

Van de elf hoofdstukken die aan deze geschiedenis worden gewijd, zijn er maar liefst acht gereserveerd voor de periode van na de Tweede Wereldoorlog. Tot 1940 zijn namelijk maar weinig wapenfeiten te vermelden, op de opstand van de Zuidelijke Nederlanden in 1830 na. Deze wordt, samen met de voorgeschiedenis van het Koninkrijk der Nederlanden, in het eerste hoofdstuk behandeld. Een tweede, relatief kort, hoofdstuk is bij gebrek aan militaire actie gewijd aan '100 jaar kazerneleven', dat overigens een goede indruk hiervan geeft. Ook de speciale band tussen het garderegiment en het Oranjestad komt terloops aan bod. De bescherming van het vorstenhuis behoort namelijk tot zijn bijzondere taak. Bij koninklijke plechtigheden zijn de grenadiers en jagers daarom altijd paraat. Het duurde overigens tot 1948 voordat het regiment daadwerkelijk de garde-status kreeg. Bezuinigingen stonden dit eerder in de weg.

In de meidagen van 1940 en na de oorlog in het opstandige Indonesië verdedigde het regiment met kracht het nationale belang. Hierna verschoven de taken. Terwijl tussen de jaren vijftig en negentig de Koude Oorlog woedde, werkte de landmacht aan professionalisering van de troepen. Nieuw materieel en uniformen, buitenlandse oefeningen maar ook de intrede van vrouwelijke militairen en rellen om lange haren bij mannelijke militairen vonden in deze periode plaats. De grenadiers en jagers gingen in de jaren negentig in de luchtmobiele brigade op en opereren sindsdien vooral onder de VN-vlag in het buitenland: onder meer in Joegoslavië, Cyprus en Afghanistan.

De auteurs zijn voor hun verslagen van de gebeurtenissen zorgvuldig te werk gegaan. Door vele interviews en literatuuronderzoek zijn met name vanaf de periode 1940 uitvoerige en gedetailleerde verhalen te boek gesteld. Deze zijn in heldere taal geschreven. De weliswaar noodzakelijke omschakelingen van de militaire acties naar het dagelijkse soldatenleven en de professionalisering van de landmacht zorgen voor de nodige afwisseling. Daarnaast worden de gebeurtenissen telkens in de maatschappelijke en politieke context geplaatst. Tot slot is de uitgave, zoals het een goed jubileumboek betaamt, rijkelijk geïllustreerd met foto's en andere afbeeldingen, die voor veel oud-militairen zeer herkenbaar zullen zijn.

Punten voor verbetering zijn echter ook aan te wijzen. Hoe prettig het ook is om over uitvoerige informatie te beschikken, dit draagt niet altijd bij tot de leesbaarheid. Op veel plekken lijkt het boek meer op een voor ingewijden bedoeld verslag, terwijl voor buitenstaanders geen zichtbare rode draad aanwezig is. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk of en waarin de taken van de grenadiers en jagers onderling precies verschillen en hoe zij zich verhouden tot de andere onderdelen van de krijgsmacht. Ook ontbreekt het aan een nadere uitleg over allerlei typen wapens en materieel die de revue passeren. Kennis hiervan wordt als vanzelfsprekend beschouwd, evenals bekendheid met de samenstelling van de krijgsmacht in compagnieën en bataljons. Juist dit soort zaken hadden behandeld kunnen worden in de themastukjes die achter sommige hoofdstukken zijn gevoegd. Daarin komen nu echter zaken voor die beter in de hoofdstukken zelf verwerkt hadden kunnen worden, zoals het themastukje over de oorsprong van de jager. Een dergelijk stuk hoort mijns inziens thuis in het inleidende hoofdstuk en niet achter een hoofdstuk over de koude oorlog. Wanneer aan deze zaken meer aandacht was besteed, had deze verder goed verzorgde jubileumuitgave aan kracht gewonnen.

Cristel R. Stolk

G. J. Schutten, *Verdwenen schepen. De kleine houten beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen* (Dissertatie Groningen 2004; Zutphen: Walburg pers, 2004, 493 blz., €49,95, ISBN 90 5730 298 5).

Op 16 september 2004 promoveerde Gerrit Jan Schutten aan de Rijksuniversiteit Groningen

op zijn levenswerk: *Verdwenen schepen. De kleine houten beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen*. Ruim veertig jaar heeft de auteur over de historische houten vaartuigen van de Lage Landen materiaal verzameld, informanten en gebruikers geïnterviewd en opmetingen verricht.

Tot ver in de twintigste eeuw vervulden houten vaartuigen een belangrijke en onmisbare rol in het vervoercircuit van Nederland. Lange tijd waren grote delen van Nederland zonder schepen niet te gebruiken of te bereiken. Rond 1830 verzorgden schippers met hun houten schepen praktisch al het personen- en goederenvervoer. Na 1860 komt er concurrentie van het spoor en van lokale tramverbindingen. Gelijktijdig werden in toenemende mate houten schepen door ijzeren vervangen.

De houten binnenschepen werden in de periode 1910-1920 massaal gesloopt, de vissersschepen verdwenen in de 'verijzeringslag' in de jaren twintig en dertig en de boeren- en tuindersboten ruimden het water door de aanleg van wegen en het gebruik van tractoren. Een stukje maritiem erfgoed verdween voorgoed.

Middels zijn publicatie heeft Schutten getracht de kennis van dit maritieme erfgoed te bewaren. Dankzij zijn onderzoek zijn de houten vaartuigen in Nederland en in het aangrenzende België en Oost-Friesland geïnventariseerd. Van zo'n vijfhonderd vaartuigen zijn gegevens over de constructie, afmetingen, indeling en inrichting en het gebruik vastgelegd en waar mogelijk voorzien van een foto en/of tekening. Deze zogenoemde 'Catalogus' vormt de kern van *Verdwenen schepen*.

Zowel aan de kleine beroepsvaartuigen, de vrachtvaart als aan de zoutwatervisserij is een apart hoofdstuk gewijd. Hierin wordt het verband tussen het vaartuig en de context waarin dat vaartuig werd gebruikt verder uitgewerkt. Voor de wetenschappelijke onderbouwing maakte Schutten gebruik van het onderzoek van de Zweed C. Westerdahl. In zijn theoretisch model 'maritime cultural landscape' veronderstelt Westerdahl dat kustgebieden in transportzones (Schutten verengt dit begrip tot vaarzones) kunnen worden ingedeeld, waarbij elke zone zijn eigen soort vaartuigen had. In andere vaarzones werden andere vaartuigen gebruikt. In elk van de vaarzones waren de vaartuigen zo goed aangepast aan het vaarwater en aan het gebruik, dat vervanging door andere soorten schepen niet plaatsvond. Ook in Nederland zijn volgens Schutten zulke vaarzones aan te wijzen. Bij de kleine beroepsvaartuigen hangen deze vaarzones samen met de eigenaardigheden van het landschap (veenweidegebieden, veenkoloniën, tuinbouwgebieden en de Biesbosch), bij de vrachtvaarders met het achterland van de belangrijkste havensteden en bij de vissersschepen met de waterdiepten van de vangstgebieden (Zuiderzee, Noordzee en Zeeuwse wateren). Elk van deze drie hoofdstukken eindigt met een *case study* waarin het dagelijkse gebruik, de bouw en het leven aan boord in een specifieke regio worden beschreven. Zo passeren de kleine beroepsvaartuigen van Noordwest-Overijssel, de turfschipperij van Zuid-Drenthe en Noord-Overijssel en de visserij van Wieringen de revue. Hoewel de onderwerpen voor de *case study* willekeurig zijn gekozen, geven zij wel een waardevolle inkleuring op de meer beschrijvende delen van de betreffende hoofdstukken.

In het laatste hoofdstuk heeft Schutten een classificatie opgesteld en uitgewerkt waarmee hij de vele scheepstypen kan ordenen. Niet de functie van het schip maar de wijze waarop de scheepshuid was opgebouwd (*Plankenfügung*) was zijn uitgangspunt. Schutten kwam zo tot een classificatie van vier niveaus, namelijk de bouworde, subbouworde, het scheepstype en de vaartuigen van dat scheepstype.

De bouworde viel veelal samen met een groot geografisch verspreidingsgebied waarin de vaartuigen hetzelfde bouwplan hadden. Hierbinnen zijn weer deelgebieden te onderscheiden met elk een eigen subbouworde. Vaartuigen uit deze categorie hadden nog meer kenmerken

gemeen dan alleen het bouwplan van de bouworde. Deelgebieden met een eigen subbouworde kwamen meestal overeen met een vaarzone. De scheepstypen ontstonden door aanpassing en standaardisatie, bij de kleine beroepsvaartuigen aan de functie, bij de vrachtschepen aan de vaartroute en bij de vissersschepen aan de viszone en de lokale diepte van de zee. De eerder genoemde 'Catalogus' is geheel volgens de bovengenoemde classificatie samengesteld.

Uit zijn onderzoek trekt Schutten de conclusie dat ook de Lage Landen een *maritime cultural landscape* kende, dat de gevonden structuur van specifieke vaartuigen voor elke vaar- of viszone is ontstaan door aanpassing en dat de gebruikte bouwordes in dit patroon een eigen rol spelen. (190-192)

Als proefschrift heeft *Verdwenen schepen* enkele minpunten. Het is een zeer beschrijvende, moeilijk leesbare en door het gewicht lastig te hanteren publicatie geworden. De probleem- en vraagstelling worden tamelijk onvolledig uitgewerkt en de conclusies zijn voor de hand liggend. De grote waarde van dit boek vormt mijns inziens het catalogusgedeelte. Hoewel op de gebruikte classificatie zeker een en ander is af te dingen en ondanks de wirwar van terminologie, is Schutten er in geslaagd een bruikbaar inzicht en overzicht samen te stellen van de honderden verdwenen houten vaartuigen die ooit in de negentiende en twintigste eeuw in de Lage Landen hebben gevaren. De kennis van dit verdwenen erfgoed is gelukkig nu voor het nageslacht vastgelegd en wel op een manier dat iedereen die iets met houten schepen heeft, onmogelijk dit naslagwerk kan negeren.

Adri P. van Vliet

B. van der Hertten, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19e eeuw* (Studies in social and economic history XXXII; Leuven: Universitaire pers Leuven, 2004, 543 blz., €95,-, ISBN 90 5867 348 0).

Men mag Van der Hertten dankbaar zijn voor de aandacht die hij vraagt voor de bijdragen van het transport en de communicatie aan de economische groei van België. Hij toont op overtuigende wijze aan dat de toename van de productiviteit in wat tot 1913 de centrale sectoren van de Belgische economie heetten te zijn, de mijnbouw, de metaalnijverheid, de textielnijverheid en iets later de landbouw, niet mogelijk zou zijn geweest zonder ingrijpende verbeteringen van het vervoer van grondstoffen, energiedragers, arbeidskrachten en gereed product en een vereenvoudiging en versnelling van de berichtgeving.

De auteur baseert zijn analyses op statistische gegevens. Met grote moeite en niet zonder risico's op onder- of overschatting stelde hij twee belangrijke reeksen samen. De eerste heeft betrekking op de productie, de tweede op de toegevoegde waarde, die hij definieert als de som van personeelslasten en winsten. De reeksen geven een beeld van alle sectoren uit de branche: de post, de telegraaf, de telefoon, het wegtransport, de binnenscheepvaart, de spoorwegen, de buurtspoorwegen en de tramwegen. Ze beslaan de periode 1831-1913, tenzij een sector pas later is ontstaan.

Wat de auteur ook afdingt op de kwaliteit van zijn data, diverse conclusies staan als een huis. De communicatie- en transportsector als geheel groeide heel het tijdvak 1831-1913 door sneller dan het bruto nationaal product. De toegevoegde waarde is met 80 à 90% van de kosten extreem hoog, dankzij de inzet van vele tienduizenden personen. De sector stimuleert daardoor de particuliere consumptie en de investeringen sterker dan enige andere.

Naar goed Vlaams gebruik allergisch voor de discoursen van politici die plannen maken