

te lichten. Gegeven de aard van de intieme bronnen ligt de nadruk op de jaren dat Willem Frederik in het Haagse naar de hand van een Oranje-dochter dong. Zijn latere jaren en zijn Friese besognes in het algemeen worden minder uitvoerig behandeld. Gezien de beschikbare bronnen is dat misschien onvermijdelijk geweest, maar het blijft vreemd dat in een mede door de Fryske Akademy mogelijk gemaakte studie het Friese aandeel zo bescheiden is. Nu domineert toch teveel het beeld van de afhankelijke hoveling, terwijl het in Leeuwarden Willem Frederik zelf was die aan de touwtjes trok. Bij het doorlezen van de dagboeken struikelt men om de haverklap over de klachten over het 'cuypen' van de Friezen, en Willem Frederik is aan een stuk door in touw om daarin niet alleen zijn hoofd boven water te houden en zijn vijanden de loef af te steken, maar ook zijn machtsbasis uit te breiden. Ook dat beschouwde hij als zijn opdracht en in die opzet is hij ook redelijk geslaagd, maar *Liefde in opdracht* gaat er achteloos aan voorbij. Kooijmans behandelt dat politieke gekonkel en het gekuip eigenlijk alleen samenvattend, niet zoals in een biografie eigenlijk hoort. Had niet ook nog een heel andere kant van Willem Frederik naar voren kunnen komen als aan diens Friese leven wat meer aandacht was besteed?

K. van Berkel

P. Boon, *Bouwers van de zee. Zeevarenden van het Westfriesse platteland, c. 1680-1720* (Dissertatie Leiden 1996, Hollandse historische reeks XXVI; Den Haag: Stichting Hollandse historische reeks, 1996, x + 276 blz., f60,-, ISBN 90 72627 18 0).

Zeescheepvaartgeschiedenis, vaak nauw verbonden met handelsgeschiedenis, is gedurende het laatste kwart van de vorige eeuw in Nederland een van de meest naar voren tredende historische specialismen geweest. Vooral voor het tijdvak van de Republiek. Niet dat voordien geen belangstelling bestaan zou hebben. Die was, gegeven het karakter van onze volkshuishouding, onvermijdelijk. J. C. de Jonge's *Schets van het Nederlandse zeevezen* dateert al van 1833. Naast diens aandeel en later dat van landgenoten als G. W. Kernkamp, Lootsma, Ungeren Kranenburg hadden ook buitenlandse historici een belangrijk aandeel daarin (Watjcn, Christensen, Boxer). Van kapitale betekenis was uiteraard de publicatie van de Sonttolregisters door Nina Bang en Knud Korst (1906-1953). Het onderwerp raakte in een stroomversnelling in de eerste helft van de jaren zeventig met de publicatie van de boeken van Bruijn (*De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren*), Van der Woude (*Het Noorderkwartier*) en De Jong (*Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*). Sindsdien zijn publicaties van velen te noemen, zoals die van Knoppers, Hart, Dekker, Lindblad, De Buck, Davids, Willemsen, Van Vliet, Sigmond, Van Royen, Lesger, Boon en van nog menig ander, zelfs wanneer wij ons tot de scheepvaart in Europese wateren beperken. Zo bezien is de vierdelige *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (1976/1978) misschien wel te vroeg gemaakt. Het boek van Boon behoort tot de bedoelde productie.

De auteur zelf kent aan zijn boek een dubbele doelstelling toe. Het wil allereerst inzicht bieden in de betekenis van de zeevaart voor het West-Friesse platteland in de vier decennia tussen 1681 en 1720 door met name na te gaan welk aandeel in de totale beroepsstructuur door de zeescheepvaart werd ingenomen. De tweede doelstelling is om de plaats, de sociaal-economische positie van de zeevarenden in de agrarisch-maritieme plattelandsgemeenschap van West-Friesland vast te stellen. Die doelstellingen uitwerkend lag het voor de hand om het boek met een hoofdstuk over de demografische en agrarische ontwikkelingen in dit gebied tussen de zestiende en achttiende eeuw te laten beginnen (hoofdstuk 1). Daarin vernemen wij onmiddel-

lijk reeds enige interessante zaken: het bevolkingsgetal op dit platteland zou best al wel in het tweede kwart van de zeventiende eeuw dalende geweest kunnen zijn, in ieder geval op zijn best stabiel zijn gebleven, om na 1650 echt in een val te geraken. In de landbouw heeft zich ook hier de bekende overgang van akkerbouw naar veeteelt door de verslechtering van de ecologische situatie aan het eind van de Middeleeuwen voltrokken. Voor een nog weer latere verschuiving van gemiddeld kleine naar grotere bedrijven in combinatie met een verplaatsing van het bedrijf fsaccent van zuivelproductie naar (nog arbeidsextensievere) vetweiderij werden geen aanwijzingen gevonden. Hoofdstuk 2 voert ons binnen in de verschillende aspecten van de zeevaart door West-Friezen vóór het beginjaar van de eigenlijke studie (1680). Wij lezen over de verschillende vaarten (Oostzee, Noorwegen, zuidelijke richtingen), de walvisvaart, de haringvisserij, de risico's van de zeevaart, de belangrijkste vervoerde producten, het aandeel van de West-Friezen in de totale scheepvaart vanuit de Republiek en dergelijke meer.

Met de hoofdstukken 3 en 4 komen wij dan in *médias res*. In hoofdstuk 3 draait het daarbij vooral om de zeescheepvaart als bron van werkgelegenheid op het West-Friese platteland tijdens de bestudeerde periode. Dat vast te stellen is immers doelstelling één. Hoofdstuk 4 richt zich dan op de vraagstukken verbonden aan doelstelling twee: de sociaal-economische positie van de zeevarende. Hoofdstuk 5 is gewijd aan een bespreking van de mogelijke oorzaken van de maritieme achteruitgang in West-Friesland. Een niet als hoofdstuk gepresenteerde 'samenvatting en conclusie' rondt de tekst af. De bladzijden 220-253 bieden in een tiental bijlagen een schat aan feitelijke gegevens.

Onvermijdelijk is het in hoofdstuk 3 opnieuw ten tonele komen van de vraag naar de betekenis van de zeescheepvaart (inclusief de haringvisserij en de walvisvaart) in dit gebied tijdens de onderhavige periode. De auteur stelt terecht dat op twee manieren hiernaar gekeken kan worden: naar de absolute en naar de relatieve betekenis. Hij komt dan tot de conclusie dat er in absolute zin van een grote terugval in betekenis sprake was. ('Op grond daarvan blijkt dat het aantal ...varensgezellen in veertig jaar tijd werd gehalveerd', 138.) Maar als bron van werkgelegenheid nam de zeescheepvaart helemaal niet zo drastisch af ('Terwijl in het tijdvak 1681-1690 omstreeks 30% van de beroepsbevolking werk op zee vond, was dit aandeel in de jaren 1711-1720 gedaald tot iets minder dan 20%', 138.) Hoe deze discrepantie te verklaren? De enorme bevolkingsdaling op het West-Friese platteland had tot gevolg, dat bij een halvering van het aantal zeevarenden hun aandeel slechts van 30% naar 20% daalde! Men zal moeten toegeven: dit is rekenkundig juist. Maar doet het ook recht aan een geschiedkundige voorstelling van de gang van zaken? Ik geef om een antwoord daarop te vinden een extreem en dus dwaas getalenvoorbeeld, dat mijns inziens echter wel bloot legt waar zo'n redenering toe kan leiden. Stel dat een gemengde populatie van beroepspersonen daalt van 1000 naar 10, maar dat het aantal personen uit één bepaalde beroepsgroep meedaalt van 200 in de begin- naar 5 in de eindsituatie. Wij constateren dan een toename van het aandeel (de betekenis) van deze beroepsgroep van 20% naar 50%. De rekenmeester heeft daarin gelijk, maar de historicus die op het toenemend belang van deze ene beroepsgroep wijst, zal een beetje scheef worden aangekeken.

In hoofdstuk 4 voert Boon heel wat gegevens en argumenten aan om zijn stelling, dat het onjuist is om de plattelandszeeman als behorend tot de laagste groepen van die samenleving te zien, te onderbouwen. Ik denk dat hij daarin gelijk heeft, al was het alleen reeds omdat het platteland in het algemeen wel individuen kende die als tot de onderkant behorend beschouwd mogen worden, maar niet zo zeer hele (beroeps)groepen. Een proletariaat zoals in de stad was daar van geen betekenis.

Toch zijn ook in dit hoofdstuk sommige aangevoerde argumenten beslist voor discussie vat-

baar. Dat bijvoorbeeld zeevarenden geen aanvaard object van armenzorg waren, verbaast niet wanneer men bedenkt dat deze zich ten plattelande nagenoeg overwegend richtte op huishoudens van onvermogene ouderen, alleenstaande vrouwen met kinderen, zieken, invaliden, lichamelijk gebrekkigen en dergelijke. Huishoudens van zeelieden vielen daar niet gauw onder. Met andere woorden: het argument zegt niet veel met betrekking tot de sociale positie van de zeeman. Iets dergelijks geldt ook voor het gegeven van landbezit als bewijs voor het vinden van een bestaan in de combinatie zeeman-agrariër. Dat er zeelieden bestonden van wie het bezit van enige percelen land aangetoond kan worden, zegt nog niet dat dezen daarom ook als boer functioneerden. Het bezit of de aankoop van stukjes land kan ook worden uitgelegd als het aanleggen van een appeltje voor de dorst voor latere jaren. Een verschijnsel dus dat voor de negentiende en vroeg-twintigste eeuw bekend is van de huisjesmelker. Gewoonweg een vorm van sparen. Dat zeevarenden, ook in de lagere rangen, zelfs lid van een vroedschap blijken te zijn geweest zegt niet alles, wanneer wij ons realiseren dat (om een voorbeeld te geven) Schellinkhout met toentertijd ongeveer zeshonderd inwoners en dus derhalve met zo'n tweehonderd mannelijke volwassenen, een vroedschap had die uit tweeëndertig leden bestond. Niet-gereformeerden waren van het lidmaatschap buitengesloten. Evenmin mochten vader en zoon wellicht ook twee broers gelijktijdig zitting hebben. Het zal kortom moeite genoeg gekost hebben de vroedschap volledig bezet te houden. De aanwezigheid van zeevarenden onder de vroedschapsleden vormt daardoor een zeer te relativieren argument bij de bepaling van hun sociale positie. En zo zijn er heel wat meer te bediscussiëren argumenten.

Wil daarmee gezegd zijn, dat dit geen goede studie is? Dan begrijpt men het verkeerd. Het boek staat vol met zeer interessante informatie over tal van onderwerpen. Ik doe een willekeurige greep daaruit wanneer ik noem: de lengte van een loopbaan op zee; de opleiding tot zeevarende; de tenminste voor de hogere rangen aantoonbare vergrijzing bij het dalende aanbod van zeevarenden; de omvang van de risico's van het verblijf op zee; het mooie onderscheid dat wordt gemaakt tussen de werking van factoren van de lange en van de korte termijn; de West-Friese deelname aan de geografisch verschillende vaarten; en veel, veel meer. Eigenlijk is dit een boek dat zich uitstekend leent voor uitvoerige, kritische behandeling op werkcolleges. Dal is een compliment. Het is een goede en serieuze studie van een auteur die er niet voor is teruggeschrokken veel arbeid te investeren in het bewerken van gegevens, die altijd interessant zijn maar in hun interpretatie ook nogal eens discutabel.

Ad van der Woude

A. Biewenga, *De Kaap de Goede Hoop. Een Nederlandse vestigingskolonie, 1680-1730* (Dissertatie Vrije Universiteit Amsterdam 1999; Amsterdam: Prometheus/Berl Bakker, 1999, 350 blz., f49,90, ISBN 90 5333 802 0).

Ad Biewenga's book is an important and welcome contribution to the cultural history of early Cape colonial society. The author has read widely and deeply in the archival records of the Verenigde Oost-Indische compagnie, in both Cape Town and The Hague, to produce a richly detailed and finely nuanced account of Cape society in its crucial, formative years. He presents a fascinating amount of detail concerning the culture and customs of the inhabitants of the Dutch settlement and in the process challenges some of the previous assumptions concerning the nature of that settlement.

Biewenga's argument is that although the Cape developed into a unique society it was, in