

successfully makes. Its methodology is an excellent example of how to conduct a careful, empirical study that makes evident the enduring, recalcitrant traces of colonialism in the present. For audiences interested in how colonialism continues to shape migration, labour, race, gender, and social inequality in Europe today, *Black Girls. Migrant Domestic Workers and Colonial Legacies* is highly recommended. Its multi-regional, comparative scope makes *Black Girls* relevant for Africanists and Caribbeanists as well.

*Louis Philippe Römer*  
New York University

Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*. (Cambridge: Cambridge University Press, 2012) 435 p. ISBN 978-1-107-02455-7.

De historicus Miller was mij bekend van zijn boek uit 1981 over de oprichting en de oprichters van Le Bon Marché, een nog steeds bestaand warenhuis in Parijs. Het is een degelijke microstudie van één bedrijf en er wordt nog steeds naar verwezen. Diezelfde degelijkheid is ook in zijn nieuwste boek te vinden. Het is veel breder van opzet en het is niet een bedrijf dat het onderwerp is, maar havensteden en hun achterland, handelshuizen en scheepslijnen, zeeën en rivieren. Het is geen vergelijkende studie van havensteden of scheepvaartlijnen maar een 'mondiale' studie van de Europese maritieme geschiedenis in de twintigste eeuw. De auteur heeft archieven in vele havensteden bestudeerd en hield interviews met betrokkenen. En hij kent zijn literatuur. Netwerken op drie niveaus vormen het verbindende en organiserende schema in deze studie. Het boek biedt een breed maritiem panorama, waarbij havensteden als Antwerpen, Hamburg Liverpool, Londen en Rotterdam een centrale plaats innemen. Bremen, Le Havre en Marseille vormen een tweede cirkel daar om heen. Ook Amsterdam natuurlijk, maar die havenstad wordt nauwelijks genoemd. De continentale havens beschikken over een groot achterland en een diversiteit van netwerken van verbindingen naar dat achterland. Dat heeft ze tot globale centra gemaakt met overigens een nadruk op hun verbindingen met de koloniën. Hoewel Duitsland nauwelijks een koloniaal rijk heeft bezeten, heeft het wel allerlei handelsvestigingen in Zuidoost Azië gekend. Na de inleiding volgen vijf hoofdstukken met ieder een eigen onderwerp: havens, scheepvaart, handelsmaatschappijen en hun goederen, tussenpersonen en culturen.

Als voorbeeld van een grote handelsmaatschappij krijgt de Rotterdamse handelsmaatschappij Internatio veel aandacht. De volledige naam van het bedrijf is

Internationale Crediet- en Handelsvereniging 'Rotterdam'. Miller wijst erop dat die naam het duale karakter van mondiaal en lokaal goed uitdrukt. Rotterdam stond centraal, maar er waren ook vestigingen in New York en Kobe. Kantoren in Indië verkochten rechtstreeks aan Australië, China en het Midden-Oosten. Chinese tussenpersonen (*middle men*) zorgden voor de lokale distributie op eilanden van de Indische Archipel. Overigens, zo gaat de auteur verder, had hij net zo goed een Britse onderneming, zoals Harrisons & Crosfield, kunnen nemen die volgens dezelfde principes opereerde. Maar het is duidelijk dat zijn bronnen over Internatio veelzijdiger zijn.

Over afzonderlijke scheepsvaartlijnen zijn vele boeken geschreven. Maar de samenhang met allerlei dienstverlenende organisaties ontbreekt dikwijls. Naarmate die scheepsvaartlijnen zich echter volledig gingen concentreren op de scheepvaart zelf, bood dat vele mogelijkheden voor allerlei dienstverleners. Niets nieuws aan outsourcing. Het hoofdstuk over die tussenpersonen, *middle men*, *compradors*, scheepsagenten, verzekeraars en expediteuren vind ik het meest verrassende hoofdstuk van het boek. Met hun specialistische kennis van lokale omstandigheden zijn ze de essentiële schakels met de wijde wereld.

In het tweede deel, *Exchanges*, analyseert Miller hoe die netwerken in enkele historische periodes op elkaar inwerken. Het betreffen extreme situaties zoals de twee wereldoorlogen. Het zijn interessante hoofdstukken maar iets conventioneeler geschreven dan die in deel een. Die wereldoorlogen veroorzaken geen onoverbrugbare breuk in de Europese maritieme wereld. Die komt pas later. Hoofdstuk 9 getiteld *Transformation* behandelt de veranderingen in de Europese maritieme wereld aan het eind van de twintigste eeuw. In Millers ogen zijn er in de tweede helft van de twintigste eeuw drie grote veranderingen. Ten eerste het verlies van koloniale rijken waardoor het bijvoorbeeld voor passagierslijnen, meestal gespecialiseerd in reizen van en naar koloniën, vrijwel onmogelijk werd onveranderd te blijven bestaan. Ook de opkomst van de luchtvaart heeft daar aan bijgedragen. Sommige scheepvaartmaatschappijen hebben zich met veel succes op de cruisevaart gericht, maar de meeste zijn failliet gegaan. Daarmee samenhangend is het verdwijnen van het Europees georiënteerde 'globalism', zoals Miller dat noemt. Nieuwe centra in vooral Zuidoost Azië zijn daarvoor in de plaats gekomen. Het vereist een nieuwe oriëntering voor het traditionele en beschermde Europese maritieme bedrijfsleven. Ook de vele transportnetwerken met producten uit de diverse koloniën verliezen daarmee hun vanzelfsprekendheid. De tweede grote verandering is de deregulering van markten, vooral financiële markten. De derde verandering is de containerisering van het transport. Vele agenten, tussenhandelaars en expediteurs van afzonderlijke goederen werden overbodig. Vele gingen failliet, maar enkele grote organisaties, die zich op tijd wisten aan te passen, blijven bestaan en gaan eigenlijk gewoon door met wat ze vaak al decennia lang

deden. Miller meent dat voor havensteden aan het eind van de twintigste eeuw netwerken net zo belangrijk zijn als aan het begin van die eeuw. Zo beschikt Hamburg na de val van het communisme weer over zijn grote achterland dat ook al in 1914 bestond. Liverpool daarentegen gaat ten onder als mondiale haven. Voor de grote containerschepen uit Azië ligt de haven aan de verkeerde kant van Engeland. Ook de maritieme cultuur van havensteden wordt aangetast. Containerhavens liggen steeds verder van het centrum van steden en het verblijf van containerschepen in een haven moet zo kort mogelijk zijn. De boodschap van Miller in dit hoofdstuk is duidelijk: altijd zijn er bedrijven die zich weten aan te passen en gebruik blijven maken van hun oude netwerken en ervaringen. Veel nieuwe ontwikkelingen zijn volgens hem heel goed te begrijpen als voortzetting van vroeger ontwikkelde netwerken.

In zijn nawoord benadrukt Michael B. Miller nog eens dat “Catching globalization, or world coordination, in action, is largely what this book has been about.” (376). Daarin is de auteur goed geslaagd, hoewel niet alle thema's even nieuw zijn voor specialisten. Maar het is de combinatie van al die thema's die een origineel en bruikbaar raamwerk oplevert. Vooral de hoofdstukken over handelshuizen en tussenpersonen bieden veel interessant nieuws. Maar soms heeft de auteur de neiging de gehele geschiedenis van Europa in de twintigste eeuw op te willen hangen aan die maritieme ontwikkelingen. Dat gaat te ver. Miller gebruikt vrijwel op iedere bladzijde het woord ‘network’. Dat blijft een enkele keer abstract, maar gelukkig worden er uitstekende voorbeelden gegeven hoe een netwerk werkt. Het vele gebruik van het begrip ‘network’ biedt echter meer een handige metafoor dan een netwerkanalytische verklaring. Als begrip werkt het vooral verhelderend in die situatie waar verbanden tussen lokale omstandigheden en globale condities aan de orde komen, samen met het opereren van tussenpersonen die als ‘bruggen’ tussen de diverse niveaus optreden. Duidelijk wordt hoe complex die maritieme wereld vooral in de eerste helft van de twintigste eeuw eigenlijk was. En hoe nauw ze verbonden was met de diverse koloniale rijken. Daarom wordt Amsterdam als vooroorlogse stapelmarkt voor koloniale waren wel enigszins gemist. Want veel van de principes die worden geanalyseerd werkten ook daar. Het boek is aan te bevelen voor iets waar boeken zelden voor worden geprezen: het bevat een enorme literatuurlijst met publicaties in diverse talen, ook in het Nederlands. Wie zich wil oriënteren op het onderwerp doet er goed aan met dit boek te beginnen. Want ondanks de breedheid van de thematiek in deze studie zijn er nog genoeg proefschriften over aparte onderwerpen te schrijven. Millers raamwerk biedt daarbij een welkom handvat.

*Huibert Schijf*

*Emeritus Universiteit van Amsterdam*