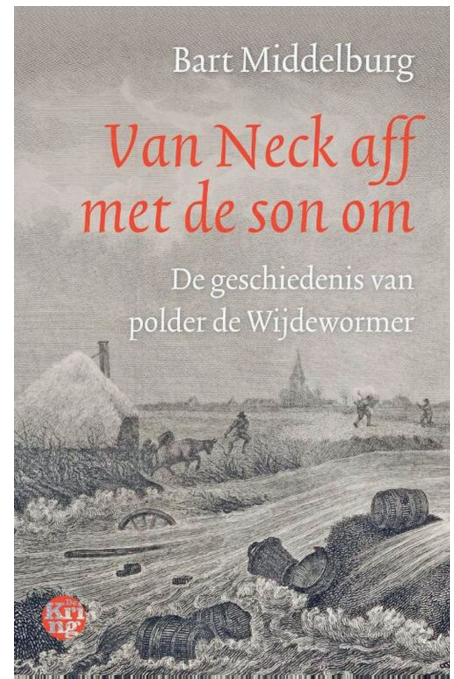


wers dit ook als corruptie? Op p. 34 geeft Middelburg toe dat deze vorm van omkoping in de zeventiende eeuw 'gold als een vorm van dankbaarheid waaraan niet te ontkomen viel'. Dat is toch een behoorlijke nuancering en die lijkt mij ook wel terecht. Bovendien zat er bij zo'n gift van een perceel in een droogmakerij ook een addertje onder het gras. Wie het gratis verkregen perceel meteen doorverkocht, kon eraan verdienen. Maar wie het perceel behield, moest mee gaan betalen aan de droogmaking en de kosten daarvan konden hoog oplopen. Bij de Wijdewormer was dat ook het geval en bovendien bleek de grond in de polder uiteindelijk nauwelijks rendabel. Kun je het ook als corruptie bestempelen als iemand een cadeau krijgt dat hem vooral geld kost? Er zat natuurlijk een schimmige kant aan het geschuif met percelen water, maar als zeventiende-eeuwers dit echt als een grootschalig corruptieschandaal hadden gezien, dan zou je mogen verwachten dat er woedende pamfletten over verschenen. Die zijn mij niet bekend.

Het boek is gebaseerd op degelijk, ambachtelijk archiefonderzoek. De misdaadverslaggever toont zich ook als historicus een uitstekend onderzoeker. Hij heeft alle relevante archieven doorzocht en hun mogelijkheden grondig benut. Het ontbreekt hem soms wel aan kennis van relevante literatuur. Zo kent hij de standaardwerken van Jan Bieleman over de geschiedenis van de Nederlandse landbouw na 1500 en dat van Ad van der Woude over het Noorderkwartier niet. Daardoor wordt de indruk gewekt dat de depressie van de landbouw in de Wijdewormer rond 1700 een lokaal fenomeen was, terwijl die depressie de hele West-Europese landbouw trof, en vooral ook de Nederlandse kustprovincies met hun commerciële en gemonetariseerde rurale economie. Maar dit kritiekpuntje doet er niet aan af dat Middelburg met dit boek een prachtige bijdrage heeft geleverd aan de lokale, de waterstaats- en de plattelandsgeschiedenis.



Leen Ouweneel, *Regenten en de Waterlinie in het Rampjaar. Hoe de Hollandse Waterlinie tot stand kwam*. Schoonhoven: Historische Uitgaven Schoonhoven 2022, 267 pp., ISBN 9789082309553, hb.

JANNEKE
GROEN

Dit jaar is het driehonderdvijftig jaar geleden dat het Rampjaar plaatsvond: een jaar waarin de Nederlandse Republiek door een bondgenootschap van Frankrijk, Engeland, Münster en Keulen werd binnengevallen. Ter herdenking verschenen dit jaar diverse publicaties waarin vaak aandacht wordt besteed aan het belang van de Oude Hollandse Waterlinie, een verdedigingslinie bestaande uit vijf geïnundeerde kommen van Muiden tot aan Gorinchem. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het (opnieuw uitgegeven) boek van Luc Panhuysen, *Rampjaar 1672*, waarin hij beschrijft dat de waterlinie 'het laatste redmiddel van de Nederlandse Republiek' was. Ook Merle Lammers benadrukt in haar artikel 'Wat is dit een ruwineusen oorloch' dat het water de enige bondgenoot was die de Republiek op korte termijn nog te hulp kon schieten. Tegelijkertijd was deze laatste verdedigingslinie een 'nogal onzekere onderneming'. Er was al ervaring opgedaan tijdens de Tachtigjarige Oorlog, waarbij inundaties werden toegepast om de Spanjaarden buiten de stadsmuren te houden, maar een onderneming op deze schaal was nog nooit tot uitvoering gebracht. Op het allerlaatste moment kwam met veel moeite een waterlinie tot stand die volgens velen een invasie van Holland, en dus een Franse overwinning heeft voorkomen.

De Oude Hollandse Waterlinie komt ook aan bod in het pas verschenen boek van Leen Ouweneel, *Regenten en de Waterlinie in het Rampjaar. Hoe de Hollandse Waterlinie tot stand kwam*. Hierbij moeten we niet denken aan een overzichtswerk zoals dat van J.P. Sypesteyn en J.P.

de Bordes, *De verdediging van Nederland in 1672 en 1673* ('s-Gravenhage 1850). Zoals in de inleiding van Ouweneels boek wordt aangeduid, betreft het eerder een gedetailleerde beschrijving van welke beslissingen door regenten in stadsbesturen, waterschappen en regionale overheden werden genomen om de waterlinie tot stand te brengen en in stand te houden. In de woorden van de auteur staat 'het optreden van de Hollandse regenten in de verdediging van hun provincie' centraal (p. 11).

Deze geschiedenis van de waterlinie wordt verteld aan de hand van veertien hoofdstukken die ieder zijn voorzien van kaderteksten en fraaie illustraties. In elk hoofdstuk komt een facet van de waterlinie aan de orde. Zo begint de auteur met de onderhandelingen tussen Utrecht en Holland die begin 1672 plaatsvonden met als doel om een Utrechtse linie op te zetten. Toen dit overleg vastliep, zagen de Staten van Holland en West-Friesland zich genoodzaakt om een eigen plan te trekken. Daarna was de Oude Hollandse Waterlinie op papier gereed. Het Staatse leger trok zich terug vanaf de IJssellinie en in juni 1672 werd de waterlinie in werking gesteld. Er werden vijf hoofdposten of accessen ingericht die stuk voor stuk in het boek worden besproken. Het gaat achtereenvolgens om de hoofdposten bij Muiden aan de Zuiderzee, Nieuwerbrug aan de Oude Rijn, Goejanverwellesluis aan de Hollandse IJssel, Schoonhoven aan de Lek en Gorinchem aan de Merwede. Ook aan Heusden als onderdeel van het Zuiderfrontier (dat eigenlijk pas in de achttiende eeuw op initiatief van Menno van Coehoorn werd opgenomen in de Zuiderwaterlinie) wordt enige aandacht besteed.

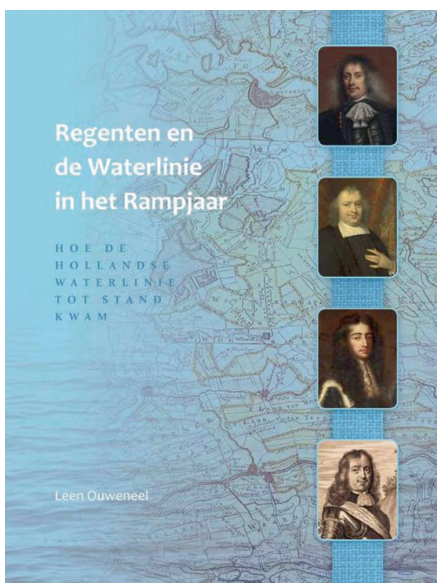
Daarbij beperkt de auteur zich niet tot de Nederlandse wapenfeiten. Ouweneel gaat onder andere in op het doorsteken van de Lekdijk bij Vreeswijk door de Fransen in oktober 1672 en de tocht over het ijs van de hertog van Luxembourg met zijn troepen in december van dat jaar. In de daaropvolgende hoofdstukken komt aan bod hoe de verschillende waterschappen hierop reageerden. Tot slot vertelt de auteur aan de hand van een voorbeeld uit de Lopikerwaard hoe de waterlinie eind 1673 werd ontmanteld na het vertrek van het Franse leger uit de Republiek.

Wat Ouweneel laat zien in *Regenten en de Waterlinie* is dat de uitspraak 'het volk redeloos, de regering radeloos en het land reddeloos' niet geheel van toepassing is op het handelen van de regenten tijdens het Rampjaar. In tegendeel, het opzetten van de waterlinie is geen abrupte of overhaaste beslissing geweest. Immers de Staten van Holland en West-Friesland hielden zich al vóór de oorlogsverklaring bezig met het opzetten van een verdedigingslinie. Toen Lodewijk XIV met zijn legers de Republiek binnenviel, werden deze plannen binnen een relatief korte periode uitgevoerd. Daarbij kaart de auteur een interessant thema aan. Keer op keer blijkt dat de maatregelen niet geliefd waren onder de bevolking. De plannen stuitten vaak op tegenstand van boeren en burgers die op allerlei manieren

hun onvrede uitten. Alleen wanneer er succesvol beroep werd gedaan op Willem III en het leger, kregen de regenten de ruimte om deze maatregelen door te voeren.

Dit boek is het resultaat van een veelomvattend onderzoek waarbij de auteur uitgebreid ingaat op verschillende facetten van de Oude Hollandse Waterlinie. Een nadeel hiervan is dat het betoog soms meer de vorm aanneemt van een opsomming van details dan van een lopend verhaal. Daarbij zijn de hoofdstukken zo opgezet dat deze (in principe) afzonderlijk van elkaar kunnen worden gelezen. Dit heeft als nadeel dat het verhaal soms niet als één geheel overkomt en daardoor wat warrig lijkt. Mijn grootste punt van kritiek is echter dat er weinig met de uitgebreide analyse wordt gedaan. Zoals ik aangaf aan het begin van de alinea is duidelijk dat er veel onderzoek is verricht, maar er worden door de auteur weinig conclusies getrokken. Het is dus eigenlijk aan de lezer zelf om tot de slotsom te komen.

Hoewel het betoog niet helemaal tot zijn recht komt, geeft Ouweneel een gedetailleerd en interessant inzicht in het reilen en zei-



len van de Hollandse regenten tijdens het Rampjaar. Ten opzichte van het instellen van de waterlinie bleken zij in eerste instantie toch niet zo ‘radeloos’ te zijn geweest als men tot nu toe heeft gedacht.

Wie meer te weten wil komen over het Rampjaar en de Waterlinie kan via het Platform Rampjaar Herdenking (<https://rampjaarherdenking.nl>) meer informatie vinden over verschillende exposities en evenementen. Zo is er bijvoorbeeld in het Waterliniemuseum Fort bij Vechten een speciale tentoonstelling voor jong en oud over de Waterlinie tijdens het Rampjaar, getiteld ‘Onder Water’.

Marloes Wellenberg & Ad van der Zee (samenstelling), *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland*. Bussum: THOTH 2021, 192 pp., ISBN 978 90 6868 817 7, hb.

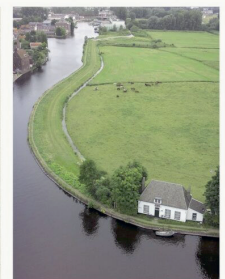
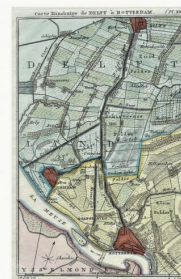
MILJA VAN
TIELHOF

Bijna een halve eeuw geleden verwierf de trekschuit zijn reputatie als belangrijk economisch en maatschappelijk fenomeen dankzij de studie van Jan de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy, 1632-1839* (Berkeley 1978 / Utrecht 1981; in 1978 ook verschenen in nr. 21 van de A.A.G. Bijdragen). Hierin werd deze vroegmoderne versie van openbaar vervoer grondig en in een brede context geanalyseerd. Zo onderzocht De Vries in hoeverre de ontwikkeling van het trekschuitensysteem de economie stimuleerde en of de op- en neergang in het passagiersvervoer de economische conjunctuur weerspiegelde. Dit baanbrekende werk is nog altijd het uitgangspunt voor onderzoek naar dit onderwerp en het is dus niet verbazingwekkend een woord vooraf van De Vries in deze atlas aan te treffen.

Behalve het thema zijn er overigens weinig overeenkomsten tussen beide publicaties. Waar *Barges and capitalism* bol stond van de economische theorie, kwantitatieve analyses en grafieken, maar intussen geen enkel plaatje bevatte, kiest de atlas voor een kwalitatieve en overwegend cultuurhistorische benadering en is dit boek rijk geïllustreerd. Het is een overzichtswerk, bestemd voor een breed publiek en geschreven door twaalf verschillende auteurs. In dertig korte hoofdstukken behandelen zij een specifiek traject of een stad, soms ook een thema zoals de relatie tussen de trekvaart en de welvaart tijdens de Republiek, de bouw van de schuiten en de ervaring van de reizigers.

Om met een kritische opmerking te beginnen: de keus van de redactie om alleen de vaarten die geheel of gedeeltelijk in Zuid-Holland liepen te behandelen, wekt enige verbazing. De trekvaarten vormden één samenhangend systeem dat niet ophield aan de huidige provinciegrens. De dienstregelingen werden op elkaar afgestemd om overstappen te faciliteren en de integratie van het netwerk was essentieel voor het succes. De keuze voor de geografische afbakening is dan ook niet op historische gronden gemaakt, maar komt voort uit het provinciale culturele beleid. Sinds 2012 wil de provincie Zuid-Holland de trekvaarten als erfgoed beter zichtbaar en ‘beleefbaar’ maken. De makers van dit boek formuleren dan ook twee doelen (pp. 14-15, 182-183). Enerzijds hopen zij te inspireren tot nieuw onderzoek door de bestaande literatuur samen te brengen in een overzicht. Anderzijds hopen ze dat de atlas zal bijdragen aan het behouden, benutten en beleven van het erfgoed rond de trekvaarten. Daarbij moeten we denken aan de vaarten zelf en hun jaagpaden, maar ook aan rolpalen, bruggen, veerhuizen, lofdichten en schuitenpraatjes. Van de schuiten zelf is overigens geen enkel exemplaar bewaard, zelfs geen wrak (p. 31).

In een atlas verwacht je nieuw kaartmateriaal en daarin is inderdaad goed voorzien. Er zijn veertien nieuwe kaarten gemaakt, waarvan de meeste een stedelijk knooppunt betreffen of een regio. Hierop is het tracé van de trekvaarten aangegeven, met de ligging van de jaagpaden en de locatie van halteplaatsen. Ook zijn herber-



Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland

