

mogelijk gemaakte differentiatie. Uiteindelijk was het standpunt van Korteweg c. s. overwonnen. De kans op een echt Groningse signatuur was toen allang verkeken.

In de hoofdstukken van Kastelein is het meest historische gegeven. Mevrouw Bijsterveld volgt daarop met de kundige bespreking van de roerige jaren 1967-1973 onder de titel 'een vleugje revolutie'. Van der Meulen laat de jaren 1973-1978 herleven onder de vraag: herstel of vernieuwing? Het decennium 1978-1988 is weer voor rekening van Kastelein, nu met medewerking van Jouke Nijman en onder het veelzeggende hoofd 'in de greep van de overheid'. Desondanks (of toch dankzij?) vormen deze jaren een bloeiperiode voor de faculteit, zowel kwantitatief als kwalitatief en dit laatste mede dankzij een sterk benoemingsbeleid. Als tijdbeeld is mooi en relevant de aandacht die aan de viering van het veertigjarig jubileum wordt gegeven. We behoeven niet te millimeteren ten opzichte van de overige economische faculteiten om te constateren dat de Groningse economische faculteit een eigen en krachtige positie heeft verworven. Deze in historisch perspectief zichtbaar te hebben gemaakt, is de verdienste van het trio auteurs. Daarbij zijn zij alle wensen omtrent kwantitatieve gegevens, afbeeldingen en namenregister voor geweest. Alleen over de bestemming van de afgestudeerden vernemen we niets, maar de ervaring leert dat die niet makkelijk valt te traceren. Dit laat evenwel onverlet het belang van het boek, ook als bijdrage tot de universiteitsgeschiedenis in het algemeen en die van het economisch hoger onderwijs in het bijzonder.

Joh. de Vries

H. van Driel, *Samenwerking in haven en vervoer in het containertijdperk* (Dissertatie Rotterdam 1990; Delft: Eburon, 1990, ix + 489 blz., ISBN 90 5166 159 2).

Uitgangspunt voor Van Driels studie is de diepingrijpende verandering in het mondiale transport sinds 1965 door een proces van ongekende schaalvergroting en van integratie van de diverse schakels van de vervoersketen — ook wel aangeduid als de 'tweede vervoersrevolutie'. Van Driels centrale vraag is nu of deze tot veranderingen in de mate van samenwerking tussen ondernemingen in de vervoerssector heeft geleid en door welke factoren het al of niet optreden van deze veranderingen te verklaren valt (2). Daartoe onderzocht hij drie sectoren: de lijnrederij, de goederenoverslag en het wegvervoer. Bij de analyse van hun ontwikkeling groepeerde hij de factoren steeds in de volgende clusters: a. impulsen tot samenwerking, die vooral hun oorsprong vonden in de grootte van het ondernemersrisico bij het scheppen van de vereiste nieuwe vervoerscapaciteit; b. motieven voor samenwerking, zoals machtsvorming tegenover andere marktpartijen, mobilisatie van financiële middelen, het oplossen van het capaciteitsprobleem, groei en het bereiken van integratievoordelen; c. samenwerkingsbevorderende en -belemmerende factoren, die uiteenvallen in de structuur van het ondernemingenbestand (aantal omvang bindingen aan andere concerns) sociaal-culturele factoren (tradities, mentaliteit, groepsgevoel) en als staartje nog de rol van vakbonden en overheid. Al deze factorenclusters leiden dan in hun onderlinge wisselwerking tot de uiteindelijke vormen van samenwerking: afstemming (pools, prijzen, marktverdeling), samenwerking bij capaciteitsbenutting en fusies.

Van Driels analyse is zeer gedetailleerd, vooral in het gedeelte over de haven dat meer pagina's telt dan dat over de andere sectoren te zamen. Hij spreekt met kennis van zaken, verkregen door het raadplegen van vele bedrijfsarchieven en door het interviewen van vele personen uit de drie sectoren (ook hier weer voor het merendeel uit de havenwereld: 26 van de 46). Men mag aannemen, dat de situatie in de haven wat ingewikkelder was dan in de andere sectoren, gezien de vele overlappende ondernemersactiviteiten, de diverse bindingen over en weer, de fusies en overnames en de vele, vaak zeer tijdelijke combinaties, zowel in de containeroverslag als in het algemene stukgoed. Het duizelt de lezer, ondanks de lange lijst met afkortingen voorin en de

ingewikkelde bedrijvenstamboom achterin; wellicht had het aanbeveling verdiend in de tekst meer de grote lijn aan te houden en te verwijzen naar een gedetailleerde beschrijving van de genealogische verwickelingen in de bijlagen. Anderzijds moet gezegd worden dat de auteur wel heeft weten te vermijden een bedrijfseconomische geschiedenis te schrijven die door een overmatig cijfermatige benadering nauwelijks toegankelijk zou zijn voor de geïnteresseerde historicus. Daarbij acht ik zijn aandacht voor de sociaal-culturele factoren, kort gezegd: de bedrijfscultuur, een waardevolle bijdrage aan de economische en sociale geschiedenis. Dit aspect wordt in de economische wetenschap maar al te vaak achteloos ter zijde geschoven, alsof alle beslissingen op rationele bedrijfseconomische gronden genomen worden. Van Driel laat zien, dat dit lang niet altijd het geval was en dit punt kent hij in zijn eindconclusie een grote betekenis toe. Zo heerste er onder de stuwadoors van oudsher een sterke sfeer van rivaliteit: deze bedrijven waren vaak door eenvoudige mensen van de grond af opgebouwd, doorgaans in de scherpe onderlinge concurrentie die kenmerkend is voor *self-made men*. Hierdoor werd de samenwerking sterk bemoeilijkt, ook toen deze in de fase van de containerisering raadzaam werd door de hoge investeringslasten en de schaarste aan geschikte terreinen (voldoende diepgang aan de kaden en flinke landinwaartse diepte voor de opslag). Dat die samenwerking er wel kwam, en nog wel in de vorm van de ECT, was dan ook vooral te danken aan het ingrijpen van het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam (GHB). De lijnrederij werd gedomineerd door enkele oude families met status; deze waren allang gewend de markt te ordenen via allerlei afspraken (*conferences*) en hun bedrijven konden daarom ook makkelijker inspelen op de noodzaak voor verdergaande samenwerking in het containertijdperk.

Toch is het jammer, dat Van Driel niet dieper is ingegaan op het verschijnsel bedrijfscultuur. Hij doet geen poging tot een verdere theoretische of historische verdieping. Zo heeft hij geen gebruik gemaakt van de dissertatie van Hoekema (*Rechtsnorm en sociale feiten*) over kleine havendiefstal, waarin een typologie van bedrijfsculturen ten opzichte van dit vergrijp werd geformuleerd, die zeker ruimer toepasbaar geweest zou zijn. Ook van de vele interviews maakt hij in dit opzicht spaarzaam gebruik, wat gezien de aard van deze bron jammer is; deze zouden naar mijn smaak veel meer treffende citaten hebben moeten opleveren over dit onderwerp.

Een tweede punt waarop hij in zijn eindconclusie grote nadruk legt is de voelbaarheid van de externe concurrentie: die leidde bij de reders al in een vroeg stadium tot samenwerking, maar hield deze bij de stuwadoors juist lange tijd tegen, omdat Rotterdam zo gunstig ten opzichte van het Duitse achterland was gelegen; bij het wegvervoer bevorderde de concurrentie van spoorwegen en binnenvaart de samenwerking, die echter werd gefrustreerd door de structuur van het ondernemingsbestand.

Tot slot: het is jammer dat in het hele model van Van Driel de overheid zo'n marginale rol speelt, terwijl deze op tal van plaatsen in zijn studie van cruciaal belang blijkt te zijn geweest (229,325). Zeker in het kader van de Rotterdamse situatie zou dit tot interessante vragen hebben geleid: hoe is het te verklaren dat een overwegend sociaal-democratisch gemeentebestuur zo consequent de samenwerking tussen de ondernemingen heeft bevorderd? Ook de rol van de vakbeweging komt daarbij in het geding: deze wordt door Van Driel vrijwel steeds als een negatieve factor voor de samenwerking gezien (bijvoorbeeld 308-309). Maar is dit niet logisch, als de ter tafel liggende plannen steeds tot ontslagen zouden leiden? Over het algemeen zijn de Nederlandse bonden van transportarbeiders in historisch perspectief en in vergelijking met het buitenland bezien zeker niet als innovatie-vijandig te bestempelen. Maar wellicht vragen we nu teveel van een auteur die toch in de eerste plaats vanuit de optiek van de bedrijven redeneerde.

Nederlandse ondernemers over de grenzen. Een vertrekpunt

PIM KOOIJ

Nederlandse ondernemers over de grenzen. De keuze van dit thema voor het NHG najaarscongres 1992 is natuurlijk ingegeven door de actualiteit van twee jaartallen: 1492, dat het begin van een wedloop op buiten-Europese grondstoffen- en afzetmarkten markeert en 1992, aan het eind van welk jaar binnen de Europese Gemeenschap de grenzen op een andere wijze zullen gaan functioneren. De werktitel van het congres luidde dan ook: 500 jaar Nederlandse ondernemers over de grenzen. Deze hebben we echter moeten herzien omdat de 'vroegste' bijdragen, die men ons kon toezeggen, de achttiende eeuw betreffen. Bovendien was de respons relatief klein. Dat roept natuurlijk een aantal vragen op:

- 1 Waren er vóór de achttiende eeuw geen Nederlandse ondernemers actief in het buitenland?
- 2 Zijn er werkelijk maar zo weinig onderzoekers met de onderhavige materie bezig en zo ja waar ligt dat aan?
- 3 Een vraag die in het verlengde van de voorgaande ligt: is de gekozen problematiek wellicht wetenschappelijk minder interessant en actueel?

Om met de laatste vraag te beginnen. Actueel is de problematiek zeker. Marktpenetratie is tot op de dag van vandaag een zaak gebleven waarvoor geen algemeen kader kan worden gegeven. Handboeken bedrijfseconomie staan vol met *trial and error* verhalen die afzonderlijke casus betreffen en in de kranten worden *successtories* over lucratief opereren in het zojuist geopende Oosteuropese marktgebied, afgewisseld met rapportages van falikante mislukkingen.

De uitdagingen zijn dan ook per gebied verschillend, zoals ze ook in de tijd voortdurend van vorm veranderden. Wel zijn ze natuurlijk in hun algemeenheid aan te duiden: oorlogen, infrastructurele divergentie, taalproblemen, cultuurverschillen en de opstelling van machtsdragers en autoriteiten. Bovendien wist de ene ondernemer een schijnbaar negatieve omstandigheid in zijn voordeel om te zetten, terwijl de andere, hoewel de omstandigheden gunstig leken, positieve uitdagingen niet wist te benutten. Dat was ook het geval bij de specifiek bedrijfseconomische aspecten, zoals lonen, prijzen, de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en technologische voorsprong c. q. achterstand ten opzichte van Nederland.

De problematiek is dus actueel. Of beter gezegd weer actueel, want zolang de handel langs gebaande paden loopt, is er minder behoefte aan een historische dimensie.

De laatste maal dat er fundamentele wijzigingen in het handelspatroon optraden waarbij vele nieuwe bruggen geslagen werden, was aan het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste. Dit hing samen met het moderne imperialisme en