

RECENSIES

door een wat uitbundig en exuberant taalgebruik, maar de leesbaarheid als zodanig werd er niet door aangetast. Dat nu is in deze biografie duidelijk wel het geval. Hij bedient zich hierin van talrijke zeer uitvoerige volzinnen. Op zich geen enkel bezwaar: gespierde, krachtige volzinnen kunnen op de lezer een meeslepend effect uitoefenen en bieden de schrijver bij de beschrijving van gecompliceerde toestanden mogelijkheden om de samenhang van de verschillende facetten op een overzichtelijke wijze tot uitdrukking te brengen. De volzinnen uit dit boek echter zijn doorgaans net overbelaste kapstokken, waaraan van alles en nog wat, relevant en irrelevant, is opgehangen. De arme lezer wordt bij voortdurende gedwongen deze volzinnen enkele malen te herlezen, omdat hij in de constructie verdwaalt, om daarna tot de conclusie te komen dat hij voor zijn moeite maar karig wordt beloond. Wat daarbij vooral irriteert is de kennelijk bestaande behoefte om ongetwijfeld aanwezige eruditie te pas en te onpas te etaleren, de lust tot een wat pralerige *spielerei* met gezochte uitdrukkingen, hetzij plechtige archaïsmen, hetzij termen ontleend aan de volkstaal van onze dagen, en de uitgesproken voorkeur voor gekunstelde woordspelingen en anachronistische vergelijkingen met mensen en situaties uit andere eeuwen dan de zeventiende. Het proza wemelt van de gewrongen zinsconstructies die er in de regel grammaticaal nog wel mee door kunnen, maar die haast wel geconstrueerd lijken om de lezer het spoor van schrijvers bedoelingen te doen bijster worden.

Hiervoor heb ik al opgemerkt dat de auteur zich graag overgeeft aan speculaties en dat op een wetenschappelijk verantwoorde wijze doet, maar wanneer die bespiegelingen bij herhaling halve of hele bladzijden gaan beslaan, wordt de voortgang van het eigenlijke verhaal toch wel hinderlijk opgehouden. Vooral in het eerste deel, waarin - laten we maar gemakshalve zeggen - de jeugd van de prins (dus de periode tot 1625) wordt behandeld, neemt deze zucht tot speculeren excessieve vormen aan. Mogelijk heeft de zeer beperkte omvang van de voor deze periode beschikbare gegevens de auteur gebracht tot zo uitvoerige uitweidingen en zo verre gaande speculaties. Laat ik één concreet voorbeeld noemen: op bladzijde 31 stelt de schrijver de vraag aan de orde of Frederik Hendrik klassieke schrijvers als Erasmus, Franse als Rabelais en Montaigne en Spaanse auteurs als Cervantes en Quevedo zal hebben gelezen. De bronnen zwijgen hierover in alle talen, maar waarom er dan V₃ pagina aan besteed?

We kunnen alleen maar gissen naar de beweegredenen van Poelhekke voor deze zo bizarre vormgeving. Misschien geeft zijn uitspraak op bladzijde 243 een aanwijzing, waar hij constateert dat 'kort en bondig nu eenmaal geen zeventiende-eeuws patroon (was)'. Heeft hij zich mee laten slepen door de breedsprakigheid van zijn eeuw, waarin een literaire stroming als het marinisme een overdadig en tevens cryptisch taalgebruik propageerde?

Ik ben deze bespreking begonnen met de opmerking dat ik dit boek met een gevoel van hoge verwachting ter hand heb genomen. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat ik het na bestudering met een gevoel van verlichting ter zijde heb gelegd. Vakgenoten met een zeker uithoudingsvermogen kunnen er ongetwijfeld veel uit opsteken, maar het bredere publiek van algemeen geïnteresseerden in de geschiedenis van deze grote Oranjeprins zal er weinig leesplezier aan beleven. Kortom een biografie, waaruit veel kennis over Frederik Hendrik en zijn tijd te putten valt, maar van een onnodig moeilijke toegankelijkheid.

M. A. M. Franken

G. Asaert, e.a., ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, III, *Achttiende eeuw en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870* (Bussum: De Boer Maritiem 1977 434 blz., f 115,-, ISBN 90 228 1948 5).

The late Dr. T. H. Milo in his Inaugural Lecture at Leiden, entitled *De invloed van de zee-macht op de geschiedenis der Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (Martinus Nijhoff, 1946), at one point observed:

Het moge voor een maritiem historicus wellicht interessant en aangenaam zijn zich te verdiepen in ons glorieertijdperk, dat der 17e eeuw, nuttiger is het de oorzaken van de opkomst onzer zeemacht en de redenen, die tot haar verval hebben bijgedragen, na te sporen. In deze beide tijdperken liggen juist de grootste hiaten in onze kennis en slechts een diepgaand, systematisch onderzoek in onze overgebleven - helaas zoo jammerlijk geschonden - archieven kan hierin een uitkomst brengen ... Eerst als een modern wetenschappelijk werk, met gebruikmaking van alle bronnen, is ontstaan en daarmee de achterstand tegenover het buitenland wordt ingehaald, zal de basis zijn gelegd voor detailwerk en op grond daarvan kunnen dan weer populair-wetenschappelijke werken verschijnen, die de belangstelling in breeder kring kunnen wekken (19).

With the publication of this volume (the first two were reviewed in the *BMGN*, XCIII (1978) 127-129) it can be said that Milo's wish is fulfilled; as the fourth volume, now at press, can safely be assumed to be of the same high Standard. Indeed, Milo's expectations have been more than fulfilled; for whereas he was thinking in terms of naval (and of VOC) history, the *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* deals with all aspects of maritime history in the broadest sense. Moreover, it not merely equals but surpasses anything of the kind published elsewhere.

The period 1680-1870 witnessed the most dramatic developments in the technological, economic and political spheres. Apart from the industrial revolution and the transition from sail to steam, the balance of economic and political power as between the various European states, shifted decisively. Whereas the Dutch Republic was still a first-class power in 1688, as proved by the successful invasion of England, by 1850 its successor state, the Kingdom of the Netherlands, no longer counted for much in the councils of Europe - and if it had not been for Java it would have counted for even less. Many of the reasons for the decline of the Dutch Republic after the Treaty of Utrecht (1713), a decline which was relative more than absolute in some respects, were caused by factors which the Republic was powerless to check. They included the smallness of the home market, and the economic growth of England and France with the parallel aggressive policies of their respective governments. But there were contributory factors which might, perhaps, have been minimised, if not avoided altogether. Such was the sterile in-fighting between *prinsgezinden* and *staatsgezinden*, of which a contemporary critic caustically observed: '... dat hij telkens hoorde gewagen van prinsgezinden en staatsgezinden maar nooit anders ontmoet had dan zelfgezinden' (*apud* E. Du Perron, *Schandaal in Holland* (1962) 12). Another was the reluctance of the Dutch ruling classes to realise that the days of the staple-market had gone beyond recall by 1750. There was also a widespread decline in individual initiative and dynamic energy; and an aversion to change which amounted to a national malaise. This was evidenced in such totally different spheres as the opposition encountered by Admiral Cornelis Schrijver to his attempted naval reforms in the eighteenth century, and the slowness of the Dutch to develop an adequate railway network in the nineteenth century.

The union of the dual Kingdom of the Netherlands, if shortlived (1814-1830), also brought some noteworthy developments. Belgium had an industrial revolution long before the Northern Provinces; and about 20% of the combined merchant-marine was owned in Belgium in 1830 (12). Perhaps because most of the contributors to this volume are Northern Netherlanders, there is not much said about developments in the South. The flourish-

RECENSIES

ing of Ostend in 1721-1731, and again in 1770-1785, receives some notice, as does the growth of the deep-sea fishery in the Austrian Netherlands after 1760. Needless to say, the 'Franse tijd' of the early 19th century brought a period of economic stagnation and decay for the Netherlands as a whole, more so in the maritime sphere than on land.

The thematic structure of the first two volumes is followed in this one. It also contains the two themes omitted from the second volume; maritime insurance (126-128), and maritime law (142-145). Both are rather skimpy contributions; and the last mentioned is the *zwakke stee* of the whole work. All the other chapters are most informative and enlightening, whether they deal with shipbuilding, shipowning, harbours, navigation, the fisheries, etc. For this reviewer's money, the most interesting are those on 'Zeevarenden' by J. R. Bruijn (146-190), on the VOC's Asian trade by F. S. Gaastra (266-294), and on the Atlantic trade with Africa and America by P. C. Emmer (298-317). There is also a valuable survey of the 'Oorlogsvaart' by Ph. H. Bosscher (353-394).

Whether readers come to this work with a good background knowledge, or with virtually none, they will find much to interest them. Graphs and tables have been used very effectively to present statistical information in a clear and concise form. A few examples will suffice: 'Lijst van schepen, ingeklaard in Nederland en België, met vermelding van bestemming, in 1826, 1827 en 1847' (61); 'De Belgische koopvaardijvloot in 1830', and 'De Nederlandse koopvaardijvloot in 1853' (104-105); 'Geografische herkomst van zee- en ambachtslieden, aangeworven door de VOC (in percentages)' samples from 1700-1790, and 'Aantallen personeel van de VOC, geworven in de Republiek en wederom uit Azië vertrokken' (150-151); 'Geografische herkomst van onderofficieren en manschappen der marine (in percentages)' (154), samples from 1725, 1765, 1821 and 1856; 'Tractementen en gages bij marine en koopvaardij in de eerste helft van de negentiende eeuw (in guldens)' (171); 'Omvang van de scheepsmacht van de VOC in de achttiende eeuw', showing also the declining proportion of its shipping engaged exclusively in the Asian interport trade, 1700-1794 (278); 'Aantallen VOC-schepen van en naar Azië, 1602-1795' (280).

As with the previous two volumes, the illustrations are excellent, and great pains have been taken to integrate them with the passages in the text to which they refer. The quality of reproduction could not be bettered. One can only await impatiently the publication of the fourth and final volume of this most impressive undertaking.

C. R. Boxer

F. L. van Holthoorn, *Mensen in Europa. Ontwerp voor een sociale geschiedenis van Europa na 1750* (Sociale en culturele reeks; Alphen aan den Rijn: Samson Uitgeverij, 1977, 317 blz., f38,50, ISBN 90 14 025 564).

Het boek houdt niet helemaal de belofte van de titel, een 'ontwerp voor een Europese sociale geschiedenis' gericht op de 'mensen' en dus, zo denk je argeloos, op het concrete, dagelijkse leven. En als je dan helemaal vooraan in het boek, bij enkele beschouwingen rond Trevelyans definitie van sociale geschiedenis, leest dat het 'vooral de taak is van de sociaal historicus, het leven zichtbaar te maken van de naamlozen' (14), denk je een schat van een boek in handen te hebben. Maar dan begint de ontgoocheling. 'Europa' is beperkt tot Engeland, Frankrijk, Duitsland en Nederland, en nu en dan ook even Rusland, en van deze landen worden alleen maar enkele uit hun verband gehaalde situaties geschetst waar-