

Herman Kaptein, *Nijverheid op windkracht. Energietransities in Nederland, 1500-1900*. (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2017). 512 p. ISBN 9789087046835.

DOI: 10.18352/tseg.1029

Waar voor de meeste historici de (Engelse) industriële revolutie en daarmee de transitie naar steenkool en stoom in de achttiende en negentiende eeuw de belangrijkste chronologische afbakening is in de energiegeschiedenis, focust Herman Kaptein op een andere en vroegere energierevolutie: de overgang naar windenergie in het vroegmoderne Nederland. Hoewel het typisch Hollandse – en in het bijzonder Zaanse – windmolenlandschap al langer tot de verbeelding sprak, bleef een omvangrijke historische en kritische studie hierover vooralsnog uit. Daarin zit meteen ook de grote verdienste van dit boek, als eerste overzichtswerk over hoe windkracht diverse Nederlandse nijverheden in de vroegmoderne tijd heeft aangedreven en hoe ze als dusdanig de complexe overgang van wind naar stoom in de negentiende eeuw heeft beïnvloed. Kaptein schrijft zich duidelijk in oudere economische geschiedenissen van de Gouden Eeuw in. Voortbouwend op het werk van onder andere Jan de Vries en Ad van der Woude interpreteert hij de mechanische revolutie naar wind als de fundamentele energiebasis voor de ‘eerste ronde van moderne economische groei’ die zich in vroegmodern Holland voltrok. In dat opzicht luidde de Engelse steenkool- en industriële revolutie ‘maar’ de tweede ronde van een langer economisch proces in Noordwest-Europa in. Bovendien illustreert Kaptein ook hoe de transitie van traditionele naar moderne energiebronnen geen lineair proces was, maar lang gekenmerkt werd door een grote complementariteit tussen wind- en stoomkracht. De centrale hypothese in het boek is dan ook dat een vroege windrevolutie als een soort pad-afhankelijke kracht de omschakeling naar stoom in Nederland heeft bemoeilijkt. De omvangrijke, technologisch vooruitstrevende en goedkope windmoleninfrastructuur maakte nieuwe energiebronnen minder aantrekkelijk. Kaptein snijdt zijn onderwerp met grote eruditie en gevoel voor volledigheid aan. Diverse industrieën zoals de houtzagerij in Amsterdam, de Leidse windvollerij of de scheepsbouw in Zaandam passeren de revue, alsook verschillende historische agenten die in de omschakeling van een ‘vroegmodern’ naar ‘modern’ energieregime voor de keuze stonden hun bedrijf al of niet te moderniseren. Voor wat ze waard zijn, heb ik ondanks de grote kwaliteit van dit boek hier en daar nog enkele opmerkingen.

Ten eerste had ik Kaptein graag nog wat meer het debat zien opzoeken. Hoewel het hem zeker niet aan een historiografische kennis van zowel nationale als internationale debatten ontbeert, wordt vaak slechts secundair naar literatuur verwezen in een voetnoot of in de bibliografie. Kapteins ambitie is om eerder een populariserend boek gericht tot het grotere publiek te schrijven, waar hij boven-

dien heel goed in slaagt, maar een directe confrontatie met de belangrijkste modellen en hypothesen uit de energiegeschiedenis had zijn werk nog relevanter gemaakt. Nu kunnen de vele feiten en voorbeelden soms te opsommend overkomen en wordt de urgentie van het boek door de auteur zelf te veel afgezwakt. Hoe kunnen we Nederland bijvoorbeeld positioneren in huidige modellen van radicale steenkoolrevoluties tussen 'organische' en 'minerale' energie-economieën, zoals dat is uitgewerkt door de Engelse historicus E.A. Wrigley? Is zo'n model wel zinvol voor een regio als Holland, wanneer auteurs zoals Joel Mokyr en Karel Davids daartegenover de grote adaptatiekracht van technologische ontwikkelingen in de vroegmoderne Noordelijke Nederlanden stellen? Kaptein zegt wel dat de Republiek 'tussen de twee energie-economieën in' zat (23), maar doet daar verder jammer genoeg weinig mee. Dat lijkt me nochtans uiterst interessant, wanneer nog maar eens blijkt dat ook vanuit het perspectief van energie de overgang van wind naar stoom veel minder radicaal is geweest dan vaak wordt gedacht binnen het discours van de industriële revolutie.

Een grote afwezigheid in het boek is voorts de enorme consumptie in het vroegmoderne en negentiende-eeuwse Nederland van turf. De focus van Kaptein ligt uiteraard op windkracht en het belang daarvan ga ik zeker niet ontcrachten. Zolang warmte-energie met de uitvinding van de stoommachine niet kon worden omgezet in bewegingsenergie, had een mechanische revolutie op basis van wind in vroegmodern Nederland inderdaad weinig te maken met het brandstoffenverbruik. Bovendien wijst Kaptein erop dat sinds 1670 een structurele overgang van 'oude' nijverheidstakken zoals de textielproductie en de bierbrouwerij naar 'nieuwe' industriële activiteiten zoals de scheepsbouw en papiermakerij het Nederlandse nijverheidswezen veel meer deed afhangen van bewegings- dan van warmte-energie. Maar volstaat het daarmee om slechts pro forma te vermelden dat het 'technologische leiderschap van de Republiek steunde op maximale benutting van zowel windkracht als turf' (261) om vervolgens niet of nauwelijks op de brandstoffenproblematiek in te gaan? En kunnen we overigens wel spreken van een echt 'windregime', als eerder onderzoek van Ben Gales over de energieconsumptie in Nederland aantoonde dat in de eerste helft van de negentiende eeuw – toen de turfconsumptie al beduidend was afgenomen – het relatieve belang van fossiele brandstoffen toch nog zo'n vier keer groter was dan dat van wind? Zelfs als de relatie tussen de windmolenindustrie en het brandstoffenverbruik niet een-op-een was, kunnen ontwikkelingen in de consumptie van (fossiele) brandstoffen in de vroegmoderne tijd alsnog een mogelijke verklaringsfactor zijn geweest voor de vertraagde overgang naar stoom in Nederland. Dat lijkt zeker zo te zijn wanneer we vergelijken met het werk van Robert C. Allen bijvoorbeeld, wanneer die voor de industriële revolutie het belang van een vroege steenkooltransitie in vroegmodern Engeland aanstipt waarbij aanvankelijk vooral huishoudens leerden stoken met steenkool.

Tot slot ben ik ook niet helemaal overtuigd van de vermeende *path dependence* die Kaptein ziet in de grote ontwikkeling van de Nederlandse windmoleninfrastructuur en de vertraagde transitie naar stoom die daarop volgde. Het klopt dat windenergie tot zeker 1850 interessanter bleef en er als dusdanig sprake kan zijn geweest van een soort ‘techniekfuij’ (255-263). Niettemin investeerden sommige Nederlandse ondernemers reeds voor 1850 in stoomkracht. Kaptein verklaart dit aan de hand van een soort ondernemersmentaliteit die deze pioniers moeten hebben gehad, waarbij ze zich een geloof in de vooruitgang en volle overgave aan winstmaximalisatie aanmatigden. Maar zullen oude (‘conservatieve’) molenaars niet eenzelfde geloof hebben gehad in de molentechnologie die in de negentiende eeuw nog lang niet uitgeblust was? En omgekeerd: wat met landen zoals Engeland en België waar wel vroeg werd omgeschakeld naar steenkool en stoom, maar toch ook de erfenis van traditionele *prime movers* moet hebben gespeeld wanneer de allereerste tendensen tot moderne industrialisering zich op basis van wind- en waterenergie voordeden? Eerder dan een *path dependence*, denk ik dat we bij de receptie en adaptatie van energietechnologieën beter kijken naar de industrieën en hun achterliggende structuren zelf. In dat verband gaat Kaptein uitvoerig in op de grote houthandelaars in de Amsterdamse houtzagerij en scheepsbouw, de drapiers en reders in de Leidse textielnijverheid, of de negentiende-eeuwse *fabricateurs* in Tilburg en Leiden die het nodige investeringskapitaal verschaften. Want waren het niet die industrieën waarin doorheen de vroegmoderne periode een aanzienlijke kapitaalintensivering had plaatsgevonden, die net gingen investeren in mechanisering, hetzij via windkracht, hetzij (vanaf ca. 1800/1850) via stoomkracht? Die ‘grote transformatie’ van de politieke economie en de definitieve doorbraak van het industriële kapitalisme – in het mercantiele Nederland minder sterk aanwezig aan het begin van de negentiende eeuw dan in Engeland en België – zijn meer fundamentele ontwikkelingen die in het boek van Kaptein mijns inziens meer krediet verdienen.

Wout Saelens, Universiteit Antwerpen

Piet A. Geljon, *Een Nederlandse Overzeebank. De Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika, 1888-1969*. (Amsterdam: Boom, 2017). 592 p. ISBN 9789024408818.

DOI: 10.18352/tseg.1030

This book, by Piet A. Geljon, focuses in on the history of the Nederlandsche Overzee Bank (NOB) and its predecessor ‘overseas’ banking institutions between the 1880s and the 1960s. It is a fascinating tale of a Dutch bank attempting to serve a