

weinig in de oude kerk te zoeken.

Hoe anders zagen die bekeerlingen dat indertijd zelf, en hoe anders werden ze aan de geloofsgenoten voorgesteld in de bundels met triomfantelijke bekeringsverhalen, die tot in de jaren zestig verschenen. Zeker, die verhalen waren aan herziening toe, maar of ze volledig moeten worden omgekeerd is de vraag. De propaganda wordt zo anti-propaganda, maar blijft propaganda. Vele bekeerlingen waren, zoals iedereen, in sommige opzichten vooruitstrevend terwijl ze andere dingen wilden vasthouden. En ze wilden meestal meer dingen vasthouden naarmate ze ouder werden, ook dat is de weg van alle vlees. Is dat voldoende reden om ze op het Procrustesbed van de antimoderniteit (wat dat ook zijn moge) te leggen? Neem een man als Marchant, de vrijzinnig democraat die katholiek werd, maar dat als minister niet publiek maakte uit bezorgdheid om het toen nog virulente antipapisme in Nederland. In het *BWN* (deel 1) wordt zijn afkeer van het communisme vermeld, dat hij als een negatieve kracht zag, en tevens zijn herhaalde waarschuwingen tegen het nationaal-socialisme. Het waren stromingen die hem ‘in het katholicisme de enige positieve tegenkracht (deden) zien’ (369). Antimodern? En wat te zeggen van Pieter van der Meer de Walcheren, die op zijn oude dag een bewonderaar was van Teilhard de Chardin, juichte over het concilie en de nasleep ervan en zijn medebroeders tot nieuwe vormen van monastiek leven aanzette? Jammer dat Gerard Reve chronologisch niet meegenomen kon worden: zijn bekering valt in 1966. Deze emancipator van de homoseksuelen in Nederland kan met recht ook voor sterk antimodern gehouden worden. Eenduidig is het dus niet, zoals ‘bijna steeds’.

Samenvattend, dit boek heeft veel te bieden aan nieuwe gegevens over bekeerlingen tot de katholieke kerk, maar de stelling waarvan het uitgaat laat wat mij betreft vragen open. Overigens, het gaat niet alleen over bekeerlingen, maar ook over interessante ‘katholiserenden’, mensen als de wiskundige L.E.J. Brouwer, de theoloog J.H. Gunning, Johan Huizinga, Hendrik Marsman en Ida Gerhardt. Bovendien is het boek in een goed leesbare stijl geschreven. Een ‘slip of the pen’ tot slot: Lisieux is geen Maria-bedevoertplaatsje (152). Is Banneux bedoeld? Of de ‘kleine’ Theresia?

Ton H.M. van Schaik, Utrecht

Brolsma, J.U., *Havens, kranen, dokken en veren. De Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1882-2006* (Oospronkelijk dissertatie Leiden 2006, Utrecht: Matrijs, 2007, 400 blz., €49,95, ISBN 978 90 5345 298 1).

‘Rotterdams heutige Stellung’, schreef Renate Laspeyres in 1969 in haar proefschrift *Rotterdam und das Ruhrgebiet*, ‘muß im Zusammenhang gesehen werden mit dem Entstehen des Ruhrgebietes. Erst durch seine Entwicklung zum größten Industriezentrum Europas konnte der Aufschwung Rotterdams zum Welthaven und ‘Tor Europas’ erfolgen’. Omgekeerd gold grotendeels

hetzelfde: Rotterdam speelde een centrale rol als natuurlijke haven voor het Ruhrgebied en het Duitse achterland. Zonder een dergelijke aanvoerhaven kon de industrie in het Ruhrgebied niet draaien. Het is dan ook geen toeval, dat de groei van de Rotterdamse haven – tot halverwege de negentiende eeuw was Amsterdam nog van groter belang voor Nederland – min of meer samenvalt met de ontwikkeling van het Ruhrgebied en de opkomst van de zware industrie aldaar na 1860.

In zijn prachtig geïllustreerde en verzorgde boek *Havens, kranen, dokken en veren. De Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1882-2006* wijst Jolke Ulco Brolsma eveneens op het belang van het Duitse achterland voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Sterker nog, Brolsma constateert terecht dat Rotterdam zich kon ontwikkelen tot Duitslands grootste haven: ‘door de Rotterdamse haven gaan meer goederen met herkomst of bestemming Duitsland dan door welke Duitse haven dan ook’ (12). Brolsma’s boek richt zich vooral op de geschiedenis van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen (GHI) en het Havenbedrijf van de Gemeente Rotterdam. Hij beschrijft die geschiedenis op een gedegen wijze en geeft mooie inkijkjes in de levens van leidende personen, al valt hier en daar wat veel bewondering tussen de regels door te lezen. De GHI werden in 1882 opgericht en hadden als voornaamste taak de exploitatie van opslagterreinen, loodsen en kranen. Het Havenbedrijf, dat de havenontwikkeling moest stimuleren en ‘door een transparante wijze van boekhouden duidelijk [moest] maken of de investeringen in de haven wel of niet profijt opleverden’ (179), zag het licht op Nieuwjaarsdag 1932, middenin de wereldwijde economische crisis die Rotterdam hard trof: liepen in het jaar 1927 nog 13.130 schepen binnen en werd 41,3 miljoen ton overgeslagen, in 1932 daalde dat tot respectievelijk 10.075 schepen en een halvering van de overslag. De economische crisis drukte de haven met de neus op het harde feit dat zij te eenzijdig was georiënteerd op de transitie van bulkgoederen.

Omdat deze bulkgoederen grotendeels van en naar Duitsland werden verscheept, was de haven bovendien sterk afhankelijk van het reilen en zeilen in Duitsland. Dat was ook al duidelijk geworden tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen de geallieerden neutrale havens blokkeerden. Het aantal in Rotterdam ingeklaarde schepen liep dramatisch terug en de Rijnvaart stortte in. Duitsland was na de Eerste Wereldoorlog ‘dusdanig verarmd, dat het als afzetgebied weinig betekenis had, hetgeen natuurlijk grote invloed had op de bedrijvigheid in de Rotterdamse haven’ (80).

Aangezien Brolsma al in de inleiding gewag maakt van het belang van het Duitse achterland voor Rotterdam en daar in het vervolg van het boek ook diverse malen op teruggrijpt, is het interessant hier te bespreken of hij dat in zijn studie ook daadwerkelijk uitwerkt. Daarin schiet de auteur mijns inziens echter tekort. Het belang van vooral het Ruhrgebied constateren is één ding, het analyseren ervan is iets heel anders. Inderdaad maakte het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, zoals Brolsma stelt (189), pijnlijk duidelijk hoezeer Rotterdam afhankelijk was geworden van Duitsland. Een uitleg blijft echter uit, aangezien Brolsma niet analyseert waarin de afhankelijkheid van Rotterdam dan precies lag. Daarmee onderschat hij het immense belang van het Duitse

achterland, niet alleen voor Rotterdam maar voor de Nederlandse economie als geheel. Het autarkische beleid zoals de nazi's dat na Hitlers *Machtsergreifung* in 1933 waren gaan voeren, was uiterst schadelijk voor Nederland, omdat Duitsland, sinds het laatste kwart van de negentiende eeuw Nederlands belangrijkste handelspartner, zich daarmee isoleerde. Van die voor Rotterdam uiterst nadelige ontwikkeling vinden we bij Brolsma niets terug.

Ook de beschrijving van de wederopbouw van Rotterdam in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog mist diepgang. Meer nog dan de door de Duitsers veroorzaakte aanzienlijke schade en de versperring van de waterwegen, was de positie van de Rotterdamse haven vlak na de oorlog vooral in gevaar doordat de situatie in Duitsland uitzichtloos was en in het Ruhrgebied zo goed als stil lag. Brolsma constateert dat ook (214), maar werkt die terechte constatering niet verder uit. Doordat de Duitse mijnbouw vrijwel stil lag en het Ruhrgebied voorlopig geen erts nodig had, was er net als in de oorlog nauwelijks activiteit in de Rotterdamse haven met betrekking tot de door- en aanvoer van producten naar en uit Duitsland. Herstel als doorvoerhaven voor het Duitse achterland was vooralsnog niet aan de orde. Pas vanaf 1949 ging het snel beter met de haven. Brolsma schrijft dat toe aan de Marshallhulp (223). Ongetwijfeld heeft die een belangrijke rol gespeeld, maar de auteur gaat voorbij aan het feit dat de problemen met de aanvoer naar het Ruhrgebied na de bevrijding bleven bestaan, omdat de geallieerden – die Duitsland in bezettingszones hadden ingedeeld – grotendeels vanuit deviezenteknische overwegingen de voorkeur gaven aan de Duitse Noordzeehavens en tegelijkertijd de Nederlandse zeehavens en Rijnvaart al sinds 1945 discrimineerden. Pas met de liberalisatie van de Duitse import op 7 september 1949 volgde voor Rotterdam de grote doorbraak. Dat begon daarna dan ook aan een grote opmars, die er, mede door het toenemende belang van olie en de petrochemische industrie in de haven, toe leidde dat Rotterdam uit kon groeien tot de grootste haven ter wereld. Opnieuw speelden de betrekkingen met Duitsland daarin een belangrijke rol, maar dat komt bij Brolsma niet of nauwelijks aan de orde.

De olieboycot van 1973 doorkruiste de spectaculaire groei van Rotterdam, maar eind jaren tachtig nam de overslag vooral door de containersector opnieuw grote vormen aan. Brolsma beschrijft met veel oog voor details het proces van omvorming, interne onrusten en reorganisaties binnen het havenbedrijf. Het Havenplan 2010 legde in de woorden van de auteur 'de nadruk op groei van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid door versterking van de industrie- en handelsfunctie'. Van het traditioneel zo belangrijke Duitse achterland zal die groei waarschijnlijk niet komen: in het Ruhrgebied bevinden zich nauwelijks nog kolenmijnen en de zware industrie is eveneens verdwenen.

Brolsma heeft, samenvattend, een informatief en fraai geïllustreerd boek geschreven over ruim 125 jaar geschiedenis van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Gemeentelijk Havenbedrijf. Helaas schiet zijn analyse van de afhankelijkheid van Rotterdam van het Duitse achterland en hoe deze historisch is gegroeid, op essentiële punten tekort. Dat gezegd hebbende, blijft er voldoende moois over.

Martijn Lak, Erasmus Universiteit Rotterdam

Ledden, W.-P. van, *Jan van Riebeeck tussen wal en schip. Een onderzoek naar de beeldvorming over Jan van Riebeeck in Nederland en Zuid-Afrika omstreeks 1900, 1950 en 2000* (Hilversum: Verloren, 2005, 156 blz., €15,-, ISBN 90 6550 857 0).

Volgens de Utrechtse wetenschapshistoricus Ed Jonker is het postmodernisme al weer op zijn retour. Sommige historici zullen onwillekeurig een zucht van verlichting slaken. Toch heeft het postmodernisme in de geschiedschrijving ook een aantal positieve effecten gehad. Dat geldt bijvoorbeeld voor de attendering op nieuwe, tot dusver onderbelichte onderwerpen, zoals de beeldvorming over Jan van Riebeeck omstreeks 1900, 1950 en 2000. Het hier besproken boek over dit onderwerp vormt de uitwerking van de doctoraalscriptie waarop de auteur na een stage in Zuid-Afrika aan de Universiteit Utrecht afstudeerde in de cultuurgeschiedenis. De resultaten rechtvaardigen een dergelijke publicatie volledig.

De auteur heeft met succes de *cultural turn* gemaakt, maar toont zich terughoudend bij de *linguistic turn*. Voorzover het boek een vertooganalyse bevat, heeft die niet enkel betrekking op geschreven teksten, maar ook op rijk beeldmateriaal. Bovendien is die analyse op verantwoorde wijze in een historische context geplaatst. Het boek is in een toegankelijke stijl geschreven. De drie gekozen ijkpunten hebben niets gekunstelds. Ze representeren niet alleen drie veelzeggende herdenkingen van het jaar 1652, toen Jan van Riebeeck voet aan wal zette op de uiterste zuidpunt van Afrika. Met een terechte aandacht voor aanloop en nasleep belichten de ijkpunten ook drie belangrijke gebeurtenissen in de Zuid-Afrikaanse geschiedenis: de Zuid-Afrikaanse oorlog (Boerenoorlog), de invoering van de Apartheid en de verkiezing van Nelson Mandela als eerste zwarte, democratische president. Er is ook enige kritiek mogelijk. De politieke context van deze drie omwentelingen is op enkele punten onvolledig of onjuist. Maar dat is slechts de detailkritiek van een politiek historicus op een cultuurhistoricus.

De uitwerking van de drie ijkpunten is zowel op een synchronische als een diachronische vergelijking gebaseerd. De Zuid-Afrikaanse en de Nederlandse beeldvorming over Van Riebeeck worden per ijkpunt behandeld met aandacht voor zowel de onderlinge als de interne verschillen. Over ruim een eeuw komen ook de chronologische wisselingen in de beeldvorming van de 'Zuid-Afrikaanse' en de 'Nederlandse' Van Riebeeck goed uit de verf. Als de vermeende 'stichter' van Zuid-Afrika heeft Van Riebeeck bij alle drie de herdenkingen meer aandacht in Zuid-Afrika dan in Nederland gekregen, zowel in positieve als in negatieve zin. Bij de analyse van de drie ijkpunten wordt bij de 'intro' terecht meer aandacht besteed aan de onthulling van het standbeeld van Van Riebeeck in 1899 in Kaapstad, dan aan de eigenlijke, door de bittere Zuid-Afrikaanse oorlog overschaduwde herdenking in 1902.

Van de drie herdenkingen krijgt die in 1952 uiteraard een centrale plaats in het boek. Het Afrikaner minderheidsregime greep toen de uitbundige viering