

Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries *

Recensieartikel door

F. J. A. BROEZE

Met het verschijnen van het eerste, inleidende, deel van *Dutch-Asiatic Shipping* is na een reis van bijna twintig jaren een groots project de haven behouden binnengeloofd. Geïnspireerd door monumentale kwantitatieve ondernemingen, als die van Bang en Korst over de Sondtollen of van de Chaunu's over de Spaanse scheepvaart tussen Sevilla en Amerika, presenteren Bruijn, Gaastra en Schöffler hier een *magnum opus*, dat tegelijkertijd een uitzonderlijke bronnenpublicatie, een compacte samenvatting van de laatste stand van de wetenschap, en een aanmoediging tot verdere detail- en vergelijkende studie is. Hoe men ook over door de staat ondersteunde monopolies denken mag, door hun unieke positie zijn zij een nauwelijks te evenaren bron van informatie over het verleden. Door de omvang en rijkdom van haar bewaard gebleven archief is de VOC een van de meest welsprekende en belangrijke voorbeelden, zoals ook blijkt uit de grote belangstelling voor haar historische rol en invloed in de streken overzee, waar zij werkzaam was, en in steden en gewesten in Nederland zelf, die economisch met haar verbonden waren. Met deze publicatie wordt nu het centrale element in het bedrijf van de VOC, de scheepvaartbeweging van de compagnie tussen Nederland en Azië, in al haar bijzonderheden gedocumenteerd en aan een grondige analyse onderworpen. Zonder twijfel is *Dutch-Asiatic Shipping* een mijlpaal in de maritieme en economische geschiedschrijving. Het verschijnt dan ook terecht in het Engels.

Vooropgesteld moet worden, dat dit geen geschiedenis is van de VOC als geheel. Hoewel het bredere perspectief niet ontbreekt, was het doel van de auteurs bovenal de zo compleet mogelijke reconstructie van de scheepvaartbeweging tussen Nederland en Azië. De delen II en III verschaffen hiervoor de gedetailleerde (meer dan 20 variabelen) informatie over iedere ondernomen (maar niet altijd voltooid) reis. In deel I wordt deze informatie gebruikt voor de grotendeels op aggregaten, gemiddelden, enz. gefundeerde analyse. Aan diverse daarbij aan de orde komende thema's, zoals de duur van uit- en thuisreis, de personeels- en financiële behoeften van de VOC of ook de retourladingen van de schepen, besteedden de auteurs gedurende de afgelopen jaren reeds aandacht in artikelen en voordrachten. Andere worden hier voor het eerst behandeld.

Om met het bronnengedeelte te beginnen, deel II bevat, in tabellarische vorm, de volgende gegevens (voor zover bekend, uiteraard) aangaande ieder der 4.788 opvolgend genummerde uitreizen (waarvan 4.722 van de VOC zelf): naam van het schip en de gezagvoerder; in het geval, dat het schip meerdere reizen maakte, een individueel volgnummer; tonnage en type

* J. R. Bruijn, F. S. Gaastra en I. Schöffler, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, I, *Introductory Volume* (met medewerking van A. G. J. Vermeulen); II, *Outward-bound Voyages from the Netherlands to Asia and the Cape (1595-1794)* (met medewerking van E. S. van Eyck van Heslinga) *Idem*, III, *Homeward-bound Voyages from Asia and The Cape to the Netherlands (1597-1795)* (met medewerking van E. S. van Eyck van Heslinga) (Rijks Geschiedkundige Publication Grote Serie 165, 166, 167; Den Haag: Martinus Nijhoff, 1987, 1979 en 1979; xi + 356, xi + 765 en xi + 626; f45,-, f145,65, f115,40; ISBN 90 6890 132 x, ISBN 90 247 2270 5, ISBN 90 247 2282 9).

van het schip; jaar en plaats van aanbouw; de Kamer waaraan het schip behoorde of waarvoor het gecharterd was; datum en rede van vertrek; data van een eventueel verblijf aan Kaap de Goede Hoop; datum en plaats van aankomst in Azië; het aantal opvarenden, zo mogelijk verdeeld in zeelieden, soldaten, handwerkers en passagiers; aantal doden tot de Kaap; aantal opvarenden, die aan de Kaap van boord gingen en anderen, die zich inscheepden; totaal aantal doden gedurende de reis; en tenslotte, het aantal opvarenden, dat Azië levend bereikte (van wie, zoals deel I duidelijk maakt, nog een gedeelte na aankomst aan de gevolgen van de reis overlijden zou). Dan volgt een kolom met 'Particulars', waarin verdere saillante gegevens over de reis en/of het daaropvolgend emplot in Aziatische wateren vermeld worden. Tenslotte is het nummer van de corresponderende thuisreis van het schip afgedrukt, waarmee de brug naar deel III geslagen is.

De informatie aangaande de thuisreizen (3.404 waarvan 3.359 voor de VOC) in deel III is door de andere aard van het archiefmateriaal niet geheel identiek aan het bovengenoemde. De gegevens over schip, gezagvoerder en reisdata worden op gelijke manier gepresenteerd, maar onder de opvarenden is nu ook een categorie 'impotenten' — personen, die voor de compagniedienst ongeschikt geraakt waren en een gratis retourpassage naar patria ontvingen. De demografische gegevens omvatten het aantal opvarenden bij vertrek, de doden tot aan de Kaap en het aantal opvarenden, dat zich daar ontscheepte. Helaas waren geen cijfers meer aanwezig aangaande het aantal overlevenden, dat Europa bereikte. Een zeer belangrijk gegeven is dat van de waarde van de retourlading (een opgave van de samenstelling van de lading zou te veel ruimte geëist hebben), die gewoonlijk, maar niet altijd, voor rekening van de Kamer, die het schip uitreedde, verladen was. Er is ook weer een kolom met 'Particulars', waarna het nummer van de voorafgaande (maar niet, indien het schip nogmaals naar Azië vertrok, de volgende) uitreis gegeven wordt.

Door hun uitputtend onderzoek in de immens rijke VOC-archieven hebben de auteurs een opmerkelijk compleet beeld van de vaart op Azië van de compagnie kunnen opbouwen. Het volledig ontbreken van stukken afkomstig van de kleinere Kamers Rotterdam, Delft, Hoom en Enkhuizen is hierbij nauwelijks een hindernis gebleken, hoewel hierdoor in deel I bij diverse thema's wel degelijk vraagtekens zijn blijven staan. Het principiële besluit zich niet met steekproeven tevreden te stellen, wordt door de resultaten volledig gerechtvaardigd: alleen door complete reeksen te geven verschaft een dergelijke bronnenpublicatie het nodige materiaal voor toekomstige onderzoeken en projecten.

Het materiaal is op een bewonderenswaardig duidelijke manier afgedrukt. Organisatie en lay-out van de delen II en III zijn zeer doeltreffend, tot en met de uitslaande vellen van de verklaringen van de verschillende kolommen. De indeling in kolommen, het gebruik van verschillende drukletters, het nummeren der reizen en de registers maken de informatie optimaal toegankelijk. De drukproeven zijn met grote zorg gecorrigeerd, zoals ook uit het bijzonder geringe aantal desbetreffende corrigenda in deel I blijkt. De enkele onduidelijkheid, die is blijven staan (als '1967' in reis 1491.2, deel II, 217), is de uitzondering die de regel van pijnlijke nauwkeurigheid en daardoor grote betrouwbaarheid bevestigt. Sommigen zullen het niet eens zijn met het besluit van de auteurs de scheepsnamen te moderniseren — standaardisatie was uiteraard onmisbaar. Nog afgezien van puristische bezwaren tegen spellingen als 'Halve maan' en dergelijke, maakt dit het in sommige gevallen onnodig moeilijk de schepen van de tabellen aan de bestaande literatuur te relateren, ook al omdat de registers noch de tekst opgave van eventuele alternatieve spellingen bevatten.

De kolommen 'Particulars' bevatten schatten aan informatie, ook over de verdere beweging-

gen en belevenissen der schepen. Zo wordt, bijvoorbeeld, vanaf 1756 altijd opgegeven, wanneer een te Batavia binnengelopen schip zich op een expeditie naar China bevond — welke handel en vaart sinds dat jaar als een aparte onderneming door de VOC bedreven werd. Een aanzet voor onderzoek naar de intra-Aziatische vaart van de compagnie wordt hiermee duidelijk gezet. Soms zijn de auteurs wat te spaarzaam in hun opmerkingen. Zo wordt van het 'Duifje' ('Duyfken', uitreis 0085.1), gezien zijn rol in de 'ontdekking' van Australië, wat al te laconiek volstaan met: 'stayed in the Indies'. Soms ook had iets meer over de reis gezegd kunnen worden in aansluiting op een in deel I behandeld thema. Zo wordt van de 'Huis te Foreest' (3187.3, 1740) wel vermeld, dat het schip lange tijd te Pernambuco overlag, maar niet dat dit veroorzaakt was doordat het schip de grootste moeilijkheden gehad had om de evenaar te kruisen, zoals in de zeilinstructies van 1748 specifiek vermeld zou worden. De vijfde uitreis van de 'Erfprins' (3952.5, 1766) is apart geteld, hoewel het schip de evenaar niet kon passeren, in Suriname belandde en uiteindelijk in Lissabon verkocht werd; een evenzeer vruchteloze reis van de 'Rust-en-werk' (28 oktober 1747 van Goeree vertrokken) via Suriname terug naar Holland wordt daarentegen niet apart geteld, maar in de volgende uitreis (3471.7, 1749) ondergebracht.

Deze kanttekeningen zijn echter van geen gewicht in vergelijking met de schat aan wetenswaardigheden, die niet alleen van intrinsiek belang zijn en het doorbladeren van de delen II en III tot een apart en stimulerend plezier maken, maar ook de specifieke lotgevallen van de individuele schepen verbinden met de algemeen-structurele analyse van het scheepvaartbedrijf van de VOC in deel I, waartoe ik mij nu richt.

Zoals reeds aangeduid, biedt dit *Introductory Volume* heel wat meer dan de inleiding tot een bronnenpublikatie. Het is een meesterlijke, ruim opgezette overzichtsstudie van de scheepvaart tussen Nederland en Azië tot het einde van de VOC, die zonder bezwaar op zichzelf kan staan. Nauw verbonden echter met de delen II en III door veelvuldige verwijzingen naar individuele schepen en reizen is het een overtuigend bewijs van de mogelijkheden, nee, van de noodzaak van een gecombineerd kwantitatief-kwalitatieve methodologie. Achtereenvolgens komen de essentiële elementen van het scheepvaartbedrijf van de VOC aan de orde: organisatie en management van de compagnie in de Republiek; de scheepsbouw- en rederijzaken van de zes Kamers; de schepen van de compagnie; de reizen naar en van Azië; de Kaap als aanloophaven; Batavia en de andere door de VOC met Europa verbonden havens in Azië; de opvarenden; en, tenslotte, omvang van de scheepvaartbeweging en waarde van de vervoerde goederen en geldmiddelen. Hierop volgt een kritische beschouwing van de gebruikte bronnen, verscheidene informatieve bijlagen (in het bijzonder aangaande de uitvoer naar Azië van munten, zilver en goud), een uitgebreide bibliografie en bronnenverantwoording, en als laatste een vierdelig register op schepen, personen, geografische namen en zaken.

De volgorde en verdeling van de hoofdstukken is wellicht niet wat men op het eerste gezicht zou verwachten. De niet minder dan drie aan de uit- en thuisreis gewijde hoofdstukken (4-6, met aansluitend hoofdstuk 7 over de Kaap) staan relatief voraan en de discussie van aanloophavens in Azië en handelsgoederen volgt pas op het einde, merkwaaardig gescheiden, in de hoofdstukken 8 en 10. Ten dele kan dit gelegen hebben aan een zekere dubbelzinnigheid wat betreft de functie van Batavia in hoofdstuk 8, als eindpunt van de Oceanische reis van Europa en als verzamel- en verzendpunt van ladingen en vloten naar patria. Ten dele ook kan dit veroorzaakt zijn door een onvoldoend strikte uitwerking van het totale aan de organisatie van deel I ten grondslag liggende concept. De inleiding verschaft

over het laatste helaas geen uitsluitsel. Een ander gevolg hiervan is, dat de onderlinge samenhang van de verschillende hoofdstukken niet optimaal is (scheepsbouwpolitiek staat, bijvoorbeeld, los van de ontwikkeling van de handelsomvang), soms enige overlapping optreedt, en een enkel onderwerp over diverse plaatsen versnipperd is. Zo is er geen systematisch overzicht van de vlootsterkte van de VOC over de periode en geen samenvattende analyse van de kostenopbouw van het scheepvaartbedrijf van de compagnie.

In iedere recensie van *Dutch-Asiatic Shipping* dienen echter de grote kennis van de auteurs en hun vaardigheid in het verwerken van het uitbundig voorradige cijfermateriaal voorop te staan. Tienjarige aggregaten en gemiddelden, totaalssommen voor de zeventiende en achttiende eeuw en voor de totale bestaansperiode van de VOC zijn de voornaamste bouwstenen, waarmee het scheepvaartbedrijf van de compagnie met een opmerkelijke precisie geschilderd wordt. Onder de belangrijkste tijdreeksen vallen uiteraard die van de uit- en thuisreizen (onderverdeeld ook over de uitredende Kamers en aankomst- en vertrekhavens in Azië), aanbouw van nieuwe schepen, duur en demografie van uit- en thuisreizen, ladingen, en de verzendingen van munten en edele metalen vanuit de Republiek. De relatieve positie van de Kamers en het in de loop van de tijd fluctuerend belang van de verschillende handelsgebieden van de compagnie in Azië (inclusief de vanaf 1756 op een bijzondere leest geschoeide vaart op Canton) worden hierdoor vastgelegd. Het gedetailleerdst zijn de, uit eerdere studies van Bruijn reeds grotendeels bekende, gegevens over de zeereis tussen Nederland en Azië en zijn demografische dimensies. Ondanks de scherpste van de analyse blijven vraagtekens bestaan aangaande de verklaring voor de hoge sterfte aan boord in de loop van de achttiende eeuw; het is twijfelachtig, of statistische regressie-methoden iets aan de geboden overwegingen en conclusies zouden hebben kunnen toevoegen.

Uitvoerig wordt ingegaan op de gecompliceerde kwesties van de tonnage en typologie van het schepenpark van de VOC. Als basis voor hun tonnage-berekeningen hebben de auteurs de uit 1681 stammende formule van Decquer genomen. Hoewel het niet mogelijk is te controleren in hoeverre deze benadering na verloop van tijd haar betrouwbaarheid behield, is deze oplossing onder de omstandigheden de meest redelijke. Dit probleem zal wel nooit definitief opgelost kunnen worden. Ondanks alle krachten, die tegen vernieuwing werkzaam waren, toonde de VOC enkele malen toch, dat althans in de scheepsbouw verbetering mogelijk was, zoals de discussies over de dimensies van de retourschepen en de invoering van driedekkers toonden. Het laatste geschiedde vooral onder druk van Zeeland (een thema, waarop ik later nog zal terugkomen), het eerste was een voorwerp van zorg voor alle Kamers. Het lijkt mij, dat over deze kwestie het laatste woord nog niet gezegd is, al was het alleen maar, omdat het zogenaamde Engelse model van de jaren 1740, in tegenstelling tot wat aangenomen wordt, niet slanker was dan het veroordeelde bestaande model van de VOC (lengte/breedte-verhouding van 3,66 tegenover 3,80 en zelfs 4,00 voor de in 1697 aangenomen standaard-maten van eerste-klas retourschepen). Verandering in rompvorm en tuigage zijn ook nog verder te documenteren. Interessant ook zou het zijn geweest iets meer over de ontwikkeling van het pinkschip — overgangsmiddel naar de 'moderne' lange afstand-zeiler van de negentiende eeuw — te vernemen. Op grond van de discussies binnen de VOC en de langzamere reizen van de compagnie in vergelijking met haar buitenlandse rivalen kan inderdaad geconcludeerd worden, dat de Hollandse en Zeeuwse schepen inferieur waren aan andere Europese Aziëvaarders; een directe vergelijking tussen de produkten van beide provincies is overigens niet uitgevoerd.

Andere belangrijke aspecten, zoals de retourschepen, de totale omvang van de rederij van

de VOC en van iedere op of van Azië varende vloot, de waarde van de jaarlijkse retourladings, het aandeel aan de buitenlandse handel van, bijvoorbeeld Bengalen of Canton, of ook de uitvoer van geld en edele metalen naar Azië, hadden zeker ook in vergelijkend internationaal perspectief geplaatst kunnen worden, zoals dat in hoofdstuk zes specifiek voor de reizen tussen Europa en Azië is gedaan. Hierdoor was niet alleen het belang van de VOC voor Europa als geheel duidelijker geworden, maar hadden de auteurs tevens haar problemen in de achttiende eeuw in scherper perspectief kunnen plaatsen. Zonder een vergelijkende context blijft ook de bewering, als zou de VOC van zijn concurrenten verschillen en niet primair bestaan van het uitzenden van geld en edele metalen voor de aankoop van handelsgoederen in Azië, in de lucht hangen. De boekhouding van de VOC in Nederland laat het inderdaad niet toe een scheiding te maken tussen exportgoederen voor Aziatische markten en rekvisities voor het eigen gebruik van de compagnie en haar dienaren, maar het dunkt mij, dat de VOC minder 'anders' was dan de auteurs suggereren. Ook over de kwestie van via Manila (over de Stille Oceaan dus) in de kas van de Hoge Regering stromend zilver lijkt mij het laatste woord nog niet geschreven te zijn.

Ten dele in verband met het voorgaande zou ik nog enige kantekeningen willen plaatsen over de totale context, waarbinnen het scheepvaartbedrijf van de VOC te verklaren is. Enige malen worden aanduidingen gedaan over de door de Kamers van de VOC teweeggebrachte werkgelegenheid; een alomvattende discussie over de totale economische betekenis van de scheepsbouw en scheepvaart van de VOC zou wellicht te ver gevoerd hebben, maar, mede gezien de aandacht, die aan de bemanningen geschonken wordt, was een korte inleiding niet onmogelijk en zeker wenselijk geweest. Deze had tegelijkertijd uitgangspunt en aansporing kunnen zijn voor toekomstige studiën over de verweving van de VOC met de stedelijke economieën van zijn Kamers — zowel op een algemeen niveau als op dat van directeuren, hoofdparticipanten, enzovoort. Men denke, bijvoorbeeld, aan de positie van Thomas Hope in Amsterdam. In het bijzonder echter geldt dit voor Zeeland, c. q. Middelburg, waar het bevrozen van de toestand van 1602 door de oprichting van de VOC al heel fortuinlijk was. Zoals het vertrek van De Moucheron toonde, was de verkeerstechnische ligging van Walcheren, in de jaren 1590 kortstondig van het hoogste strategisch belang, toen al beslissend aan het verslechteren. Door de specifieke machtsverdeling binnen de VOC kon echter het 'historisch toeval' van de jaren 1590 tot een voordeel op lange termijn gemaakt worden; uiteindelijk is ook de bevoorrechte positie van Middelburg onder de Nederlandsche Handel-Maatschappij hierop terug te voeren. Zoals uit de belangstelling van de Zeeuwen voor de lorredraaijerij en de kaapvaart blijkt, bleven zij ondernemende lieden; is daaruit ook, ten dele althans, hun belangstelling voor driedekkers te verklaren?

Ook in tijd had het scheepvaartbedrijf van de VOC in wat ruimer bestek beschouwd kunnen worden. De opkomst van de voorcompagnieën wordt terecht gezien in het licht van de veranderingen in de Noord-Europese verkoopstrategie van de Portugese kroon en de aanwezigheid van voldoende ondernemerschap en kapitaal; verwaarloosd echter wordt de geleidelijke en brede opkomst van de Hollandse en Zeeuwse koopvaardij en scheepsbouw, die het in eerste instantie mogelijk maakte dat de geboden kansen zo gretig aangegrepen konden worden. Hetzelfde geldt voor het einde van de VOC; de nadruk van de discussie valt op het algemene debat over het verval van de compagnie, en daarbij is het mogelijk het belang van de scheepvaart op Azië uit het oog te verliezen. Uiteraard is het waar (194), dat slechts weinigen het verdwijnen van de met schulden belaste VOC betreunden. De zorg van een ieder evenwel (en dat gold niet minder voor houthandelaars en andere leveranciers dan

voor de Leidse fabrikanten van polemieten voor China) was het de vaart op Azië met alle daaraan verbonden werkzaamheden en voordelen te behouden. Natuurlijk betekende 1795/1799/1802-1803 een scherpe cesuur, maar zoals de langdurige en verhitte debatten over de toekomst van de Indische en Chinese handel toonden, was de erfenis van de VOC van het grootste belang.

In dit verband ook is de reeds eerder gesignaleerde afwezigheid van een jaarlijks overzicht van de vlootsterkte van de VOC te betreuren, aangezien het onbekend blijft, hoeveel tonnage in 1795 aanwezig of in aanbouw was. Tevens zou het interessant geweest zijn het lot van al deze retourschepen te vernemen. Met enkele hiervan, zoals Van Hobokens 'Maas- en Rottestroom' of de 'Hoop en Fortuyn' van de Geoctroyeerde Chinese Maatschappij werden later directe bruggen tussen het tijdperk van de VOC en de 'moderne tijd' na 1814 geslagen.

Onvermijdelijkerwijs in een werk van een dergelijke ruime opzet als *Dutch-Asiatic Shipping* zijn er aan de marges altijd wel thema's waaraan deze of gene lezer meer aandacht besteed gezien zou willen hebben: het vervoer van vrije Maleiers en slaven naar de Kaap (waar zij nu een niet geringe aparte volksgroep vormen), de omstandigheden van het laden en lossen in Azië, het in Canton bestaande handelsstelsel of de eigenaars van de door de VOC ingehuurde schepen. Velen zullen naast de kaarten van de Hollandse en Zeeuwse zeegaten gedetailleerde kaarten van de Aziatische zeegebieden gemist hebben, waarop de talloze in de delen II en III vermelde havens en andere geografische namen teruggevonden kunnen worden. De Engelse vertaling van deel I, door mrs. J. Harris, is over het algemeen vloeiend, duidelijk en doeltreffend. Slechts enkele woorden roepen vraagtekens op. Voor het veelgebruikte 'currency' zou 'bullion' meer op zijn plaats geweest zijn; 'moon distances' (105) heten gebruikelijk 'lunar distances', en 'shippers' (22 en 175) zijn natuurlijk 'shipowners'. 'Management' op bladzijde 27 zou ik liever door 'entrepreneurship' vervangen; de eerste term heeft meer betrekking op het dagelijks beheer dan op het beleid en algemeen bestuur — een conceptueel verschil, dat de auteurs niet altijd even scherp gemaakt hebben.

Alle hierboven gemaakte opmerkingen dienen duidelijk in het juiste perspectief gezien te worden. *Dutch-Asiatic Shipping* is in alle opzichten een bijzonder succesvol werk. Als bronnenpublikatie heeft het zijn gelijke niet, als historisch overzicht is het veelomvattend, indrukwekkend en maatgevend. Het bevat niet de definitieve antwoorden op alle vragen, maar welk boek doet dat wel? Zonder enige twijfel zal het een grote hulp en stimulans zijn bij nog op stapel staande of toekomstige onderzoeksprojecten, al was het alleen maar vanwege de geweldige hoeveelheid werk, die (nog zonder computer!) ervoor verzet werd. Het is tevens te hopen, dat het mogelijk zal zijn een dergelijke onderneming te wijden aan de Nederlandse vaart op Azië in de negentiende eeuw, ook al is die van minder gewicht voor de ontwikkeling van de Europese economie, waarbinnen de VOC zo'n eminente rol speelde.

De laatste tijd *

Recensieartikel door

E. H. KOSSMANN

In 1983 verscheen *Kantelend geschiedbeeld*, een boek onder redactie van W. W. Mijnhardt waarin negen auteurs de Nederlandse geschiedschrijving van na 1945 over de Nederlandse geschiedenis van na de middeleeuwen bespraken. Een derde van de beschikbare ruimte werd gebruikt voor de analyse van werk dat op de negentiende en twintigste eeuw betrekking had, en gegeven de enorme productie juist over thema's uit die periode was dat vrij weinig. Vanuit Nijmegen komt nu een ongeveer even groot boek dat geschriften over Nederland in de twintigste eeuw behandelt, in negen bijdragen samengesteld door tien auteurs. Het is interessant de twee boeken te vergelijken. In *Kantelend geschiedbeeld* werden de grote hoofdstukken over de politieke en culturele geschiedenis van het Nederlandse *ancien régime* door een zekere neerslachtigheid gekenmerkt. De Nederlandse historici werd ouderwets provincialisme verweten en herhaaldelijk werd de achterstand geconstateerd die zij internationaal hadden opgelopen. Het buitenland werd de Nederlandse historici ten voorbeeld gesteld. Gemeten aan de internationale standaard bleek hun werk middelmatig. Zo zorgelijk is *De laatste tijd* in het geheel niet. Integendeel, de toon is opgewekt. Wij zien de Nederlandse historici in de jaren 1970 en 1980 mooie prestaties leveren, ruim voldoende van kwaliteit om op internationale conferenties serieus te worden genomen. Het onbehaaglijke gevoel van insufficiëntie dat in *Kantelend geschiedbeeld* werd uitgedrukt, ontbreekt hier.

Hoe zou dat komen? Misschien zijn de volgende feiten van belang. In de eerste plaats natuurlijk het feit dat de belangstelling van jongere historici zich vooral op de contemporaine geschiedenis richt en de productie op dit gebied dus aanmerkelijk groter is dan die welke op het *ancien régime* betrekking heeft. Bovendien wordt de kwaliteit van recent werk in *De laatste tijd* niet vergeleken met die van hedendaags buitenlands werk maar met die van Nederlandse geschriften uit het begin van de eeuw. *De laatste tijd* is introverter dan *Kantelend geschiedbeeld*. Is dit het logische gevolg van de tegenstelling tussen de status van grote mogendheid — economisch, politiek, cultureel — die de Republiek in de zeventiende en achttiende eeuw bezat, actief en dynamisch element in de Europese geschiedenis, en de status van kleine, politiek en cultureel passieve, in zichzelf verzonken mogendheid die het koninkrijk van de negentiende en twintigste eeuw is geworden? Het zou niet onbegrijpelijk zijn als historici die de Nederlandse zeventiende en achttiende eeuw tot hun terrein hebben gekozen, meer behoefte aan participatie in het internationale historische bedrijf hebben en dus ook andere maatstaven aanleggen dan zij die de negentiende en twintigste eeuw bestudeerden.

De fundamentele reden voor het optimisme van *De laatste tijd* vormt de professionalisering van het vak. De auteurs genieten van de bedrijvigheid aan universiteiten en wetenschappe-

* P. Luykx en N. Bootsma, ed.. *De laatste tijd. Geschiedschrijving over Nederland in de 20e eeuw* (Aula paperback 147; Utrecht: Het Spectrum, 1987, 368 blz., f39,90, ISBN 90 274 1751 2).