

adel in Engeland en Frankrijk wordt de lezer echter verwezen naar zijn eerdere historiografische studie *The Birth of Nobility* (2005).

In *The English Aristocracy* behandelt Crouch toch vooral traditionele thema's uit de Engelse historiografie, zij het met een onconventionele blik. Zo ziet hij in de toenemende inspraak – de 'conciulaire rol' – van de magnaten aan het vorstelijke hof een voorbeeld van hun groeiend zelfvertrouwen en identiteit als een politieke speler met een eigen agenda. Na de Magna Carta raakte deze stem van de *peers* in het landsbestuur meer geformaliseerd. Voor buitenstaanders zijn dergelijke nieuwe interpretaties van de auteur niet altijd direct duidelijk, maar de studie biedt hun een uitdagende inleiding in de geschiedenis van de middeleeuwse Engelse aristocratie. Hoewel Crouch in de inleiding de hoop uitspreekt dat dit werk zijn laatste woord over het onderwerp zal zijn, zal zijn prikkelende bijdrage ongetwijfeld een belangrijke impuls geven aan het debat over de aristocratie van de centrale Middeleeuwen, in en buiten Engeland.

Arie van Steensel

Europees Universitair Instituut, Florenceu

R. Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (voc) Shipping Network in Asia 1595-1600* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010) 220 p. ISBN 978-90-5356-517-9.

M. Witteveen, *Antonio van Diemen. De opkomst van de voc in Azië* (Amsterdam: Pallas Publications, 2011) 404 p. ISBN 978-90-8555-046-4.

Het overzeese, Aziatische bedrijf van de Verenigde Oost-Indische Compagnie mag zich verheugen in steeds toenemende belangstelling van historici. Dit blijkt ook uit twee recent verschenen boeken, die vanuit geheel eigen invalshoek onderzoek doen naar de 'opkomst van de voc in Azië' gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw. Aan de hand van een kwantitatief-historisch perspectief onderzoekt Robert Parthesius in *Dutch Ships in Tropical Waters* de ontwikkeling van het scheepvaartnetwerk van de compagnie in Azië. Menno Witteveen onderzoekt in zijn biografie *Antonio van Diemen* aan de hand van een meer politiek-bestuurlijk perspectief de rol van de gouverneur-generaal in de vestiging en uitbreiding van de macht van de voc in Aziatische context. De invalshoeken en werkwijzen zijn zo verschillend dat het op het eerste gezicht kan voorkomen alsof de onderwerpen niets met elkaar van doen zouden hebben. Maar niets blijkt minder waar.

Parthesius probeert met zijn studie de missing link aan te leveren in de maritieme geschiedenis van de voc. Door met name het uitvoerige werk van Bruijn, Gaastra en Schöffner in het project *Dutch-Asiatic Shipping* is veel bekend over de intercontinentale scheepvaart van de voc tussen Europa en Azië. Over de omvangrijkere intra-Aziatische scheepvaart van de compagnie is minder bekend. Menno Leenstra en Robert Parthesius brengen daar verandering in met een uitgebreide database van meer dan 30.000 intra-Aziatische voc-scheepvaartbewegingen in de periode 1595-1660. Het is te hopen dat deze prachtbron spoedig online beschikbaar komt voor onderzoekers en publiek.

Het proefschrift van Parthesius is gebaseerd op deze database. Daarbij zijn de korte, lokale bewegingen uitgefilterd, waardoor ruim 11.000 bewegingen zijn over-

gebleven voor analyse (11.700 volgens pagina 27; 11.507 volgens pagina 164). Behulpzaam en functioneel is de regionale indeling van Aziatische wateren aan de hand van een vier cijfers tellend classificatiesysteem. Waardevol is ook de bijlage met schepen die in de betreffende periode in dienst van de voc in Azië gevaren hebben. Maar voordat toekomstige onderzoekers enthousiast aan de slag gaan met deze bijlage – of de database – lijkt het wel belangrijk om te constateren dat eigenlijk nog iets meer duidelijkheid verschaft zou moeten worden over de wijze waarop de vastgestelde lastages van de schepen tot stand zijn gekomen. Afgezien van een terechte verhandeling over verschillen en vertekeningen in de beschikbare bronnen wordt dit namelijk afgedaan met de verwijzing dat ‘a “most probable” cargo capacity’ is vastgesteld. Dit neemt echter niet weg dat het onderzoek op constructieve en imponerende wijze een gapende gat vult in historische data en kennis.

In *Dutch Ships in Tropical Waters* stelt Parthesius de vraag: ‘to what extent did the fleet of the voc and the organisation of shipping contribute to the political and economical success of the voc organisation in their expansion into Asia during the 17th Century.’ Het antwoord op het economische succes zoekt Parthesius in de samenstelling en het management van de vloot in Azië. Parthesius wijst op het onderhouden van een gedifferentieerde vloot in Azië, aangevuld vanuit Europa en Azië, in combinatie met een ‘efficient logistical organisation’. Dit leidde tot een uitgebreid scheepvaartnetwerk waarin schepen flexibel werden ingezet op verschillende (door moessonwinden gedomineerde) routes. Dit netwerk werd aangestuurd vanuit de ‘centralised organisation’ in Batavia, waar de intercontinentale en intra-Aziatische scheepvaartnetwerken van de voc bij elkaar kwamen.

Ook Witteveen geeft aan zich te richten op een onderbelicht element van de vroege geschiedenis van de voc in Azië. Hij zet gouverneur-generaal Van Diemen (1636-1645) neer als een onderbelichte, maar centrale figuur in de opkomst van de voc. ‘Gedurende zijn bewind [...] vestigde de voc haar primaat over de Aziatische zeehandel in het reusachtige gebied van Japan tot de Perzische Golf.’ Het ontbreken van uitgebreide (biografische) studies naar Van Diemen is dan ook opvallend. En de bijdrage van Witteveen is in dat opzicht waardevol.

Witteveen probeert de levensgeschiedenis van Van Diemen te bestuderen in relatie tot de geschiedenis van de voc. Hij stelt zich dan ook twee vragen. Als eerste wil hij onderzoeken wat ‘de bedrijfsstrategie van de voc’ was en hoe deze zich ontwikkelde in de eerste vijftig jaar. Ten tweede wil hij onderzoeken in hoeverre daarin ‘de rol van Van Diemen een bepalende factor’ was. Zo af en toe lijkt Witteveen enigszins uit te schieten met ronkende retoriek of niet altijd even functionele uitweidingen. Bijvoorbeeld op pagina 227-228, waar de handel op Japan wordt aangegrepen om te vertellen over de geschiedenis van de katholieke gemeenschap in Japan tot aan... het einde van de Tweede Wereldoorlog. Maar in zijn geheel mondt dit uit in een interessant en vlot geschreven studie waarin de twee historische lijnen van Van Diemen en de voc elkaar voortdurend kruisen en versterken.

Beide studies zoeken zodoende naar verklaringen voor de vrij succesvolle opkomst van de voc in Azië in de eerste helft van de zeventiende eeuw. Witteveen beschrijft de bestuurlijke ontwikkelingen in relatie tot de positie van de voc in Azië. Parthesius beschrijft de uitbreiding van het scheepvaartnetwerk aan de hand van kaarten en cijfermateriaal. Hij laat aan de hand van scheepvaartbewegingen zien hoe de positie van de voc, na de aanvankelijke vestiging in Zuidoost-Aziatische wateren, vanaf 1620 versterkt door opkomende scheepvaart in de Chinese zee. Vanaf 1630 vindt een voor-

zichtige toename van activiteit plaats in vooral de Arabische zee en vanaf 1640 een erg sterke groei in de Baai van Bengalen.

Witteveen en Parthesius zijn beiden geïnteresseerd in het ‘commercial success’ van de *voc*, maar verschillen in belangrijke mate in de beoordeling van de rol van militaire macht en geweld daarin. Zo maakt Parthesius in het hoofdstuk over de uitbreiding van het scheepvaartnetwerk wel melding van de ‘almost constant state of war with the Portuguese’, maar besteedt hij daar in zijn conclusie weinig aandacht aan. De *voc* zou zich ‘almost reluctantly’ in de Baai van Bengalen hebben gevestigd na de ‘decline of the Portuguese’. Over de uitbreidingen van het handelsnetwerk vermeldt hij dat ‘the results of the analysis show an ongoing development of trade, but in addition these results highlight the *voc*’s military strategies.’

Het lijkt beter om de volgorde daarvan om te draaien: militaire strategieën en machtsuitbreiding bereidden de weg voor de uitbreiding van het scheepvaartnetwerk en daarmee de handel. Zo moeten de verovering van Malakka (1641) en Galle (1640) cruciaal zijn geweest voor de toegang en veilige vaart in de Baai van Bengalen vanaf 1640. Witteveen is daar duidelijker over, en lijkt bijgevolg een betere balans te hebben gevonden tussen de verschillende karaktertrekken van de *voc* – de koopman, de bestuurder en de soldaat.

Witteveen benadrukt de directe relatie tussen de uitbreiding van het handelsnetwerk en het agressieve optreden ten opzichte van de Portugezen. Hij zet uiteen dat Van Diemen overtuigd zou zijn geweest van het inzicht ‘dat de Compagnie zich in vreedzame concurrentie niet staande zou kunnen houden tegenover de vrije Portugese handelaren.’ De logheid van de *voc* zou betekenen dat zij de strijd met vrije handelaren het beste kon aangaan door te streven naar een met geweld afgedwongen monopolie. De verovering van Maastricht en de bestandsonderhandelingen met de Zuidelijke Nederlanden zouden Van Diemen – op dat moment in de Republiek – nog voor zijn terugkeer naar Azië in de functie gouverneur-generaal hebben overtuigd om haast te zetten achter de strijd met de Portugezen. Witteveen concludeert dat ‘zijns inziens de positie van de *voc* pas [zou] zijn veiliggesteld als de Portugezen in Azië definitief verslagen zouden zijn.’ Een mogelijke vrede zou daarvoor voortijdig roet in het eten kunnen gooien.

En zo leveren deze kort na elkaar verschenen, maar bijzonder verschillende studies een vruchtbare kruisbestuiving op, die tot interessante nieuwe inzichten kan leiden. Concluderend kunnen we vaststellen dat Parthesius met zijn prachtige dataset een gewichtige steen heeft gelegd die bijdraagt aan het gestaag groeiende bouwwerk van digitaal beschikbare gegevens met betrekking tot de *voc*. Witteveen presenteert met zijn biografie van Van Diemen veel informatie in een toegankelijk en leesbaar boek voor een breed publiek. Twee waardevolle studies zijn hiermee aan de boekenkast toegevoegd.

Matthias van Rossum
Vrije Universiteit Amsterdam