

vroegere politieke elite in het bijzonder, worden verder van iedere zonde vrijgepleit. Pumla Gobodo-Madikizela is bereid om Eugene de Kock vergiffenis te schenken. Maar deze vergiffenis heeft alleen maar zin als de natie in haar geheel rekenschap blijft afleggen van haar gewelddadig verleden.

Georgi Verbeeck
Universiteit Maastricht

G.J. Schutten, *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtaarders en vissersschepen van de Lage Landen* (Zutphen: Walburg Pers, 2004) 496 p. ISBN 9057302985

In de Nederlandse maritieme geschiedenis voeren de Koninklijke marine en de zee-gaande koopvaardij en visserij de boventoon, terwijl de scheepvaart op de binnenwateren relatief weinig aandacht krijgt. Schutten heeft met zijn boek *Verdwenen schepen* een forse aanzet gegeven voor een correctie op deze eenzijdigheid. Het is het resultaat van een onderzoeksproject dat veertig jaar heeft geduurd. In 1963 raakte hij gefascineerd door de grotendeels verdwenen wereld van houten tjalken en andere zeilende binnen-vaartschepen en begon aan een inventarisatie van de vele scheepstypes op dat gebied. Hij bestudeerde de literatuur, verzamelde foto's en – het belangrijkste – hield veel interviews met schippers en andere overwegend bejaarde heren die met deze schepen hadden gevaren.

In 1972 was dit onderzoek afgerond en verplaatste hij zijn aandacht naar de kleine houten beroepsvaartuigen – zoals punters, pramen, schuiten en schouwen (lengtes tot ongeveer twaalf meter). Zij werden door bijvoorbeeld veehouders en tuinders gebruikt voor vracht- en personenvervoer en waren lange tijd belangrijk in ons waterrijke land. Er bestond weinig literatuur over. Schutten deed tien jaar over deze tweede inventariserende rondgang. Hij heeft 400 vaartuigen opgemeten en sprak weer met een groot aantal kenners. Hij nam 400 interviews af. Na 1981 lag het project tien jaar stil (de auteur is fysicus en was werkzaam als stralingsdeskundige). In 1991 nam hij de draad weer op en begon hij aan de uitwerking, ordening en analyse van het materiaal (voor vissersschepen gebruikte hij studies van derden). In 2004 rondde hij het onderzoek af met een promotie in Groningen.

Het proefschrift omvat een indrukwekkende catalogus met bijna 500 scheepstypes. Schutten beschrijft en ordent de types volgens een vaste systematiek met duiding van functie, vaargebied, hoofdafmetingen en constructiewijze. De meest interessante types gaan vergezeld van uitvoerige beschrijvingen en illustraties. Naast foto's zijn er ruim 300 tekeningen van onder meer rompconstructies en zeilplannen (de auteur heeft zich daarvoor het technisch tekenen eigen gemaakt).

Door de zorgvuldige ordening en beschrijvingen stijgt deze catalogus uit boven veel publicaties op maritiem gebied. Een ander sterk punt is dat – voorzover ik weet – voor het eerst uitgebreid aandacht is geschonken aan de kleine houten beroepsvaartuigen. Het zijn niet altijd de meest boeiende scheepstypes maar zij vormen een belangrijk cultuurgoed waarvan de geschiedenis eeuwen teruggaat. De vraag is natuurlijk in hoeverre deze catalogus compleet is. Vreemd genoeg gaat Schutten daar niet op in maar ik vermoed dat hij verreweg de meeste scheepstypes te pakken heeft. Mij ver-raste bijvoorbeeld dat hij een type roeisloep gevonden heeft dat ooit in Vlissingen

werd gebruikt bij het beloodsen van schepen. Mijn hart bloeide op want als zeeverkenner heb ik geroeid in het laatst overgebleven exemplaar van deze vloot. Ik zou deze *galley* echter niet hebben geclassificeerd als vissersschip, maar als klein beroepsvaartuig en als ervaringsdeskundige vind ik de kwalificatie ‘heel zeewaardig’ te sterk aanzet.

Men kan vragen stellen over de logica van Schuttens classificatiesysteem. De eerste ordening baseert hij op kenmerken van de rompconstructie. Aldus komt hij tot negen ‘bouwordes’. De tweede ordening – naar ‘sub-bouwordes’ – baseert hij op vaargebieden. Ik begrijp dit niet. Aanvullende technische kenmerken zijn namelijk voorhanden. Ik denk aan spantenconstructie, zeilplan, stuurmechanisme of een gladde dan wel overnaadse romp (waarbij de planken elkaar al dan niet overlappen) – karakteristieken die men aantreft in studies over de geschiedenis van de zeevaart. Ik beweer niet dat de gekozen ordeningsprincipes niet leiden tot een bruikbare systematiek, maar mij intrigeert waarom niet is doorgegaan op technische criteria.

Een beperking van de studie is dat zij scheepstypes betreft die rond 1900 in de Nederlandse en Belgische wateren te vinden waren. Het boek is dus geen geschiedenis van de binnenvaart en scheepsbouw. De auteur pretendeert dat ook niet. Edoch, veelvuldig wordt ingegaan op de geschiedenis van een scheepstype en er zijn veel literatuurverwijzingen.

De analyses behandelen meerdere onderwerpen. Eén wil ik er uit lichten en wel het feit dat de verschillende bouwordes volgens ogenschijnlijk onverklaarbare patronen over onze landen verspreid zijn. Het boek brengt dat in kaart en geeft er boeiende verklaringen voor. De eerste is dat de rompconstructie afhangt van het vaarwater: zeeschepen zijn gebaat met een kiel, schepen voor ondiep water met een platte bodem, de breedte van sluisen zijn een beperking, de vaart op Rijn, Maas en Schelde stelt weer andere eisen. De tweede verklaring is de functie van het vaartuig: voor een vrachtschip is een volumineuze romp van belang, een vissersschip stelt geheel andere eisen aan de constructie, evenals een praam voor veevervoer of een turfscheepje. Een ontwerp is als regel een compromis tussen de eisen van functie en vaarwater. De derde verklaring voor de spreiding is migratie van bevolkingsgroepen. Het boek geeft aansprekende voorbeelden. Zo kunnen bepaalde verspreidingen worden verklaard door verplaatsing van de turfwinning en de aanwezigheid van punters in zuidwest Frankrijk door de migratie van Hollandse dijkwerkers in de zeventiende eeuw. Een vierde verklaring is dat ontwerpen van elders worden overgenomen omdat zij beter voldoen. Een variant daarop vormen de ‘tegenhangers’: schepen in hetzelfde vaargebied met dezelfde functie, afmetingen en inrichting, maar een andere rompconstructie. Het laat zich verklaren – zo begrijp ik – met de behoudzucht van de scheepsbouwer die niet graag afstapt van een beproefde constructie dan wel bepaalde verbindingstechnieken niet beheerst. Het nieuwe ontwerp wordt aldus aangepast aan de bestaande bouwmethode.

De analyserende hoofdstukken zijn soms moeilijk te lezen door een overmaat aan details en niet altijd helder taalgebruik. Illustratief is dat het begrip ‘scheepstype’ niet consequent hetzelfde wordt gedefinieerd: er zit ‘ruis’ tussen de omschrijvingen op de pagina’s 147, 149, 178, 179, 187 en 190. De promotoren hadden hier op kunnen wijzen, temeer daar Schuttens betoogt dat in de literatuur een bevredigende inhoud van het begrip niet te vinden is.

Ondanks deze kanttekeningen verwacht ik dat dit boek een naslagwerk wordt voor zowel de maritieme als andere historische disciplines. Schuttens *Verdwenen schepen* is een aanwinst. De uitgever zorgde voor een fraaie lay-out en vormgeving.

Cees de Voogd
Universiteit Leiden

Gijs Mom, *The electric vehicle. Technology and expectations in the automobile age* (Baltimore: John Hopkins UP, 2004) 423 p. ISBN 0801871387

The electric vehicle is een Engelstalige bewerking van het proefschrift van Gijs Mom (TU Eindhoven), dat eerder al in een Nederlandstalige editie verscheen onder de titel *Geschiedenis van de auto van morgen* (Kluwer, 1997). De auteur richt zich in zijn studie naar het enigszins vergeten fenomeen van de elektrisch aangedreven automobiel, die rond 1900 gedurende korte tijd leek te gaan concurreren met de door een verbrandingsmotor aangedreven automobiel (hier verder aangeduid als 'benzinewagen'). Mom zoekt en vindt toepassingen van de elektrische wagen in zelden onderzochte gebieden als taxibedrijven, brandweerdiensten, en haventransport. *The electric vehicle* brengt het verslag van dit onderzoek, maar de auteur maakt duidelijk dat hij met de bekomen gegevens een stap verder wil gaan. Vooral in de afsluitende hoofdstukken buigt Mom zich over een vraag die eerder ook al auteurs als Michael Schiffer in *Taking charge* (1994) en David Kirsch in *The electric vehicle and the burden of history* (2000) bezighield: waarom heeft de elektrische wagen gefaald?

Niet als de voornoemde auteurs is Mom ervan overtuigd dat het antwoord op deze vraag eenvoudig noch triviaal is. Niet enkel technische en economische, maar ook culturele, sociale en politieke factoren speelden een rol, zodat *The electric vehicle* uiteindelijk een soort van spiegel van de toenmalige samenleving aanbiedt, met betrekking tot een verschijnsel – de automobiel – dat indringend van betekenis is geweest voor onze levensstijl en de inrichting van onze maatschappij. De auteur stelt dat de automobiel oorspronkelijk in de jaren 1880 werd ontwikkeld met de intentie om het paard te vervangen. In eerste instantie sloeg de automobiel evenwel aan op een heel ander gebied, dat van het recreatieve: snelheidsraces en toeristische excursies. Het was de benzine-wagen, met zijn aanstekelijke mix van kracht, uithoudingsvermogen en onbetrouwbaarheid (!), die kon appelleren aan de toenmalige 'moderne sportieve man'. Deze *adventure car* zoals de auteur het uitdrukt groeide aldus uit tot het referentiewagentype, maar in feite werd veeleer de fiets gemotoriseerd dan het paard vervangen. Dat laatste gebeurde pas later, na 1900, en het was de elektrische wagen die er in enkele opeenvolgende generaties in slaagde om een plaats te verwerven op terreinen waar tot dan animale tractie een monopolie had. Het is hier dat Moms onderzoek een wezenlijke bijdrage aan het studieterrein brengt. De auteur onderzocht de geschiedenis van een aantal fabrikanten van elektrische wagens, voornamelijk in Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië en de vs, en een aantal commerciële en openbare instanties die utilitair gebruik probeerden te maken van elektrische wagens, zoals taxibedrijven in New York, Londen, Parijs, Berlijn en Amsterdam, brandweerdiensten in Duitsland en Nederland en goederentransporteurs in de vs. Door een indringende analyse van de werkwijze en strategieën van deze bedrijven legt Mom op fijnmazige wijze bloot hoe de elektrische wagen eerst (gedeeltelijk) het paard kon vervangen, maar daarna zelf werd versto-