

Deze studie heeft een merkwaardige zestiende-eeuwse figuur opnieuw voor het voetlicht gebracht en verschaft ook heel wat nieuwe informatie over hem en zijn milieu. Dat alleen al is een grote verdienste. Wat de mentaliteit van Porquin en de interpretatie van zijn geschriften betreft, blijven evenwel nog heel wat vragen onbeantwoord.

K. Degryse

P. Holthuis, *Frontierstad bij het scheiden van de markt. Deventer: militair, demografisch, economisch; 1578-1648* (Dissertatie Groningen 1993, Deventerreeks; Houten: Arko, 1993, 244 blz., f35,-, ISBN 90 72047 20 6).

De titel van deze dissertatie geeft uitstekend weer wat Deventer tijdens de tachtigjarige oorlog overkwam: de kurk waar de stedelijke economie op dreef, de jaarmarkt, verloor definitief haar betekenis, terwijl de Hanzestad werd omgebouwd tot grensvesting, frontierstad. Dat bouwen moeten we letterlijk nemen. Niet alleen moest de tussen 1578 en 1591 door herhaald oorlogsgeweld verwoeste stad grotendeels weer worden opgebouwd, bovendien heeft de aanleg van nieuwe vestingwerken vooral in de jaren 1596-1622 de aannemers geen windeieren gelegd. Heslinga heeft zestiende-eeuws Deventer terecht gekenschetst als de sleutel tot de geschiedkundige ontwikkeling van Oost-Nederland. Op een kruispunt van handelsroutes te land en te water gelegen, had het de belangrijkste jaarmarkt in een zeer grote regio. Het was de zetel van een nieuw bisdom dat (meer dan Utrecht) het bolwerk van de beginnende contrareformatie werd, had een bloeiende stadsschool met een internationale reputatie, en kende een oude drukkerstraditie. Met rond 10.000 inwoners aan het begin van de bestudeerde periode was het vermoedelijk ook de grootste stad van het Oosten. De exportnijverheid (textiel, koek) ondersteunde die positie op een vooralsnog moeilijk te becijferen wijze. Hoewel de Hollandse steden het Oosten al langer aan het overvleugelen waren, had Deventer sterke papieren om tenminste een steunpunt van de Amsterdamse stapelmarkt te worden. Dat is echter niet gebeurd. De stad raakte bekneld tussen de expansie in het Noordoosten (Bremen, Emden) en in het Westen (Holland). Uiteindelijk was ze niet veel meer dan het eindpunt van een regionale handelsweg vanuit Amsterdam, hoogstens een halteplaats op een doorgangsroute die bepaald geen Europese levensader meer was. Zelfs de traditioneel sterke oriëntatie op de Duitse landen sloeg geleidelijk om in een binding met Holland, waarvan men de belangrijke Deventer participaties in VOC en WIC als voorboden mag zien.

Holthuis heeft zijn studie naar deze ontwikkeling rond twee vragen geordend. Hoe stond het in de bewuste periode met de bijna spreekwoordelijke achteruitgang van Deventer? En wat was de rol van de oorlog in de Deventer economie, negatief dan wel positief? In drie hoofdstukken wordt eerst de verklarende hypothese behandeld: het militaire kader sedert 1578. In een tweede reeks van drie hoofdstukken wordt de ontwikkeling van Deventer sedert het laatste beleg (1591) naar drie aspecten geanalyseerd: bevolkingsontwikkeling, handel en nijverheid. Een vijftiental tabellen in de bijlagen verschaffen de basiscijfers van de lange-termijntontwikkelingen. Holthuis laat op de eerste plaats zien hoezeer de oorlog de positie van de stad heeft veranderd. Juist omdat Deventer door een diep dal van verwoesting en ontvolking (3500 inwoners in 1587!) ging, kon de oorlog zo'n beslissende betekenis voor de heroriëntatie van de Deventer economie krijgen. Tussen 1596 en 1621 werd ruim 30% van de stedelijke financiën alleen al aan de vestingbouw besteed, nog afgezien van de wederopbouw van de stad zelf. Vanaf dat ogenblik beheerste Deventers functie als frontierstad haar positie in de Republiek en bepaalde zij in belangrijke

mate het nieuwe aanzicht van het stedelijk leven zelf. De oorlog is zeker niet de oorzaak van Deventers achteruitgang geweest. Die was al minstens een halve eeuw eerder ingezet door de verzanding van de IJssel en de verplaatsing van de handelsstromen binnen Noordwest-Europa. De magistraat slaagde er niet in mentaal greep te krijgen op die ontwikkeling. Veel te lang heeft hij geprobeerd de verouderde jaarmarktfunctie nieuw leven in te blazen, terwijl later de ongreepbare oorlog de herstructurering van de Europese economie versluisde. Zo kon de militaire factor het vacuüm opvullen dat de verdwenen groothandelsfunctie had achtergelaten. Het oorlogsbedrijf in al zijn facetten werd de motor van de eerste heropleving en ging al spoedig de functies van de stad in de interregionale verhoudingen beheersen. Van een autonome Hanzestad met een interregionale centrumfunctie was Deventer rond 1650 bijna ongemerkt een grensvesting vol militairen geworden die de belangen van het nieuwe, Hollandse centrum moest beschermen, zonder daar wezenlijk over mee te kunnen beslissen.

Holthuis heeft met dit boek zonder twijfel een stevige basis gelegd onder een komende herziening van de plaats van Oostelijk Nederland in de interregionale verhoudingen binnen de Republiek. Hij heeft zijn boek niet door theorievorming laten overwoekeren, al spelen stedelijke centrumfuncties duidelijk een sturende rol bij de ordening van het materiaal en de selectie van de verklarende factoren. In vele opzichten bevestigt deze studie de vermoedens die op grond van een minder diepgaand onderzoek in de *Geschiedenis van Zutphen* (1989) voor de nabuurstad en aloude rivaal in Gelderland zijn geuit: dezelfde verwoestende en ontwrichtende werking van twee lange oorlogsdecennia, een identieke demografische en economische ontwikkeling volgens hetzelfde ritme, dezelfde omscholing van de stad tot frontiervestiging, eenzelfde geleidelijke heroriëntatie op Holland. Het is jammer dat de auteur daar geen kennis van heeft genomen en dat ook de verwijzingen naar andere IJsselsteden veelal tot feitelikheden beperkt blijven. Want hoewel Deventer vanouds de belangrijkste stad aan de IJssel was, met het meest actieve economische en culturele leven, is het zeer waarschijnlijk dat de globale ontwikkeling van Deventer in de zeventiende eeuw weinig specifiek Deventers had maar veeleer model kan staan voor die van een hele reeks oostelijke steden. Ondanks of misschien wel juist dank zij hun traditionele rivaliteit onderhielden zij nauwe banden met elkaar en waren hun bestuurselites nogal eens met elkaar verweven. Holthuis zelf laat duidelijk zien dat de immigratie naar Deventer tussen 1591-1648 eigenlijk vooral een regionale mobiliteit binnen dit oostelijk gebied betrof. Ook verder gelegen riviersteden als Nijmegen en Arnhem blijken op onderdelen in Holthuis' schema te passen. De noodzakelijke herijking van het nog steeds eenzijdig hollando-centrische beeld van de Republiek in de zeventiende eeuw maakt een samenvattende studie naar heel de oostelijke stedenrand, van Nijmegen en Arnhem tot Steenwijk en Coevorden, tot een urgente wens. Die studie zou ook de tweede helft van de zeventiende eeuw moeten omvatten. Het zou wel eens zo kunnen zijn (en wat Zutphen betreft is er veel dat daarop wijst) dat zowel de steden als het platteland van het Oosten juist in de tweede eeuwhelft, wanneer Holthuis' boek ophoudt, een opmerkelijke veerkracht hebben laten zien en de eindeloze oorlogsellende in snel tempo te boven zijn gekomen, ondanks de economische en politieke perikelen die het rampjaar en zijn nasleep nog zouden brengen. Zowel economisch en demografisch als cultureel hebben ze vermoedelijk veel meer van de Hollandse welvaart geprofiteerd dan hun wat obligate klachten wilden doen geloven.

Willem Frijhoff

D. H. Roberts, ed., *Eighteenth century shipbuilding. Remarks on the navies of the English & the Dutch from observations made at their dockyards by Blaise Ollivier, master shipwright of the king of France* (Rotherfield: Jean Boudriot Publications, 1992, 382 biz.).

De naam van de Franse architect Jean Boudriot als auteur of als uitgever van weer een nieuw boek over de geschiedenis van de Franse scheepsbouw en zijn produkten wordt door maritieme historici in en buiten Frankrijk gezien als garantie voor de kwaliteit van inhoud en vorm van zo'n publikatie.

Boudriot vestigde in één klap zijn reputatie als betrouwbare autoriteit op het moeilijke terrein van de technische geschiedenis van de (in zijn geval) Franse scheepsbouw met de verschijning in 1974 van het eerste deel van *Le vaisseau de 74 canons*. In die studie, die uiteindelijk vier omvangrijke delen zou gaan omvatten, voert Boudriot in óók voor niet echt deskundigen begrijpelijke teksten, aangevuld met honderden glasheldere (perspectief) tekeningen van zijn hand — ze doen sterk denken aan de technische tekeningen van de achttiende-eeuwse Zweedse scheepsbouwer Af Chapman —, de lezer bijna spelenderwijs door het doolhof van een laat-achttiende-eeuwse Frans linieschip. En passant komt de lezer van alles te weten over de bouw van zo'n vechtmachine, over de materialen die daarbij gebruikt worden, over het leven aan boord, over de tactiek van het vechten met zo'n kolossale massa hout, ijzer en zeildoek, enz.

Sinds 1974 heeft een indrukwekkend aantal (scheepsbouwtechnisch-historische) studies de schrijftafel van Boudriot verlaten. De meeste daarvan betreffen achttiende-eeuwse, in Frankrijk gebouwde schepen: de slavenhaler 'L'Aurore' uit 1784, het fregat 'La Belle Poule' van 1776, de bombardeergaljoot 'La Salamandre' van 1752, en nog zo'n tiental andere.

In het begin van de jaren 1980 kwam er contact tot stand tussen Boudriot en de Engelse zakenman David H. Roberts, net als Boudriot gefascineerd door de vele nog onbekende aspecten van de bouw van zeegaande schepen voor marine en koopvaardij in de achttiende eeuw. De kennismaking tussen beide mannen mondde uit in Roberts' vertaling van *Le vaisseau de 74 canons* in het Engels. Daarmee kwam deze studie beschikbaar voor een veel groter publiek dan de oorspronkelijke Franse editie, die een stevige kennis van technisch Frans veronderstelde — of de bereidheid tot het met grote regelmaat bladeren in een woordenboek (zoals deze recensent moest doen). De uitgave was een succes, vertalingen in het Engels van andere studies van Boudriot volgden.

De publikatie van de vertalingen werd in 1985 ondergebracht in Roberts' eigen uitgeverij, Jean Boudriot Publications in Rotherfield in het Engelse graafschap East Sussex.

De samenwerking tussen Boudriot en Roberts leidde óók tot de heruitgave van een aantal, voor het begrijpen van de achttiende-eeuwse scheepsbouw onmisbare contemporaine studies, in *originali* slechts zelden en dan nog voor zeer hoge bedragen verkrijgbare boekwerken. Zo kwamen herdrukken op de markt van Stalkart's *Naval Architecture* (1787²) en *The Shipbuilder's Repository*, een anonieme uitgave uit 1788 — scheepsbouwkundige verhandelingen die van grote invloed waren op het denken van de scheepsbouwers van die tijd.

In die reeks herdrukken — maar eigenlijk toch weer niet helemaal — valt het hier besproken boek van David Roberts. Het is de gedrukte en door hem in het Engels vertaalde uitgave van een alleen in manuscript bekend rapport, dat de Franse scheepsbouwmeester Blaise Ollivier eind 1737 schreef voor zijn hoogste baas, de Franse minister van marine, de graaf van Maurepas: *Remarques sur la Marine des Anglois et des Hollandais faites sur les lieux en 1737 par le Sr. Ollivier, constructeur des vaisseaux du Roy*. In dat rapport — er zijn slechts twee exemplaren van bekend: één bij de Service Historique de la Marine in Brest, één in het bezit van Boudriot — doet Ollivier verslag van zijn geheime reis langs een aantal marinewerven in Engeland en in de Republiek tussen april en augustus 1737. De (spionage)reis had tot doel de Franse