

F. A. M. Messing, *Werken en leven in Haarlem (1850-1914). Een sociaal-economische geschiedenis van de stad* (Proefschrift Utrecht; Amsterdam, 1972, 336 blz.).

Zoals in de zeventiende en achttiende eeuw de stadsgeschiedschrijving floreerde, zo wordt in onze tijd het genre der sociaal-economische locale monografie geenszins onbeoefend gelaten; men denke aan het werk van Van den Eerenbeemt ('s-Hertogenbosch), Schmitz (Schiedam), Th. van Tijn (Amsterdam) en Joh. de Vries (Nijmegen). Aan deze rij is nu ook de studie van Messing over de Spaarnestad toe te voegen.

Naar mijn overtuiging heeft de schrijver zich niet voldoende rekenschap gegeven van een van de eisen die men aan een economische studie van plaatselijke aard mag stellen, namelijk dat wordt onderzocht welke de betekenis is van de eigen, karakteristieke bijdrage van een bepaalde stad tot het economisch landschap waarvan die stad deel uitmaakt. In plaats daarvan stelde Messing zich ten doel de economische geschiedenis van Haarlem te integreren in die van Nederland en poogde hij voorts de ontwikkeling der Haarlemse nijverheid te toetsen aan het landelijk patroon, dit laatste aan de hand van het standaardwerk van De Jonge¹. Bij een aanpak als deze dreigt het specifiek-eigene subiet te verdrinken in het algemene. Voorts is het toetsen van de lotgevallen van een plaatselijke economie aan die van een gehele natie alleen onder voorbehoud doenlijk en wel omdat de bepalende componenten dikwijls zeer verschillen. Een voorbeeld: in de economische geschiedenis van het provinciestedje X kan de ontwikkeling van de plaatselijke veemarkt een groeifactor van belang vormen, maar relaties met de landelijke economie hoeven niet direct aanwijsbaar te zijn. Messing heeft uit het oog verloren dat het eenvoudigweg vergelijken van landelijke en plaatselijke cijferreeksen niet zonder meer zinvol is. Dit klemt des te sterker voor het overgrote deel van onze negentiende eeuw, waarin geen sprake was van innige vervlechting der diverse onderdelen van het Nederlandse economische leven en waarin ook geografisch vele verschillen bestonden in economische ontwikkeling.

Voor zijn constatering dat de Nederlandse economie anno 1850 onderontwikkeld was (blz. 29 en 63) beroept Messing zich ten onrechte op De Jonge. Uit diens werk valt hoogstens af te leiden dat Nederland toenmaals een aantal kenmerken van onderontwikkeldheid bezat, bij voorbeeld in demografisch opzicht (zie De Jonge, *Industrialisatie*, blz. 259; te sterk vereenvoudigd weergegeven door Messing blz. 8), maar ook dat andere sectoren zoals het handels- en exportapparaat en de kapitaaluitvoer wel degelijk ontwikkeld waren.

De Jonge heeft als eerste Nederlandse economisch-historicus een grondige analyse verricht van de groeifactoren ofwel oorzaken van economische groei hier te lande tussen 1850 en 1914. Aan een systematisch onderzoek naar Haarlemse groeifactoren is Messing eigenlijk niet toegekomen; meestal volstaat hij met vrij summiere en losse beschrijvingen van de voornaamste takken van nijverheid. Wat ik in die descripties mis is een afzonderlijke behandeling van typisch Haarlemse vestigingsplaatsfactoren zoals de ligging aan het Spaarne (dit vaarwater wordt alleen in heel ander verband genoemd, namelijk als in 1890 door de gemeenteraad wordt besloten het uit te diepen); ook had de factor van mogelijke kostenvoordelen ten opzichte van het nabije Amsterdam onderzocht moeten worden. Evenmin wordt uitgelegd waarom de werkplaatsen der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij in de jaren zestig te Haarlem werden geconcentreerd. De relazen over de

1. J. A. de Jonge, *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914* (dissertatie VU; Amsterdam, 1968).

spoorwegrijtuigenfabriek van Beijnes, de machinefabriek van Figeo en de werf Conrad-Stork zijn te weinig ingebed in de geschiedenis van Haarlem; daarenboven is geen poging gedaan de invloed van deze bedrijven op de Haarlemse economie na te gaan via onderzoek naar loonsom en productiecijfers. Hier is de schrijver echter in zoverre gediscussieerd dat hem inzage van oude balansen door het bedrijf van Figeo en door de drukkerij Enschedé is geweigerd.

Het is jammer dat hoofdstuk I, waarin vele bevolkingsgegevens voorkomen, niet goed functioneert in het boek omdat de auteur heeft nagelaten verbanden te leggen tussen de demografische en de economische ontwikkeling. Belangwekkend is zeker dat door Messing wordt benadrukt dat Haarlem - rond 1860 een wat saaie stille stad met een duf politiek leven - vele decennia lang een inactieve gemeenteraad heeft gehad, die de industriële ontwikkeling van de stad heeft tegengehouden omdat zij het karakter van rustige woonstad wilde behouden. Graag hadden we echter geweten uit wie dan wel die machtige coterie bestond, welke raadsleden met name het waren en van welke politieke signatuur, die zich zo verzetten tegen de industrialisatie.

Over verwijzingen en literatuur het volgende. De schrijver strooit zijn noten al te kwistig uit, hij citeert overmatig veel, maar niet steeds even accuraat (b.v. blz. 18 noot 67, blz. 28 noot 136, blz. 38 noot 74, blz. 65 noten 41 en 44, blz. 103 noot 31). Zijn literatuuropgave had aanvullingen behoeft vanuit het voortreffelijke werk van Mevr. Ratelband², dat door hem niet wordt vermeld. In één geval, dat van de plaatselijke verteringsbelasting uit 1883 (blz. 126), haalt de auteur een archiefbron aan, en dat terwiel de kohieren van deze belasting in druk zijn verschenen.

Ook de positieve kanten van Messing's boek verdienen in het licht te worden gesteld. Het bevat niet minder dan 61 merendeels relevante tabellen en 7 grafieken. De schrijver is het best op dreef wanneer hij met levendige, indringende bewoordingen een beeld schildert van de ellende en de misstanden op het terrein der openbare hygiëne, volksvoeding, huisvesting en arbeidsverhoudingen. De stank van straatvuil, azijnsaus en genever walmt de lezer als het ware tegemoet! Voorts waardeert ik in de auteur een eigenschap die bij vaderlandse historici te zelden naar voren treedt, namelijk de geneigdheid tot polemiseren. In geharnaste taal trekt dr. Messing op de blz. 30, 31 en 44 te velde tegen enkele opvattingen van I. J. Brugmans. Deze is blijven vasthouden aan zijn standpunt dat de Industriële Revolutie bij ons heeft plaatsgevonden in de periode 1850-1870 en dat Nederland vanaf 1870 de fase intrad van het zogenaamde moderne kapitalisme. Recente onderzoeken hebben overtuigend aangetoond dat deze structuurwijziging pas een kwart eeuw later zichtbaar wordt, dat speciaal na 1895 de fase van de 'take-off' is aangebroken (De Jonge blz. 272-273 en 344). In het geval van Haarlem is door Messing duidelijk gemaakt dat het economische leven in deze stad in de jaren 1850-1870 sterk ambachtelijk was en dat Haarlem ook decennia daarna nog geen typische fabrieksstad was.

Na de scheuring van 1830 vestigden zich enkele industriële grootbedrijven uit België in de Spaarnestad. Volgens Brugmans maakten de textiel fabrieken van Wilson, Prévinaire en Poelman Fils & Fervaecke dat Haarlem al in de jaren dertig op weg was het Nederlands Manchester te worden en dat Haarlem reeds rond 1850 een echte fabrieksstad kon worden genoemd. Deze zienswijze wordt door Messing terecht van de hand gewezen. Noch op grond van het aantal PK, dat gering was - minder dan 200 in de jaren '50 - noch op grond van het aantal arbeiders werkzaam bij de genoemde bedrijven in verhouding tot de totale beroepsbevolking, kan Haarlem anno 1850 of zelfs anno 1870 een

2. Ga. Ratelband, *Bijdrage tot een bibliografie van Haarlem 1876-1960* (Haarlem, 1968).

industriestad worden genoemd. Daarbij kwam dat deze grootbedrijven een economisch ongezonde basis hadden. In feite waren het niets anders dan geldverslindende pauper-fabrieken, kunstmatig in stand gehouden door de subsidiepolitiek der Nederlandsche Handel-Maatschappij en de zware bescherming van de eigen katoentjes in Nederlands-Indië. Zij hebben niet bijgedragen tot verbetering van de economische structuur van Haarlem.

Aldus vormt Messing's onderzoeksresultaat in dezen een nuttige correctie op gedeelten van een gevestigd geschiedbeeld dat, naar het mij voorkomt, thans vatbaar is voor verdere herziening.

W.M. Zappey

J. Weisfelt, *De Deli Spoorweg Maatschappij als factor in de economische ontwikkeling van de Oostkust van Sumatra* (Rotterdam, 1972, 230 blz.).

Deze Rotterdamse dissertatie wil blijkens de titel meer geven dan enkel de geschiedenis van een spoorwegmaatschappij. Goed beschouwd is die verruiming onvermijdelijk geweest. Immers, de betekenis van de spoorwegen was in Nederlands-Indië een geheel andere dan in Nederland. Terwijl in ons land de spoorweg een versnelling bracht van het verkeer, dat tot dusver langs landwegen en vooral rivieren en kanalen geschiedde, beschikte men in Nederlands-Indië en speciaal ter Oostkust van Sumatra niet over kanalen en nauwelijks over bevaarbare rivieren; en wat de landwegen betreft, deze waren slechts voor het verkeer met ossekarren geschikt en bovendien in de regentijd onbruikbaar. Evenals in de Verenigde Staten bracht de spoorweg ter Oostkust derhalve nieuwe communicatie en niet verbetering van de reeds bestaande.

Het initiatief tot oprichting van de Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) in 1883 is dan ook niet uitgegaan van kapitalisten, die winstmogelijkheden bespeurden, maar van de tabakplanters in het sultanaat Deli, waar J. Nienhuys in 1863 de tabakscultuur had geïntroduceerd. Typerend in dit verband is, dat de eerste directeur van de DSM niemand minder is geweest dan de latere minister van Koloniën J. Th. Cremer, destijds administrateur van de Deli Maatschappij. Overigens dient te worden geconstateerd dat de spoorwegmaatschappij van de aanvang af winst heeft gemaakt en dividend is blijven uitkeren; het klinkt als een sprookje.

Niet winst maken, maar vervoersgelegenheid voor goederen en personen te bieden, is het doel van de DSM geweest. De geschiedenis van deze maatschappij loopt dus parallel met de ontwikkeling van Sumatra's Oostkust. Die ontwikkeling vóór 1883 wordt door dr Weisfelt op ietwat dilettantische wijze geschetst: hij geeft eensdeels te veel, anderdeels te weinig. Hij haalt de geschiedenis van Nederlands-Indië op tot het einde van de zestiende eeuw, zodat in het personenregister de naam van Koning Philips II voorkomt, wiens relatie tot de Delispoor niet aanstonds in het oog springt. Daartegenover is de geschiedenis van Sumatra's Oostkust wel heel summier uitgevallen; geen gebruik is gemaakt van Marsden's *History of Sumatra* (1783) of van Anderson's *Mission to the East Coast of Sumatra in 1823* (1826, herdrukt 1971).

De auteur heeft de geschiedenis van de DSM in drie perioden verdeeld. De eerste loopt van de oprichting in 1883 tot 1914. De tabak speelde in het bedrijf een minder grote rol dan men zou verwachten. Wel werd nagenoeg de gehele tabaksoogst met de spoorweg vervoerd, maar het aandeel daarvan in het totale vervoer bleef betrekkelijk gering: in gewicht ongeveer 8%, in ontvangsten 14 à 15%. Hierbij dient in aanmerking te worden