

Richard Gorski (ed.), *Maritime labour: Contributions to the history of work at sea, 1500-2000* (Amsterdam: Aksant, 2007) 260 p. ISBN 978-90-5260-284-4

De artikelen in het boek *Maritime Labour* zijn als paper geschreven voor een in 2005 in het Maritime Historical Studies Centre van de universiteit van Hull gehouden *workshop*. De hoofdstukken zijn op chronologische volgorde gerangschikt. Jelle van Lottum en Jan Lucassen laten in hun artikel *Six cross-sections of the Dutch maritime labour market: A preliminary reconstruction and its implications (1610-1850)* aan de hand van nieuw bronnenmateriaal en door middel van zes dwarsdoorsneden in de tijd zien hoeveel zeelieden zich op de Nederlandse arbeidsmarkt aanboden en hoe deze over de verschillende maritieme sectoren verdeeld waren. Hun aantal lag hoger dan tot nu toe werd aangenomen. De arbeidsmarkt gaf tussen 1630 en 1780 werk aan tussen de 50.000 en 60.000 zeevarenden. David J. Starkey geeft in het artikel *Quantifying British seafarers, 1789-1828* voor de betreffende periode nieuwe cijfers voor het aantal zeevarenden op de Britse arbeidsmarkt.

De maritieme arbeidsmarkt in Noord-Duitsland wordt in het tweede artikel van het boek door Heide Gerstenberger behandeld. Ze heeft weinig bronnenmateriaal voor een kwantitatieve benadering maar komt toch tot interessante bevindingen. Zo blijkt deze arbeidsmarkt heel erg lokaal te zijn. Vertrokken zeevarenden toch naar verderaf gelegen havens, dan bestonden er contacten tussen iemand in het dorp en de betreffende havenstad. Het vertrek uit dorpen naar nabije havens ging vaak gepaard met afscheidsrituelen. Interessant is ook dat het leven en werken aan boord op gewoonten was gebaseerd. Discipline aan boord had bijvoorbeeld direct te maken met de sociale omgang zoals die in de dorpen plaatsvond.

György Nováky onderzoekt carrières van Zweeds marinepersoneel in de achttiende eeuw en komt tot de conclusie dat officieren afwisselend bij de marine en de handelsvaart in dienst waren. Dit diende twee doelen: officieren konden hun vaardigheden, vooral de navigatie, blijven oefenen en het genereerde inkomsten wanneer de marine in vreedstijd officieren afstootte.

Een nogal traditionele studie van William Kenefick belicht de strijd om het al dan niet toestaan van 'vrije' oftewel ongeorganiseerde arbeiders op de arbeidsmarkt van zeelieden en havenarbeiders in de jaren 1889-1891. Hij toont de rol van Schotse havenarbeiders bij het ontstaan van het *new unionism*: vakbonden met een nieuw elan. Hiertegenover ontstond in 1890 de Shipping Federation, een organisatie die de belangen van scheepseigenaren vertegenwoordigde. Beide belangengroepen voerden in de jaren 1889-1891 een heftige strijd om het beheersen van de arbeidsmarkt. De bondsaanhangers streefden er naar dat uiteindelijk alleen hun leden door de scheepseigenaren aangenomen mochten worden. Zij voerden hun strijd door middel van boycotten en langzaamaanacties. De ondernemers probeerden hun acties te ondermijnen door juist zogenaamde 'vrije arbeiders' op de werkvloer te brengen. Het waren vaak buitenlandse, niet georganiseerde en onervaren arbeidskrachten. Het artikel handelt vooral over de politiek die de arbeiders- en ondernemersorganisaties in hun strijd voeren. We komen jammer genoeg weinig te weten over denkbeelden van arbeiders.

De hoofdstukken van Richard Gorski en Alston Kennerley handelen over de opleiding van dekofficieren en machinisten. Gorski gaat in op het beleid van leidende instanties betreffende het verplicht opnemen van eerstehulpvaardigheden in de opleiding. Het blijkt dat het Marine Departement vooral een afwachtende houding had en pas reageerde op signalen uit de scheepvaartwereld zelf. Kennerley's artikel laat zien

wat de werkervaring was van machinisten die hun verschillende diploma's haalden. Heel duidelijk komen de verschillen in ervaring naar voren van machinisten die in de beginperiode van de stoomvaart hun opleiding deden en zij die hun opleiding in de negentiende eeuw deden. Het laatste artikel geschreven door Tony Lane laat de effecten van de globalisering van de arbeidsmarkt zien. Deze blijkt eveneens invloed te hebben op de kwaliteit van dekokkieren en machinekamerpersoneel. Het varen onder vreemde vlag en de daarmee gepaard gaande komst van vooral Filipijnen aan boord bracht mee dat het opleidingsniveau van zeevarend personeel drastisch achteruit ging. Het was aan de gezagvoerders en hoofdmachinisten om dit personeel bij te scholen of het gemis aan kwaliteit te compenseren.

Twee artikelen in de bundel, namelijk deze van Sean T. Cadigan en Colin J. Davis handelen over de vissers. Cadigan's artikel *But for the loves of the fishes* is wel het meest stimulerende uit de hele bundel. Hij zet de meningen van Marcus Rediker, dat zeelieden de eerste internationale proletariërs zijn en Peter Pope, dat de visserij altijd kapitalistisch is geweest naast elkaar. Zelf sluit hij zich uiteindelijk aan bij de zienswijze van Eric Sager. Zeelieden zouden in de pre-industriële tijd gezien moeten worden als leden van de gemeenschap waarin zij aan de wal wonen. Deze gemeenschappen bestonden voor het grootste deel uit onafhankelijke productiehuishoudens. Aan boord waren bemanningen vaak uitbreidingen van groepen verwanten aan de wal. Werkrelaties en werk aan boord waren daarom gebaseerd op de morele wereld aan de wal. In het vervolg van zijn artikel gebruikt Cadigan het door E.P. Thompson in zijn artikel *The moral economy of the English crowd in the Eighteenth century* geïntroduceerde begrip *moral economy*. Deze morele economie hield onder andere een vrije toegang tot de gemene gronden in. Dit gold ook voor de visgronden. Door deze vrije toegang kon het huishouden als productie-eenheid zich reproduceren. Het was daarom in het algemene belang dat visgronden in stand bleven. Overbevissing was in strijd met de morele economie. De vissers waren echter voor kredieten afhankelijk van vishandelaars. Deze wilden in grotere schepen en moderne vismethoden investeren, wat hoge schulden met zich meebracht. Om deze af te lossen moest meer vis gevangen worden dan goed was voor de visstand. Daar kwam nog bij dat de buitenlandse concurrentie nog intensievere vismethoden invoerde. Het doorbreken van de morele economie had daardoor tot gevolg dat de visgronden verloren gingen en steeds minder vissers hun beroep uit kunnen oefenen. In de robbenvangst en walvisvangst ziet Cadigan dezelfde ontwikkelingen plaatsvinden. Het artikel van Colin J. Davis behandelt de problemen in de visserij van *New England* en Groot-Brittannië. De vissers uit *New England* hadden te maken met een verouderde vloot en buitenlandse concurrentie. Op de Britse eilanden hadden vissers te maken met de gevaren van de zee. Een aantal scheepsrampen zorgde ervoor dat jonge mannen steeds minder vaak in de visserij gingen werken.

Uiteindelijk is *Maritime labour* een bundel geworden waarin maritieme arbeid in ieder artikel het hoofdthema is, maar de aanpak van de verschillende auteurs is heel divers. Sommige auteurs zijn heel beschrijvend bij het weergeven van ontwikkelingen in het verleden en andere proberen de arbeidsmarkt met de kwantitatieve methoden te analyseren. Sean T. Canigan hanteert daarentegen een meer antropologische methode, die zelden in de maritieme geschiedenis gebruikt wordt. Toch is het deze werkwijze die ons meer kan laten begrijpen van beslissingen en acties die mensen in het verleden ondernamen.