

is een prachtig en uiterst nuttig naslagwerk, maar is helaas niet voorzien van een Nederlandstalige index (wel van een Engelstalige), waardoor het zoeken naar de betekenis van een bepaalde term (dat dus via de inhoudsopgave naar gebruikscategorie moet geschieden) nogal lastig is.

Het vierde, tevens grootste deel van het boek, wordt gevormd door een catalogus van archeologische vondsten van de Hollandia — *voor zover in het Rijksmuseum aanwezig*. Het Rijksmuseum heeft de beschikking gekregen over circa 70 % van de geregistreerde vondsten. Tot zijn spijt moet Gawronski constateren, dat vele voorwerpen, waaronder natuurlijk de kostbaarste, verkocht zijn aan diverse musea of verzamelaars. Dat geldt bijvoorbeeld voor de meeste van de circa 38.000 zilveren munten en de loden ballaststukken, die dan ook niet in deze catalogus zijn opgenomen. Over deze voorwerpen is wel documentatie bewaard gebleven, maar in dit boek wordt er weinig over gezegd. De catalogus van de overgebleven voorwerpen is zeer doordacht opgezet, met een in detail, naar gebruik en materiaalsoort uitgewerkte classificatie. Dat leidt ertoe dat sommige voorwerpen naast een 'gewoon volgnummer' met wel 6 cijfers worden geclassificeerd. Daardoor is tevens een model voor andere catalogi gemaakt, die dezelfde classificatie kunnen toepassen. Waarmogelijk wordt inde catalogus verwezen naar het voorafgaande lexicon. Overigens zal de catalogus niet tot ieders verbeelding spreken. De vele vondsten zijn over het algemeen zeer verminkt en de vele bladzijden met fragmenten van flessen en vaatwerk, met restanten van gereedschap en zwaar beschadigde pijpkoppen zullen de meeste lezers voor kennisgeving aannemen.

De vraag is nu of de lezer een helder beeld heeft gekregen van wat een Oostindiëvaarder nu allemaal aan boord had. Dat is toch eigenlijk slechts ten dele het geval. Men krijgt wel een indruk van de scheepsuitrusting, en in zijn inleiding geeft Gawronski een volledig overzicht van de categorieën van voorwerpen, die men bij scheepsarcheologisch onderzoek naar een Oostindiëvaarder kan aantreffen. Maar over een belangrijke categorie als die van de levensmiddelen en dranken — de mee te geven hoeveelheden waren door de Heren Zeventien voorgeschreven — en de verpakking daarvan wordt maar heel weinig gezegd. Waarom is ook deze lijst niet in het lexicon verwerkt? Ook over de lading, die uiteraard niet gestandariseerd is, is de informatie summier. Er wordt over de naar Azië meegegeven goederen wel het een en ander meegedeeld maar daarbij wordt het voor de lezer niet duidelijk of de bijlage op bladzijde 265 nu de gehele 'eis' of bestelling van goederen voor Batavia, Ceilon en Kaap de Goede Hoop omvat, zoals men uit de begeleidende tekst zou kunnen opmaken, dan wel een deel van de eis—zoals in de Engelse toelichting wordt vermeld. In feite is deze uit de resoluties der Heren Zeventien overgenomen lijst van goederen slechts een overzicht van hetgeen de kamers op voorgaande eisen of bestellingen uit Batavia niet of te weinig hadden verzonden en is het bij lange na niet een overzicht van alle goederen die de kamers op de bestelling van Batavia met uitgaande schepen mee gaven.

De samenstellers, bewust van de tekortkomingen, spreken bescheiden van 'A contribution...'. Als zodanig is het echter een indrukwekkende bijdrage en een geslaagde poging om historisch en scheepsarcheologisch onderzoek met elkaar te verbinden.

F. S. Gaastra

I. G. Dillo, *De nadagen van de Verenigde Oostindische Compagnie 1783-1795. Schepen en zeevarenden* (Dissertatie Leiden 1992; Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1992, 304 blz., f39,90, ISBN 90 6707 296 6).

Vlak op de hielen van Van Eyck van Heslinga's uitstekende werk over de Nederlandse vaart op Azië na de liquidatie van de VOC is nu, uit dezelfde stal, het boek met de proloog van deze oorlogsperiode verschenen. In zakelijke, dikwijls klinische, bewoordingen ontleedt Dillo de

stuiptrekkingen van de op sterven na dode compagnie. Haar opzet, binnen het kader van de bestaande algemene literatuur over de laatste jaren van de VOC het scheepvaartbedrijf van de compagnie onderde loop te nemen, blijkt al spoedig bijzonder gelukkig te zijn. Zowel schepen als zeevarenden leden aan zoveel diepgewortelde en vrijwel onoverkomelijke kwalen, dat deze alleen al het voortbestaan van een gezond bedrijf in gevaar hadden kunnen brengen.

Na het herstel van de vrede in 1783 had de VOC een acuut gebrek aan schepen om de handel met Batavia en de buitenkantoren van de VOC weer op te vatten. Terwijl op de eigen werven druk getimmerd werd om het scheepspark weer op peil te brengen, zag de compagnie zich daardoor gedwongen een niet gering aantal schepen van particuliere reders te kopen of charteren. Met grote accuratesse heeft Dillo de bijzonderheden van al deze transacties, voor zover daarvoor het archiefmateriaal beschikbaar was, gereconstrueerd en geanalyseerd. Nadat de eerste golf hiervan voorbij was, c. 1789, dwong een nieuw probleem tot heropvatting der praktijk: er was zo'n acuut tekort aan bemanningsleden te Batavia, dat particuliere schepen gehuurd werden om nieuwgelichte zeelieden te exporteren.

De uitgebreide passages over de particuliere schepen en hun reders zijn vol historisch belang. Hierin immers zijn niet alleen de kiemen van de latere particuliere vaart en handel op Oost-Indië te zien maar ook een nieuwe groep van reders, die buiten de kring der VOC bewindhebbers en vaak ook buiten de steden der VOC kamers stonden. Met name de opkomst van Dordrecht is opmerkelijk. Wat betreft de superieure kwaliteit van de, over het algemeen relatief kleinere, huur- en koopschepen en ook hun lagere kostenpeil was er weinig discussie. Maar de *communis opinio* onder de Heeren XVII hield het er toch altijd op, dat in principe de voorkeur aan eigen schepen gegeven moest worden, een kwestie, waarop ik dadelijk zal terugkomen.

Een zelfde aandacht voor detail en zorg voor duidelijke presentatie is van toepassing op de passages, die handelen over het steeds acutere tekort aan bevaren zeelieden. Liet dit zich steeds sterker in de Republiek voelen, de zorgen daar waren niets in vergelijking met de toestand in Azië. De zich snel verslechterende gezondheidstoestand te Batavia had een decimerende invloed op allen, die in en rond de kanalen van de benedenstad werken moesten. Het acute tekort aan Europeanen kon niet door het in dienst nemen van Aziatische zeelieden worden opgevangen —niet in het minst doordat de VOC bekend stond om zijn krenterigheid en slechte behandeling. Retourvloten zeilden dikwijls te laat, met te weinig schepen die meer of minder onderbemand waren. Ongelukken en scheepsrampen op de terugreis vermeerderden sterk in aantal. Dikwijls waren geen schepen meer beschikbaar voor de handel binnen Azië. Kortom, het communicatiestelsel van de VOC in Aziatische wateren liep totaal vast en daarom is het geen wonder, dat nauwelijks matrozen in de Republiek geworven konden worden.

Dillo besteedt ook volop aandacht aan de verscheidene voorstellen ter verbetering van deze verlammende problemen. De meeste hiervan zijn welbekend uit de algemene literatuur, maar zij benadrukt nog eens de opmerkelijke memorie van J. C. L. Blume, een VOC koopman uit Bengalen, die ook ervaring met de praktijk van de East India Company en de Engelse *country traders* (privé handelaars in Azië) had. Deze zag de enig mogelijke redding van de compagnie in de aanvaarding van het Engelse systeem, met inhuur van particuliere schepen door de compagnie en totale vrijstelling van de binnen-Aziatische handel. De Heeren XVII hadden weinig oor voor zulke radicale denkbeelden of voor welke andere hervormingen ook.

Dillo legt er, mijns inziens terecht, de nadruk juist op hoe behoudend de Heeren XVII onder alle omstandigheden bleven; zij verkeerden grotendeels in de waanvoorstelling, dat hun moeilijkheden van tijdelijke aard waren. Een element, dat in alle debatten terugkwam, was de zorg voor de werkgelegenheid op de werven van de VOC. Dit was ook altijd het hete hangijzer, wanneer de kwestie van huurschepen aangeroerd werd. Dillo stelt het niet met zoveel woorden, maar speciaal voor de kleinere kamers was de VOC van groot belang voor de lokale economie.

Voor Amsterdam en Zeeland — transport-economisch geheel overbodig — gold echter precies hetzelfde en daarbij komt nog, dat de bewindhebbers en hun relaties dikwijls ruimschoots aan de leveranties aan de VOC deel hadden. In dit licht bezien, waren de huurschepen uit Dordrecht een bijzonder gevaarlijke bedreiging.

In haar oordeel over de VOC beschouwt Dillo de compagnie terecht in het vergelijkende licht der andere Europese compagniën, waarvan alleen de Engelse een florissante indruk gaf. Enige kanttekeningen passen daarbij. De EIC kwam in 1783 wegens zijn schulden ook onder staatstoezicht te staan. Hij verloor zijn handelsprivileges pas in 1813 en dan nog met uitzondering van de vaart op China. Hoewel de EIC inderdaad op weg was een territoriale macht te worden, was handel nog steeds zeer belangrijk. Van direct belang voor een beoordeling van de toestand van de VOC na 1783 is een omstandigheid, die meestal en ook door Dillo over het hoofd gezien wordt, namelijk de Commutation Act van 1784. Deze wet schafte vrijwel alle invoerrechten op de invoer van thee in Groot-Brittannië af en in één klap werd daarmee de levendige smokkelhandel vanuit de Republiek en Scandinavië vernietigd. Tot 1833-1834 bleef de Chinese theehandel van de EIC, drijvend op een onaantastbaar monopolie op de thuismarkt, een financiële kurk van het grootste belang. De VOC had nooit een zelfde maatregel kunnen doorvoeren.

De VOC had hoogstwaarschijnlijk nooit gered kunnen worden. Met dit knappe en informatieve boek heeft Dillo de laatste spijkers in de doodskist van de compagnie geslagen.

F. J. A. Broeze

J. F. R. Philips, J. C. G. M. Jansen, Th. J. A. H. Claessens, *Geschiedenis van de landbouw in Limburg 1750-1914* (tweede druk, Maaslandse monografieën IV; Leeuwarden/Mechelen: Eisma, 1992, xx + 307 blz., f65,-, Bf 1300,-, ISBN 90 70052 98 9); J. C. G. M. Jansen, W. J. M. J. Rutten, *Geschiedenis van de landbouw in Limburg in de twintigste eeuw* (Maaslandse monografieën LII; Leeuwarden/Mechelen, 1992, xxiv + 418 blz., f75,-, ISBN 90 70052 95 4).

Tussen beide boeken, door de uitgever als een soort mini-serie in twee delen uitgebracht, bestaat veel verschil in opzet. Dat is ook niet verwonderlijk. Het deel over de periode 1750-1914 beleefde immers al in 1964 een eerste druk, zodat tussen dit deel en het vervolg, dat over de twintigste eeuw handelt, maar liefst 28 jaar ligt.

In het boek over de periode 1750-1914 nemen drie auteurs ieder een bepaalde periode voor hun rekening. Ze laten uiteenlopende facetten van de Limburgse landbouw de revue passeren, waarbij een ingewikkelde vraagstelling ontbreekt. De auteurs willen in deze 'samenvattende beschrijving' alleen maar laten zien dat de Limburgse landbouwgeschiedenis 'een bijzonder dynamisch verloop' had (vii). Het boek is bijna drie decennia na de eerste druk nog steeds goed leesbaar. Thans zou men heel andere vragen aan het gebruikte bronnenmateriaal willen stellen, maar dat kan men de auteurs van toen moeilijk verwijten.

De twee auteurs van het boek over de twintigste eeuw hebben een ander boek willen schrijven. In de inleiding maken ze duidelijk dat dit geen 'traditionele landbouwmonografie' is (25). Thema's als bouwplan, oogstopbrengsten, marktprijzen en omvang van de veestapel komen niet aan de orde—onderwerpen, die in het boek uit 1964 wel worden behandeld. Verder valt op dat de auteurs geen gebruik maken van de theoretische modellen waaraan door landbouwhistorici graag wordt gerefereerd. In plaats van een modelmatige benadering willen ze een brede, beschrijvende aanpak waarmee kan worden aangetoond hoe 'de diverse sociale en economische grootheden in elkaar grijpen' (16). Het boek is hiertoe opgedeeld in zes thematische hoofdstukken: Jansen nam vier hoofdstukken voor zijn rekening die de veranderingen in landschap, landbouw en samenleving behandelen; Rutten schreef twee hoofdstukken over de bevolkingsontwikkeling en de Limburgse land- en tuinbouwbond.