

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

scheepsbouwers op de hoogte te brengen van (mogelijk nieuwe) technieken, die hun Engelse en Nederlandse collega's toepasten bij de bouw van oorlogsschepen. Wat Nederland betreft meldt Ollivier een paar opmerkelijke zaken. In Veere werden schepen tijdens de afbouw tegen weersinvloeden beschermd met een pannendak. Tot zijn niet geringe verbazing ziet Ollivier, dat de mastvoeten van driedekkers met blokken hout en een zware schroef verschuifbaar op het zaathout worden vastgemaakt, waardoor de valing van de mast bij het trimmen een variabele factor kan worden. Oprecht verbijsterd is de Franse scheepsbouwer over het feit, dat zijn Nederlandse collega's zoveel werk laten uitvoeren op basis van schattingen op het oog.

Roberts' fraai en op groot formaat uitgevoerde boek biedt de lezer de complete Franse tekst van Ollivier's rapport (235-334), voorafgegaan dooreen voortreffelijke vertaling in het Engels (43-229). In zijn inleiding (1-40) besteedt de auteur in kort bestek aandacht aan de politiek-militaire situatie in West-Europa in de eerste helft van de achttiende eeuw, aan de carrière van Ollivier (de door hem *en* tijdgenoten veelbelovend genoemde scheepsbouwer stierf in 1746, pas 45 jaar oud, aan tuberculose) (12-23), en aan de wijze waarop Ollivier elders opgedane ideeën in de door hem na 1737 gebouwde schepen verwerkte. Het boek besluit met een opgave van de samenstelling van de oorlogsvloot van de Republiek in 1737, een goed gestructureerde literatuurlijst en een bladzijden lange reeks scheepsbouwkundige termen, die voorbeeldig uitvoerig worden verklaard. Voor geïnteresseerden in de geschiedenis van de achttiende-eeuwse Westeuropese scheepsbouw is dit boek de dure aanschaf zeker waard.

L. M. Akveld

I. J. A. Nijenhuis, *Een joodse philosophe. Isaac de Pinto (1717-1787) en de ontwikkeling van de politieke economie in de Europese Verlichting* (Dissertatie Groningen 1992, NEHA-series III, xviii; Amsterdam: NEHA, 1992, 208 blz., f49,50, ISBN 90 71617 58 0).

Een grote staatsschuld is voor een land geen nadeel maar een voordeel dankzij de effectenhandel. De mogelijkheid om effecten te kopen en te verkopen verbetert de geldcirculatie. Dat bevordert de handel en daarmee de welvaart. De staat dient alleen wel stipt aan rente- en aflossingsverplichtingen te voldoen. De belastingopbrengst moet bij nieuwe leningen dus groeien, hetzij dooreen verzwaring van bestaande of de invoering van nieuwe belastingen, hetzij door een groei van de welvaart of de bevolking. Daarnaast is een gunstige betalingsbalans vereist: voldoende afzet van manufacturen naar Amerika, en geen grotere afvloeiing van goud en zilver naar Azië dan er uit Amerika binnenkomt. Aldus kort samengevat het *Traité de la circulation et du crédit*, geschreven in 1761 en voor het eerst gedrukt in 1771.

Het zal weinig verbazing wekken dat een boek met een dergelijke these in Europa in de achttiende eeuw de aandacht trok. Door de grote internationale oorlogen was in veel landen de staatsschuld fors toegenomen, wat algemeen als een zorgwekkend fenomeen werd beschouwd. Bovendien was de effectenhandel, zeker na de financiële crises van de jaren twintig, bij velen zowel in zedelijk als in economisch opzicht in een kwade reuk komen te staan. Het boek werd dan ook al in 1772 herdrukt, in 1774 in het Engels vertaald in 1777 in het Duits.

De auteur ervan was de in Amsterdam geboren sefardische jood Isaac de Pinto, grootaandeelhouder van de VOC en de WIC, die vóór zijn faillissement in 1761 deel had uitgemaakt van de Amsterdamse *haute-finance*, en bij het herstel van het stadhouderschap in 1747 nauwe relaties had weten aan te knopen met Willem IV. De Pinto is behalve door dit *Traité*, en door zijn geschriften over onder meer de 'weelde' en de 'handelsnijd', ook bekend geworden als weldoener van de Israelisch-Portugese gemeente in Amsterdam en door zijn verdedigingsge-