

een 28-jarig ministerschap. Latere ministers van justitie dienden aanzienlijk minder lang. De enige aan wie meer — zeker relatief gezien — aandacht wordt besteed dan aan Van Maanen is de door de schrijver zeer bewonderde Modderman, aanzienlijk korter minister, namelijk in de jaren 1879-1883, 'een man van grote intellectuele statuur, die in negentiende-eeuws Justitieland met kop en schouders boven vele van zijn voorgangers lijkt te hebben uitgestoken'.

Van de weinige ongerechtigheden, die overigens de al genoemde totaalindruk van zorgvuldigheid beslist niet wegnemen, verdienen er twee vermelding. Van miniem belang, maar opvallend gezien de dissertatie van de auteur is de ongebruikelijke spelling van de naam Dooyeweerd (154). Grondig mis is de beschrijving van de wijzigingen die het zogenaamde Gesel- en Wurgbesluit van eind 1813 bracht op het stuk van hoger beroep en cassatie (96). Cassatieberoep tegen een anest van een Hof van Assisen bleef mogelijk, maar kon nu niet meer in Parijs, wel in Den Haag (Hoog Gerechtshof) worden ingesteld, terwijl voor een deel van de overige zaken een mengvorm van cassatie en appèl werd gecreëerd.

Sjoerd Faber

R. Filarski, *Kanalen van de koning-koopman. Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Dissertatie Leiden 1995, NEHA-series IH-xxi; Amsterdam: NEHA, 1995, 490 blz., f69,90, ISBN 90 71617 89 0).

De prachtige (hoofd)titel van dit aan de RU te Leiden verdedigde proefschrift refereert aan de activiteiten van de rusteloze koning Willem I die gedurende de eerste decennia van de negentiende eeuw behalve als 'koopman' en 'ondernemer' tevens naam maakte als fanatieke kanalenbouwer. Onder zijn leiding werd in het koninkrijk der verenigde Nederlanden zo'n 820 km aan vaarwegen aangelegd of ingrijpend verbeterd. Waaronder, om slechts enkele voorbeelden te noemen, het Noordhollandsch Kanaal, het Voomse Kanaal en het Kanaal Gent-Terneuzen.

Wat maakt dit terrein van koninklijke ambities zo bijzonder en (mede) daarom de onderhavige studie zo belangwekkend? De eerste helft van de negentiende eeuw behoort — evenals de gouden eeuw — tot de meest fascinerende tijdvakken in de Nederlandse economische geschiedenis. Over geen andere periode zijn zoveel uiteenlopende meningen door historici geventileerd en zijn historici het zo grondig oneens (gebleven). Volgde op de relatieve positieverslechtering gedurende de achttiende eeuw na de eeuwwisseling inderdaad economische stagnatie of zelfs absolute achteruitgang? Was men — naar analogie van I. J. Brugmans — in ieder geval in het noorden van het land zover ingedut dat men, zoals tijdgenoten berichten, er 'een blad kon horen vallen' en de fabrikanten zich bij voorkeur aan de dichtkunst wijdde? Of deed de economische en politieke elite het zo slecht nog niet, zeker tegen de achtergrond van de toenmalige ongunstige economische omstandigheden bekeken?

Een dergelijk geluid laat bijvoorbeeld R. T. Griffiths horen, al gaat het ook hem te ver om tot geweldige dynamiek te concluderen. Toch logen de prestaties er niet om: in diverse sectoren was er zelfs sprake van bescheiden economische groei. Zelf heb ik in mijn in 1973 verschenen *Delta* getracht aan te tonen dat Nederland wat zijn economische belangen betreft toen

allesbehalve 'achter' of 'achterlijk' was. Met name ten aanzien van het Duitse achterland en in het bijzonder de lucratieve Nederlandse monopoliefuncties op de (Duitse) Rijn bleken de Haagse onderhandelaars de oosterburen keer op keer te slim af te zijn. Daarvoor was nieuwe technologie geen *conditio sine qua non*. En dat niet alleen: begrijpelijkerwijs lieten kooplieden en fabrikeurs bij voorkeur alles bij het oude zolang beurdiensten en trekschuiten bij wijze van spreken nog 'goud' opleverden en de (Duitse) 'koeien' melk gaven. De oude ambachten floreerden bijna als vanouds, de windmolens leverden nog voldoende energie, kortom: het wegwijnen van de innovatieve energie vertaalde zich nog onvoldoende in dalende inkomsten. Ter verklaring zou men hier naar de zogenaamde 'wet van de remmende voorsprong' kunnen verwijzen maar de conclusie blijft dezelfde: de Nederlandse kooplieden en fabrikanten in de eerste helft van de negentiende eeuw waren beslist niet ingeslapen en ook geen slapjanussen doch onveranderd op winst beluste en hoogst pragmatisch calculerende ondernemers.

Dat het koninkrijk 'anders' was dan het omringende buitenland zal daarentegen niemand ontkennen. Alleen al de vereniging met België zadelde Willem I met een dualisme in 's lands economische doelstellingen op dat de kiem tot mislukking van begin af aan in zich droeg. Iets 'anders' —hoewel daarmee onverbrekkelijk verbonden — is tevens dat Nederland thans in de literatuur niet te boek staat als een land waar zich ooit een industriële revolutie naar klassiek Engels model heeft voltrokken. Hier geen analoog spectaculaire stijging van het reële nationale inkomen per caput en/of geen meer dan gemiddelde toename van de investeringsvoet binnen kort tijdsbestek. De industriële oriëntatie van het Belgische zuiden bleek niet te sporen met de commerciële Noordnederlandse tradities én voorkeuren hetgeen de scheiding uiteindelijk onontkoombaar maakte. Maar ondertussen had de koning het industriële moderniseringsproces na 1815 als het ware aan de zuidelijke provincies van het koninkrijk gedelegeerd waar hij op dat moment — wellicht niet ten onrechte — de betere levenskansen zag en met kracht trachtte te bevorderen.

Onder meer door kanalen. Zonder de eigenzinnige vorst, die niet zelden tegen krachtige oppositie in eigen land in ieder middel aangreep om de benodigde financiën bij elkaar te brengen, zouden toen weinig of praktisch geen vaarwegverbeteringen in Nederland tot stand zijn gekomen. Dankzij zijn krachtige stimulansen verkregen Amsterdam, Rotterdam en Gent een nieuwe verbinding met zee en werd onder meer de vaarweg van Amsterdam naar de Rijn verbeterd die voor de handel met het Duitse achterland van levensbelang was. De aanleg van de kanalen Mons-Condé, Pommeroeul-Antoing en Brussel-Charleroi vergemakkelijkte de afvoer van steenkolen uit de belangrijkste Belgische mijnbouwgebieden. De bouw van de Zuid-Willemsvaart ontsloot niet alleen het oostelijke deel van Noord-Brabant maar vormde tevens een nieuwe verbinding tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het koninkrijk en zo kan men nog een tijdje doorgaan. Aan de infrastructurele voorzieningen heeft het in Nederland nooit gelegen.

We kennen het verdere verloop. De kanalenbouw in Nederland en België maakte deel uit van een ingrijpend internationaal veranderingsproces dat zowel het personen- als het goederenvervoer omvatte en op termijn tot een spectaculaire snelheids- en productiviteitsverhoging leidde. Dat het industrialisatieproces in het (rest)koninkrijk per definitie trager dan elders moest verlopen doordat het commerciële noorden het na het vertrek van de Belgen alleen moest zien te redden, maakt de prestatie van Willem I als visionaire ondernemer *par excellence* er uiteraard niet minder om. Het is duidelijk: zeker achteraf bekeken was de koning met zijn voorwaarden scheppende activiteiten zijn tijd ver vooruit. De

voorstrevende industriële natie die zich ook nog handelsgrootmacht mocht noemen, was in de eerste helft van de negentiende eeuw domweg niet haalbaar.

De grote verdienste van Filarski is dat hij het proces van de toenmalige infrastructurele verbeteringen niet alleen helder in al zijn facetten analyseert én in beeld brengt, maar de bijdrage ervan tot de totstandkoming van het vroeg-moderne Nederland zeer genuanceerd weet te plaatsen. De auteur beheerst zijn stof als geen ander, doch kent zijn plaats. Hij biedt — vaak overtuigende — verklaringen aan doch beschouwt deze niet als alleen zaligmakend. De vele met elkaar in verband gebrachte details nodigen tot eigen conclusies uit. Veelal wordt de link met het heden bewust gelegd. Geschiedschrijving van de bovenste plank dus en nog eens — terecht — schitterend uitgegeven, hoewel ook weer niet té overdadig. Ik heb slechts één schoonheidsfoutje in deze meesterlijke studie kunnen ontdekken. Terwijl hij anders dan gebruikelijk onder de vele tabellen zelf geen bron vermeldt — die stopt hij moeizaam in voetnoten weg — beklagt de auteur op bladzijde 171 de veelal in oudere publikaties ontbrekende bronvermeldingen. Filarski hanteert een vlotte pen met de nodige ironie, doch dit heeft hij vast niet als een grap bedoeld.

J. F. E. Blasing

E. J. Fischer, ed., *Katoen voor Indië. Sociale ondernemers op het spoor naar vooruitgang 1815-1940* (Amsterdam: NEHA, 1994, viii + 173 blz., f27,50, ISBN 90 71617 84 X).

Negen opstellen van overwegend pas afgestudeerde Nijmeegse historici vormen deze bundel, die tot stand kwam in het verlengde van de geschiedschrijving over het Oldenzaalse textielbedrijf H. P. Gelderman & zonen, getiteld *Bestemming Semarang* (1991) door E. J. Fischer, J. L. J. M. van Gerwen en H. J. M. Winkelman.

Fischer en Van Gerwen schreven ook de inleiding van *Katoen voor Indië*. Daarin stellen zij, dat interessante thema's in de in opdracht vervaardigde bedrijfsgeschiedenissen vaak noodgedwongen buiten beschouwing blijven. Welnu, in deze bundel worden vier thema's nader uitgediept op basis van het rijke Geldermanarchief. Dat zijn achtereenvolgens: infrastructuur en economische ontwikkeling; investeringsgedrag; de Nederlands Oost-Indische markt en de relatie werkgever-werknemer.

Het eerste opstel van de bundel door P. Friesen en J. L. Notenboom is gewijd aan het thema infrastructuur en economische ontwikkeling, waarbij het accent ligt op de spoorweg Almelo-Salzbergen, die de stad Oldenzaal uit een economisch isolement haalde. De titel van deze bijdrage, 'Spoor naar vooruitgang', komt terug in de ondertitel van de bundel.

Het investeringsgedrag van Gelderman is door S. Th. A. Roemaat aan een nader onderzoek onderworpen. Hij onderkent voor de periode 1860-1914 drie verschillende fasen, waarin de onderneming zich achtereenvolgens liet leiden door afzetontwikkelingen, technische vernieuwingen en smaakveranderingen van consumenten. De volgende drie bijdragen betreffen de markt in Nederlands-Indië. In 'Berichten over en weer' vestigen H. Simons en N. Tophoven de aandacht op de betekenis van de telegraaf voor het contact tussen de firma Gelderman en haar Indische handelshuis Harmsen, Zom & Co. Enigszins aansluitend hierop geven J. A. M. L. Huijts en S. Tils een indruk van de gevolgen van de overschakeling van zeil- op stoomvaart