

## 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

voor scheepsbouw en scheepvaart, which would specialise in building cheap but strong freighters was frustrated by his premature death, the author comments (46): De vraag is overigens of hem dat gelukt zou zijn, want de individualistisch ingestelde Nederlandse scheepsbouwers waren weinig tot samenwerking bereid. Zij hebben altijd de voorkeur gegeven aan de bouw van dure, gecompliceerde schepen, zoals passagiersschepen, baggermaterieel en oorlogsschepen. Tot het op industriële wijze bouwen van ongecompliceerde, goedkope, gestandaardiseerde vrachtschepen is de Nederlandse scheepsbouwindustrie dan ook niet gekomen'. Just the opposite of what occurred in the sixteenth/seventeenth century, when the mass-produced Dutch *fluiten* dominated the European seaways.

The second section, 'Havens' (K. Veraghtert), devotes due attention to the long-standing rivalry between Antwerp and Rotterdam. These two ports were running neck-and-neck in 1919-1939; but, as we all know, Rotterdam established a decisive (?and per chance a permanent?) lead in 1945-1970. Antwerp was not the only unsuccessful rival of Rotterdam. A strong challenge from Amsterdam was beaten back by the port on the Maas, exemplified in the comparative figures for cargoes and tonnages tabulated on pages 74-76. The smaller Dutch harbours and the three Belgian harbours of Gent, Oostende and Zeebrugge receive shorter but adequate treatment here.

The section on 'Zeerecht' (A. Korthals Altes), dealing with maritime law and insurance, is fuller and more informative than the earlier surveys in Vols. II-III. It includes an analysis of the international legislation over competing claims in the Continental shelf of the North Atlantic, 1958-1969.

The section on 'Zeevarenden' (G. Teitler) is, as in the previous volumes, one of the most interesting from the socioeconomic point of view. It deals *inter alia* with the problems of coloured sailors, both in the colonial service of the Netherlands East-Indies, as in the European and Atlantic waters. Working conditions, wage-scales, and comparisons between naval personnel and the merchant-navy are all admirably analysed, often with the aid of graphs and tables. The role of trade-unionism is not forgotten. The section on 'Navigatie en veiligheid op zee' (F. C. van Oosten) is short but adequate, containing sections on training-schools, instruments, charts, hydrography, oceanography, pilotage, lifeboats, etc.

A much longer section 'Rederij' (F. J. A. Broeze) followed by another on 'Handelsvaart' (H. Reuchlin), expertly discuss and analyse the often bewildering developments and vicissitudes of the Dutch and to a much lesser extent of the Belgian merchant-shipping, with the rivalry and/or cooperation of the shipowners concerned, and their varying attitudes to each other and to foreign competition. This section made nostalgic reading to this reviewer, recalling the early 1930s, when he knew every ship in the Java-China-Japan Line, travelled to the Moluccas in the KPM, and sailed from Batavia to Europe in the *Marnix van Sint Aldegonde* (a World War II casualty on 6 Nov. 1943). Readers who occasionally feel bewildered by the plethora of names and (often short-lived) combinations, will be grateful for the table on page 223, listing nearly a hundred 'afkortingen', from AD (Armement Dieppe) to ZAL (Zuid-Amerika Lijn).

A shorter section on 'Visserij' (A. H. Boelmans Kranenburg) provides a competent analysis of developments and vicissitudes in this field for both Dutch and Belgian fishers. Among the illustrations is a striking photograph (288) of unemployed fishermen demonstrating at IJmuiden (c. 1928), with a placard reading: 'Diep als de zee is de ellende der visschers'.

Two concluding sections, 'De Gouvernementsmarine' (F. C. van Oosten) and

'Oorlogsvaart' (Ph. M. Bosscher) are of special interest to this reviewer. He vividly recalls the traumatic effect among his Dutch naval friends caused by the mutiny of the Zeven Provinciën (14 Feb., 1933), which is here (correctly) linked with the prior mutiny in the Royal Navy at Invergordon (342-43). This trauma was all the greater as it came on the heels of the militantly pacifist agitation, so widespread in the northern Netherlands in the 1920s and 1930s, epitomised by the opposition to the Vlootwet in 1923 and the slogan of 'geen man en geen cent' for the Koninklijke Marine. The mounting danger from Japan and Nazi Germany helped to counterbalance this unthinking pacifism in the late 1930s; and the role of both the Dutch Royal Navy and the merchant marine in World War II was a very honourable one in singularly difficult days. The débacle of the Allied Combined Striking Force in the Battle of Java Sea (27 Feb. 1942) is dealt with on pages 349-50. The fatal casualties included the Dutch Schout-bij-Nacht Karel Doorman, who had achieved international fame by bombing the mutinous Zeven Provinciën into submission, and the young maritime historian, J. C. van Leur, whose inspiration is very much alive today.

In conclusion, I can only repeat what I have said in my reviews of the three previous volumes. Although undeniably and unavoidably expensive, this 4-volume *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* is a very worthwhile investment and will remain the Standard work for the foreseeable future.

C.R.Boxer

J. M. Welcker, *Heren en arbeiders in de vroege Nederlandse arbeidersbeweging 1870-1914* (Amsterdam: Van Gennep BV, 1978, xiv + 681 blz., f48,50, ISBN 90 6012 312 3).

Een van mijn  $\beta$ -vrienden, ploeterend aan zijn dissertatie, stakte de adem in de keel toen hij ervoer hoe omvangrijk proefschriften van historici wel kunnen- en nogal eens plegen - te zijn. 'Schrijf toch een paar artikelen en promoveer daarop!' is zijn praktische en welgemeende advies. Wat de meesten onzer bezielt om die goede raad in de wind te slaan is hier nu niet ter zake. Uit de dissertatie van mevrouw Welcker blijkt dat er voor ons van het promoveren op artikelen niet beslist ruimtewinst valt te verwachten: de drie reeds eerder gepubliceerde artikelen en de twee bijdragen die nu voor het eerst in druk zijn verschenen vullen samen een turf van ongeveer vijf centimeter dik.

Het boek is onderverdeeld in drie stukken zonder veel structurele samenhang, al komen er telkens arbeiders aan de orde en heren, waaronder hier verstaan moet worden de intelligentsia in de socialistische beweging. Het eerste stuk is *pièce de résistance*, meer dan de helft van het boek is ervoor gereserveerd. De titel ervan, 'arbeidersenquêtes in Nederland', verhult dat het vrijwel geheel gewijd is aan een door Domela Nieuwenhuis in 1880 onder Nederlandse arbeiders gehouden enquête. Twee eerdere arbeidersenquêtes, te weten uit 1870 en 1872, worden besproken, maar ze moeten geheel wijken voor het materiaal dat Domela Nieuwenhuis binnenkreeg. Stomgelukkig toeval maakte, dat (de) 58 antwoorden bewaard zijn gebleven in het archief van Lodewijk van Deyssel. Marx beschouwde een enquête naar de leef- en werkomstandigheden van de arbeiders als een belangrijk middel om wapens voor de klassenstrijd in handen te krijgen. Domela heeft Marx' uitgebreide vragenlijst ingekort en aan de Nederlandse omstandigheden aangepast. Het aantal antwoorden waar we nu de beschikking over hebben is te klein en te weinig gespreid naar regio of beroepscategorie om er een ook maar enigszins volledige schets van de toestand waaronder de arbeiders werkten en leefden aan te kunnen ontleen; misschien heeft Domela er daarom niets mee gedaan. Wel is het van betekenis om te ervaren hoe