

decennium voor de oorlog in zuidelijk Midden-Java een vastere plaats binnen de Gereformeerde zending. Begin jaren dertig gingen enkele zendende kerken er officieel toe over om Nederlandse 'missionaire zusters' naar Midden-Java uit te zenden, waaronder Sarah J. Bos en Louise Goemaat (1931), C. Baarbé (1935) en A. Hoeksema (1939). In enkele zendingsziekenhuizen werkten inmiddels ook Javaanse vrouwelijke zendingsarbeiders als geestelijke verzorgsters en evangelisten onder kinderen, vrouwelijke patiënten en personeelsleden.

De Gereformeerden waren echter laat, dergelijk werk was allang geen unicum meer. De tijd was er kennelijk rijp voor. Het Gereformeerde vrouwenwerk vond plaats te midden van soortgelijke arbeid van tientallen andere lokaal of landelijk opererende vrouwenverenigingen, -groepen en -organisaties, zowel van godsdienstige, politieke, onderwijskundige als meer sociaal-maatschappelijke aard. Bovendien, de eer als eerste zendingsorganisatie een vrouwelijke zendingsarbeider te hebben uitgezonden, komt toe aan de Salatiga-zending (werkzaam in noordelijk Midden-Java), die al in 1915 mevrouw P. Bauszat-Pistor naar Semarang uitzond. Haar naam zoekt men echter tevergeefs in Van der Woerdt's studie.

Tot slot enkele opmerkingen van technische aard. Het boek heeft geen voetnoten maar eindnoten, wat aanleiding geeft tot heel wat geblader. Ook ontbreken in dit boek een zakenregister en een register van geografische namen. Dat is lastig. Verder maakt de auteur ten onrechte geen onderscheid tussen gereformeerd met een kleine g (dat wil zeggen behorende tot de brede, op Calvijn c.s. teruggaande, protestants-christelijke traditie) en Gereformeerd met een hoofdletter G (lid van of behorende tot — hier — de GKN). Ze gebruikt in beide gevallen gereformeerd met een kleine g. Dat het Groene Boekje dit belangrijke onderscheid niet maakt, is geen reden dat zelf ook niet te doen.

Chris de Jong

F. de Goey, ed., *Comparative port history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000). Competition, cargo and costs* (Amsterdam: Aksant, 2004, 264 blz., € 19,90, ISBN 90 5260 139 9).

De bekende uitspraak 'There are no rivalries so intense as seaport rivalries' (aldus een New Yorkse havenautoriteit in 1912, geciteerd bij J. P. Backx, *De haven van Rotterdam* (Rotterdam, 1929) 14) is zeker van toepassing op Rotterdam en Antwerpen sinds 1880, toen Rotterdam sterk begon op te komen. Hoewel de steden ongeveer honderd kilometer van elkaar verwijderd liggen en veel achterland, de taal en een flink stuk geschiedenis gemeen hebben, is deze rivaliteit ook in de recente jaren van economische samenwerking in EU-verband nog geenszins verflauwd. Daarom is het een goede zaak dat met moderne inzichten en methodes de ontwikkeling van beide havens opnieuw is onderzocht: waarom en hoe zijn hun overeenkomsten en verschillen ontstaan? Het onderhavige onderzoek werd verricht door economisch-historici van de universiteiten van Leuven en Rotterdam en werd gefinancierd door het Vlaams-Nederlands comité voor wetenschappelijk onderzoek.

Het klassieke beeld van beide havens is bekend. Antwerpen werd met de industrialisatie van België vooral de invoerhaven van de benodigde grondstoffen voor de eigen industrie en tevens de uitvoerhaven van de eindproducten, waarbij het dankzij het dichte Belgische spoorwegnet ook heel Noord(oost)-Frankrijk bediende. Daarbij was de in- en uitvoer doorgaans goed in balans. Rotterdam daarentegen ontwikkelde zich vooral als doorvoerhaven voor massagoed naar het Ruhrgebied via de daarvoor uitstekend geschikte Rijnverbinding. De inwaartse doorvoer overtrof steeds de totale uitvoer, wat resulteerde in een zeer ongunstige goederenbalans. Rotterdam was daardoor kwetsbaarder dan Antwerpen voor de internationale economische en politieke ontwikkelingen, maar profiteerde ook sterker van de sterke opbloei van het Ruhrgebied in de jaren 1880-1914, 1925-1930 en vooral 1948-1973. Het goederenspoorwegtransport was verwaarloosbaar, evenals de inheemse industrie als bron van import en export. Daartegenover stond een massale in- en doorvoer van minerale olie, die echter weer voor weinig werkgelegenheid zorgde: ondanks de veel hoger omgeslagen tonnage was de havenarbeiderspopulatie steeds nagenoeg gelijk.

Wat heeft dit hele onderzoeksproject nu opgeleverd, voorzover dit is op te maken uit dit boek? Belangrijk lijkt me zonder meer de poging om te komen tot een eenduidige terminologie en definiëring, die het opstellen van zo uniform mogelijke cijferreeksen over een lange periode toelaat voor beide havens. Immers, met het veranderen van de verschijningsvorm van de lading (stukgoed, massaal stukgoed, droge en natte bulk, containers) veranderden met enige vertraging ook de statistische categorieën, zij het niet consequent of in beide havens op gelijke wijze. Naast de goederenstromen worden ook de verschillen in infrastructurele kosten (slepen, loodsen, havengelden, in rekening gebracht door de overheid) en overslagkosten (te betalen aan de ondernemers) helder uiteengezet en met elkaar vergeleken. In de studie zijn de samenvattingen van de resultaten van deze nuttige exercities te vinden, terwijl de volledige database beschikbaar is op een website.

Een nadere beschouwing van die resultaten laat vooral een verdere detaillering van de concurrentieverhoudingen tussen beide havens zien, die het klassieke beeld niet grondig wijzigt, maar zeker wel nuanceert. Zo vond ik met name verhelderend om te zien dat in beide havens hevig geklaagd werd over die aspecten van het overheidsbeleid die zouden leiden tot ongunstige concurrentieverhoudingen met de andere haven: in Rotterdam het ontbreken van eigen industrie, hoge kosten voor sleepboten en loodsen, en na 1962 ook voor havengelden, voor Antwerpen de beperkte toegang tot de Rijn en de grote rol die de overheid had bij de aanschaf en het onderhoud van de havenoutillage (maar die niet waarmaakte). In feite bleken al deze factoren niet doorslaggevend en vooral te fungeren als argumenten om meer overheidssteun te verwerven. (167, 203-204)

Daarmee lijkt het erop alsof de geo-economische situatie gecombineerd met een zekere padafhankelijkheid de concurrentieverhoudingen tussen beide havens determineerde, maar zover willen de auteurs niet gaan. Zo wordt de Rotterdamse firma Van Steinweg aangehaald die een belangrijk aandeel van de Antwerpse *non-ferro* overslag wist over te nemen, overigens via dubieuze handel in grondstoffen uit Kongo/Zaire. (129-130) Echter, van dit soort voorbeelden zou ik er graag meer hebben gezien: de rol van personen en hun organisaties (*agency* in modern jargon) blijft verder geheel buiten beschouwing. De kwaliteit van het ondernemerschap, de rol van investeringen en technologische keuzes, de

organisatie van de arbeid en de militantie van de arbeiders moeten ook hun invloed hebben gehad, al was het maar via factoren als de afhandelingssnelheid en de arbeidsproductiviteit – allemaal elementen die er in die studie erg bekaaid afkomen en die deze meso-economische studie zeker wat opwindender hadden kunnen maken. Illustraties en anekdotes ontbreken, en ook over de auteurs wordt verder niets vermeld.

Het boek eindigt ook met een merkwaardig hoofdstuk, dat de relevantie van al het voorgaande ter discussie stelt. Op pagina 215 begint dit met: ‘The preceding analyses of seaborne throughput largely mislead the reader.’ Dan wordt vervolgens een aanpak bepleit die uitgaat van het moderne economische concept van toegevoegde waarde, waarvoor een benadering vereist is die gebaseerd is op hetzelfde principe als bij het meten van de prestaties van nationale economieën, namelijk die van de nationale rekeningen oftewel het huishoudboekje van alle directe en indirecte inkomsten en uitgaven. Bij de nadere uitwerking blijkt vervolgens dat dit vanwege de grote hoeveelheid benodigde gegevens die nog nauwelijks voorhanden zijn, voornamelijk een vrome wens is, waardoor het boek nogal onbevredigend eindigt.

Al met al moeten we concluderen, dat we hier te maken hebben met een in aanzet nuttig boek, zeker vanwege de vele onderliggende beschikbaar gemaakte datareeksen, dat echter als geheel onevenwichtig is, een vals einde kent en kansen heeft gemist om tot een boeiender resultaat te komen.

Erik Nijhof

E. Smolenaars, *Passie voor vrijheid. Clara Wichmann (1885-1922)* (Amsterdam: Aksant, 2005, 248 blz., € 24,90, ISBN 90 5260 173 9).

Een ‘bijzondere biografie’ voor een ‘bijzonder mens’, dat was het doel van de sociaal-wetenschapper en journalist Ellie Smolenaars. Over Clara Wichmann (1885-1922) hoorde ze voor het eerst tijdens het onderzoek voor haar dissertatie over pensioenleeftijden in Duitsland en Nederland tussen 1880 en 1990 (1999). En blijkbaar verdiepte Smolenaars zich in het oeuvre van deze feministe, juriste, pacifiste en anarcho-communiste. Ze schrijft in haar verantwoording in ieder geval te vinden dat Wichmann ‘juweeltjes’ schreef, zoals de uitspraken: ‘Menselijke vrijheid veronderstelt een sterke gebondenheid en verbondenheid, zowel in ruimte als in tijd’ en ‘Het meest fundamentele probleem dat de mensheid moet oplossen is het toepassen van geweld.’

Waar deze citaten precies vandaan komen, wat ze in de ideeënontwikkeling van Wichmann betekenen of hoe dergelijke uitspraken in de context van haar tijd passen, moet de lezer zelf achterhalen. Geïnspireerd door de docudramatische film over de familie Mann (2001) en *1933* van Philip Metcalfe (1988) wilde Smolenaars namelijk een ‘spannend drama’ schrijven, een verhaal over de vrouw achter deze citaten dat door de lezer doorleefd kon worden. Dat vereiste volgens Smolenaars een andere stijl, selectie en presentatie dan gebruikelijk is in biografieën. Zo beperkte ze het aantal personages uit de omgeving van Wichmann om een heldere verhaallijn te kunnen construeren. Aangezien ze de informatie uit archiefmaterialen tot ‘bewegende scènes’ wilde ombouwen, combineerde ze gegevens

organisatie van de arbeid en de militantie van de arbeiders moeten ook hun invloed hebben gehad, al was het maar via factoren als de afhandelingssnelheid en de arbeidsproductiviteit – allemaal elementen die er in die studie erg bekaaid afkomen en die deze meso-economische studie zeker wat opwindender hadden kunnen maken. Illustraties en anekdotes ontbreken, en ook over de auteurs wordt verder niets vermeld.

Het boek eindigt ook met een merkwaardig hoofdstuk, dat de relevantie van al het voorgaande ter discussie stelt. Op pagina 215 begint dit met: ‘The preceding analyses of seaborne throughput largely mislead the reader.’ Dan wordt vervolgens een aanpak bepleit die uitgaat van het moderne economische concept van toegevoegde waarde, waarvoor een benadering vereist is die gebaseerd is op hetzelfde principe als bij het meten van de prestaties van nationale economieën, namelijk die van de nationale rekeningen oftewel het huishoudboekje van alle directe en indirecte inkomsten en uitgaven. Bij de nadere uitwerking blijkt vervolgens dat dit vanwege de grote hoeveelheid benodigde gegevens die nog nauwelijks voorhanden zijn, voornamelijk een vrome wens is, waardoor het boek nogal onbevredigend eindigt.

Al met al moeten we concluderen, dat we hier te maken hebben met een in aanzet nuttig boek, zeker vanwege de vele onderliggende beschikbaar gemaakte datareeksen, dat echter als geheel onevenwichtig is, een vals einde kent en kansen heeft gemist om tot een boeiender resultaat te komen.

Erik Nijhof

E. Smolenaars, *Passie voor vrijheid. Clara Wichmann (1885-1922)* (Amsterdam: Aksant, 2005, 248 blz., € 24,90, ISBN 90 5260 173 9).

Een ‘bijzondere biografie’ voor een ‘bijzonder mens’, dat was het doel van de sociaal-wetenschapper en journalist Ellie Smolenaars. Over Clara Wichmann (1885-1922) hoorde ze voor het eerst tijdens het onderzoek voor haar dissertatie over pensioenleeftijden in Duitsland en Nederland tussen 1880 en 1990 (1999). En blijkbaar verdiepte Smolenaars zich in het oeuvre van deze feministe, juriste, pacifiste en anarcho-communiste. Ze schrijft in haar verantwoording in ieder geval te vinden dat Wichmann ‘juweeltjes’ schreef, zoals de uitspraken: ‘Menselijke vrijheid veronderstelt een sterke gebondenheid en verbondenheid, zowel in ruimte als in tijd’ en ‘Het meest fundamentele probleem dat de mensheid moet oplossen is het toepassen van geweld.’

Waar deze citaten precies vandaan komen, wat ze in de ideeënontwikkeling van Wichmann betekenen of hoe dergelijke uitspraken in de context van haar tijd passen, moet de lezer zelf achterhalen. Geïnspireerd door de docudramatische film over de familie Mann (2001) en *1933* van Philip Metcalfe (1988) wilde Smolenaars namelijk een ‘spannend drama’ schrijven, een verhaal over de vrouw achter deze citaten dat door de lezer doorleefd kon worden. Dat vereiste volgens Smolenaars een andere stijl, selectie en presentatie dan gebruikelijk is in biografieën. Zo beperkte ze het aantal personages uit de omgeving van Wichmann om een heldere verhaallijn te kunnen construeren. Aangezien ze de informatie uit archiefmaterialen tot ‘bewegende scènes’ wilde ombouwen, combineerde ze gegevens