

gemeen dan alleen het bouwplan van de bouworde. Deelgebieden met een eigen subbouworde kwamen meestal overeen met een vaarzone. De scheepstypen ontstonden door aanpassing en standaardisatie, bij de kleine beroepsvaartuigen aan de functie, bij de vrachtschepen aan de vaartroute en bij de vissersschepen aan de viszone en de lokale diepte van de zee. De eerder genoemde 'Catalogus' is geheel volgens de bovengenoemde classificatie samengesteld.

Uit zijn onderzoek trekt Schutten de conclusie dat ook de Lage Landen een *maritime cultural landscape* kende, dat de gevonden structuur van specifieke vaartuigen voor elke vaar- of viszone is ontstaan door aanpassing en dat de gebruikte bouwordes in dit patroon een eigen rol spelen. (190-192)

Als proefschrift heeft *Verdwenen schepen* enkele minpunten. Het is een zeer beschrijvende, moeilijk leesbare en door het gewicht lastig te hanteren publicatie geworden. De probleem- en vraagstelling worden tamelijk onvolledig uitgewerkt en de conclusies zijn voor de hand liggend. De grote waarde van dit boek vormt mijns inziens het catalogusgedeelte. Hoewel op de gebruikte classificatie zeker een en ander is af te dingen en ondanks de wirwar van terminologie, is Schutten er in geslaagd een bruikbaar inzicht en overzicht samen te stellen van de honderden verdwenen houten vaartuigen die ooit in de negentiende en twintigste eeuw in de Lage Landen hebben gevaren. De kennis van dit verdwenen erfgoed is gelukkig nu voor het nageslacht vastgelegd en wel op een manier dat iedereen die iets met houten schepen heeft, onmogelijk dit naslagwerk kan negeren.

Adri P. van Vliet

B. van der Hertten, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19e eeuw* (Studies in social and economic history XXXII; Leuven: Universitaire pers Leuven, 2004, 543 blz., €95,-, ISBN 90 5867 348 0).

Men mag Van der Hertten dankbaar zijn voor de aandacht die hij vraagt voor de bijdragen van het transport en de communicatie aan de economische groei van België. Hij toont op overtuigende wijze aan dat de toename van de productiviteit in wat tot 1913 de centrale sectoren van de Belgische economie heetten te zijn, de mijnbouw, de metaalnijverheid, de textielnijverheid en iets later de landbouw, niet mogelijk zou zijn geweest zonder ingrijpende verbeteringen van het vervoer van grondstoffen, energiedragers, arbeidskrachten en gereed product en een vereenvoudiging en versnelling van de berichtgeving.

De auteur baseert zijn analyses op statistische gegevens. Met grote moeite en niet zonder risico's op onder- of overschatting stelde hij twee belangrijke reeksen samen. De eerste heeft betrekking op de productie, de tweede op de toegevoegde waarde, die hij definieert als de som van personeelslasten en winsten. De reeksen geven een beeld van alle sectoren uit de branche: de post, de telegraaf, de telefoon, het wegtransport, de binnenscheepvaart, de spoorwegen, de buurtspoorwegen en de tramwegen. Ze beslaan de periode 1831-1913, tenzij een sector pas later is ontstaan.

Wat de auteur ook afdingt op de kwaliteit van zijn data, diverse conclusies staan als een huis. De communicatie- en transportsector als geheel groeide heel het tijdvak 1831-1913 door sneller dan het bruto nationaal product. De toegevoegde waarde is met 80 à 90% van de kosten extreem hoog, dankzij de inzet van vele tienduizenden personen. De sector stimuleert daardoor de particuliere consumptie en de investeringen sterker dan enige andere.

Naar goed Vlaams gebruik allergisch voor de discoursen van politici die plannen maken

zonder zich te bekommeren om de uitvoering, maar zich op de borst kloppen als goede resultaten worden gemeld, erkent de auteur dat de eerste aanzetten tot versterking van de Belgische infrastructuur stammen uit de eeuw die voorafging aan het ontstaan van de Belgische staat. De Oostenrijkers bouwden in de achttiende eeuw een stelsel van hoofdwegen; de Fransen droegen zorg voor een postnetwerk en koning Willem liet kanalen graven. De grote sprong voorwaarts kwam dadelijk na het uitroepen van België's zelfstandigheid. Onmiddellijk na het uitbreken van de revolutie werd de toegang tot de haven van Antwerpen gesloten en de binnenscheepvaart geblokkeerd. Amper zes weken later suggereerden Luikse gremia een nieuwe verbinding aan te leggen tussen het oosten en het midden van het land en daarbij de bouw van een spoorweg te overwegen. Binnen een half jaar viel het besluit. Vanaf maart 1831 werd nog slechts gediscussieerd over het tracé van een spoorlijn die Antwerpen met Keulen zou verbinden. Liet men de trein langs Luik en Verviers lopen dan moesten forse hoogteverschillen worden overbrugd. Maar als men koos voor een vlakke route langs Sittard of door de dalen van Jeker en Voer miste men het vervoer van het Luikse metaal en de Vervierse textiel. Toen bleek dat men op het vlakke de tender niet tijdig zou kunnen vullen met de benodigde vette steenkool, viel de keuze op een route via Luik. Tussen Ans en Luik moesten de treinen maar met een lier naar boven worden getrokken.

Over aanleg door de staat was men het vlugger eens. Alleen op die wijze was het totstandkomen van een samenhangend netwerk gegarandeerd en kon concurrentievervalsing als gevolg van een grote verscheidenheid van tarieven worden voorkomen. In 1834 en 1837 werd besloten twee hoofdlijnen aan te leggen, de een van Oostende via Gent, Antwerpen en Luik naar de Duitse grens, de ander van Antwerpen via Brussel en de Henegouwse steenkoolbekkens naar de Franse grens. Beide lijnen kregen aftakkingen, want ook de provincies Namen, Luxemburg en Limburg moesten worden bediend. In 1843 was dit alles gereed. Maar aan verdere uitbouw kon het landsbestuur niet denken. Het scheidingsverdrag van 1839 had de jonge staat opgezadeld met een torenhoge staatsschuld. Nu toonde de regering zich een creatief financier. Ze besloot tot het aangaan van publiek-private samenwerkingsverbanden, zodat de afschrijvingen, de rente op de aangegane leningen en de kosten van onderhoud konden worden voldaan uit de opbrengsten van het vervoer. Het succes van deze financieringswijze maakte de spoorwegen tot het hart van het communicatie- en transportnetwerk. De post ging met de trein mee en werd vanuit de stations gedistribueerd. De kabels van telegraaf en telefoon liepen langs de spoorlijn. De aanleg van wegen, kanalen, buurtspoorwegen en tramlijnen stond in functie van het aantrekken van meer reizigers en te vervoeren goederen voor het spoor.

Weldra diende zich toch nog een ernstig probleem aan. Niet iedere lijn genereerde zoveel inkomsten dat daaruit de kapitaalslasten en het onderhoud konden worden betaald. De regering bedacht een systeem van kruisfinanciering: goedlopende lijnen kwamen op voor verlieslatende, mits ze een steentje bijdroegen aan de verdere uitbouw van het transportvolume van de sterkste partij. Het spoor was een instrument van economische politiek geworden. Nog voor 1900 beseftte heel Europa dat België op efficiënte en simpele wijze een samenhangend transport- en communicatienetwerk had opgebouwd dat kon bogen op lage tarieven, met als gevolg dat het land internationaal een sterke concurrentiepositie had en transitoverkeer aantrok.

J. R. van Zwet, *President in Indië en Nederland. Mr. N. P. van den Berg als centraal bankier* (Dissertatie Leiden 2004; [S. l.: s. n.], 2004, 367 blz., ISBN 90 9017881 3).

Norbert van den Berg's fraaie carrière mag wel exemplarisch heten voor de tweede helft van de negentiende eeuw. Ongelukkig in de Rotterdamse graanhandel van zijn vader, solliciteerde hij bij de Nederlandsche Handel-Maatschappij en kwam na het vergelijkend examen in 1855 terecht op de factorij te Batavia. Dankzij zijn bekwaamheid zat hij daar al vlot aan het plafond van zijn mogelijkheden, zodat hij in 1863 het aanbod om directeur te worden van de nieuwe Nederlandsch-Indische Handelsbank graag aannam. Met vaste hand bouwde Van den Berg de bank in tien jaar op tot een vooraanstaand bedrijf. Daarnaast publiceerde hij met een zekere regelmaat artikelen en brochures op financieel-economisch terrein, die hem onder meer in contact brachten met N. G. Pierson, een vooruitstrevend liberaal econoom die in Nederland een vergelijkbare carrière maakte.

In 1873 aanvaardde hij een benoeming tot president van de Javasche Bank. Onder zijn leiding groeide dit instituut daadwerkelijk uit tot de circulatiebank van Nederlands-Indië, terwijl Van den Berg zich ontwikkelde tot een markant pleitbezorger van de Indische economische belangen. Al in 1886 probeerde Pierson hem over te halen terug naar Nederland te komen voor een directeurspost bij de Nederlandsche Bank, maar Van den Berg wilde eerst de naweeën van de beruchte suikercrisis (1884) uitzitten voordat hij het roer overgaf. Drie jaar later nam hij het tweede verzoek aan en repatrieerde. Op de boot hielp hij A. J. Zijlker met het op poten zetten van zijn Maatschappij tot exploitatie van petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië, de voorloper van de Koninklijke/Shell, door het prospectus te redigeren en commissarissen uit zijn netwerk te plukken. Wat dat betreft kan Van den Berg bepaald gelden als een *empire builder* in de zin van vormgever aan het koloniale economische bestel, zoals Van Zwet de term gebruikt.

In 1891 volgde Van den Berg Pierson op als president van de Nederlandsche Bank, toen deze minister van financiën werd. Met zestig jaar had hij toen bepaald geen ongewone leeftijd voor die functie, maar de fut was er goeddeels uit. Terwijl de economie zich stormachtig ontwikkelde, bleef de Nederlandsche Bank onder Van den Berg stilstaan en liet de zaken op zijn beloop, zodat zijn opvolger G. Vissering bij zijn aantreden als president in 1912 het bedrijf omschreef als 'een erge oude mannenbank.' Toch verdiende Van den Berg zeker wel een biografie, zij het vooral door zijn belangrijke werk in Indië. De biograaf kon bovendien putten uit een tamelijk omvangrijke schriftelijke nalatenschap, die hij nog aanvulde met onderzoek in een indrukwekkende hoeveelheid archieven.

Helaas stelt het resultaat teleur. Allereerst omdat Van Zwet zijn meesterschap niet in beperking zocht en zijn boek volpropte met uitweidingen, te lange citaten van prietpraat en gedetailleerde beschrijvingen van bijzaken. Dat klemt te meer waar de hoofdzaken er bekaaid vanaf komen. Zo ontbreekt een behoorlijke probleemstelling, heden ten dage voor een proefschrift toch een normale eis. Van Zwet rechtvaardigt zijn boek slechts met verwijzing naar aanmaningen van Vissering en A. M. de Jong, dat Van den Berg een biografie verdient. Vervolgens zou de lezer gezien de titel mogen verwachten, dat Van Zwet aansluiting had gezocht bij de wetenschappelijke discussie op het bewuste terrein om tot een oordeelkundige analyse van Van den Berg's levenswerk te komen. Hij heeft echter gemeend van die omhaal af te moeten zien en blijktens de literatuurlijst inspiratie bij Shakespeare en Offenbach te zoeken, maar niet in theoretische verhandelingen over het functioneren van centrale banken. Dat heeft een verfrissend effect. Van Zwets beschrijvingen munten uit door de omstandige behandeling van de *minutiae* van het centrale bankbedrijf: kantoor, personeel, fraudegevalletjes, het sorteren en vernietigen van bankbiljetten, octrooiverlengingen, zaken die in meer geleerde werken meestal onderbelicht