

goal of complementing officialdom's record of missionary activity in the Great Lakes region, but it is essentially about missionaries' views on music. Neither is suggestive of the back-and-forth of the colonial situation or how Congolese shaped the imperial encounter. Instances such as Placied Tempels's remark about how his empathy toward 'his Congolese faithful' had 'rejuvenated' his own Christian faith are exceptions that prove the rule (pp. 253-254).

In sum, the editors have done a fine job. The book is engaging, enjoyable, and a high-quality product, with all chapters well written and capably edited. Students of the colonial encounter, and in particular of missionary action in Congo, will find rich references and numerous suggested avenues for future research.

Matthew G. Stanard, Berry College MT Berry (GA)

Guus Veenendaal, *De spoorwegen in Nederlands-Indië 1864-1942* (Zwolle: Wbooks, 2020). 232 p. ISBN 978946258409.

DOI: 10.52024/tseg10789

Dit boek was oorspronkelijk geschreven voor een Amerikaans publiek en zal waarschijnlijk dit jaar ook in Engelse editie verschijnen bij Indiana University Press. Zoals de auteur zelf aangeeft, heeft hij het Engelse manuscript bewerkt voor een Nederlands publiek dat hiermee wordt bediend met een rijk geïllustreerde algemene geschiedenis van de spoorwegen in voormalig Nederlands-Indië. Guus Veenendaal, die zich in het latere deel van zijn loopbaan als historicus heeft gespecialiseerd in de spoorweggeschiedenis, beperkt zich tot een beschrijving van het spoorwegbedrijf en onthoudt zich van een weging van de politieke aspecten ervan in de koloniale context. Het boek is een echte bedrijfsgeschiedenis die inzicht biedt in hoe de verschillende cruciale spoorlijnen in de Indonesische archipel tot stand kwamen, welke partijen hierbij betrokken waren, hoe de financiering van deze kostbare infrastructurele werken werd gerealiseerd, welke tracés er werden gekozen, alsmede welke spoorbreedte – smalspoor of normaalspoor – en welke grote technische moeilijkheden bij de aanleg door dikwijls bergachtig terrein werden overwonnen. Lange tunnels, imposante bruggen, tandradbanen, alles wat behoort tot het arsenaal van de alpine spoorwegingenieur werd in Nederlands-Indië uit de kast gehaald door inge-

nieurs die waren opgegroeid in het vlakke land aan de Noordzee. We lezen ten slotte, zij het mondjesmaat, over de enorme hoeveelheden grondwerk dat moest worden verzet met schep en kruiwagen.

Nogmaals, het boek richt zich vooral op de technische aspecten van het spoorwegbedrijf en geeft gedetailleerde informatie over het soort materiaal dat werd aangeschaft en dat aanvankelijk voornamelijk uit Groot-Brittannië werd overgevoerd naar Java. Niettemin wordt en passant ook veel duidelijk over hoeveel moeite het kostte om spoorwegen gefinancierd te krijgen, terwijl deze ten dienste stonden van een voor Nederland uiterst lucratieve koloniale economie. Nederland was laat met de aanleg van spoorwegen en dat gold zeker voor zijn belangrijkste kolonie, stelt Veenendaal vast. Zolang prauwen en beesten de suiker, koffie en andere tropische producten naar de havens konden brengen, zag het koloniale gezag weinig profijt in de aanleg van spoorwegen. Een militaire noodzaak, zoals die werd gezien in Brits-Indië na de *Great Mutiny (of Rebellion)* van 1857, zag het koloniale gezag al evenmin voor Java. Private partijen stonden ondertussen niet te springen om de risico's te dragen, terwijl de Tweede Kamer aarzelde om geld te beschikking te stellen voor projecten die vooral de toch al rijke planters ten goede zou komen. Uiteindelijk ging de koloniale regering toch spoorwegen aanleggen en exploiteren, al zou er ook een bonte verzameling van particuliere exploitanten actief worden. Bovendien bleef gedurende de negentiende eeuw de staatsrol beperkt want de koloniale oorlog in Atjeh slokte te veel geld op voor meer. Het gevolg was dat er rond 1900 nog geen echt spoorwegnet lag op Java, maar enkel los van elkaar bestaande trajecten, waarbij ook nog eens twee verschillende spoorbreedtes waren gehanteerd: normaalspoor door de particuliere Nederlands-Indische Spoorweg-maatschappij en smalspoor door de Staatsspoorwegen. Ondertussen was wel in Atjeh begonnen met het aanleggen van spoorlijntjes om de militaire operaties tegen het Atjehse sultanaat te faciliteren. Uiteindelijk kwam er de Atjeh-tram met 511 kilometer een van de langste tramlijnen ter wereld.

Wie in dit boek zoekt naar de mensen die spoorwegen aanlegden, in bedrijf hielden en wie er gebruikt van maakte, zal teleurgesteld worden. Het boek gaat niet over de vele tienduizenden Indonesiërs die werden ingeschakeld bij de aanleg, over hoe zij werden gerekruteerd en onder welke omstandigheden zij moesten werken. Al blijft de grote spoorwegstaking van 1923 en de hardhandige onderdrukking ervan niet geheel ongenoemd, men zal vergeefs zoeken naar de geschiedenis van de Indiëse en Indonesische spoorwegvakbonden, die in de voorhoede vorm-

den van het Indonesische nationalisme. Wat er wordt vermeld over de spoorbonden is bovendien onjuist. Zij werden niet pas in de jaren twintig opgericht maar in 1907 (de Staatsspoorbond) en in 1908 (Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel oftewel VSTP). Daarentegen geeft het boek ons wel een adequaat inzicht in de rol die spoorwegen speelden in de uitbreiding van het koloniale gezag en de expansie van de koloniale economie. Verder vermeldt het een paar belangrijke feiten over de omvang van het bedrijf en vermeldt dat de Staatsspoorwegen met 40.000 werknemers een van de grootste werkgevers in Nederlands-Indië was. Terwijl de spoorwegvakbond VSTP in 1923 buiten de wet was gesteld, konden de aandeelhouders in de jaren twintig dividenden tussen de 11 en 17 procent opstrijken.

Een aardig intermezzo vormt het hoofdstuk over de reizigers die, net als destijds in Nederland, in drie verschillende klassen reisden. De foto's suggereren dat reizen met de trein in Nederlands-Indië een uiterst romantische en overweldigende ervaring was, maar de grote hitte moet het reizen toch weinig aantrekkelijk hebben gemaakt. Airconditioning was er niet en pas eind jaren twintig kwamen er ventilatoren. Niettemin geeft Veenendaal ons citaten van reizigers die diep onder de indruk waren van het landschappelijk schoon waar zij doorheen tuften.

Het begon allemaal traag en zuinig met de Indische spoorwegen, zo kan men concluderen bij het lezen van dit boek, maar uiteindelijk zijn de spoorwegen van blijvend economisch nut gebleken ook voor de staat Indonesië. Nederland heeft met betrekking tot het koloniale onderwijs weinig gepresteerd in vergelijking tot de Filippijnen en Maleisië maar wat betreft infrastructuur is er veel meer dan in die koloniën gerealiseerd. Behalve dat het boek een genot is om door te bladeren vanwege de vele prachtige illustraties belicht het ook een cruciaal facet van de Nederlandse koloniale geschiedenis.

Ulbe Bosma, Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis en
Vrije Universiteit Amsterdam