

Dehé, J., *'Een slaafsch en ongezond bedrijf'. De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880* (Universiteit van Amsterdam 2005, Amsterdamse Historische reeks. Grote Serie XXXIII; Hilversum: Verloren, 2005, 490 blz., €39,-, ISBN 90 6550 853 8).

Hoewel de trekschuit en Nederland een tweeenheid vormen, heeft het fijnmazig trekvaartennetwerk in de Republiek nooit de aandacht gekregen die het verdient. Het enige overzicht is echter een meesterwerk: *Barges and Capitalism* (1978; herdruk 1981) van de Amerikaan Jan de Vries geniet terecht grote faam. Dit biedt een uitnemende analyse van het trekvaartenverkeer, doch tracht via deze ingang tegelijk meer inzicht te krijgen in de economische ontwikkeling van Nederland in de achttiende en negentiende eeuw; het laatste deel van het boek is zeer omstreden. Het dagelijks reilen en zeilen van het trekvaartenverkeer komt, zoals De Vries zelf in de conclusie constateert, onvoldoende aan bod; het boek draait geheel om cijfers, grafieken, tabellen en modellen. De Amsterdamse dissertatie van Dehé wil in deze leemte voorzien door aan de hand van een beperkt gebied, Waterland, in detail de functionering van het trekvaartensysteem na te gaan.

Het vervoer van vracht en reizigers was in Waterland lange tijd in handen van beurtschippers en wagenvoerders. De veiligheid, de snelheid, de vervoersfrequentie en het reisgemak lieten veel te wensen over. Omwille van het reizigers- en postvervoer startten Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend in 1660 een grootschalig en kostbaar samenwerkingsverband. Onder toezicht van de vijf stadsbesturen en hun commissarissen werden trekvaarten en jaagpaden aangelegd en onderhouden, trekschuiten in bedrijf genomen, veerdiensten georganiseerd en gecontroleerd, schippers aangesteld en klachten behandeld. Ondanks hun monopoliepositie leidden de particuliere trekvaartbedrijfjes geen florerend bestaan; na 1730 hadden de schippers steeds meer moeite het hoofd boven water te houden. De oorzaken waren gelegen in hoge onderhoudskosten, hoge rechten en belastingen, teruglopende reizigersaantallen en economische moeilijkheden die heel Holland benoorden het IJ troffen. De stadsbesturen en de schippers beperkten zich tot defensieve maatregelen, zoals het snijden in de kosten, het verminderen van het aantal schippers en het knoeien met de boeken; zonder de (onbekende) inkomsten uit het postverkeer hadden de meeste schippers waarschijnlijk het hoofd in de schoot gelegd. Toch overwogen de steden ondanks alle frictie en naijver nooit serieus de samenwerking te beëindigen. Dat is te verklaren uit angst voor isolatie, economisch nadeel en juridisch gegalaver. De omwentelingen van 1795 en 1813 brachten geen wijziging in de toestand, ondanks alle pogingen van de vijf stadsbesturen om de hoge onderhoudskosten op de nationale overheid af te wentelen; het proces van verval schreed onverstoort voort. Tenslotte kwam rond 1850 een einde aan het trekvaartenverkeer met de opkomst van diligences, stoomschepen, stoomtreinen en stoomtrams, de invoering van een wet die het postvervoer aan de trekvaartschippers onttrok en de verdeeldheid en chaos bij de trekvaartondernemingen.

Het boek berust op uitvoerig en degelijk archiefonderzoek en bevat een weelde aan onbekende details. Alle participanten, van de stadsbesturen en hun commissarissen tot de schippers en hun knechten, komen uitputtend aan bod. Het boek verschilt volkomen van het werk van De Vries door theorieën, modellen en tabellen te schuwen, cijfers bovenal illustratieve waarde toe te kennen en beschrijving te verkiezen boven analyse. Hoewel het algemene beeld niet afwijkt van dat van De Vries, biedt het toch in verschillende opzichten nieuwe gezichtspunten. Zo wijst de auteur het bestaan van schippersgilden op aannemelijke gronden van de hand. Tevens beklemtoont hij dat het postverkeer van groot gewicht was voor de schippers als inkomstenbron, al kan dit niet met harde cijfers worden gestaafd. Ook benadrukt hij, weer zonder degelijke onderbouwing, dat de fraude in de achttiende eeuw hand over hand toenam, zodat de gegevens over het aantal reizigers steeds minder betrouwbaar zijn. Het boek biedt zo voldoende stof tot nadenken. Opmerkelijk is de snelheid waarmee de infrastructuur van vaarten, wegen, bruggen en sluizen werd aangelegd: dat kostte ruim een jaar. Kom daar nu eens om.

Toch kan het eindoordeel over de studie niet onverdeeld positief zijn. Het boek is evenwichtig en informatief, maar tezeer gericht op het samenvatten en parafaseren van bronnen en literatuur, zonder veel probleemstelling. Men krijgt de indruk dat de auteur het werk van De Vries tot uitgangspunt heeft genomen en dat aan de hand van eigen bronnenmateriaal heeft ingekleurd in plaats van het eigen materiaal tot uitgangspunt te nemen en de eigen bevindingen te confronteren met die van De Vries. Het inkleuren vindt bovendien zeer selectief plaats; tal van veelbelovende ideeën van De Vries zijn buiten beschouwing gelaten. De auteur zat natuurlijk met het probleem dat geen andere serieuze detailstudies over het trekvaartensysteem voorhanden zijn, zodat hij zijn bevindingen slechts kon toetsen aan die van De Vries. Spijtig is de afzonderlijke behandeling van de opkomst van alternatieve vervoersmogelijkheden in de negentiende eeuw, wat het zicht op de verhouding met het verval van het trekvaartenverkeer bemoeilijkt. Jammer is ook de gelaten acceptatie van de versmelting van het onderhoud van het trekvaartensysteem met het onderhoud van het wegen- en vaartenstelsel in de negentiende eeuw, wat het inzicht in de kostenontwikkeling niet ten goede komt. Het verwijt dat de vijf steden nooit een kosten-baten analyse en een winst- en verliesrekening hebben gemaakt (152) lijkt mij niet terecht. Het trekvaartensysteem was niet opgezet om winst te maken en allerlei niet in geld uit te drukken factoren speelden bij de aanleg en instandhouding een zeer belangrijke rol, zoals de auteur zelf constateert; men denke aan de bereikbaarheid van de stad, de betrouwbaarheid van het vervoer en de verbinding met Amsterdam. Als zorgvuldige, degelijke beschrijving van een tak van het trekvaartensysteem zal de studie echter tot in lengte van jaren onmisbaar blijven.

Guido de Bruin

Ven, F. J. M. van de, *Anton Jurgens Hzn 1867-1945. Europees ondernemer, bouwer van een wereldconcern* (Zwolle: Waanders, 2006, 376 blz., €35,-, ISBN 90 400 8890 X).

In 2006 verschenen drie boeken over het Brits-Nederlandse concern Unilever. Geoffrey Jones behandelde de geschiedenis vanaf 1965, terwijl Ben Wubs een dissertatie schreef over Unilever tijdens de Tweede Wereldoorlog. F. J. M. van de Ven koos voor het leven en werk van Anton Jurgens (1867-1945). Volgens Van de Ven verdient Anton Jurgens als grondlegger van de Margarine Unie (1927) en vervolgens Unilever (1929) een biografie. Eerdere publicaties, zoals van Charles Wilson over de periode tot 1965, hebben volgens Van de Ven onvoldoende aandacht besteed aan de grote rol van Anton Jurgens. Van de Ven wil met deze zorgvuldige en, wat betreft illustraties, mooi verzorgde studie hierin verandering brengen.

Anton Jurgens stamt uit een geslacht van Limburgse kramers die textielwaren, aardewerk, kruideniersartikelen en dergelijke, verkochten in België, Duitsland en Brabant. Vanaf 1801 begon de familie Jurgens vanuit Oss te handelen in roomboter, maar na 1871 werd dit vervangen door margarine. Toen Anton werd geboren behoorde de familie Jurgens al tot de maatschappelijke bovenlaag van Oss. Na het overlijden van zijn vader in 1888 werd Anton in het familiebedrijf opgenomen. In de periode dat Anton directeur was maakte het bedrijf een snelle groei door, vooral dankzij de steeds grotere vraag naar margarine.

Na de margarine begon Jurgens met de productie van zeep en kaarsen (de grondstof hiervoor was een restproduct van de margarineproductie). Van de Ven bespreekt niet alleen de investeringen in fabrieken, maar ook de grondstoffenvoorziening en de detailhandel (bijvoorbeeld het geheime bezit van De Gruyter en de deelname in kaarsenfabriek Gouda). De expansie vond plaats in Europa, Azië en Afrika. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden hoge winsten behaald door het wegvallen van enkele buitenlandse producenten. Anton Jurgens richtte zijn blik toen op Noord- en Zuid-Amerika, maar die activiteiten leverden vooral grote verliezen op. De groei van het bedrijf was zo snel gegaan dat het na 1921 in grote problemen kwam. De winst daalde van ruim zestien miljoen gulden in 1920 naar acht miljoen in 1922. Jurgens had echter een grote 'stille reserve' opgebouwd: in 1919 ruim 26 miljoen gulden. Toch werd er enkele jaren geen dividend uitgekeerd aan de gewone aandeelhouders. De houders van preferente aandelen, waaronder de familie Jurgens, kregen wel hun dividend. Dit leidde tot veel klachten van aandeelhouders, een rechtszaak en een heuse anti-Jurgens campagne in de pers. Uiteindelijk kregen de aandeelhouders van de rechter gelijk en moest Jurgens alsnog dividend uitkeren. Opstandige aandeelhouders zijn niets nieuws.

Vanaf het hoofdstuk 'De jonge ondernemer, 1888-1902' volgt Van de Ven Anton Jurgens en zijn bemoeienissen met de familieonderneming tot aan de fusie met het bedrijf van de familie Van den Bergh tot de Margarine Unie in 1927 en vervolgens de fusie van de Margarine Unie met het Britse Lever