

aspecten van het ondernemerschap en brengt vervolgens de ondernemers tot leven, zoals Ribbius Peletier die in zijn zaak opging (tweede helft negentiende eeuw) en A. W. Boex wiens interesse eigenlijk meer in het bankwezen lag, daarin sneuvelde en vervolgens naar Amerika vertrok, waar hij nog een loopbaan als stadsclerk, vrederechter en notaris had. Bijzonder welkom zijn de details over de financiering der vijf bedrijven omdat zij licht werpen op de merkwaardige verhoudingen in het Nederlandse bankwezen in de tweede helft der negentiende eeuw. Voor het geheel van de bedrijfstak zijn de talrijke illustraties behulpzaam ook tot een aanschouwelijke voorstelling te komen.

Joh. de Vries

W. F. J. Mörzer Bruyns, ed., *De eerste tocht van de Willem Barents naar de Noordelijke Uszee 1878. De dagboeken van Antonius de Bruijne en Bastiaan Gerardus Baljé* (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging LXXXIV + LXXXV; Zutphen: De Walburg Pers, 1985, 368 blz., f95,-, ISBN 90 6011 438 8).

In de loop van de negentiende eeuw kwam het noordpoolgebied op in de belangstelling van ontdekkingsreizigers, geografen en wetenschappelijke onderzoekers. Vooral vanuit Groot-Brittannië met haar dubbele traditie van arctische exploratie en amateuristische avontuurszucht werden reizen ondernomen, maar ook landen als Noorwegen, Zweden, Duitsland en Oostenrijk ontplooiden initiatieven. Gedreven door zowel het door buitenlanders terugvinden van Willem Barents 'Behouden Huis' op Nova Zembla als het toenemend sociaal-darwinistisch geestesklimaat, waarin nationale eer en eerezucht steeds zwaarder wogen, wenste een kleine groep Nederlanders aan te knopen bij de glorierijke tradities van de Gouden Eeuw door deel te nemen aan deze nieuwe poolvaart. In 1877 richtten zij het Comité voor de Ijszeevaart op, dat zich na een teleurstellende publieke geldinzameling tevreden moest stellen met de aanbouw van een kleine schoener; voor de zo noodzakelijke stoomboot schoten de fondsen ten enen male tekort. Sommigen zagen hierin geen bezwaar: zij beschouwden de arctische zeilvaart als een kweekschool voor de verbetering van de morele en fysieke kwaliteiten van de Nederlandse zeemansstand. Een vinnige tegenstander van dit idee wees erop, dat het aanzienlijk goedkoper zijn zou de lijdende voorwerpen van dit experiment 's winters in een leuke boot de Zuiderzee op te sturen om daar hun ontberingen te ondergaan.

Vanaf 1878 maakte de uiteraard Willem Barents gedoopte schoener gedurende zeven achtereenvolgende seizoenen even zovele reizen naar het Noorden. In eerste instantie was het voornaamste doel het plaatsen van gedenkstenen op prominente door Nederlanders ontdekte en genoemde punten, maar al spoedig kwam de nadruk te liggen op oceanografisch en meteorologisch onderzoek in samenwerking met het KNMI. Daar het publiek dit wetenschappelijk werk oninteressant vond en noch de staat noch de Koninklijke Marine bereid was de financiering ervan over te nemen, was de ijszeevaart een kort leven beschoren. Mede door onvoldoende planning en uitvoering der laatste reizen liet ook de kwaliteit der waarnemingen steeds meer te wensen over.

In zijn inleiding verklaart Mörzer Bruyns veel te bescheiden, dat zijn werk vooral een geannoteerde uitgave is van twee dagboeken geschreven tijdens de eerste reis van de Willem Barents. Hij geeft een breed opgezet historisch verslag van deze uiteindelijk nogal curieuze episode, dat ruim één derde deel van het werk beslaat. Met behulp ook

van bijlagen, bijzonder duidelijke kaarten en talloze, dikwijls fascinerende, illustraties is hij erin geslaagd een omvattend en overtuigend beeld te geven van de voorgeschiedenis en organisatorische ontwikkeling van de ijszeevaartbeveging en de omstandigheden en resultaten van de zeven expedities. Mörzer Bruyns heeft ook veel interessant biografisch materiaal bijeengegaaard over de voornaamste betrokkenen, onder wie ook de officieren, matrozen en andere opvarenden van de Willem Barents. Op deze manier kan hij zijn onderwerp effectief binnen het sociaal-economisch, wetenschappelijk en cultureel kader van Nederland rond 1880 plaatsen en tevens de persoonlijke bijdrage en drijfveren der verschillende personen uiteenzetten. Opvallende figuren waren niet alleen de alomtegenwoordige marine-officier Marin Henri Jansen en de natuurkundige Buys Ballot, maar ook de labiele luitenant Koolemans Beijnen (die in veel opzichten aan de controversiële Robert Scott doet denken) en de schrijvers van de beide afgedrukte dagboeken, luitenant A. de Bruijne (gezagvoerder) en de nogal ongewone matroos B. G. Baljé.

Het opnemen van de journalen van twee zo verschillend geplaatste opvarenden verschaft de lezer de kans de eerste tocht vanuit geheel tegengestelde perspectieven mee te beleven. Het is echter jammer, dat Mörzer Bruyns hen vrijwel geheel voor zichzelf heeft laten spreken. Hij heeft nagelaten hen aan een vergelijkende analyse te onderwerpen en dieper in te gaan op de individuele ervaringen, gevoelens en observeringen der schrijvers om zo het verloop der menselijke verhoudingen gedurende de tocht dieper te peilen. De verschillen in zowel de optekeningen alsook de motieven van De Bruijne en Baljé vragen daarom. Ook het laatste punt wordt niet door Mörzer Bruyns aangesneden. Terwijl het er bij De Bruijne hoogstwaarschijnlijk om ging een dagboek bij te houden, dat als grondslag kon dienen voor zijn rapport aan het Comité, zijn Baljé's gronden moeilijker vast te stellen. Hij richtte zich specifiek tot 'lezers', maar wie hij daarmee bedoelde, is onduidelijk. Sommige nogal overtrokken passages suggereren, dat hij zich door een zekere journalistieke sensatiezucht kon laten meeslepen (enige stukjes van zijn hand verschenen in de *Goesche Courant*, maar hun inhoud is niet met het journaal vergeleken). Desondanks hoeft men niet te twijfelen aan zijn bedoeling een 'waar' verslag te geven; juist op het punt van de stemming aan boord (bijvoorbeeld toen de Willem Barents in het ijs dreigde vast te raken) is Baljé uitgesproken. Op grond van zijn praktische ervaring dient ook zijn positief oordeel over De Bruijnes kwaliteiten als zeeman serieus genomen te worden.

De distantie, die Mörzer Bruyns tot de twee dagboeken en hun schrijvers bewaard heeft, vormt mijn enig wezenlijk bezwaar tegen wat voorts een aantrekkelijke studie is, gebaseerd op nauwgezet speurwerk en geschreven met een fijn gevoel voor proportie en de 'Zeitgeist' van het deftige Nederland rond 1880. Deze eerste uitgave van de herboren Linschoten-Vereeniging sinds haar opname in het fonds van De Walburg Pers is succesvol en geeft vertrouwen voor de toekomst. Het is pikant, dat Mörzer Bruyns ons in een tijdsgewricht, waarin de toekomst van de arctische en antarctische wereld sterk in het middelpunt der belangstelling staat, herinnert aan deze eerdere fase van exploratie, waarin de deelname van Nederland aan de ontsluiting van het poolgebied ter discussie gesteld werd. Tevens kan zijn werk de stoot geven tot het onderzoek van bredere thema's, die hier in specifieke context aangestipt worden, zoals de ontwikkeling van de wetenschap in Nederland in de negentiende eeuw of een sociale geschiedenis van het korps marine-officieren en hun geesteswereld.

F. J. A. Broeze

H. Lintsen, *Ingenieur van beroep. Historie, praktijk, macht en opvattingen van ingenieurs in Nederland* (2e dr.; Den Haag, Ingenieurspers, 1985, xiii + 251 blz., f29,90, ISBN 90 70413 29 9).

In zijn dissertatie *Ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw* (Martinus Nijhoff, 1980) zie bespreking in *BMGN*, XCVII (1982) 104-107) legde Lintsen al de grondslag voor zijn tweede boek over ingenieurs in Nederland. In 1980 kondigde hij namelijk aan dat die studie 'de basis vormde voor het verdere onderzoek naar de ontwikkeling van het beroep in de 20e eeuw en daarvoor een analytisch kader aanreikte'. Nu voortbouwend op de in het proefschrift neergelegde resultaten naar de voorwaarden en omstandigheden, waaronder ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw macht en erkenning verwierven, behandelt Lintsen in deze studie naast de geschiedenis van het beroep in de twintigste eeuw de beroepspraktijk van de ingenieur en zijn maatschappelijke rol: zijn macht, ideologie en verantwoordelijkheid. Een dergelijke opzet van het boek leidt er wel toe dat slechts een klein gedeelte ervan zich leent voor bespreking in dit tijdschrift. In tegenstelling namelijk met het proefschrift, waarvan het zwaartepunt lag op het historisch aspect en in beperkte mate werd ingegaan op beroepssociologische aspecten, bevat deze studie een kort historisch gedeelte en bestaat de hoofdmoot uit een behandeling van de hedendaagse problematiek van het ingenieursberoep. Deze bespreking beperkt zich dan ook tot de eerste hoofdstukken, die bovendien grotendeels gebaseerd zijn op het hiervoor genoemde proefschrift. De opkomst van het ingenieursberoep in de westerse wereld hangt samen enerzijds met de wisselwerking tussen techniek en wetenschap en anderzijds met de vorming van de moderne industriële maatschappij en de moderne staat. In Nederland waren militaire ingenieurs uit de achttiende eeuw de eerste ingenieurs; civiele ingenieurs doen pas hun intree tijdens de Bataafse en Franse tijd. De staat neemt dan taken op zich op het terrein van de waterstaat en vertrouwt de zorg daarvan toe aan ingenieurs als staatsambtenaren. Bij de modernisering van de Nederlandse samenleving in de tweede helft van de negentiende eeuw werken ingenieurs hartstochtelijk mee. Civiele ingenieurs bouwen spoorwegen en bruggen, werktuigbouwkundigen bevorderen de mechanisering, elektrotechnici verzorgen de elektriciteitsvoorziening en de voortbrenging van elektrotechnische producten en de chemisch-technologen leveren hun bijdrage aan de opkomst van Nederland als industriële natie door de productie van chemische stoffen en nieuwe voedingsmiddelen. Aan het einde van de negentiende eeuw was de strijd om de maatschappelijke erkenning van ingenieurs op vele fronten aan de gang en deze reageerden hierop door hun eigen organisaties en een deelname aan het politieke leven.

Daarbij drukten zij ook hun stempel op de sociale wetgeving, waarbij de ingenieurs Cornelis Lely en Philips Willem van der Sleyden als ministers van waterstaat gedurende de periode 1891-1901 een aantal sociale wetten in het parlement wisten te doen aanvaarden. Nieuw — vergeleken met de dissertatie — is in dit verband de aandacht die Lintsen besteedt aan de belangstelling van ingenieurs voor de socialistische stromingen van die tijd. Hij begint zijn schets over 'Ingenieurs en het socialisme' met de opkomst van de socialistische studentenbeweging aan de Delftse ingenieursopleiding. Deze leidde tot de oprichting in 1904 van de Sociaal-Technische Vereeniging van democratische ingenieurs en architecten. Deze betrekkelijk kleine vereniging liet zich echter duidelijk horen en zij pleitte onder meer voor ingrijpende veranderingen aan de Technische Hoge-