

deel III. In een ander verband dan deze recensie is het misschien nog eens mogelijk om in extenso onze bezwaren kenbaar te maken. Voorlopig zij opgemerkt dat onze opvattingen over de agrarische groei in België in de eerste helft van de negentiende eeuw — mede op grond van de ontwikkeling van lonen, arbeidsinput en grondinkomen — aanzienlijk verschillen met die van Goossens ondanks haar ontzagwekkende studie.

Phil Kint

C. Koninckx, ed., *Proceedings of the international colloquium Industrial revolutions and the sea. Brussels 28-31 March 1989* (Collectanea Maritima V; Brussel: Wetenschappelijk comité voor maritieme geschiedenis, Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, 1991, 398 blz., ISBN 90 6569 447 1).

Als men als recensent reeds een zekere afkeer kan hebben van het moderne verschijnsel van steeds meer boeken met conferentiepapers, dan wordt die afkeer niet verminderd door de onderhavige publiikatie, hoe uiterlijk fraai ook uitgegeven. Deze bundel bevat 22 artikelen over zeer uiteenlopende onderwerpen die met enige goede wil onder het congressthema 'Industrial revolutions and the sea' vallen. Enigszins ongeordend zijn ze bij elkaar geplaatst, want waarom bijvoorbeeld bijdragen over de verbetering van het manoeuvreervermogen van koopvaardij-schepen in de twintigste eeuw en hydrodynamisch onderzoek van scheepsmodellen ver van elkaar staan, is niet duidelijk. Sommige bijdragen zijn de uitgesproken teksten tot en met de aanhef van 'Ladies and Gentlemen', andere zijn zorgvuldig bewerkte studies. Drie bijdragen zijn in het Spaans, vijf in het Frans, de overige in het Engels.

Acht bijdragen betreffen direct het gebied door dit tijdschrift bestreken. Met name Antwerpen krijgt de aandacht. K. Veraghtert legt in 'The slow growth of steam navigation. The case of Antwerp, 1816-1865' (207-215) uit, dat de politieke en economische wereld in Antwerpen helemaal nog niet zo in stoomvaart was geïnteresseerd en daarvoor speciale voorzieningen wilde treffen. Er waren ook nogal wat teleurstellingen met stoomvaart, die overigens in 1865 toch al éénderde van de totale inkomende tonnage bestreek, met name van Britse geografische herkomst. G. Devos toont in 'German ocean shipping and the port of Antwerp, 1875-1914' (217-227) aan, dat de expansie van de Duitse koopvaardij na 1870 van enorme betekenis voor de Scheldestad is geweest, zozeer zelfs dat aan de vooravond van de eerste wereldoorlog 30% van de inkomende tonnage Duits was, weinig minder dan van de Britten. De Canadees L. R. Fischer illustreert in 'Seamen in the industrial revolution. Maritime wages in Antwerp during the shipping transition, 1863-1900' (331-342) de reikwijdte van het Atlantic Canada Shipping Project in St. John's (Newfoundland) door gegevens te verschaffen over gages bedongen door zeelieden die in Antwerpen op schepen van het Britse Empire aanmonsterden. Het was minder dan aan de wal in de industrie werd verdiend. H. Libert geeft in 'L'évolution de la protection sociale des gens de mer face aux développements dans le monde maritime aux XIXe et XXe siècles' (267-281) enig inzicht in wettelijke maatregelen ter verbetering van het leven van zeelieden, eerst rondom 1850 en daarna tijdens het interbellum.

De Belgische internationale scheepvaart en handel komen aan de orde bij J. Everaert, R. Baetens en J. Saverys. De eerste ontleedt kundig de pogingen van Belgische reders om na 1830 de vaart op Azië op gang te houden; hun industriële collega's zien er niet veel in, de overheid slechts korte tijd ('La Belgique marchande redécouvre l'Orient. La navigation subventionnée vers l'Asie du Sud-Est, 1834-1851' (167-179)). De tweede laat in 'A survey of maritime

relations between Belgium and the United States of America, 1830-1939' (229-254) ondermeer zien dat import uit de VS in de twintigste eeuw ongeveer 10% van het totaal bestreek, maar slechts voor een klein deel onder Belgische vlag werd aangevoerd. De derde auteur tenslotte deelt onder andere mee, dat de Compagnie Maritime Belge zich in de jaren tachtig uit diverse *conferences* heeft teruggetrokken ('C. M. B., how it responded to the challenges of new technologies in the period after the second world war', 199-206).

Het achtste 'BMGN' thema is van de hand van C. A. Davids. In een knap betoog getiteld 'Technological change and the professionalism of masters and mates in the Dutch mercantile marine, 1815-1914' (282-303) laat hij zien hoe tot c. 1860 de professionalisering onder koopvaardijpersoneel een autonoom proces was, maar daarna meer van bovenaf werd gestimuleerd. Uiteindelijk vond dit proces ondermeer zijn eindvorm in verenigingen voor eigen belangenbehartiging.

Overige onderwerpen in deze bundel variëren van de eerste Spaanse onderzeeboot uit 1859 en de conceptie van de container tot de Japanse scheepvaart na 1945, de wetgeving inzake Britse zeelieden, managementpatronen van Britse, Zweedse en Japanse scheepswerven en Duinkerke kabeljauwvisserij bij IJsland.

J. R. Bruijn

C. Fasseur, *De Indologen. Ambtenaren voor de Oost 1825-1950* (Amsterdam: Bakker, 1993, 552 blz., f49,90, ISBN 90 351 127 X).

'Hoe kan eene natie wel geregeerd worden, wier taal en wetten men niet kent?' (60), zo luidde een (retorische) opmerking in 1832 bij het begin van een opleiding voor Indische ambtenaren. De vraag hoe die kennis te verwerven vormt het onderwerp van *De Indologen*. Het werk, dat vooral gebaseerd is op materiaal uit het archief van het ministerie van koloniën, reikt overigens verder dan de titel aangeeft. Tussen 1950 en 1962 passeerden alle argumenten in verband met ambtenaren voor Nieuw-Guinea nog eens de revue: een oude film werd als het ware versneld afgedraaid.

Vier thema's hebben het debat de gehele periode beheerst: het karakter van de opleiding (middelbaar 'beroeps' of universitair onderwijs), de plaats (in Indië of in Nederland), het verband tussen opleiding en tewerkstelling en de inhoud van het vakkenpakket. De wens van een universitaire opleiding, in 1826 geformuleerd door 'de vader van alle Indische bestuursopleiding', J. C. Baud, werd pas in 1921 gerealiseerd. De negentiende-eeuwse instellingen in Soerakarta, Delft, Leiden en Batavia, over wier geschiedenis Fasseur uitvoerig rapporteert, waren een mbo/hbo-vorming *avant la lettre*, al dan niet verbonden aan een universiteit. In 1900 bezweek de langstlevende, de Delftse gemeente-instelling, aan zijn eigen succes: de schoolse africhting voor een (grootambtenaars)examen kwam niet meer overeen met het groeiend opleidingsniveau van Nederlanders in Indië en met een beginnende opleiding van Indonesische ambtenaren. Hoogleraren van de Leidse universiteit wisten vervolgens in 1902 de tweejarige opleiding in huis te halen en deze in 1921 tot een universitaire studie van vijfjaar te promoveren. Op dat niveau werden zij in 1925 gevolgd door de zogenaamde 'petroleumfaculteit' aan de Rijksuniversiteit Utrecht, bekostigd uit 'de derde geldstroom'.

Bauds voorkeur voor een opleiding in Nederland werd eerder verwezenlijkt. Die voorkeur was niet vrij van racisme: Indo-Europeanen dienden te worden geweerd. Desondanks werd in 1867 op Indisch verzoek de afdeling B van het gymnasium Willem III in Batavia geopend. De