

En ten slotte: schoolstrijd. In Nederland is dat de strijd om gelijke rechten voor de school met de bijbel, in België de strijd om het recht op een school zonder bijbel en katholieke inspectie.

Met name aan de Vrije (= niet-klerikale) universiteit van Brussel is al tientallen jaren onderzoek gedaan naar geschiedenis, gedachtegoed en invloed van de Belgische vrijzinnigheid, zoals niet alleen uit de bibliografie van dit boek, maar ook uit die bij de paragrafen over dit onderwerp in de *Algemene geschiedenis der Nederlanden* blijkt. Dit boek is als een verbreding en verdieping daarvan op te vatten. Het is duidelijk niet de bedoeling geweest om nieuw materiaal aan te dragen, maar om een synthese te geven van huidige inzichten.

Al zijn de auteurs te consciëntieuze historici om zich te laten verleiden tot partijdigheid, ze zijn duidelijk betrokken bij hun onderwerp. Als een spannend verhaal volgt de lezer de ups en downs van de beweging, begonnen in 1854 als de gemeenschappelijke noemer van verenigingen die hun leden een burgerlijke begrafenis konden geven. Later in de negentiende eeuw uitte het streven naar rationele oordeelsvorming zich in volksvoorlichting en discussiegroepen, vaak met een progressief-liberaal of sociaal-democratisch stempel. Voor beide partijen leverde de vrijzinnige beweging het kader, wat zowel de liberalen als de socialisten politiek minder radicaal, maar feller antiklerikaal maakte.

Na de Eerste Wereldoorlog kwam een rooms-rode coalitie tot stand, die tot de Tweede Wereldoorlog voortduurde, wat de vrijzinnigen marginaliseerde in de socialistische beweging. Omdat de liberalen aan politieke invloed inboetten, was dit het einde van de invloed op de politieke agenda van de typisch Belgische vorm van de vrijzinnigheid. Na de Tweede Wereldoorlog bloeide zij weer op, maar onder Nederlandse invloed als een humanistische richting, die haar plaats zocht naast de kerk en er geen strijd meer tegen voerde. Aan de uiteindelijke scheiding van kerk en staat in de jaren vijftig en zestig had zij geen belangrijk deel, al mengde zij zich nadrukkelijk in de debatten over crematie, abortus en geboortebepanking.

Het boek is in eerste instantie geschreven voor Belgen. Voor Nederlandse lezers is het jammer dat het geen noten bevat en dat naar contemporaine gebeurtenissen vaak slechts indirect wordt verwezen door een opsomming van politici te geven, waarvan ik tot mijn schande moet toegeven dat ik ze alleen ken als naamgevers van straten in Brussel en Antwerpen. Toch is het verhaal zo goed verteld en geeft het een zo goed overzicht van een stroming, dat het boek ook veel Nederlandse lezers verdient.

W Pelt

A. J. Veenendaal jr., *Slow train to paradise. How Dutch investment helped build American railroads* (Stanford, Ca.: Stanford university press, 1996, xi + 350 biz., £35,-, ISBN 0 8047 2517 9).

Onder een suggestieve hoofdtitel heeft dr. A. J. Veenendaal jr. zijn uitgebreide studie van het Nederlandse aandeel in de financiering der Amerikaanse spoorwegen thans samengevat in een boek. *Slow train to paradise* is een toepasselijke metafoor die de essentie van het werk weergeeft: de Nederlandse beleggers stelden zich gouden bergen voor van de aankoop van Amerikaanse spoorwegwaarden, maar de realiteit was dat alleen op lange termijn geldelijk gewin te verwachten viel. De auteur kon hiernaast moeilijk zelfwijzen op nog een interpretatie die zich opdringt. Deze geldt de totstandkoming van zijn werk. Tien voorafgaande artikelen hebben vanaf 1985 in tal van aspecten verslag gedaan van de vorderingen van zijn onderzoek. Enige daarvan werden door mij besproken in *BMGN*, CVII (1992) 407 en 408. De nu verschenen

synthese in het onberispelijk uitgegeven en voorbeeldig geïllustreerde boek heeft Veenendaal ten slotte in het publicistische paradijs gevoerd. Dit ging gelukkig sneller dan voor de belegger van destijds.

Het centrale thema van deze studie is de geschiedenis van de populaire Amerikaanse spoorwegwaarden op de Amsterdamse effectenbeurs van 1855 tot 1914. Algemene achtergrond vormen de hechte Amerikaans-Nederlandse financiële betrekkingen vanaf het ontstaan van de Verenigde Staten tot op heden. Anderhalve eeuw stonden Nederlandse beleggers in de Verenigde Staten op de tweede plaats (na Engeland), sinds kort door de Japanners verdrongen naar een derde.

In drie inleidende hoofdstukken schetst Veenendaal allereerst de basisfeiten van de Nederlandse financieel-economische ontwikkeling, in het bijzonder met betrekking tot onze binnen- en buitenlandse beleggingen. Nuttig is hierin de institutionele uiteenzetting van de nationale aandelenmarkt, zowel in het aspect van haar organisatie op de Amsterdamse effectenbeurs als van haar participanten, het zogeheten marktpersoneel, en de aangewende financieringsmiddelen. Wat de auteur hier geeft, vormt op dit moment de beste inleiding ter zake.

Aldus uitgerust kunnen we ons in de volgende twaalf hoofdstukken nader verdiepen in het spannende lotgeval van de Amerikaanse spoorwegleningen in Nederland. Vóór de Amerikaanse burgeroorlog (1861-1865) had de Amsterdamse effectenbeurs slechts beperkte interesse getoond. Het getij rees pas goed na afloop ervan. Dit ging allereerst vergezeld van de noodzaak tot het verkrijgen van algemene en specifieke informatie, in het bijzonder van de wijze van financiering. Daarop volgden het leggen en onderhouden van contacten door Amerikanen op zoek naar kapitaal in Amsterdam en het op gang brengen en uitbreiden van een stroom van kapitaal naar de Verenigde Staten door Nederlandse bankiers en commissionairs. Niet alle leningen waren een succes en het was voor deze dat de oprichting van beschermingscomité's noodzakelijk bleek te zijn. Doorgaans ontbrak het ook niet aan problemen wanneer Nederlanders bij het bestuur van Amerikaanse spoorwegmaatschappijen betrokken raakten. En hoewel bepaald geen regel kwamen grove en verfijnde varianten van fraude en malversatie voor. Eén schril voorbeeld ervan geeft de schrijver uitvoerige aandacht. Met een drietal Amerikaanse spoorwegmaatschappijen, waarbij onze financiële wereld nader betrokken was, een hoofdstuk over beleggingsmaatschappijen en een samenvatting rondt Veenendaal zijn werk af. Hij heeft daarbij een elegante oplossing gevonden voor het probleem van de overlading van zijn tekst met cijfers en andere data door deze in enige appendices op te nemen.

Wat los van de vele details als eindindruk treft, is de grote bijdrage van de Amerikaanse spoorwegwaarden tot de groei en dynamisering van de Nederlandse financiële activiteiten in de onderhavige periode. Geen bloeiende effectenbeurs bij ons zonder deze Amerikaanse leerles. De betekenis ervan reikt tot het heden. In de Verenigde Staten concentreerde de Nederlandse investeerder zich op de spoorlijnen in het noord-, midden- en zuidwesten en bezat daarbij een voorkeur voor obligaties boven aandelen. Zoals gebruikelijk is het financieel belang hiervan kwantitatief moeilijk te benaderen. Veenendaal waagt een plausibele poging en maant tot behoedzaamheid. Tussen 1856 en 1873 beliep de Nederlandse belegging in Amerikaanse spoorwegwaarden in totaal 131 miljoen dollar (52,4 miljoen gulden). In 1914 was dit gestegen tot 300 à 400 miljoen dollar (120 à 160 miljoen gulden); dit is 7 à 9% van het totaal aan buitenlandse investeringen in de Amerikaanse spoorwegen die toen 4.170 miljoen dollar bedroegen. We bleven daarmee ver achter bij de 2,8 miljard dollar van het Britse aandeel, maar tenminste op gelijke hoogte met het Duitse en vóór het Franse. Niet te becijferen valt de indirecte betekenis ervan voor werkgelegenheid en expertise van ons financiële imperium.

In een recente periode van vergrote interesse voor de financiële geschiedenis vult Veenendaal met zijn dankzij evenwichtige compositie en fraaie stijl zeer toegankelijke boek een aanzien-

lijke lacune in onze kennis op. Slechts marginale kritiek richt zich op het vijftiende hoofdstuk over de beleggingsmaatschappijen dat wat te veel achteraan bengelt en als institutioneel aspect beter aan het slot van het derde hoofdstuk over de Amsterdamse effectenbeurs een plaats had kunnen krijgen. Juist in een zo uitputtende literatuuropgave als hier gegeven mis ik bij de vermelding van de Belgische financier J. Langrand-Dumonceau (47) de verwijzing naar diens grote biografie door de Brusselse hoogleraar G. Jacquemyns, *Langrand-Dumonceau, promoteur d'une puissance financière catholique* (vijf delen, 1960-1965), al was het maar om aan te tonen dat vergeleken bij diens malversaties de fraude rond de Amerikaanse spoorwegmaatschappijen in het niet viel.

Joh. de Vries

J. Kymmell, *Geschiedenis van de algemene banken in Nederland 1860-1914*, II A-B (NIBE-bankhistorische reeks XVIII; Amsterdam: NIBE, 1996, 523 blz., ISBN 90 5516 078 4).

Dit is het vervolg op het in 1992 verschenen eerste deel, waarin Kymmell de oprichting van de algemene banken in de jaren 1860-1865 behandelt. In de oorspronkelijke opzet zouden er vier delen verschijnen. Dit uitgangspunt is inmiddels verlaten. Het aangekondigde derde deel over het effectenbedrijf zal worden geschreven door een andere auteur, terwijl deel IV met een korte beschrijving van de historie van een aantal bekende banken zal komen te vervallen.

Deel II bestaat uit twee handzame delen (A en B) en is deels chronologisch deels thematisch van opzet. Het onvermijdelijke cijfermateriaal is - met het oog op de leesbaarheid van het werk - zoveel mogelijk ondergebracht in een bijlage. Een tweede bijlage omvat een lijst van Nederlandse en Nederlands-Indische syndicaten waaraan de Amsterdamsche Bank in de periode 1875-1914 deelnam. Het geheel wordt afgesloten met een literatuuropgave en een register.

Deel IIA, dat vijf hoofdstukken telt, is grotendeels gewijd aan de ontwikkeling van het bankwezen en de Nederlandse economie in de periode 1875-1914. In het eerste hoofdstuk behandelt Kymmell de betekenis van het bankwezen voor de industrialisatie van Nederland. Hij verwerpt de opvatting dat het bankwezen tekort is geschoten jegens de industrie. Volgens hem lag de betekenis vooral in de grote bijdrage die de banken hebben geleverd aan het goed functioneren van de geld- en kapitaalmarkt, alsmede van de effectenmarkt. De groei van het bankwezen staat centraal in het tweede hoofdstuk, waarbij de auteur uitvoerig stilstaat bij de wijze van meting van groei en de mogelijke bronnen voor gegevens. In vergelijking met de Engelse en Duitse banken blijken de toentertijd grootste Nederlandse banken evenwel zeer bescheiden van omvang. Het derde hoofdstuk beschrijft het begin van de concentratie van het Nederlandse bankwezen. De meeste banken hadden aanvankelijk slechts één vestiging. Na 1900 veranderde dit door opening van bijkantoren of door fusie met een andere bank. Hoofdstuk 4 belicht het chartaal betalingsverkeer en het moeizaam op gang komen van het giraal betalingsverkeer. De eerste echte aanzet tot een omvangrijk giraal betalingssysteem vormde de oprichting van de Postcheque- en Girodienst, die in 1918 van start ging. Deel IIA eindigt met een hoofdstuk over het passiefbedrijf van de banken.

Het actiefbedrijf is onderwerp van het omvangrijke hoofdstuk 6, waarmee deel II B opent. Een van de conclusies die Kymmell trekt is dat de Nederlandse banken, met uitzondering van de drie grote koloniale banken, weinig zagen in deelneming in niet-bancaire ondernemingen. Dit was volgens hem ook begrijpelijk, omdat zij hiertoe statutair niet de mogelijkheid bezaten. Daarna volgt een kort hoofdstuk over de bancaire dienstverlening. In hoofdstuk 8, 'Banken en