



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

**Boekbespreking van: Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914**

Schulte Nordholt, N.G.

**Citation**

Schulte Nordholt, N. G. (1994). Boekbespreking van: Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914. *Acta Politica*, 29: 1994(3), 352-356. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3450213>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3450213>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

echter ter onderscheiding van de begrippen 'supranationaal' en 'intergoevernementeel' (bij voorbeeld op p. 243) en wekt daarbij sterk de indruk dat die 'negatieve integratie' een soort minimum-programma is, zonder supranationale elementen. Hierdoor miskent zij het feit dat het wegnemen van de fysieke, technische, en fiscale handelsbarrières bij uitstek een communautair proces is (geweest) met een prominente inbreng van de supranationale instellingen als Commissie en Hof en met aanzienlijke gevolgen voor de verdeling van zeggenschap tussen de lidstaten en de Europese instellingen. Zo ontstaat makkelijk het (semantische) misverstand dat 'negatieve integratie' dichtbij 'stagnatie' of 'stagflatie' ligt en krijgt Corbey, in weerwil van haar eigen dialectische benadering, moeilijk vat op de versnellingen en remmen in het integratieproces. Een en ander hangt vermoedelijk mede samen met het feit dat zij van het voor haar werk nogal fundamentele begrip integratie slechts een heel algemene omschrijving geeft, namelijk: 'Integratie in het algemeen is het proces waarbij delen opgaan in een groter geheel' (p.5).

Ten slotte nog een opmerking over de rol van belangengroepen. Voor haar functionalistische antithese is het noodzakelijk dat Corbey tracht aan te tonen dat na een geslaagde integratiefase, diverse belangengroepen zich tot hun nationale overheid wenden voor bescherming en mede op deze wijze dus een bijdrage leveren tot de terugslag. Het probleem van deze veronderstelling is dat zij erg moeilijk te falsificeren is. Belangengroepen van werkgevers, vrouwen, jongeren, milieubeweging, vredesbeweging etcetera zullen hun pressie of lobby immers in de regel concentreren op de niveau's waar de beslissingen genomen worden. Dat kan het Europese niveau zijn, of het nationale, of een combinatie van beide. Het is vermoedelijk heel moeilijk om hier een ondubbelzinnig patroon in te onderkennen dat stelselmatig de these van Corbey zou kunnen ondersteunen. Eigenlijk rijst de vraag of de rol van binnenlandse groepen inderdaad essentieel is voor een goed begrip van het 'dialectisch functionalisme'. Corbey suggereert zelf reeds dat regeringen/staten nogal 'autonoom' (p.246) zijn in hun neiging om soevereiniteitsoverdracht op Europees niveau te compenseren door pogingen tot capaciteitsvergrotingen in de nationale samenleving. Corbeys veelzijdige en creatieve ontwerp van het dialectisch functionalisme heeft in elk geval de verdienste deze klassieke vragen uit de integratietheorie te hebben gereactiveerd.

A.E.Pijpers

J.N.F.M. à Campo, **Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914**, Verloren, Hilversum, 1992.

In zijn volumineuze dissertatie (632 pagina's) heeft à Campo op fascinerende wijze de resultaten van jarenlange noeste arbeid vastgelegd. Hij had zich ten doel gesteld de vorming van de koloniale staat te beschrijven vanuit het perspectief van de ontwik-

keling van de pakketvaart (KPM), die hij opvat als een sociaal-technologisch systeem. Dat wil zeggen dat de gevolgen van de factor technologie, zoals de introductie van de stoomvaart binnen het scheepvaartvervoerssysteem, in *wisselwerking staan* tot een bepaalde maatschappelijke context, in casu de koloniale staat met zijn eigen dynamiek. De aard en omvang van die wisselwerking wilde hij beschrijven en analyseren.

Op grond van deze keuze komt à Campo tot een thematische opzet in drie delen: macht (190 pagina's), markt (310 pagina's) en ruimtelijke ontwikkeling (85 pagina's). In een vrij korte Inleiding verantwoordt hij de keuze van zijn opzet en aanpak en in een bondige Slotbeschouwing biedt hij, wat hij zelf te bescheiden formuleert, 'een aanzet tot verklaring', namelijk het belang van technologie voor het goed begrijpen van de rol die de pakketvaart heeft vervuld in het proces van staatsvorming in de Indonesische archipel. Deze omvangrijke studie verdient een uitvoerige bespreking, waarin de nadruk zal liggen op de politiek-economische dimensies.

Na lezing van de ruim 600 bladzijden, gelardeerd met 2500 voetnoten, cq. literatuurverwijzingen, en geschraagd door tientallen tabellen en grafieken, kan een onbevangen lezer niet anders concluderen dan dat de wisselwerking tussen de technologische ontwikkeling van de pakketvaart als vervoerssysteem enerzijds en het voortschrijdende proces van koloniale staatsvorming anderzijds met overvloedig bewijsmateriaal door à Campo is aangetoond. Maar bovenal slaagt de auteur erin de aard van die wisselwerking nauwkeurig in beeld te brengen door op overtuigende wijze het belang van technologie in relatie tot macht, markt en ruimtelijke ordening aan te tonen.

De auteur plaatst zijn eigen benadering binnen de verschillende opvattingen van politiek-historische en economisch-historische theoretici en historisch-geografen, waarbij hij met name voortbouwt op het werk van D.R. Headrick. Deze ziet in zijn *The tools of empire: technology and European imperialism in the nineteenth century* (1981), de beheersing van technologie als de verklarende factor voor het Europese imperialisme. Maar à Campo wil een stap verder. Hij wil de verhouding bedrijf-overheid analyseren binnen een breder maatschappelijk proces. Door nu de techniek, in dit geval de stoomvaart, als bedrijfsvoering en als een maatschappelijke organisatie op te vatten, wordt techniek niet alleen een bepalende factor, maar ook, als bedrijf, een belangrijke actor waarvan hij de 'geest en het gedrag' wil leren kennen. Op die wijze komen naast de politieke motieven van de overheid ook die van de onderneming aan bod. Gebruikmakend van het model van de econoom J.K. Galbraith, zoals ontwikkeld in diens *The new industrial state* (1967), analyseert à Campo de relaties tussen de pakketvaart en de koloniale overheid. Galbraith onderscheidt een klassieke firma van een moderne grootschalige onderneming. De kenmerken van deze laatste zijn: schaalvergroting en een kapitaalsintensieve, complexe organisatievorm. Deze kenmerken worden bepaald door technologische ontwikkeling. Technologische kennis en kunde vormen binnen een moderne onderneming de belangrijkste machtsmiddelen voor besluitvorming. De KPM, als particuliere onderneming in 1888 met volle steun van de overheid opgericht, in eerste instantie om de dominantie van de Britten het hoofd te bieden, vertoont binnen de stoomvaart in de 19de eeuw zo'n overgang van firma naar moderne onderneming.

Maar ook het proces van hervorming van de koloniale staat, zoals dat vanaf 1850 plaatsvindt en in de twintigste eeuw uitmondt in een moderne staat, is sterk beïnvloed door de dominante rol van de techniek, tot uiting komend in specialisatie en bureaucratie. In die zin zijn beide ontwikkelingen gelijkvormig en hoewel ieder een eigen dynamiek heeft, zijn ze gelijkgericht en wordt de wisselwerking door beide doelbewust nagestreefd. De overheid en de KPM ondervinden vergelijkbare problemen die ze zoveel mogelijk gezamenlijk proberen op te lossen. Dit leidt tot een vereenzelviging en vervlechting van belangen waarin bestuurlijke, economische en maritieme expansie centraal staan. Zo ontstaat er volgens à Campo rond de eeuwwisseling een bilateraal monopolie dat voor beide een gunstige uitwerking heeft.

In deel I laat hij zien hoe die samenwerking in de praktijk verloopt, op welke wijze en om welke motieven, door de tijd heen veranderend, de overheid de bedrijfsexpansie van de KPM steunt, om vervolgens in twee boeiende hoofdstukken de verhouding tussen pakketvaart en koloniale pacificatie en expansie aan te tonen. Dit laatste wordt aan de hand van drie gevallen van expansie nader geanalyseerd, Lombok, Nieuw-Guinea en de eilandengroep in het zuidelijk deel van de Chinese Zee, Poelau Toedjoeh. Uit deze drie voorbeelden blijkt dat de KPM, hoewel een particuliere onderneming, niet in de eerste plaats handelt uit directe winstmotieven, maar meer op grond van overwegingen van continuïteit en verwezenlijking van maatschappelijke doelstellingen. Voor de overheid is het van het grootste belang de grenzen van haar koloniaal territorium duidelijk af te palen door het planten van de vlag, cq. het vestigen van een bestuurspost. De KPM kan voor de overheid de noodzakelijke verbindingen goedkoper onderhouden dan de eigen marine. Maar om op de duur die lijnen toch rendabel te maken, moet er wel voldoende vracht komen. Door de bevolkingseconomie te stimuleren, neemt de lading toe; door op vaste tijden aan te meren, is er meer perspectief voor afzet van de toegenomen produktie. De belangrijkste maatschappelijke waarde die de KPM dan ook vertegenwoordigt, is: voorspelbaarheid. Handelaren, ondernemers, bestuurders en de bevolking kunnen hun bedrijvigheden en reisplannen daarop afstellen.

In deel II wordt de bedrijfsgeschiedenis van de KPM tot in detail beschreven. Centraal staat hierin het beeld van de KPM als schakel binnen een wereldscheepvaartketen die van Amsterdam, waar het hoofdkantoor is gevestigd, tot in de verste periferie van de Indonesische archipel reikt. De KPM zorgt voor een 'verkeerseenheid' die cruciaal is voor een 'nationale' economie, die weer het fundament versterkt van de koloniale staat.

Ook voor dit onderdeel toont à Campo overtuigend aan dat de produktietechnologie de kritische factor is in de ontwikkeling van de moderne onderneming. Deze constatering bevestigt de conclusies van A.D. Chandler in diens studies uit de jaren zeventig over de geschiedenis van moderne ondernemingen.

Aan de hand van de concepten horizontale- en verticale integratie ordent à Campo op overzichtelijke wijze het overvloedige materiaal over de schakelfuncties van de KPM. Met horizontale integratie wil à Campo de processen beschrijven waardoor de KPM haar marktaandeel in de bedrijfstak weet te vergroten. Hij onderscheidt binnen die markt drie niveaus van scheepvaartlijnen: de oceaan-lijnen (verbindingen

met Europa), de regionale lijnen (verbindingen met Japan, China en Australië) en de lokale lijnen, waarbij de problemen met vooral de Chinese stoomvaart uitvoering worden besproken. De uitkomst van de 'ontmoeting' van de modern georganiseerde en uitgeruste KPM met de lokale scheepsvervoersorganisaties levert ten slotte een hiërarchische structuur op die voor de inheemse zeilvaart slechts ruimte laat voorzover de KPM de geïsoleerde posten niet kan bereiken. Deze hiërarchische ordening, als gevolg van de graad van technologie binnen deze vervoerssector, blijkt ook nu nog voort te duren.

Verticale integratie betreft de concentratie door uitbreiding of samenwerking binnen de pakketvaart als eigen bedrijfskolom, dus inclusief de aansluitende diensten zoals havens, losbedrijven en dokwerfen. Om 'voorspelbaar' te zijn, moeten die ook betrouwbaar functioneren. Is dit niet het geval, dan zal de KPM zelf actie moeten ondernemen. Zo dwingt een complexe bedrijfsvoering tot een ingreep in de economische context. Maar deze ingreep reikt nog verder. In wezen gaat het hier namelijk om een technologische innovatie die leidt tot verdere professionalisering. Indien de maatschappelijke context die innovatie niet, of onvoldoende, kan accommoderen dan blijkt de KPM het initiatief te moeten nemen om zelf die, technologische, voorwaarden te scheppen. Op die wijze draagt de KPM bij tot het veranderingsproces van de koloniale samenleving waarin het geloof in de suprematie van de westerse technologie onweerstaanbaar blijkt. Later zal dit geloof in de techniek, paradoxaal genoeg, uitmonden in de omverwerping van die koloniale staat in 1945-'49 en in 1957 in de nationalisatie van de KPM door de jonge Republiek Indonesia.

Voor de kwantitatieve analyse van de ruimtelijke ontwikkeling van de KPM ontwerpt à Campo in het derde deel een model van netwerkgroei waarbij hij gebruikt maakt van J.A. Vances studie, *Capturing the horizon; the historical geography of transportation* (1986). Op basis van zes hypothesen over 'verbreiding' en 'verbinding' komt hij tot een statistische bevestiging van de kwalitatieve conclusies uit de eerste twee delen. Die eerste analyses hadden mij al overtuigd, maar ik kan mij voorstellen dat vanuit een bepaalde wetenschapsvisie deze kwantitatieve invulling van de wijze waarop een vervoersbedrijf tot verbreiding en verbinding komt van zijn netwerk, een noodzakelijke aanvulling vormt om de meer kwalitatieve vaststelling van de wisselwerking tussen vervoerssysteem en koloniale macht te bevestigen. Als ik à Campo goed begrepen heb dan wil hij met deze kwantitatieve analyse meer algemene uitspraken doen over de relaties tussen grootschalige technologische ondernemingen (modern corporations) en hun maatschappelijke context.

Deze historische studie bevat door haar brede opzet, waarin bewust wordt gezocht naar aansluiting bij analysekaders uit verschillende disciplines, een schat aan informatie voor lezers met diverse interesses. Voor mij als politiek-antropoloog, geïnteresseerd in het moderne Indonesië en in de huidige ontwikkelingsvragen naar de rol van de staat in relatie tot economische ontwikkeling, biedt deze studie nieuw licht op de rol van technologie in het proces van staatsvorming. De uitvoerige inhoudsopgave en de strakke opbouw in drie delen, ieder bondig ingeleid en afgerond, zorgen voor een goede balans met de (voor een niet-historicus tē) grote overdaad aan details waardoor de meer politiek-economisch geïnteresseerde lezer het spoor toch niet bij-

ster raakt. De vlotte stijl en het vaak speelse gevoel voor taal ('pakketvaart als vaardig middel van bestuur') helpen de aandacht van de lezer vast te houden.

Ten slotte, voor elke boekenliefhebber is het een genot zo'n verzorgde uitgave ter hand te nemen.

N.G. Schulte Nordholt

Ferdinand Müller-Rommel, **Grüne Parteien in Westeuropa: Entwicklungsphasen und Erfolgsbedingungen**, Westdeutscher Verlag, Opladen, 1993.

In the last two decades green political parties emerged in almost all Western European countries. Despite the fact that they are a relatively recent phenomenon, there has been quite extensive research, especially in the case of the German greens (die Grünen). The quick organizational development as well as the varying electoral successes of these green parties gave rise to two research questions. The first question is whether Western European green parties constitute a special type or family of parties, that is, whether they have certain programmatic, organizational and socio-demographic features in common. The results of these studies show that green parties do in fact constitute a particular type of party that is closely related to 'new politics'. A second line of research tries to identify the conditions that influence the emergence and electoral success of green parties. Müller-Rommel's book *Grüne Parteien in Westeuropa* addresses this last question in offering a comparative analysis of the electoral development of green parties in 15 Western European countries. Müller-Rommel deals with two main research questions and *Grüne Parteien in Westeuropa* is accordingly divided in two parts. The first part of the book contains a description of the stages of development of green parties, the second and more extensive part deals with the conditions for their electoral success.

In order to systematically explain the differences in the electoral fortunes of green parties in various countries, Müller-Rommel examines the emergence and stages of development of green parties. In the first part of the book he presents several lengthy historical portraits of parties in 17 Western European countries from the date of their foundation up to the moment that they first gained representation in regional and national parliaments, together with overviews of their electoral results until 1989. The resulting picture is that green parties were founded in a relatively short time in all Western European countries (the exception being Norway, where no green party emerged at all). They participated in national elections in 15 countries and entered national parliaments in 11 of these. Still, some differences exist between these parties with respect to their date of foundation and the rate of their development. Based on Pedersen's idea that every small party has to overcome a number of barriers that separate the various stages in their life-span, Müller-Rommel develops a rather curious typology of green parties. He claims to use three thresholds (a legitimation, a mobilization and a representation threshold) to divide green parties into four types, depending on which hurdles they have already taken. The first type of parties, called the profes-

sionals were founded about 15 years ago and have since then taken all three barriers. The Grünen in West Germany are an example of this professional type. The second type is denoted as *new-comers in parliament* and consist of parties that have entered their national parliament (the representation threshold) only recently. Two other types are the *pre-parliamentary* green party (a party that has failed to gain representation in national parliaments, but has entered the European parliament) and the *unprofessional* green party (a party that has won no seats in national or European parliaments).

It appears that Müller-Rommel uses rather ambiguous criteria, which are only partly based on the three thresholds on the basis of which he claims to have developed his typology. For example, overcoming the representation threshold is defined as gaining seats in the national parliament (p. 87). However, the criterium for separating pre-parliamentary green parties from unprofessional ones turns out to be gaining seats in the European parliament. Strictly speaking both types of parties have taken the legitimation and mobilization hurdle, but failed to take the representation hurdle. I have similar difficulties with accepting Müller-Rommel's typology in the case of professionals and new-comers. Again, if we take his criteria seriously, the new-comers overcame the same three barriers the first type (the professionals) overcame. They gained legitimation, mobilized and have entered the national parliament. In other words, why are they not labelled as professionals? Müller-Rommel says that the most important difference between the new-comer type and the professionals is that new-comers do not have as much experience in parliament as their longer existing colleagues. As in the case of the role of European elections, nothing was said about the history of a party playing such a role in the development of the typology. Even if we accept this kind of approach, it raises a problem in the case of the Dutch Greens (GroenLinks), which Müller-Rommel regards as new-comers. It may be formally correct to give this label to GroenLinks if one considers that the PSP, PPR and CPN combined their lists for the first time in 1984 (European elections) and GroenLinks was not officially founded until 1990. But in view of the long history in Dutch national politics of three of the four parties from which GroenLinks evolved, it is not very satisfactory to call such experienced parties 'newcomers'. Moreover, Müller-Rommel asserts that this typology is the starting point for his analyses of the political opportunity structure of green parties. Yet I could not find any reference to this typology in the remainder of the book, not even to explain country-specific differences. There seems to be not much point in developing such a typology and not employing it at all.

In the second part of his book, Müller-Rommel analyses the political opportunity structure of green parties on an aggregate level. He distinguishes six sets of variables relating to, respectively, the socio-economic system, the political system, the party system, extra-parliamentary forces (old and new social movements), political value orientations and attitudes, and internal party organization. Although most of these elements of the political opportunity structure have been used separately before by others, this is one of the first times that someone brings them all together in an analysis of the electoral strength of green parties. The six components of the political opportunity structure are discussed in separate chapters (chapters 6-11), which are all