

KPM: Macht, markt en ruimte

bespreking van

J. N. F. M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Dissertatie Leiden 1992; Hilversum: Verloren, 1992, 756 blz., f120,-, ISBN 90 6550 403 6).

JOH. DE VRIES

Van dit werk dat de auteur tot proefschrift diende aan de Rijksuniversiteit Leiden, was de mare in dagbladrecensie (J. de Jong, *De Volkskrant* van 6 februari 1993) en tijdschriftbespreking (F. Broeze in *NEHA-bulletin*, i, 1993) vooruitgesneld. Mijn interesse was in de eerste plaats van zakelijke aard met betrekking tot de bedrijfsgeschiedenis van Nederland overzee maar bezat daarnaast ook een persoonlijk element. De bedrijfshistoricus A. Heerding, auteur van twee delen geschiedschrijving van Philips, vertelde destijds in geuren en kleuren hoe hij in de nadagen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (hier verder aangeduid als KPM) archiefbestanddelen van de onderneming voor vernietiging had behoed en deze bij zich thuis had ondergebracht. Hij was bij de KPM zijn loopbaan begonnen en had zich voorgenomen na Philips de geschiedenis van de KPM te schrijven. Daarvan is het door zijn vroege dood niet gekomen maar de herinnering eraan bracht mij ertoe vooraf de lijst van archivalia in het boek van À Campo te raadplegen. Dit leverde een voor een proefschrift ongewone confrontatie op want een lijst van archivalia ontbreekt in dit werk. Wel bevat het een literatuurlijst (724-751) en natuurlijk geeft À Campo verwijzingen naar het KPM-archief, maar geen afzonderlijke lijst van archivalia die met name van belang kan zijn voor een inzicht in de structuur van een bewaard gebleven archief. Aldus blijf ik met een eerste punt, meer van informatie dan van discussie, zitten: waarom ontbreekt een lijst van archivalia die tot dusver zo typisch voor historische proefschriften was?

Dit was wat als een toevallige persoonlijke opmaat in de eerste plaats trof. Uiteraard moet de inhoud van dit volumineuze boek in de beschouwing vooropstaan. Reeds in de tweede zin van zijn tekst kondigt À Campo aan dat hij de uitgangspunten van zijn onderzoek in de inleiding weergeeft en het is met interesse dat de lezer zich voor de probleemstelling daarnaar wendt, mede omdat hierin toch in de eerste plaats ratio en legitimatie voor de grote uitvoerigheid van de auteur liggen. À Campo is ten aanzien van de probleemstelling glashelder: wat was de rol van de KPM in het Nederlandse imperialisme in de Indonesische archipel in de periode tot aan de eerste wereldoorlog? Dit lijkt op het eerste oog voldoende maar À Campo neemt hier een voorschot op de navolgende uitvoerigheid door de probleemstelling te nuanceren. Bij dit Nederlandse imperialisme is staatsvorming of nog beter: hervorming van de koloniale staat in het geding, bij de onderneming een sociaal-technologisch (of sociotechnisch) systeem en bij de rol van de KPM in het Nederlandse imperialisme blijkt het om het in elkaar grijpen van twee tegelijkertijd optredende processen te gaan: de ontwikkeling en hervorming van de koloniale staat en de groei van de pakketvaart als sociaal-technologisch systeem. Uitvoerig analyseert de schrijver hier zijn thematiek. Dat is te waarderen vanuit een noodzaak tot tekening en afbakening van de probleemstelling en het aangeven van achtergronden, zolang de zucht tot uitleg niet ontspoot. Dit is helaas het geval wanneer geconstateerd wordt dat de vraag naar de rol van de pakketvaart in de koloniale staatsvorming van Indonesië uitnodigt tot een beschrijving van het bedrijf als actor. Dat was al duidelijk maar is nog relevant. Wanneer evenwel daarop volgt dat in de navolgende hoofdstukken '... de geest en het gedrag van de onderneming, dus het bedrijf als actor worden beschreven' (36), is de theoretische diepgang overgegaan in schijnindiepzinnig-

heid en komt de vraag op of de auteur wel het onderscheid kent tussen de begrippen bedrijf en onderneming.

Dit boek is doordrenkt van theorie en kan men daarom waarderen als een poging de bedrijfsgeschiedenis op te heffen uit de elementaire staat van descriptie. Maar in tegenstelling tot wat men zou verwachten heeft het niet geleid tot beknoptheid. Na de inleiding vervat À Campo de eigenlijke stof in een drietal onderdelen dat eenvoud aan helderheid paart en bepaald een trouvaille vormt. Voorop gaat het thema macht, nader aangeduid als pakketvaart en politieke ontwikkeling (39-220), gevolgd door het thema markt, en wel pakketvaart en economische ontwikkeling (223-532) en besloten met het thema ruimte, weinig verrassend benoemd als pakketvaart en ruimtelijke ontwikkeling (535-633). Hoewel men kan twisten over de volgorde van de thema's markt en ruimte—de laatste is eerder bepalend voor de markt dan de markt voor de ruimte — doet het geen afbreuk aan de compositorische helderheid.

Helaas gaat de winst aan helderheid hierna verloren in uitvoerigheid. Zowel het achtereenvolgende deel over de macht als dat over de markt is van een gedetailleerdheid die herinneringen opwekt aan het ouderwetse gedenboek. De vele citaten waarmee het boek doorspekt is, versterken deze indruk. Ik ken uit de recente literatuur over de bedrijfsgeschiedenis van Nederlandse of buitenlandse huize geen publikatie die zo kwistig de bronnen doet 'spreken'. Het eerste deel over de macht beslaat 181 bladzijden en bevat opgeteld totaal ruim 17 bladzijden citaten, dat is bijna 10% van de tekst van dit deel. Het daaropvolgende deel over de markt telt 309 bladzijden en bevat 24 bladzijden citaten, dat is bijna 8%. Alleen in het laatste deel ruimte ontbreekt het citaat vrijwel en dat is begrijpelijk omdat daarin op strakke wijze theorie wordt toegepast. Nu is het niet zo dat er zonder citaten veel ruimtewinst zou zijn geboekt, maar na enige tijd gaan zij tijdens het lezen irriteren omdat zij, of inhoud bevatten die de auteur beter had kunnen weergeven of het beschrevene herhalen óf puur futiel zijn. Op 336 komt een twaalfregel citaat voor dat ons de waardering van het reizende publiek voor de luxe op de stoomschepen beschrijft... Een aaneenrijging van citaten lijkt in ieder geval in een wetenschappelijk werk een zwaktebod, tenzij het om analyse van teksten gaat.

Nog is dit alles niet bepalend voor de uitvoerigheid van dit werk. Het is voor alles een maritiem boek en voert ons in de eerste twee delen in een niet ophoudende kabling en deining langs alle onderwerpen en onderwerpjes die met de KPM in de beschreven periode te maken hebben. Vooral het deel markt dat over de pakketvaart en de economische ontwikkeling handelt, draagt sterk het karakter van het ouderwetse uitputtende gedenboek, met zijn opsomming van concurrenten, scheepvaartlijnen, agentschappen, zeehavens, droogdokken en werven, alsmede de interne organisatie van de KPM met waarlijk alle bedrijfseconomische aspecten. Over het personeel worden we 30 bladzijden onderhouden en het vormt interessante stof, zoals het heet, nuttig voor latere onderzoekers, maar waar is hierin de relatie met het eigenlijke thema van deze studie (de rol van de KPM in het Nederlandse imperialisme in de Indonesische archipel)? Voor veel details kunnen we immers ook terecht in het echte gedenboek van M. G. de Boer en J. C. Westermann, *Een halve eeuw pakketvaart 1891-1941* (1941).

Compositorisch geeft het derde en laatste deel over de ruimte de meeste bevrediging. Hier gaat de auteur in op de pakketvaart als ruimtelijk netwerk. De ontplooiing van het pakketvaartverkeer vat hij daarbij op als een tijd-ruimtelijk proces in drie dimensies: verbreding, verbinding en intensivering. Deze amper honderd bladzijden vormen een proefschrift op zichzelf, dat enige verbazing wekt omdat het is alsof een andere schrijver aan het woord komt. In een systeemtheoretisch kader volgt een fraaie kwantitatief-ruimtelijke analyse, besloten door een toetsing aan het beschrijvende model van de ontwikkelingsfasen van verkeerssystemen, zoals dit is uiteengezet door de historisch-geograaf J. E. Vance in diens *The historical geography of transportation* uit 1986. De uitkomst (615 vlg.) is van dien aard dat À Campo in zijn enthousiasme de grens van

zijn periode (1888-1914) overschrijdt en de jaren 1930-1942 en na de tweede wereldoorlog in de beschouwing betreft.

Het belang van de analyse van het verkeersnetwerk ligt in de kwantitatieve onderbouwing van de conclusie van de voorafgaande delen macht en markt. Vormde in de jaren 1850-1890 de bestuurlijke expansie het meest bepalende voor de verbreiding van het netwerk, in het tijdvak 1891 -1910 was het effect van de maritieme op de economische expansie belangrijker dan op de bestuurlijke. In een groot deel van de archipel belichaamde de KPM zelf de bestuurlijke en economische expansie!

Per saldo blijkt de pakketvaart volgens A Campo een zijdelingse maar niet onbelangrijke factor in de transformatie van de koloniale staat te zijn geweest. Een parallel ligt voor de hand die de auteur niet aanwijst, met name de ontwikkeling van de semi-onafhankelijke centrale bank van Nederlands-Indië, de Javasche Bank. Zoals de KPM met haar lijnen op het gebied van de scheepvaart, zo trok de Javasche Bank lijnen in de sfeer van de geld- en kapitaalmarkt in de Indonesische archipel, in het bijzonder tijdens het presidentschap van mr. G. Vissering (1906-1912). In 1864 bezat de Javasche Bank agentschappen in Makassar en Padang. Het door A Campo geschetste beeld van de vorming van de koloniale staat maakt het plausibel dat pas in 1906 een agentschap te Pontianak volgde en daarna snel agentschappen in Benkalis, Medan, Bandjermasin (alle in 1907), Tandjong Balei, Tandjong Boera (1908), Bandoeng, Palembang (1909) en Menado (1910) tot stand kwamen. Visserings activiteit is van vergelijkbare betekenis geweest als die van de KPM en verwijst naar hetzelfde streven als van die andere *empire builders*.

Er kan geen twijfel over bestaan dat het boek van A Campo een stimulerende bijdrage vormt, zowel voor de geschiedenis van het Nederlandse imperialisme als voor de bedrijfs geschiedenis op moderne leest. Het had veel kunnen winnen aan strakheid, in het bijzonder ten behoeve van een vertaling in het Engels. Rest ten slotte nog de constatering dat het boek prettig leesbaar is uitgegeven, zeer spaarzaam is verlicht met illustraties — helaas niet van de hoofdpersonen — en dat het register alleen namen van personen, echter niet van ondernemingen bevat.

Imperialisme en pakketvaart

M. KUITENBROUWER

'It is not easy to write about imperialism. So much has been written already about it'. Dit citaat van de Amerikaanse historicus D. S. Landes heeft J. À Campo als motto meegegeven aan de inleiding bij zijn indrukwekkende dissertatie over de Koninklijke Paketvaart Maatschappij in de periode 1888-1914. In 1961, toen Landes deze verzuchting slaakte, vulden de buitenlandse publikaties over het moderne imperialisme al een flinke boekenkast. Sindsdien zijn er nog heel wat planken over dit onderwerp vol geschreven. En sinds kort is er zelfs een bescheiden plaats voor het Nederlandse imperialisme ingeruimd. De dissertatie van À Campo is voor de recente discussie rond het Nederlandse imperialisme van groot belang. Hij sluit zich nadrukkelijk aan bij de toenemende tendens om van een Nederlands imperialisme in Indonesië te spreken, zij het met eigen, van het buitenland afwijkende trekken. Toch zou men dit boek en de schrijver onrecht doen door het louter en alleen als een *casestudy* binnen het Nederlandse imperialisme op te vatten. Op alle drie de door À Campo onderscheiden deelreinen, die van macht, markt en ruimte, kenmerkt zijn analyse van de KPM zich door theoretische relevantie en uitvoerige, empirische fundering. Dit belangrijke boek kan op alle drie de deelreinen als grensverleggend beschouwd worden. Pas na deze constatering acht ik mij geroepen om het deelterrein van de macht, van Nederlands imperialisme, er uit te lichten.

Het grensverleggende van het boek ligt in dit opzicht in de uitwerking van de sleutelbegrippen koloniale staat en koloniale staatsvorming door À Campo. Deze begrippen zijn niet nieuw, zoals de schrijver zelf bescheiden aangeeft met een verwijzing naar tijdgenoten en oudere koloniale deskundigen¹. Meer in het algemeen hebben ook na-oorlogse historici, met name Fasseur, Locher-Scholten en Van Goor, op de grote betekenis van het gouvernement voor het Nederlandse imperialisme gewezen². Maar À Campo heeft de conceptie van koloniale staatsvorming als typering van het Nederlandse imperialisme het meest overtuigend uitgewerkt, zowel in theoretisch als in empirisch opzicht. Door toepassing van het fasenmodel van de Amerikaanse politicoloog Rokkan legt À Campo een verband tussen het Nederlandse imperialisme, de vestiging van een koloniaal machtsmonopolie, en latere fasen van staatsvorming in Indonesië. Hij had deze analyse verder kunnen uitwerken door de 'periferistische' imperialisme-theorieën van Robinson en Fieldhouse er bij te betrekken of door een vergelijking met bijvoorbeeld India te maken³. Maar zo had hij wel aan de gang kunnen blijven. Als fundament van zijn boek voldoet

1 À Campo noemt in dit verband met name de historicus H. T. Colenbrander, de bestuursambtenaar H. Doef en de antropoloog-bestuursambtenaar J. van Baal; À Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 25-26.

2 Vgl. C. Fasseur, 'Een koloniale paradox. De Nederlandse expansie in de Indonesische archipel in het midden van de negentiende eeuw (1840-1870)', *Tijdschrift voor geschiedenis*, XCII (1979) 162-187; E. Locher-Scholten, *Ethiek in fragmenten. Vijf studies over koloniaal denken en doen van Nederlanders in de Indonesische archipel* (Utrecht, 1981) 176-209; J. van Goor, 'Imperialisme inde marge?': in: idem, ed., *Imperialisme in de marge. De afronding van Nederlands-Indië* (Utrecht, 1985) 9-18.

3 Zie R. Robinson, 'Non-European foundations of European imperialism; sketch for a theory of collaboration', R. Owen en B. Sutcliffe, *Studies in the theory of imperialism* (Londen, 1972) 117-143; idem, 'The excentric idea of imperialism, with or without empire', W. J. Mommsen en J. Osterhammel, ed., *Imperialism and after. Continuities and discontinuities* (Londen, 1986) 267-290; D. K. Fieldhouse, *Economics and empire 1830-1914* (Londen, 1973). Vgl. S. Rokkan, 'Dimensions of state formation and nation-building. A possible paradigm for research on variations within Europe' in: C. Tilly, ed., *The formation of national states in Western Europe* (Princeton, 1975) 562-600.

zijn theoretische inleiding ruimschoots. Door zijn uitvoerige uitwerking van het koloniale staatsvormingsproces in wisselwerking met de pakketvaart levert A Campo een eigen, originele bijdrage aan het imperialisme-debat dat de laatste jaren in de Nederlandse geschiedschrijving gevoerd is. Voordat ik deze bijdrage verder toe zal lichten moet ik even dit debat in herinnering brengen. Waar ging dat ook weer om?

Toen het begrip imperialisme in 1970 op het congres van het Nederlands historisch genootschap geïntroduceerd werd in de na-oorlogse, postkoloniale geschiedschrijving overheerste nog de scepsis⁴. Ook A Campo prefereerde in zijn eerste publikatie de ruime, neutrale term expansie boven het beladen begrip imperialisme voor Nederland⁵. In navolging van Van 't Veer concludeerde ik in mijn dissertatie in 1985 ondubbelzinnig dat er een Nederlands imperialisme bestaan had — het imperialisme van een kleine mogendheid dat eigenlijk alleen in dat opzicht afweek van het imperialisme van de grote mogendheden die al vroeg overzee gevestigd waren⁶. In navolging van Schöffers ontkende toen Wesseling vrijwel over de gehele linie de toepasbaarheid van het begrip imperialisme voor Nederland⁷. Vervolgens verliep het debat zoals debatten in de historiografie vaker zouden moeten verlopen. Tussen de betreffende extreme standpunten van Wesseling en mij formuleerden verstandige historici een genuanceerde tussenpositie, maar wel met aanvaarding van het begrip imperialisme voor Nederland⁸. Daarbij sloten de beide protagonisten zich tenslotte wijselijk aan, uiteraard zonder hun aanvankelijke stellingname geheel te loochenen. Wesseling toonde zich in dit opzicht de oudste en wijste. Al snel aanvaardde ook hij de term imperialisme voor Nederland, dat zelfs op dit punt overeenkomsten met Engeland zou vertonen⁹. Op mijn beurt overwon ik bij een reactie op Wesseling's aanvankelijke kritiek mijn scepsis tegenover de centrale betekenis van het ethische imperialisme van de koloniale staat in het geval van Nederland¹⁰. Gezien zijn gecharmeerdheid met de 'excentrische' benadering van Robinson zal Wesseling zich ook wel in dit standpunt kunnen vinden. De enige meningsverschillen die er tussen Wesseling en mij zijn overgebleven gaan over de mate van discontinuïteit in het Nederlandse imperialisme, de aanwezigheid van

4 Het congres kreeg dan ook de hybride titel mee: 'De Nederlandse expansie in Indonesië in de tijd van het moderne imperialisme'; vgl. *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, LXXXVI (1971).

5 J. à Campo, 'Orde, rust en welvaart. Over de Nederlandse expansie in de Indische archipel omstreeks 1900', *Acta Politica*, XV (1980) 145-189.

6 M. Kuitenbrouwer, *Nederland en de opkomst van het moderne imperialisme. Koloniën en buitenlandse politiek 1870-1902* (Amsterdam, 1985) 200-229. Vgl. P. van 't Veer, *De Atjeh-oorlog* (Amsterdam, 1969) *passim*; *idem*, 'De machthebbers van Indië', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, LXXXVI (1971) 40-47.

7 H. L. Wesseling, 'Bestond er een Nederlands imperialisme?', *Tijdschrift voor geschiedenis*, IC (1986) 214-226. Vgl. I. Schöffers, 'Dutch 'expansion' and Indonesian reactions. Some dilemmas of modern colonial rule', H. L. Wesseling, ed., *Expansion and reaction. Essays on European expansion and reactions in Asia and reactions in Asia and Africa* (Leiden, 1978) 78-81.

8 Naast schriftelijke en mondelinge uitlatingen van de eerder genoemde historici Fasseur, Locher-Scholten en Van Goor heeft vooral J. Th. Lindblad een belangwekkende tussenpositie geformuleerd; vgl. 'Economie aspects of the Dutch expansion in Indonesia, 1870-1914', *Modern Asian Studies*, XXIII (1989) 3-4. De onlangs verschenen *casestudy* over de Nederlandse betrekkingen met Djambi van E. Locher-Scholten, *Sumatraans sultanaat en koloniale staat. De relatie Djambi-Batavia (1830-1907) en het Nederlands imperialisme* (Leiden, 1994) bevat waardevolle gegevens en inzichten ten aanzien van de rangorde tussen de verschillende factoren binnen het Nederlandse imperialisme.

9 H. L. Wesseling, 'British and Dutch imperialism. A comparison', *Itinerario*, XIII (1989) 61-77.

10 M. Kuitenbrouwer, 'Het imperialisme van een kleine mogendheid. De overzeese expansie van Nederland, 1870-1914' in: N. C. F. van Sas, ed., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlands beleid* (Haarlem, 1991) 42-72.

specifiek Nederlandse, binnenlandse drijfveren van expansie en de toepasbaarheid van Betts' verklarende begrippenpaar *contiguity* en *pre-emption*¹¹. Welnu, in A Campo's analyse zie ik een duidelijke bevestiging van discontinuïteit, van de aanwezigheid van binnenlandse factoren en van de relevantie van met name het begrip *pre-emption*.

Zelf stelt A Campo nadrukkelijk dat het Nederlandse imperialisme in de verschijningsvorm van de koloniale staatsvorming niet kan worden afgedaan als louter 'meer van het zelfde', zoals Wesseling beweerde. Zonder Betts' term *pre-emption* te gebruiken signaleert hij bij het ontstaan en functioneren van de KPM wel een duidelijk tegen het buitenland gericht, preventief element. Maar om nu deze externe factor, de reactie op het buitenlandse imperialisme, met Wesseling ironisch tot de enige drijfveer van het Nederlandse imperialisme te bestempelen, gaat hem veel te ver. À Campo erkent bij de oprichting van de KPM ook de betekenis van specifiek Nederlandse, politieke en economische factoren. Mijn enige kritische kanttekening bij zijn analyse betreft het ontbreken van een expliciete conclusie dat deze binnenlandse factoren in de beginfase van de KPM zelfs beslissend waren. Het gouvernement en plaatselijke ondernemers in Indië prefereerden juist de voortzetting van de pakketvaart door de Nederlandsen-Indische Stoomvaart Maatschappij, in feite een Britse onderneming. Het was het Nederlandse parlement, zo vaak onderschat in de imperialisme-analyse, dat al ruim voordat het overheidscontract met de NISM afliep, opriep tot toekenning van het nieuwe contract aan een nationale, Nederlandse onderneming, met het oog op toekomstige, politieke en economische belangen die met de pakketvaart gemoeid waren.

De pakketvaart dient te worden gebracht in handen van eene maatschappij, die van huis uit eene Nederlandsche is. Als zoodanig schijnen de bestaande stoomvaartmaatschappijen voor de vaart tusschen Nederland en Indië, die het meeste belang hebben om het verkeer in nationale richting te leiden in de eerste plaats aanbeveling te verdienen

zoals het in het voorlopig verslag bij de koloniale begroting voor 1887 geformuleerd werd.

In één woord: allen moeten medewerken, Regeering, ambtenaren, particulieren, tot dat ééne doel: de Engelschman er uit en wij er in ...

juichte een enthousiaste publicist¹². Van waar deze nationalistische stemming? Na de invoering van vrijhandel was de Indische export naar Nederland sterk teruggelopen ten gunste van Engeland. De NISM stelde zijn lijndiensten af op de Britse oceaavaart, zo luidde de klacht aan Nederlandse zijde. Bovendien waren er de voorafgaande jaren grote politieke spanningen geweest met Engeland over Sumatra en Borneo. De militaire en politionele taken van de pakketvaart in de buitengewesten werden niet meer toevertrouwd aan een Britse onderneming. De grote reders van Amsterdam en Rotterdam, die nauwe relaties onderhielden met invloedrijke kamerleden, speelden handig in op de nationalistische stemming in het parlement. De regering nam vervolgens het parlementaire initiatief over. Het gouvernement kreeg inspraak bij de opstelling van het contract met de nieuwe KPM, maar had goed beschouwd slechts te volgen. Dit zwaar gesubsidieerde contract, dat de KPM vrijwel een monopoliepositie verleende, keurde de Tweede Kamer in 1888 met een overweldigende meerderheid van 51 tegen 3 stemmen goed.

À Campo toont enige scepsis over het veelvuldige beroep op het nationaal belang door reders, minister en kamerleden. Ongetwijfeld is er enige manipulatie en orkestratie bij de contractver-

¹¹ *Contiguity*, geografische aangrenzing, vormde volgens Betts een continue factor in het negentiende-eeuwse imperialisme, *pre-emption*, preventieve occupatie, een discontinue factor, R. F. Betts, *The false dawn. European imperialism in the nineteenth century* (Minneapolis, 1975) 81-83.

¹² Geciteerd in À Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 66, 244.

lening aan de KPM opgetreden. Maar dat deze zo succesvol werkte duidt er op dat er in Nederland een voedingsbodem voor nationalisme bestond. Evenals het Nederlandse imperialisme krijgt ook dit Nederlandse nationalisme aan het einde van de negentiende eeuw eindelijk de nodige aandacht in de geschiedschrijving¹³. Eenmaal in bezit van het overheidscontract ontwikkelde de KPM zich inderdaad in nauwe wisselwerking met de zich verzelfstandigende koloniale staat. Tegelijkertijd bleef de onderneming Nederlandse belangen dienen. Daar zorgde de geoliede tandem van minister Cremer en gouverneur-generaal Van der Wijck wel voor — Nederlandse imperialisten die beiden belangrijke functies in de KPM vervuld hadden. Zo herstelde de Indische uitvoer naar Nederland zich en plaatste de KPM grote orders bij de Nederlandse werven.

Wat betreft de wisselwerking tussen het functioneren van de expanderende KPM en de koloniale staatsvorming kan ik À Campo's analyse volledig onderschrijven. Hij toont overtuigend aan dat de KPM in de buitengewesten bijzonder strategische functies vervulde. Zowel tegenover de inheemse 'binnenlandse' als een eventuele 'buitenlandse vijand'. De nauwe relatie tussen pakketvaart en pacificatie in de buitengewesten werkt À Campo uit in drie boeiende *casestudies*, die elk tot op zekere hoogte als representatief kunnen gelden voor andere gevallen. Lombok is een voorbeeld van gewelddadige onderwerping die met een golf van nationalisme in Nederland gepaard ging. In Nieuw-Guinea vond een vreedzamer gezagsvestiging plaats, vooral met oog op het buitenland. En Poeloe Toedjoeh staat tenslotte voor de gevallen van geleidelijke, vreedzame gezagsuitbreiding. Aan alle drie deze gevallen verdiende de KPM behoorlijk. Het meest nog aan Lombok. Een 'Lombokjaar' bleef lange tijd een zegswijze voor goede bedrijfsresultaten binnen de KPM. À Campo laat zich echter door de winstgevende resultaten van de pacificatie voor de KPM niet verleiden om het economisch belang tot primaire oorzaak van het Nederlandse imperialisme te verheffen. 'Empire is a matter of transportation', schreef de Amerikaanse historicus I. Saint Tucker al in 1920 — weer zo'n treffend motto dat À Campo aan het deel over macht heeft meegegeven. Naast *motives* krijgen nu ook de *tools of empire* eindelijk meer aandacht in de geschiedschrijving¹⁴. In dit — en menig ander—opzicht komen er uit Leiden mooie dissertaties. Met deze constatering heb ik als voormalig medestudent van À Campo in de politicologie en geschiedenis aan de gemeentelijke universiteit van Amsterdam geen enkele moeite.

13 Vgl. J. Th. M. Bank, *Het roemrijk vaderland. Cultureel nationalisme in Nederland in de negentiende eeuw* (Den Haag, 1990); N. C. F. van Sas, 'Fin-de-siècle als nieuw begin. Nationalisme in Nederland rond 1900', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, CV1 (1991) 595-610; H. te Velde, *Gemeenschapszin en plichtsbesef. Liberalisme en nationalisme in Nederland, 1870-1918* (Den Haag, 1992).

14 Vgl. D. R. Headrick, *The tools of empire. Technology and European imperialism in the nineteenth century* (New York-Oxford, 1981) 3-17.

Reactie op de dubbelbespreking

J. à CAMPO

De besprekingen door Joh. de Vries en M. Kuitenbrouwer van mijn proefschrift geven blijk van een zeker verschil in waardering. Moge dit verschil de lezers prikkelen tot het vormen van een eigen oordeel. Enkele punten in de besprekingen vragen om een korte reactie mijnerzijds.

Joh. de Vries wijst op het ontbreken van een lijst van het geraadpleegd archiefmateriaal. Het omvangrijke KPM-archief wordt bewaard op het Algemeen Rijksarchief. Het wordt thans ontsloten door enkele, weinig systematische, plaatsingslijsten en schaduwlijsten, die ten tijde van het onderzoek nog in bewerking waren. De inventarisatie werd uitgesteld in afwachting van de overdracht van 'particuliere' collecties, met name de enkele strekkende meters omvattende collectie-Heerding, die vele 'top'stukken uit het centrale bedrijfsarchief bevatte, zoals de reisrapporten van inspecteurs, interne directieverslagen en vertrouwelijke correspondentie. Pas toen ik al jaren in de weer was met het KPM-onderzoek, kreeg ik van de heer Heerding, zoals in het Woord vooraf is vermeld, inzage in dit materiaal, dat ik uiteraard volledig heb verwerkt. Vrij kort voor de afronding van het boek werd de collectie-Heerding overgedragen aan het ARA. In deze onbestendige omstandigheden leek het, met het oog op latere naspeurbaarheid van het door mij geraadpleegde materiaal, beter de verantwoording van geraadpleegde archiefstukken te baseren op preciese omschrijving van elk stuk in de voetnoten dan op een globale verwijzing naar ontoereikende en tijdelijke plaatsingsnummers. Gezien de grote vertraging die ik daardoor indertijd heb opgelopen, hoop ik voor de voortgang van het bedrijfshistorisch onderzoek van ganser harte, dat de 'redzame' handelwijze van Heerding bij huidige bedrijfsarchivarissen met historische ambities geen algemene navolging zal vinden.

Belangwekkend is de opmerking van Joh. de Vries over de Javasche Bank. Het koloniale gouvernement leunde sterk op wederkerige betrekkingen met de grote ondernemingen in voor de overheid strategische sectoren, zoals met de NHM in handel en krediet en de KPM in de scheepvaart. Ik heb dit aangeduid als een samenstel van tweezijdige monopolies. Het is zeker de moeite waard na te gaan wat de positie van de Javasche Bank in deze configuratie is geweest. De claim, dat de rol van 'Vissering' van vergelijkbare betekenis is geweest als die van de KPM, is waarschijnlijk te fors als met 'vergelijkbaar' wordt bedoeld 'even groot'. Niet alleen is de actieve aanwezigheid op Java en in de Buitengewesten bescheidener, zij kwam in de meeste plaatsen pas tientallen jaren later dan Paketvaart en Handel-Maatschappij. De NHM speelde al in de zogeheten 'openlegging' van Sumatra's Oostkust een stuwende rol; de Javasche Bank kwam pas in de jaren van de munthervorming. (Zie het artikel van Potting in A. H. P. Clemens en J. Th. Lindblad, ed., *Het belang van de Buitengewesten* (Amsterdam, 1989). De rol van de Javasche Bank was voorts beperkt tot de 'westerse' sector, terwijl NHM en KPM (zeer belangrijk in kortlopend handelskrediet!) nauwe financiële banden ontwikkelden met het Chinese bedrijfsleven, dat overigens ook een eigen bankwezen en kredietnetwerken kende. Hoe dit alles ook zij, het belang van de opmerking van Joh. de Vries is, dat de rol van de grote banken in de financiële infrastructuur van de koloniale staat nog veel onderzoek behoeft. Daarin zal met name een vergelijking van het beleid van mr. G. Vissering met dat van zijn voorgangers, met name mr. N. P. van den Berg, licht werpen op de hervorming van de koloniale staat. Helaas is financiële analyse niet de sterkste kant van de Nederlandse bedrijfshistorici; R. N. J. Kamerling, J. Th. Lindblad en P. Th. van de Laar zijn betrekkelijke uitzonderingen.

Joh. de Vries waardeert mijn KPM-studie als 'doordrenkt van theorie' en daarom als 'een

poging de bedrijfsgeschiedenis op te heffen uit de staat van descriptie'. Ik vrees dat hier sprake is van overwaardering van mijn werk en, wat erger is, van onderschatting van de stand van zaken in de bedrijfsgeschiedenis. Aan Joh. de Vries hoeft uiteraard niet, maar aan sommige lezers wellicht nog wel te worden uitgelegd, dat deze tak van geschiedschrijving met name in de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Japan een volwaardig wetenschappelijk karakter draagt. En wie zou zich nog geroepen voelen tot de rol van 'opheffer' in Nederland, waar diverse moderne bedrijfshistorici zijn opgestaan, zoals M. van Eiteren, J. Th. Lindblad, F. J. A. Broeze, F. Messing, E. Fischer, M. Dierikx? Evenmin ben ik overigens geneigd de waarde van oudere en nieuwere beschrijvende werken categorisch te geringschatten. Ook het KPM-gedenkboek uit 1941 door M. G. de Boer en J. C. Westermann is en blijft een waardevol werk. Niettemin geloof ik meer te hebben gedaan dan aan genoemd werk ontleende details op te sommen en met citaten aaneen te rijgen. Joh. de Vries had uit de door hem genoemde bespreking van mijn proefschrift door F. J. A. Broeze in het *NEHA-Bulletin* kunnen weten, dat het gaat om grondige revisie en nieuwe perspectieven.

De uitvoerigheid van mijn proefschrift wordt door Joh. de Vries welhaast parodistisch breed uitmeten en kwantitatief onderbouwd. Wellicht anders dan Joh. de Vries zou wensen, heb ik de descriptie niet door theorie willen vervangen, maar doen ordenen en onderbouwen. Mijn Slotbeschouwing is bedoeld als verantwoording en tegelijk ter discussie stelling van de poging tot integratie van theorie en beschrijving, en van kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de rol van 'bedrijf als actor' en 'techniek als factor'. Overigens maakt het door R. K. Betts gebaarde en door M. Kuitenbrouwer gekoesterde begrippenpaar aangrenzing (*contiguity*) en vooruitgrijpen (*pre-emption*) geen deel uit van mijn theoretisch bestek, omdat dit naar mijn mening ruimte en tijd beschrijvende en geen verklarende begrippen zijn.

Tenslotte ben ik van mening dat een geschiedwetenschapper niet alleen een theoretisch debat voert met vakgenoten maar, voorzover het onderwerp dat toelaat, tegelijkertijd dient te beschrijven en daardoor een breder publiek te bereiken, hetgeen met dit boek over de KPM ruimschoots mogelijk is gebleken. Dit streven heeft niets te maken met popularisering, maar met de opvatting dat de taak van de historicus wortelt in het *liber scriptus proferetur*. Daarom is het zeer toepasselijk, dat M. Kuitenbrouwer mijn boek heeft geplaatst in het kader van de zeer laat op gang gekomen, zich voortslepende en nog lang niet voltooide dekolonisatie van de Nederlandse geschiedschrijving.

Recensies

P. de Win, *De schandstraffen in het wereldlijk strafrecht in de Zuidelijke Nederlanden van de middeleeuwen tot de Franse tijd bestudeerd in Europees perspectief* (Dissertatie RU Gent 1989; Verhandelingen van de Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, klasse der letteren, LIII, 139; Brussel: Paleis der academiën, 1991, 276 blz., Bf1500,-, ISBN90 6569561 3); en *idem, De kaakstraf in België van de Franse tijd tot 1867* (Iuris scripta historica VI; Brussel: Wetenschappelijk comité voor rechtsgeschiedenis; Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, 1992, 141 blz., ISBN 90 6569 572 9).

Eén der oude strafgebruiken waaraan ons dagelijks spraakgebruik herinnert, is het aan de kaak (ofte pronk) stellen. Deze in het openbaar voltrokken strafoefening behoorde tot de categorie der infamerende of eerloosheid brengende straffen. Deze *Ehrenstrafen* omvatten onder meer het dragen van een schandteken — extreem als lijfstraf in de vorm van een brandmerk —, de kaakstraf en de infaamverklaring. Duitse criminalisten hebben wel een theoretisch onderscheid gemaakt tussen *Ehrenstrafen* en *Schandstrafen*. De Win verstaat onder de laatste: 'die straffen die tot (hoofd-)doel hadden een persoon expliciet te schande te maken, dat wil zeggen zijn moreel en sociaal aanzien te verminderen door hem in persoon of via voorstellingen expliciet over te leveren aan de publieke bespotting zonder evenwel zijn lichaam door beulshand te laten schenden'. (24)

De auteur is in 1989 aan de Rijksuniversiteit te Gent gepromoveerd op een niet-gepubliceerde omvangrijke thesis die een rechtshistorisch en een rechtsarcheologisch gedeelte omvatte. De beide hier aangekondigde boeken zijn een bewerking — en vooral een bekorting — van het eerste gedeelte van dat proefschrift. Het tweede boek bevat gelukkig toch nogal wat rechtsarcheologisch materiaal, ook in de afbeeldingen.

Het eerste boek dan bevat een inleiding waarin het ongebruikelijke onderwerp wordt geplaatst in het kader van de Europese strafrechtstheoretische en -historische literatuur. Vervolgens presenteert De Win thematisch de smadelijke tocht, de tepronkstelling en de schandtekens en -strafstukken. Varianten van de profane schandtochten zijn de ezelsrit — ook bekend uit de volksgerichten en folkore — en het schandslepen. (Ook de spontane volkse behandeling van de 'moffenmeiden' na de tweede wereldoorlog valt er onder te rekenen.) Een zeer oude vorm van de smadelijke tocht is het steendragen, een straf die oorspronkelijk alleen aan vrouwen kon worden opgelegd (47-48). De derde variant ervan was het dragen van de houten mantel of huik. Evenals bij de vorige straffen werd deze veelal opgelegd wegens zedendelicten.

De straf van tepronkstelling op kaak (*pilori*) of schavot geschiedde doorgaans door vastkettening om de hals aan een schandpaal (*carcan*). De Win heeft onderzoek van indrukwekkende omvang verricht naar de lokale modaliteiten van deze straftoepassing, naar veroordeelden en hun delicten (vooral: fraude en bedrog, belediging, zedenmisdrijf, kleine diefstal en bedelarij). Interessant zijn ook de vele mogelijke bijkomende symbolische straffen zoals het dragen van een spinrokken of van twee broeken door de veroordeelde. (148) Van schandmaskers, zoals die in Duitsland werden toegepast, heeft de auteur in de Zuidelijke Nederlanden geen sporen teruggevonden. (152) Sommige vormen van tepronkstelling, zoals die op het houten paard, waren door hun opzettelijk pijnlijk karakter behalve schandstraf tevens lijfstraf. (183) Bijzondere vormen van tepronkstelling waren die in een dril- of draaikooi, waarmee vooral prostituees werden gestraft, en de toepassing van de 'schopstoel'.

Het derde hoofdstuk van dit eerste boek tenslotte besteedt aandacht aan het verschijnsel der schandtekens en schandstrafstukken.