

prijs gaf; dat was al bij een eerder Sumatra-traktaat van 1824 het geval (16); het Soerabajasch politiereglement (24) dateerde van 1829 en niet van 1819; Breman verwacht hier twee regelingen, zoals ook uit de *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië* (sub voce koelie-ordonnantie) kan worden afgeleid; de bepaling uit het Algemeen politiereglement van 1872 die sedertdien de poenale sanctie regelde werd in 1879 en niet in 1877 geschrapt; Fransen van de Putte was in 1862 geen minister van koloniën (30) en D. Fock in 1904 geen lid van een regeringspartij (185). De dissertatie van K. D. Bosch over de Nederlandse beleggingen in de Verenigde Staten (1948) waarin veel te vinden is over de Nederlandse beleggingen in Indië en die van F. van Dongen over de Nederlands-Chinese betrekkingen van 1863 tot 1901 (1966) ontbreken ten onrechte in de literatuurlijst. Verder is de kwalificatie van Rhemrev als 'juridisch formalist' (187) aanvechtbaar, evenals de rekensom met vele onbekenden waaruit zou moeten blijken dat aan Sumatra's Oostkust voor het einde der negentiende eeuw een op elke drie à vier koelies dood ging voordat hij zijn contract had uitgediend (45). De vergadering te Medan die de steen aan het rollen bracht (3) vond tenslotte niet op 22 maart maar op 29 maart 1902 plaats, zoals de brochure van Van den Brand ook vermeldt.

Op zichzelf zijn dat natuurlijk kleinigheden. Ik heb er meer moeite mee, dat Breman het doet voorkomen alsof het Rhemrev-rapport pas na een door hem geëntameerde 'speurtocht' in het Algemeen Rijksarchief werd teruggevonden: het was 'zo goed opgeborgen dat geheimhouding er van verzekerd bleef ook toen het koelieschandaal allang uit het publieke zicht was verdwenen' (8). Hier wordt een 'primeur' gesuggereerd die er in werkelijkheid niet was. Meer dan één student heeft in de afgelopen jaren aan het voor iedere onderzoeker toegankelijke en gemakkelijk terug te vinden rapport een werkstuk of doctoraalscriptie gewijd. Deze dwaling — Breman heeft haar intussen recht gezet in een naschrift op zijn boek dat in de *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde*, CXLIV (1988) 19-43, verschenen is — heeft overigens aan de kwaliteit van zijn studie geen afbreuk gedaan, slechts de publieke belangstelling bevordert voor een boek dat deze publiciteit zeker verdient.

C. Fasseur

A. H. Flierman, *'Het centrale punt in de reederswereld'. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging 1905-1980. Vijfenzeventig jaar ondernemingsorganisatie in de zeevaart* (Dissertatie Leiden 1984, Weesp: De Boer Maritiem, 1984, 219 blz., f49,50, ISBN 90 228 4551 6).

De Nederlandsche Reedersvereniging is in 1905 opgericht, ontving in 1955 het predikaat 'Koninklijke' en moderniseerde in 1970 haar naam, zoals boven vermeld in de titel van het boek, waarop de auteur in Leiden promoveerde. Het vertoont alle goede eigenschappen van een proefschrift, plaatst de geschiedenis van de onderhavige ondernemersorganisatie in een breder kader van de economie van het scheepvaartbedrijf en de ondernemersorganisatie in het algemeen en geeft de ontwikkeling van de Redersvereniging in een achttal hoofdstukken van niet al te grote omvang bevattelijk weer. Het is mooi en zelfs met talrijke illustraties uitgegeven, terwijl registers de toegankelijkheid vergemakkelijken. De uitvoerige lijst van bronnen en geraadpleegde literatuur geeft een indruk van de spanwijdte van het onderzoek; uit de inleiding blijkt dat tevens geput is uit gesprekken met een aantal prominenten uit de reederswereld.

RECENSIES

De Redersvereniging vormt een belangenorganisatie van de zogenaamde grote handelsvaart, het zeesleepvaartbedrijf, enige in de kleine handelsvaart werkzame ondernemingen en sinds de laatste jaren tevens de in de off-shore industrie vertegenwoordigde bedrijven. Dat zij zich vanaf 1905 richtte op gemeenschappelijke, economische, juridische, nautische en technische belangen spreekt vanzelf, maar dat de Redersvereniging de sociale aangelegenheden tussen 1911 en 1970 buiten de deur hield, verdient de aandacht. Het was een gevolg van de tweespalt tussen de krap bemeten kleine Rotterdamse wildevaartbedrijven, die vanwege geringe marges behoefte hadden aan sterk tegenspel jegens de vakbeweging en de grote Amsterdamse lijnvaartbedrijven, die royaler konden zijn en minder behoefte toonden aan een nieuwe landelijke organisatie voor de behartiging van hun belangen op sociaal terrein. Met de beperking van het takenpakket was evenwel de betekenis van de vereniging verminderd. Pas sedert de eerste wereldoorlog is dan ook de ster van deze organisatie gerezen, toen de maritieme omstandigheden snel verslechterden en de overheid een actieve rol op scheepvaartgebied moest gaan spelen. Na de oorlog is de conjuncturele en structurele ontwikkeling voortdurend zorgwekkend geweest en heeft de vereniging, in het bijzonder tijdens de malaise der jaren dertig, een belangrijke bijdrage geleverd in het streven tot overleving. Overheidssteun en internationale samenwerking waren voorname thema's. De schrijver verhuult niet dat het interne samenspel veelal moeilijk te realiseren was en het niet aan heftige conflicten ontbrak. Op sociaal gebied leidden de moeilijkheden tot oprichting van een aparte werkgeversorganisatie voor de lijnvaart.

Tijdens de tweede wereldoorlog speelde het belangrijkste betreffende de Nederlandse scheepvaart buiten Nederland, met Londen als tijdelijk centrum. Daarna kon de Redersvereniging aan betekenis herwinnen door haar belangrijke rol bij de wederopbouw van de koopvaardijvloot en de afwikkeling van kwesties uit de oorlog. Midden jaren vijftig trof de reders het verwijt van conservatisme. Dat was wel waar en had te maken met de wisselvalligheid van hun bedrijf, maar eveneens met hun traditionalisme. In tegenstelling tot de Noorse en Griekse reders namen de Nederlandse niet deel in de groeiende tankvaart. Met de problemen van de tweede vervoersrevolutie met haar concentratie, schaalvergroting en specialisatie wist de Redersvereniging tussen 1956 en 1973 niet goed raad. Tegen de vlagdiscriminatie trok men vergeefs ten strijde. Het verminderd belang van de scheepvaart, onder andere door de emancipatie der koloniën, maakte dat dit bij onze handelspolitiek ondergeschikt werd gemaakt aan het belang van landbouw en industrie. Na de welvaartscentering in de jaren zeventig verschaalde het ondernemingsklimaat in Nederland. Ten gevolge van de energiecrisis konden evenwel in de off-shore industrie werkzame bedrijven gedijen, terwijl Nederland tevens een overwegende plaats verwierf in de zwareladingvaart. Dankzij een nieuwe verenigingsstructuur was de Redersvereniging veel slagvaardiger dan tevoren. Zij kon nu regering en parlement ervan overtuigen dat steunverlening aan de scheepvaart noodzakelijk was. De sinds 1976 geldende regelingen droegen bij tot de beoogde structuurverbetering in de koopvaardij. De reders kwamen daarnaast meer op de koers van de tijd te liggen; het beleid was niet meer gericht op allerlei afwijzing van het maatschappelijk proces maar op aanpassing en beïnvloeding ervan.

Het boek van Flierman voegt iets toe aan het beeld van Nederland als zeevarende natie, thuis kibbelend over allerlei zaken, op zee aan het werk. Kwantitatief gingen wij sinds 1930 vooruit van 3,0 miljoen brutoregister ton naar 5,7 miljoen in 1980, maar Noorwegen bijvoorbeeld van 3,6 miljoen naar 22,0 miljoen. De achtergrond hiervan is bekend. Het Ne-

derlandse vervolghaar zal te zijner tijd hopelijk op dezelfde kundige wijze geboekstaafd worden.

Joh. de Vries

G. Teitler, ed., *Dagboek aantekeningen van vice-admiraal F. Pinke, commandant zeemacht in Nederlands-Indië 1914-1916* (Rijks Geschiedkundige Publicatiën Kleine Serie LX; Den Haag: Martinus Nijhoff, 1986, xviii + 280 blz., f75,-, ISBN 90 6890 074 9).

De positie van Nederlands-Indië in de Nederlandse buitenlandse politiek tijdens de eerste wereldoorlog is, zo stelt de bezorger van dit dagboek in zijn inleiding, tot nu toe slechts zijdelings belicht. Ook de aantekeningen van de toenmalige commandant zeemacht in Nederlands-Indië, vice-admiraal F. Pinke, laten volgens hem daarop niet het volle licht schijnen. Desalniettemin werd diens dagboek van voldoende historisch belang geacht om een uitgave te rechtvaardigen. De notities van deze vlootvoogd, die het krijgsmachtdeel commandeerde dat bij de neutraliteitshandhaving in de archipel een hoofdrol speelde en die zich ontpopte als een van de belangrijkste adviseurs van de landvoogd, A. W. F. Idenburg, geven dan ook opheldering hoe althans volgens één van de hoofdrolspelers het neutraliteitsbeleid ten aanzien van de kolonie gestalte kreeg.

Pinke beschrijft in zijn dagboek in retrospectief de belangrijkste maritiem-politieke ontwikkelingen met betrekking tot de neutraliteitshandhaving in de archipel. In de eerste oorlogsmaand concentreerde aller aandacht zich op Japan en Groot-Brittannië. De vraag was of eerstgenoemde mogendheid de strijd in Europa zou aangrijpen om zich in Azië niet alleen van de Duitse koloniën, maar ook van de overzeese bezittingen der neutrale staten meester te maken, of dat Groot-Brittannië zijn bondgenoot kon bewegen het grondgebied der neutralen ongemoeid te laten. Om een eventuele Japanse aanval te kunnen afslaan, werd het Nederlandse eskader geconcentreerd in het centrum van de archipel. Toen duidelijk werd dat Japan de neutraliteit van Nederland(s-Indië) zou respecteren, werd de vloot verspreid teneinde die neutraliteit overal in de archipel zo goed mogelijk te kunnen bewaken. Van Duitse zijde werd in 1914 gepoogd op afgelegen plaatsen in de archipel kolenoverlaadstations in te richten. Hiertegen werd met succes opgetreden. Duitse pogingen in het daaropvolgende jaar om via Nederlands-Indië opstandigen in de Britse koloniën van wapens te voorzien, liepen eveneens spaak. De Britse en Japanse oorlogsschepen die in die jaren herhaaldelijk korte 'inspectiebezoeken' aan de archipel aflegden, waren de Nederlandse marine echter steeds te snel af.

De neutraliteitsbewaking was niet alleen een maritiem steekspel tussen Nederland en de belligerenten. Het was ook een politiek-juridisch gevecht tussen de Nederlandse autoriteiten in patria en in de koloniën. De aan het begin van de oorlog door de Nederlandse regering uitgevaardigde neutraliteitsproclamatie en de bijbehorende geheime instructies aangaande de neutraliteitshandhaving bleken soms voor meer dan een uitleg vatbaar dan wel strijdig met elkaar. Tevens leek toepassing van sommige bepalingen om politieke of militair-technische redenen in Nederland wel, maar in Nederlands-Indië niet aanlokkelijk of mogelijk. Bij deze papieren conflicten over de wijze waarop de onzijdigheid in beide werelddelen moest worden verdedigd, stonden veelal de vloot- en landvoogd enerzijds en de minister van marine anderzijds tegenover elkaar. De minister van koloniën Th. B. Pleyte, trad meermalen op als bemiddelaar.