandeld, maar de keuze van de hoofdthema's en hun uitwerking doen nogal conventioneel aan. De nadruk ligt sterk op de eerste klas passagiers en hun verblijf (in beide betekenissen van het woord) aan boord, ten koste van de andere reizigers en de bemanningen, en vooral ook van de bedrijfsorganisatie van deze langzamerhand door de nostalgie van de Tempo Doeloe overwoekerde tak van scheepvaart.

F.J.A. Broeze

In 1970 gaf het National Maritime Museum in Greenwich het eerste deel uit van een nieuwe serie publicaties, de *maritime monographs and reports*. Sindsdien zijn er ruim veertig delen verschenen. De behandelde onderwerpen bestrijken een breed spectrum van het onderzoeksterrein van de maritieme geschiedenis. De laatst verschenen tien delen geven een goede indruk van de verscheidenheid aan thema's in deze serie.

The load line: a hallmark of safety (N. Upham; nr. 33, 1978) vertelt het verhaal van de moeizame en vaak door belangengroepen tegengewerkte stappen, die tussen ongeveer 1850 en 1894 door het Engelse parlement moesten worden gezet, voordat wettelijk voorgeschreven normen voor de diepgang van beladen schepen in Engeland en daarbuiten algemeen geaccepteerd werden.

In Portugal zijn houten vrachtschepen onder zeil een snel verdwijnend stuk verleden. Voor een deel echter is dat maritieme verleden daar vastgelegd. Tussen 1920 en 1945 werden honderden typen vracht- en vissersschepen systematisch opgemeten en in tekening gebracht. Van zo'n honderd schepen werden gedetailleerde schaalmodellen gemaakt. Tekeningen en modellen bevinden zich in het Museu de Marinha in Lissabon. Zich baserend op deze verzameling, op uitvoerige gesprekken met traditionele scheepsbouwers en op eigen waarnemingen legt M. Leitao in *Boats of the Lisbon river: the fragata and related types* (nr. 34, 1978) in woord en beeld vele aspecten van de belangrijkste typen traditionele houten zeilvaartuigen van de Taag vast: bouw, tuigage, versiering, de bemanning van de schepen en hun bedrijf. Op basis van zijn bevindingen ontwerpt hij een typologie voor deze categorie schepen.

in *Ship painters* (nr. 35, 1978) besteedt C.H.

Ward-Jackson aandacht aan het fenomeen van het 19e-eeuwse Engelse scheepsportret: wie maakten ze, voor welke opdrachtgevers en met welk doel, wat zijn de algemene kenmerken van zo'n portret? Apart belicht wordt Reuben Chappel (1870-1940), die in vele honderden portretten de Westeuropese zeilende kustvaart heeft vastgelegd.

Ingrid and other studies (nr. 36, 1978) is een bundel opstellen, aangeboden aan D.W. Waters bij zijn afscheid van het maritiem museum in Greenwich. Een paar bijdragen noem ik. In 'My girlfriend Ingrid' beschrijft B. Greenhill de levensloop van de houten driemastschoener 'Ingrid', in 1906 gebouwd op het Deense eiland Aland en in 1938 gesloopt. S. McGrail geeft de resultaten van zijn onderzoek van een middeleeuwse boomstamkano, in 1863 in Yorkshire opgegraven. In 'Heads and tails: the necessary seating' vertelt J. Munday een en ander over sanitaire voorzieningen aan boord van Engelse oorlogsschepen in de 17e - 19e eeuw, zich voornamelijk baserend op hetgeen scheepsmoedellen daarover aan voorbeelden laten zien.

In *Vice-admiral T.A.B. Spratt and the development of oceanography in the Mediterranean 1841-1873* (nr. 37, 1978) beschrijft M. Deacon aard en omvang van het oceanografisch onderzoekswerk dat de - in dit opzicht autodidactische - Engelse marine-officier Spratt in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee heeft verricht, gesteund door een regering die in verband met de introductie van de onderzeese telegraafkabels veel belang had bij het onderzoek van de zeebodem.

De nummers 38, 39 en 41 van deze serie, van de hand van G.A. Horridge, handelen over traditionele schepen en scheepsbouw in Indonesië. In *The design of planked boats of the Moluccas* toont de auteur aan, dat de hedendaagse prauwen in principe dezelfde karakteristieke eigenschappen vertonen als de 19e-eeuwse prauwen waarvan hij modellen aantrof in enkele Nederlandse museumcollecties én als de inheemse vaartuigen die de Europeanen aantreffen bij hun eerste contacten met de bewoners van de Archipel. Die eigenschappen verdragen een ontwikkeling van de prauw direct uit de boomstamkano. *The lambo or prahu bot* handelt over een in Indonesië nog steeds veel voorkomend klein type zeilend handelsvaartuig, waarvan het lijnenplan is ontleend aan de 19e-eeuwse vissloep. De lambo wordt echter volgens Indonesische traditie gebouwd als een in zichzelf sterke romp waarin de spanten pas op het eind van de bouw worden aangebracht. In *The Konjo boatbuilders and the Bugis prahus of South Sulawesi* geeft Horridge de resultaten van zijn onderzoek naar bouw en geschiedenis van de grote zeilprauwen van zuidwest Celebes, de zogenaamde pinisi. Honderden van deze schepen

zijn nu nog actief in de houtvaart in Indonesië.

A. Viner verduidelijkt in *A history of rating rules for yachts 1854-1931* (nr. 41, 1979) hoe de prestaties van zeegaande jachten, die in tonnage, rompvorm en zeiloppervlak - de factoren die de prestaties van een schip beïnvloeden - verschillen, door de toepassing van een rekenkundige formule toch op een eerlijke wijze vergeleken kunnen worden. In de behandelde periode, de tijd van de grote jachten, van de 'America' in 1851 tot de 'Endeavour II' van 1930, moest de formule herhaaldelijk worden aangepast, omdat vele ontwerpers in pogingen om hun jachten grote prestaties te laten leveren iedere keer weer mazen in de formule ontdekten.

In de 17e eeuw maar vooral in de 18e eeuw betrok Engeland het merendeel van het grenehout voor de masten van haar schepen uit haar noord-oostelijke Amerikaanse koloniën. In *New England masts and the king's broad arrow* (nr. 42, 1979) vertelt S.F. Manning hoe het kappen van de voor de mastmakerijen bestemde bomen, hun transport naar de oostkust en het laden van de speciale houtschepen in zijn werk gingen. Manning illustreert zijn verhaal met zestien zeer verhelderende, door hemzelf vervaardigde tekeningen. L.M. Akveld.

Maler der See: Marinemalerei in dreihundert Jahren van J. Bracker e.a. (Herford, Koehlers, 1980) is de catalogus van de verzameling schilderijen van de Hamburgse kunstminnaar Peter Tamm die zijn bezit tentoonstelt in het Museum für Hamburgische Geschichte. Peter Tamm geeft in een korte inleiding zijn visie op de verzameling, die hij waardevol acht vanuit kunsthistorisch en vanuit scheepvaarthistorisch standpunt. Jörgen Bracker, directeur van het inrichtende museum, volgt met een stuk over "Gegenstand und Begriff der Marine malerei", een kunsthistorische beschouwing (15 blz.), terwijl Michael North schrijft over "Der Aufstieg der Europäischen Seemächte in der frühen Neuzeit" (8 blz.). Daarna volgt de catalogus der schilderijen gaande van J. Porcellis over A. Storck, L. Backhuysen, W. Van de Velde en vele andere Nederlandse meesters, maar ook Engelse, Duitse, Deense, Franse, Belgische, Amerikaanse schilders, samen 108 namen. Van ieder van hen wordt een korte biografische nota gegeven en van ieder schilderij een beschrijvende tekst, niet altijd even betrouwbaar. Behalve dat Engel Hoogerheyden meermaals Hoogenheyden genoemd wordt, blijken alle Nederlandse binnenschepen "Kuff" te heten om maar een paar vlekjes te noemen. Niet alle voorgestelde schilderijen zijn van gelijke waarde. Er zitten ook nogal wat - zij het knappe - illustra-

tieve doeken tussen, maar het geheel vormt toch een merkwaardig overzicht van zowel het artistieke als scheepvaarthistorische onderwerp van deze verzameling.

J.v. Beylen

Het model van een statenjacht is voor talrijke modelbouwers een aantrekkelijk werkstuk, maar ook een uitdaging. Sinds het verschijnen van het nu nog moeilijk te vinden boekje van F. Baay, en het artikel van E.W. Petrejus in "De Modelbouwer" (1947), ook moeilijk te vinden, is er feitelijk niets meer verschenen dat modelbouwers enige houvast kon geven om dit scheepstype te bouwen. De handleiding van W. van Beuge, *17e-eeuws statenjacht* (Haarlem, De Boer Maritiem, 1980) is geschreven "voor mensen die nog nooit een scheepje hebben gebouwd". De beschrijving van het te bouwen model is gebaseerd op het model van een eigen-tijds 17de-eeuws statenjacht, dat zich vroeger in de verzameling van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam bevond, namelijk het zogenaamde statenjacht-Van Beuningen. Het beschreven model is geen spantmodel, maar een dat gebouwd is op schotten. Wie echter het interieur wil inbouwen, kan dit op eigen gezag doen. Na een beknopt historisch overzicht worden enkele tips gegeven over het te gebruiken gereedschap, de materialen e.a. Daarna volgt de beschrijving van de romp, de spanten en de beplanking, het interieur, het snijwerk - niet te onderschatten -, ankers, roer en andere bijzonderheden. Uiteraard wordt ook het tuig beschreven, rondhouten, zeilen, blokken en touwwerk. Alle hoofdstukken zijn geïllustreerd met foto's en vele lijntekeningen, waarvan een deel overgenomen is van de plannen. Deze plannen zijn wel afgedrukt, maar de kandidaat-bouwer die ze wil hebben voor het bouwen van een model schaal 1:35 kan ze bij de auteur bestellen.

J.v. Beylen

In 1980 verscheen bij Koehler te Herford *Segeln: ein Stück meines Lebens* als Duitse editie van Edward Heath, *Sailing - a course of my life*. Het zijn rustig verhaalde autobiografische mededelingen van de Engelse staatsman, die in 1966, aan de vooravond van zijn vijftigste verjaardag, zeillessen ging nemen met de vooropgezette bedoeling te gaan wedstrijdvaren en die al spoedig, eind 1969, met een kajuitjacht uit een serie (S&S 34) de Sydney-Hobart race won. Sedert heeft hij viermaal een speciaal wedstrijdsschip "een race-machine" laten bouwen en zich voortdurend ingespannen om een goede bemanning bijeen te houden en als team te trainen. Aan de voornaamste evenementen op het gebied van het zeezeilen heeft hij deelgenomen of door

zijn schip laten deelnemen. Hij geeft geen aaneengesloten relaas in dit boek en over zijn schepenervaart de lezer maar weinig. Twee dramatische gebeurtenissen uit deze tijd, de schipbreuk, met het verlies van twee mensenlevens, van zijn derde "Morning Cloud" en de rampspoedige Fastnet-race van 1979, worden zakelijk besproken. De heldere druk van het boek in een schreefloze letter past goed bij de inhoud. Er worden vele actie-foto's van de jachten-in-kwestie gegeven.

R.E.J. Weber

Van 14 mei - 31 augustus vond in het Altonaer Museum in Hamburg de tentoonstelling *Island und des nördliche Eismeer: Land- und Seekarten seit 1493* plaats. De fraai uitgevoerde, van veel afbeeldingen voorziene catalogus biedt, behalve de beschrijving der tentoongestelde bladen en objecten, bijzonderheden over IJsland, over kaartmakers en de vervaardiging van kaarten. Alles bijeen een heel goede inleiding voor hen, die zich nader met de geschiedenis van de kartografie willen gaan bezighouden. R.E.J. Weber

Eind 1980 verscheen deel III van het *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, uitgegeven onder auspiciën van het scheepvaartmuseum in Bremerhaven. Het is de bedoeling het nu met tussenpozen van een paar jaar verschijnende tijdschrift jaarlijks te gaan uitgeven. Zoals gebruikelijk bevat ook dit nummer weer vele bijdragen van hoog gehalte, gegroepeerd rond de volgende thema's: scheepsarcheologie, binnenvaart, zeevaart, navigatie, havens en vlaggenkunde. Enkele noem ik hier. S. Richter behandelt de scheepsbouwtechnische aspecten van een aantal traditionele houten vaartuigen, in gebruik langs de bovenloop van de Donau. Opvallend vond ik de overeenkomst in details van constructie tussen deze schepen en de vaartuigen uit het begin van onze jaartelling zoals die langs de Rijn zijn aangetroffen, bijvoorbeeld bij Zwammerdam. Tweeduizend jaar van technische ontwikkeling lijken dan nauwelijks invloed te hebben gehad. L.U. Scholl behandelt wederom een aspect van de geschiedenis van de Duitse binnenvaart. Ditmaal schenkt hij aandacht aan een mislukte poging tot invoering van de kettingsleepvaart op de Rijn in de jaren 1860. De initiatiefnemers waren de zakenman Anton Cohn en de consul van het koninkrijk Saksen in Parijs, Theodor Albrecht. De laatste wilde het door hem gesignaleerde succes van de kettingsleepvaart op de Seine graag herhaald zien op de Rijn. De moeilijke bevaarbaarheid van deze rivier met zijn vele bochten maakte in technische zin de invoering van de kettingsleepvaart nauwelijks haalbaar. De gevestigde belangen van de stoom-

sleepvaartrederijen en het snel groeiende aandeel van de spoorwegen in het totale goederenverkeer waren de economisch-financiële belemmeringen voor het plan van Albrecht en Cohn. K.-P. Kiedel vertelt het verhaal van een in 1473 vanuit Denemarken ondernomen reis ter ontdekking van de zeeweg naar Azië om de west. De Portugese koning Joao II was de initiatiefnemer en financier van de reis, die werd ondernomen met Deense schepen en bemanningen. Kiedel legt verband tussen de verdraging die in de tweede helft van de 15e eeuw optrad in het zoeken van de weg naar Indië rond het Afrikaanse kontinent, en deze reis, die klaarblijkelijk gebruik maakte van de in Noordeuropa nog steeds aanwezige kennis over het vinden van de koers van Scandinavië naar IJsland, Groenland en wellicht het Amerikaanse vasteland. Het is bekend dat de schepen Groenland hebben bereikt, niet wat er verder mee is gebeurd. L.M. Akveld

In de serie 'Schriften' van het Deutsches Schiffahrtsmuseum verscheen onlangs *Schiffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter* van M. Eckoldt. Toen de Romeinen in de eeuw voor het begin van onze jaartelling in noordwest Europa kwamen, troffen zij daar een heel net van verbindings-over-water aan, vanouds in gebruik bij de plaatselijke bevolking voor het transport van personen en goederen. De Romeinen namen dat 'transportsysteem' over en pasten waar nodig de verbindings aan hun behoeften aan. Eckoldt heeft, zich geografisch beperkend tot het grondgebied van de Bondsrepubliek, onderzocht welke typen schepen in de binnenvaart van het begin van onze jaartelling werden gebruikt en wat zij in hoofdzaak vervoerden. Hij berekent bij welke gemiddelde waterafvoer een waterweg in die tijd bevaarbaar te noemen is, en geeft aan welke middelen toen ter beschikking stonden om een waterweg bevaarbaar te houden. Op basis van een aantal criteria komt hij voor een 32-tal rivieren tot conclusies ten aanzien van hun functie in het

transport-te-water van die eerste eeuwen van onze jaartelling. Met alle waardering voor het intelligente combineren en deduceren van de auteur kreeg ik toch soms de indruk, dat hij enigszins voorbij gaat aan het feit, dat het varen geschiedt voor vindingrijke schippers die - de geschiedenis van de Overijsselse zomp leert dat - soms kunnen "varen waar geen water is".

L.M. Akveld

In *Bremerhaven: ein hafengeschichtlicher Führer* wordt een nauwkeurig beeld geschetst van hetgeen er, ondanks oorlogsgeweld en stadssanering, aan tastbare herinneringen nog over is van de historie van Bremerhaven als havenstad: werven, laad- en losfaciliteiten, bruggen en sluizen, navigatiebakens, rederijkantoren enz. Er is inderdaad nog verwonderlijk veel over. Maritieme geschiedenis, industriële archeologie en toeristische informatie op goede wijze samengebracht in één met zorg onder auspiciën van het Deutsches Schiffahrtsmuseum uitgegeven boekje.

L.M. Akveld

In een serie *The Ship*, uitgegeven door het National Maritime Museum (Greenwich) en Her Majesty's Stationery Office in Engeland zijn de eerste zes van in totaal tien deeltjes uitgekomen. Ieder boekje (60 pagina's) behandelt een onderdeel van de ontwikkeling van zowel koopvaardij als oorlogsschepen van de vroegste tijden tot heden. De in 1980 verschenen delen 2 en 5 b.v. hebben respectievelijk als onderwerp 'Long ships and round ships, 3000 BC-500 AD' (John Morrison) en 'Steam ships and cargo liners, 1850-1950' (Robin Craig). Ook voor de leek begrijpelijke teksten worden gecombineerd met veel foto's, tekeningen en kaartjes. Een uitgebreide index leidt snel tot terzake doende informatie over bepaalde scheepstypen, scheepsbouwers, werven etc. Aanbevolen!

E. van Eijck van Heslinga

STUDIEREIS NAAR DENEMARKEN

Donderdag 17 t/m dinsdag 22 september 1981. Zoals tijdens de najaarsvergadering 1980 in Vlaardingen al werd aangekondigd, organiseert onze Vereniging in haar huidige lustrumjaar de vijfde buitenlandse studiereis, hetgeen ook voor dit onderdeel van haar activiteiten een lustrum betekent. Eerdere studiereizen van deze aard voerden ons respectievelijk naar Stockholm (1973), Lauenburg-Lübeck-Kiel-Hamburg (1975), Emden-Wilhelmshaven-Helgoland-Bremerhaven-Bremen (1977) en Dover-Hastings-Porthmouth-Bucklers Hard-London-Greenwich (1979).

Dit jaar meenden wij om verschillende redenen de voorkeur te moeten geven aan Denemarken boven Frankrijk, waarnaar onze gedachten oorspronkelijk uitgingen. Tijdens deze reis - wederom georganiseerd en geleid door de heer G.J. van Niwegen - zult u kennis kunnen maken met een goed deel van de maritiem-historische kollekties, het landschap en de sfeer van dit skandinavische land, waarbij we tevens nog enkele bezienswaardigheden in het meest noordelijke deel van de Duitse Bondsrepubliek zullen bezoeken.

De tocht wordt uit en thuis ondernomen met een comfortabele touringcar van Westcoach en begint op donderdag 17 september in de vroege ochtend in Den Haag. Via de instap-mogelijkheid bij de stations in Amersfoort en Hengelo (O) wordt na korte koffie-, lunch- en thee-stops over de Autobahn langs Bremen en Hamburg doorgereden naar Schleswig, waar we overnachten in een even buiten het stadje aan de bosrand gelegen hotel. De volgende dag (vrijdag) staan bezoeken aan de dom aldaar, het Landesmuseum Schloss Gottorf met zijn kollekties uit de Vikingertijd, en de Vikingervestiging Haddeby (Haithabu) op het programma. De lunch gebruiken wij in de befaamde "Historischer Krug", halverwege Flensburg. In de namiddag volgt een bezichtiging van het Duitse "Willemsoord", de Marineschule Flensburg-Mürwik met zijn historische verzamelingen.

Via Glücksburg rijden we naar het Kasteel Gelting, dat voor Nederlanders enkele verrassingen in petto heeft. Het avondeten wordt ingenomen net over de grens in Denemarken en houdt enkele smørrebrød-specialiteiten in. Via de veerdienst Fynsbjorden bereiken we Svendborg op het eiland Fyn, waar overnacht wordt. Zaterdag varen we naar het eiland AERØSKØBING, om heel typische, gelijknamige plaats, waar we ook lunchen, een kijkje nemen in het flessenscheepjes-museum aldaar. Van Marstal (met z'n maritieme kollektie) steken we over naar Tasinge.

Terug in Svendborg brengen we een bezoek aan de beroemde werf van Ring Anders, waar sinds gene-

raties houten schepen gebouwd en hersteld worden en die enkele boeiende kollekties herbergt. Vader Anders zal ons hier rondleiden.

In de late namiddag bezichtigen wij een particuliere maritieme verzameling in Troense, om vervolgens het vlakbij gelegen Valdemarslot op te zoeken.

Dit uitzonderlijk fraai gelegen kasteel met vele herinneringen aan de Deense zeeheld Niels Juel is gedeeltelijk ingericht als dependance van het Kopenhaagse Oorlogsmuseet en herbergt o.m. een aantal (staatsie) sloepen. De avondmaaltijd gebruiken we in "Admiralinden", het romantische restaurant in de Kasteel Kelder.

Overnachting in Svenborg.

Op zondag rijden we door het licht glooiende, kastelenrijke landschap van Fyn naar het veer Knudshoved-Halsskov, waarna we in de oude Roskilde op het eiland Sjaelland een bezoek brengen aan het hypermoderne vikingschepen-museum en aldaar lunchen. In de vroege namiddag bereiken we Kopenhagen, waar overnacht wordt in het héél bijzondere Admiral Hotel, een uiterst moderne logiesgelegenheid, ingericht in een oud pakhuis in het hartje van de stad met een schitterend uitzicht over de haven. In de ruime hal van het hotel is tijdelijk een tentoonstelling ingericht door het (momenteel wegens verbouwing gesloten) Oorlogsmuseet. In Kopenhagen staan op het programma een bezoek aan het marine-etablisement op Holmen (met de bekende mastkraan en de minder bekende modellenkamer) en een receptie aangeboden door de Nederlandse ambassadeur in Denemarken. Gedurende een vrije ochtend zal er volop gelegenheid zijn tot winkelen of voor een bezoek aan de fraaie Holmens Kirke en bijvoorbeeld de interessante verzamelingen in het tuighuis, alle op loopafstand van het hotel verwijderd.

In de loop van maandagmiddag vertrekken we richting Elseneur (om het met De Ruyter te zeggen, waar de directeur van Kroonborg ons in zijn indrukwekkende kasteel met maritieme kollekties zal rondleiden.

De korte oversteek Helsingør-Helsingborg maken we aan het eind van de middag.

Via de autosnelweg rijden we op Zweeds grondgebied naar Malmö, waar we ons inschepen op een van de moderne veerschepen van de TT-Saga Line, die ons gedurende een nachtelijke overtocht naar Travemünde bij Lübeck brengt.

Na aankomst aldaar in de vroege morgenuren van dinsdag brengt de touringcar ons via de Lüneburgerheide en Hannover terug naar Nederland, waar even over de grens de afscheidslunch plaats vindt en we vóór het avondeten weer in Den Haag terugkeren.

Zonder de "superspecialiteiten" en de museum-die-hards onder onze leden ook maar enigermate te kort te willen doen mogen we stellen, dat het programma deze keer bewust minder druk zal zijn dan bij voorgaande reizen, Wel zijn we ditmaal vanwege de vele en soms maar enkele keren per dag varende veerverbindingen meer dan ooit gebonden aan strikte tijdschema's. Ook de kastelenminnaars en culinair niet onverschillig ingestelden komen ditmaal aan hun trekken en kunnen inspiraties opdoen voor toekomstige eigen ontdekkingsreizen. Zoals inmiddels gebruikelijk, houden wij enkele (naar wij hopen: aangename) verrassingen nog even achter de hand.

De deelnemingssom voor deze reis bedraagt op basis van accommodatie in tweepersoonskamer resp. -hutten: Hfl. 910,- p.p.

Voor eenpersoonskamers en -hutten wordt een toeslag berekend van Hfl. 85,- p.p.

In deze bedragen zijn begrepen:

De vervoerskosten per touringcar, de veerdiensten en de boot Malmö-Travemünde, de overnachtingen, alle maaltijden inclusief koffie- en thee-stops met uitzondering van koffie en lunch op maandag 21 september in Kopenhagen, in sommige gevallen

Het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

de dranken aan tafel, alle entreegelden en fooien, dokumentatiemateriaal alsmede een uitgebreide reisbagage- en reisongevallenverzekering. Het maximale aantal deelnemers moest om praktische redenen beperkt worden tot 48. Gezien de belangstelling bij vorige studiereizen adviseren wij u, vroegtijdig het aanmeldingsformulier in te zenden, en tegelijkertijd de deelnemingssom over te maken op girorekening 390150 t.n.v. de penningmeester der Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis te Voorhout.

De inschrijving vindt plaats naar volgorde van binnenkomst der girooverboeking en sluit op 15 juli a.s.

Na 1 augustus a.s. kunnen tot onze spijt geen restituties meer plaats vinden.

Wij raden u derhalve aan om uwerzijds bij een der erkende verzekeringsmaatschappijen een annuleringsverzekering af te sluiten. Alle deelnemers ontvangen begin augustus nader bericht alsmede de nodige aanvullende informatie.

Van onze kant beloven wij u alles te zullen doen om deze lustrumreis tot een geslaagde te maken !