

once he was sure of English support Louis at times hankered for the involvement of Spain in the war as well.

There is in fact no support here for the theory currently fashionable in some quarters (based largely on the years from 1690 onwards) that Louis's foreign policy was essentially conservative and defensive. Once more his taste for military glory and the baneful influence of 'the young secretary', Louvois, are stressed and even the old view that he coveted the imperial succession is revived. But in his diplomacy he often appears as vacillatory and ineffective rather than decisive or pursuing a course which was clear in his mind from the outset. And it is clear that his policies did not always command the approval of his ministers. Lionne is portrayed as a cautious and restraining influence, seeking for instance to avoid the prospect of war against Dutch and Spaniards at the same time, and instead of direct opposition preferring to coax and manipulate the King in more moderate courses in Germany. But whether Lionne's death in September 1671, to be succeeded immediately by Louvois and ultimately by Pomponne (here oddly described as 'Louvois in Lionne's clothing'), made any essential difference is doubtful. It is difficult to see Lionne as 'charting his own course toward perpetual peace'; a war would take place under the most sensible conditions and there might be different views of the best way of handling the German states, but war there would certainly be. As for Colbert, he is portrayed here as mainly concerned with the damage that the cost of military preparations would do to his fiscal policies, completely opposed to war; and even being 'faced with an unwanted tariff war with the Dutch', but whatever his peaceful inclinations, when confronted with Louis's positive desire for war, he planned the wartime budget and even showed himself a zealous supporter of hostilities rather than risk losing his own position. Whatever the reluctance of Louis's ministers, in Louvois's words to an intendant on a matter with which he himself disagreed, 'His Majesty must not be served any better than he wants to be'. Louis might hesitate and vacillate under different temporary influences, but in the end it was his choice of ministers and of policies that counted. And from his thirst for glory rather than the mere preservation of the status quo it was Louvois, with his arrogance and his belief in force, who was the beneficiary. The result was that 1672 began a period of more than forty years in the majority of which the Dutch Republic and France were locked in desperate and wasteful hostilities, with profound consequences for both states and for Europe.

K. H. D. Haley

J. R. Bruijn, E. S. van Eyck van Heslinga, met medewerking van E. M. Jacobs, *Maarten Schaap, een Katwijker ter koopvaardij (1782-1870). Een biografie en een dagboek* (Werken uitgegeven door de Commissie voor zeeschiedenis XVII, Verhandelingen der Koninklijke Nederlandse academie van wetenschappen, afdeling letterkunde nieuwe reeks CXXXV; Amsterdam: Noord-Hollandsche Uitgevers Maatschappij, 1988, 211 blz., f58,50, ISBN 0 444 85685 4).

Tussen de verdwijning van de VOC en de verschijning van de grote stoomvaartrederijen als de KNSM, de Holland-Amerikalijn of de Rotterdamse Lloyd speelde zich één van de minst bekende, maar meest boeiende bedrijven uit de Nederlandse zeeschiedenis af. De zeilvaart, die aan het eind van de Napoleontische tijd gedoemd leek voor het sterfhuis, maakte in de decennia daarna een indrukwekkende come-back. In die periode van ondergang en herstel leefde Maarten Schaap, koopvaardij kapitein uit Katwijk.

Schaap, geboren in 1782, was net als de meesten van zijn dorpsgenoten bijna voorbestemd voor de zee. Een Katwijker begon natuurlijk op de visserij, maar het kwam niet zelden voor dat zo iemand na verloop van tijd overstapte naar de koopvaardij. In de achttiende eeuw zijn er al enkele tientallen Katwijkers geweest die het tot schipper in de Europese vaart of de vaart op Oost-Indië brachten. Zo ging het ook met Maarten Schaap. In 1794 maakte hij zijn eerste reis ter visvangst. Hij deed dat op een bomschuit van de Katwijker reder Jacob Spaanderman onder de hoede van zijn broer Cornelis, die als schipper voer. Toen reder en schipper het volgend jaar op de vrachtvaart overschakelden, volgde Maarten in hun voetspoor. In 1798 trad Cornelis in dienst van een andere reder, de Rotterdammer Anthony van Hoboken. Maarten ging weer mee. 's Winters vulde hij zijn kennis van de zeevaartkunde aan, waarvan hij op school de eerste beginselen had geleerd. Eind 1801 overleed de broer, die voor hem 'altoos als een vader was geweest'. Twee jaar later oordeelde Van Hoboken Maarten oud en wijs genoeg zelf schipper te worden. Hij kreeg het bevel over de bomschuit *Die Hoffnung*. De band tussen de Rotterdamse reder en de Katwijker kapitein was duurzaam. Schaap heeft voor niemand anders meer gevaren.

In de loop van ruim veertig jaar maakte Schaap voor zijn patroon tientallen reizen binnen en later ook buiten Europa. Hij vervoerde klaverzaad uit Caen, krenten uit Zante, paardebonen uit Rotterdam, haver uit Amsterdam, wijn uit Bandol, kaas uit Edam en suiker en koffie uit Java in opdracht van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Van Hoboken vertrouwde hem steeds grotere schepen toe. In 1808 mocht hij van de bomschuit overgaan op een kofschip van 75 last. In 1819 ruilde hij dit in voor een galjoetschip van 120 last. Zo ging het door tot hij in 1834 het bevel kreeg over een fregat van 689 ton, *Neerlands Koning*. En de tijden veranderden. Toen Schaap zijn carrière als schipper begon, was scheepvaart onder Nederlandse vlag in feite niet mogelijk. Vandaar dat hij zijn bom vermomde als schuit van Papenburg. Een paar jaar later, toen hij op *De Jonge Maria* met de vaderlandse driekleur in top bij Portugal voer, had hij de pech, in handen te vallen van een Marokkaanse kaper en enkele maanden te moeten doorbrengen in een 'prezon' te Larache. Het was één van de laatste keren dat een Nederlandse schipper zoiets overkwam. In 1818 besloot de Marokkaanse keizer met het kaapvaartbedrijf op te houden. De Belgische Opstand was voor Schaap een 'blessing in disguise'. Op weg van Indië naar patria eind 1832 nam hij de wijk naar New York om het Engels/Frans embargo op Nederlandse schepen te ontlopen. Hij had er de gelegenheid om maandenlang het intense leven in de groeiende havenstad van dichtbij gade te slaan en greep de kans om een tocht van Albany naar Schenectady te maken met een nieuw soort vervoermiddel: een stoomtrein. Vóór hij in 1841 de zee vaarwel zei en voorgoed terugkeerde naar Katwijk, kreeg hij zelf nog een keer een stuk moderne technologie aan boord. Met *Neerlands Koning* bracht hij een ijzeren stoomboot naar de Oost. In gedemonteerde toestand, dat wel.

Schaaps geschiedenis is goed te reconstrueren, omdat hij tijdens zijn lange en rustige levensavond (hij overleed in 1870) de moeite nam, zijn lotgevallen als zeeman in de vorm van een chronologisch verhaal op te tekenen in een manuscript getiteld 'Dagboek mijner reizen'. Dit handschrift, dat na zijn dood in de familie bewaard bleef, kwam deze eeuw in het bezit van het Genootschap Oud-Katwijk. J. R. Bruijn en E. S. van Eyck van Heslinga hebben nu met assistentie van E. M. Jacobs, studenten zee-geschiedenis en het Katwijks genootschap een integrale geannoteerde uitgave van het *Dagboek* bezorgd, voorzien van een uitgebreide biografie van Schaap.

Een flink deel van het werk bestond uit het overzetten van Schaaps tekst in modern Nederlands. De beslissing tot 'hertaling' lijkt me te billijken. De kapitein hield er namelijk nogal speciale opvattingen over spelling en grammatica op na. Een letterlijke weergave van zijn aantekeningen

zou de belangstelling ervoor eerder schaden dan bevorderen. De tekstbezorgers hebben de bewerking zó uitgevoerd dat het geheel toch het stempel van Schaaps persoon blijft dragen. Het is en blijft 'Schaap' s story': een betrekkelijk sober, soms komisch, nergens opschepperig relaas over gewone en ongewone gebeurtenissen uit zijn lange zeemansloopbaan, zonder supplement met filosofieën over kaas of wormen. Een relaas dat merendeels tot in detail betrouwbaar is, zoals bij archiefonderzoek kon worden vastgesteld. Schaaps verhaal geeft een pakkende illustratie van de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart tussen 1795 en 1841 en laat tastbaar zien hoe een zeeman die ontwikkeling beleefde. Het is goed dat deze bron voor algemeen gebruik ter beschikking is gekomen.

De biografie die eraan voorafgaat, maakt de tekst extra toegankelijk. Behalve over Schaaps gezinsleven en over bestaan en bedrijvigheid in Katwijk geven Bruijn en Van Eyck hierin de nodige informatie over diverse aspecten van de negentiende-eeuwse scheepvaart die voor de schrijver nog vanzelfsprekend waren maar nu uitleg behoeven, zoals de ins en outs van het varen onder neutrale vlag, de activiteiten van de reder Van Hoboken, de regelingen voor bevrachting op de Indiëvaart en de eigenaardigheden van Nederlandse havens. Wat me wel verbaast is dat ze nergens ingaan op het fenomeen 'dagboeken van zeelieden' op zichzelf (hoewel ze wel enkele andere mémoires van zeelui vermelden). Waarom voelde iemand als Schaap, Kooger of Kuiper in het midden van de negentiende eeuw de behoefte, zijn belevenissen op schrift te zetten? Had dat iets te maken met een toenemend professioneel bewustzijn, een groeiende trots op het eigen métier? De bewerkers gaan aan dit aspect voorbij. Dat brengt me op een volgend punt. Ook de relaties tussen Schaap en zijn collega-kapiteins blijven onderbelicht, al is uit terloopse mededelingen in het dagboek, de noten en de biografie wel af te leiden dat tussen de gezagvoerders in dienst van Van Hoboken een vrij grote saamhorigheid bestond. Het bestaan van het Rotterdamse zeemanscollege 'Maatschappij tot nut der zeevaart', opgericht in 1819, en Schaaps lidmaatschap daarvan wordt alleen in een noot onderaan op bladzijde 171 even vermeld. Toch moet dat genootschap voor iemand als Schaap niet onbelangrijk zijn geweest. Het zorgde namelijk voor een soort vangnet. Het gaf bijvoorbeeld uitkeringen aan kapiteins die in behoeftige omstandigheden kwamen te verkeren. Als Schaaps Russische obligaties op een goede dag plotseling niets meer waard waren geweest, had hij nog altijd kunnen aankloppen bij de 'Maatschappij tot nut der zeevaart'. Een revolutie meer of minder, ach die had de Katwijker kapitein niet klein gekregen.

C. A. Davids

E. H. Cossee, *Abraham des Amorie van der Hoeven 1798-1855. Een remonstrants theoloog in de Biedermeiertijd* (Dissertatie Leiden 1988, Historische Publicaties Roterodamum grote reeks XXXVII; Kampen: J. H. Kok, 1988, 347 blz., f45,-, ISBN 90 242 4374 2).

Abraham des Amorie van der Hoeven, leerling van Van der Palm en evenals deze een befaamd kanselredenaar, stond aan het hoofd van een talrijk huisgezin dat hij met 'zachtzinnige rechtzinnigheid' bestierde en waarin tenminste drie zonen de vader 'door schitterende welsprekendheid' naar de kroon staken. De oudste zoon Abraham had in tegenstelling tot de vader wiens kracht lag in de representatie ook grote wetenschappelijke gaven. Junior overleed echter al in 1848 op 27-jarige leeftijd, evenals zijn vader was hij remonstrants predikant. In 1845 had hij bij menigeen in protestants Nederland verbazing en irritatie gewekt met de publikatie in *de Gids*