

RECENSIES

aan theoretisch werk werd verricht uiterst summier is. Naar aanleiding van Mees zijn *Overzicht van eenige hoofdstukken der staathuishoudkunde* uit 1866 zegt zij dat het onmogelijk is 'briefly to review so concentrated a study as Mees 'Overview', especially since it covers a wide theoretical territory'. De schrijfster volstaat dan met een inhouds-overzicht. Bovendien wijst zij op een moralistisch element in de geschriften van Mees. Ook hier zou ik willen opmerken, dat moralistische elementen sterk meespeelden juist bij een aantal vooraanstaande economen elders. Men denke slechts aan de opmerking van Keynes in zijn essay over Edgeworth: 'To judge from his published works, Edgeworth reached Economics, as Marshall had before him, through Mathematics and Ethics. But here the resemblance ceases. Marshall's interest was intellectual and moral, Edgeworth's intellectual and aesthetic. Edgeworth wished to establish *theorems* of intellectual and aesthetic interest, Marshall to establish *maxims* of practical and moral importance'⁵.

In hetzelfde vlak, weinig of niet ingaan op de enkele theoretische geschriften die er zijn, is het jammer dat T. M. C. Asser's *Verhandeling over het staathuishoudkundig begrip der waarde* (Amsterdam, 1858) en S. van Houten's *Verhandeling over de waarde* (Groningen, 1859) wel worden genoemd doch weinig aandacht krijgen. Zij wijst op de nadruk die beide auteurs legden op subjectieve waardetheorieën, zonder echter verder iets over de inhoud mede te delen. Niet alleen interessant is, dat de Nederlandse economen later zo gevoelig bleken te zijn voor de subjectieve waardeleer, zoals zij opmerkt, maar dat deze geschriften het licht zagen in dezelfde tijd dat de op dat moment nog miskende Gossen zijn studie over de subjectieve waardetheorie publiceerde.

Samengevat, een zekere ambivalentie blijft. Mevrouw Hasenberg Butter heeft, gegeven de korte tijd van haar verblijf in Nederland, een helder overzicht geschreven over de economische wetenschap hier te lande. En men moet haar natuurlijk niet verwijten dat de economische literatuur in Nederland kwalitatief zo weinig geschriften van importantie heeft opgeleverd. Daar komt bij dat allerlei nuances, die nu in haar geschrift ontbreken voor de Nederlandse lezer interessant kunnen zijn, doch voor de buitenlandse weinig of geen betekenis hebben. Dit alles accoord voor 1960. Maar toch toen zij een tien jaar later besloot om een handelsuitgave van haar studie het licht te doen zien had zij zich op zijn minst de moeite moeten getroosten om wat bij te lezen, terwijl een zekere wetenschaps-sociologische verdieping op z'n plaats was geweest.

T. J. KASTELEIN

J. M. DIRKZWAGER, *Dr. B. J. Tideman, 1834-1883. Grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland* (Leiden: E. J. Brill, 1970, 243 blz., 27 afbeeldingen met register, f32,50).

Bruno Johannes Tideman was tot dusver voor de Nederlandse historici geen volslagen onbekende. In het *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* (V, kolom 928-930) is een beknopte levensbeschrijving van deze ingenieur opgenomen. In enkele recente publikaties op het terrein van de economische geschiedenis kan men vermeld vinden, welke rol deze in zijn tijd gewaardeerde technicus in de Nederlandse scheepsbouw heeft gespeeld. In het hier te bespreken boek - ook als dissertatie verschenen - is echter voor het eerst uitvoerig stilgestaan bij persoon en werk van deze negentiende-eeuwer.

In bepaald opzicht was Dirkzwager de aangewezen man om deze studie te ondernemen. Door zijn technische opleiding - hij is ingenieur - blijkt hij in staat de plaats van

5. J. M. KEYNES, *Essays in Biography*, Mercure Books nr. 7 (London, 1961) 224.

Tidemans werk in de ontwikkeling van de scheepsbouwkunde te vatten. De lezer krijgt een duidelijk overzicht van 's mans onderzoeken betreffende scheepsmodellen, scheepsstabiliteit en ankertuig, van zijn ontwerpen van droogdokken en van zijn bemoeiingen met een project om cirkelvormige schepen te bouwen; soms weet de schrijver daarbij verband te leggen met latere ontwikkelingen in de scheepsbouwtechniek. Hij levert hier een bijdrage tot de geschiedenis van de techniek, wat stellig valt toe te juichen, want deze specialisatie is te onzete laatste jaren niet druk beoefend.

De pretentie van het boek reikt daar echter bovenuit. De term scheepsbouw in de ondertitel is namelijk niet te verstaan als scheepsbouwkunde, maar in de zin van economische activiteit op de werven. Aan Tidemans rol in de bedrijfstak scheepsbouw is een groot stuk van het boek gewijd (reeds eerder gepubliceerd in *Economisch Historisch Jaarboek*, XXXII (1969) 1-89). Tidemans plannen en adviezen om de Vlissingse spoorweg- en haveninstallaties dienstbaar te maken aan de ontplooiing van scheepvaart en scheepsbouw als ook zijn stimulerende interventie bij de oprichting van de Koninklijke Maatschappij De Schelde zijn hierin uit de doeken gedaan.

Zoals bekend, is deze belangrijke werf opgericht door Arie Smit, telg uit een geslacht van befaamde scheepsbouwmeesters. Hoe Tideman op aansporing van koning Willem III op de lijdensweg tussen eerste plan en eerste steen achter de schermen voortdurend actief was, is door Dirkzwager voor het eerst geboekstaafd.

Tenslotte kwam dan een moderne werf tot oprichting die in staat werd geacht ijzeren stoomschepen voor de koopvaardij te bouwen. Als eerste in Nederland, en daaruit zal de lezer dan de kwalificatie van Tideman als 'grondlegger van de moderne scheepsbouw' hier te lande moeten verklaren. Dit nu gaat mijns inziens wat ver. De rol van de ondernemer wordt hier miskend. Dat Arie Smit aan T. een actieve adviseur heeft gehad - misschien kon hij zich geen betere wensen - is buiten kijf, maar Tideman was niet meer dan dat. Smit was de man die de productiefactoren combineerde, het risico aandurfde, hij was de ondernemer en daarmee de grondlegger. Trouwens, al lijkt dan vast te staan dat De Schelde de eerste moderne werf was, de vraag is nog altijd of deze het uitgangspunt was van de algehele opleving van de scheepsbouw gedurende de laatste decennia van de negentiende eeuw. Zijn er geen scheepsbouwmeesters geweest die langs andere weg de nieuwe richting gevonden hebben? Het valt vermoedelijk moeilijk uit te maken, maar D. laat zich met dit punt niet in. Jammer, want naar hij zelf meedeelt (blz. 199) liet een andere firma, de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, ook al heel vroeg een modern stoomschip van stapel lopen. Doordat D. zich niet gewaagd heeft aan een wat systematischer structuuranalyse van de scheepsbouw en scheepvaart - de aanzetten daarvoor zijn in de door hem geraadpleegde literatuur zonder moeite te vinden - blijft in het duister hoe de modernisering zich in de verschillende bedrijven en in de gehele bedrijfstak heeft voltrokken en ook of er in de jaren tachtig al een wereldmarkt voor trampschepen bestond, zoals Tideman beweert. Dat stelt de lezer, althans mij, wat teleur, omdat de schrijver zijn onderwerp bij herhaling vergelijkt met de huidige situatie in de scheepsbouw, die opnieuw voor de opgave staat zich te heroriënteren. Zonder grondige adstructie blijft dit een losse bewerking, niet meer dan een pakkend thema voor de toast bij de tewaterlating van het eerste schip van zoiets als het verhoopte Verolme-Rijn-Schelde concern.

Schr. heeft zich met voorbijgaan aan dergelijke probleemstellingen, die het mogelijk maken tot een selectie en een indeling van de stof te geraken, vooral toegelegd op het boekstaven van Tidemans bedrijvige arbeid, aan de hand van diens talrijke geschriften en de archieven.

Deze opzet heeft hij uitgewerkt in een grondig overzicht van de bemoeiingen van deze

RECENSIES

toegewijde hoofdamtenaar, wie het bij zijn leven aan waardering niet gemankeerd heeft. Soms mist men in deze kroniekmatige aanpak de toetsing aan de inzichten van anderen. Zo ben ik benieuwd wat de deskundige schrijver zelf denkt van T's opvatting (blz. 28) dat een modern oorlogsschip zonder geschut, maar met een mooie kajuit erop getimmerd bijna een pakketboot is - van het type waarvan T (volgens schr.) in 1876 de Stoomvaart Maatschappij Zeeland een offerte deed.

Hoe schr. T. als persoon ziet, komt niet helemaal uit de verf. Weliswaar heeft hij in enkele paragrafen (1-4, 35) een aantal biografische notities bijeengebracht - T. was "een allerwelwillendste man, wien geen moeite te veel was" - en als bijlage een handschriftanalyse opgenomen, maar hij verwerkt daarin jammer genoeg niet elders in de tekst gedane mededelingen, waarin T. ons als men nader komt. Zo was hij bepaald een gewiekste ambtenaar: zit er een parlementaire enquête naar de vlootkwestie in de lucht, dan grijp hij de gelegenheid aan de deskundigen tevoren in te lichten hoe zij tot een eensluidend standpunt kunnen komen. Een ander menselijk trekje: krijgt hij van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, waar een van zijn projecten werd beoordeeld niet het volle pond, dan bedankt hij als lid. Intrigerend is verder dat zijn adviezen nogal eens in de wind werden geslagen. Sloegen deze niet aan, omdat hij - wie het blijkens zijn bemoeiingen met De Schelde soms niet aan visie ontbrak - zijn superieuren en collega's vooruit was?

Op dit punt laat zich de opmerking van algemener aard maken, dat het zicht op de man in zijn tijd nog wel enige verdieping lijkt te behoeven. Ik maak deze opmerking omdat bij geïnteresseerden in de geschiedenis van de techniek, zo men wil technische geschiedenis, het streven bestaat de banden met de geschiedenis in het algemeen nauwer aan te halen. Dan is het ook zaak aan andere aspecten dan het technische, waar mogelijk, ruime aandacht en toewijding te besteden. Overigens - dit na het voorgaande ten overvloede - heeft Dirkzwager getoond zich dit bewust te zijn, zij het dat met betrekking tot de neerslag daarvan in dit boek enkele bezwaren en desiderata bestaan.

J. A. DE JONGE

PAUL VAN 'T VEER, *De Atjeh-Oorlog* (Amsterdam: Uitgeverij De Arbeiderspers, 1969, 320 p., 16 plates, maps. Price f 25.-).

The Sultanate of Atjeh has always intrigued the Western world. For centuries North Sumatra formed a link between the Archipelago and the West, becoming the axis of Islamic expansion in Indonesia. The Sultanate of Atjeh lay on its northwest coast, its early history shrouded by legends until the first decades of the sixteenth century when it came into prominence after the Portuguese conquest of Malacca (1511). After the fall of Malacca, Atjeh became the center of Islamic scholarship and was noted for the strictness of its observance of the 'faith' and the scholarship of its *ulamas*. This proved to be a cohesive force in Atjehnese resistance to the Dutch in their long and catastrophic war with the Netherlands.

The Atjeh War, or as the Atjehnese called it, the Dutch War, began in 1873 and, according to the author, did not end until 1942 with the landing of the Japanese on Sumatra's North Coast. The extent and duration of this internecine war cost over a hundred thousand lives and, for Holland after 1876, the *batig slot* from its colony in the Southeast Archipelago. The strain placed on the Dutch colonial treasury retarded development in the rest of the Netherland Indies Archipelago well into the twentieth century. This war became the focal point of a century of national, international and colonial policy. It raised for the first time the spectre of a *Jihad* the Indonesian Archipelago; a war of resistance