

Vermeesch, G., *Oorlog, steden en staatsvorming. De grenssteden Gorinchem en Doesburg tijdens de geboorte-eeuw van de Republiek (1570-1680)* (Dissertatie Universiteit van Amsterdam 2006, Amsterdamse Gouden Eeuw reeks; Amsterdam: Amsterdam University Press, 2006, 329 blz., ISBN 90 5356 882 8).

In de discussies over staatsvormingsprocessen in de vroeg-moderne tijd speelt de professionalisering van leger en vloot, en de daarmee gepaard gaande financiële ontwikkelingen een centrale rol. Waar het gaat om de Republiek is de vraag of het decentrale karakter een belemmerende dan wel een stimulerende rol heeft gespeeld in dit proces. Bij degenen, zoals Charles Tilly, die beweren dat de staatstructuur van de Republiek belemmerend werkte op de prestaties op het gebied van oorlogvoering staat de stelling centraal dat de trage, op consensus gerichte staatstructuur institutionele veranderingen in de weg stond, waardoor de Republiek in onvoldoende mate in staat was om in tijden van crisis voldoende geld voor de oorlogvoering bijeen te brengen. Hiertegenover staat de stelling, onder andere verdedigd door Jan Glete, dat juist het decentrale karakter en de vele overlegorganen die hiermee annex waren leidde tot een solide staatorganisatie die een sterke greep had op het militaire apparaat. Hierdoor werd professionalisering van leger en vloot bevorderd.

In deze studie naar de grenssteden Gorinchem en Doesburg in de periode 1570-1680 onderzoekt Griet Vermeesch aan de hand van een vergelijking tussen deze twee steden hoe het proces van professionalisering van leger en verdediging zich in een periode van meer dan honderd jaar heeft voltrokken. De onderzochte periode is door de auteur in drie delen gesplitst, te weten een tijd van wording (1570-1590), een periode van stabilisatie en verregaande professionalisering van de verdediging en verdedigingswerken (1590-1648) en een derde periode (1648-1680) waarin beide steden opnieuw met oorlogen te maken kregen. In ieder van de drie delen komen de steden afzonderlijk aan de orde. De belangrijkste thema's in de delen zijn de verhoudingen tussen soldaten en burgers, de organisatie en financiering van de versterking van de fortificaties en de financiering van de verdediging in het algemeen. Dit laatste thema wordt steeds in het perspectief van de locale, gewestelijke en boven-gewestelijke financiële verhoudingen geplaatst. De vergelijking vindt gewoonlijk plaats in een afsluitende paragraaf.

De uitkomst van Vermeesch' onderzoek is weinig verrassend. De decentrale structuur van de Republiek zorgde er voor dat de gewestelijk overheid rekening hield met lokale gevoeligheden en er bij gebaat was te voorkomen dat ze met de lokale overheden in conflict kwam. Op hun beurt waren de lokale overheden weer gevoelig voor de gevolgen van hun maatregelen op de eigen bevolking. Dat dit leidde tot een snelle besluitvorming mag bekend worden verondersteld. Ook de vaststelling dat in tijden van relatieve veiligheid de bereidheid om belastingen te betalen afnam zal niemand verbazen, evenmin als de stelling dat onder de dreiging van oorlog er meer bereidheid was tot een

doorbreking van bestaande structuren dan in tijden van vrede. Dit was – opnieuw – met name het geval met betrekking tot belastingheffing.

De enigszins teleurstellende uitkomst, overigens ook niet vreemd gegeven de nogal extreme positie van Tilly, neemt niet weg dat deze studie op een aantal punten zeker de moeite waard is. Zo laat Vermeesch over een langere periode zien hoe soldaten in een stad als Doesburg vloek en zegen konden zijn. Een vloek in tijden van financiële nood waarin er geen geld was om ze te betalen, maar een zegen wanneer in rustiger tijden de soldijen van de garnizoenen uiteindelijk in de zakken van de lokale middenstand terechtkwamen. Ook de wijze waarop, door participatie in de gewestelijke schuld, de bovenlaag van Gorinchem beter werd van de professionalisering van het leger brengt Vermeesch helder in beeld. Hetzelfde geldt voor de conflicten die in beide steden ontstonden over de verdeling van lucratieve bestuursposten. Een enkele keer wordt de analyse verstoord door een vreemd gebrek aan feitenkennis, zoals de bewering dat Steenwijk in Friesland zou liggen. (69)

Een belangrijker punt van kritiek is dat de compositie, de vergelijking van twee steden waarvan een in het rijkste en een in het misschien wel armste gewest van de Republiek, er toe leidt dat zaken moeten worden vergeleken die wel erg ver uit elkaar liggen. Bovendien verschilde het staatkundige perspectief van Gelre en Holland nogal, wat een vergelijking nog verder bemoeilijkt. Het enige raakpunt is dat het in beide gevallen om grenssteden ging. Ook de twee theoretische perspectieven, van Glete en van Tilly leveren uiteindelijk weinig nieuwe inzichten op. Het hoort nu eenmaal bij een dissertatie dat de promovendus laat zien van theoretische discussies op de hoogte te zijn, maar het heeft in dit geval niet geleid tot een beter proefschrift.

Cor Trompetter

Dehé, J., *'Een slaafsch en ongezond bedrijf'. De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880* (Universiteit van Amsterdam 2005, Amsterdamse Historische reeks. Grote Serie XXXIII; Hilversum: Verloren, 2005, 490 blz., €39,-, ISBN 90 6550 853 8).

Hoewel de trekschuit en Nederland een tweeenheid vormen, heeft het fijnmazig trekvaartennetwerk in de Republiek nooit de aandacht gekregen die het verdient. Het enige overzicht is echter een meesterwerk: *Barges and Capitalism* (1978; herdruk 1981) van de Amerikaan Jan de Vries geniet terecht grote faam. Dit biedt een uitnemende analyse van het trekvaartenverkeer, doch tracht via deze ingang tegelijk meer inzicht te krijgen in de economische ontwikkeling van Nederland in de achttiende en negentiende eeuw; het laatste deel van het boek is zeer omstreden. Het dagelijks reilen en zeilen van het trekvaartenverkeer komt, zoals De Vries zelf in de conclusie constateert, onvoldoende aan bod; het boek draait geheel om cijfers, grafieken, tabellen en modellen. De Amsterdamse dissertatie van Dehé wil in deze leemte voorzien door aan de hand van een beperkt gebied, Waterland, in detail de functionering van het trekvaartensysteem na te gaan.

Het vervoer van vracht en reizigers was in Waterland lange tijd in handen van beurtschippers en wagenvoerders. De veiligheid, de snelheid, de vervoersfrequentie en het reisgemak lieten veel te wensen over. Omwille van het reizigers- en postvervoer startten Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend in 1660 een grootschalig en kostbaar samenwerkingsverband. Onder toezicht van de vijf stadsbesturen en hun commissarissen werden trekvaarten en jaagpaden aangelegd en onderhouden, trekschuiten in bedrijf genomen, veerdiensten georganiseerd en gecontroleerd, schippers aangesteld en klachten behandeld. Ondanks hun monopoliepositie leidden de particuliere trekvaartbedrijfjes geen florerend bestaan; na 1730 hadden de schippers steeds meer moeite het hoofd boven water te houden. De oorzaken waren gelegen in hoge onderhoudskosten, hoge rechten en belastingen, teruglopende reizigers-aantallen en economische moeilijkheden die heel Holland benoorden het IJ troffen. De stadsbesturen en de schippers beperkten zich tot defensieve maatregelen, zoals het snijden in de kosten, het verminderen van het aantal schippers en het knoeien met de boeken; zonder de (onbekende) inkomsten uit het postverkeer hadden de meeste schippers waarschijnlijk het hoofd in de schoot gelegd. Toch overwogen de steden ondanks alle frictie en naijver nooit serieus de samenwerking te beëindigen. Dat is te verklaren uit angst voor isolatie, economisch nadeel en juridisch gegalaver. De omwentelingen van 1795 en 1813 brachten geen wijziging in de toestand, ondanks alle pogingen van de vijf stadsbesturen om de hoge onderhoudskosten op de nationale overheid af te wentelen; het proces van verval schreed onverstoort voort. Tenslotte kwam rond 1850 een einde aan het trekvaartenverkeer met de opkomst van diligences, stoomschepen, stoomtreinen en stoomtrams, de invoering van een wet die het postvervoer aan de trekvaartschippers onttrok en de verdeeldheid en chaos bij de trekvaartondernemingen.