

Horsten, F. H., *Doorgaande wegen in Nederland, 16e tot 19e eeuw. Een historische wegenatlas* (Amsterdam: Aksant, 2005, 138 blz., €60,-, ISBN 90 5260 158 5).

Naar onze maatstaven vormden de beschikbare wegen in ons land tot diep in de negentiende eeuw slechts primitieve verbindingen. Verharde wegen bestonden nauwelijks. Bijna alle landverbindingen waren klei-, zand- of veenwegen, die in het gunstigste geval met wat puin of schelpen waren verhard. Het vervoer over deze wegen verliep uiterst moeizaam. In het natte seizoen veranderden veel wegen in een bijna ontoegankelijke modderbrij. Elders waren ze in de zomer bij langdurige droogte moeilijk begaanbaar vanwege het mulle zand. Binnenschepen en trekschuiten vormden in ons natte land dan ook heel lang de belangrijkste vervoermiddelen. Toch mag het belang van het wegennet niet worden onderschat. In de hooggelegen delen van ons land vormden de wegen vaak de enige beschikbare verbinding, in de kustprovincies vormden ze een belangrijke aanvulling op de aanwezige scheepvaartverbindingen.

Tot dusverre was over de loop van de doorgaande wegen en de ontwikkeling van het wegennet in de periode vóór 1850 slechts weinig bekend. Oude kaarten zijn vaak onbetrouwbaar, de literatuur verschaft weinig gegevens en de archieven zijn nooit systematisch op relevant materiaal doorzocht. Daarin kwam in 1992 enige verandering, toen een proefschrift van Frits Horsten over het verloop van doorgaande wegen verscheen. Dit proefschrift is thans omgewerkt tot een fraaie historische atlas met reproducties van oude kaarten en prenten. Hierin wordt het beschikbare kaartmateriaal geïnventariseerd, de ontwikkeling van het wegennet geanalyseerd en wordt getracht om het verloop van de voornaamste doorgaande wegen in 1600, 1810 en 1850 te reconstrueren. Daarnaast geeft de atlas een beknopt overzicht van de verkeerskundige ontwikkelingen en de problemen waarmee het toenmalige wegverkeer te kampen had.

De oudste kaarten waarop het verloop van de wegen in ons land is afgebeeld dateren uit de zestiende eeuw. Pas vanaf 1600 is het kaartmateriaal echter omvangrijk genoeg voor een poging om het landelijk net van doorgaande wegen te reconstrueren. Deze reconstructie is voor de periode rond 1600 vrij moeilijk. Immers, de beschikbare kaarten zijn soms onnauwkeurig, ze vertonen onderling aanzienlijke verschillen, veel kaarten geven een overvloed aan verbindingen zonder dat duidelijk is welke de belangrijkste waren, en de kaarten geven geen beeld van de kwaliteit van de verschillende verbindingen. Vooral deze laatste factor was van belang. Vaak maakte het verkeer afhankelijk van de weersomstandigheden en het jaargetijde van verschillende verbindingen gebruik. In de zomer ging de rit dan over harde kleiwegen, terwijl mulle droge zandwegen zoveel mogelijk werden vermeden. In de winter waren juist de kleiwegen onbruikbaar en voerde de route over hoge gronden over de dan wel harde zandwegen. Om tot zijn keuze van het verloop van de doorgaande wegen te komen, heeft de auteur steeds aangenomen dat de kortste

verbindingen tussen de belangrijkste steden tevens de doorgaande wegen vormden, tenzij uit andere gegevens bleek dat dit onjuist was. In de atlas geeft de auteur voor iedere afzonderlijke verbinding een zorgvuldige verantwoording, hoe hij tot zijn keuze is gekomen.

Voor de negentiende eeuw is de reconstructie veel eenvoudiger. In 1810 verscheen in ons land de eerste 'Postkaart', waarop zowel de voornaamste doorgaande wegen als de 'wisselstations' van de 'Koninklijke Paardenposterij' zijn weergegeven. Deze wisselstations waren stalhouderijen/herbergen onder staatstoezicht, waar de reizigers van paarden, koetsiers en rijtuigen konden wisselen. Doorgaande reizigers maakten bij voorkeur van deze routes gebruik. Na 1810 kwam in ons land een netwerk van straatwegen tot stand. Hierover kon veel sneller worden gereisd dan over de onverharde wegen. In het midden van de eeuw maakte het doorgaande verkeer dan ook voornamelijk van deze straatwegen gebruik. In 1848 verscheen voor militaire doeleinden de 'Nieuwe Etappekaart van het Koninkrijk der Nederlanden', één jaar later gevolgd door de bijbehorende 'Itineraire (reiswijzer) voor marcherende troepen'. De Itineraire is een omvangrijke handleiding, waarin de militaire marsroutes worden beschreven met vermelding van relevante gegevens, zoals de kwaliteit van de wegen en de beschikbare bruggen en veerverbindingen. Samen geven de Etappekaart en de Itineraire een betrouwbaar beeld van het verloop van de doorgaande wegen in het midden van de negentiende eeuw.

Alles overziende kan worden geconcludeerd, dat de atlas van Frits Horsten een belangrijke aanvulling vormt op onze kennis over de ontwikkeling van het Nederlandse wegennet tussen 1600 en 1850. De tekst is – afgezien van het hoofdstuk met de verantwoording over het verloop van de afzonderlijke wegen – goed leesbaar, terwijl de fraai gereproduceerde kaarten en prenten het plezierig maken om de atlas door te bladeren. Een punt van kritiek is, dat zijn reconstructie van het wegennet van 1600 – zoals hij zelf ook vermeldt – zeker niet onaanvechtbaar is. Voor meer betrouwbare resultaten zou echter omvangrijk archiefonderzoek nodig zijn en zelfs dan is het de vraag of dit een beter resultaat oplevert. Daarnaast zou het plezierig zijn geweest, wanneer de atlas ook enige informatie over de verkeersomvang had verschaft. Het wachten is nu op een onderzoeker, die onze kennis op dit gebied zou kunnen uitbreiden. In ieder geval biedt de atlas een uitstekende basis voor verder onderzoek.

Ruud Filarski

Heijer, H. den, *De geotrooieerde compagnie. De VOC en de WIC als voorlopers van de naamloze vennootschap* (Ars notariatus CXXVIII; Amsterdam/Deventer: Stichting tot Bevordering der Notariële Wetenschap/Kluwer, 2005, xi + 264 blz., €42,50, ISBN 90 13 02284 7).

In aflevering 4 van 2005 van dit tijdschrift besprak Femme Gaastra de neerslag van het jubeljaar VOC-2002. Hij merkte op dat er veel was verschenen. Sterker, wat toen op gang is gekomen, lijkt niet meer te stoppen. Er blijven maar boeken over de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) verschijnen. Deze bijdrage is een soort VOC *revisited*.

Al in 1999 is Henk den Heijer in opdracht van de Stichting tot Bevordering der Notariële Wetenschap gestart met het onderzoek naar de VOC als voorloper van de moderne naamloze vennootschap (nv), ongetwijfeld om in 2002 bij de herdenking van de oprichting van de VOC in 1602, een mooie studie gereed te hebben. Dat is niet gelukt. Niet omdat het geen prachtig boek is geworden, dat is het namelijk wel, maar omdat het pas in 2005 klaar was.

De VOC, evenals de West-Indische Compagnie (WIC) van 1621, was opgericht met handel, en de WIC tevens met kolonisatie als voornaamste oogmerk, maar beide waren daarnaast instrumenten van de Staten-Generaal in de strijd tegen de koning van Spanje. In Azië en het westelijk halfmond dienden ze respectievelijk een tweede en derde front te openen. Tussen VOC en WIC enerzijds en de overheid anderzijds, met name de Staten-Generaal, heeft bijna twee eeuwen een symbiotische relatie bestaan.

De Nederlandse nv is een onderneming met een in overdraagbare aandelen verdeeld maatschappelijk kapitaal, waarbij kapitaalverschaffers en directie gescheiden zijn. De aandeelhouders kunnen niet verantwoordelijk worden gesteld voor het gevoerde beleid, terwijl de aandelen vrij verhandelbaar zijn. De aandeelhouders controleren de directie via de algemene aandeelhoudersvergadering. Vormden de VOC en de WIC hiervan de voorlopers, dat is de vraag.

In de eerste twee hoofdstukken worden minutieus de overgang van partenrederij en voorcompagnieën, tot wat in het Engels een *joint-stock company* wordt genoemd, beschreven en de oprichting van de VOC en de WIC geschetst. Daarbij worden de octrooien uitgegeven door de Staten-Generaal met elkaar vergeleken en wordt de werking als handelsfirma beschreven. Vervolgens komen de participanten (aandeelhouders), bewindhebbers (directie) en de relatie met de steden, gewesten en de Staten-Generaal aan bod. Het laatste hoofdstuk gaat over de opheffing van beide compagnieën aan het eind van de achttiende eeuw. Ten slotte komt de centrale vraag aan bod of de VOC en de WIC als voorloper van de moderne nv zijn aan te merken.

Op deze vraag volgt een genuanceerd antwoord. Er zijn enkele kenmerken die sterk aan die van de nv doen denken. De publieke inschrijving door participanten lijkt zeker op de beursgang van de moderne nv en ook de aansprakelijkheid van directie en aandeelhouders doen daar aan denken. Heel anders ligt het met de relatie tussen aandeelhouders en directie. De invloed van