

deze Daniël van Berlaer aan het manuscript gekomen moet zijn, een raadsel dat wel nooit zal worden opgelost.

Deze twee artikelen worden gevolgd door nog twee van de hand van Algra, één over wat de auteur genoemd heeft: de zeilroute der officials door Friesland (254-269), en één dat een concordantie op de uitgaven van de Landrecht-redacties bevat (270-273). Wat betreft de keuze van de schrijver voor de term 'officials' voor de condominiumgraaf en zijn gevolg in de titel van dit eerste artikel kan men enige twijfel hebben. De term doet mijns inziens wel wat erg modern aan, maar misschien was er geen betere. Al met al een boek dat grote betekenis heeft en zal hebben voor de studie van het middeleeuwse Friese recht, zeker voor het gebied van de huidige provincie Friesland.

B. S. Hempenius-van Dijk

P. Moree, *'Met vriend die God geleide'. Het Nederlands-Aziatisch postvervoer ten tijde van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Dissertatie Leiden 1998; Zutphen: Walburg pers, 1998, 287 blz., f49,50, ISBN 90 5730 012 5).

Zoals de ondertitel aangeeft, biedt dit boek een beschrijvend overzicht van het vervoer van officiële en particuliere post tussen Nederland en Azië in de zeventiende en achttiende eeuw. In het grootste deel van de beschreven periode vond verzending plaats met de traag zeilende schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Particuliere brieven werden veelal meegegeven met een 'vriend die God geleide'. De compagnie, die krampachtig waakte over haar monopolie en handelsbelangen, onderwierp de particuliere briefwisseling aan strenge beperkende bepalingen en censuur. Van de overgebrachte brieven is maar een betrekkelijk gering gedeelte bewaard gebleven. De auteur heeft zich veel inspanningen getroost daarvan een zo groot mogelijk aantal op te sporen. Uit hun inhoud spreekt het grote belang van briefwisseling voor het onderhouden van een spaarzaam contact over grote afstand, maar ook de traagheid, moeizaamheid en onzekerheid van de bezorging, waardoor soms een schaduw van tragiek over de bladzijden glijdt. Vanuit Zuid-Azië konden brieven ook over land (via Basra en Aleppo) worden verzonden. Dat was weliswaar veel sneller, maar ook veel duurder en aanmerkelijk ongewisser. Het boek beschrijft verscheidene interessante organisatorische zaken betreffende het postvervoer, zoals de stille overdracht van brieven aan Kaap de Goede Hoop. Tot midden zeventiende eeuw werden briefzakken daar onder poststenen met opschriften gelegd of in bewaring gegeven bij vertrouwde inheemse personen. De eerste twee hoofdstukken bestrijken de ontwikkeling vanaf het begin van de VOC tot aan de oprichting van de Kaapkolonie in 1652, en vervolgens tot aan het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog in 1780. De hoofdstukken drie en vier behandelen de oprichting en het functioneren van de pakketvaartdienst, die door de VOC in 1788 werd ingesteld om een versnelling van het briefvervoer te bewerkstelligen. De heen- en terugreis, die met gewone VOC-schepen in de achttiende eeuw gemiddeld ruim zestien maanden duurde, werd met de pakketboten volbracht in tien tot twaalf maanden.

In de bestaande geschiedschrijving van de laatste kwarteeuw van de VOC overheerst het beeld van neergang als gevolg van behoudzucht en bederf in al haar geledingen. Moree wil dit geschiedbeeld nuanceren door aan te tonen dat de pakketvaartdienst van een tiental snelzeilende brigantijnen wel degelijk een belangrijke uiting was van vernieuwingsgezindheid. Bij die stelling kunnen enige kantlijnen worden geplaatst mede op basis van gegevens die Moree zelf aandraagt. Ten eerste ging het niet om een werkelijk nieuwe techniek of organisatievorm, maar

om hun toepassing in een bestaande organisatie (92). Ten tweede kwam de aandrag tot vernieuwing niet voort uit de VOC zelf, maar was 'op sluwe wijze afgedwongen' (98) door het zogenaamde vijfde departement, bestaande uit vertegenwoordigers van de regering, toegevoegd aan het VOC-bewind om verbeteringen in de bedrijfsvoering door te voeren. Dat de pakketvaart een 'uitstekende investering' was en 'significante verbetering' had gebracht wordt wel beweerd (145) maar niet overtuigend aangetoond. Zo bleken de kosten veel groter dan de opbrengsten; indirecte baten worden niet aangetoond. Hoe de instelling van de pakketvaart inhaakte op andere vernieuwingen bij de VOC wordt niet aangegeven. De bewering dat de pakketvaart van de VOC 'door de oorlogssituatie vanaf 1793 niet meer de kans heeft gekregen zich ten volle te bewijzen' is iets te gemakkelijk. Al voor die tijd was het aantal pakketschepen terug gebracht van tien naar zes, werden afvaarten meer en meer vertraagd, duurden de reizen langer en liepen de inkomsten terug.

Morees belangstelling is meer antiquarisch dan analytisch. Een heldere probleemstelling en een onderbouwde conclusie ontbreken. Recente methodische en inhoudelijke inzichten op het gebied van geschiedenis van techniek en bedrijf heeft hij niet benut. Daardoor komen de analyse en de evaluatie van het innovatieproces niet uit de verf. De auteur lijkt behept met het idee dat de vernieuwende waarde van zijn onderzoek afhankelijk is, niet van de kwaliteit van de analyse, maar van het innovatief gehalte van de VOC-pakketvaart. Dat laatste wordt vooral aangetoond met retorische middelen, desnoods ten koste van feitelijke juistheid. Zo luidt het slot van zijn Nawoord (155): 'In 1888 werd in Nederland de Koninklijke pakketvaart maatschappij opgericht. Exact honderd jaar na de eerste pakketboot van de VOC was er weer een Nederlandse lijndienst op Indië'. De KPM voer echter alleen binnen de Indonesische archipel en een lijndienst tussen Nederland en Indië was er al veel eerder.

Antiquarische belangstelling is alleszins te waarderen als deze uitmondt in een mooi geschreven en uitgegeven boek. Dat is ditmaal helaas niet het geval. De eigenlijke tekst beslaat nog geen 150 bladzijden, waarvan zeer vele (grotendeels) wit. Witregels als alineascheiding versterken het brokkelig karakter van de tekst. De schrijver veroorlooft zich veel herhalingen en is besmet met het pleonasme-virus (19: 'het definitieve besluit over de toekomstige bestemming'; 25: 'onder wie onder meer'; 45: 'daadwerkelijk actief'; 90: 'definitieve doodsteek'). Matig gebruik van archaïsmen kan dienstig zijn voor het oproepen van de sfeer van vroeger tijden, maar termen als 'inlander' (40-43) kunnen beter worden vermeden.

Dit proefschrift, een opgepluste doctoraalscriptie, is een waardevolle bijdrage aan de geschiedenis van de pre-industriële zeepost. Tevens draagt het bouwstenen aan voor nader onderzoek naar de wisselwerking van behoud en vernieuwing in de nadagen van de 'Loffelijke Compagnie'. Moree stelt dat het verval niet langer moet worden gezien vanuit verzuchting 'how the mighty have fallen' maar als lichtend voorbeeld 'how to endure old age with honour and decency'. Het verval van de compagnie is vanouds belicht vanuit een moralistisch perspectief. Moree keert dat om maar blijft erin gevangen. Een vergelijkende studie van de beëindiging van de Europese compagnieën als organisatievorm zou dwingen tot een meer zakelijk perspectief en het verkrijgen van meer inzicht in de belangwekkende problematiek van het (verlies aan) ontwikkelingspotentieel van grootschalige bedrijfsorganisaties in hun maatschappelijke context.

J. N. F. M. à Campo

J. R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam: Balans, 1998, 304 blz., f59,50, ISBN 90 5018 407 3).

Vijfjaar na zijn eerste, Engelstalige, editie (gepubliceerd door de University of South Carolina