

bekende kwantitatieve gegevens over de frequentie van ondertrouwen, de havenbeweging en de roggeprijzen. Additioneel gebruikt schrijver ook overige bronnen die de effecten van stadsuitleg, oorlogen en pestepidemieën aantonen. Het meest markante gegeven is de sterk stijgende trend van 1578 tot 1665, met grosso modo een vervijfvoudiging van de huurprijzen. Tussen 1580 en 1595 trad al een verdrievoudiging op, evident als gevolg van de massale emigratie van Zuidnederlanders. Schrijver trekt trouwens de frappante parallel met de omgekeerde evolutie in Antwerpen, waar de huren van 1585 tot 1594 daalden met 51%. Later werd de factor van de immigratie minder doorslaggevend, en bepaalden de overige genoemde factoren het verloop. Opmerkelijk is wel dat de samenhang tussen de huurprijzen en de algemene conjunctuur van de stad zeer nauw blijkt te zijn: de huren reageerden snel op verstoringen van de handelsactiviteit door oorlogen, waardoor de werkgelegenheid en de koopkracht werden aangetast. De huurindices kunnen dus worden geïnterpreteerd als een globale conjunctuurmeter, aangezien de verschuivingen in de vraag naar woningen ook de winsten van de eigenaren beïnvloedden evenals de geneigdheid van ondernemers om woningen te bouwen.

Schrijver deelt vervolgens in tabellen en grafieken de indexwaarden per categorie mee als ook de aantallen betreffende eenheden, in chronologische orde en per straat en woning. Het staat buiten twijfel dat ook deze laatste bijlage, die 78 bladzijden beslaat, groot nut zal opleveren voor het vervolgonderzoek. Er blijven immers ook nog wensen over waaraan deze studie niet voldoet. Zo is niet gepoogd een socio-topografische reconstructie te maken waarbij de welvaart van straten en wijken in kaart zou zijn gebracht. Toegegeven, de enkele honderden woonhuizen waarover hier gegevens zijn verzameld vormden slechts een uiterst klein deel van de 26.500 die Amsterdam in 1795 telde. Maar de steekproef was toch representatief (19-20)? Evenmin is gepoogd enig verband te leggen met het andere luik van de woningmarkt, namelijk die voor koopwoningen. Zeker voor de duurder woningen schuilt hier een complement dat het toch al enigszins afwijkende verloop nog nader zou belichten. Vragen naar meer onderstreept evenwel het feit dat de voorliggende publikatie een uiterst waardevolle aanwinst betekent.

W. P. Blockmans

J. B. Kist, e.a., ed., *Van VOC tot Werkspoor. Het Amsterdamse industrieterrein Oostenburg* (Utrecht: Matrijs, 1986, 235 blz., f49,50, ISBN 90 70482 38 X).

In de nacht van 13 op 14 april 1822 bezweek met een diepe zucht het voormalig zeemagazijn van de VOC. Aldus kwam een roemloos einde aan wat eens een van de eerste en grootste bedrijfscomplexen ter wereld was geweest. Halverwege de zeventiende eeuw hadden zowel de VOC als de marine behoefte aan een eigen terrein waar zij hun schepen konden bouwen en voorraden konden opslaan. Aan de noordoostelijke zijde van Amsterdam kwam een dergelijke ruimte vrij door de aanleg van de Oostelijke eilanden, te weten Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg. Op Kattenburg kreeg de admiraliteit van Amsterdam de beschikking over een stuk grond om een zeemagazijn en werven te bouwen. Op Oostenburg werd in 1660 door de VOC de aanleg begonnen van een eigen bedrijfscomplex. Dit 'industrieterrein' bood plaats aan onder andere een zeemagazijn, scheepshellingen, houtzaagmolens en lijnbanen. Toen in 1795 de compagnie werd opgeheven, raakte Oostenburg

haast als vanzelf in de versukkeling, zo zeer was het afhankelijk geweest van de VOC. Deze periode van verval echter zou niet lang duren, want in 1827 werd een gedeelte van het terrein opnieuw bestemd voor industriële activiteiten, nu van moderner aard. Van Vlissingen en Lierdermooy, directeuren van de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij, zetten hier een machinefabriek op. In 1871 ging deze fabriek in andere handen over en kreeg de naam Koninklijke Fabriek van stoom en andere werktuigen. Twintig jaar later werd deze vestiging omgedoopt tot Nederlandse Fabriek van werktuigen en spoorwegmaterieel. Deze tenslotte kan worden beschouwd als de directe voorloper van de huidige onderneming Stork-Werkspoor Diesel BV. Maar behalve dit bedrijf werden in de loop van de negentiende eeuw op Oostenburg nog andere initiatieven ontplooid. Zo was er nog de scheepswerf Concordia, gevestigd op het terrein van de voormalige stadsschuitenmakerswerf. Tot in de jaren zeventig van de twintigste eeuw werden hier schepen gebouwd en gerepareerd. Met de sluiting van deze werf kwam een einde aan een periode van meer dan driehonderd jaar scheepsbouw op Oostenburg.

Een interessant stukje van Amsterdam, gezien de vele economische activiteiten die zich in de loop der eeuwen hier hebben afgespeeld. Wanneer in 1982 dankzij de aanleg van nieuwbouw de grond tijdelijk bloot komt te liggen, wordt het mogelijk de bodem van Oostenburg aan een archeologisch onderzoek te onderwerpen. Dit onderzoek is verricht door de in 1981 opgerichte 'Werkgroep VOC-Oostenburg'. Het einddoel van dit samenwerkingsverband is te komen tot een 'atlas van het industriële complex op en rond Oostenburg, zowel in topografische als iconografische zin, die wordt aangevuld met beschrijvingen van de productieprocessen, terwijl het geheel wordt ingebed in zijn sociaal-economische context' (10). Aldus heeft deze werkgroep zich de afgelopen jaren beziggehouden met de Oostelijke eilanden. Op basis van bodemvondsten, archief- en ander materiaal hebben de deelnemers geprobeerd de geschiedenis te schrijven van de Oostelijke eilanden, de instellingen en de bewoners, hun sociale en economische positie, hun leven en werken.

In de bijdragen van de diverse auteurs worden alle mogelijke onderwerpen besproken. Zo wordt ingegaan op de gebouwen en terreinen van de VOC. Ook de aanleg van de eilanden zelf komt aan bod. Met behulp van gedetailleerd kaartenmateriaal wordt een beeld gegeven van de totstandkoming en de bebouwing van de eilanden. Behalve voor de oprichting van bedrijfsgebouwen werden de eilanden ook gebruikt voor de aanleg van woonhuizen. De aanwezigheid van het VOC- en admiraliteitscomplex drukte haar stempel op de bewoners van deze buurt, aldus blijkt uit onderzoek naar de beroepsstructuur van de bevolking. De meeste inwoners waren direct of indirect betrokken bij de activiteiten van de VOC en marine, slechts een klein aantal verdiende op andere wijze het dagelijks brood. De sociale verschillen waren gering, de inkomensverschillen eveneens. Oostenburg was een buurt met een eigen gezicht, met een eigen subcultuur. Het was een arbeiderswijk bewoond door veelal ongeschoolde analfabete arbeiders. Men trouwde op relatief jeugdige leeftijd, was overwegend gereformeerd en voor het merendeel fel Oranjezind.

Dit laatste wordt op aardige wijze geïllustreerd door de vondst van wat aardewerk met afbeeldingen van de Oranjes. De opgravingen hebben echter heel wat meer materiaal aan het licht gebracht. Grote hoeveelheden gebruiksvoorwerpen zijn opgegraven, variërend van wijnglazen, textielresten, schoenen, schelpen, botten van zoogdieren en vissen tot pijpen, poppen, speelgoed en po's. Met name deze vondsten krijgen — en dat spreekt eigenlijk vanzelf — ruime aandacht. Foto's, tekeningen en overzichten geven een goed beeld van de archeologische oogst. Overigens, ook de andere artikelen in deze bundel zijn ruimschoots

van illustratiemateriaal voorzien. Wat benadering en vormgeving betreft heeft het kennelijk niet aan inventiviteit en financiële middelen ontbroken.

Daarom is het jammer dat het aan de afwerking schort. Blijkbaar is het boek met grote haast in elkaar gezet. Ook al zijn de resultaten van dit onderzoek 'voorlopig', dan is dat toch geen excuus een tekst te leveren die vol zit met druk-, stijl- en taalfouten.

Toch bevat dit werk een interessant overzicht van de geschiedenis van de Oostelijke eilanden. Wel is duidelijk dat het hier een eerste aanzet betreft. Een poging tot een synthese van de gegevens uit de verschillende artikelen ontbreekt, evenals een conclusie. Het is te hopen dat binnen afzienbare tijd de definitieve onderzoeksresultaten zullen verschijnen.

P. C. van Royen

M. M. G. Fase, e.a., ed., *Het Nederlandse bankbiljet in zijn verscheidenheid* (Monetaire monografieën VI; Amsterdam: De Nederlandsche Bank, Deventer: Kluwer, 1986, 226 blz., f35,-, ISBN 90 267 1124 7).

De Nederlandse geldhoeveelheid bestaat momenteel voor ongeveer 65% uit onstoffelijk, giraal geld. Dit zijn de direct opeisbare tegoeden bij banken als ABN, AMRO, NMB, RABO en de Postbank. De overige 35% wordt gevormd door het stoffelijke, chartale geld: munten en bankbiljetten. De bankbiljetten in ons land zijn er in coupures van 1000, 250, 100, 50, 25, 10 en 5 gulden. Er zijn ongeveer 350 miljoen van die veelkleurige stukjes papier in omloop, met een gezamenlijke waarde van rond de dertig miljard gulden. Bij onze dagelijkse betalingen maken we regelmatig van bankbiljetten gebruik, zonder stil te staan bij de vele vragen die ze zouden kunnen oproepen. Zoals: - waarom accepteer ik van een willekeurig vreemde dame of heer een biljet van 100 gulden als zij of hij mijn tweedehands fiets koopt? - en omgekeerd: hoe komt het dat een winkel mijn f100,- zonder meer als betaalmiddel accepteert? - kan ik met mijn biljet van f250,- naar De Nederlandsche Bank (DNB) in Amsterdam gaan, teneinde aldaar de tegenwaarde in goud af te halen? - stel dat ik toen het zomer was vijf biljetten van f1000,- in de aslade van mijn potkacheltje heb weggeborgen en dat ik vergat ze te verwijderen toen ik het kacheltje weer ging stoken. Kan ik met de verkoolde restanten naar de Bank gaan en mijn f5000,- terugkrijgen?

Een aantal praktische vragen van de kant van de gebruiker. Maar er zijn nog meer aspecten aan bankbiljetten, die de moeite van het bestuderen waard zijn. Zo wordt in het voorliggende boek stilgestaan bij achtereenvolgens: de geschiedenis van het Nederlandse bankbiljet (P. W. Klein); het bankbiljet in macro-economisch perspectief (M. M. G. Fase); juridische aspecten (A. Heijder en A. G. Lubbers); de techniek van het maken van bankbiljetten (J. Ritter); de distributie van bankbiljetten (J. R. Steinhäuser); de iconografie en de esthetiek ervan (J. Bolten); economisch-psychologische aspecten van bankbiljetten en geld (G. M. van Veldhoven); de optimale coupure opbouw (J. S. Cramer) en tenslotte de toekomst van het Nederlandse bankbiljet (M. M. G. Fase). Een kleine greep, die er wellicht toe kan leiden uw belangstelling voor het boek te wekken.

Bij Klein kunnen we onder meer lezen dat papiergeld al voor het begin van onze jaartelling in omloop schijnt te zijn geweest. Maar het heuse bankbiljet, luidende in ronde vaste bedragen schijnt pas in de late middeleeuwen in China te zijn ontstaan. In Europa bracht in 1661 de Zweedse Rijksbank als eerste bankbiljetten in omloop als reactie op grote techni-