

## RECENSIES

Raf de Bont, *Darwins kleinkinderen. De evolutietheorie in België 1865-1945*  
(Nijmegen: Vantilt, 2008) 523 p. ISBN 978 90 77503 75 1.

Over Charles Darwin (1809-1882) en de evolutietheorie verschenen de laatste decennia zoveel boeken en artikelen dat men niet onterecht over de *Darwin industry* spreekt. Een belangrijk deel hiervan spitst zich toe op de geschiedenis van de theorie en de manier waarop wetenschappers, politici, gelovigen, activisten, enzovoort met de theorie omsprongen. Telkens tonen deze studies aan dat het klassieke, rechtlijnige verhaal, van een wetenschappelijke theorie die ondanks religieus verzet toch oude dogma's en misvattingen overwon, niet klopt. Meer nog, ze tonen aan dat er niet één verhaal te vertellen valt. Naargelang de – soms heel lokale – context reageerden mensen heel anders op een theorie die al vrij snel 'darwinisme' zou heten. Het darwinisme bleek uiterst kneedbaar en kon door een veelvoud aan interpretaties en toe-eigeningen worden ingeschakeld binnen diverse wetenschappelijke, filosofische, religieuze, maatschappelijke en politieke denkkaders. Aldus konden, bijvoorbeeld, zowel communisten, socialisten, liberalen als ultrakapitalisten inspiratie putten uit het evolutionisme om hun politieke en economische ideeën te legitimeren en slaagden sommige gelovigen erin om hun religieuze opvattingen met de idee van evolutie te verzoenen.

Een dergelijke waaier aan betekenissen van het darwinisme en evolutionisme spreekt ook uit *Darwins kleinkinderen* van Raf de Bont, de eerste uitgebreide historische studie naar de evolutietheorie en het evolutionisme in België. In drie delen vertelt De Bont hoe de evolutietheorie in België ingang vond en er een plaats kreeg binnen heel diverse programma's. In het eerste deel, over de periode tussen 1865 en 1885, komt de introductie van de theorie aan bod en laat De Bont zien hoe de initiële debatten over evolutie en evolutietheorie in de lokale, Belgische context vorm krijgen. In het tweede deel bespreekt De Bont hoe het evolutionisme tussen 1875 en 1910 uitgroeit tot een belangrijk thema in wetenschappelijke en maatschappelijke discussies. Het derde en laatste deel behandelt de periode vanaf 1910 tot 1945, waarin het enthousiasme voor het evolutionisme om allerlei redenen afneemt en andere invalshoeken de overhand krijgen. Elk deel bestaat uit vier hoofdstukken waarvan het eerste telkens de verhouding tussen evolutie en materialisme beschrijft; het tweede gaat over de zoektocht naar de oorsprong van de mens en de raciale theorieën die bepaalde wetenschappers eraan verbonden. Het derde hoofdstuk bespreekt telkens hoe biologen de evolutietheorie dachten te kunnen opnemen in uiteenlopende onderzoeksprogramma's en het vierde hoofdstuk toont hoe het evolutionisme ook humane wetenschappers inspireerde. De Bont is zich er voldoende van bewust dat zijn onderwerp zich niet steeds door zijn chronologische en thematische afbakening laat leiden. Deze indeling stelt hem echter in staat zijn onderwerp beheersbaar te maken zonder afbreuk te doen aan de complexiteit van zijn materiaal.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland of Nederland kent België geen wetenschappers die een essentiële bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling van de

moderne evolutietheorie en de toepassingen ervan. Wetenschap is echter meer dan de opeenstapeling van de geniale inzichten van grote geesten die rechte lijnen tot een mooi afgesloten theoretisch geheel leidt. Het is eerder een project van vallen en opstaan waarbij wetenschappers op basis van evolutionistische ideeën paden bewandelden die achteraf onvruchtbaar bleken, maar op het moment zelf veelbelovend waren. Heel wat factoren beïnvloedden wetenschappers in hun keuze voor bepaalde onderzoeksprogramma's. Natuurlijk waren de ontwikkelingen in het buitenland van groot belang. Wetenschappelijke, metafysische, religieuze of politieke vooronderstellingen maakten daarbij de ene idee al aantrekkelijker dan de andere. Daarenboven speelden persoonlijke vetes een rol, alsook de invloed van sterke figuren die zich vooral in het kleine, Belgische academische landschap lieten voelen. Andere factoren waren de wetenschappelijke netwerken, zowel in binnen- als buitenland, en de professionalisering van de wetenschappen in de tweede helft van de negentiende eeuw, waarbij waarnemingen in het veld plaats maakten voor het experiment in het laboratorium. Door deze factoren in het licht te plaatsen, maakt De Bont de diverse keuzes van toen begrijpelijk en reconstrueert hij een uiterst boeiende periode uit de Belgische wetenschapsgeschiedenis.

De omgang binnen de wetenschappen met de evolutietheorie had vanzelfsprekend ook gevolgen voor de visies op mens en maatschappij. Sociologen zochten in het evolutionisme naar de natuurlijke inrichting van de maatschappij, maar kwamen tot verschillende antwoorden. Terwijl de ene de strijd benadrukte, kon de andere wijzen op de vele vormen van altruïsme die de evolutie had voortgebracht. Dit had ook zijn weerslag op de politieke ideologieën en bewegingen in België. De evolutietheorie leidde daarbij niet zozeer tot nieuwe, objectieve inzichten, maar diende vooral om de oude binnen een nieuw en fris discours te rehabiliteren. Hetzelfde geldt voor de verschillende visies op mensenrassen en de rol van het kolonialisme. Ook hier kon het evolutionisme heel verschillende meesters dienen. Door al deze facetten aan bod te laten komen, vertelt De Bont een gevarieerd en fascinerend verhaal over hoe de evolutietheorie in België betekenis kreeg. Dit werk vult niet alleen een hiaat in de receptiegeschiedenis van de evolutietheorie. Het biedt ons ook een intrigerende blik op hoe wetenschap werkt en hoe wetenschappelijke ideeën binnen een samenleving worden opgepikt en in verschillende milieus een eigen leven beginnen te leiden.

*Stefaan Blancke*

*Vakgroep Wijsbegeerte en Moraalwetenschap  
Universiteit Gent*

Ruud Filarski en Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit* (Zutphen: Walburg Pers en Stichting Historie der Techniek, 2008) Deel 1: De transportrevolutie (1800-1900). 494 p. ISBN 90 5730 450 7. Deel 2: De mobiliteitsexplosie (1895-2005) 477 p. ISBN 90 5730 451 4.

Dit tweedelige, rijk geïllustreerde 'handboek', de auteurs laten deze term regelmatig vallen, vloeit voort uit een opdracht van Rijkswaterstaat. In deel v van de serie *Techniek in Nederland in de Twintigste Eeuw* (2000) hebben de auteurs samen met anderen al een voorproefje van de onderzoeksresultaten gepubliceerd.

Deel 1 is geheel geschreven door Ruud Filarski. Na enkele algemene hoofdstukken over de uitgangssituatie en veranderingen in de eerste helft van de negentiende eeuw

en de transportrevolutie (met als centrale element de toepassing van stoomkracht), behandelt hij achtereenvolgens het wegverkeer, de kanalenbouw, de spoorwegen, de binnenvaart, de zeehavens en tramwegen en de (investeringen in en economische effecten van) de nieuwe infrastructuur. Deze indeling is overzichtelijk, hoewel er de nodige herhalingen in de tekst optreden. Een onderbreking van het spoorwegdeel is nodig, want Filarski benadrukt dat het bewaken van de concurrentiepositie van de zeehavens Amsterdam en Rotterdam steeds voorop stond bij de overheid, ook in het spoorwegaanbeleid.

Niet verrassend is dat Filarski de (Rijks)overheid, ook in de periode na koning Willem I, als belangrijkste actor in de ontwikkeling van het verkeer en vervoer beschouwt. Wel noemt hij het terecht opvallend dat veel innovaties gedurende de transportrevolutie werden gerealiseerd door Nederlandse ondernemingen zelf, op basis van eigen technische expertise. Filarski schrijft overigens relatief weinig over de ontwikkeling van de transporttechniek als zodanig. Hij biedt op diverse plaatsen inzicht in verschillen in kosten, snelheid en kwaliteit (bijvoorbeeld comfort en veiligheid in geval van personenvervoer). De snelle spoorwegen drongen de diligences bijvoorbeeld in korte tijd in een bijrol. Met alle uitweidingen over de respectievelijke spoorwegplannen van de overheid en de al of niet gerealiseerde aanvragen voor concessies lijkt Filarski het overzichtswerk van Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* (2004), nog eens dunnetjes over te doen. Zijn behandeling heeft echter wel degelijk een meerwaarde. Anders dan Veenendaal heeft hij bijvoorbeeld de kamernotulen bestudeerd.

Filarski ontrukkt belangrijke vervoerswijzen aan de historische vergetelheid, te weten de eind negentiende eeuw opgekomen sleepvaart in de Rijn- en binnenvaart – waarbij eerst stoomschepen en later motorschepen een ‘trein’ van andere vaartuigen voorttrokken – en de paardentrams in de grote steden. Ook zijn meer gedetailleerde observaties zijn inzichtrijk: zo blijkt dat de binnenvaart binnen Nederland vaak een ‘door-to-door’-service aan kon bieden en de spoorwegen niet, terwijl dit bij het zo belangrijke grensoverschrijdende vervoer van kolen dikwijls andersom lag.

Het boekdeel is zeker ook een sociale geschiedenis wanneer Filarski de reismotieven en kenmerken van de gebruikers van de vervoersmiddelen bespreekt. De suggestie dat de trekschuiten de weg hebben geëffend voor massaal treinreizen door de middenklasse, terwijl ‘treinen’ in Engeland meer een zaak van de elite bleef, is intrigerend.

Na de algemene conclusie waarin onder meer het belang van de typische geografische toestand van Nederland met zijn vele binnenvaartwegen nog eens wordt benadrukt, bevat het boek nog een statistisch aanhangsel, een berekening van de maatschappelijke baten van de spoorwegaanleg en – heel aardig – een vergelijking van het toenmalige en huidige vervoerssysteem; in koopkracht gemeten was het vervoer anderhalve eeuw geleden 130 tot 600 keer (!) zo duur.

Het tweede deel biedt geen integraal overzicht van verkeer en vervoer in de twintigste eeuw, maar richt zich primair op de auto inclusief vrachtwagens en bussen, in combinatie met stukken over motor- en bromfietsen. Spoorvervoer en binnenvaart krijgen relatief weinig bladzijden. De hoofdauteur van dit deel, Gijs Mom, noemt het gebrek aan overzichtspublicaties over spoor en binnenvaart als een belangrijke reden voor deze selectieve aandacht, maar dat kan zeker in het geval van de laatstgenoemde sector niet helemaal overtuigen. Hoewel Filarski met hoofdstukken over vooral de vroeg twintigste-eeuwse elektrische stadstrams (hun gloriejaren) en – in mindere mate – de ‘coördinatiecrisis’ in het interbellum verbindingen slaat met het eerste deel, is van een samenhangend tweeluik al met al geen sprake.

Dat neemt niet weg dat de lezer in deel twee een prachtige analyse van de gebruikscultuur van de auto krijgt voorgeschoteld, met voor mij als literair hoogtepunt de term 'koesteronderhoud' voor ritueel sleutelen aan auto's en motorfietsen. De spanning tussen en de wisselende nadruk op het 'nut' dan wel het 'plezier' (avontuur) van de automobiteit geven de analyse eenheid door een groot deel van het boek heen. Opmerkelijk is hoe vroeg de Nederlanders op grote schaal de nieuwe mobiliteitsmogelijkheden voor toeristische doeleinden gingen benutten. De overheid heeft stevast problemen gehad het 'hedonistische' gebruik van de auto te accepteren en pas in 2000 kwam verkeersminister Netelenbos dan met haar befaamde uitroep 'mobiliteit is fun' (overigens zo niet letterlijk geciteerd door de auteur).

Mom blijkt vaardig in het zoeken naar indicaties voor trends en breuken daarin. Een voorbeeld is de contra-intuïtieve bevinding dat het jaar 1953 achteraf gezien de naoorlogse 'mobiliteitsexplosie' inluide, omdat toen het gemiddelde afgelegde kilometer per auto begon te *dalen* – vooral een teken dat het woon-werkverkeer aan betekenis won ten opzichte van het zakelijke verkeer van een selecte groep gebruikers (zoals handelsvertegenwoordigers). Hij besteedt veel tekst aan de (wisselende) rol van overheden, waaronder Rijkswaterstaat, de ANWB en andere auto-gerelateerde belangenorganisaties, wegenbouwers, en – al dan niet in verenigingsverband – ingenieurs, economen en planologen in de vormgeving van de mobiliteit. Vooral het lange hoofdstuk 14 over de verschuiving van 'vervoerseconomie' naar 'verkeersplanologie' (1920-1980) is bijzonder interessant. Mom laat onder meer zien dat het (personen) autoverkeer tot ver na de Tweede Wereldoorlog nauwelijks aandacht kreeg van vervoerseconomen en dat die aandacht in ieder geval te laat kwam om de zo lang doorwerkende 'coördinatie' door de overheid in de jaren dertig te kunnen beïnvloeden. De schrijver strooit hierbij met veel namen van personen en instanties en maakt zijn betoog vaak net niet helemaal af. Soms krijgt de tekst ook het karakter van een kroniek van economische en technische ontwikkelingen in de diverse modaliteiten, met name in hoofdstuk 16 over 'Mobiliteit in Europese kaders (1980-2005)'. Mom heeft ook nadrukkelijk oog voor internationale kennisuitwisseling, maar de techniek zelf komt in het boekdeel eigenlijk alleen systematisch aan bod bij de bespreking van de verschillende toegepaste soorten wegdek. Door een comparatieve benadering komt hierbij onder meer goed uit de verf dat de klinker als wegverharding een typisch Nederlandse oplossing was en dat beton soms nog langdurig de voorkeur kreeg boven het welbekende asfalt.

Het goeddeels onbesproken laten van de sterk op zichzelf staande, primair internationaal georiënteerde luchtvaart, zeevaart en havens valt te billijken. Juist op de spaarzame passages over de beide laatste sectoren en de daarbij betrokken achterlandmodaliteiten valt echter het nodige aan te merken. Het domineren van de 'doorvoer met overlading' in de zeehavens is geen juiste indicatie voor een laag aandeel van de Nederlandse vlag in de binnenlopende schepen en de havenondernemersverenigingen en redersvereniging zijn geen typische representanten van de 'verladers'. Verder haalt de auteur gegevens van de pionierende Amerikaanse containerrederijen SeaLand en USL door elkaar en komt hij tot de onbewezen (en onverdedigbare) stelling dat het containerwegvervoer in de jaren 1980 terrein verloor aan het spoor door het belang van de NS in het dominante Rotterdamse containeroverslagbedrijf ECT (p. 367-368). Het is tenslotte ook moeilijk in te zien hoe de toegenomen overheidsaandacht voor de containerbinnenvaart in die periode de bulkvaart in 'een benarde positie' bracht (p. 373).

In het afsluitende hoofdstuk beklemtoont Mom enerzijds het belang van de overheid, bijvoorbeeld in het wel of niet overeind houden van het lokale en regionale openbaar vervoer, maar concludeert hij uiteindelijk dat zij slechts in geringe mate de mobiliteit in ons land heeft weten te beïnvloeden. Daarbij worden overigens enkele centrale punten naar voren gebracht, die eerder in het boek zeer spaarzaam aan de orde zijn gekomen, zoals de aanhoudend grote betekenis van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) en de toenemende macht van de provincies in de afgelopen decennia.

Kortom, twee boeken boordevol met informatie en fraaie analyses, die echter beter als afzonderlijke producten op de markt hadden kunnen worden gebracht.

*Hugo van Driel*  
*Rotterdam School of Management,*  
*Erasmus University*

Florian Diepenbrock, *Eensgezinde tweedracht. Organisatievorming van Nederlandse musici in de tweede Gouden Eeuw, 1890-1920* (Amsterdam: Aksant, 2007) 553 p.  
ISBN 978-90-5260-259-2. Tevens verschenen als proefschrift aan de Universiteit van Amsterdam 2007.

Deze dissertatie van de Amsterdamse historicus Florian Diepenbrock behandelt de wederwaardigheden van de eerste Nederlandse vakorganisaties van musici van het *fin de siècle* tot het einde van de Eerste Wereldoorlog. Drie inleidende hoofdstukken gaan in op de vraagstelling en de voorgeschiedenis van muzikale vakorganisaties. De hoofdmoot van het boek vormen de zes volgende hoofdstukken, waarin gedetailleerd wordt ingegaan op verwickelingen rond de Amsterdamsche Toonkunstenaars Vereniging en verschillende rivaliserende organisaties. Uitgebreid wordt daarbij aandacht besteed aan hun relaties met het hoofdstedelijke palet aan opera- en concertondernemingen uit deze periode. Deze zes hoofdstukken worden afgewisseld met zes zogeheten entr'actes, waarin de auteur biografische details verschaft over de voornaamste protagonisten. Zijn conclusies vat hij samen in hoofdstuk tien. Enige persoonlijke overpeinzingen gaan vooraf aan een uitgebreide lijst bijlagen, met onder meer resultaten van beroepstellingen, ledenaantallen, lijsten van organisaties en enige voorbeelden van arbeidsovereenkomsten.

Diepenbrock boort met dit boek een thematiek aan die in de Nederlandse muziekgeschiedenis nog maar weinig bestudeerd is en al helemaal niet voor deze periode. Wie zich voor het Amsterdamse kunstleven rond 1900 interesseert, vindt hier een rijke bron die door de gedetailleerde behandeling imponeert. Diepenbrock concentreert zich vooral op centrale figuren binnen de Amsterdamsche Toonkunstenaars Vereniging als Willem Hutschenruyter (1863-1950) en Marinus van de Rovert (1871-1939). Hun lotgevallen en de vele conflicten die zij op hun weg vonden, niet zelden door eigen schuld, worden nauwgezet in kaart gebracht. In zijn conclusies legt Diepenbrock de nadruk op de verschillen tussen muzikale en andere vakorganisaties, die onder andere terug te voeren waren op het diffuse zelfbeeld van musici en de daaruit voortvloeiende onduidelijkheid over de beoogde werkzaamheid van hun vakorganisaties, die voortdurend moesten schipperen tussen het behartigen van materiële en ideële interesses. Het resultaat was een beroepsorganisatie die zich nadrukkelijk neu-

traal wilde opstellen ten opzichte van verwante organisaties. Hun uitgesproken sociale engagement deelde zij niet, en iedere vorm van verzuiling probeerde men krampachtig buiten de deur te houden. Deze conclusie legitimeert speciaal onderzoek naar muzikale vakorganisaties en het is de verdienste van de auteur dat hij daarop wijst en een open oog heeft voor de complexe situatie van de toenmalige beroepsmusicus.

Het belang van dit boek mag daarmee duidelijk zijn, maar toch kan het oordeel niet onverdeeld gunstig uitvallen. Om te beginnen is er de weinig prettige stijl van de auteur, wiens proza wemelt van de stereotype uitdrukkingen (tuinen zijn bijna altijd 'lommerrijk'), van onlogische samenstellingen ('de resistente gedachte') en van ongelukkige beeldspraak. Aangezien de hoofdstukken hetzij zeer algemene, dan wel weinig begrijpelijke opschriften dragen, heeft de lezer moeite het overzicht te behouden, wat bij de veelheid aan afgekorte organisatienamen al lastig genoeg is.

Of men de lectuur desondanks als aangenaam zal ervaren, hangt vooral af van de voorkeuren van de lezer. Wie tot in het kleinste detail wil volgen, hoe het de eerste muziekvakorganisaties verging, wordt op zijn wenken bediend. Interesseert men zich voor een heldere analyse van hun daadwerkelijke betekenis, dan zal men zich met moeite worstelen door de ononderbroken opeenvolging van ruzies, intriges, gekonkel, achterklap en hele en halve affaires, die in combinatie met de op de achtergrond voorbijkomende parade van opera- en concertondernemingen die een kort leven beschoren waren. Het doet onwillekeurig de vraag rijzen, of de aanduiding 'gouden eeuw' in de titel wellicht ironisch bedoeld is. Terecht merkt Diepenbrock op dat enkele conflicten, zoals de in 1904 ontstane strijd tussen Hutschenruyter en Mengelberg, nog niet uit het perspectief van eerstgenoemde zijn belicht. Dat neemt niet weg dat het hier gaat om een tamelijk uitgekauwde kwestie, waarvan het belang in geen proportie staat tot de uitgebreide aandacht die eraan wordt besteed. Wel verdient Diepenbrock zonder meer een pluim omdat hij Mengelbergs antisemitisme niet probeert te vergelijken of onder het tapijt te vegen, iets wat in de Nederlandse muziekgeschiedschrijving helaas de gangbare praktijk is.

Het meest fundamentele probleem met dit boek is echter, dat het te weinig waarmaakt wat de titel belooft. Om te beginnen gaat het hier nagenoeg uitsluitend over Amsterdam. Organisaties in andere steden komen af en toe voorbij, maar serieuze aandacht heeft de auteur er niet voor. Bovendien zijn er verscheidene andere omisseries, zoals de pijnlijke misser om in een boek als dit de oprichting van de Nederlandse Organisten Vereniging (1890) over het hoofd te zien. Ten tweede ontbreekt een heldere evaluatie van de concrete betekenis van de behandelde organisaties voor de directe belanghebbenden: de musici. Weliswaar komen in hoofdstuk tien enkele individuele voorbeelden voorbij, maar Diepenbrocks blik reikt doorgaans niet verder dan de bestuurstafel. Het is in dit opzicht veelzeggend dat de gegevens uit de bijlagen nauwelijks in zijn betoog geïntegreerd zijn.

Kortom: een interessant boek over de vroege geschiedenis van Nederlandse muziekvakorganisaties, dat bij grotere helderheid in de opzet en meer nadruk op analyse veel gewonnen zou hebben.

*Jeroen van Gessel*  
*Rijksuniversiteit Groningen*

Richard Gorski (ed.), *Maritime labour: Contributions to the history of work at sea, 1500-2000* (Amsterdam: Aksant, 2007) 260 p. ISBN 978-90-5260-284-4

De artikelen in het boek *Maritime Labour* zijn als paper geschreven voor een in 2005 in het Maritime Historical Studies Centre van de universiteit van Hull gehouden *workshop*. De hoofdstukken zijn op chronologische volgorde gerangschikt. Jelle van Lottum en Jan Lucassen laten in hun artikel *Six cross-sections of the Dutch maritime labour market: A preliminary reconstruction and its implications (1610-1850)* aan de hand van nieuw bronnenmateriaal en door middel van zes dwarsdoorsneden in de tijd zien hoeveel zeelieden zich op de Nederlandse arbeidsmarkt aanboden en hoe deze over de verschillende maritieme sectoren verdeeld waren. Hun aantal lag hoger dan tot nu toe werd aangenomen. De arbeidsmarkt gaf tussen 1630 en 1780 werk aan tussen de 50.000 en 60.000 zeevarenden. David J. Starkey geeft in het artikel *Quantifying British seafarers, 1789-1828* voor de betreffende periode nieuwe cijfers voor het aantal zeevarenden op de Britse arbeidsmarkt.

De maritieme arbeidsmarkt in Noord-Duitsland wordt in het tweede artikel van het boek door Heide Gerstenberger behandeld. Ze heeft weinig bronnenmateriaal voor een kwantitatieve benadering maar komt toch tot interessante bevindingen. Zo blijkt deze arbeidsmarkt heel erg lokaal te zijn. Vertrokken zeevarenden toch naar verderaf gelegen havens, dan bestonden er contacten tussen iemand in het dorp en de betreffende havenstad. Het vertrek uit dorpen naar nabije havens ging vaak gepaard met afscheidsrituelen. Interessant is ook dat het leven en werken aan boord op gewoonten was gebaseerd. Discipline aan boord had bijvoorbeeld direct te maken met de sociale omgang zoals die in de dorpen plaatsvond.

György Nováky onderzoekt carrières van Zweeds marinepersoneel in de achttiende eeuw en komt tot de conclusie dat officieren afwisselend bij de marine en de handelsvaart in dienst waren. Dit diende twee doelen: officieren konden hun vaardigheden, vooral de navigatie, blijven oefenen en het genereerde inkomsten wanneer de marine in vreedetijd officieren afstootte.

Een nogal traditionele studie van William Kenefick belicht de strijd om het al dan niet toestaan van 'vrije' oftewel ongeorganiseerde arbeiders op de arbeidsmarkt van zeelieden en havenarbeiders in de jaren 1889-1891. Hij toont de rol van Schotse havenarbeiders bij het ontstaan van het *new unionism*: vakbonden met een nieuw elan. Hiertegenover ontstond in 1890 de Shipping Federation, een organisatie die de belangen van scheepseigenaren vertegenwoordigde. Beide belangengroepen voerden in de jaren 1889-1891 een heftige strijd om het beheersen van de arbeidsmarkt. De bondsaanhangers streefden er naar dat uiteindelijk alleen hun leden door de scheepseigenaren aangenomen mochten worden. Zij voerden hun strijd door middel van boycotten en langzaamaanacties. De ondernemers probeerden hun acties te ondermijnen door juist zogenaamde 'vrije arbeiders' op de werkvloer te brengen. Het waren vaak buitenlandse, niet georganiseerde en onervaren arbeidskrachten. Het artikel handelt vooral over de politiek die de arbeiders- en ondernemersorganisaties in hun strijd voeren. We komen jammer genoeg weinig te weten over denkbeelden van arbeiders.

De hoofdstukken van Richard Gorski en Alston Kennerley handelen over de opleiding van dekofficieren en machinisten. Gorski gaat in op het beleid van leidende instanties betreffende het verplicht opnemen van eerstehulpvaardigheden in de opleiding. Het blijkt dat het Marine Departement vooral een afwachtende houding had en pas reageerde op signalen uit de scheepvaartwereld zelf. Kennerley's artikel laat zien

wat de werkervaring was van machinisten die hun verschillende diploma's haalden. Heel duidelijk komen de verschillen in ervaring naar voren van machinisten die in de beginperiode van de stoomvaart hun opleiding deden en zij die hun opleiding in de negentiende eeuw deden. Het laatste artikel geschreven door Tony Lane laat de effecten van de globalisering van de arbeidsmarkt zien. Deze blijkt eveneens invloed te hebben op de kwaliteit van dekokkieren en machinekamerpersoneel. Het varen onder vreemde vlag en de daarmee gepaard gaande komst van vooral Filipijnen aan boord bracht mee dat het opleidingsniveau van zeevarend personeel drastisch achteruit ging. Het was aan de gezagvoerders en hoofdmachinisten om dit personeel bij te scholen of het gemis aan kwaliteit te compenseren.

Twee artikelen in de bundel, namelijk deze van Sean T. Cadigan en Colin J. Davis handelen over de vissers. Cadigan's artikel *But for the loves of the fishes* is wel het meest stimulerende uit de hele bundel. Hij zet de meningen van Marcus Rediker, dat zeelieden de eerste internationale proletariërs zijn en Peter Pope, dat de visserij altijd kapitalistisch is geweest naast elkaar. Zelf sluit hij zich uiteindelijk aan bij de zienswijze van Eric Sager. Zeelieden zouden in de pre-industriële tijd gezien moeten worden als leden van de gemeenschap waarin zij aan de wal wonen. Deze gemeenschappen bestonden voor het grootste deel uit onafhankelijke productiehuishoudens. Aan boord waren bemanningen vaak uitbreidingen van groepen verwanten aan de wal. Werkrelaties en werk aan boord waren daarom gebaseerd op de morele wereld aan de wal. In het vervolg van zijn artikel gebruikt Cadigan het door E.P. Thompson in zijn artikel *The moral economy of the English crowd in the Eighteenth century* geïntroduceerde begrip *moral economy*. Deze morele economie hield onder andere een vrije toegang tot de gemene gronden in. Dit gold ook voor de visgronden. Door deze vrije toegang kon het huishouden als productie-eenheid zich reproduceren. Het was daarom in het algemene belang dat visgronden in stand bleven. Overbevissing was in strijd met de morele economie. De vissers waren echter voor kredieten afhankelijk van vishandelaars. Deze wilden in grotere schepen en moderne vismethoden investeren, wat hoge schulden met zich meebracht. Om deze af te lossen moest meer vis gevangen worden dan goed was voor de visstand. Daar kwam nog bij dat de buitenlandse concurrentie nog intensievere vismethoden invoerde. Het doorbreken van de morele economie had daardoor tot gevolg dat de visgronden verloren gingen en steeds minder vissers hun beroep uit kunnen oefenen. In de robbenvangst en walvisvangst ziet Cadigan dezelfde ontwikkelingen plaatsvinden. Het artikel van Colin J. Davis behandelt de problemen in de visserij van *New England* en Groot-Brittannië. De vissers uit *New England* hadden te maken met een verouderde vloot en buitenlandse concurrentie. Op de Britse eilanden hadden vissers te maken met de gevaren van de zee. Een aantal scheepsrampen zorgde ervoor dat jonge mannen steeds minder vaak in de visserij gingen werken.

Uiteindelijk is *Maritime labour* een bundel geworden waarin maritieme arbeid in ieder artikel het hoofdthema is, maar de aanpak van de verschillende auteurs is heel divers. Sommige auteurs zijn heel beschrijvend bij het weergeven van ontwikkelingen in het verleden en andere proberen de arbeidsmarkt met de kwantitatieve methoden te analyseren. Sean T. Canigan hanteert daarentegen een meer antropologische methode, die zelden in de maritieme geschiedenis gebruikt wordt. Toch is het deze werkwijze die ons meer kan laten begrijpen van beslissingen en acties die mensen in het verleden ondernamen.

Sophie Elpers, *Hollandser dan kaas. De geschiedenis van Frau Antje*. Nieuwjaarsuitgaven van het Meertensinstituut deel 5 (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2009) 79 p. ISBN 978-90-8964-099-4.

Wat hebben Kitty Jansen, Emilie Bouwman, Ellen Soeters en Madeleen Driessen met elkaar gemeen? Zij traden alle vier op als ‘Frau Antje’ in de reclamecampagnes die het Nederlands Zuivelbureau in Duitsland organiseerde om Nederlandse kaas en vooral het ‘Pikantje van Antje’, aan de man te brengen. Dit type van het o zo gezonde Hollandse kaasmeisje heeft iets van Hansje Brinker: het is een *invention of tradition* die in het buitenland enorm is aangeslagen terwijl Nederlanders er zelf niets mee hebben. Sterker nog, in Nederland is ze nauwelijks bekend, terwijl ze voor Duitsers intussen zo’n beetje de allerbekendste Nederlander is. Want Frau Antje is in Duitsland allang veel meer dan een kaasmeisje uit de reclame; ze is uitgegroeid tot hét symbool voor Nederland. Over de meer dan veertigjarige geschiedenis van Frau Antje als reclamefiguur en nationaal stereotype heeft Sophie Elpers, zelf van Duitse komaf en verbonden aan de afdeling Etnologie van het Meertens Instituut, een mooi geïllustreerd boekje geschreven.

Elpers begint haar exposé met een algemeen overzicht van de activiteiten van het Nederlands Zuivelbureau en zijn voorgangers, het Crisis Zuivelbureau (1934-1940) en het Nederlandse Voorlichtingsbureau voor Melk- en Zuivelproducten (1950-1961), organisaties die propaganda moesten maken voor Nederlandse zuivelproducten in binnen- en buitenland. Van meet af aan werden stands op buitenlandse voedselbeurzen bemand door vrouwen in een soort Volendamse klederdracht en toen er na de oorlog een logo voor het ‘kaasvrouwetje’ bedacht moest worden, werd op dit idee van een meisje met een Volendams kapje met ‘wieken’ voortgeborduurd. In verband met de ontwikkeling van *commercials* voor de Duitse televisie bedacht men een Volendams gekleed meisje als vaste reclamefiguur en kreeg ze haar naam: Antje. Dat uitgerekend een meisje uit een vissersplaats de Nederlandse zuivel moest promoten, was geen probleem. Als ze er maar goed gezond, proper en ongerept uitzag. Vervolgens behandelt de auteur in drie hoofdstukken Frau Antje als vrouw, als exponent van folklorisme en als symbool van Nederland.

Als vrouw werd Frau Antje in de loop der tijd steeds koketter, verleidelijker en zelfstandiger. Dit proces weerspiegelt volgens de auteur het proces van emancipatie dat vrouwen in zowel Duitsland als Nederland doormaakten. Vanaf de jaren negentienzestig doen folkloristische figuren het goed in de reclame omdat ze een gevoel van nostalgie oproepen: mensen verlangen terug naar een wereld van ambachtelijkheid die voorgoed voorbij is. In de jaren negentig van de vorige eeuw dachten de reclame-makers even dat ze daarom uit de tijd was – Antje was ‘stijf en ouderwets’, niet langer representatief voor het moderne Nederland – maar al snel kwam men terug op het besluit om haar in de ban te doen. Net als ‘Zeeuws meisje’ bleek haar folkloristische imago namelijk goed bruikbaar om haar neer te zetten als een soort sprookjesfiguur die ons jachtige mensen van tegenwoordig nog iets natuurlijks kan brengen: boter en kaas. Als symbool van Nederland ten slotte blijkt Frau Antje een veel grotere *impact* te hebben dan kaasreclame. Ze fungeert als reclame voor het ongerepte, gezonde Nederland in het algemeen, vandaar dat ze prominent aanwezig is bij allerlei Duits-Nederlandse ontmoetingen die niet direct met de promotie van Nederlandse kaas te maken hebben – voetbalwedstrijden, politieke ontvangsten, et cetera. Ean andere illustratie van haar betekenis als nationaal symbool wordt gevormd door de overbekende

karikaturen van Frau Antje als de verlopen mooie meid die verslaafd is aan hasj, bier en heroïne: ze staat voor de *permissiveness* van het verdorven Nederland.

En daarmee, zo concludeert Elpers, is Frau Antje niet een nationaal symbool dat bijdraagt aan een nationale herinneringscultuur (een ‘verdichtingssymbool’) en de nationale identiteit voedt, maar een – relatief ongeprofileerd – ‘verwijssymbool’: ze refereert dan wel rechtstreeks naar Nederland, maar kan daarbij alle mogelijke eigenschappen aannemen. De auteur vraagt zich aan het slot af waarom Nederland haar nooit omarmd heeft als stereotype. Hoort ze misschien te veel bij Duitsland, zo vraagt ze zich af. Dat zou kunnen. Maar ik denk dat Frau Antje vooral een mooie illustratie is van de kloof tussen ‘Selbstbild’ en ‘Fremdbild’: Duitsers vinden het misschien grappig om de Nederlander voor te stellen als een Volendamse deerne die alles afweet van kaas, Nederlanders zelf zien zichzelf toch liever als nuchtere consumenten die op de kleintjes letten: als het erop aankomt, staat het even folkloristische Zeeuws meisje hun meer nabij.

*Hollandser dan kaas* is een grappig boekje en een *must* voor iedereen die alles wil weten over Frau Antje en de promotie van kaas in Duitsland. Veel nieuws staat er overigens niet in. Veel over Frau Antje was al door Silvia Tewes bij elkaar gebracht in haar bijdrage aan *Zimmer frei. Nederland-Duitsland na 1945*, de catalogus bij de tentoonstelling van het Rijksmuseum en het Haus der Geschichte in 2001.

Els Kloek

Universiteit Utrecht en Instituut voor Nederlandse Geschiedenis

Jan de Vries, *The Industrious Revolution. Consumer behavior and the household economy, 1650 to the present* (Cambridge etc.: Cambridge University Press, 2008) xii + 327 p. ISBN. 978-0-521-71925-4

Sinds enige decennia houdt het thema economische ontwikkeling vóór de industrialisatie steeds meer historici bezig. Verschillende studies, zoals van De Vries, Van der Woude en Van Zanden, wijzen uit dat delen van Noordwest-Europa al in de voorindustriële periode langdurige economische groei doormaakten. Als mogelijke verklaring voor deze vroege economische ontwikkeling introduceerde Jan de Vries begin jaren 1990 het concept ‘*industrious revolution*’. Enkele jaren eerder gebruikte Akira Hayami deze term om de Japanse economische ontwikkeling, gebaseerd op arbeidsintensieve productie, tegenover de kapitaalintensieve Westerse ‘Industriële Revolutie’ te plaatsen. De Vries adopteerde het begrip voor de West-Europese vroegmoderne context. Het werd al snel een populair begrip, dat veel historici stimuleerde tot verder onderzoek. Na diverse artikelen van zijn hand, verscheen in 2008 De Vries’ langverwachte boek over de *industrious revolution*.

Het boek beslaat zes hoofdstukken. In het eerste introduceert De Vries zijn these dat gedurende de ‘lange achttiende eeuw’ (ca. 1650-1850) steeds meer huishoudens hun arbeidskracht zodanig herverdeelden, dat zowel het aandeel van marktgerichte (loon)arbeid als de vraag naar producten sterk toenamen. Deze herverdeling betekende dat meer gezinsleden voor een groter deel van hun tijd voor de markt gingen werken. De drijfveer achter hun toegenomen arbeidsinspanningen was volgens De Vries een verandering in consumptievoorkeuren. Steeds meer mensen, ook uit lagere klassen, verlangden relatief goedkope en sterk door de mode bepaalde producten, zoals katoenen kleding en minder duurzaam aardewerk.

Hoofdstuk twee beschrijft hoe deze consumptievoorkeuren veranderden. Verschillende keren wijst De Vries op een ‘mentaliteitsverandering’ die ook eigentijdse theoretici signaleerden, maar helaas verklaart hij deze verandering niet. In hoofdstuk drie betoogt De Vries dat huishoudens harder begonnen te werken in deze periode, niet omdat zij hiertoe werden gedwongen door kapitalistische werkgevers of slechte leefomstandigheden, maar hoofdzakelijk door hun ‘new consumption goals’ (p.121). In hoofdstuk vier demonstreert hij dat het consumptiegedrag van de Noordwest-Europeanen veranderde tussen 1650 en 1850. Zijn stelling dat een toegenomen aanbod van consumptieartikelen dit niet alleen veroorzaakte is aannemelijk. Minder overtuigend is dat de ‘nijvere huishoudens’ uit hoofdstuk drie ook precies de consumenten uit hoofdstuk vier waren. Hoofdstukken vijf en zes schetsen de recentere geschiedenis, waarin het mannelijk kostwinnersideaal opkwam en ten onder ging en er, aldus De Vries, in de afgelopen decennia mogelijk zelfs een tweede *industrious revolution* plaatsvond. Mijns inziens worden hier parallellen getrokken tussen de lange achttiende eeuw en het einde van de twintigste eeuw die op verschillende punten niet opgaan. Deze vergelijking verdient een recensie op zich, maar ik beperk mij hier tot De Vries’ betoog over de lange achttiende eeuw.

De Vries heeft een belangrijk en prettig leesbaar boek geschreven, dat verschillende historische debatten, bijvoorbeeld over consumptie en productie, helder bijeenbrengt. Zijn poging om economische, sociale en cultureel-indeologische ontwikkelingen met elkaar te verbinden is bewonderenswaardig. Door het huishouden als analyse-eenheid te kiezen probeert De Vries bovendien een uitweg te vinden uit het klassieke probleem van *structure* versus *agency*: bepalen structurele ontwikkelingen, zoals economische of politieke, de geschiedenis, of het individueel menselijk handelen? Hij benadert huishoudens niet als entiteiten die willoos zijn overgeleverd aan marktwerking, maar juist als eenheden die deel uitmaakten van deze markt, erop reagerden en soms zelf anticipeerden door hun consumptiepatronen of hun arbeidsinzet bewust te veranderen. Ook schenkt hij relatief veel aandacht aan de meestal onderbelichte rol van vrouwen en kinderen als consumenten en producenten.

Een inspirerend boek dus, met een duidelijke stelling, maar bij het lezen be kroop mij desondanks een enigszins onbevredigd gevoel. De Vries slaagt er namelijk wel in om het belang van de vraagzijde voor economische ontwikkeling aan te tonen, maar hij biedt geen *verklaringen* voor deze veranderingsprocessen. Als consumentenbehoeften van (arbeidende) gezinnen inderdaad zodanig veranderden dat zij harder wilden gaan werken, *waarom* gebeurde dit dan en waarom juist in de ‘lange achttiende eeuw’? De Vries sluit loon- en prijsveranderingen alsmede veranderingen aan de productiezijde uit als belangrijkste verklaringen en benadrukt daarentegen het actieve consumptiegedrag van huishoudens: consumptie als drijvende kracht én einddoel dus. Consumptie lijkt zo een nieuwe ‘deus ex machina’ die pre-industriële economische groei moet verklaren.

De Vries weerspreekt tal van verklaringen voor vroegmoderne economische ontwikkelingen in de (neomarxistische, feministische, of, aldus De Vries, ‘pessimistische’) literatuur. Desondanks biedt De Vries weinig empirische bewijzen voor zijn alternatieve verklaringsmodel, de *industrious revolution*. Zijn bewijsvoering is vooral theoretisch: om te betogen dat de arbeidsdeelname van alle gezinsleden toenam past hij twintigste-eeuwse modellen van Gary Becker over de allocatie van arbeid toe op vroegmoderne huishoudens, aangevuld met schattingen over de verruiming van de arbeidstijd. Helaas presenteert hij geen concrete cijfers, bijvoorbeeld over de arbeid

van getrouwde vrouwen en kinderen vóór circa 1800. Zijn belangrijkste empirische onderbouwing geschiedt op basis van arbeidersbudgetten en boedelinventarissen. De arbeidersbudgetten tonen weliswaar de toegevoegde waarde van vrouwen- en kinderarbeid voor het gezinsinkomen aan, maar pas voor een latere periode (ca. 1780-1850). En over de boedelinventarissen zegt De Vries zelf herhaaldelijk dat deze niet erg geschikt zijn om de materiële cultuur van de lagere klassen te achterhalen. Juist deze gezinnen zouden echter hebben gezorgd voor grote ommekeer naar een vlijtiger samenleving.

De Vries toont dus wel een toename van de arbeidstijd én een toename van de consumptie aan in de lange achttiende eeuw, maar hij bewijst niet overtuigend dat beide ontwikkelingen zich vooral binnen de arbeidende onderlagen van de maatschappij voltrokken. Evengoed kan de inkomensongelijkheid in deze periode zijn gegroeid, waardoor weliswaar meer geproduceerd werd en meer geconsumeerd, maar niet door dezelfde huishoudens.

Wat betreft nieuwe consumptiepatronen binnen de vroegmoderne werkende klassen gaat De Vries bovendien wel erg uit van vrije keuzemogelijkheden van huishoudens en weinig van restricties waaraan keuzes ook gebonden waren. Allereerst de rol van economische conjunctuur op hun consumptiemogelijkheden. Tijdens de huidige economische crisis valt op dat gezinnen direct hun bestedingspatroon aanpassen. Waarom zou dit in de zeventiende en achttiende eeuw niet ook zijn gebeurd? Algemeener gesteld waren grote groepen mensen in de vroegmoderne tijd vooral bezig met overleven, zeker tijdens economische malaise. Een tweede restrictie is de machtsongelijkheid binnen het gezin. De Vries schenkt hieraan wel aandacht, maar vooral om machtsverschillen tussen de seksen te bagatelliseren. Zo beschouwt hij de opkomst van het mannelijk kostwinnersideaal in de negentiende eeuw grotendeels als strategie van echtgenoten zelf, die met wederzijdse instemming hun gezinsrollen aanpasten aan de nieuwe consumptie- en *lifestyle*behoeften: hygiëne, gezondheid, enzovoorts. Dit is een originele, maar niet echt onderbouwde gedachte. De derde denkbare restrictie is de rol van instituties. Voor de twintigste eeuw onderkent De Vries het belang van de staat op consumptie en productie door wetten, regelgeving, subsidieregelingen enzovoort. In de periode ervoor besteedt hij echter nauwelijks aandacht aan instituties anders dan de vrije markt. De aanwezigheid van (plaatselijke) overheid, gilden en kerk ten spijt: volgens De Vries bepaalde met name de markt het productie- en consumptiegedrag van huishoudens, blijkbaar zelfs meer dan tegenwoordig.

Ondanks deze kanttekeningen heeft Jan de Vries een belangwekkend boek uitgebracht, dat economisch- en sociaalhistorici dankbaar zullen gebruiken, hetzij om zijn prikkelende ideeën verder uit te werken, hetzij om te pogen deze te weerleggen.

*Elise van Nederveen Meerkerk*

*Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, Amsterdam en Universiteit Leiden*

Ulbe Bosma, *Terug uit de koloniën. Zestig jaar postkoloniale migranten en hun organisaties* (Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker, 2009) 448 p.  
ISBN 978 90 351 3242 9.

Over migranten uit de voormalige Nederlandse koloniën is de laatste jaren uitgebreid gepubliceerd. In deze nieuwe studie concentreert Bosma zich op de eigen organisaties van Indische Nederlanders, Molukkers, Surinamers en Antillianen. Daarvoor verza-

melde hij (met anderen) gegevens over duizenden organisaties die door deze migranten zijn opgericht. Het boek is het tweede deel van een drieluik over de postkoloniale geschiedenis in Nederland. Lizzy van Leeuwen publiceerde eerder *Ons Indisch erfgoed*; het derde deel wordt geschreven door Gert Oostindie.

Zelforganisaties van migranten zijn een actueel thema. Het hedendaagse debat concentreert zich op de vraag of migrantenorganisaties (verenigingen, religieuze organisaties, scholen) een positief effect hebben op 'integratie' of dat ze juist bevorderen dat migranten sterk op hun eigen groep en herkomstland gericht blijven. De auteur lijkt maar gedeeltelijk aan te willen sluiten bij deze discussie. Hoewel een duidelijke vraagstelling ontbreekt, ligt het accent in het boek meer op de invloed van overheidsbeleid op migrantenorganisaties dan op de invloed van migrantenorganisaties op vestigingsprocessen. Ook de hoofdstukindeling is ontleend aan veranderingen in het beleid en niet aan fasen in het migratie- en vestigingsproces.

Bosma lijkt zich vooral te keren tegen de opvatting, van met name de commissie Blok, dat het 'multiculturele' overheidsbeleid leidde tot een wildgroei aan migrantenorganisaties in de jaren negentientachtig en -negentig. Hij wil laten zien dat voor postkoloniale migrantenorganisaties andere factoren van belang waren. Hij kijkt daarbij naar alle groepen postkoloniale migranten, inclusief de Indische Nederlanders die bij de commissie Blok buiten beschouwing bleven omdat ze geen onderdeel vormden van het minderhedenbeleid.

Na een inleidend gedeelte over koloniale geschiedenissen, dekolonisatie en postkoloniale migratie volgen vier min of meer chronologische hoofdstukken. Hierin beschrijft Bosma de zeer verschillende migratiegeschiedenissen van Indische Nederlanders, Molukkers, Surinamers en Antillianen. Migrantengroepen uit voormalig Nederlands-Indië kwamen na de oorlog, met een piek in 1955; de grootste groep migranten uit Suriname kwam in jaren negentienzeventig terwijl het aantal migranten uit de Antillen pas tegen het einde van de twintigste eeuw aanzienlijk toenam. Ook de economische situatie veranderde: Indische Nederlanders kwamen in een periode met een snel groeiende economie en een krappe arbeidsmarkt terwijl de komst van migranten uit Suriname samenviel met de oliecrisis en een langdurig stijgende werkloosheid. Mede onder invloed van de conjunctuur veranderde de houding ten opzichte van migranten en ook het overheidsbeleid. Bosma besteedt veel aandacht aan deze geschiedenis, maar die is ook in eerdere publicaties uitgebreid beschreven. Daarnaast gaat hij in op de organisaties die migranten in de verschillende perioden oprichtten.

In de database zijn 2600 migrantenorganisaties verzameld. In eerste instantie zijn organisaties opgenomen uit het register van de Kamer van Koophandel (80 procent). De overige 20 procent is het resultaat van het raadplegen van internet, literatuur, verenigingsbladen en deskundigen. Onder de 2600 organisaties bevinden zich grote, nationale organisaties maar ook kleine, lokale verenigingen, kerken en websites. De grafiek met het aantal nieuw opgerichte organisaties per jaar laat de enorme groei van het aantal Surinaamse organisaties in de jaren negentienzeventig en -tachtig zien. Dat bevestigt op het eerste gezicht het idee dat het beleid en de beschikbare subsidies leidden tot wildgroei. Maar als die groei wordt gekoppeld aan de sterk toenemende immigratie uit Suriname blijkt dat relatief gezien het aantal organisaties zelfs daalde. Het aantal Surinaamse organisaties had zijn piek al bereikt voordat het multiculturele beleid goed was doorgevoerd terwijl de Indische Nederlanders zich eerder al volop organiseerden zonder overheidssubsidies. Deze gegevens weerleggen een aantal weinig onderbouwde bevindingen van de commissie Blok.

Bosma zegt tevens iets over organisatiedichtheid (aantal organisaties per 1000 migranten). Maar de organisaties zijn zo ongelijksoortig, alleen al gezien de omvang en de geografische spreiding, dat er moeilijk een vergelijking is te maken tussen de verschillende migrantengroepen. Een poging daartoe (p.232) overtuigt niet en roept vooral vragen op over het doel, de betekenis en het bereik van de organisaties.

Wat Bosma wel laat zien is dat organisatievorming van postkoloniale migranten verband houdt met het koloniale verleden. Zo zijn veel organisaties opgericht rond de verwerking van de oorlog in voormalig Nederlands-Indië en het slavernijverleden in Suriname. Bovendien resulteerde de koloniale voorgeschiedenis in sterk heterogene groepen immigranten na de dekolonisatie. Zo is er een directe relatie tussen het ron-selen van arbeidskrachten in India en Java voor de plantages in Suriname en het grote aantal Surinaamse organisaties in Nederland dat zich sterk etnisch profileert. Daarmee levert Bosma een welkome bijdrage aan de geschiedenis van migrantenorganisaties. Een kanttekening daarbij is, zoals gezegd, dat een heldere vraagstelling ontbreekt en dat de indeling weinig overzichtelijk is. Het boek mist daarbij een slothoofdstuk met wat heldere conclusies over de betekenis van organisaties voor de verschillende groepen postkoloniale migranten. Maar naast het boek is er nu ook een uitgebreide database van de organisaties van migranten uit de voormalige Nederlandse koloniën. Huidige en toekomstige onderzoekers zullen daar zeker nog hun voordeel mee kunnen doen.

*Corrie van Eijl*  
Universiteit Leiden

Hanno Brand (ed.), *The German Hanse in Past & Present Europe. A medieval League as a model for modern interregional cooperation?* (Groningen: Hanse Passage en Castel International Publishers, 2007) 300 p.  
ISBN 978-90-79147-02-01.

Deze mooi geïllustreerde bundel is tot stand gekomen vanuit de Hanse Passage, een interregionaal samenwerkingsprogramma tussen het noordoosten van Nederland en Noord-Duitsland. Het wetenschappelijke project binnen dit raamwerk was 'The German Hanse as a Distant Mirror'. De bundel beoogt twee doelen: 1) een wetenschappelijke bijdrage leveren door syntheses dan wel analyses van bepaalde thema's binnen de Hanzegeschiedenis en 2) relaties vanuit de Hanze met het heden te leggen.

De eerste bijdrage is een inleiding van Hanno Brand, waarin de volgende zaken aan de orde komen: de belangrijkste momenten van de Hanzegeschiedenis en de geschiedschrijving over de Hanze; de rol van de Hanze als modern bindend symbool in internationale en interregionale samenwerking en parallellen tussen de Hanze en de EU. In de slotbeschouwing onderstreept hij, dat het gebrek aan een centrale constitutie binnen de Hanze funest voor de organisatie bleek te zijn.

In het tweede stuk bekijkt Paul Brood de Hanze vanuit een rechtshistorisch oogpunt en probeert de vraag te beantwoorden in hoeverre de moderne definitie van een internationale organisatie bij de Hanze past. Hij concludeert dan – ook al zijn er verschillen te noemen – dat de Hanze als een internationale organisatie gezien kan worden, maar wil de Hanze liever met de EFTA dan met de EU vergelijken. Het stuk is weliswaar boeiend geschreven, maar door te discussiëren vanuit moderne definities

wordt het beeld van de Hanze te ééndimensionaal belicht en wordt de onjuiste indruk gewekt, dat de Hanze een hiërarchische structuur was.

De interessante bijdrage van Dick de Boer over risicospreiding in de hanzeatische handel is een geslaagd voorbeeld hoe er parallellen tussen de EU en de Hanze getrokken kunnen worden. Hij stelt namelijk, dat de moderne regelgeving die gericht is op het vermijden dan wel spreiden van risico's al succesvol door Hanzeaten gebruikt werd. Hij gaat verder inhoudelijk in op de strategieën binnen de hanzeatische handel om met schipbreuk, piraten en politieke spanningen om te gaan.

Rudolf Holbach geeft een uitstekend overzicht van de textielproductie en -handel in de veertiende tot zestiende eeuw. Hij bespreekt uitvoerig de integratie van markten – een sterk punt van de Hanze – het ontstaan van nieuwe textielproductiecentra in onder meer Holland, en de efficiëntie van hanzeatische kooplieden in het omlaag brengen van kosten. Ook wordt er veel aandacht besteed aan de macht, die deze kooplieden konden uitoefenen door middel van de door hen opgestelde kwaliteitseisen en nog andere regels rondom de textielhandel.

De volgende vijf artikelen zijn vooral syntheses van onderzoek over de rol van de Hanze in diverse steden en regio's. Andris Sne bespreekt het ontstaan van steden in Lijfland (tegenwoordig Estland en Letland) en de invloed van hanzeatische kooplieden daarbij, en de botsingen tussen de regionale interesses van de Lijflandse steden en andere Hanzesteden en kooplieden. Tomasz Maćkowski richt zich op de spagaat-positie, waarin kooplieden uit Gdańsk (Danzig) nogal eens terecht kwamen door hun lidmaatschap in de Hanze en de interesses die hen aan Polen verbonden. Ook geeft hij een historisch overzicht over de positie van Danzig in de regio. Ulrich Weidinger neemt het imago van Bremen als een eigenwijs lid van de Hanze onder de loep. Hij wijst er terecht op, dat kooplieden en steden binnen de Hanze niet alleen op economisch, maar ook op sociaal en cultureel vlak met elkaar verbonden waren. Hij maakt hierbij ook vergelijkingen met de EU. Bert Looper pleit in zijn bijdrage voor een *bottom-up* benadering in de analyse van regionale interesses en verbanden binnen de Hanze en een soortgelijke behandeling van regio's binnen de EU. Ten slotte schetst Job Weststrate de geschiedenis van de relaties tussen de Hanze en Friesland en daarin vooral de rol van Friese schippers in de hanzeatische handel en de politieke omstandigheden, die invloed hadden op Friesland als afzetmarkt.

In het artikel van Lex Heerma van Voss en Elise van Nederveen Meerkerk wordt er een goed gefundeerde vergelijking gemaakt tussen de efficiëntie van de instituties van de Hanze en Holland tot het eind van de zeventiende eeuw. Er wordt vooral de vraag gesteld, welke rol de staatsvorming speelde in het versterken van de economische positie van kooplieden. De conclusie is, dat voor kooplieden uit Hanzesteden het gebrek aan staatsvorming vóór de zestiende eeuw en het verlies van autonomie in de zeventiende eeuw schadelijk waren, terwijl kooplieden uit Holland juist van een geleidelijke opkomst van een staat profiteerden.

Meerdere bijdragen zijn interessant, hebben een hoog wetenschappelijk niveau en zijn zorgvuldig geformuleerd. Ook zorgen de inleiding en de slotbeschouwing voor cohesie. Echter: de twee verschillende doelen van de bundel hebben een wrijving ten gevolg. De samenstellers willen twee zeer uiteenlopende groepen bereiken. Ten eerste willen ze historische verdieping bieden aan de mensen die gerechtigd zijn historische besluiten te nemen binnen de Euroregio. De tweede doelgroep zijn de lezers die in de Hanze en handelspolitiek (vanuit een wetenschappelijk oogpunt) geïnteresseerd zijn. Dat betekent, dat er meerdere schakelingen van de ene naar de andere doelgroep in

het betoog aanwezig zijn. Vooral voor de tweede groep kan het trekken van parallellen tussen de Hanze en de EU dan wel de interregionale samenwerking soms iets te geforceerd overkomen. Toch is de bundel in haar fraaie vormgeving, mede dankzij de inhoudelijke kwaliteit van de meeste bijdragen een welkome toevoeging in het debat over de Hanze.

Justyna Wubs-Mrozewicz  
Universiteit Leiden

Joost C.A. Schokkenbroek, *Harpoeniers en robbenjagers. Nederlandse walvisvaart en zeehondenjacht in de 19de eeuw* (Uitgeverij Walburg Pers: Zutphen, 2008) 222 p., ill., ISBN 9.78.9057.305696.

Op 2 april 2008 verdedigde Joost Schokkenbroek, hoofd conservator bij het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam, aan de Universiteit Leiden zijn proefschrift *Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth century, 1815-1885* (Amsterdam 2008). Enkele maanden later volgde onder de titel *Harpoeniers en robbenjagers* een Nederlandstalige bewerking van deze dissertatie, die hier besproken wordt.

Veel is al gepubliceerd over de Nederlandse walvisvaart in de zeventiende en achttiende eeuw en over de ontwikkelingen in de twintigste eeuw. In schril contrast staat hiermee het aantal publicaties waarin aan de negentiende-eeuwse Nederlandse walvisvaart aandacht wordt besteed. Slechts C. de Jong wijdde in zijn *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* enkele hoofdstukken aan de achteruitgang en uiteindelijke teloorgang van de Nederlandse walvisvaart in de negentiende eeuw, terwijl F.J.A. Broeze in een artikel uit 1977 aantoonde hoe de Nederlanders er toen niet in slaagden deel te nemen aan de walvisvaart in de Stille Zuidzee.

Omdat het reilen en zeilen van deze bedrijfstak in de negentiende eeuw onderbelicht was, hoopte Schokkenbroek met zijn onderzoek 'onze huidige kennis over de negentiende-eeuwse Nederlandse walvisvaart en zeehondenjacht te verfijnen' (p. 13). Een uitdaging, temeer omdat in 1994 prof. dr. J.R. Bruijn in 'The Netherlands', in: John B. Hattendorf (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport 1994) 227-243 betreffende de stand van zaken rond Nederlands maritiem onderzoek al had opgemerkt dat 'Further whaling research will probably serve only to refine the available knowledge'.

*Harpoeniers en robbenjagers* is grotendeels thematisch ingedeeld. Na de inleiding volgt een overzicht van de walvisvaart uit de zeventiende en achttiende eeuw. Rond 1800 lag deze eens zo bloeiende bedrijfstak door concurrentie en oorlogen vrijwel stil. In het begin van de negentiende eeuw werd er alles aan gedaan om de Nederlandse walvisvaart nieuw leven in te blazen. Dankzij het subsidiesysteem dat Koning-Koopman Willem I in 1816 bij Koninklijk Besluit instelde, werd het voor Nederlandse reders weer interessant om walvisvaarders uit te rusten. Bij vertrek kreeg ieder schip voortaan 2.000 gulden en hetzelfde bedrag bij terugkeer. Bij slechte resultaten (wanvangsten) ontving de reder nog een extra bedrag. Niet alleen in de Noordelijke IJszee maar zelfs ook korte tijd in de wateren rond Nederlands-Indië en Australië en in de Stille Zuidzee waren Nederlandse walvisvaarders actief. De belangrijkste centra waren Amsterdam en Rotterdam, Harlingen, Wormerveer en Purmerend. Opvallend

is dat Katwijk, Schiedam, de Waddeneilanden en diverse plaatsen in Zeeland in deze rij ontbreken. In de jaren 1827-1849 werden enkele expedities naar de Stille Zuidzee uitgerust. De meeste reizen gingen in de jaren 1815-1885 echter naar de dichterbij gelegen noordelijke Arctische wateren. Deze vormden de kern van Schokkenbroeks onderzoek. Veel aandacht besteedde de auteur aan de mens achter het bedrijf – reders en bemanningen –, herkomst, opleidingsniveau, het leven aan boord, prijsontwikkelingen en vangstechnieken, waarover hij interessante details verstrekt.

Het grootste deel van zijn onderzoek is gebaseerd op secundaire literatuur en in mindere mate op eigen archiefonderzoek. Ten behoeve van de leesbaarheid is het notenapparaat – op 21 voetnoten na – gesneuveld (p. 9). De grote hoeveelheid bronnen in gemeentelijke en provinciale archieven waaraan de auteur in de tekst refereert (p. 13 en 145) zijn daardoor niet te traceren, terwijl de provinciale archieven in het ‘Archievenoverzicht’ (p. 201-203) ontbreken. Slechts de Engelstalige versie kan hier uitkomst bieden.

Schokkenbroek formuleert de volgende conclusies. Harlingen was in de negentiende eeuw het centrum voor de Nederlandse Arctische walvisvaart. De overheidssteun heeft de walvisvaart geen goed gedaan. De walvisvangst in de Stille Zuidzee en in de Noordelijke IJszee was tot stilstand gekomen door het conservatisme onder de reders. Het ontbrak de Nederlandse ondernemers aan innovatief vermogen op technisch gebied. Zij bleven bijvoorbeeld krampachtig vasthouden aan zeil- in plaats van de snellere en veiligere stoomschepen. Zijn betoog en conclusies leveren eigenlijk geen nieuwe inzichten op.

Het boek leest vlot, evenals de kaderteksten. De illustraties zijn van schitterende kwaliteit. De meerwaarde van deze publicatie ligt vooral in de schat aan informatie die Schokkenbroek heeft verzameld over schepen, scheepsbouw, ondernemers, walvisvaarders en de overheidssteun aan de Nederlandse walvisvaart. De belangstelling voor de negentiende-eeuwse walvisvaart en zeehondenjacht zal dankzij de verschijning van *Harpoeniërs en robbenjagers* zeker worden gewekt. Het wachten is nu nog op een gelijknamige tentoonstelling in het nieuwe Scheepvaartmuseum.

*Adri P. van Vliet*

*Nederlands Instituut voor Militaire Historie*