

Digital history

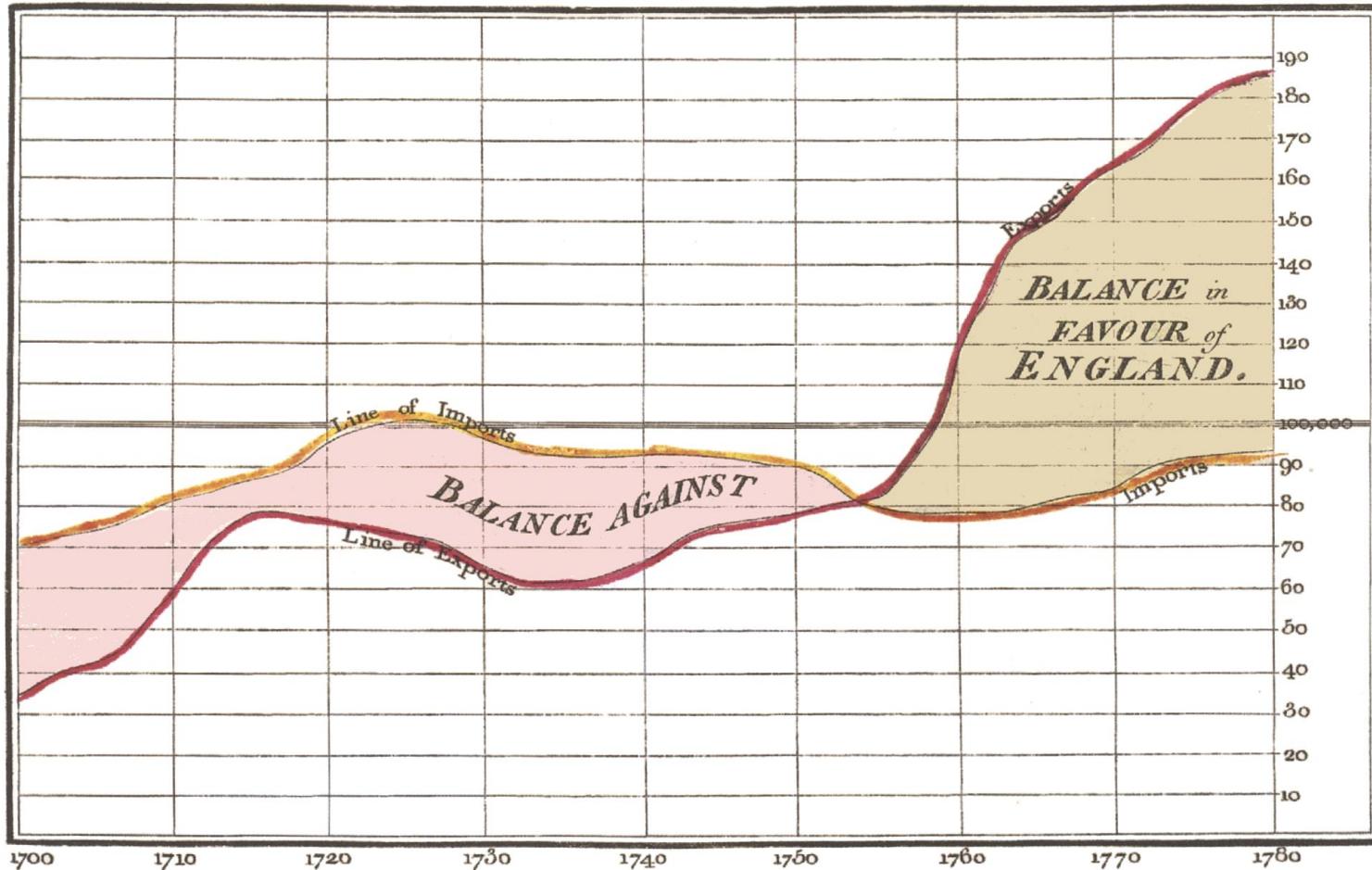
- Source (data) analysis methods
- Metasources
- Data visualization
- Communication modes

Spatial history

- Focus on visualization ([Visualising Raynal](#))
- Focus on space
 - The construction of space: not natural geography, but spatial relations changing over time (distance is in absolute space, itinerary or route is relational space)
 - Spatial practices and experiences
 - Representations of space (in order to modify it)
 - Representational space (symbolic associations defining kind of experiences)
 - Representation of ***movement***
 - ***Space as natural context, space as empirical result of movement***

William Playfair (1759-1823)

Exports and Imports to and from DENMARK & NORWAY from 1700 to 1780.

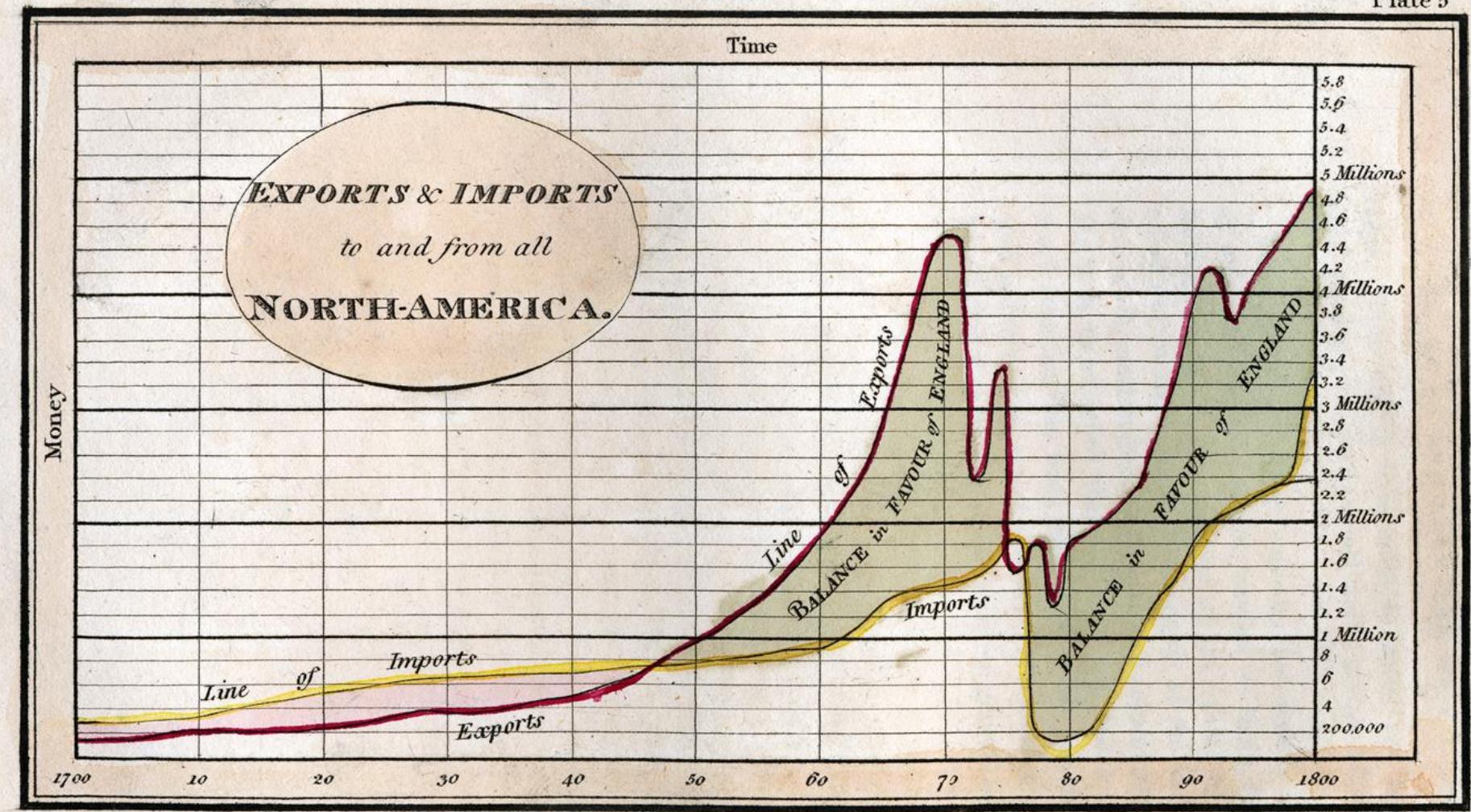


The Bottom line is divided into Years, the Right hand line into £10,000 each.

Published as the Act directs, 1st May 1786, by W^m. Playfair
Neale sculpt. 352, Strand, London.

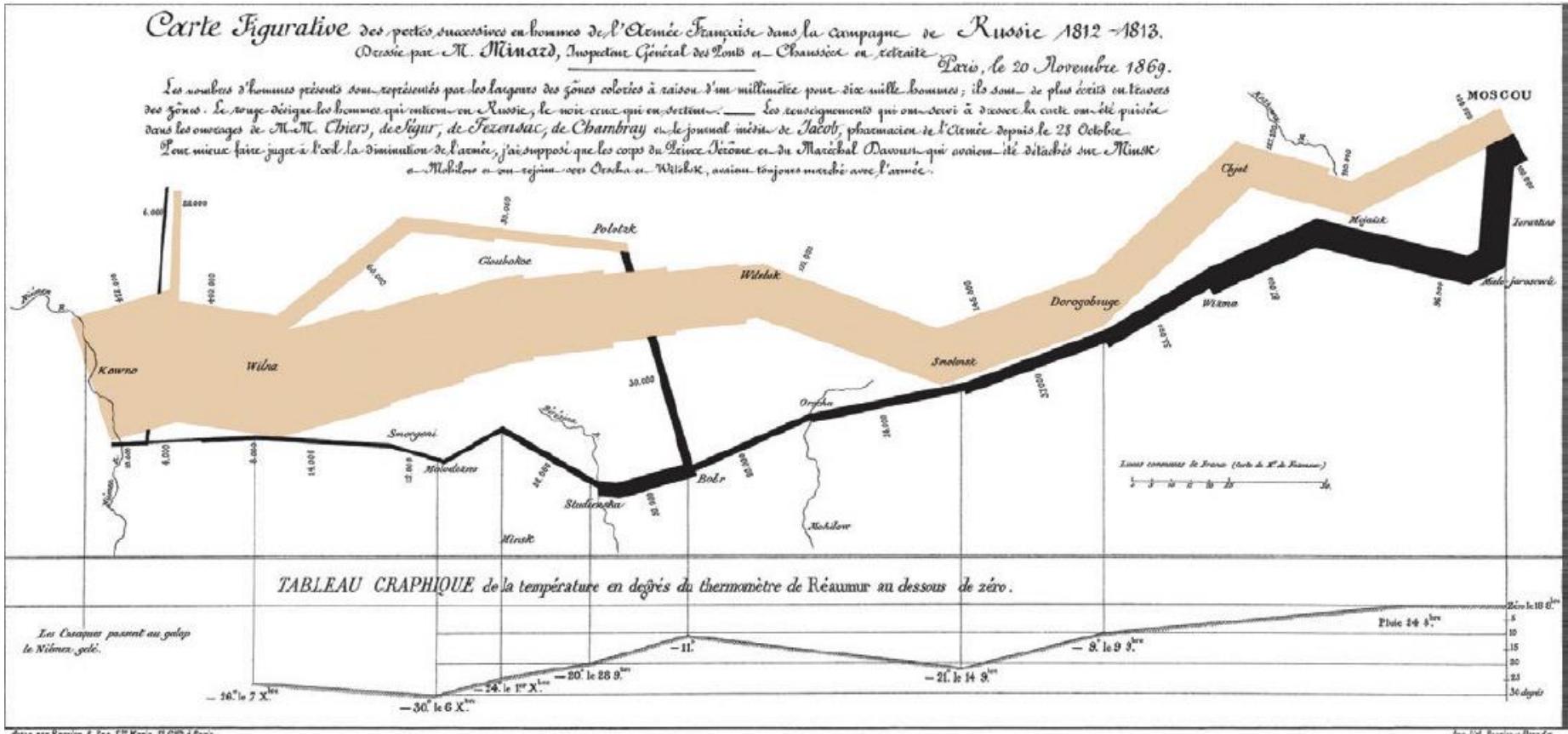
William Playfair (1759-1823)

Plate 5



Charles-Joseph Minard (1781-1871),

Carte figurative des pertes successives en hommes de l'Armée dans la campagne de Russie 1812-1813 (1869) [one millimetre in width of coloured areas=10k men]



Charles-Joseph Minard (1781-1871),

Carte figurative et approximative des quantités de coton brut importées en Europe en 1854, en 1864 et en 1865

LÉGENDE Quantités et couleurs pour chaque Pays de provenance.

Etats-Unis	Inde (Grande-Dessinée)	Égypte, Syrie	Grande-Bretagne ou	Autres importations
USA	450.000 ^a	10.000 ^b	10.000 ^c	6.000 ^d
Inde	25.000 ^e	1.000 ^f	5.000 ^g	445.000
Egypte	25.000 ^h	10.000 ⁱ	17.000 ^j	28.000
Syrie	25.000 ^k	10.000 ^l	11.000 ^m	56.000
Grande-Bretagne ou	25.000 ⁿ	10.000 ^o	10.000 ^p	54.750
Autres importations	25.000 ^q	10.000 ^r	10.000 ^s	10.000
Total	500.000 ^t	210.000 ^u	119.000 ^v	100.000

- A Importations plus forte que celle des USA, mais la cotonnière représente la plus forte partie, le reste est de moins d'un tiers.
- B Importations dues à la guerre civile qui ont été encore plus forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- C Importations dues à la guerre civile, la partie du coton Américain dont on se préoccupait par les Etats-Unis, mais importante.
- D Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que les précédentes, mais importante.
- E Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que les précédentes, mais importante.
- F Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que les précédentes, mais importante.
- G Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde, mais pas moins forte que celles.
- H Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- I Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- J Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- K Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- L Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- M Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- N Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- O Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- P Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- Q Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- R Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- S Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- T Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- U Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- V Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.
- W Importations dues à la guerre civile, mais pas aussi forte que celles mentionnées dans l'Inde.

CARTE figurative et approximative des quantités de COTON BRUT importées en Europe en 1858 en 1864 et en 1865.

Dressée par M. MINARD, Ingénieur Général du Régiment et Chasseur en retraite
Paris, le 14 Mai 1869.

Les tonnages de coton transporté sont exprimés par les lignes qui sont égales à environ deux milliards pour une tonne. Les couleurs de plus en plus vives sont exprimées par les modèles écrits, ce moyen de mesure est très difficile à faire.
Les cartes ont été dressées aux documents des Démars Bourdon, Aspinwall, Argyle, Hollandsche, Polden, Australiasche, la Reliance du Commerce, le Trade of cotton de M. J. A. Morris, le coton européen et la publication Metropole de Liverpool, & Marchand's Register of Commerce de Liverpool, le commerce de Liverpool, et le commerce de Liverpool et Manchester.

Observation : Les importations sont un peu plus fortes que celles de 1858 pour les routes qui mènent à l'Asie, mais moins pour les îles britanniques et pour l'Europe.

De l'importation du Coton en 1865. — Les premiers Commerciaux de coton entre l'Asie et l'Europe sont portés par le grand Canal de Suez et d'Asie.

Quatre fois plus de coton est importé de l'Asie qu'il n'en sortait, et il est probable que l'Asie a été dépassée par l'Europe.

Il y a deux importations égales pour les îles britanniques, l'une pour les îles Britanniques, l'autre pour les îles d'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

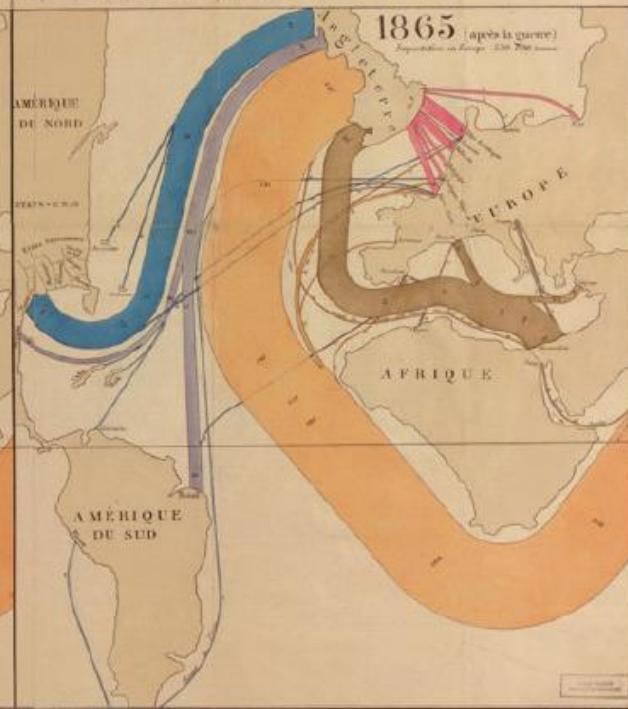
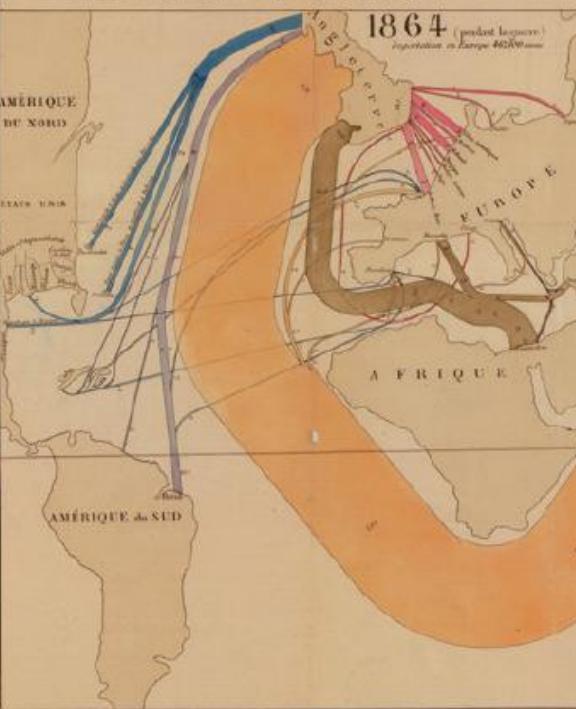
Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

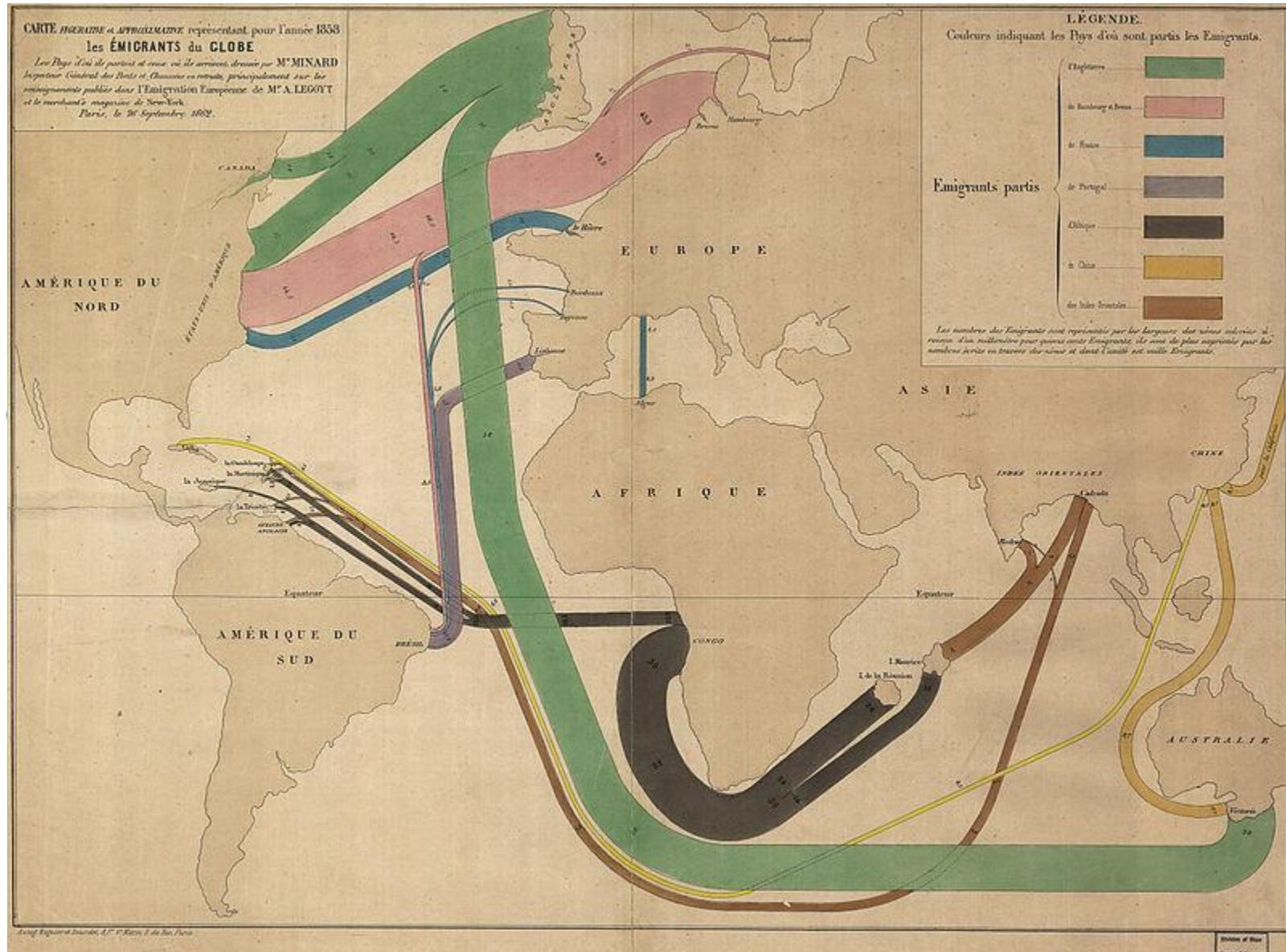
Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.

Les îles Britanniques sont deux fois plus importées que l'Asie.



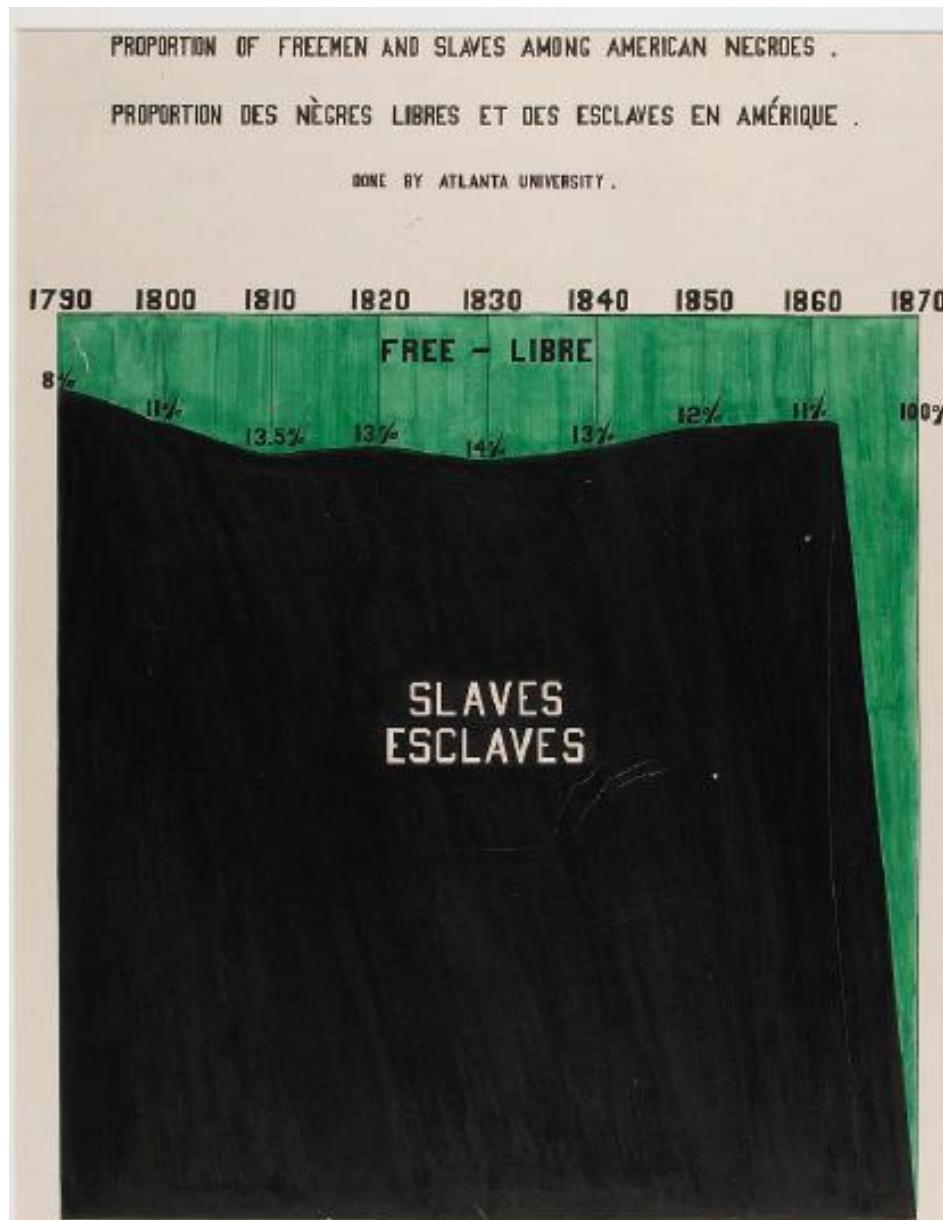
Charles-Joseph Minard (1781-1871),

Carte figurative et approximative représentant pour l'année 1858 les émigrants du globe (1862)



W.E.B. Du Bois

at the Paris Exposition Universelle in 1900



US Gun Deaths

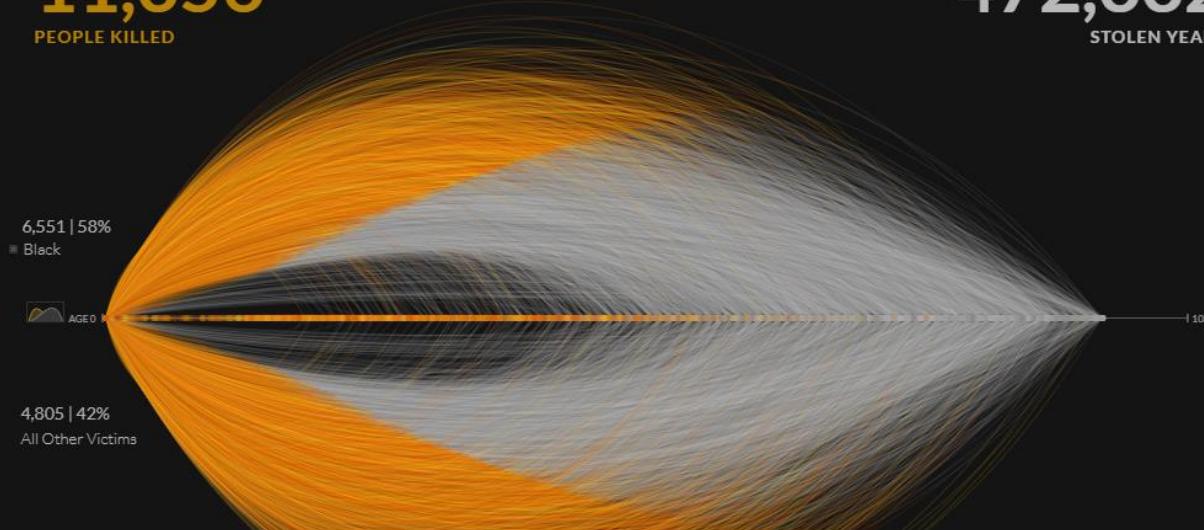
U.S. GUN KILLINGS IN 2018

11,356

PEOPLE KILLED

472,332

STOLEN YEARS



Use the categories below as additive filters.

Remove filters

About the victim		About the incident					
SEX	RACE	AGE GROUP	REGION	GUN TYPE	VICTIM COUNT	ASSAILANT	
Female	Hispanic	Southeast				Stranger	
	Asian	Southwest		Unknown		Acquaintance	
Male	Native	Northeast		Shotgun		Significant Other	
	White	Young Adults 18-29		Rifle		Family Member	
	■ Black	Children under 18	Northwest	Handgun	Multiple Victims		
			Midwest		Single Victim		

A Look at Voluntarily Reported Gun Homicide* Data from U.S. Law Enforcement

This data does not include 24,432 deaths by suicide nor coroner reports that total 2018 gun deaths to 13,958.

What This Data Reveals

YOUTH ARE LARGELY AT RISK



In 2018, 5,609 victims killed by guns were under 30. 6% (724) were under 18 – only children. To reduce youth homicides, we must assess [youth violence risk factors](#) at several

HANDGUNS CONTINUE TO BE THE MOST DEADLY



65% of gun murders involved a handgun. While banning assault rifles and high-capacity magazines are necessary steps in saving lives, they just aren't enough. Real

Isochronic maps

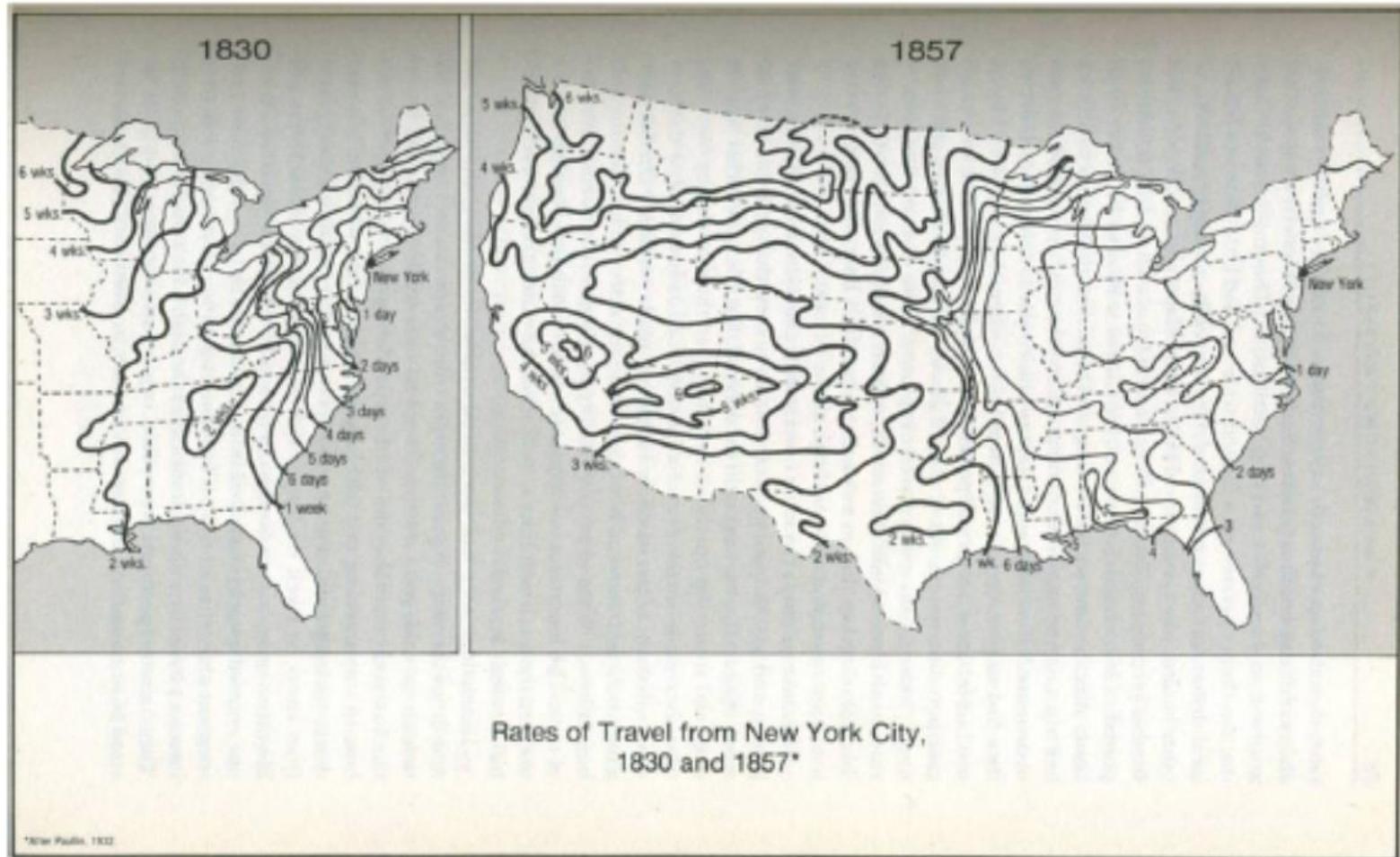
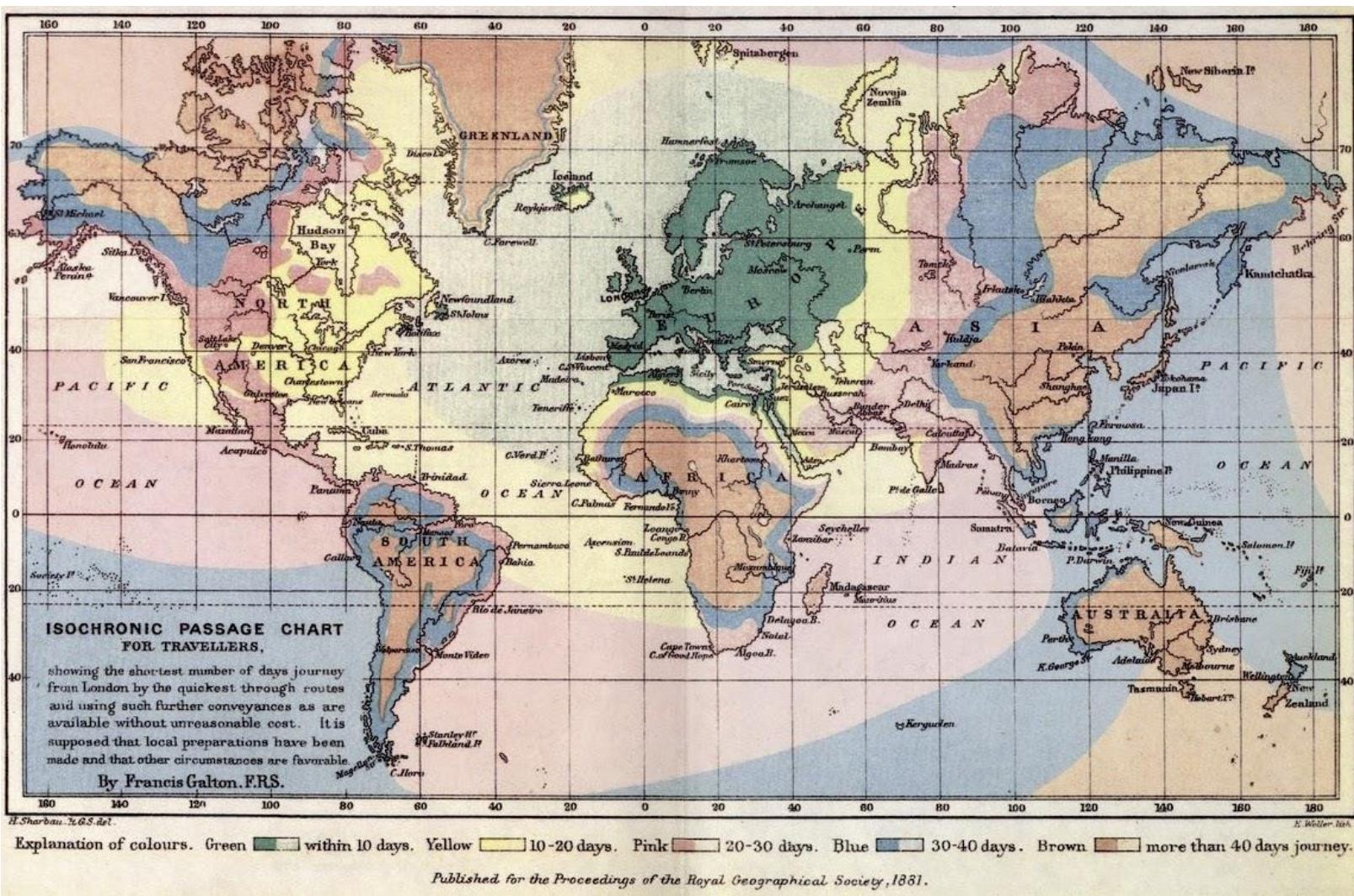


Figure 1 | Rates of Travel from New York City, 1830 and 1857 by Charles Puallin, 1932. From William Cronon's book, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, published by W.W. Norton & Co. in 1991. This chart shows decreasing travel times between 1830 and 1857 from New York City to points West. These changes were almost entirely due to the expanding American railway system¹.



Francis Galton,
*Isochronic chart of
travel time to
different parts of the
world*, Royal
Geographical Society,
London, 1881

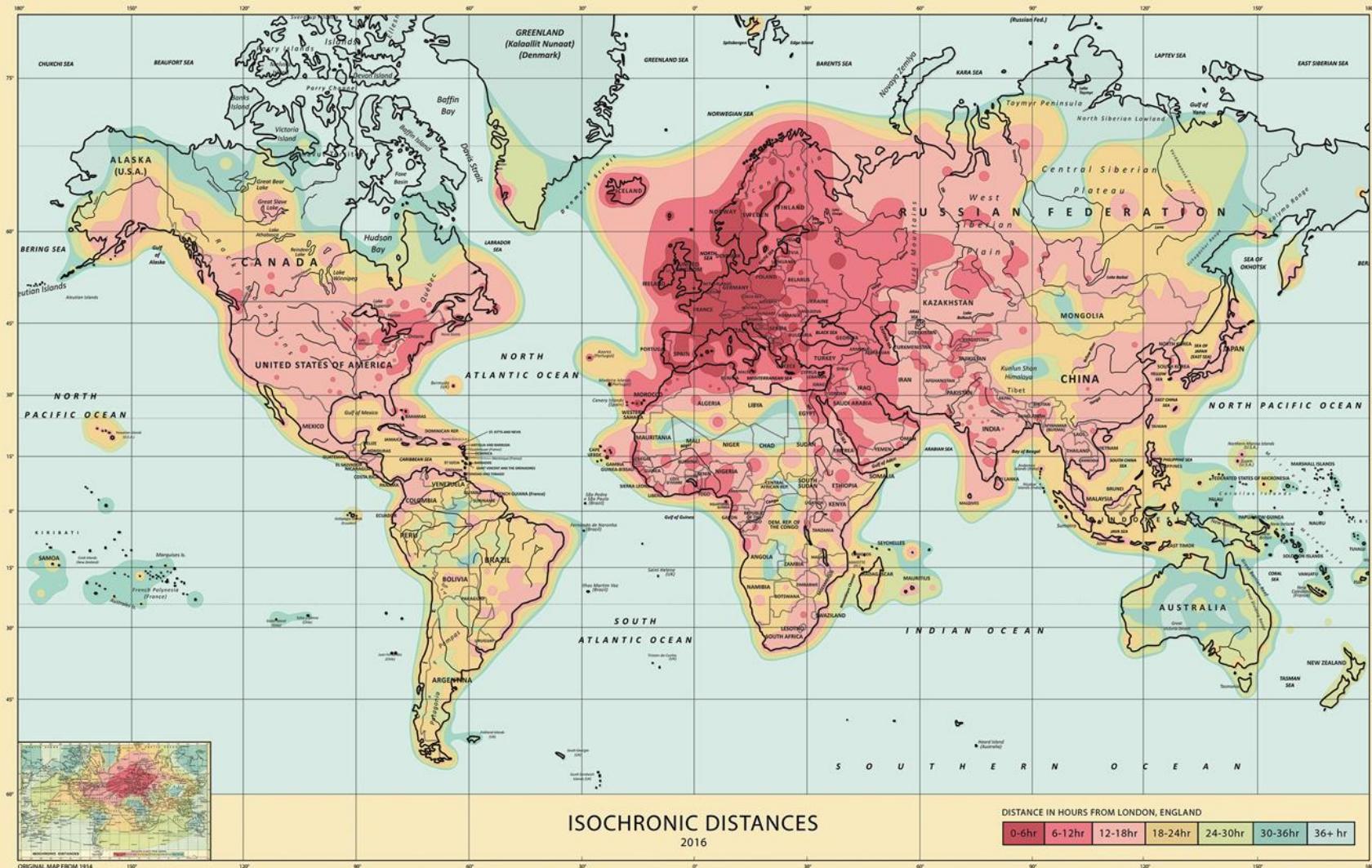
«showing the shortest number of days journey from London by the quickest through routes and usign such further conveyances as are available without unreasonable cost. It is supposed that local preparations have been made and that other circumstances are favourable»

Verne: «Phileas Fogg had won his wager, and had made his journey around the world in eighty days. To do this he had employed every means of conveyance—steamers, railways, carriages, yachts, trading-vessels, sledges, elephants.

40/50 days eastward + 30
days westward

Explanation of colours. Green  within 10 days. Yellow  10-20 days. Pink  20-30 days. Blue  30-40 days. Brown  more than 40 days journey.

Published for the Proceedings of the Royal Geographical Society, 1881.



Designed by [Reneisus](#) according to its plane, train, bus, ferry and automobile data. Published by Wellingtons Travel Co.

Advanced practices

Slave Voyages



Global Sea Routes





Global Sea Routes

A Historical Geodatabase of European Global Navigation (1500-1900)



GSR - Global Sea Routes is a relational geospatial database aimed at the study of European navigation on a global scale in the modern and contemporary ages, in order to understand how the degree of world interconnectedness from the standpoint of maritime journey times evolved over four centuries (1500-1900).

Project launch: January 2019
Prototype development and fine-tuning: late 2020-1st trimester 2021
Web interface implementation: from second trimester 2021

Software used for the prototype database: PostgreSQL
PgAdmin, PostGIS, QGIS
Online database and data visualization: Nodegoat

GSR is

- a relational **database** with a **spatial** component (Geodatabase)
- a **scientific cooperation** between the University of Trieste and the Italian Navy Hydrographic Institute

Ongoing developments

- enables final users to obtain **comparative synoptic visualisations**, e.g. **dynamic maps** and comparative quantitative **tabulations**, designing routes according to specific research interests and needs
- search options based on series of **variables**, such as:
 - time period
 - geographical areas and relations
 - vessels nationality and purpose of the voyages
 - technical characteristics of vessels and propulsion systems
 - navigation techniques, relating to nautical, astronomical and cartographical knowledge and skills

"The temporal dimension of world connectedness, or: how long did it take to travel by sea to several overseas destinations and how did that change over the four centuries of the modern era?"

Guido Abbattista
PI

Team:
Andrea Faretto, Giulia
Iannuzzi, Filippo
Chiocchetti, Erica Grossi

Department of Humanities –
University of Trieste (Italy)

GSR objectives:

- analysing and representing **maritime connections** fostered by European navigation
 - understanding **globalisation** as a function of European overseas expansion and the connected voyages, explorations and transports in order to visually represent **global Europeanness** from the late-15th century to the beginning of the 20th century
 - collecting data from **printed sea voyage accounts** and manuscripts ship logbooks
 - building relational **online geodatabase** to be accessed on the Web



Global Sea Routes

A historical geodatabase of European global navigation (1500-1900): basic principles and ongoing developments

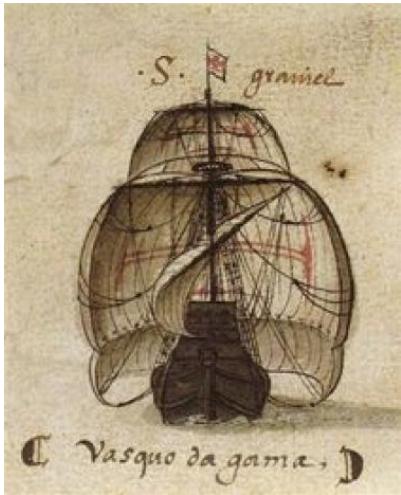
Guido Abbattista, Erica Grossi, Ginevra Zelaschi

(University of Trieste)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TRIESTE

GSR-Global Sea Routes



GSR is a **relational geospatial database** aimed at the study of the routes of European shipping on a global scale in the modern and contemporary age. Its purpose is a better understanding of:

- the historical evolution of European navigations in *quantitative* and *comparative* terms
- the historical evolution, in terms of *voyage timing*, of *world maritime interconnectedness* fostered by European transoceanic enterprises over four centuries (1500-1900)
- the real details and specifics of overseas routes through their *digital* and *dynamic* cartographic reconstruction
- the *actual circumstances* affecting overseas navigation, as inferred from a key typology of sources previously exploited in a limited way and on a case-study basis, and their long-term changes according to specific historical conditions

Oggetto:

- Non storia delle esplorazioni e delle connessioni mondiali via mare
- Storia e rappresentazione della navigazione
 - europea
 - transoceanica
 - commerciale
- Variabili delle connessioni via mare e loro evoluzione:
 - modi (volume, mezzi, rotte, luoghi, tecniche, condizioni)
 - tempi (regolarità, continuità, intensità, velocità, durata)
 - saperi (*hardware, software, wetware* nautico, geografico, matematico, naturalistico)
- Rappresentazione:
 - grafica (cartografica, grafica, tabulare; non generica o sintetica, non schematica, non ripetitiva)
 - georiferita (*tendenzialmente* realistica)
 - con visualizzazione spazio-temporale dinamica
 - relazionale (analitica, comparativa)

Le grandi compagnie commerciali dei secoli XVII-XVIII: Inghilterra e Olanda

- **Macchine** complesse per lo svolgimento di attività economiche e commerciali (import/export, immagazzinamento, vendita, controllo alla produzione), finanziarie, di navigazione (costruzione, affitto, equipaggiamento, arruolamento, logistica, riparazione, istruzione), politico-diplomatico-militari
- **Sistemi** di mobilitazione e impiego di risorse umane
- **Apparati** di produzione di dati, saperi, conoscenze
- **Organizzazioni** di produzione, scambio, raccolta, sistemazione e circolazione di informazione scritta (testuale e cartografica)
- **Dispositivi** di ricerca e formazione di consenso
- **Attori co-protagonisti** della prima globalizzazione commerciale

English East India Company: alcune definizioni

- “Monopolistic trading body”, “joint-stock [temporary, permanent]”, “chartered company”
- “The world’s most powerful corporation” (Tirthankar Roy)
- “The Company-State” (Philip Stern)
- “Perhaps, the greatest military power in Asia” (Robert Blythe)
- “A cooperation-enhancing institution”, “publicly-held business corporation” (Ron Harris)
- “A model of commercial efficiency [...] the supreme actor of corporate violence in world history” (William Dalrymple)

Pratiche e culture della navigazione della EEIC

- **Creazione di reti:** collegamento marittimo tra Nord Europa e destinazioni asiatiche
- **Costi di trasporto:** velocità, sicurezza, controllo del rischio, competenza e affidabilità del personale di bordo
- **Conoscenze e informazioni:** attendibili, aggiornate, disponibili e metodi di trasmissione
- **Strumentazione:** cartografia, strumenti nautici, manuali, guide, istruzioni, resoconti, corrispondenze, *logbooks*
- **Il viaggio:** tra ricerca di regolarità e ripetitività e singolarità esperienziale

Storia digitale per l'analisi del viaggio transoceanico come vettore storico-globale

- GSR: strumento di accesso e ricomposizione di un quadro integrato di dati e della loro rappresentazione
- Strumento di rappresentazione finalizzata all'interpretazione
- Integrazione multilivello (GIS e forma analitico-descrittiva) con la forma scritta tradizionale
- Analisi e rappresentazione del viaggio transoceanico come punto di convergenza di
 - prassi consuetudinarie
 - abilità, esperienze
 - circostanze e contesti
- ricostruiti attraverso fonti non narrative incrociate con fonti accessorie

Examples of EIC logbooks

1653
May the 12th
The Ship Carolina from Batavia to the Strait of Lueijapara

A heavy gale at one after noon & sea before at 11th
S. N. W. while 1st of course. Between 1st & 2nd a short breeze
S. W. & breaking up & which could goth (Course)
land called Coal road, one myl & later S. E. to port
Sound depth about 22 fathoms to 32: at 2 this morning
breaks took from 1000 by a large myl & 4th of: before
break had a length of land were had from 29 to 32 fathoms
about 1st but 22 fathoms: it is about a date along with
in half a mile round of land from end last place of
about 1st to now noon end far as 1st 150 myls per meridian late
about 1st 150 myls of S. west is from 30 S. to 18 myls of
distance from S. mouth of river management East: now the S.
estimated distance from S. mouth of river management East: now the S.
Distance from S. mouth of river management East: now the S.
Estimated distance from S. mouth of river management East: now the S.
Latitude of fair weather = —

13 The wind at East by E. & S. E. & a steady wind while in the course
then north east from 10 S. to 11th miles of S. the ship
in sight east by E. 1st of depth 12-13 fathoms
yellow banks from 10 S. to 11th by 5 & 10 S. while
12 in night. Then nearly still this morning north: then to north
by west depth 11 to 12 fathoms: S. E. weather no observation
Course & distance allowed to be N. 87^o myls latitude & meridian:
Distance by computation at present: 105^o miles from bearing
from 1st wind for Lueijapara, it is not safe to keep in above said
by 12 fathoms: it is more calculated for port of S. west
September 10: 11th fathoms a full depth over soundings but
of yellow banks of 1st of S. West: is dangerous to go to

14 The wind at S. E. was clear while 5th because north 10
miles from S. to half past 2 clear north to keep in the course
watering have soundings gradually to 7 1/4 then anchor with
small boat ride with day break: the road & hills straited
nly west: at 4 past 2 hours see Lueijapara at first smooth
surf like all the tender sail at 4 past 3 hours made land
also side of the land of Banca which is S. E. while bearing N.
at 7 this morning side of the land broken down mountain bearing
N. west from here now have stopped & left then steer N.
robably by west which come to 55^o & 45^o: at half past 10 now
are entered to strait at 12 midday Lueijapara East from us
alittle before 1st of clock now see off first part of sume
ra paper of Lueijapara S. E. —

and of Sumatra:
Lueijapara:

From the Island Lueijapara				
H.	R.	F.	Courses	Wind.
1	2	3	S. E.	N. E. N.
2	3	4	In 2 ^o N.	W.
3	4	5	SW.	W.
4	5	6	SW.	W.
5	6	7	SW.	W.
6	7	8	SW.	W.
7	8	9	SW.	W.
8	9	10	SW.	W.
9	10	11	SW.	W.
10	11	12	SW.	W.
11	12	13	SW.	W.
12	13	14	SW.	W.
13	14	15	SW.	W.
14	15	16	SW.	W.
15	16	17	SW.	W.
16	17	18	SW.	W.
17	18	19	SW.	W.
18	19	20	SW.	W.
19	20	21	SW.	W.
20	21	22	SW.	W.
21	22	23	SW.	W.
22	23	24	SW.	W.
23	24	25	SW.	W.
24	25	26	SW.	W.
25	26	27	SW.	W.
26	27	28	SW.	W.
27	28	29	SW.	W.
28	29	30	SW.	W.
29	30	31	SW.	W.
30	31	32	SW.	W.
31	32	33	SW.	W.
32	33	34	SW.	W.
33	34	35	SW.	W.
34	35	36	SW.	W.
35	36	37	SW.	W.
36	37	38	SW.	W.
37	38	39	SW.	W.
38	39	40	SW.	W.
39	40	41	SW.	W.
40	41	42	SW.	W.
41	42	43	SW.	W.
42	43	44	SW.	W.
43	44	45	SW.	W.
44	45	46	SW.	W.
45	46	47	SW.	W.
46	47	48	SW.	W.
47	48	49	SW.	W.
48	49	50	SW.	W.
49	50	51	SW.	W.
50	51	52	SW.	W.
51	52	53	SW.	W.
52	53	54	SW.	W.
53	54	55	SW.	W.
54	55	56	SW.	W.
55	56	57	SW.	W.
56	57	58	SW.	W.
57	58	59	SW.	W.
58	59	60	SW.	W.
59	60	61	SW.	W.
60	61	62	SW.	W.
61	62	63	SW.	W.
62	63	64	SW.	W.
63	64	65	SW.	W.
64	65	66	SW.	W.
65	66	67	SW.	W.
66	67	68	SW.	W.
67	68	69	SW.	W.
68	69	70	SW.	W.
69	70	71	SW.	W.
70	71	72	SW.	W.
71	72	73	SW.	W.
72	73	74	SW.	W.
73	74	75	SW.	W.
74	75	76	SW.	W.
75	76	77	SW.	W.
76	77	78	SW.	W.
77	78	79	SW.	W.
78	79	80	SW.	W.
79	80	81	SW.	W.
80	81	82	SW.	W.
81	82	83	SW.	W.
82	83	84	SW.	W.
83	84	85	SW.	W.
84	85	86	SW.	W.
85	86	87	SW.	W.
86	87	88	SW.	W.
87	88	89	SW.	W.
88	89	90	SW.	W.
89	90	91	SW.	W.
90	91	92	SW.	W.
91	92	93	SW.	W.
92	93	94	SW.	W.
93	94	95	SW.	W.
94	95	96	SW.	W.
95	96	97	SW.	W.
96	97	98	SW.	W.
97	98	99	SW.	W.
98	99	100	SW.	W.
99	100	101	SW.	W.
100	101	102	SW.	W.
101	102	103	SW.	W.
102	103	104	SW.	W.
103	104	105	SW.	W.
104	105	106	SW.	W.
105	106	107	SW.	W.
106	107	108	SW.	W.
107	108	109	SW.	W.
108	109	110	SW.	W.
109	110	111	SW.	W.
110	111	112	SW.	W.
111	112	113	SW.	W.
112	113	114	SW.	W.
113	114	115	SW.	W.
114	115	116	SW.	W.
115	116	117	SW.	W.
116	117	118	SW.	W.
117	118	119	SW.	W.
118	119	120	SW.	W.
119	120	121	SW.	W.
120	121	122	SW.	W.
121	122	123	SW.	W.
122	123	124	SW.	W.
123	124	125	SW.	W.
124	125	126	SW.	W.
125	126	127	SW.	W.
126	127	128	SW.	W.
127	128	129	SW.	W.
128	129	130	SW.	W.
129	130	131	SW.	W.
130	131	132	SW.	W.
131	132	133	SW.	W.
132	133	134	SW.	W.
133	134	135	SW.	W.
134	135	136	SW.	W.
135	136	137	SW.	W.
136	137	138	SW.	W.
137	138	139	SW.	W.
138	139	140	SW.	W.
139	140	141	SW.	W.
140	141	142	SW.	W.
141	142	143	SW.	W.
142	143	144	SW.	W.
143	144	145	SW.	W.
144	145	146	SW.	W.
145	146	147	SW.	W.
146	147	148	SW.	W.
147	148	149	SW.	W.
148	149	150	SW.	W.
149	150	151	SW.	W.
150	151	152	SW.	W.
151	152	153	SW.	W.
152	153	154	SW.	W.
153	154	155	SW.	W.
154	155	156	SW.	W.
155	156	157	SW.	W.
156	157	158	SW.	W.
157	158	159	SW.	W.
158	159	160	SW.	W.
159	160	161	SW.	W.
160	161	162	SW.	W.
161	162	163	SW.	W.
162	163	164	SW.	W.
163	164	165	SW.	W.
164	165	166	SW.	W.
165	166	167	SW.	W.
166	167	168	SW.	W.
167	168	169	SW.	W.
168	169	170	SW.	W.
169	170	171	SW.	W.
170	171	172	SW.	W.
171	172	173	SW.	W.
172	173	174	SW.	W.
173	174	175	SW.	W.
174	175	176	SW.	W.
175	176	177	SW.	W.
176	177	178	SW.	W.
177	178	179	SW.	W.
178	179	180	SW.	W.
179	180	181	SW.	W.
180	181	182	SW.	W.
181	182	183	SW.	W.
182	183	184	SW.	W.
183	184	185	SW.	W.
184	185	186	SW.	W.
185	186	187	SW.	W.
186	187	188	SW.	W.
187	188	189	SW.	W.
188	189	190	SW.	W.
189	190	191	SW.	W.
190	191	192	SW.	W.
191	192	193	SW.	W.
192	193	194	SW.	W.
193	194	195	SW.	W.
194	195	196	SW.	W.
195	196	197	SW.	W.
196	197	198	SW.	W.
197	198	199	SW.	W.
198	199	200	SW.	W.
199	200	201	SW.	W.
200	201	202	SW.	W.
201	202	203	SW.	W.
202	203	204	SW.	W.
203	204	205	SW.	W.
204	205	206	SW.	W.
205	206	207	SW.	W.
206	207	208	SW.	W.
207	208	209	SW.	W.
208	209	210	SW.	W.
209	210	211	SW.	W.
210	211	212	SW.	W.
211	212	213	SW.	W.
212	213	214	SW.	W.
213	214	215	SW.	W.
214	215	216	SW.	W.
215	216	217	SW.	W.
216	217	218	SW.	W.
217	218	219	SW.	W.
218	219	220	SW.	W.
219	220	221	SW.	W.
220	221	222	SW.	W.
221	222	223	SW.	W.
222	223	224	SW.	W.
223	224	225	SW.	W.
224	225	226	SW.	W.
225	226	227	SW.	W.
226	227	228	SW.	W.
227	228	229	SW.	W.
228	229	230	SW.	W.
229	230	231	SW.	W.
230	231	232	SW.	W.
231	232	233	SW.	W.
232	233	234	SW.	W.
233	234	235	SW.	W.
234	235	236	SW.	W.
235	236	237	SW.	W.
236	237	238	SW.	W.
237	238	239	SW.	W.
238	239	240	SW.	W.
239	240	241	SW.	W.
240	241	242	SW.	W.
241	242	243	SW.	W.
242	243	244	SW.	W.
243	244	245	SW.	W.
244	245	246	SW.	W.
245	246	247	SW.	W.
246	247	248	SW.	W.
247	248	249	SW.	W.
248	249	250	SW.	W.
249	250	251	SW.	W.
250	251	252	SW.	W.
251	252	253	SW.	W.
252	253	254	SW.	W.
253	254	255	SW.	W.
254	255	256	SW.	W.
255	256	257	SW.	W.
256	257	258	SW.	W.
257	258	259	SW.	W.
258	259	260	SW.	W.
259	260	261	SW.	W.
260	261	262	SW.	W.
261	262	263	SW.	W.
262	263	264	SW.	W.
263	264	265	SW.	W.
264	265	266	SW.	W.
265	266	267	SW.	W.
266	267	268	SW.	W.
267	268	269	SW.	W.
268	269	270	SW.	W.
269	270	271	SW.	W.
270	271	272	SW.	W.
271	272	273	SW.	W.
272	273	274	SW.	W.
273	274	275	SW.	W.
274	275	276	SW.	W.
275	276	277	SW.	W.
276	277	278	SW.	W.
277	278	279	SW.</td	

JOURNAL

of a voyage to PEKIN. the

CAPITAL of CHINA.

In the East India Ship.

HINDOSTAN,

WILLIAM MACKINTOSH, ESQ.^R COMMANDER.

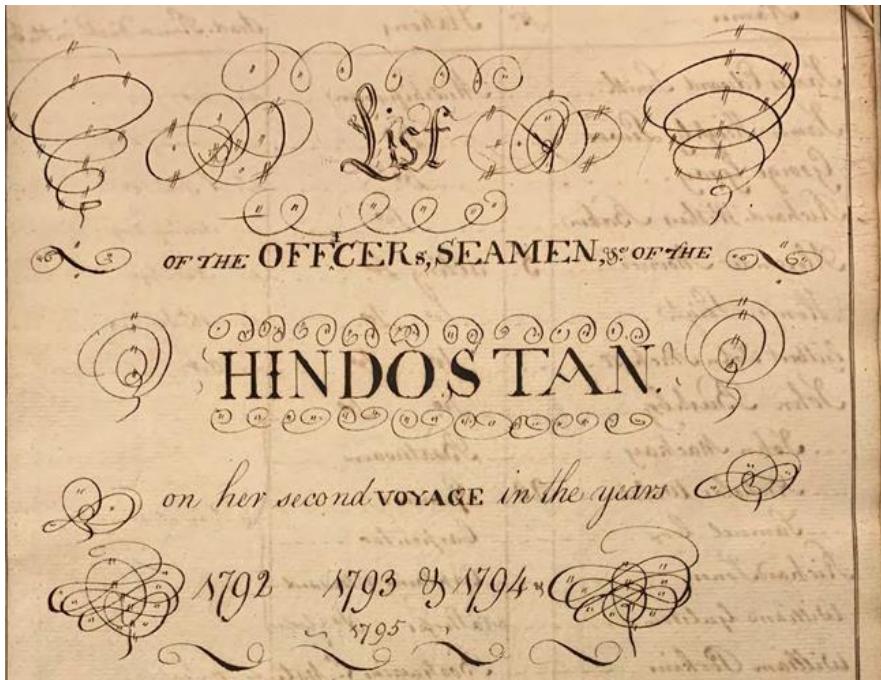
accompanying LORD & SCOUNT MACARTNEY on the

Embassy to the

EMPEROR.

BY HENRY LINDEMAN.
THIRD OFFICER

EIC ship “Hindostan”,
manuscript logbook,
1792-1793



Names	No.	Stations	Died. Name & Day. in the Voyage
William Mackintosh Esq		Commander	{ died: clearing day
M ^r Gilbert Michell		Chief Officer	
John Hamilton	2 ^d	L ^o	di ^d : 20 Nov. 1792
Henry Lindeman	3 ^d	L ^o	{ died: clearing day
James Allen	5	L ^o	{ died: clearing day
James Peter Sharon	5 th	L ^o	di ^d : 16 Dec. 1794
Charles Bell	6 th	L ^o	di ^d : 1. Dec. 1794
Joseph Bushby	Purser		di ^d : clearing day
Sarguhar Macrae	Surgeon		{ di ^d : 10 th Sep. 1794
Hugh Dove	10	L ^o Mate	

EIC ship "Hindostan",
 manuscript logbook, 1792-
 1793

12	42			Baker in Company.
	Distant 88:			
Course & Dist?	W. S. Job 12.5 S. 51° W. 23.1	E. P. Job 16. W. 10.48 M.	Salt Job 10.53 N. E. 10.48 M.	Tonunde 14.33 Var 57.478 Chr 52.056
Depart. 85 M.	of the t. of the t. Bar. Ther.			

From the logbook of the East
Indiaman "Princess Charlotte",
bound to Bombay, Madras and
Calcutta, 1798-1800