

ideologie van de Fransen in 1795 gelijk te stellen aan die van de Duitsers in 1940 (27), onjuist is de voorstelling alsof de gezangenmakers al in 1803 naar Schimmelpenninck reden (30), Willem I is in 1813 heus nog niet tot koning uitgeroepen maar tot soevereine vorst (161), J. P. Heije kon echt nog niet de muziek maken bij 'Wij leven vrij' want hij was in 1816 pas zeven jaar (62, de componist is J. W. Wilms), minister-president Schermerhorn is ten onrechte voorzien van de voorletters van zijn naamgenoot, de anarchistische dominee N. Schermerhorn (366), ds. Cramer stierf niet in 1913 maar in 1895 als Utrechts hoogleraar (308).

Lag het werkelijk alleen aan die inderdaad elitaire kerkelijke organisatie, dat de kerkeraad bleef ruziën terwijl de bevolking groeide? De toeneming van het percentage der doopsgezinden (369) zou ik niet aan de overgang van moderne hervormden tot hun groep toeschrijven want die voegden zich net als Van Gorkom meer bij de remonstranten; het cijfer wijst op migratie van Noordhollandse en Friese plattelanders naar Amsterdam. Als inderdaad de hervormde kerk de groei van de stad procentueel tot 1900 bijhield, waar kwamen die migranten dan vandaan en wat werd er kerkelijk voor hun gedaan? De vragen van Vermooten zijn met de opmerking dat hij zo eenzijdig was, nog niet beantwoord. En intussen heeft ook Van Tijn nog enig materiaal aangedragen! Amsterdam is radicaal, polariserend: bij het beroepen van predikanten valt het op dat in tegenstelling tot bijvoorbeeld Den Haag of Utrecht de 'ethische' richting zelden aan bod kwam, die wilde ingaan op de vragen van de nieuwe wetenschappen zoals de modernen deden, maar tegelijk vasthielden aan de traditionele belijdenis.

Zo laat ook deze theologische kerkgeschiedenis vragen open, en zou toch 'gebrek aan visie' een betere titel zijn geweest dan 'de strijd voor kerkherstel'. Maar mag men dat de schrijver, die al circa 1930 deelnam aan het 'Verbond tot Kerkherstel' onder leiding van de Groningse hoogleraar Haitjema, verwijten? Haitjema publiceerde in 1964 *De nieuwere geschiedenis van Neerlands kerk der hervorming*. Diezelfde visie staat achter de vijf delen over Amsterdam. Die visie maakt ook dit vijfde deel tot een zeer persoonlijk boek, uitstekend leesbaar als een 'groot vertelboek over hervormd Amsterdam', waarbij de schrijver iedere lezer die een beetje de termen of de situaties herkent, dwingt om een standpunt in te nemen en waarin hij stapels wetenswaardigheden en verhelderende anecdotes opdist die ons doen beseffen hoe hij zich beperken moest om binnen de omvang van dit boekdeel te blijven en het herdenkingsjaar van de alteratie, 1978, te halen. En het zou de moeite waard zijn, ook de ontwikkelingen na 1878 nog eens vanuit dezelfde overtuiging beschreven te krijgen, en dan even mooi uitgeven!

O.J. de Jong

F. J. A. Broeze, *De stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, LXXX, ook uitgegeven als proefschrift Leiden, ISBN 90 247 2049 4; Den Haag: Martinus Nijhoff, 1978, xviii + 350 blz., f75,-, ISBN 90 247 2025 7).

Een rehabilitatie van de Nederlandse reders uit het begin van de negentiende eeuw, dat is wel de voornaamste conclusie die de lezer na kennismaking met dit boek zal trekken. Broeze benadert de geschiedenis van de vaart op Nederlands-Indië vanuit een individuele rederij: de Schiedamsche Scheepsrederij. Een dergelijke aanpak wordt door hem het meest vruchtbaar geoordeeld om de geschiedenis van een bedrijfstak in het geheel te leren kennen. Het geeft de auteur in ieder geval de gelegenheid om, zoals hij zich in zijn inleiding

voorneemt, de economische, sociale en persoonlijke elementen in zijn studie te integreren. Bovendien stelt het hem in staat om op goed gedocumenteerde wijze de bedrijfsvoering en het reilen en zeilen van een rederij in de eerste helft van de negentiende eeuw uiteen te zetten. Dit 'programma' wordt vervolgens in drie delen verwezenlijkt: het eerste deel handelt over Schiedam en de vaart op Oost-Indië, het tweede deel over de bedrijfsvoering van de rederij en, na een conclusie op grond van deze twee onderdelen, geeft het derde deel een groot aantal documenten, brieven en andere bescheiden die bij de tekst aansluiten.

In het eerste deel van het boek blijkt al duidelijk hoe vruchtbaar Broeze's aanpak is. Opervlakkig gezien lijkt het beleid van de Schiedamsche Scheepsrederij immers uitstekend te passen in het gangbare beeld, volgens welke de reders fantasieloos teren op het voor hun zo gunstige bevrachtingsstelsel van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Er is sprake van een ronduit conservatieve politiek, waarbij schepen soms maanden op bevrachting moeten wachten. Maar de feiten liggen anders. De oprichters van de Schiedamse rederij, Jan Loopuyt en Hendrik Willem Roelants voorop, bouwen uit het niets een vloot van Oostindiëvaarders, allemaal afkomstig van een daartoe opgerichte Schiedamse scheepswerf. Het actieve ondernemerschap en de weloverwogen welvaartspolitiek, die daaraan ten grondslag liggen, verbreden de tot dan toe éénzijdige, op de stokerijen gebaseerde economie van Schiedam. Loopuyt c.s. weten de Schiedammers te mobiliseren en financieel te interesseren en daarbij paste het conservatieve rederijbeleid: de plaatselijke aandeelhouders hadden voor hun investeringen een zekere garantie nodig. Dat het een bewust gekozen beleid was, blijkt wel uit het contrast met de tweede Schiedamse rederij op de Oost-Indische vaart, evenals de 'scheepsrederij' onder directie van De Groot Roelants & Co. De schepen van deze rederij voeren wel op de wilde vaart en speculatie werd daarbij niet gemedan.

Niet alleen is het beeld van een suffend ondernemerschap vals, Broeze tast tevens de door Mansvelt in de *Geschiedenis der NHM* gegeven voorstelling aan, als zou de Nederlandse zeilvloot door de beschermende maatregelen uit te kleine schepen zijn gaan bestaan. Ook de achtergronden van de invoering van de beruchte beurtlijst in 1841 worden uit de doeken gedaan, omdat Schiedam daarin een cruciale rol vervulde. Door de tot dan toe gevoerde bevrachtingspolitiek, waarbij de schepen uit havens waarheen de retouren werden geconsigneerd, voorgetrokken werden, was Schiedam in het nadeel. Op aandrang van de Schiedammers werd tot het beurtstelsel besloten en bovendien verkreeg de stad een tweede voordeel: het kreeg een aandeel in de retouren toegewezen. Daarna echter verminderen de Schiedamse initiatieven en in de tweede helft van de negentiende eeuw is er geen vervolg op de snelle groei van de maritieme sector in de stad. Broeze wijst erop dat de stad na 1843 bestuurd wordt door burgemeesters, die uitsluitend oog hebben voor de belangen van de branders en op de onmacht van reders en scheepsbouwers de overgang naar stoom en ijzer te maken. Deze verklaring berust wel sterk op de persoonlijke factor en er blijven hier vragen open. Broeze geeft enkele suggesties, het gebrek aan kapitaal nodig voor de omschakeling van zeil naar stoom en de zuigkracht van het nabijgelegen Rotterdam.

In het tweede deel worden de facetten van de organisatie en de bedrijfsvoering besproken, zoals de verhouding tot de aandeelhouders, de bevrachting, assurantie en het personeelsbeleid. Het bezwaar, dat de Schiedamsche Scheepsrederij niet representatief voor het rederijbedrijf op de Oost-Indische vaart is wegens het specifiek lokale, wordt in veel opzichten ondervangen door vergelijkingen met de praktijk bij andere rederijen. De gepubliceerde documenten, die bij het eerste en vooral het tweede deel aansluiten zijn zo geplaatst dat men ze al lezend kan raadplegen; uitvoerige toelichting bij ieder document afzonderlijk kon daardoor achterwege blijven.

Uit het bovenstaande zal duidelijk zijn dat Broeze's studie belangrijk is, omdat deze in

RECENSIES

menig opzicht de vooral op het werk van Mansvelt gebaseerde opvattingen overtuigend corrigeert en omdat het boek als een volledige bedrijfsgeschiedenis van een zeilschipsrederij uit de eerste helft van de negentiende eeuw een hiaat vult. Het is dan ook een goede zaak, dat de Linschoten-Vereeniging dit werk - geen reisbeschrijving, al ontbreekt ook dat aspect niet geheel - in haar reeks van uitgaven heeft opgenomen.

F.S.Gaastra

G. Asaert, e.a., ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, IV, Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw van 1850-1870 tot ca. 1970* (Bussum: De Boer Maritiem, 1978, 398 blz., f 115,-, ISBN 90 228 1945 0).

As stated in the introduction to this volume, the phenomenal growth of the world population, which more than doubled in the period 1870-1970, is the basic factor underlying developments in those years. The Netherlands had their share in this population explosion. The Belgian population grew from 5,1 million in 1870 to 9,65 million in 1970; while the Dutch grew even more dramatically from 3,6 million to 13,1 million. This world-wide demographic expansion could only be absorbed economically by continual technological advances in industry, trade, and transportation, - a challenge successfully met by Europe, North America, and Japan. The saga of oil production is particularly impressive. In 1860, this barely amounted to 75.000 tons. It expanded to 21 million tons in 1900, to one milliard in 1959, and to 2,13 milliard in 1969. The tanker fleets which were still only 3% of the world shipping tonnage in 1914, amounted to 36% in 1965. The opening of the Suez (1869) and Panama (1914) canals greatly facilitated inter-oceanic Communications. Belgium had a big start in industrialisation over the northern Netherlands, which only began to take off after 1870; but by 1960 the north had overtaken the south. The editors claim that the contributors to this volume have had a harder task than their predecessors, since much recent material located in business and industrial archives is not yet available for study. But a perusal of the excellent bibliography shows that there is a great variety of material available in print. All the contributors have made excellent use of this, and their contributions are likely to remain definitive for years to come.

The thematic approach in previous volumes is continued and concluded in this one. The first section, 'Schepen' (J. M. Dirkzwager) begins with the years when Britain was the undisputed shipbuilder to the world. It traces the gradual emancipation of the Northern Netherlands from British tutelage and designs. Already in 1882, a British periodical, *the Engineer*, gave a detailed and admiring description with plans (21-23, here) of the engines of the SS *Leerdam*, built by Feijenoord of Rotterdam for the Netherlands Steamboat Coy. The technical changes necessitated by the successive introduction of electricity, steam-turbines, diesel-motors, etc, etc, are all succinctly explained, analysed, and well illustrated in this section, which includes the development of tankers, buik-carriers and container-ships.

Dutch expertise in shipbuilding is now second to none (?save only to the Japanese?), but here again the Northerners were slow off the mark in the nineteenth century. The protectionist legislation framed to foster Dutch merchant-shipping to and in the Netherlands East-Indies, had a negative side (13): 'Tengevolge van de gegarandeerde bevrachting letten scheepsbouwers en reders meer op een zoo groot mogelijke belading dan op scheepssnelheid. Zo ontstond een vloot van brede en logge schepen'. In another connection, when discussing the remarkable achievements and the innovative ideas of the naval engineer Bruno Johannes Tidemann (1834-1883), whose project for a Maatschappij