

boeiende en belangrijke teksten die op zorgvuldige wijze zijn bewerkt, waardoor zij de kennis omtrent Noord-India in de zeventiende eeuw vergroten.

M.E. van Opstall

Richard W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800, Ships and Guilds* (Assen-Amsterdam: Van Gorcum, 1978, xi + 216 blz., f32,50, ISBN 90 232 1520 6).

De auteur van dit tweede deel in de serie 'Aspects of Economic History: The Low Countries' is als 'Associate Professor' verbonden aan de University of British Columbia te Vancouver en heeft reeds eerder studies over aspecten van de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw het licht doen zien. Herziene versies van twee eerdere publikaties vormen het tweede en vijfde hoofdstuk van het hier te recenseren boek. Zij handelen respectievelijk over 'Ship Design, 1600-1800' en over de scheepmakersgilden in de periode tot 1600. Het eerste hoofdstuk heeft tot onderwerp 'Growth in Shipbuilding and the Contribution of Guilds', het derde 'Ship Design, 1600-1800', het vierde 'Governments and Shipcarpenters' Guilds', het zesde die gilden tussen 1600 en 1820 en het zevende 'The Market, Policy and Dutch Shipbuilding'. Een aanhangsel bevat de Engelse vertaling van de tekst van achttien gildebrieven. Deze door de stedelijke overheid gesanctioneerde reglementen betreffen uitsluitend gilden in Holland en Zeeland: hoewel de titel anders zou doen vermoeden beperkt het boek zich tot de genoemde twee provincies. De oudste van de brieven is een Dordtse uit 1437, de jongste een Amsterdamse uit 1803. Unger heeft in het Alkmaarse stadsarchief ook nog een gildebrief voor de scheepmakers uit 1808 aangetroffen. Daarvan heeft hij de tekst echter niet gepubliceerd omdat het hier gaat om een slechts op ondergeschikte punten gewijzigde versie van de wel door hem weergegeven brief uit 1521.

De auteur beschouwt studie van de gilden als het logische punt van uitgang voor onderzoek betreffende de geschiedenis van de scheepsbouwnijverheid in Holland en Zeeland. Weliswaar zijn in die gewesten steeds vele schepen gebouwd zonder dat de gilden daarmee enige bemoeienis hadden. In de Zaanstreek waar zich tijdens de zeventiende en achttiende eeuw toch een zeer groot aantal werven bevond heeft bijvoorbeeld nooit een scheepmakersgilde bestaan; ook de scheepsbouw op de werven der Admiraliteiten en Compagnieën ging vrijwel geheel buiten de gilden om (overigens vermeldt Unger dat het scheepmakersgilde te Zierikzee belast was met de recrutering van werklieden ten behoeve van de Admiraliteit van Zeeland). Niettemin hebben zijn onderzoekingen hem tot de overtuiging gebracht dat de gilden grote invloed hebben gehad op de ontwikkeling van de Hollandse en Zeeuwse scheepsbouw in technisch opzicht, inclusief vorm en constructie van het geleverde product, en normen ('standards of practice') ingang hebben doen vinden die min of meer geldigheid verkregen voor de gehele scheepsbouwindustrie in de twee provincies.

De invloed die de gilden uitoefenden tot het begin van de zeventiende eeuw wordt door Unger zeer positief gewaardeerd. Zij vertoonden toen dan ook niet of nauwelijks de eigenschappen welke de ambachtsgilden in het algemeen bij vele historici en economen een slechte naam hebben bezorgd (Unger gebruikt in dit verband de uitdrukking 'ogres of repression'). Hun gildebrieven behelsden in het algemeen niet meer en geen gedetailleerder bepalingen dan voor een goed functioneren van de nijverheid nodig waren. Voorschriften die direct de invoering van nieuwe produktiemethoden afremden heeft hij uit de periode vóór 1600 niet gevonden. Daarentegen bevorderden de gilden naar zijn mening juist de toepassing van innovaties. Bovendien brachten zij een zekere stabiliteit in een bedrijfstak die

laboreerde aan veelvuldige en sterke fluctuaties in de vraag naar zijn produkten: wanneer die vraag groot was bevorderden zij de evenredige verdeling van opdrachten over het gehele produktie-apparaat, in tijden van slapte werkten zij ertoe mee dat de produktiecapaciteit zoveel mogelijk behouden bleef. Ook stimuleerden zij de opleiding van bekwame vaklieden en droegen er zo het hunne toe bij dat de Hollandse en Zeeuwse scheepsbouwers tot ver buiten de Lage Landen een zeer goede reputatie kregen. Als voorbeeld noemt Unger de reactie in Lübeck en Danzig toen daar sprake was van het tewerkstellen van Hollandse of Zeeuwse scheepmakers: 'the only hesitation in accepting them came from a fear that they might prove too competent and thus take away jobs from natives'.

In de zeventiende en achttiende eeuw signaleert Unger bij dezelfde gilden een tendens om de leden te beperken in hun vrijheid van handelen en om de lokale scheepswerven van klandizie te verzekeren door middel van maatregelen die een min of meer protectionistisch karakter droegen. Deze tendens vloeide naar zijn mening voort uit onder meer veranderingen in het produktiepatroon - waardoor de gilden evolueerden van 'confederations of independent producers' tot associaties van bazen en knechten die door de bazen werden gedomineerd - uit de wens om de concurrentie van de Zaanstreek het hoofd te bieden en uit de neiging van de grote meerderheid der stedelijke regenten om het lokale belang te laten prevaleren boven dat van gewest of Republiek. De nieuwe koers van de gilden droeg ertoe, bij dat toestanden werden geschapen waarbij plaatselijk 'even the appearance of competition' in de scheepsbouw was verdwenen. Dat de klant het gelag betaalde kan worden afgeleid uit het toenemende aantal klachten over hoge prijzen en over schepen van inferieure kwaliteit. Een en ander brengt Unger ertoe om te stellen dat de Hollandse en Zeeuwse scheepmakersgilden gedurende deze tweede periode, meer in het bijzonder tijdens de achttiende eeuw, 'detrimental to the economy' zijn geweest.

Wat Unger te berde brengt over de gilden, hun - vooral vóór 1600 plaatselijk nogal uiteenlopende - structuur en werkwijze alsmede hun invloed op de economie maakt de indruk goed gefundeerd te zijn. Wel bestaat bij ons een zekere twijfel of hij zich bij het gebruik van de gildebrieven wel steeds voldoende heeft afgevraagd of die documenten wellicht soms niet eerder aangaven hoe de dingen naar het oordeel van de samenstellers behoorden te zijn dan dat zij een getrouwe afspiegeling vormden van de werkelijkheid.

Het minst geslaagde deel van dit boek achten wij de twee hoofdstukken waarin een overzicht wordt geboden van de ontwikkeling van het zee- en het binnenschip zoals die zich weerspiegelt in de produktie van de Hollandse en Zeeuwse scheepsbouwrijverheid tussen 1400 en 1800. Wie een dergelijk overzicht wil samenstellen kan in de literatuur een grote hoeveelheid bouwstoffen vinden. Bovendien kan hij profiteren van de syntheses die in het recente verleden gepubliceerd zijn door J. van Beylen en B.E. van Bruggen (het werk van laatstgenoemde ontbreekt merkwaardigerwijze in de zeer uitgebreide literatuuropgave). Een van de belangrijkste redenen waarom wij de door die auteurs samengestelde overzichten zeer waarderen is dat zij de materie benaderen met de omzichtigheid welke de historicus past wanneer hij een terrein betreedt dat nog maar gedeeltelijk is geëxploreerd. Unger komt, naar het ons toeschijnt onder invloed van een op zichzelf sympathiek aandoend enthousiasme voor het onderwerp, nog wel eens met beweringen en constructies die een voldoende fundering van feiten lijkt te missen. Dat er een dergelijke nauwe verwantschap zou hebben bestaan tussen de pinas en de fluit, als ook tussen de kogge en de kof, als hij suggereert komt ons vooralsnog twijfelachtig voor. Van Beylen heeft reeds (in *de Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, no. 37, 84) terecht vraagtekens geplaatst bij Ungers beschrijving van de vlieboot, een scheepstype waarover wij heel weinig weten. Van een zekere neiging om overijld conclusies te trekken lijkt ons ook te getuigen

de volgende zin, waar de auteur zich beweegt in het grensgebied tussen geschiedenis der techniek en economische geschiedenis: 'Presumably, stagnation in design was also true for merchant ships since Dutch shippers failed to expand their total volume of trade in the eighteenth century and that despite the ability of shippers from other nations to record sizeable percentage increases' (60). Een aantal mededelingen is bepaald onjuist: Enkhuizen was in 1570 geen 'village', de blinde was geen 'sprintsail', Nelsons 'Victory' dateert niet uit het begin van de negentiende eeuw. Dat iedere vermelding van de laat-middeleeuwse 'stadsoorlogsschepen' achterwege is gebleven valt te betreuren.

Wanneer wij Ungers boek toch een waardevolle bijdrage tot de geschiedschrijving van de Nederlandse scheepsbouw noemen dan is dat bijgevolg in hoofdzaak vanwege het gedeelte over de gilden (de daar paraïsserende Jan Gogel zal in feite wel Isaac Jan Alexander Gogel zijn).

Tot slot enkele opmerkingen over het taalgebruik. Dat doet hier en daar merkwaardig aan. Wat Unger 'wharf' noemt zou beter als 'dockyard' of 'shipyard' kunnen worden aangeduid. Onduidelijk is waarom de pinas consequent als 'pinnance' en niet als 'pinnacle' ten tonele wordt gevoerd.

Ph.M. Bosscher

D. P. Blok, e.a., ed., *Algemene geschiedenis der Nederlanden, VIII, Nieuwe tijd. Sociaal-economische geschiedenis 1650-1800. Politieke geschiedenis 1648-1700. Religiegeschiedenis tweede helft 17de eeuw* (Haarlem: Fibula Van Dishoeck, 1979, 474 blz., f 119,-, ISBN 90 228 3809 9).

The reviewing of multi-authored works is often a difficult business, if one is to avoid the somewhat clumsy device of dealing with each contribution separately. In the present case the problem is compounded as there is also some doubt as to whether this volume should be seen as an independent publication at all, as it is one of five volumes covering the Early Modern period and these are in some sense to be regarded as an unity. One consequence is that certain matters which might seem to belong in this volume - such as trade with the East and West Indies in the late seventeenth and eighteenth centuries - are in fact dealt with elsewhere. Again, while the section on socio-economic history covers the period from the middle of the seventeenth century to the end of the eighteenth, the sections on political and social history only deal with the second half of the seventeenth century. Thus, on a number of general points judgement will have to be withheld until all five volumes have appeared - one assumes, for example, that a place will be found somewhere for cultural history.

With regard to what we do have before us, it is perhaps inevitable that there should be some unevenness in a volume of this sort - no editorial body can ensure absolute similarity of approach and style - and certainly here the differences between individual contributions are quite marked. With no less than twenty two separate authors (and nine editors) involved this is perhaps not surprising. However, it does seem a little odd that the chapter on agriculture in the North should be very nearly twice as long as that on agriculture in the South; and it is a little disturbing to find the nature of the contributions - ranging from a series of short biographies of bishops to the latest religious sociology - in the section on religion so diverse. Moreover, the overall coherence of the volume is not enhanced by the fact that most of the chapters on religion deal with the whole of the seventeenth century rather than the second half alone.