

Tijdschrift voor zeegeschiedenis



Jaargang 2, 1983, nummer 2

Tijdschrift voor zeegeschiedenis

OKTOBER 1983

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

Nummer 2, oktober 1983, tweede jaargang.
Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor
Zeegeschiedenis. Voortzetting van de 'Medede-
lingen van de Ned. Ver. v. Zeegesch.' (1961-1981).
Het tijdschrift verschijnt tweemaal per jaar.

Redactiesecretariaat

Uitgegeven met steun van de Nederlandse Orga-
nisatie voor zuiver-wetenschappelijk onderzoek
(ZWO) en de Oostersche Handel en Reederijen.

De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis
stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstel-
ling te wekken voor de zeegeschiedenis en de
studie daarvan te bevorderen door samenwerking
tussen de leden en van dezen met andere instan-
ties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet
dit onder meer door tweemaal per jaar een bij-
eenkomst met lezing te organiseren in een mari-
tiem-historische omgeving, door excursies en
symposia.

Bestuur: Prof. dr. J.R. Bruijn, voorzitter; drs.
G.J.A. Raven, secretaris; E. Roosegaarde Bis-
chop, penningmeester. Leden: drs. G.M.W.
Acda, Prof. dr. J.A. Faber, W.F.J. Mörzer
Bruyns, dr. J.P. van de Voort.

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secre-
taris: . De
contributie voor het lidmaatschap bedraagt voor
1983 f 45, inclusief het abonnement op het
tijdschrift. Contributie overmaken op postgiro-
rekening 390150 ten name van de penningmees-
ter van de Vereniging te Overveen.

INHOUD

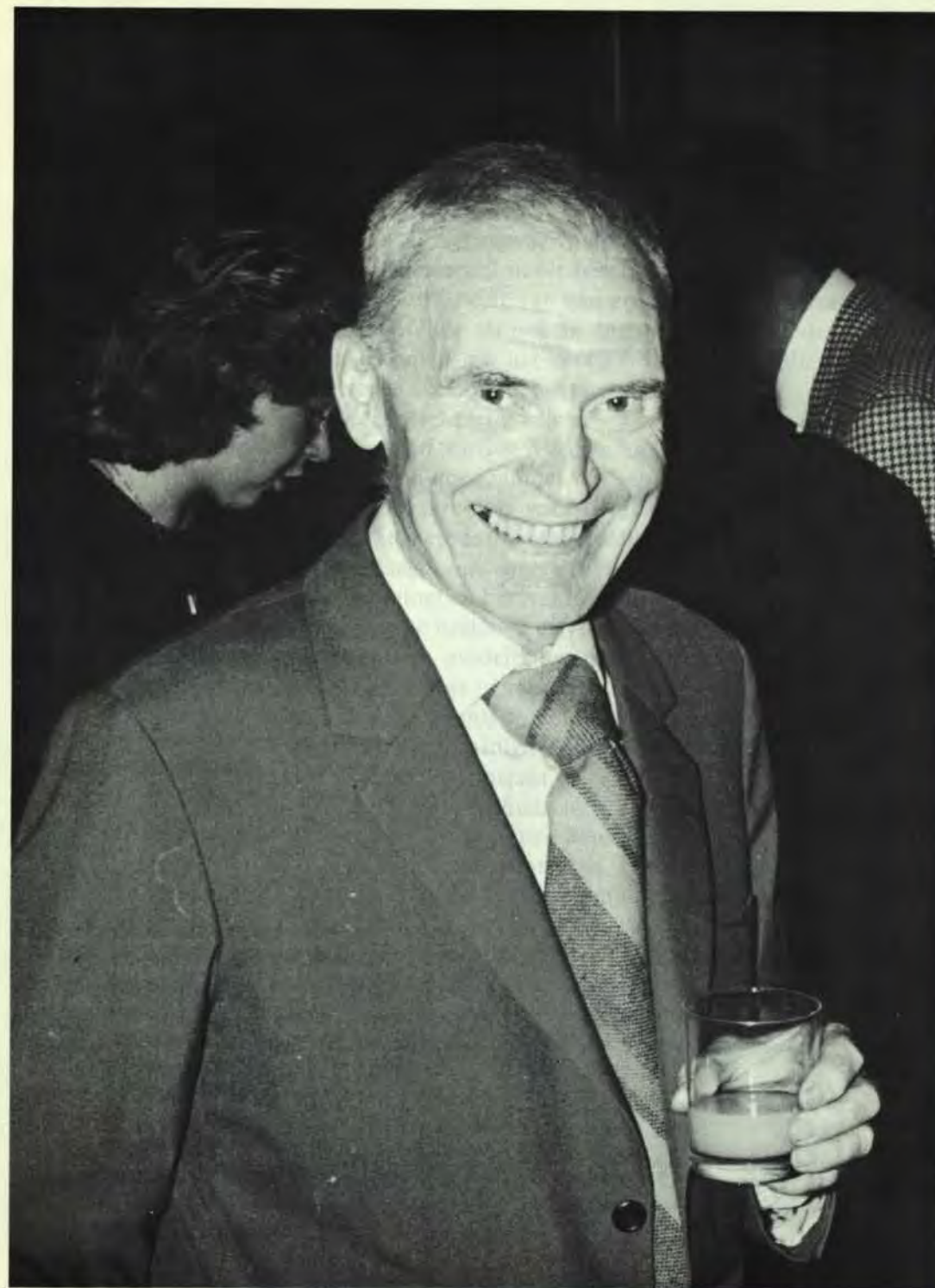
TEN GELEIDE 5

BIJDAGEN

- Gesprek met Jules van Beylen
(L.M. Akveld) 7
- Jules van Beylen als maritiem
historicus (G.C. Asaert) 17
- Van Beylen en de modelbouw:
autoriteit, mentor en bouwer
(A. Blussé van Oud-Alblas) . . . 23
- Van Beylen's work in an inter-
national context (B. Greenhill) 30
- Publicaties van J. van Beylen
(L.M. Akveld) 32

LITERATUUR

- Boekbesprekingen 39
- Boekaankondigingen 50
- Nieuwe boeken en artikelen . . 55



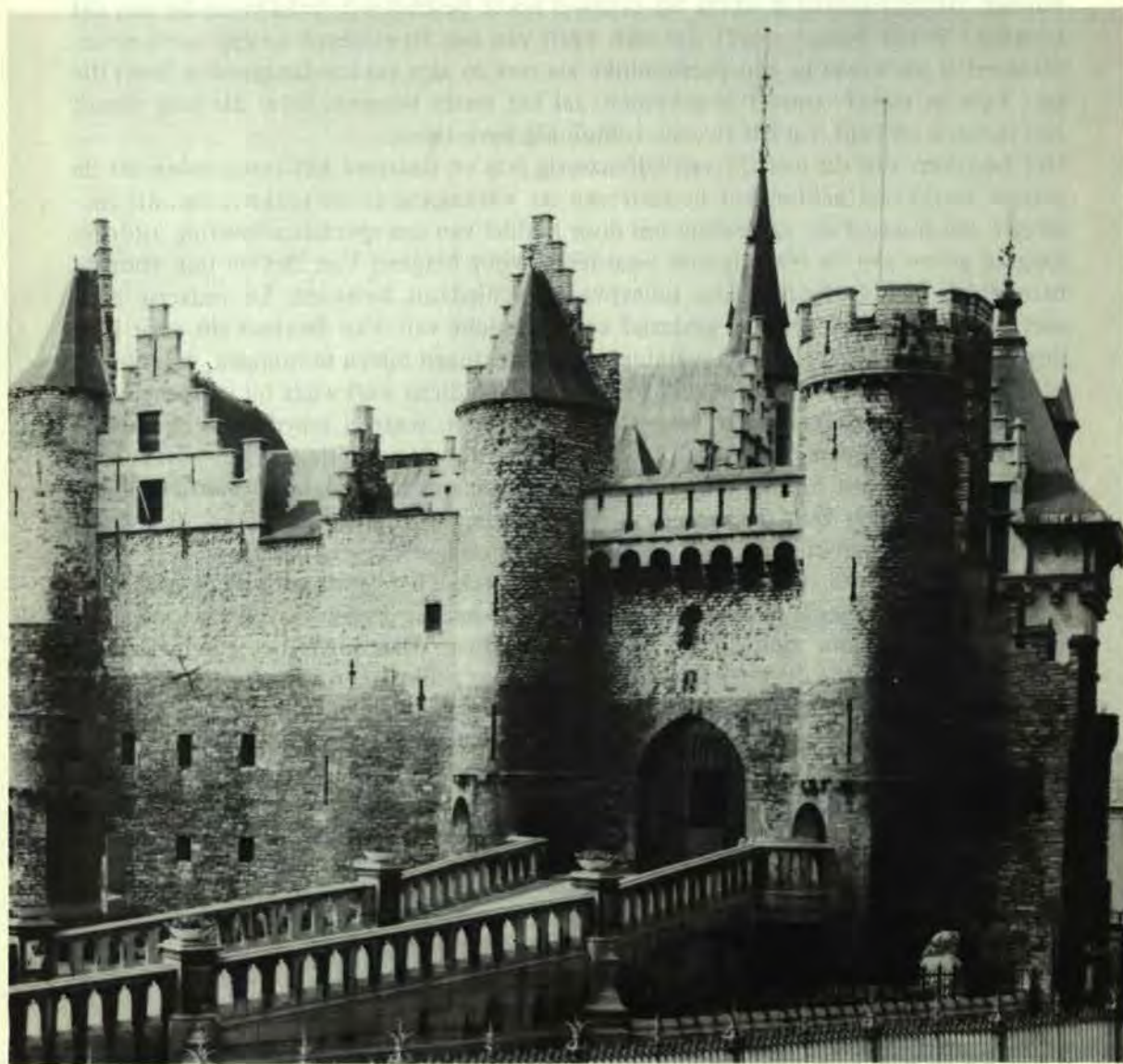
TEN GELEIDE

De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis rekent sedert haar oprichting in 1961 diverse buitenlanders tot haar leden. De Antwerpenaar Jules van Beylen, tot voor kort hoofd van het Nationaal Scheepvaartmuseum in de Scheldestad, is één hunner. Als buitenlander wordt hij evenwel nooit beschouwd, behalve in die zin, dat buurland België benijd wordt om zijn bezit van een zo eminent scheepvaartkenner. Eminent is hij zowel in zijn persoonlijke als ook in zijn vakhoedanigheden. Ieder die met hem in direct contact is gekomen, zal het eerste beamen, ieder die hem vanuit zijn publicaties kent, zal het tweede volmondig bevestigen.

Het bereiken van de leeftijd van vijfenzeftig jaar en daarmee het terugtreden uit de actieve werkkring achten het bestuur van de Vereniging en de redactie van dit tijdschrift een honorabele aanleiding om door middel van een speciale aflevering uitdrukking te geven aan de Nederlandse waardering voor hetgeen Van Beylen ook voor de beoefening van de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis betekent. De redactie is er niet alleen voor het eerst in geslaagd een overzicht van Van Beylens tot voor kort nog 'talloze' boeken, artikelen, catalogi en besprekingen bijeen te brengen, maar het is haar ook gelukt ten volle aandacht te besteden aan diens werkwijze bij verzamelen en exposeren, onderzoeken, schrijven en modelbouwen, waarbij mevrouw Van Beylen hem voortdurend een grote steun is. Het is goed dat de redactie hieraan zoveel zorg heeft gegeven, want het is belangrijk kennis te nemen van de manier waarop de autodidact Van Beylen zich de kennis en vaardigheden van de museumman, de modelbouwer én de wetenschapper heeft eigen gemaakt en hoe hij deze telkens weer toepast. Immers, hoeveel van zijn werk is niet van rechtstreekse betekenis voor de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis of vergroot indirect onze kennis ervan. Van Beylen is een te bescheiden mens om zich hierop te laten voorstaan. Daarom is het goed, dat een Nederlands tijdschrift dit benadrukt en dat daarmee geïllustreerd wordt, hoe nuttig en aangenaam het voor ons is de verbinding met de Scheldestad volledig open te houden, iets wat onze voorouders een tijdlang ongestraft meenden te kunnen missen!

De Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis hoopt Van Beylen nog vele jaren onder haar leden te tellen en hoopt evenzeer, dat het hem gegeven mag zijn de kennis van het maritieme verleden van de Nederlanden verder te verrijken.

J.R. Bruijn, voorzitter



Het Steen te Antwerpen, onderkomen van het Nationaal Scheepvaartmuseum

BIJDRAGEN

Gesprek met Jules van Beylen

L.M. Akveld

Op 16 augustus 1946 kwam Jules van Beylen in dienst van de stad Antwerpen, als sjouwer bij de gemeentelijke dienst van de Oudheidkundige Musea. Dit jaar, 31 mei, verliet hij de dienst van dezelfde stad in de functie van assistent-afdelingshoofd – in feite: directeur – van het Nationaal Scheepvaartmuseum.

In een periode van ruim 35 jaren gaf Van Beylen vorm en inhoud aan een maritiem museum, dat alom bewondering oogst vanwege de verrassende wijze, waarop binnen zijn muren het verhaal van de maritieme geschiedenis in al zijn aspecten op voor ieder begrijpelijke wijze vorm heeft gekregen.

Hieronder vertelt de Antwerpse oud-museumdirecteur, op welke onorthodoxe manier hij in de wereld van de maritieme musea is terecht gekomen. Van Beylen's verhaal is de weerslag van een gesprek, dat ik in april j.l. te zijnen huize met hem had.

Men heeft mij wel eens gevraagd, of ik voorbestemd was om in een museum te werken. Ik denk dat niet, ik heb daar nooit speciale aandacht aan besteed. Hoewel, ik heb een nicht, die mij herhaaldelijk heeft verteld, dat ik, toen ik vroeger eens met haar in Het Steen was – het oudste museum van Antwerpen, daterend uit 1864 – en met haar door de ene zaal wandelde, waar de scheepsmoellen stonden opgesteld, dat ik zou gezegd hebben: hier word ik ooit conservator. Ik betwijfel dat verhaal eerlijk gezegd, hoe aardig ook, want ik geloof niet, dat ik toen al wist wat een conservator was. Ik moet wél toegeven, dat ik door die scheepsmoellen erg geboeid was. Ik herinner mij, dat ik als 12- of 13-jarige speciaal met grote ogen vol bewondering heb staan kijken naar het open-gewerkte model van het achterschip van een koopvaardijship of zoiets, waar alle spanten zichtbaar waren. Dat vond ik iets geweldigs, dat men dat kon maken. Ik kwam niet uit een milieu, dat met varen van doen had, maar ik was wel al

vroeg geïnteresseerd in schepen en varen. Toen ik in Lier op de normaalschool was – ik wilde onderwijzer worden –, kwam ik daar in contact met een man, die kano's bouwde. Zo'n ding kostte voor die tijd een heel bedrag, mijn ouders waren arme mensen, het was toen crisistijd, maar ik ben er dan toch in geslaagd – ik geloof voor 200 of 300 frank – een kano te laten maken. Daarmee ging ik op de Nete varen, een gevaarlijke rivier, die heel snel stroomde. Met die kano ging ik dan op vakantie, ik peddelde van Deurne naar Grobbendonk, waar de oude Herenthalsevaart aftakte van het Albertkanaal, dat toen gegraven werd. Daar bij die aftakking was een prachtig bos en daar ging ik dan kamperen. Ik was toen zo'n jaar of 15, 16. Die kano was wel zo ongeveer het enige, dat ik mij kon permitteren. De crisis van 1930 begon toen heel erg voelbaar te worden. Mijn ouders konden mijn studie aan de normaalschool niet meer betalen en ik heb die toen moeten opgeven.

Mijn ouders waren meid en knecht bij



Van Beylen ontvangt de Wisselprijs W.H. de Vos van de Stichting Stamboek Ronde en platbodemu-jachten. Zoutkamp, juli 1977.

rijke mensen. Als kind van de meid mocht ik niet bij mijn ouders blijven wonen en als 12-jarige ging ik toen naar een door broeders geleid pensionaat in Sint-Niklaas. Het merkwaardige was, dat we in die school geen Nederlands mochten spreken, behalve op één of twee feestdagen. Er was een slim systeem opgezet om te controleren of de jongens op de speelplaats geen Nederlands spraken. Een gestrafte jongen kreeg een kokertje met een papertje, waarop van boven zijn naam stond geschreven. Hij liep op de speelplaats rond en als hij iemand Vlaams hoorde spreken, moest hij dat gaan verklikken. De naam van de betrapte kwam dan onder zijn naam te staan, en zo ging dat verder. Daar heeft men de meest rabiate flamin-ganten mee gekweekt, die men zich kan indenken. Al leerden we er wel Frans spreken.

Ook in de families, waar mijn ouders werkten, werd alleen Frans gesproken. Maar mijn vader kende geen woord Frans en mijn moeder trouwens ook niet, maar toch werden zij in het Frans of in het koeterwaals bevolen. Ik weet bijvoorbeeld nog, dat mijn vader door een mevrouw werd aangesproken met 'de chose', 'dinges', terwijl zijn voornaam Modest was. Dat was niet echt vernederend bedoeld, maar men deed dat nu eenmaal zo. Zij kon die naam blijkbaar niet onthouden. Aan die tijd van sociale belevenissen, waarin ik dan regelmatig verkeerde bij heel rijke families met meiden en knechten, hoveniers, chauffeurs, kamermeiden enz. zou ik een verhaal apart kunnen wijden.

Toen ik 17 jaar was, in 1935, moest ik van school weg en moest ik gaan werken. De eerste bediening die ik kreeg was die van bediende in een kranenfabriek, Le Titan Anversois in Hoboken, waar men alle soorten bedrijfs- en havenkranen maakte. Ik verdiende daar zo'n 50 frank per week. Ik moest de werkbriefjes ophalen, op basis waarvan men de lonen van

de werklui berekende. Ik dwaalde dus iedere keer door die fabriek en ik zag dan instrumentmakers en bankwerkers aan het werk en freesmachines, schaaf-banken en boormachines in bedrijf. Ik vond dat geweldig. Ik wist toen al wel, dat ik een zekere technische smaak had en ik stak daar in die fabriek van het kijken naar andermans werk erg veel op. Ik vond het fascinerend om een kamwiel te zien maken, en ik bracht veel tijd door in de modellenmakerij.

Ik ben toen ook weer gaan tekenen, iets dat ik van jongsaf aan eigenlijk al deed. Op het pensionaat tekende ik op mijn manier een soort stripverhalen op Vlaamse strijdlieparen. Vaak ook tekende ik met het bekende rastersysteem postkaarten op groter formaat uit.

Van de kranenfabriek ging ik naar de Grand Bazar. Ik werd daar etalagist, ik hielp bij het inrichten van uitstalkasten. Ik zag daar veel, voornamelijk Duitse tijdschriften over het hoe van het etaleren. Het werk daar had in zekere zin iets artistieks en dat lag wel in mijn lijn. Toch ben ik ook dáár weggegaan. Ik ben daarna nog uitdrager geweest bij een wasserij, met mijn eigen fiets bracht ik over heel Antwerpen de gewassen kleding van klanten, en ook nog veertien dagen klerk bij het kadaster van erfenisrechten van het ministerie van financiën hier in Antwerpen.

Tegen die tijd was ik achttien jaar, in 1936, en moest ik soldaat worden. Ik kwam bij de jagers te paard in Leopoldsborg in de Kempen. Ik heb nooit begrepen waarom ik bij dat onderdeel kwam, ik was maar middelmatig groot en cavaleristen moesten allemaal grote kerels zijn. Maar ik had het er wel naar mijn zin, temidden van vooral boeren en mijnwerkers; ik was nogal sportief, en ik had veel geturnd en had niet zoveel moeite met de oefeningen op de ongezadelde paarden. Het was volop crisis in die jaren, mijn vader had geen werk meer, er was

geen geld en ik heb daarom bijgetekend bij de cavalerie. Ik wilde dat wel, elke dag paardrijden, ik vond dat reusachtig. Ik kreeg toen overplaatsing naar de onderofficiersschool te Brasschaat en werd onderofficier. De paarden werden onder-tussen vervangen door tanks en motor-fietsen.

Dan komt de mobilisatie van 1939. Van Beylen gaat eerst naar Wallonië en later naar Eijsden aan de Zuid Willemsvaart in Limburg. Na het uitbreken van de oorlog 'sukkel't hij al vechtend achteruit tot bij Terneuzen en daarna naar Breskens ter aflossing van Franse troepen. Hij nam deel aan de slagen aan de Leie en bij Zonnebeke. Na de capitulatie gaat hij eerst naar huis, maar meldt zich na enige tijd bij de Duitse autoriteiten, omdat hij bij gebreke van een Entlassungsschein niet de om te leven noodzakelijke rantsoen-zegels kan krijgen. Hij wordt overgebracht naar Bremervörde. Dáár sneed hij zijn eerste scheepsmodellen, lange smalle oor-logsscheepjes, uit beddeplanken. Na enige tijd werd hij vanwege een 'incident met een stier' — hij was tewerkgesteld bij een boer — teruggezonden naar België (1942).

Om een of andere reden ben ik, om iets te doen te hebben, een scheepsmodel gaan bouwen van een brik, waarvan ik in een speelgoedwinkel een plan had gekocht. Dan begint een nogal ingewikkel-de geschiedenis, die mij uiteindelijk in het museum zou doen belanden. Eén van de buurvrouwen, die dat modelletje eens had gezien, was schoonmaakster bij ene mijnheer Rosseels, een zoon van een kunstschilder, eigenaar van de boeier 'De Sperwer', die nu in het Zuiderzeemuseum ligt. Rosseels was bevriend met de kunst-schilder Maurice Seghers en deze had al eens tegen Rosseels gezegd, dat hij iemand zocht, die scheepsmodellen zou willen maken. Zo kwam ik via die buurvrouw in contact met Maurice Seghers. Ondertus-sen was ik student geworden op de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten

in Antwerpen. Ik tekende zoals gezegd graag en bovendien kon ik zo niet opge-ëist worden van de Duitsers om in Duits-land te gaan werken. Elke dag ging ik naar de dagles op de Academie en dat bleek in de smaak te vallen van Seghers die vond, dat een modelbouwer moest kunnen tekenen en dat hij zijn ogen moest leren gebruiken om te begrijpen hoe schepen in elkaar staken. Van toen af was ik twee, drie dagen per week bij hem aan huis. Ik raakte zo in de loop van de tijd bijna zoon van den huize. Daar was trouwens nog een andere reden voor en wel, dat Seghers aan het begin van de oorlog zijn dochter, enig kind, verloren had. Hij leed daar nogal onder. Ik hielp ook daarom van lieverlee Maurice met allerlei dingen in de oorlog. Als hij aard-appelen nodig had, of kolen, dan 'organi-seerde' ik die met een steekkar. Ik repa-reerde zijn dak mee, toen er bij hem in de buurt een vliegende bom was gevallen en zijn huis was beschadigd. Op die ma-nier werden wij heel goede vrienden.

Maurice Seghers was zeer geïnteresseerd aan de geschiedenis van Antwerpen. Voor de oorlog van '14-'18 had hij aan de kust gewoond in Nieuwpoort, na de oorlog was hij in Oostende komen won-nen. Hij wist dus heel veel van de sche-pen van de kust. In Nieuwpoort had hij een collectie modellen van zulke schepen gebouwd, maar Nieuwpoort was helemaal plat geschoten en die modellen waren dus allemaal daar gebleven. In Oostende was hij opnieuw begonnen met het bou-wen van een verzameling modellen van schepen van de kust. Die verzameling staat nu trouwens in het museum, in Het Steen, hij had hem testamentair aan het museum overgemaakt. Maurice Seghers had heel wat tekeningen en schetsen en schetsboeken van zijn vader, Henri Seghers, die in 1919 was gestorven. Daar zaten we regelmatig in te bladeren en in te kijken, en wij staken dus heel wat op van oud-Antwerpen en van het leven

daar vroeger. Dat interesseerde mij danig. Op zijn atelier tekende ik ook, schilderde en hielp hem bij het restaureren van modellen voor derden. Ik stak daar ver-schrikkelijk veel van op.

Dan kwam het toeval mij te hulp. Seghers beoefende als hobby het boogschieten. Hij had een liggende wip in zijn tuin. Wij schoten daar samen nogal wat en kwa-men zo in contact met Karel Constant Peeters, een folklorist, een volkskundige, die uit dien hoofde belangstelling had voor het boogschieten. Tijdens de oorlog was K.C. adjunct-stadsecretaris van Ant-werpen geweest, dat was dus een beetje aangebrand, dat mocht niet. Na de oor-log werd hij, zou je kunnen zeggen, weg-gepromoveerd als conservator van de oudheidkundige musea in Antwerpen.

Bij de na-oorlogse reorganisatie van de musea was er sprake van om in Antwerpen een scheepvaartmuseum op te richten. Er was al vóór de oorlog een stedelijk scheepvaartmuseum, maar die was tijdens de oorlog ingepakt geweest. De verzame-ling stond ten dele in een school in de Rodestraat in Antwerpen, ten dele in het zogenaamde Hessenhuis. Er zat ook nog een stuk verzameling in Het Steen. Men wilde proberen om van dat alles één museum te maken. Dat was alles nog maar enkel op papier, toen Maurice Seghers mij aanpreef bij Peeters, die iemand zocht om die collectie een beetje op poten te zetten. K.C. zei mij, dat ik in dienst van de stad kon komen als sjou-wer, een klusjesman, de laagste bediening die in de stad bestond. Dat wilde ik wel. Ik ging dus in dienst van de stad en ik werd tewerkgesteld in het Vleeshuis, een onderdeel van de Oudheidkundige Musea. Ik deed daar echt sjouwewerk, kisten en meubelen verplaatsen, de vloer vegen, alles wat een ongeschoolde arbeider zoal doet. Wat ik daar ook deed, omdat ik dat bleek te kunnen als oud-onderofficier, was wapens kuisen: een geweer of een mitrailleur uit elkaar nemen was geen

geheim voor mij; zo werden ook sabels en harnassen en ander oud goed ver-trouwde zaken voor mij.

Al gauw was ik daar onmisbaar, na drie maanden wist ik daar alles staan. Ik had een goed visueel geheugen; als ik een schilderij één keer gezien had, wist ik dat voor de rest vn mijn leven bij wijze van spreken. De reserve, het depot, was al gauw mijn domein, ik wist alles te zitten en ik vond het er eigenlijk wel goed. Maar toch bevredigde het mij niet om sjouwer te blijven. Toen hoorde ik, dat er een cursus bestond voor stedelijk bi-bliotheek-, archief- en museumpersoneel. Die stedelijke school werd geleid door Ger Schmook, de hoofdbibliothecaris van de stadsbibliotheek, een oud-onder-wijzer, een knappe vent. Die cursus, een weekend-curcus, ben ik dan gaan volgen. Ondertussen was ik in het Vleeshuis ook al nachtwaker geweest. Dat had ik vrij-willig aangenomen, omdat dat mij de kans gaf om te studeren. Ik leerde daar mijzelf ook tikken. Die nachtwakerij was overigens niet zo erg, ik miste mijn slaap niet, zal ik maar zeggen.

Ten behoeve van de cursus aan Schmook's school moest ik ook een proefschrift maken. Ik weet de aanleiding niet meer, maar ik koos als onderwerp 'scheepvaart-musea'. Ik besloot toen een reis te gaan maken door Nederland om na te gaan, hoe men daar de scheepvaartmusea geor-ganiseerd had, in het vooruitzicht van de vorming van een eigen scheepvaartmu-seum in Antwerpen. Ik ben per motor-fiets op reis gegaan. Ik bezocht de musea in Groningen, Sneek, Amsterdam en Rotterdam en onderzocht hoe men de verzamelingen catalogiseerde, welke publicaties er werden uitgegeven, hoe een steekkaart er uitzag, welk systeem van registratie men gebruikte, enz. Over de resultaten van mijn onderzoek schreef ik mijn proefschrift. Ik ben daar goed mee geslaagd voor de cursus.

Kort daarna moest ik bij de stadssecre-

taris komen en die vroeg mij of ik een scheepvaartmuseum kon organiseren. En ik heb daarop 'ja' gezegd. Dat museum zou worden ondergebracht in Het Steen, tot dan een oudheidkundig museum, waarin aandacht werd besteed aan de geschiedenis van Antwerpen, aan volkskunde, aan oorlogssouvenirs, eigenlijk aan van alles. Er was ook een scheepvaartafdeling. Alles dat niet te maken had met de scheepvaart, liet ik uit Het Steen afvoeren naar de andere musea. Ik begon ook met te laten verbouwen, waar nodig was. Ik was tot de vaststelling gekomen, dat het inrichten van een scheepvaartmuseum in Het Steen op papier allemaal mogelijk leek, maar dat men het gebouw gewoon niet binnen kon met een verzameling scheepvaart. De deuren waren te klein, de trappen te smal, materieel was er nauwelijks toegankelijkheid. Ik heb dat allemaal laten veranderen. Ik liet vallen in de vloer maken om grote modellen en vitrines boven te krijgen, deuren groter maken enz. Ik tekende de plans voor dat werk en daar kwam dan de stadsarchitect bij, in die tijd nog een grote mijnheer, men deed zijn petje af als men daar binnen kwam. Die keek wel wat op mij neer, al was ik door mijn weekend-cursus bevorderd tot toezichter, zaalwachter, zegt men in Nederland. Dit alles speelde zich af in de jaren 1948/1949, in de oude vleugel van Het Steen.

Ondertussen had men in Antwerpen door onderhandelingen bekomen, dat er een Nationaal Scheepvaartmuseum zou komen in Het Steen. Dat was al een oud plan, dat vooral werd gepropageerd door Brusselaars, die het dan ook in Brussel wilden hebben. Die van Antwerpen zeiden dan steeds, dat daar niet of nauwelijks water was en dat zo'n museum in Antwerpen moest komen. Dat was lange tijd een felle strijd. Sinds 1939 al werd die strijd voor Antwerpen gestreden door de Vereniging 'Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum' en zoals het zo

dikwijls gaat, er werd een Antwerpenaar Minister van Verkeerswezen, P.W. Seghers, en men heeft die dus kunnen overtuigen van dat museum in Antwerpen te laten stichten.

Om zo'n museum te kunnen herbergen, moest Het Steen verder worden aangepast, met name de in 1894 aan Het Steen gebouwde vleugel. Er waren voorts in het hele gebouw geen werkplaatsen, geen bibliotheek, geen reserve om collectie in te bergen. Kortom, er was veel te weinig ruimte. In 1951 moest ik toen bij de stadsarchitect komen en die vroeg mij te zeggen, wat ik nodig had: wat voor soort ruimten, welke toegangen, maar ook de kleinste details van de inrichting tot het laatste voetmatje toe. Dat was een zware opgave, ik was per slot geen architect. Ik tekende dus de grondplannen van wat ik dacht te kunnen laten verbouwen. En dat deed ik onder de druk van de tijd, want de éénmalige subsidie van de staat, groot 5 miljoen franks, zouden we om de een of andere begrotingstechnische reden slechts kunnen krijgen, wanneer binnen een bepaalde tijd met de verbouwingen zou worden begonnen. Die haast had allerlei vervelende gevolgen. De plans waren bijvoorbeeld nog lang niet volledig getekend, toen men in midden 1952 met de verbouwingen begon, en dat is ook de reden, dat de grote lift op straatniveau zijn laagste punt bereikt en niet in de kelder. Die haast zorgde ook voor onenigheid tussen mij en de architect, bijvoorbeeld over de grote zaal, die ik zonder palen wilde zien, maar waarin de architect palen had gedacht. Het werd uiteindelijk een zaal zonder palen!

De verbouwing van Het Steen duurde van 1952 tot 1958. Van dat jaar af zijn we begonnen het museum in te richten en open te stellen voor het publiek. Dat was werk, waar ik in kon opgaan, ik deed dat graag. Toen en in de jaren daarvoor was ik geheel alleen in het museum. Tussen 1952 en 1958 heb ik in het al

genoemde schoolgebouw in de Rodestraat veel gerestaureerd. Onder meer een verzameling Chinese jonken onder leiding van C. Nooteboom, de toenmalige directeur van het Museum voor Land- en Volkenkunde in Rotterdam. Die kwam om de week, in opdracht van de Stad Antwerpen, naar mij toe om steekkaarten op te maken van alles, wat ik aan die modellen gerestaureerd had. Ik heb in die jaren vele zaken door mijn handen laten gaan en toen voor het eerst ook kennis gemaakt met achterglasschilderijen, waarvan er toen een stuk of zes exemplaren in de verzameling waren. Die intrigeerden mij erg, vooral omdat niemand er iets van wist. Ook de verzameling uit het Hessenhuis heb ik grotendeels opgeknapt.

Bij de verhuizing van de verzameling naar Het Steen werkte ik steeds met sjouwerlieden. Ik scheen daar nogal hard van stapel te lopen, ik had een slechte reputatie als het op het verhogen van het werktempo aankwam. Ik ken in dat verband een anecdote. Bij de verwijdering van een deel van de verzameling uit het gebouw 'De Berg van Barmhartigheid', een voormalige bank van lening, die werd omgebouwd tot stadsarchief, werkte ik met werklozen. Eén van hen, een man die altijd op pantoffels liep en een pijpje rookte, presteerde het om bij het overbrengen van een verzameling schilderijlijstjes, die elk zo'n 300 à 400 gram wogen, steeds met één lijstje de 500 meter naar de auto af te leggen. Toen hij al zo'n vijf of zesmaal op en neer was geweest, zei ik hem bij het passeren: zoudt ge misschien in het vervolg twee lijstjes tegelijk kunnen nemen? Waarop hij mij toesnauwde: slavendrijver!

In de jaren '50 ben ik ook begonnen de verzameling en de bibliotheek uit te breiden. Toen ik eind jaren '40 bij het museum kwam, waren er zo'n 300 boeken; nú zijn het er 36.000. Wij kochten toen soms ook hele verzamelingen; bijvoor-

beeld die van het particuliere Museum voor Folklore van Brussel, in hoofdzaak een op de scheepvaart georiënteerde collectie, die door een antiquair was bijeengebracht en die op zekere dag aan het museum werd aangeboden.

Alex de Vos, nu mijn opvolger, was toen al bij het museum, vers van het leger. Eerst was hij naar het Museum voor Volkskunde gedirigeerd, maar omdat hij de zoon van een schipper was, kwam hij al gauw bij het scheepvaartmuseum. Wij hebben samen alles van het begin af moeten opzetten. Er waren bijvoorbeeld geen tentoonstellingsmeubelen, geen boekenrekken, geen bureau's, er was helemaal niets, behalve dan: het gebouw en de collectie. Ik heb heel de inrichting zelf moeten plannen en ontwerpen. Daar had ik geen budget voor. Het werkte aldus: ik maakte bestekken, ik tekende wat wij nodig hadden en ging dan naar de Dienst voor Stadsgebouwen, die zich bezig hield met alle infrastructuur van de musea. Zij maakten van mijn tekeningen echte tekeningen, en besteedden dat dan aan. En zo kwam alles, wat ik nodig had, in het museum, zonder dat die aanschaffingen op mijn begroting — die overigens maar zo'n enkele duizenden franks beliep — drukten. Ik moest alleen iedere keer mee naar de fabriek, waar de meubels werden gemaakt en dan bleek vaak dat het gebrek aan communicatie tussen mij en de Dienst — men nam mij als zaalwachter niet serieus — leidde tot foute constructies, die dan weer hersteld moesten worden.

Het merkwaardige was, dat ik in mijn lage rang van zaalwachter, de laagste graad van bediende in de musea, toch het museum leidde; ik richtte het in, maakte tentoonstellingen, schreef catalogi enz. Dat kon naar mijn idee niet zo blijven en ik vroeg aan K.C. Peeters, of ik niet bevorderd kon worden. Hij vroeg mij toen: kunt ge iets schrijven of een voordracht geven? Ik ben toen, begin jaren '50, lezingen gaan geven, in feite om er

beter van te worden. Ik had geen diploma's, ik had mijn studies niet voleind. K.C. had iets nodig om te laten zien: hij doet dit of hij doet dat, om een hogere rang los te peuten. Ik herinner mij nog, dat mijn eerste voordracht ging over de geschiedenis van het schip, met dia's, en ik deed die voordracht voor een parochievereniging. Dat bleek succes te hebben, ik heb er zo heel wat gegeven. Toen ben ik ook artikelen gaan schrijven, in het begin in 'Kronick', het personeelsblad van de stad Antwerpen, en zo als een olievlek ook naar andere tijdschriften. *Tussen het houden van een voordracht voor een parochievereniging en het herschrijven van Crone's Onze schepen in de Gouden Eeuw ligt nogal wat verschil. Van Beylen overbrugde die kloof op zijn manier.*

Het meeste stak ik op bij het maken van modellen, niet door te lezen. Dat modelbouwen leerde ik bij Maurice Seghers, die mij ook veel leerde over het bedrijf van de schepen. Maar het bevredigde mij niet helemaal, wat ik van hem hoorde. Wij spraken over hoogaarsen en hengsten, schepen waarover hij voor de oorlog al inlichtingen had verzameld: zij waren veel op de Schelde te zien. Maar een plan van zo'n schip kende hij niet. Hij bouwde modellen op basis van summier schetsen als een soort artist's impression. Hij was per slot een kunstschilder, géén technisch tekenaar. Een projectie-plan was voor hem een raadsel, dat kende hij niet. Hij geloofde vast, dat het voorste spant, waar het schip begint rond te worden, niet op een plan getekend kon worden; dat moest je al werkend bouwen. Ik vond, dat je alles moest kunnen tekenen. Ik ben toen begonnen met H.C.A. van Kampen's De zeilsport te lezen. Daar staat in hoe men een jacht ontwerpt, wat senten zijn, waterlijnen, spantlijnen, en aan de hand daarvan ben ik plans gaan tekenen. Gezien Seghers' uitlatingen was het voor mij een uitdaging om zo'n plan

wél compleet te tekenen. Ik ben toen ook naar Zeeland gegaan om hengsten en hoogaarsen, schepen waar Seghers veel over sprak, op te gaan meten. Met de gegevens die ik daar verzamelde, ben ik plans gaan tekenen. Ook langs de Zuiderzee ben ik toen botters gaan opmeten, schepen die ik alleen van Seghers' verhalen kende, maar die ik nooit had gezien. De werfbazen vonden het maar vreemd, dat een Belg bij hun schepen kwam rond-scharrelen. Maar zo rondneuzend ben ik er op een gegeven moment wel in geslaagd om met een vissende botter mee te gaan varen, met schipper Poepjes van Makkum. Alles wat ik opmat, bracht ik in plan en daar stond Maurice Seghers zó voor in bewondering, dat hij zei: de leerling is knapper geworden dan de meester, en hij zegde dat niet met afgunst.

Op die manier ben ik begonnen met schrijven. De opmetingen moesten van een verhaal worden voorzien en dat publiceerde ik in 'De Modelbouwer'. Ik had in die tijd veel contact met Petrejus, een man waar ik goed mee kon opschieten. De artikeltjes in 'De Modelbouwer' bleken een succes en zo ben ik dus verder gaan schrijven, mijn onderwerp langzaam verbredend.

Ik restaureerde toen ook voor modellen, gewoonlijk voor rijke mensen hier in Antwerpen, Franstalig, reders of zakenlui; ik moest dan over de in de modellen uitgebeelde schepen beginnen te lezen, in het Frans, in het Engels, ik probeerde mij de betreffende kennis eigen te maken. Zo heb ik bijvoorbeeld P.M.J. de Bonnefoux's "Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur" (Parijs, 1848) verschillende keren van voor tot achter uitgelezen. Ik wilde weten, hoe allerlei schepen technisch in elkaar staken. Het is dus vooral door het modelbouwen, dat ik mij aan het lezen gezet heb van de meest uiteenlopende werken, historisch en technisch. Ik had daarbij het geluk van een goed visueel geheugen, ik kende veel iconogra-

fie, ik tekende en schilderde zelf.

Door Maurice Seghers, die mij de verhalen van zijn vader over de gebruiken in de dokken vertelde, kreeg ik belangstelling voor de volkskundige aspecten van de scheepvaart. Bovendien denk ik, dat het feit, dat ik veel langs havens zwierf, eraan heeft meegewerkt, dat ik schepen en scheepvaart als het ware heb ingedronken. Ik herinner mij echt nog levendig de geluiden en de geuren uit de Oude Haven, waar ik als kind, daar vlakbij op de Italiëlei wonend, veel rondzwierf.

Zo ben ik steeds dieper en dieper op de vele aspecten van de scheepvaart ingegaan, zonder ooit een onderwerp, dat ik toevallig tegenkwam te vermijden. Het is kennelijk iets, dat mij ligt. En ik vind het leuk over al die dingen, die ik tegenkom, aan anderen iets te vertellen. En of ik dat nu doe via een tentoonstellingstekst of door een boek of artikel, ik probeer steeds zo duidelijk en didactisch mogelijk te zijn. Ik vind wél, dat ik daarbij de taal en begrippen mag hanteren, die gebruikelijk zijn en dat de bezoeker van het museum of de lezer die taal moet kennen of leren begrijpen. Ik herinner mij in dat verband nog een anecdote. De Groninger professor Jansen had een artikel van mij ter lezing voor deel 1 van de Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Na het gelezen te hebben zei hij mij: ja Van Beylen, dat is allemaal goed, maar dat zijn woorden die niet in Van Dale staan, geen mens begrijpt wat daar te lezen staat. Ik zei hem toen: professor, dat is niet mijn schuld, want ik kan iets, dat een bepaalde naam heeft, niet met een andere naam noemen; het heet zoals het heet en als U dat niet begrijpt, dan is dat omdat U het woord niet kent.

Nu moet ik wel toegeven, dat ik niet altijd zo streng ben tegen de lezer. Ik begrijp heel wel, dat ik moeilijk te begrijpen dingen als de drift van een zeilschip met zwaarden of het verband tussen een lijnen- en spantenplan en een echte scheeps-

romp goed moet verklaren. Graag gebruik ik dan een schilderij of prent, waarop een technisch iets artistiek is weergegeven. En dat brengt mij op het onderwerp iconografie, een voor mij heel belangrijk element bij het vertellen van de geschiedenis van de scheepvaart. Nogal eens beschouwt men schilderijen alleen van het artistieke oogpunt uit en gaat men voorbij aan de documentaire waarde. Ik kijk, met erkenning van hun artistieke waarde, toch altijd in de eerste plaats tegen schilderijen aan alsof het documenten zijn. Vaak staat er veel meer op dan op het eerste gezicht lijkt. En: de beste schilders zijn lang niet altijd goede schepenschilders. Ik gebruik daarom ook heel gemakkelijk schilderijen samen met modellen en voorwerpen in één vitrine, omdat ik vind dat het schilderij er in het scheepvaartmuseum niet alleen hangt om mooi te zijn, maar dat het met name in technisch opzicht ook veel meer te bieden heeft.

Ik heb daarnaast ook altijd gezocht naar een manier om de gesproken of gezongen taal tentoon te stellen. Dat zijn facetten van de scheepvaartcultuur, heel belangrijke, die zich maar moeilijk laten tonen. Dat is nooit verder gekomen dan het op-hangen in de vitrines van aan de scheepvaart ontleende gezegdes. Mijn bedoeling was om in sommige zalen maritieme volksmuziek of maritime muziek zonder meer te laten horen: muziek die de zee oproept en die het door modellen, voorwerpen en iconografie opgeroepen beeld van de maritieme cultuur weer wat opvult. Misschien gebeurt dat in de toekomst nog wel eens, wanneer er weer geld is voor dit soort dingen.

Op de vraag of hij tevreden was over het-geen hij in de achter hem liggende jaren in Het Steen tot stand had gebracht, antwoordde Van Beylen met een voorzichtig 'ja'. Wél voegde hij daar in één adem aan toe, dat veel naar zijn mening toch niet voldoende op poten stond. Het weten-

schappelijk apparaat, dat elke tentoonstelling moet ondersteunen, is onderontwikkeld, 'ik had al mijn wetenschap moeten kunnen neerschrijven'. De ontsluiting van de enorme hoeveelheid foto's en ander iconografisch materiaal is bepaald onvoldoende; té veel niet belangrijke gegevens rond de aanschaf van een model, een ander museumvoorwerp of

foto's zijn alleen aan hem bekend en staan niet op schrift, vooral omdat er geen tijd was om alles op te schrijven. De catalogisering van de bibliotheek is nog verre van volmaakt. Zijn diepste wens is, dat zijn opvolger, Alex de Vos, tijd en middelen zal krijgen om op de ingeslagen weg voort te gaan.

Jules van Beylen als maritiem historicus

G.C. Asaert

"Rigoreus-streng heeft hij zich vereenzelvigd (ook door geduld) met de constructeurs van modellen en zeilschepen". (Ger Schmook, Stap voor stap langs kronkelwegen. Antwerpen, 1976, p. 558).

Toen mij werd gevraagd het maritiem historisch werk van Jules van Beylen te bespreken, heb ik deze opdracht gaarne aanvaard. De gevierde is immers een boeiende, veelzijdige figuur en bovendien een goede vriend. Toch ben ik zo vrij enige reserves naar voren te brengen. Vooreerst is deze man volstrekt niet aan het eind van zijn latijn gekomen en zijn ongeblust dynamisme staat er borg voor, dat nog heel wat publicaties in de komende jaren uit zijn pen zullen vloeien. Verder heb ik slechts aarzelend voor bovenstaande titel gekozen. Van Beylen is immers geen maritiem historicus in de gangbare betekenis, geen navorser die het verleden van de scheepvaart in brede perspectieven heeft bestudeerd. Naar het mij voorkomt behoort Van Beylen niet tot de groep van de geduldige archiefbezoekers die vlijtig en nauwgezet bronnen bestuderen, steekkaart na steekkaart vullend, om vervolgens een al dan niet geslaagde synthese uit te werken. De meeste maritiem historici in Nederland en Vlaanderen en elders behoren tot dit gild. Door hun academische vorming hebben zij deze weg gekozen en het hoeft niet te verbazen dat het schip an sich minder in de kijker loopt, maar meer aandacht wordt besteed aan de scheepvaart in de brede context van zeehandel en internationale overzeese betrekkingen. De benadering door Van Beylen is anders,

een vaststelling die geen enkele kritiek inhoudt en volstrekt niet denigrerend is bedoeld. Als autodidact heeft Van Beylen andere uitgangspunten. Hij staat veel dichtter bij het oude schip dan de klassieke maritiem historicus, die het via geschreven bronnen bestudeert. Welk maritiem historicus kan zeggen, dat hij ooit op de bovenkant van het boeisel, tussen de voorste en de achterste bolders, een potdeksel heeft gespijkerd¹), tenzij een Van Beylen die veel nauwer verbonden is met het oude schip en al zijn onderdelen, die het heeft gemeten en getekend en nabgebouwd, die de spanten heeft gestreeld en de zeilage heeft gekoesterd. Men kan stellen dat hij de plecht onder de voeten heeft gevoeld en het buiswater op de lippen geproefd. De lezer voelt waar ik heen wil. Van Beylen is veel meer een man van de scheepstechniek, gebiologeerd als het ware door die oude zeilschepen die hij van kiel tot toppenend als niet een kent en die hij heeft doorgrond via opmeting en modelbouw.

Is Van Beylen dan niet veeleer een scheepshistoricus? De vraag kan bevestigend worden beantwoord, ware het niet dat deze omschrijving mij als te beperkt voorkomt. Wie de bibliografie van deze man doorneemt²), wordt immers getroffen door de technische, ik mag wel zeggen de gespecialiseerde aspecten van zijn oeuvre. Zijn technische competentie

prevaleert, gelukkig fenomeen, want hierdoor wordt het voor de klassieke maritiem historicus mogelijk bij hem te rade te gaan. In deze tak van de wetenschap kunnen historische background en wetenschappelijke bagage immers niet volstaan. Mensen van uiteenlopende vorming reiken er elkaar de hand en lang voor de interdisciplinaire samenwerking tot een modewoord was gerijpt, bundelden reeds nautici en archivariissen, technici en bibliothekariissen, museummensen en wetenschappelijke onderzoekers hun krachten.

Maar keren wij terug naar Van Beylen's bibliografie. Zijn oeuvre is zeer aanzienlijk. Het strekt zich voorlopig uit over ruim 30 jaar en omvat meer dan honderd nummers, meest gesteld in het Nederlands maar ook in de grote wereldtalen Engels, Frans en Duits, uitzonderlijk zelfs in het Spaans en Italiaans³⁾.

Wij zegden reeds, dat Van Beylen qua vorming een autodidact is, zoals zovelen van zijn generatiegenoten, kinderen van een volk, dat slechts een goede halve eeuw geleden uit zijn sociale en culturele discriminatie is opgestaan en met bloed, zweet en tranen eindelijk hoger onderwijs in de volkstaal kon veroveren. Tegen een volksvreemde bourgeoisie in hebben de kleine Vlamingen zichzelf moeten vormen. Niet ten onrechte heeft men het Vlaanderen van voor enkele decennia een selfmade land genoemd. Legio zijn de mensen van de generatie Van Beylen die via allerlei omwegen door zelfstudie de maatschappelijke ladder hebben beklommen. Toch zal Jules Van Beylen niet ontkennen minstens één voortreffelijke leermeester te hebben gekend. Nadat hij als jong beroepsmilitair de Achttiendaagse Veldtocht en krijgsgevangenschap in Duitsland had meegemaakt, kon hij tenslotte het uniform afleggen met behoud evenwel van zijn militaire haarsnit.

Zoals dat vaak het geval is heeft het toeval dan zijn verder lot bepaald. Van

Beylen voelde zich geroepen tekenlessen te volgen aan de Antwerpse Academie en kreeg contact met de Vlaamse marineschilder Maurice Seghers (1883-1959)⁴⁾, tevens een uitstekend bouwer vanscheepsmodellen. Diens grote belangstelling voor Zeeuwse platbodems in het bijzonder en voor het oude schip in het algemeen alsmede zijn deskundigheid in het tekenen van deze vaartuigen⁵⁾ heeft hij op zijn veel belovende pupil kunnen overdragen. Hier is Van Beylen een definitieve richting ingeslagen.

Zijn eerste publikaties verschijnen in "De Modelbouwer"⁶⁾ in 1950, hij is dan 32 jaar jong. Deze bijdragen die uiteraard een neerslag vormen van zijn ervaringen als modelbouwer, werden dankbaar aanvaard. De auteur is zijn eerste onderwerpen steeds trouw gebleven. In latere jaren wijdt hij immers diverse bijdragen aan modelbouw in hetzelfde tijdschrift⁷⁾. Intussen is hij als suppoost in dienst getreden bij het Oudheidkundig Museum Steen, het latere Nationaal Scheepvaartmuseum. Gewis geen gewone suppoost, want deze korporaal draagt reeds de maarschalkstaf in zijn ransel. Dat men hem reeds in brede kring waardeert, blijkt uit zijn opname in de Marineacademie als geassocieerd lid, we schrijven 1951. De Mededelingen van de Marineacademie van 1950-1951 vermelden hem als Toezichter Musea voor Oudheden en Toegepaste Kunst, Boomsesteenweg 424, Wilrijk-Antwerpen⁸⁾.

Van Beylen's inaugurale lezing in de Marineacademie grijpt plaats op 16 januari 1951 en handelt over "Platbodems in de Lage Landen". Hij beschrijft hierin de laatste houten vaartuigen scheepsbouwkundig, wijst op het belang van een goed model en breekt een lans voor de opmeting en het in plan brengen van deze stervende schepen. Zijn voordracht wordt alom geprezen en in de Mededelingen van de Marineacademie gepubliceerd, voorzien door de auteur van een reeks

tekeningen⁹⁾. Typerend voor de tijd is dat het, op één uitzondering na, de enige bijdrage is in het Nederlands gesteld.

Het volgend jaarboek vermeldt Van Beylen reeds als assistent-dienstleider van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Zijn penaten brengt hij voor goed onder aan de Paul van Ostayenlaan 26, Antwerpen-West¹⁰⁾. In het jaarboek 1956-1957 lezen wij, dat hij actief lid is geworden van de Marineacademie, tevens lid van de Raad van Beheer¹¹⁾. Van Beylen is nu werkend lid van drie afdelingen: 1. Scheepvaartgeschiedenis en archeologie; 2. Zeevaartkunde, oceanografie, hydrografie en meteorologie; 3. Iconografie. Van laatstgenoemde afdeling wordt hij in 1971-1972 voorzitter, van eerstgenoemde is hij sedert vele jaren sekretaris, functies die hij steeds met gezag bekleedt.

Hoeft het te verbazen dat hij een groot aantal bijdragen heeft gewijd aan het Nationaal Scheepvaartmuseum¹²⁾ waarvan hij naar het woord van Schmook "de interne herbouwer" is¹³⁾. Het betreft artikels over tijdelijke tentoonstellingen¹⁴⁾, over museumaanwinsten en -voorwerpen¹⁵⁾ over museologie¹⁶⁾ en ook over andere maritieme musea¹⁷⁾. Van hieruit is het slechts een kleine stap naar de scheepstypologische bijdragen. Naast de reeds geciteerde "Platbodems van de Lage Landen" volgt een lange reeks bijdragen die uitmunten door originaliteit, grondigheid en vakmanschap en die zijn naam en faam definitief vestigen. Zijn reputatie overschrijdt de rijksgrens en in 1961 voert hij het woord te Amersfoort¹⁸⁾ en Middelburg¹⁹⁾, telkens over de oude Zeeuwse vissersschepen en in Arnhem²⁰⁾ over de invloed van het Deltaplan op het maritieme volksleven.

Het zou ons te ver voeren alle geschriften van Van Beylen te bespreken. Naar onze smaak excelleert hij als auteur in deze scheepstechnische publikaties, die een hoogtepunt bereiken in het mooie boek "De Hoogaars", verschenen in de reeks

monografieën van klassieke Nederlandse scheepstypen, met talrijke tekeningen verlicht en voorzien van de opmeting en een plan van een Tholense hoogaars²¹⁾. Bij deze typologische bijdragen sluiten enkele stukjes over scheepsarcheologie²²⁾ aan.

In 1955 waagt Van Beylen zich voor het eerst aan de eigenlijke scheepvaartgeschiedenis, met bijdragen meestal bestemd voor een breder publiek, vulgarisatie van de goede soort, in een prettig leesbare stijl gesteld²³⁾. Daarnaast zijn er echter ook stukken die zwaarder wegen en een wezenlijke bijdrage tot de scheepvaartgeschiedenis betekenen door de revelatie van nieuwe en onvermoede gegevens. Ik denk hier in het bijzonder aan zijn artikel over Antwerps zeevisserij in de vorige eeuw²⁴⁾, een in onze tijd reeds lang vergeten activiteit.

Toen van Beylen opdracht kreeg het nog veel geraadpleegde boek van G.C.E. Crone²⁵⁾ te herwerken en aan te passen aan de nieuwe stand van het wetenschappelijk onderzoek, kweet hij zich zo overtuigend van zijn taak dat een totaal vernieuwd boek van de pers kwam dat als "Schepen van de Nederlanden"²⁶⁾ van stapel liep. In dit standaardwerk, Van Beylen's meest bekende boek, vindt de lezer een overzicht van de algemene ontwikkeling van het schip tot 1600 en van de scheepsbouw in de 17e eeuw in de Noordelijke maar nu ook in de Zuidelijke Nederlanden. Gezaghebbende historici zoals J.H. Kernkamp en J.R. Bruijn hebben hun lof niet gespaard.

Toen plannen werden gesmeed om een maritieme geschiedenis der Nederlanden op stapel te zetten, werd door de Nederlandse uitgever voor Van Beylen terecht een plaats in de hoofdredactie voorbehouden, een aanbod dat hij, met de bescheidenheid die hem kenmerkt, heeft afgewezen. Dit neemt niet weg dat Van Beylen een beslissend aandeel had in de totstandkoming van het eerste deel, waar-

van hij een ijverig redactielid was, terwijl hij ook het hoofdstuk over de scheepstypen schreef²⁷). Bovendien was ook een gewaardeerd hoofdstuk in het tweede deel van zijn hand²⁸).

Niet te vergeten zijn Van Beylen's preoccupaties met de cartografie en het nautische instrumentarium²⁹).

Typerend voor de polyvalentie van deze man is zijn geprezen deskundigheid op een geheel ander terrein, te weten dat van de Vlaamse maritieme achterglasschilderkunst. Van deze églomisés bezit het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen een van de belangrijkste collecties in de wereld. Deze picturale kunstwerkjes zijn ook voor de iconografie van het schip uiterst kostbaar. Na jarenlange studie heeft Van Beylen de centra Oostende en Antwerpen van deze kunst herondekt en overtuigend deze scheepsportretten geïdentificeerd³⁰).

Dit beknopte overzicht zou onvolledig zijn zonder aandacht te vragen voor het encyclopedisch werk, dat Van Beylen heeft gepresteerd. Zo maakte hij deel uit van de redactie van de Maritieme Encyclopedie en was tevens medewerker aan deze onderneming die men ons taalgebied kan benijden³¹). Ook werd zijn deskundigheid op prijs gesteld bij de herziening van het bekende Glossaire Nautique van A. Jal. Van Beylen is lid van de redactie, die een nieuwe uitgave voorbereidt onder de leiding van prof. dr. Michel Mollat. Bovendien legde hij voor korte tijd de laatste hand aan een Viertallig zeillexicon, omvattend ca. 7.000 trefwoorden met vertaling van elk lemma in het Frans, Engels en Duits. Ik meen de tolk van velen te zijn door hier de hoop uit te spreken, dat dit benedictijnerwerk eerlang de verspreiding mag krijgen waarop het ongetwijfeld aanspraak mag maken.

Ook museologisch heeft Van Beylen zijn sporen verdiend. Op het jongste congres (1981) te Parijs werd hij voor drie jaar tot voorzitter verkozen van het Interna-

tional Congress of Maritime Museums. Deze activiteiten vallen echter buiten het hier behandelde onderwerp.

Wanneer ik Van Beylen's oeuvre im grossen Ganzen tracht te typeren zou ik volgende hoofdlijnen in zijn werk kunnen ontwaren. Een eerste kenmerk is zijn brede belangstelling. Het behoort tot de durf van de autodidact, dat hij zich niet in een beperkte discipline gaat verschanzen. De selfmade man legt beslist meer stoutmoedigheid aan de dag dan de streng geschoolde academicus, die er vaak voor terugschrikt om zijn vakgebied te verlaten en aarzelt om zijn reputatie in de weegschaal te werpen. Ten tweede, aansluitend bij Van Beylen's brede belangstelling, is er zijn grote polyvalentie. Van Beylen is een man die men op diverse terreinen kan raadplegen: modelbouwer, tekenaar, opmeter van schepen, scheepshistoricus, specialist van de églomisés, museumman, lexicograaf, enz. Is het gewaagd te veronderstellen dat de universitair dit niet kan waarmaken omdat hij het te riskant vindt zich op het gladde ijs van zoveel disciplines te wagen? Een derde constante is, dat Van Beylen vrijwel nooit archiefbronnen heeft aangeboord, maar trouw is gebleven aan stoffelijke bronnen, zoals schepen en scheepsmodellen. Ten vierde, ook dat is belangrijk, hanteert hij een vlotte pen, schrijft een heldere taal en weet zijn lezer echt leesplezier te bezorgen.

Ten vijfde en laatste verheugt het mij hier te mogen wijzen op de grote verbondenheid van deze Antwerpenaar met Noordnederland. Het voor ons Vlamingen zo grote waterland van het Noorden met zijn rijke wetenschappelijke en maritieme tradities heeft jaren geleden Van Beylen ontdekt. Opmerkelijk is het groot aantal lezingen, dat hij in Nederland heeft gehouden. Betekenisvol is ook, dat de meeste van zijn boeken bij Nederlandse uitgeverij werden gepubliceerd, dat hij geregeld aan Nederlandse tijdschriften heeft

meegewerkt en Zeeuwse onderwerpen aangesneden. Het hoeft dan ook niet te verbazen, dat Jules Van Beylen gaandeweg in het Noorden erkennig heeft gevonden. Prof.dr. J.R. Bruijn, onnodig hem hier voor te stellen, spreekt over Van Beylen als de man "wiens theoretische en praktische kennis van de zeilschepen momenteel in ons taalgebied onovertroffen is..."³²). Jaren later noemt dezelfde gezaghebbende maritiem historicus Van Beylen "de grote Antwerpse kenner van de scheepsbouw"³³). Dat deze bijdrage in een Nederlands vaktijdschrift kan verschijnen en niet in een Belgisch is in dit opzicht symptomatisch. Zelden is men sant in eigen land.

Dit overzicht, hoe onvolkomen ook, moge getuigen van de diversiteit van Van Beylen's belangstelling, van de veelzijdigheid van zijn kunnen, van zijn doorzettingsvermogen en werkkraft. Ik ben er mij wel van bewust, dat het gevaar bestaat dat men zijn personage gaat overschatten, zeker als men er door jarenlange vriendschap mede verbonden is. Men zoek hier

Noten

1. J. Van Beylen, De hoogaars (Bussum, 1978.) p. 135.
2. Publicaties van J. van Beylen, zie p. 32 e.v. In dit notenapparaat wordt bij verwijzing naar deze lijst van publicaties steeds gesproken van 'Publicaties' plus het (de) van toepassing zijnde nummer(s).
3. Publicaties nr 83. Naast de oorspronkelijke Duitse uitgave verscheen in 1967 bij Elsevier/Amsterdam 'De glorie van het schip' met daarin Van Beylen's bijdrage 'Het achterglasschilderen van scheepsportretten'. Franse, Spaanse en Italiaanse edities van het boek verschenen resp. bij Laffont/Parijs, Ediciones Castilla en Editoreale Electa/Milaan.
4. Over hem notities van J. Van Beylen in de Maritieme Encyclopedie VI, p. 171, en in M. Seghers & R. de Bock, Schepen op de Schelde (Antwerpen, 1967) p. XIV-XVII.
5. Zie o.m. de reeks tekeningen in M. Seghers & R. de Bock, o.c.

geen kritiek, die staat wellicht tussen de lijnen, maar om deze bijdrage geloofwaardig en echt niet te flatterend te maken zou ik durven stellen, dat Van Beylen soms te weinig nuanceert, en wel eens van een te grote stelligheid blijkt durf te geven. Ook is zijn annotatie naar de smaak van een leerling van de Gentse school hier en daar aan de sobere kant.

Laat dit dan kritiek zijn, hij kan geen afbreuk doen aan al het goede dan ik hoger heb neer geschreven.

Ik wil deze bescheiden en onvolledige bijdrage niet afsluiten zonder hulde te brengen aan de vrouw achter de schermen. Frieda Van Beylen-Beirnaert is ondanks de zorgen om haar groot gezin voor haar echtgenoot steeds een ontzaglijke steun geweest. Zij heeft al zijn geschriften zien groeien en heeft ook alles woord na woord gelezen. Deze medewerking aan Van Beylen's werk, inhoudelijk maar vooral stilistisch, is niet meetbaar, maar, naar het mij voorkomt, uiterst kostbaar geweest. De auteur zal de laatste zijn om dit te ontkennen.

6. Publicaties nrs 1, 2 en 3.
7. Idem nrs 4 t/m 10.
8. Mededelingen Marine Academie V, 1950-1951, p. 9.
9. Publicaties nr 37.
10. Mededelingen Marine Academie VII, 1953, p. 7.
11. Idem X, 1956-1957, p. XXIV.
12. Publicaties nrs 13-17, 20, 22, 24, 26-30, 33.
13. G. Schmook, Stap voor stap langs kronkelwegen (Antwerpen, 1976) p. 558.
14. Publicaties nrs 38, 46, 53, 54, 63, 67, 69, 96, 111, 113, 116 en 120.
15. Idem nrs 57, 60 en 100.
16. Idem nrs 18, 19, 21 en 25.
17. Idem nr 31.
18. Lezing gehouden in 1961 voor het Tweede Nederlands Oudheidkundig Congres (Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek) over 'Verdwenen Zeeuwse vissersschepen'.
19. Lezing gehouden in 1961 voor het Zeeuws

- Genootschap der Wetenschappen te Middelburg over 'Zeeland en zijn vissersschepen'.
20. Lezing gehouden in 1961 voor het Beraad van het Nederlands Volksleven en het Nederlands Volkskundig Genootschap (Volkskundedag, Nederlands Openluchtmuseum, Arnhem) over 'De invloed van het Delta-plan op het volksleven; wat al in de scheepvaart veranderde'.
 21. *Publicaties* nr 107.
 22. Idem nrs 39, 40 en 100.
 23. Idem nrs 45, 48, 65, 76, 87 en 90.
 24. Idem nr 51.
 25. Onze schepen in de Gouden Eeuw. Amsterdam, 1939 (Patria reeks. Vaderlandsche cultuurgeschiedenis in monografieën XIX).
 26. *Publicaties* nr 89.
 27. Idem nr 104.
 28. Idem nr 105.
 29. Idem nrs 44, 46, 50 en 66.
 30. Idem nrs 58, 59, 78, 80, 83, 108, 116 en 117.
 31. Idem nr 97.
 32. Folder van de Wereldbibliotheek N.V. te Antwerpen in verband met 'Schepen van de Nederlanden'.
 33. Bijdragen en Mededelingen voor de Geschiedenis der Nederlanden deel 97, 1982, p. 350.

Van Beylen en de modelbouw: autoriteit, mentor en bouwer

A. Blussé van Oud-Alblas

De Nederlandse houten ronde en platbodemjachten — en met name de Friese boeiers, Friese jachten en tjotters — zijn na de tweede wereldoorlog nog net op tijd van de ondergang gered door nostalgische jachteigenaren. De naam Eeltjesbaas bracht hen tot diepe ontroering. Zij richtten de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem Jachten op en vonden in T. Huitema de rusteloze secretaris en perfecte organisator, die in jarenlange voortreffelijke dienst gewerkt heeft aan de opbouw van de Stichting tot het belangrijke en representatieve lichaam, dat zij thans is. In haar vloot vonden de houten jachten nieuw leven en aanzien.

Op heel ander niveau heeft de redding van de houten vissersschepen van de Zeeuwse Zee gespeeld, in het bijzonder die van de botters. Hier zijn zelfdoeners aan de gang gegaan. Veelal opererend vanuit bescheiden middelen hebben zij aan de oude, vaak op hun laatste benen lopende schepen, aan wrakken soms, wonderen van restauratie verricht. Vaak in zelf aangeleerde houten scheepsbouw. De grote vloot, bestreken door de Stichting Botterbehoud, de restauraties, waarvoor de Stichting nog steeds subsidie weet los te krijgen, zij getuigen van een wonderbaarlijk resultaat, dat alleen door liefde voor het schip, krom liggen en hard ploeteren kon worden bereikt.

De Zeeuwse houten vissermannen hebben deze reddingsboten gemist. Goed, er varen nog houten hoogaarsjachten rond — waaronder bijzonder mooie —, er vaart nog een echt niet mooie houten hengst

als jacht en er worden in staal ook nog wel jachten van vissermanmodel gebouwd, maar de eenvoudige, welhaast zwarte houten hengsten, aken, hoogaarsen en schouwen, die met hun bruine zeiltjes en eigen silhouet de wijsheid van de Zeeuwse wateren en kustgaten stoffeerden, die varen niet meer. Dat zij niet volledig en geruisloos achter de kim zijn verdwenen en dat wij ons nog steeds een duidelijk beeld van hen kunnen vormen en maken, danken wij aan Van Beylen.

Hij zegt, dat Maurice Seghers zijn leermeester is geweest. Seghers (1883-1959) was de grote Belgische marineschilder. Hij hield van de vissermannen. Hij verstond de kunst hen te tonen zoals ze waren op hun eigen water en in hun eigen Zeeuwse licht en luchten. Hij was daarnaast een zeer bekwaam modelbouwer, strevend naar hoge kwaliteit. Hij bereikte die dankzij studie, waarneming aan boord en het vastleggen — veel in schetsen — van gegevens.

De liefde voor het schip heeft Van Beylen niet behoeven te leren. Wél zal hij veel hebben opgestoken van de onderzoeksmethodes van Seghers en van diens modelbouw. Maar hij heeft toch zijn eigen grote gaven. Ten eerste de geneigdheid tot geduldig, nauwkeurig historisch onderzoek. Dan zijn grote vaardigheid met de zowel ten aanzien van technische scheepstekeningen — lijnentekening, constructietekening, zeil- en tuigplan — als ten aanzien van glasheldere weergaven van details en situaties aan boord. Voorts is hij een uitstekend modelbouwer, kri-



Volmodel van de hengst GRA 1, schaal 1:10, gebouwd door J. van Beylen op basis van gegevens ontleend aan een in 1950 in de haven van De Paal (Zeeuws-Vlaanderen) opgemeten schip van dit type. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam



Volmodel van een boeieraak, schaal 1:20, gebouwd naar tekeningen door J. van Beylen. Bij het model behoort een groot aantal, gedetailleerd uitgevoerde uitrustingsstukken. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

tisch tegenover eigen werk en opzij leggend waarmee hij niet tevreden is. En tenslotte verstaat hij de kunst anderen in de modelbouw binnen te brengen en de weg te wijzen door uitstekend geïllustreerde bouwbeschrijvingen. Zij zijn helder en gemakkelijk leesbaar gesteld en wekken het gevoel, dat men eigenlijk niet voor moeilijkheden zal komen te staan.

Met deze laatste gave komt Van Beylen in de openbaarheid door zijn artikelen in het Nederlandse Maandblad "De Modelbouwer", orgaan van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers. Het gaat dan om de modelbouw op spanten. In 1950 eerst een serie artikelen over modellen op spanten in het algemeen, daarna twee series over respectievelijk het geplankte halfmodel van een boot voor een loodskotter en een model van een open boot met middenzwaard en sloeptuig. Laatstgemeld artikel loopt over naar de jaargang 1951 en wordt gevolgd door een artikel over de bouw van een walvissloep. Na deze inleiding – men zou haast zeggen: vingeroefeningen – komt in de jaargangen 1951 en 1952 de visserman aan de beurt: een botter.

Men kan dan moeilijk zeggen, dat het in het openbaar getrokken spoor naar de typisch Zeeuwse vissersschepen wijst. Maar niet in het openbaar is Van Beylen wel degelijk in die richting bezig. Zijn latere publicaties en het tekeningenbestand van het Antwerpse scheepvaartmuseum tonen onder het jaartal 1951 naar opmetingen van de betrokken schepen vervaardigde tekeningen (lijnenplan, doorsneden en tuigplan) van de Tholense hoogaarsen TH 35 en TH 64. Het zijn allebei mooie, elegante echte Tholenaars; de '35' heeft nog het klassieke scherpe achterschip, de '64' heeft het ronde lemmegat. Uit hetzelfde jaar 1951 is er dan ook het stel tekeningen van de opgemeten hengst CLN 1.

Van Beylen is met de Zeeuwse schepen hard bezig. Hij gaat zoeken en praten bij

vanouds bekende werven. Hij onderzoekt de oude bouwmethoden en duikt oude werfboeken en bestekken op. In het werfboek van de tot 1875 gewerkt hebbende werf van P.H. Jonker aan de Kinderdijk vindt hij een uit 1859 daterend bestek van een Kinderdijkse hoogaars – dus geen Zeeuw – en de maten van een Oostduivelandse hoogaars van 1863, een zogenaamde platte Duiveland en een echte Zeeuw. Bij Meerman op Tholen, waar hij nog de bouw van een houten hoogaars meebeleeft, vindt hij een bestek van 2 Mei 1874. Op basis van dat bestek tekent hij het algemene plan, de doorsneden en het tuigplan van die oude hoogaars, daarbij ook gegevens gebruikend, die Seghers had bijeengebracht. Het is een heel mooi schip, echt voor werk in de zeegaten en daarbuiten, stoerder dan de Tholenaars. Het jaartal van die tekeningen is 1961. Maar dan heeft Van Beylen intussen ook nog opgemeten en in tekening gebracht de Zeeuwse schouw BZ 1 en de boeier-aak CLN 16. In de ogen van schrijver dezes is 1961 voor Van Beylen het jaar van de doorbraak naar buiten als autoriteit voor de Zeeuwse vissermannen. In Nederland wekt hij opzien met twee voordrachten, vooral die, gehouden te Amersfoort over "Verdwenen Zeeuwse vissersschepen". Hij schudt mensen wakker. In België verschijnt dat jaar in de Mededelingen van de Marine Academie van België zijn monografie "Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde" met zijn tekeningen. (In 1964 brengt Van Kampen & Zoon dit omvangrijke artikel als boek in de circulatie.) En Huitema, zoekend naar deskundige medewerkers aan zijn standaardwerk "Ronde en platbodem jachten" weet Van Beylen te vinden. Diens bijdrage is in vele opzichten gelijk aan de monografie, de tekeningen van de TH 35, CLN 1, en BZ 1 vergezellen haar. Ook de lengte- en dwarsdoorsneden van de TH 64.

En nu hebben de Zeeuwse schepen hun



Model van een Arnemuider hoogaars, schaal 1:10, gebouwd door J. van Beylen naar tekeningen van zijn hand, die zijn gebaseerd op een origineel bestek uit 1874 van de werf Meerman te Arnemuiden. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

plaats terug. Van Beylen vindt de erkenning als autoriteit, die hem toekomt en zijn tekeningen worden onderkend als "gefundenen Fressen" voor de modelbouwers.

Het is dan eigenlijk logisch, dat Van Beylen zich direct tot de Nederlandse modelbouwers richt met de Bouwbeschrijving van de Tholense hoogaars, die begint in de jaargang 1962 van "De Modelbouwer", door 1963 heenloopt en eindigt in 1964. Het is een prachtig stuk werk. Het geeft een mooie Tholenaar met rond, lemster gat met werkelijk alles wat er aan tuig en uitrusting bij horen kan. Uitmuntend geïllustreerd door de schrijver. In de jaargang 1970 van "De Modelbouwer" herhaalt Van Beylen zijn voortreffelijke kwaliteit in een bouwbeschrijving van een vissersschip van de Zuiderzee: een botter. Zij dekt drie jaargangen: 1970, 1971 en 1972. Wij herinneren ons zijn bouwbeschrijving van een botter in de jaren 1951 en '52. Vergelijking doet blijken, hoezeer Van Beylen erin is geslaagd tot nog hoger kwaliteit te stijgen. Nog vollediger voorlichting, veel mooier — tenminste in de ogen van schrijver dezes — schip. Wie nu een echt heel mooi bottermodel bouwen wil, hij weet de weg. Van Beylen heeft zijn monografie over de Zeeuwse vissersschepen en de bouwbeschrijving van de Tholense hoogaars verenigd in het standaardwerk "De Hoogaars", uitgegeven door Unieboek. Naar verluidt, staat een soortgelijk boekwerk op stapel, gebaseerd op de Zuiderzee botter. Men kan er ongeduldig op wachten.

En dan tot slot Van Beylen als modelbouwer. Zoals gezegd, kritisch tegenover eigen werk, opzij leggend wat hem niet bevalt, geduldig zoekend naar perfectie en die bereikend. Maar er is meer. Hij geeft de schepen feilloos weer zoals zij in hun kleuren van eenvoudige werkschepen waren, maar hij voegt er iets aan toe: eigen leven. Een scheepsmodel kan in

grote perfectie zijn gebouwd, maar het kan dan ook morsdood zijn. Waar zit dat in? Denkelijk in de geestelijke instelling van de bouwer tot zijn produkt. Het kan zijn een etalagemodel van een passagiersstomer van een van onze grote rederijen, koel professioneel op bestelling vervaardigd. Het kan zijn, dat de bouwer onder de plicht van ambtelijk verband zijn werk doet en eigenlijk een tegenzin heeft, die eerst tot uiting komt wanneer hij met pensioen gaat en dan de hele modelbouw met één klap over boord zet. Bij Van Beylen speurt men liefde voor het schip, liefde voor het model, dat onder zijn handen groeit. En dan geeft hij het leven. Het Rotterdamse Maritiem Museum "Prins Hendrik" heeft van hem een flink model van de op het bestek van 1874 gebaseerde Arnemuier. Nog slechts kort geleden bracht Van Beylen naar het "Nederlands Scheepvaartmuseum" te Amsterdam zijn model van een helemaal echte hengst. Hun portretten vergezellen dit artikel. Naar onze mening met recht. Want nu moge dan de Tholenaar met zijn elegante verfijning onder het rijzige bezaanttuig duidelijk het mooiste meisje van de familie zijn; als men dat meisje — vooral als jacht — ziet liggen en varen, dan krijgt men het gevoel, dat ze toch wel heel erg met zichzelf bezig is en graag nagekeken en bewonderd wil worden. Maar zij mist de trouwhartige stoerheid van de Arnemuier. Zijn mooie, elegante roer heeft ze niet en ze kan dat archaische spriettuig met zijn vreemd gevormd sprietzeil niet voeren. Het zou niet bij haar passen. En nooit zou ze met zoveel lef in het zeetje op het Veerse Gat of de Wielingen uitlopen of slingerend en handelend met de spriet wijd naar buiten voor wind en zee weg thuis kunnen varen.

En dan de hengst, nog in zijn klassieke vorm, zonder vervorming tot gladboordse lemmerhengst. Hij trekt maar weinig kijkers. Geen afscheid nemend zakenman zal, gesteld voor de keus van zijn af-

scheidscadeau tussen Arnemuier, Tholenaar, botter en hengst, zeggen: "Graag de hengst". Want een hengst is niet toeschietelijk. Zijn steven staat stijl, zijn berghout ligt laag en blijft laag lopen. Zijn roer staat bijna rechtop en is niet mooi. In de bouw is hij weerbarstig geweest, want naast de voorsteven zijn aan bakboord en stuurboord twee soldatengaten onder en boven het kimboord opengesprongen, die gedicht moesten worden; en, terwijl het bovenboord en het boeisel in de midscheeps nog slechts in een zeer flauwe hoek op elkaar staan, wringt het bovenboord zich in de kop zo sterk, dat de onderlinge hoek naar bijna haaks verscherpt en dat een opgelegd boeghout

nodig wordt om deze ontmoeting te beschermen. De hengst is niet vriendelijk of elegant. Hij ligt er eigenlijk maar stuurs en oud bij. Maar wie met hart naar hem kijkt en luistert naar zijn verhaal, ontmoet een schip, dat welhaast barst van karakter. Het is op dit karakter, dat Van Beylen heeft gewezen. Zijn model ademt het uit. Het leeft.

Denkend aan dit model, herinneren wij ons de zaterdagmiddag, waarop in het Amsterdams museum die bescheiden, zich niet opdringende man ons zo helder verhaalde van de hengsten en ons het werk zijner handen toonde.

Wij mogen Van Beylen heel dankbaar zijn.

Van Beylen's work in an international context

Basil Greenhill

Jules Van Beylen first joined the National Maritime Museum at Antwerp as an attendant in 1946, when it housed a

mixed display of antiquities with some maritime interest. Between that moment and his retirement as Director of the re-



*De Van Beylens volksliedjes zingend tijdens het afsluitende feest van het derde International Congress of Maritime Museums in Mystic Seaport (Conn., USA) op 29 september 1978.
(Copyright Mary Ann Stets, Mystic)*

formed National Maritime Museum at Antwerp in 1983 there lies a story of unrelenting effort, devotion to duty and application of high curatorial standards. An outstanding expression of skill and enterprise has produced a first class maritime museum of internationally recognised standing.

Jules Van Beylen's biography is told elsewhere in this journal, but international attention was drawn to him through his research and publication on the history of local North West European coastal and inland water craft, particularly those of the Scheldt en the Frisian coast. He was inspired to undertake this study during his time as an art student under the tutelage of Seghers the valued Belgian marine artist, from whom Jules learnt to observe, draw and to paint local craft with accuracy. This led to the much more detailed, academic study and reporting in such journals as "Le Petit Perroquet". In addition to his graphic and written contributions, Jules has made very thorough photographic surveys of the old craft and harbours which, after hundreds of years of service, vanished in a few decades after the Second World War. Further, he has made exquisitely accurate models, which have been acquired from museums outside his own country, such as the Netherlands Scheepvaart Museum in Amsterdam.

Jules Van Beylen has become even more widely known in the international maritime museum community through his support for and participation in the programme of activities of the International Congress of Maritime Museums, which represents the interests of the world's maritime museums. Members who have visited his Museum in the old castle at the Steenplein in Antwerp, the historic

heart of the port, on the occasion of committee meetings and openings of the many important exhibitions held there, have been struck by the high standards maintained in all aspects of the Museum's work. Clearly it was no easy task to convert the buildings of a mediaeval castle that had been used for a multiplicity of purposes, including service as a jail, into satisfactory display galleries, conservation workshops and reserve collection accommodation. Today the galleries tell the story of local and national Belgian maritime history in an informative, attractive and colourful arrangement of models, pictures, relics, texts and photographs. They present all this in the context of the international history and are the envy of other museum directors, in that the labelling is in four languages: French, English, German and Flemish, a unique achievement.

In more recent years Jules Van Beylen has concentrated the Museum's energies on collecting full size examples of cranes, cargo handling equipment and local craft, which are being preserved in the old passenger and cargo transit sheds adjacent to the Museum building. Once again his Museum has played a leading role in the preservation of the maritime heritage of a great port.

Today the visitor or enquirer, whether a member of the general public, a researcher or a professional member of a museum's staff, is welcomed in a friendly, knowledgeable and attractive style, fully befitting one of the world's leading maritime museums. Jules Van Beylen's achievement in establishing and maintaining this was given full recognition when he was elected President of the International Congress of Maritime Museums at the 1981 Paris conference.

Publicaties van J. van Beylen

L.M. Akveld

Deze bibliografie is afgesloten per 1 juli 1983. Met uitzondering van de boekbesprekingen is de lijst volledig, met dien verstande, dat alleen publicaties zijn opgenomen, die in bibliotheken en andere openbare instellingen zijn te raadplegen.

Modelbouw

1. Modellen op spanten. De Modelbouwer 12, 1950, 20-22, 35-38, 49-52.
2. Modellen op spanten: een beplankt halfmodel, boot voor loodskotter. De Modelbouwer 12, 1950, 65-68, 85-87, 97-100.
3. Modellen op spanten: een open boot met middenzwaard en sloeptuig. De Modelbouwer 12, 1950, 133-135, 149-151, 165-168, 182-184; 13, 1951, 21-24, 42-44, 53-55.
4. Modellen op spanten: een walvis-sloep. De Modelbouwer 13, 1951, 69-72, 85-89, 101-103, 122-123, 132.
5. Modellen op spanten: een botter. De Modelbouwer 13, 1951, 150-153, 165-168, 183-185; 14, 1952, 4-5, 19-21, 33-35, 50-51.
6. Modellen op spanten. Nog enkele wenken. De Modelbouwer 17, 1955, 145-146.
7. Een model van het Osebergschip. De Modelbouwer 19, 1957, 155-162, 179-182.
8. Model van een kruisnetvisser, zgn. Lierse boot. De Modelbouwer 20, 1958, 218-222, 241-243.
9. Bouwbeschrijving van een Zeeuwse visserman: de Tholense hoogaars. De Modelbouwer 24, 1962, 299-303, 335-339, 371-375; 25, 1963, 3-6, 39-41, 75-77, 115-118, 155-157, 228-230, 299-301, 391-393; 26, 1964, 3-

- 5, 43-46, 83-86, 123-126.
10. Een botter. Bouwbeschrijving voor het model van een vissersschip van de Zuiderzee. De Modelbouwer 32, 1970, 504-509, 574-576; 33, 1971, 21-25, 70-74, 179-183, 227-229, 311-316, 355-357, 410-413, 488-491, 541-544; 34, 1972, 57-59, 86-88, 183-184, 195-198.
11. Bouwbeschrijving voor een model van de TH 64. In: De hoogaars. Geschiedenis en bouw. Met bouwbeschrijving van een model van de Tholense hoogaars TH 64 (Bussum, 1978) 83-180.
12. Bouw van het model van een hengst. In: Jaarverslag Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1982 (Amsterdam, 1983) 35-36.

Museologie

13. Enkele beschouwingen over het (Antwerpse) Scheepvaartmuseum. De Bibliotheekgids 27, 1951, 2, 31-39.
14. Het (Antwerpse) Scheepvaartmuseum. Kroniek 1951, febr./mrt. - april, 49-53, 73-76.
15. Le Musée National de Marine (Antwerpen). Wandelaer et sur l'eau 1951, nr 281, 376-381.
16. (& K.C. Peeters), Het Nationaal Scheepvaartmuseum. Met een beknopte catalogus..... Antwerpen,

Nationaal Scheepvaartmuseum, 1952, 48 p.

17. Het Nationaal Scheepvaartmuseum (Antwerpen). Sirene 1953, nr 12, 5-9.
18. De herinrichting van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Mededelingen Marine Academie (België) VIII, 1954, 127-144.
19. De herinrichting van 'Het Steen' als Nationaal Scheepvaartmuseum. De Bibliotheekgids 30, 1954, 125-133.
20. Het Nationaal Scheepvaartmuseum (Antwerpen). Band XIII, 1954, 414-418.
21. Tentoonstellingsuitrusting voor musea. De Bibliotheekgids 31, 1955, nr 4.
22. (& F. Smekens & K.C. Peeters), Het Nationaal Scheepvaartmuseum (Steen). Beknopte gids.... met een historische inleiding... Antwerpen, Oudheidkundige Musea 1958, 45 p.
23. Het Nationaal Scheepvaartmuseum (Antwerpen). Sirene 9, 1958, nr 34, 10-13.
24. Nationaal Scheepvaartmuseum (Antwerpen). Aqua Sport 1958, nr 32, 11-12; 1959, nr 37, 26.
25. Het conserveren en restaureren van een te weinig bekend facet van ons patrimonium: scheepsmodellen in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Bulletin van de Belgische Musea 3, 1960-61, 139-141.
26. Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zee-geschiedenis 1965, nr 10, 24-31.
27. The National Maritime Museum at Antwerp. Hinterland 1966, nr 55, 45-53.
28. Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Mercurius 2, 1967, 1-9.
29. Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Auto-Touring apr. 1968, 26-31.
30. Le Musée National de Marine à An-

vers. Le Yachting Belge 1968, 3 p. (ongen.).

31. Répertoire des musées et collections de marine / Repertory of maritime museums and collections. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1966-69, 679 p.
32. A century of maritime exhibitions in Antwerp. Hinterland 1969, nr 63, 61-75.
33. Het Nationaal Scheepvaartmuseum (Antwerpen). Neptunus 1970, nr 6, 18-26.
34. Ein Besuch in der Steenburg. Jahrbuch der Schifffahrt (Berlijn, DDR) 1971, 131-136.
35. (& A. de Vos), Het Nationaal Scheepvaartmuseum. Beknopte Gids. Antwerpen, Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum, 1975, 45 p.
36. Lijst van maritieme musea en verzamelingen (beknopte en verbeterde uitgave van het Répertoire, nr 31 van deze lijst). Antwerpen, Marine Academie, 1976, 32 p.

Maritieme historie

37. Platbodems in de Lage Landen. Mededelingen Marine Academie (België) VI, 1952, 19-42.
38. Vissersvaartuigen van de Vlaamse kust. Tentoonstelling van een reeks modellen uit de verzameling Maurice Seghers. Catalogus. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1952, 6 p. (ook in een Franstalige uitgave).
39. Le bateau d'Ostende. The Belgian Shiplover 4, 1953, 4, 14-15.
40. Encore le bateau de Bruges et la Blankenbergse 'schuit'. The Belgian Shiplover 4, 1953, 10/11, 213-214.
41. De ankers en hun geschiedenis. Sirene 1953, nr 13, 3-7; nr 14, 5-9.
42. The last of the windjammers. Sirene 1953, nr 15, 9-10; 1954, nr 16, 9-10.
43. (A de Vos & G. Simons), Verzameling van het voormalig Brussels 'Folkloremuseum voor Scheepvaart'. Antwer-

- pen, Oudheidkundige Musea, 1954, 68 p.
44. Zeevaartkunde vroeger. Sirene 1954, nr 18, 3-13.
 45. De oude walvisvaart. Sirene 1954, nr 19, 3-9.
 46. Scheepvaart in cartografie. In: catalogus 'Antwerpens Gouden Eeuw' (Antwerpen, 1955) 48-64.
 47. Scheepsmodellen. Sirene 1955, nr 20, 3-9.
 48. Faits divers uit de romantische zeiltijd van het midden van de 19e eeuw. Sirene 1956, nr 23, 16-23; nr 24, 16-24.
 49. De schipbreuk van de Constant. Antwerpen, De Sikkels, 1956 (Historische Verhalen, 3e Reeks, Nr 5) 32 p.
 50. Zelandiae descriptio. Een merkwaardige tekening van het eiland Walcheren en de visserij op de Noordzee in de 16e eeuw. Mededelingen Marine Academie (België) X, 1956-57, 81-114.
 51. De Antwerpse zeevisserij in de 19e eeuw. Antwerpen 3, 1957, 3, 3-7.
 52. Watertoerisme en reizen in Noorwegen. Sirene 1957, nr 29, 6-10.
 53. De internationale bijdrage tot de tentoonstelling 'Het schip — sleutel van de wereld' (Antwerpen). Sirene 1958, nr 32, 22-28.
 54. De tentoonstelling 'Het schip — sleutel van de wereld'. Antwerpen 4, 1958, 4, 196-199.
 55. (& F. Smekens), Catalogus 'Het schip — sleutel van de wereld'. Antwerpen, 1958, 80 p.
 56. Vlaamse maritieme achterglasschilderingen. Mededelingen Marine Academie (België) XI, 1958-59, 185-258.
 57. Een unieke aanwinst voor het Nationaal Scheepvaartmuseum. Nautilus, juni 1959, 171-172.
 58. Vlaamse maritieme achterglasschilderingen. Aanvullende inlichtingen. Mededelingen Marine Academie (België) XII, 1960, 89-98.
 59. Scheepsportretten op glas. Sirene 1960, nr 40, 15-17.
 60. Het kofschip 'De Stad Antwerpen'. Antwerpen 6, 1960, 1, 26-32.
 61. Zeemansleven — zeemansgebruiken. Thomsen's Post 1960, nr 1, 16-25.
 62. Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde. Twee albums met tekeningen van Maurice Seghers en J. Van Beylen. Foto's en documentatie. Antwerpen, 1960, 117 + 112 p. (*Niet gepubliceerd. Exemplaar aanwezig in de bibliotheek van het Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen*).
 63. Catalogus 'Zeeland: schepen en scheepvaart'. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1961, 17-69 (*catalogusdeel met korte inleidingen*).
 64. Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde. Mededelingen Marine Academie (België) XIII, 1961, 107-188.
 65. Wat reeds in de scheepvaart veranderde. Neerlands Volksleven 11, 1961, 166-173.
 66. Zelandiae descriptio. Un dessin remarquable de l'île de Walcheren et de la pêche en mer du Nord au XVI^e siècle. Neptunia 1961, nr 63, 2-8.
 67. Exposition 'Zeeland. Navires et navigation'. Neptunia 1961, nr 64, 29-31.
 68. De uitbeelding en de documentaire waarde van schepen bij enkele oude meesters, Bulletin Koninklijke Musea voor Schone Kunsten 1961, nr 3-4, 123-150.
 69. Tentoonstelling 'Zeeland. Schepen en scheepvaart'. Antwerpen 7, 1961, 2, 86-100.
 70. Verdwenen Zeeuwsche vissersschepen. Amersfoort, 1961, 13 p. (*gestencilde lezing*).
 71. Zeeland. Vissershaven, visserij, vissersschepen. De Modelbouwer 24, 1962, 41-43, 60-63, 137-139, 171.
 72. Schepen op kaarten ten tijde van Gerard Mercator. Duisburger Forschungen Band VI, 1962, 131-157 (*met 39 afbeeldingen*).
 73. Zeeuwse vissersschepen. In: T. Huijtema, Ronde en platbodem jachten (Amsterdam, 1962) 161-176 (*verkorte versie van het artikel in de Mededelingen Marine Academie 1961, nr 64 van deze lijst*).
 74. De versiering van jachten, binnenschepen en vissersvaartuigen in de Nederlanden. Neerlands Volksleven 13, 1963, 257-270.
 75. Scheepsportretten en scheepsmodellen in de volkskunst. Neerlands Volksleven 13, 1963, 419-454.
 76. Pontons. Drijvende gevangenissen uit de Napoleontische oorlogen. De Blauwe Wimpel 19, 1964, 404-407.
 77. Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde. Amsterdam, Van Kampen, 1964, 104 p. (*ongewijzigde herdruk van de gelijknamige bijdrage in de Mededelingen Marine Academie 1961, nr 64 van deze lijst*).
 78. Flämische Hinterglasmaler und ihre Schiffsbilder. Niederdeutsches Heimatblatt 1964, nr 171, (1-3).
 79. Het Gentse kofschip 'Loochristy'. U en EBES (Gent) 8, 1965, 4, 3-16.
 80. John Henry Mohrmann, scheepsportrettist. Mededelingen Marine Academie (België) XVII, 1965, 67-99.
 81. Schepen: volkstechniek en volkskunst. In: Tj.W.R. de Haan (red), Volkskunde der lage landen. Deel 3 (Amsterdam, 1965) 103-173.
 82. Meyer's album. Een portrettengalerij van 19e-eeuwse zeeapiteins. Mededelingen Marine Academie (België) XVIII, 1966, 1-17.
 83. Hinterglasbilder mit Schiffsdarstellungen. Herkunft, Technik, Antwerpener Blütezeit. In: H.J. Hansen (ed), Kunstgeschichte der Seefahrt. Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffsbauer (Hamburg, 1966) 181-224 (*van deze uitgave verschenen vertalingen in het Nederlands, Frans, Engels, Spaans en Italiaans*).
 84. Henri Ludovicus Franciscus de Paula Seghers. Antwerpen, 1848-1919. Kalender voor het jaar 1966, uitgegeven te Antwerpen, 1 p. tekst met 12 reproducties van aquarellen van Seghers, met toelichting.
 85. Schepen op de Schelde. Hinterland 1967, nr 54, 163-180 (*viertalig*).
 86. (& J.M. Leavens), Some light (but not enough) on the derivation of the names 'cat' and 'catboat'. Bulletin of the Catboat Association 1967, nr 18, suppl. nr 2, 7 p. (*ongen.*).
 87. Schepen op de Schelde. Van boomstamkano tot reuzetanker. Mercurius 1968, nr 2, 1-10.
 88. De haringbuis en een binnenvaartuig van de Dender in de 18e eeuw. Antwoord op 'De haringbuis in de XVIIIe eeuw' door E. van Haverbeke. Neptunus 1969, nr 5, 40-43.
 89. Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw. Amsterdam, Van Kampen, 1970, 315 p.
 90. Zeeslagen. Esso Magazine 1970, nr 1, 28-33.
 91. Tot leeringhe ende vermaeck. Uittreksel uit 'Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde. (Tijdschrift) Watersportvereniging Haringvliet 1971, passim.
 92. Architectura Navalis et Regimen Nauticum by Nicolaes Witsen. The standardwork on 17th-century shipbuilding. Amsterdam, Graphic, 1971, 3 p. (*folder bij de fotomechanische herdruk van de editie-1690 van Witsen's werk*).
 93. Bouwbeschrijving van een houten walenschip (waal). Mededelingen Marine Academie (België) XXII, 1971-72, 1-23.
 94. Seemannsleben und Seemannsbräuche. In: Catalogus Olympia-Ausstellung 'Mensch und Meer' (Hamburg, 1972) 50-53.

95. Belangrijke maritieme uitgave. Nicolaes Witsen's Architectura Navalis et Regimen Nauticum. Lektuurgids 19, 1972, 3-4, 65-68.
96. Catalogus 'Op de rede. Het leven aan de waterkant in Europese havens'. Antwerpen, 1973, 94 p.
97. Maritieme Encyclopedie. 7 delen. Bussum, Unieboek, 1970-73 (*behalve redacteur was Van B. ook auteur van bijdragen aan dit werk*).
98. Op de rede. Het leven langs de waterkant in Europese havens. Antwerpen 19, 1973, 2, 79-88.
99. Tramboten in de Antwerpse dokken. Een stukje geschiedenis van het openbaar vervoer te Antwerpen. Antwerpen 20, 1974, 2, 69-76.
100. Een middeleeuws scheepsmodel uit aardewerk gevonden te Antwerpen. Antwerpen 20, 1974, 1, 13-19.
101. De versiering van Vlaamse vissersschepen in de 19de en 20ste eeuw. Mededelingen Marine Academie (België) XXIII, 1973-74-75, 149-189.
102. Les bateaux de pêche zélandais de l'Escaut Oriental et Occidental. Le Petit Perroquet 1975, nr 18, 2-36; 1976, nr 19, 16-45.
103. (& Ch. Mermans), Zeil & stoom op de Schelde. (Antwerpen, 1976) 9-100 (*uitgegeven t.g.v. het 125-jarig bestaan van de Royal Yacht Club van België; Van Beylen's aandeel geeft in woord en beeld een indruk van de waterkant van Antwerpen, van het leven en werken daar en van de verscheidenheid van scheepstypen, die men op de wateren in en rond Antwerpen kon tegenkomen*).
104. Scheepstypen. In: Maritiemegeschiedenis der Nederlanden. Deel 1, prehistorie - 16e eeuw (Bussum, 1976) 108-154.
105. Scheepstypen. In: Maritiemegeschiedenis der Nederlanden. Deel 2, 17e eeuw, van 1585 tot ca 1680 (Bussum, 1977) 11-71.
106. Spreuken en gezegden ontleend aan de zeemanstaal, samengebracht en verklaard in het Nationaal Scheepvaartmuseum. Antwerpen, Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum, 1977, 32 p.
107. De hoogaars. Geschiedenis en bouw. Met bouwbeschrijving van een model van de Tholense hoogaars TH 64. Bussum, De Boer Maritiem, 1978, 184 p.
108. Schiffsbilder auf Glas. Die Flämische Hinterglasmalerei des 19. Jahrhunderts. Kalender voor het jaar 1978 (uit de reeks 'Schönes und Merkwürdiges'). Twaalf reproducties van achterglasschilderijen met toelichting.
109. De zee in de taal. Hinterland 28, 1979, nr 104, 39-41.
110. Relation d'un voyage de Rotterdam à Batavia. Het reisverslag van een Belgische koloniaal 1825-1826. Mededelingen Marine Academie (België) XXV, 1978-79, 33-64.
111. 1000 Jaar scheepvaart te Brussel. In: Catalogus '1000 Jaar scheepvaart in kunst en ambacht' (Brussel, Broodhuis, 1979) 51-56.
112. De versiering van Vlaamse vissersschepen in de 19e en 20e eeuw. Spiegel der Zeilvaart 3, 1979, 5, 42-49.
113. Catalogus 'Vissen in zout en zoet.Met beknopt historisch overzicht van de visserij in België'. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1979, (43) p.
114. Catalogus 'Antwerpens prentenboek. Foto's van de haven van Antwerpen in de 19e en 20e eeuw'. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1980, (22) p.
115. Statenjachten. In: W. van Beuge, 17e-Eeuws statenjacht (Bussum, 1980) 10-13.
116. Catalogus 'Vlaamse maritieme achterglasschilderijen'. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1981, 173 p.
117. De Vlaamse achterglasschilder P.N. ontmaskerd. Antwerpen 27, 1981, 4, 193-194.
118. Met grof geschut op vogeljacht op de Schelde. Spiegel der Zeilvaart 5, 1981, 2, 44-47.
119. Vlaamse maritieme achterglasschilderijen. Antwerpen 27, 1981, 2, 96-106.
120. (*Ex-voto marins*) De l'Amérique du Nord à l'Europe du Nord-Ouest. In: catalogus 'Ex-voto marins dans le monde, de l'antiquité à nos jours' (Parijs, Musée de la Marine, 1981) 68-75.
121. Vlaamse maritieme achterglasschilderijen. Spiegel der Zeilvaart 5, 1981, 6, 36-43.
122. Bunnen, beunen en karen. Het bewaren van levende vis vanaf de middeleeuwen tot vandaag. Spiegel der Zeilvaart 6, 1982, 10, 6-14.
123. Les bateaux de la Mer du Nord jusqu'à la fin du XVIIe siècle. In: catalogus 'A la conquête des mers. Marins et marchands des Bas-Pays' (Lille, Musée de l'Hospice Comtesse, 1982) 43-47.
124. Maritieme volksgebruiken en devotie langs de Vlaamse kust. In: Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge (Antwerpen, Mercatorfonds, 1982) 182-196. (*in dezelfde publicatie verschenen van de hand van Van Beylen beschrijvingen van de volgende scheepstypen: De boot van Brugge, 24-25; De kogge. De hulk, 46-48; De galei. Het karveel, 71-73; De fluit, 95; Sluizen, overtoemen, kranen, 118-119; De buis. De Vlaamse schuit, 139-141; De topzeilschoener 'Louise-Marie', 233*).
125. Zestiende-eeuwse visserij in de Nederlanden. Spiegel der Zeilvaart 7, 1983, 2, 25-29; 4, 42-46.
126. De hengst. In: Jaarverslag Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1982 (Amsterdam, 1983) 30-34.

Boekbesprekingen

Alleen de jaargangen van de 'Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zee-geschiedenis' (= Med) en het 'Tijdschrift voor Zee-geschiedenis' (= TvZ) zijn door-genomen.

W. Rudolph, Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Berlin (DDR), 1966. *Med* 1968, nr 17, 45

E. Hambye, L'aumônerie de la flotte de Flandre au 17ième siècle, 1623-1662. Leuven, 1967. *Med* 1969, nr 19, 32-33

W. Rudolph, Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin (DDR), 1969. *Med* 1970, nr 21, 38-39

G.F. Sandberg, Overzetveren in Zeeland. 700 Jaar vervoer te water. Historische en rechtskundige beschouwingen. Middelburg, 1970. *Med* 1971, nr 22, 41

D. Macintyre, Zeilvaart 1520-1914. Den Haag, 1971. *Med* 1971, nr 23, 42-43

E.W. Petrejus, Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen, jachten, vissersschepen. Bussum, 1971. *Med* 1972, nr 25, 50

J.F. Viëtor, Zeemanstaal. Amsterdam, 1972. *Med* 1973, nr 27, 45-46

J. Boudriot, Le vaisseau de 74 canons. T.I. Grenoble, 1973. *Med* 1974, nr 28, 69-70.

—, —. T.II. Grenoble, 1974. *Med* 1975, nr 30, 42

G.D. van der Heide, Scheepsarcheologie. Scheepsopgravingen in Nederland en elders in de wereld. Naarden, 1974. *Med* 1975, nr 31, 63-64

C.J. van Waning, Scheepsportretten. Glo-

rie uit de 19e eeuw, vastgelegd door Jacob Spin. Amsterdam, 1974. *Med 1976, nr 32, 65-67*
 Ph.M. Bosscher, Zeegeschiedenis van de Lage Landen. Bussum, 1975. *Med 1976, nr 32, 60*
 Scheepsportretten van C.A. de Vries. Alkmaar, 1976. *Med 1976, nr 33, 61-62*
 M. Drummond, Zeilreuzen. Bussum, 1976. *Med 1977, nr 34, 26*
 G.M.W. Acda, Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17e en 18e eeuw. Bussum, 1976. *Med 1977, nr 34, 23*
 J. Meyer, Vom Moor zum Meer. Papenburger Schiffahrt in drei Jahrhunderten. Norderstedt, 1976. *Med 1977, nr 35, 73-74*
 D. Macintyre, Het oorlogsschip. Een geïllustreerde geschiedenis. Bussum, 1976. *Med 1977, nr 35, 70-71*
 H.A.H. Boelmans Kranenburg, Achter de branding. De visserij van de Nederlandse kustplaatsen. Bussum, 1977. *Med 1977, nr 35, 64*
 R.W. Unger, Dutch shipbuilding before 1800. Ships and guilds. Assen, 1978.

Med 1978, nr 37, 83-85

J. Lees, The masting and rigging of English ships of war 1625-1860. Londen 1979. *Med 1979, nr 38, 139-140*
 A. Albers, Per mailboot naar de Oost. Reizen met de Lloyd en de Nederland tussen 1920 en 1940. *Med 1979, nr 39, 79-80*
 M. Robinson, R.E.J. Weber (eds), The Willem van de Velde drawings in the Boymans-Van Beuningen Museum Rotterdam. Rotterdam, 1979. *Med 1980, nr 40/41, 98-99*
 C. Brinkman, Handboek voor de hout-scheepmaker. Amsterdam, 1980. *Med 1980, nr 40/41, 87-88*
 I. de Groot & R. Vorstman, Zeilschepen. Prenten van de Nederlandse meesters van de 16e tot de 19e eeuw. Maarssen, 1980. *Med 1981, nr 42, 66-67*
 R. Quarm & J. Wyllie, W.L. Wyllie — marine artist. Londen, 1981. *TvZ 2, 1983, 1, 49-50*
 P. Dorleijn, Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee. Dln I en II. Bussum, 1982. *TvZ 2, 1983, 1, 46-47*

LITERATUUR

Boekbesprekingen

FEYTER, C.A. de, Industrial policy and shipbuilding. Changing economic structures in the Low Countries 1600-1800. Utrecht, H&S Publishers, 1982, 352 blz.
 Met dit boek — oorspronkelijk een Rotterdamse dissertatie — heeft De Feyter zonder enige twijfel de vos in het kippenhok gezet. In een ambitieuze poging om het bijzonder actuele probleem van de herstructurering van de Nederlandse scheepsbouw op een totaal nieuwe manier te benaderen, biedt de auteur een tweeledige analyse: industrieel-organisatorische theorie en — meer materiële — zeegeschiedenis. De lezers van dit tijdschrift zullen ongetwijfeld het meest in dit tweede deel geïnteresseerd zijn, maar het zou onjuist zijn te stellen, dat dit segment geheel op zichzelf gelezen en beschouwd kan worden. Hoezeer dat ook van toepassing mag zijn op het theoretische gedeelte — waar de scheepsbouw slechts een enkele maal en dan nog en passant vermeld wordt —, de concepten, die daarin ontwikkeld worden, zijn onmisbaar voor een goed begrip voor het historische verslag. Sterker nog, dit laatste wordt welbewust gebruikt als middel ter verheldering van de theoretische beschouwingen en niet als doel op zichzelf — een ondergeschikte positie, die men zich bij lezing van dit boek bij voortduring moet voorhouden.
 Alvorens in te gaan op De Feyter's geschiedkundige analyse mogen enige korte opmerkingen gemaakt worden over het eerste deel van zijn boek. De auteur lanceert daarin een frontale aanval op de neo-klassieke economische theorie en het daaruit voortgevloeide bedrijfseconomisch-strategisch denken. M.i. toont De Feyter overtuigend aan, hoe bankroet deze zijn in hun 'verklaringen' van de verdeling van de economische en industriële bedrijvigheid in de wereld. Terecht benadrukkend, dat de kortstondige vrijhandelperiode in de 19e eeuw een historische uitzondering was, stelt hij niet alleen, dat individuele bedrijfstakken zelden of nooit in isolatie beschouwd kunnen worden, maar, veel belangrijker nog, ook dat alle economische activiteit volkomen geïntegreerd is met zijn politieke context en als zodanig beschouwd moet worden. Hoewel De Feyter nalaat er op te wijzen, dat

het dikwijls direct of indirect vrije economische krachten zijn, die politiek ingrijpen wenselijk of noodzakelijke maken, is zijn visie gezond en stimulerend. Zij these, dat gehele bedrijfstakken — meer nog dan individuele ondernemingen — zich constant moeten bezighouden met politieke agitatie ('environmental politics') en dat hun succes afhankelijk is van hun zogenaamde 'environmental effectiveness', is te eenzijdig, maar bevat niettemin een grote kern van waarheid. Zonder deze boven-economische inspanningen, stelt De Feyter, zou er nu geen Noordwesteuropese scheepsbouw meer zijn.
 De Nederlandse scheepsbouw biedt, aldus de auteur, een lange en buitengewoon geschikte historie om de juistheid van zijn inzichten aan te tonen; sinds de vroeg-moderne tijd is er immers nauwelijks een bedrijfstak geweest, die zo dikwijls zo centraal heeft gestaan in het politiek-economische denken en streven. Al moet deze centrale positie van de scheepsbouw wel eens betwijfeld worden, het is ontegenzeggelijk zo, dat de verschillende en opvolgende overheden hem dikwijls tot een voorwerp van bijzondere zorg gemaakt hebben; meestal echter was dit als een afgeleide functie, eerder dan als een op zichzelf staande dynamische factor.
 In De Feyter's historisch verslag schuilen met name enige principiële misverstanden aangaande de toestanden op de internationale vrachtemarkt, waarvoor de scheepsbouw tenslotte werkt. Tegelijkertijd is ook op de feitelijke analyse zelf wel eens wat aan te merken. Zo wordt een totaal vertekend beeld gegeven van de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot rond 1850 — men vindt er de bekende Mansveltvisie zonder enige retouches — en de betekenis van Roentgen's en Van Vlissingen's stoomboten wordt al even conventioneel overschat. De passage over de Groningse reders (blz. 201) is totaal onjuist en het verwijzen naar 'tramp-boats of shipping lines' (blz. 207) is evenzeer veelzeggend. Daarentegen is het verslag over de scheepsbouwpolitiek van de laatste jaren informatief, al zal niet iedereen het met De Feyter's argumenten en conclusies eens zijn en al mist men wederom een solide integratie met de scheepvaart zelf en