

publiceerde naast een uitvoerige inleiding het journaal van Evertsen en zeer vele documenten betrekking hebbend op de voorbereiding en afwikkeling van de expeditie en het bestuur van Nieuw Nederland. Niet alleen de inleiding, maar ook deze gedrukte bronnen hebben Shomette en Haslach uitputtend gebruikt en op de voet gevolgd als basis voor hun verhaal. Daarnaast zochten zij met succes in Engelse en Amerikaanse bronnenpublicaties informatie over de 'andere kant' van het verhaal. Te zamen is aldus een vrij volledig beeld ontstaan, dat voor de Nederlandse lezers veel nieuws bevat over de Engelse acties en reacties in Londen en in de koloniën. Wat de Nederlandse kant betreft biedt *Raid on America* na De Waard vrijwel geen andere zaken. Er is niet gepoogd meer licht te werpen op het eskader Binckes of op de opbrengst van de buit, waarvoor in de archieven van de Rekenkamer in het Rijksarchief te Zeeland materiaal ligt. Evenmin is alle relevante Nederlandse literatuur verwerkt.

Met liefde voor het detail en sfeertekeningen niet schuwend, schetsen Shomette en Haslach de toestand waarin de Engelse koloniën zich bevonden. Interne politieke en religieuze spanningen deden zich volop voelen. Diverse gouverneurs leefden in onmin met hun kolonisten. Van een gemeenschappelijke band tussen de verschillende gebieden van Virginia tot New England toe was geen sprake. Virginia troffen Binckes en Evertsen in juli 1673 totaal onvoorbereid, maar onbekendheid met de navigatie in de kustwateren en riviermondingen belemmerden hun operaties. Maar onder de tabaksvloot konden ze flink huishouden. New York bood in augustus geen enkel verzet en zo viel tegen de bedoeling in Nieuw Nederland in handen van de twee zeeofficieren. Het bestuur droegen zij spoedig op aan de bekwame militair Anthony Colve, die in de navolgende maanden geconfronteerd werd met de wisselvallige of kordate houding van Engelse bestuurders in de aangrenzende gebieden (met name op Long Island) die echter nooit één front maakten. De beide auteurs maken hier goed duidelijk hoe kwetsbaar de positie van Colve en de zijnen was na het vertrek van het eskader.

Eind september 1673 vertrokken Binckes en Evertsen via de Azoren en Cadiz met hun omvangrijke buit naar patria. Enkele van hun schepen hadden nog geducht huis gehouden onder de vijandelijke Terreneufvaarders. Evertsen werd na thuiskomst door de gecommitteerde raden (tevens bestuurders van de admiraliteit) duchtig aan de tand gevoeld over het niet nakomen van zijn instructies. Hij moest spijt betuigen eer hij weer voor een nieuw commando in aanmerking kwam. Binckes werd in Amsterdam vriendelijker ontvangen. Het blijft een intrigerende periode in onze geschiedenis, waarin zelfs een tweegevecht tussen een Zeeuws en een Engels oorlogsschip op de neutrale rede van Cadiz 'om te toonen, dat niet voor den Engelsman bevreest ofte ingeweecten was', niet ontbreekt en waarin overal telkens weer kaperschepen actief blijken te zijn. Shomette en Haslach confronteren ons Nederlanders door hun aardige boek opnieuw met deze episode en bieden hun landgenoten een ongekend stuk geschiedenis.

J. R. Bruijn

P. C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Dissertatie Vrije Universiteit 1987, Hollandse Historische Reeks VIII; Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1987, 294 blz., f55,-, ISBN 90 6707 159 5).

De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Republiek na 1650 is even exact bekend als de omvang van het zwarte circuit tegenwoordig. Veronderstellingen zijn er genoeg. Het is niet moeilijk om op grond van de nu beschikbare gegevens tot heel uiteenlopende scenario's te

komen (hoewel niemand zo ver zal gaan te beweren dat de werkgelegenheid in de achttiende eeuw per saldo explosief toenam). Om te weten welke het meest realistische is, zit er niets anders op dan gewoon meer materiaal per bedrijfstak en/of regio bij elkaar te brengen.

Met zijn dissertatie over de zeelui op de Nederlandse vrachtaart in het begin van de achttiende eeuw heeft Van Royen het onderzoek over die relatief slecht bekende grootheid in de economische geschiedenis van de Republiek: de werkgelegenheid, een behoorlijk eind verder geholpen. Uitgangspunt was de stelling van A. M. van der Woude in *Het Noorderkwartier* uit 1972, dat de scheepvaart als bron van werkgelegenheid in Noord-Holland aan het eind van de zeventiende eeuw bezig was te verdwijnen en dat dit proces vrij spoedig na 1700 al bijna helemaal was voltooid. Van der Woude baseerde zijn hypothese op het feit dat in de Sonttolregisters steeds minder schippers uit het Noorderkwartier en West-Friesland voorkwamen en op het gegeven dat in lokale kohieren van enkele Noordhollandse dorpen de vermelding van het beroep 'zeevarende' meer en meer zeldzaam werd. Hij wees er overigens op dat nog veel materiaal omtrent de omvang van de handelsvloot, de gemiddelde scheepsgrootte, de omvang en samenstelling van de bemanning en andere factoren diende te worden verzameld alvorens de Noordhollandse ontwikkeling afdoende kon worden verklaard.

Van Royen heeft nu een vloed van dit soort gegevens bijeengebracht en wel voor de periode 1700-1710. Het grootste deel putte hij uit notariële archieven. In hoofdzaak gebruikte hij twee typen documenten: bevrachtingscontracten en scheepsverklaringen. Een bevrachtingscontract is een overeenkomst tussen een schipper (namens de eigenaar(s) van een schip) en één of meer bevrachters, waarbij de eerste partij zich verbindt de tweede op bepaalde voorwaarden een hoeveelheid scheepsruimte ter beschikking te stellen. In zulke stukken zijn onder meer gegevens te vinden over ladingen, vrachtprijzen, reisbestemmingen, type en grootte van schepen en de geografische herkomst van schippers en bevrachters. Een scheepsverklaring is een getuigenverklaring over gebeurtenissen onderweg die financiële of andere consequenties kunnen hebben voor schipper, reder(s) of bevrachter(s); het opstellen van de akte gebeurde meestal op verzoek van de schipper. Dergelijke attestaties bevatten, naast details over het weer, het leven aan boord en de invloed van oorlogsomstandigheden, ook allerlei informatie over scheepstypen, reisbestemmingen en functies, leeftijden, schrijfvaardigheid en geografische herkomst van bemanningsleden. Bevrachtingscontracten zijn al vaker voor maritiem-historisch onderzoek benut, maar tot nu toe alleen voor afzonderlijke takken van scheepvaart, zoals de Archangelvaart of de Italiëvaart. Van Royen heeft in zijn studie alle contracten voor de Europese handelsvaart uit de periode 1700-1710 betrokken die hij in de notariële archieven van Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik kon achterhalen; in totaal waren dat er meer dan 2400, bijna allemaal uit het centrum van de vrachtenmarkt van de Republiek, Amsterdam. Scheepsverklaringen zijn nog niet eerder stelselmatig onderzocht. Van Royen verwerkte er ruim 2800, zowel uit Amsterdam (zo'n 95%) als uit de drie Westfriese steden.

Het gevestigde beeld is aan herziening toe, concludeert Van Royen. Informatie uit de Sonttolregisters (of andere bronnen die uitsluitend op de Oostzeevaart betrekking hebben) zegt op zich weinig over het belang van de scheepvaart als bron van werkgelegenheid in een bepaalde regio. Schippers uit een gegeven streek waren namelijk niet gespecialiseerd in één tak van scheepvaart. Dat het aantal Sontdoorvaarten van Noordhollandse schippers in de loop van de zeventiende eeuw daalde, betekent dus niet dat de schippers uit Noord-Holland boven het IJ verdwenen. Zij waren er nog steeds — alleen, ze voeren ook wel eens ergens anders heen dan naar Riga of Danzig. De keuze was natuurlijk niet onbeperkt. De mogelijkheden waren weer afhankelijk van het schip waarop een schipper het gezag voerde. In dat opzicht kan er wèl een

zekere mate van specialisatie worden vastgesteld. De Noordhollanders waren het wendbaarst; de meeste schepen waarover zij beschikten, waren grote of middelgrote fluiten die vrijwel overal konden worden ingezet. De koopvaardijvloot van de Friezen en de Waddeneilanders telde, naast fluiten, relatief veel galjoetschepen die vooral voor de vaart op de Oostzee en Frankrijk werden gebruikt. Galjoten waren gemiddeld kleiner dan fluiten. Er voeren ook minder bemanningsleden op. Uit de toenemende frequentie van dit type schepen in de Sonttolregisters, merkt Van Royen op, mag niet worden afgeleid dat de gemiddelde grootte van de schepen omlaag ging. Over het geheel gezien, nam die toe; de totale capaciteit van de koopvaardijvloot omstreeks 1700 was groter dan driekwart eeuw eerder. Die groei leidde niet tot een overeenkomstige stijging van de werkgelegenheid. Het aantal bemanningsleden per schip werd namelijk kleiner; de beschikbare arbeidskracht werd efficiënter benut, zo meent hij. Schippers uit Noord-Holland benoorden het IJ, de Waddeneilanden en Friesland konden het overgrote deel van hun volk — 80% of meer — uit hun eigen omgeving recrutereren. Er waren daar in het begin van de achttiende eeuw nog voldoende zeelui aanwezig. Blijkens gegevens over schrijfvaardigheid en leeftijdsopbouw mankeerde het de mannen op de koopvaardij evenmin aan kwaliteit. De klachten over het gebrek aan kwaliteit kwamen niet uit deze sector van het zeewezen, maar van de VOC en de oorlogsvloot. Er was, kortom, eigenlijk niets bij de koopvaardij dat op achteruitgang wees.

Bij deze onorthodoxe manoeuvres, die Van Royen met verve en vaak geestig uitvoert, mag hier en daar ook wel worden tegengebrast. De schrijver zou de sceptici waarschijnlijk sneller voor zich hebben gewonnen als hij nog één of meer peilperioden later in de achttiende eeuw had genomen. Nu rijst immers meteen de vraag: als omstreeks 1700 nog alles rustig was op het Noordhollandse front, wanneer zette de achteruitgang van de zeevaart daar dan wel in? Het is overigens niet onwaarschijnlijk dat dit proces ook tegen het midden van de achttiende eeuw nog niet zo ver was gevorderd als men tot nu toe dacht. In talloze dorpen benoorden het IJ werd toen nog onderwijs in de zeevaartkunde gegeven. Dan zal er toch ook wel gevaren zijn, mag men aannemen (tenzij men de Noordhollanders een zuiver platonische liefde voor de zee wil toeschrijven). Een andere kwestie is die van de representativiteit van de scheepsverklaringen, voor zover het de samenstelling van de bemanningen aangaat. Van Royen is hier op sommige punten van zijn boek (89, 117) minder gereserveerd over dan de bronnen toelaten. Daar staat tegenover dat hij de stelling als zouden buitenlanders in het materiaal ondervertegenwoordigd zijn met kracht van argumenten bestrijdt en dat hij bovendien de nodige gegevens uit Westfriese familiekohieren en archiefstukken van bootsgezellenbeurzen aanhaalt die erop wijzen dat de zeevaart in Holland benoorden het IJ omstreeks 1700 nog van grote betekenis moet zijn geweest. Verder kan de vraag worden gesteld of de auteur werkelijk altijd meet wat hij wil meten. De klachten over de dalende kwaliteit die in de achttiende eeuw werden geuit hadden betrekking op vakbekwaamheid en bevarenheid. Kunnen gegevens over schrijfvaardigheid, leeftijdsopbouw en carrièreverloop — hoe interessant ook — echt hiervoor als maatstaf dienen? Draait het toch niet meer om de *duur* van de ervaring op zee?

Ook al zit de bewijsvoering dus niet op alle onderdelen stevig in elkaar, het boek is om vele redenen een belangrijke aanwinst voor het historisch onderzoek. Van Royen heeft overtuigend aangetoond dat de waarde van de Sonttolregisters (en soortgelijke bronnen met betrekking tot de Oostzeevaart) als instrument om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart als geheel veel beperkter is dan men tot op heden aannam. Behalve aan afbreken heeft hij ook aan opbouwen gedaan. Hij heeft de kennis over allerlei aspecten van de Nederlandse handelsvaart in het begin van de achttiende eeuw met een grote hoeveelheid kwantitatieve gegevens verrijkt en daarbij de bruikbaarheid van een onbekend soort bronnen

laten zien: de scheepsverklaringen. Met dat materiaal heeft hij tevens de discussie over de werkgelegenheid in de scheepvaart na 1650 een nieuwe impuls gegeven. En het kan niet anders of die impuls werkt door. Iedereen die iets zinnigs wil zeggen over de loop van de werkgelegenheid in de Republiek zal zich immers vroeg of laat moeten afvragen: wat weten we van die sector waar van oudsher zoveel Nederlanders hun brood verdienden, de scheepvaart?

C. A. Davids

Th. Wijsenbeek-Olthuis, *Achter de gevels van Delft. Bezit en bestaan van rijk en arm in een periode van achteruitgang (1700-1800)* (Dissertatie Universiteit van Amsterdam 1987, Amsterdamse historische reeks, grote serie III; Hilversum: Verloren, 1987, 490 blz., f60,-, ISBN 90 6550 3110).

Deze omvangrijke studie, die als proefschrift aan de Universiteit van Amsterdam heeft gediend, bezit als plaats van handeling de stad Delft en daarvan als object van onderzoek de veranderingsprocessen in het dagelijkse leven tussen 1700 en 1800. Deze processen en hun oorzaken zijn door mevrouw Wijsenbeek-Olthuis onderzocht aan de hand van boedelinventarissen, waarbij zij met het oog op de omvang van het materiaal aangewezen was op de hulp van de computer. Het belang hiervan krijgt extra accent doordat als één van de voornaamste doeleinden van dit boek naar voren komt de ontwikkeling van een methodologie van een boedelinventarissenonderzoek in het kader van de economische en sociale geschiedenis. Het derde hoofdstuk is hier geheel aan gewijd, nadat in de voorafgaande hoofdstukken achtereenvolgens de demografische en economische aspecten van de toenmalige achteruitgang van de stad zijn besproken. In een vloeiende overgang komen daarna in successievelijke hoofdstukken de aspecten van vermogensbouw, wonen en woningen, voeding, ontwikkeling en ontspanning, kleding en hygiëne aan de orde, dit alles voortdurend betrokken op de achteruitgangsprocessen. Na het laatste hoofdstuk, dat een en ander samenvat, volgen nog een *summary*, de bijlagen met benutte kwantitatieve gegevens en een zestal appendices. Deze laatste zijn belangrijk omdat zij onder andere een lijst van de aangetroffen roerende en onroerende goederen uit de geselecteerde boedelinventarissen bevatten, een stoffenlijst en het computerprogramma.

Ook dit boek bestaat uit de trilogie van bepaling van het object van studie, methode en uitvoering van het onderzoek en exposé en analyse van de uitkomsten. Het object is boven al kort aangeduid, maar leent zich voor parafrase en aanvulling, met name voor wat de factoren betreft die de veranderingsprocessen bepalen. Dit zijn welvaartswijzigingen, cultuuroverdracht en modeverschijnselen. Kan het nader onderzoek op zich al boeiende statische beelden van het dagelijkse leven opleveren, de dynamiek komt er in — het gaat om veranderingsprocessen — door een kwantitatieve analyse van de genoemde factoren. Dit is hachelijk werk omdat nooit alle gegevens beschikbaar zijn die men hierin zou willen betrekken. Neem alleen maar het inwonertal van Delft, dat dan ook schattenderwijs moet worden benaderd. Om een indruk te geven: in 1680 ongeveer 24.000 en in 1795 14.000. Een vrij schokkend beeld van achteruitgang is hiermee gegeven. Destijds heeft J. A. de Jonge het economisch en sociaal aspect hiervan geschetst en de schrijfster bevestigt dit: in de loop van de achttiende eeuw veranderde Delft van een bedrijvige industriestad tot een 'stille nette plaats'.

Het middenstuk van de trilogie vormen methode en uitvoering van het onderzoek. Het behoort tot de kwaliteiten van dit proefschrift dat wij de auteur daarin op de voet kunnen volgen, zowel