

Ruud Filarski, *Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800*. (Utrecht: Matrijs, 2014) 439 p. ISBN 978-90-5345-477-0.

Het gaat slecht in de binnenvaart. Veel schippers staat het water aan de lippen, niet omdat hun schip zinkende is, maar omdat het schip figuurlijk onder water staat. Toen het in de eerste jaren van de nieuwe eeuw economisch goed ging, investeerden ze ongeremd in grote, nieuwe schepen. Na de crisis van 2008 duikelden de vrachtprijzen en waren de hypotheeklasten nauwelijks meer op te brengen. Het is niet de eerste keer dat zoiets gebeurt. Wie het boek 'Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800' van Ruud Filarski leest, ziet dat de moderne schipper de lessen uit het verleden niet geleerd heeft.

In het begin van de negentiende eeuw vonden revolutionaire veranderingen plaats in de binnenvaart: de overgang van houten naar stalen schepen en van wind- naar stoomvoortstuwing. Maar toen op 10 mei 1816 voor het eerst een stoomschip te bewonderen was in Nederland geloofden weinigen in het nut van de nieuwe voortstuwingswijze. Wind was immers gratis, kolen niet. Eén van de toeschouwers geloofde er wel in: koning Willem I. Hij wilde de beide delen van zijn koninkrijk, Nederland en België, met elkaar verbinden en de grote rivieren vormden hinderlijke obstakels. Onder zijn invloed kwam in 1822 een stoompont in de vaart op het Hollands Diep, enkele jaren later gevolgd door een onder stoom varend Katendrechtse Veer. Willem I was ook de man, die de aanleg van kanalen stimuleerde. Onder zijn bewind werd 290 kilometer aan kanalen aangelegd. Helaas bleek de 'creatieve financiering' van de vorst uit te draaien op een zware belasting voor 's lands schatkist met als gevolg dat er na zijn aftreden geruime tijd geen sprake was van nieuwe kanalen.

De tweede helft van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw waren voorspoedige tijden voor de binnenvaart. Een belangrijke oorzaak was de groeiende vervoersvraag door de opkomst van de industrie in Nederland en vooral in Duitsland en de afkondiging van de Akte van Mannheim in 1868, die de (tol) vrije vaart op de Rijn garandeerde. Stoomsleepboten en grote ijzeren vrachtschepen konden aan de vervoersvraag voldoen tegen veel lagere tarieven dan voorheen. De keerzijde van de medaille was de noodzaak fors te investeren. Om de kosten van een woning aan de wal uit te sparen, namen vele schippers hun gezin aan boord, daarmee onbedoeld een sociaal isolement voor het gezin veroorzakend. Het varende bestaan maakte het voor schipperskinderen niet of nauwelijks mogelijk naar school te gaan.

Toen zich in 1893 een abrupte conjuncturomslag voordeed en de vervoersvraag inzakte, daalden de tarieven scherp. De ontstane overcapaciteit bracht velen in financiële problemen. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog verergerde de problemen alleen maar. De hoogconjunctuur van het interbellum maakte veel

goed, tot in 1929 het noodlot toeslag in de vorm van de beurscrash op Wall Street. Bovendien was er een geduchte concurrent bij gekomen: de vrachtauto. Weer was er overcapaciteit, dus lage vrachtprijzen. De overheid reageerde in 1933 met de invoering van de wet op de evenredige vrachtverdeling, de schippersbeurs in het spraakgebruik, die tot 1998 stand zou houden. Het bood enig soelaas, maar feitelijk was het niet meer dan het verdelen van de armoede.

Het laatste hoofdstuk van Filarski's boek behandelt de periode na de Tweede Wereldoorlog. In dat tijdvak vonden twee belangrijke innovaties plaats. Vanaf eind jaren vijftig verving duwvaart naar Amerikaans voorbeeld de traditionele sleepvaart, hetgeen een enorme efficiencywinst betekende. Filarski gaat uitgebreid in op de problematiek van de zesbaksduwvaart, waar hij in zijn beroepspraktijk nauw bij betrokken was. De tweede naoorlogse innovatie is het containervervoer per binnenschip. Een volledig nieuwe markt en een ongeëvenaard succesverhaal, dat het helaas met nog geen vier pagina's moet doen. Enig cijfermateriaal betreffende de vervoersomvang zou hier op zijn plaats zijn geweest. Dat het succes tot een nieuwbouwgolf leidde, die na de recente economische crisis andermaal verkeerde in overcapaciteit, is in het boek niet vermeld. Een beschouwing over de rol van de banken was interessant geweest.

Tegen de stroom in kenmerkt zich als naslagwerk: de tekst heeft duidelijk het primaat, de illustraties komen op de tweede plaats. Een fotogeniek onderwerp als de binnenvaart had meer verdiend. Dat Jan Sanders de tekenaar is van de hilarische prent op p. 309 zal velen bekend zijn, maar hij en andere kunstenaars blijven helaas ongenoemd. Niettemin is *Tegen de stroom in* een kloek en gedegen naslagwerk van het kaliber dat de binnenvaart verdient.

Jolco Brolsma
Brolsma Advies

Jan Plamper, *The History of Emotions. An Introduction*. (Oxford: Oxford University Press, 2015)
352 p. ISBN 978-0-19-966833-5.

Jan Plamper's introductie tot de geschiedenis van emoties stelt zichzelf een dubbel doel. Enerzijds belooft de auteur een tussenbalans op te maken van een onderzoeksveld dat "alle kanten op schiet", en daarmee een overzicht te bieden aan beginners die zich op het terrein van de emotiegeschiedenis wagen. Anderzijds geeft Plamper ook aan een 'interventie' te willen bieden in het veld. De eigen agenda van de auteur is vooral gericht op de interactie tussen de humane wetenschappen en de bevindingen van neurowetenschappers. Plamper's introductie bevat een