

in deze contreien en dat Giemans belangrijkste bronnen afkomstig zijn van oude, gevestigde families, eerder dan van aspirant-edelen of adellijke nieuwkomers. Kortom, het valt te hopen dat deze opmerkelijke studie in de toekomst kan worden uitgebreid met een discussie over de mogelijke verbanden tussen eerbeleving en sociale hiërarchiseringsprocessen.

Die materiële en sociale aspecten van adelsgeschiedenis staan dan weer juist centraal bij Arie van Steensel, die een meer klassieke studie over de laatmiddeleeuwse Zeeuwse adel heeft afgeleverd in de lijn van het eerdere onderzoek van Antheun Janse en Henk van Nierop over de Hollandse ridderschap in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd. Voor drie peilmomenten, namelijk 1431, 1475 en 1535, worden de edelen van dit gewest in kaart gebracht, waarbij telkens aandacht is besteed aan hun inkomsten, huwelijksrelaties, het bekleden van stedelijke of vorstelijke ambten, politieke stellingnames, enzovoorts. Op die manier kan de auteur een antwoord formuleren op de vraag hoe edelen zich staande wisten te houden in een maatschappij die snel veranderde door commercialiserings- en staatsvormingsprocessen. Het eindresultaat is een uitstekende analyse, die vooral verdienstelijk is omdat Arie van Steensel – in tegenstelling tot het onderzoek voor Holland – erin geslaagd is om de lagere adel in kaart te brengen, waar de veranderingen natuurlijk het sterkst voelbaar waren. Zo kan hij aantonen dat na de opname van Zeeland in de Bourgondisch-Habsburgse unie er eigenlijk maar opvallend weinig Zeeuwen waren die erin slaagden om een adellijk statuut te verwerven: de ambachtsheerlijkheden kwamen in de vijftiende en vroege zestiende eeuw vooral in handen van buitenlandse edelen die maar zelden in het graafschap kwamen wonen. Vanuit een internationaal perspectief verdient zijn studie dan weer de aandacht omdat hij aangeeft dat de adel zich ook kon handhaven in een gewest dat een opmerkelijk egalitair erfrecht kende (de ambachtsheerlijkheden

werden verdeeld tussen de zonen, terwijl het Hollandse en Vlaamse leenrecht heerlijkheden intact aan de oudste zoon doorspeelden). Elders in Europa werd de adel doorgaans pas met die uitdaging geconfronteerd na de napoleontische hervormingen. Een kanttekening die misschien wel gemaakt kan worden, is dat in dit lijvige boek soms veel pagina's worden gewijd aan thema's waarvoor de bronnen uit dit gewest nu eenmaal zeer schaars zijn en aan debatten zoals dat van 'de middeleeuwse adelscrisis' – een langlopende discussie of de economische basis van de adel in de dertiende en veertiende eeuw was ondergraven door de opkomst van vorstelijke staten en de opbloei van stedelijke markten –, die niet erg relevant zijn voor een studie die pas rond 1430 aanvat. Of dat de meerlast in pagina's waard is, blijft echter een kwestie van persoonlijke smaak. Het moge duidelijk zijn dat de adelsgeschiedenis van de Nederlanden is verrijkt met twee mooie studies, die zowel vanuit een culturele als vanuit een meer sociaal-politieke en economische invalshoek aangeven hoe cruciaal de notie van lokale machtsuitoefening was voor de definitie van adeldom in het *Ancien Régime*.

FREDERIK BUYLAERT, UNIVERSITEIT GENT

Parthesius, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters: The Development of the Dutch East India Company (voc) Shipping Network in Asia 1595-1660* (Dissertatie (oorspronkelijk) Universiteit van Amsterdam 2007, Amsterdam Studies in the Dutch Golden Age; Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010, 217 blz., ISBN 978 90 5356 517 9).

In de eerste helft van de zeventiende eeuw heeft de VOC een zeer gedifferentieerde scheepsmacht in Azië opgebouwd. Deze voorzag zowel in een efficiënt verkeer tussen de Republiek en Azië als in de transportbehoefte binnen Azië voor de eigen handel en in de vraag naar militaire middelen. De

opbouw en samenstelling van deze scheepsmacht voor Azië zelf zijn het thema van dit boek, dat in nagenoeg dezelfde vorm in 2007 door Parthesius als proefschrift is verdedigd. Voor het eindpunt van 1660 wordt geen verklaring gegeven.

De auteur analyseert een fundamenteel onderdeel van de VOC als handels- en scheepvaartbedrijf. Immers, haar intra-Aziatische handel en scheepvaart leverden uiteindelijk alle goederen op die in de Republiek werden aangevoerd en verkocht. De aard en de omvang van de scheepvaart naar en van Azië zijn sinds de late jaren 1970 bekend door de uitgave van de drie delen *Dutch-Asiatic Shipping*. Hoe de intra-Aziatische handel tijdens de achttiende eeuw functioneerde heeft E.M. Jacobs in haar *Koopman in Azië* (2000) beschreven. Maar die ontstaansfase was nog niet kwantitatief en kwalitatief bestudeerd.

Parthesius raakte vertrouwd met de VOC door naspeuringen naar de 'Batavia' ten behoeve van haar replicabouw in Lelystad en door onderzoek op Sri Lanka naar resten van verongelukte Oost-Indiëvaarders. Het intrigeerde hem waarom en hoe die schepen bij dit eiland kwamen. Zo bouwde hij met behulp van Menno Leenstra een databank op van alle scheepsbewegingen binnen Azië. Het werden er meer dan 11.000 in de periode 1595-1660, waarbij 1.058 schepen van allerlei groottes waren betrokken. Meer schepen naar Azië uitgezild dan in *Dutch-Asiatic Shipping* staan vermeld, werden niet gevonden, wel vele, kleine schepen alleen in de Aziatische wateren in gebruik. Na uitleg over de databank schetst de auteur de opbouw van het scheepvaartnetwerk, de routes en het transport van goederen binnen en tussen zeven regio's: de Arabische Zee, de Golf van Bengalen, Sumatra, de Straat van Malakka, de Java Zee, de Specerij Eilanden en het Verre Oosten. De in gebruik zijnde soorten schepen zijn in tien categorieën ingedeeld. Vervolgens komen de logistieke facetten aan bod. De auteur vat dit alles bondig tot een geheel samen.

Per periode van tien jaar wordt in deel 2 geanalyseerd hoe groot de scheepvaart per regio was en welke types schepen hierbij

werden gebruikt. De conclusie plaatst veel van het voorgaande in een breder kader. Heldere staafdiagrammen in kleur ondersteunen de tekst. Het is een boek vol cijfers, maar ook van uitleg en analyse. Door de mate van detaillering is het lezen niet altijd gemakkelijk.

De VOC heeft een uniek netwerk van scheepvaart en handel binnen geheel Azië opgebouwd, dat een zeer grote onderlinge afhankelijkheid kende en dat ook weer moest aansluiten op de komst en het vertrek van de schepen uit en naar de Republiek. Parthesius legt de werking van het netwerk helder uit. Drie factoren waren per regio bepalend voor de samenstelling van de scheepsmacht: 1. de nautisch-fysieke condities, 2. de politiek-militaire situatie en 3. de aard van de lading en de logistiek daaromheen. De moessonsoorten maakten volgens een vast patroon scheepvaart al dan niet mogelijk. Ambon en de andere Specerij Eilanden waren vanuit Batavia alleen van november tot maart bereikbaar en de kruidnagelen konden slechts van april tot oktober naar Batavia worden vervoerd. *Mutatis mutandis* gold dit voor vrijwel alle regio's en voor het interregionale verkeer. Het is interessant te constateren hoe de aanwezigheid van de Portugezen als vijand de scheepsbewegingen herhaaldelijk beïnvloedde. Tot circa 1630 was sprake van de opbouw van het netwerk, daarna kwamen er weinig nieuwe bestemmingen bij. Tot circa 1650 namen de scheepsbewegingen en de daarbij betrokken tonnages voortdurend met hoge percentages toe, het volgende decennium vertoont stagnatie en een lichte terugval. Een verklaring hiervoor wordt niet echt gegeven. Want haalt men de cijfers van de scheepvaart met de betreffende tonnages tussen de Republiek en Azië vice versa erbij, dan ziet men een voortgaande toeneming in de jaren 1650-1660 met 9 tot 18 procent ten opzichte van het voorgaande decennium (DAS I, 174-177). Hier wrikt misschien iets. Nader onderzoek naar de hoeveelheden vervoerde goederen zou kunnen helpen.

Het boek biedt allerlei inzichtjes in het VOC bedrijf. In de jaren 1620 probeerde de Compagnie op instigatie van Coen en ook van Reael een handelssysteem op te zetten waarbij aan particulieren (vrijburgers) het bijeenbrengen van de handelsgoederen voor de Nederlandse veilingen werd overgelaten. Dit beleid werd omstreeks 1628 losgelaten, waarna weer alle aandacht uitging naar het eigen handels- en scheepvaartnetwerk. Retourschepen, vanaf circa 1620 in de betekenis die ze later hadden, werden ook altijd in de intra-Aziatische vaart ingezet, maar de auteur ontdekte dat nieuwe retourschepen op de route Taiwan-Malakka voeren, wat oudere tussen Suratte en Perzië en tussen Thailand en Japan en de echte oude van Batavia naar Galle en Thailand en vooral naar de Specerij Eilanden. Deze oudjes werden echt opgevaren en daarna gesloopt. Batavia noemt de auteur het 'traffic-control-centre' voor de intra-Aziatische scheepvaart. Een gemiddelde levensduur voor veel schepen was twintig jaar, voor fluitschepen maar de helft. Het is in dit verband jammer dat het boek van H. Ketting, *Fluitschepen voor de VOC balanceren tussen 'oncostelijckheit' en 'duursaemheit'* van 2006 niet (meer) is verwerkt. Nieuwbouw in Azië van wat grotere schepen werd soms door de Hoge Regering geopperd, maar door de bewindhebbers altijd afgewimpeld. Wel gingen gedurende enkele jaren rondom 1630 kleine sloopstypes als bouw pakketten mee om overzee in elkaar gezet te worden, de zogenoemde 'afbreekboots'. Schepen uit de Republiek waren, anders tot nu toe aangenomen, bij aankomst in Batavia altijd vol beladen.

Een interessant boek over een nieuwe materie, oorspronkelijk een proefschrift dat na drie jaar bij een kritische herlezing op herhalingen en wijdloopigheid aan leesbaarheid zou hebben gewonnen.

JAAP R. BRUIJN, OEGSTGEEST

Huigen, Siegfried, Jong, Jan L. de, Kolfin, Elmer (eds.), *The Dutch Trading Companies as Knowledge Networks* (Intersections. Interdisciplinary Studies in Early Modern Culture 14; Leiden, Boston: Brill, 2010, 442 blz., ISBN 978 90 0418 659 0).

Wetenschaps-, cultuur- en techniekhistorici hebben zich de laatste jaren enthousiast gestort op onderzoek over circulatie van kennis. 'Circulatie van kennis' betreft stromen van kennis op allerlei niveaus: tussen verschillende regio's in de wereld, tussen sociale groepen of tussen individuen op dezelfde locatie, zoals een werkplaats, een laboratorium of een botanische tuin. Eén van de aantrekkelijke kanten van het concept is, dat het niet a priori een systeem of een ongelijke relatie (bijvoorbeeld tussen 'centrum' en 'periferie', of tussen 'wetenschap' en 'techniek') veronderstelt. Bij 'circulatie van kennis' gaat het eerder om actoren en netwerken dan om structuren en hiërarchieën. In het kader van dit soort onderzoek is ook de rol van handelscompagnieën een spannend thema geworden. De verbindinglijnen die organisaties als de Verenigde Oost-Indische Compagnie, de West-Indische Compagnie of de East-India Company om economische redenen tussen Europa en andere delen van de wereld onderhielden, konden immers mede als kanalen voor stromen van kennis fungeren. Toen een kwart eeuw geleden in Middelburg een congres werd gehouden over 'VOC en Cultuur. Wetenschappelijke en culturele relaties tussen Europa en Azië ten tijde van de Verenigde Oostindische Compagnie' (waarvan de papers in 1993 in boekvorm verschenen) was de impact nog gering. Nu kan er haast geen monografie of bundel over circulatie van kennis vóór 1800 verschijnen of er wordt uitgekapt over de belangrijke bijdrage die netwerken van commerciële ondernemingen zoals de VOC aan dit proces hebben geleverd. Harold Cook's *Matters of Exchange: Commerce, Medicine, and Science in the Dutch Golden Age* (2007) heeft in dit opzicht binnen een mum van tijd een exemplarische waarde gekregen.