

ken voor een breed publiek. Zo zijn er mooie ontdekkingen te doen in verband met de geschiedenis van emoties en seksualiteit (Hofman), schrijvende vrouwen (Lieke van Deinsen en Heleen Wyffels), migratie (Marjolein Schepers) en liedpraktijken (Renée Vulto), om slechts enkele thema's te noemen. Dat vakhistorici naar aanleiding van een populair-historische productie naar buiten treden met hun kennis, zonder daarbij belerend te worden, is lovenswaardig. In een maatschappelijk klimaat waarin de meerwaarde van academisch onderzoek in de menswetenschappen openlijk wordt bevestigd is zo'n bijdrage des te waardevoller. Elwin Hofman verdient felicitaties voor dit mooie boek.

Brecht Deseure, King's College London

David Barnouw, Dirk Mulder en Guus Veenendaal, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945. Rijden voor vaderland en vijand* (Zwolle: WBooks, 2019). 160 p. ISBN 9789462583337.

DOI: 10.52024/tseg.11092

Met het boek *De Nederlandse spoorwegen in oorlogstijd* presenteren David Barnouw, Dirk Mulder en Guus Veenendaal een boek met een maatschappelijke missie. Het boek maakte in 2019 eigenlijk deel uit van een 'pakket': ten eerste de bekendmaking van NS-president directeur Roger van Bortel om financiële tegemoetkomingen te geven aan overlevenden en nabestaanden van de dodentransporten naar de vernietigingskampen, en ten tweede de nieuwe vaste presentatie in het Spoorwegmuseum in Utrecht over de NS in oorlogstijd. Het boek verscheen in september 2019: 75 jaar na de start van de grote Spoorwegstaking. Het boek paste dus in een strategische beslissing van het bedrijf om zich publiek te positioneren.

Dat verklaart meteen ook het specifieke format van dit boek. Bij die missie past immers een leesbaar en compacte synthese, zonder notenapparaat en met grote aandacht voor fraaie illustraties (ik schat dat de verhouding tekst-illustratie 60%-40% is). Om een stevig draagvlak te creëren werd gekozen voor drie diverse experts die hun werk ook lieten nalezen door onder meer oud-NIOD directeur Frank Van Vree. Een 'publieksboek' dus, dat de wetenschappelijke consensus als een ijkpunt moest plaatsen.

De auteurs zijn niet van de minsten. David Barnouw is oud-onderzoeker bij het NIOD, Dirk Mulder is oud-directeur van het Her-

inneringscentrum Kamp Westerbork en Guus Veenendaal is oud-bedrijfshistoricus van de Nederlandse Spoorwegen. Deze drie grote namen zijn elk verantwoordelijk voor één groot aspect uit het boek, ook als trefwoorden genoemd op de cover (maar niet in de titel): 'Spoorwegstaking', 'Jodentransporten' en 'Herinnering'.

Veenendaal neemt de eerste drie hoofdstukken voor zijn rekening. Hij schetst in grote lijnen hoe in de opkomende tijd van industriële 'totale oorlog', spoorwegen een staatsaangelegenheid werden. In hoofdstuk twee behandelt hij de wording van het moderne spoorwegbedrijf, met uiteindelijk de oprichting van de NV Nederlandsche Spoorwegen in augustus 1937, in 1940 geleid door het driemanschap Jan Goudriaan, een manager van Philips, en de doorgewinterde spoorwegleiders Willem Hupkes en W.F.H. Van Rijckevorsel. Zij werden 'naast hem' als directeuren benoemd (p. 34): nooit een goed idee. De 'basisdeal' van 21 juni 1940 tussen NS en Duits bezettingsbestuur was eenvoudig: de NS behield haar autonome bedrijfsbeheer in ruil voor uitvoering van Duitse transporten, tegen de geldende tarieven. Een bedrieglijk eenvoudige overeenkomst, waarvan we vandaag de cynische tragiek ten volle kunnen inschatten. Veenendaal schrijft deze hoofdstukken met grote kennis van zaken. Hier en daar klinkt wat veel bewondering door voor de harde meesterstrategie Hupkes, die behalve de Duitsers kan bespelen ook de Personeelsraad en de vakbond mee aan boord kan houden. Verzet en stakingen waren voor Hupkes niet acceptabel, maar tegelijk 'vocht hij hard voor zijn mensen' die wel deelnamen aan de April-Meistakingen van 1943 (p. 53). Hupkes wordt hiermee geportretteerd als een vleesgeworden symbool van vaderlandse onverzettelikheden.

Dan zoomt het boek in op de Jodenvervolgning, waar Dirk Mulder het overneemt. Hier verandert het boek van toon en aanpak. Mulder blijft feitelijk en objectief, en de wat bewonderende ondertoon uit de vorige hoofdstukken voor Hupkes is ineens ver weg. Plots gaat het van strategische schaakspellen naar een menselijk verhaal op microniveau. De rode draad blijft altijd wel de trein en de spoorweg, maar de belevingen van de slachtoffers staan centraal. De passages over de rol die de treinen gingen spelen in de mentale wereld van Westerbork zijn sterk. De trein wordt een dreigende demon, een industrieel symbool van de dood. Mulder bespreekt op p. 86-90 de verantwoordelijkheid van de NS voor de deportaties van Joden. Wat er gebeurt is dan ook hallucinant: de deportaties van Joden was nooit een punt van discussie. De kosten konden worden gedeclareerd, 'bij een omvang van meer dan 400 personen gold een groepstarief' (p. 90), en uiteindelijk betaalden de slachtoffers zelf

voor hun eigen dodentransport. Wat het voor mij als Belg nog vreemder maakt, is het feit dat het hier voor een grote meerderheid om Nederlandse staatsburgers ging (waar in België 93% van de Joden buitenlanders waren). De uitvoering van de Jodendeportaties gebeurde wel erg 'laconiek', zoals Mulder schrijft op p. 89, een woord dat letterlijk uit de naoorlogse onderzoekscommissie komt. Een understatement van jewelste, lijkt me.

Guus Veenendaal neemt het stokje opnieuw over, voor de bespreking van de spoorwegstaking van 1944. Dit is onvermijdelijk weer een iets spannender verzetsverhaal, inclusief 'de grootste bankroof ooit' (p. 143) voor de financiering van de lonen van het stakend personeel. En zoals gekend: door deze grote staking kon de NS de verzetslegitimitieit na de bevrijding maximaal exploiteren.

David Barnouw neemt de laatste drie hoofdstukken voor zijn rekening: over de 'afwikkeling' na 1945, de veranderende maatschappelijke opvattingen over wat er was gebeurd, en tot slot de houding van de NS vandaag. Het bedrijf en Hupkes komen nauwelijks in de problemen in 1945-1947. Opvallend, want het gaat hier om een bedrijf dat tijdens de oorlog winst had gemaakt (p. 148) en dat vele tienduizenden Nederlanders had gedeporteerd in opdracht van de bezetter. Het essentiële economisch belang van de NS en het brede politieke draagvlak van Hupkes lijken hen onaantastbaarheid te verschaffen. Geschiedschrijvers als A.J.C. Rüter, Loe De Jong en Jacques Presser weten al vroeg dat hier een 'ontsporing had plaatsgevonden' (dixit Presser), maar het duurt vele decennia voor de socio-culturele context ontvankelijk is om onder de laag van de grote Spoorwegstaking te gaan kijken. In het laatste hoofdstuk, bespreekt Barnouw het 'voortschrijdend inzicht' binnen de NS zelf, tot uiteindelijk de compensatiemaatregelen (waartoe het boek zelf eigenlijk ook behoort). Zijn besluit is dat de NS zeker te lang gewacht heeft, maar intussen wel het voortouw neemt in maatschappelijke bewustwording en herdenking.

Ondanks het soms wat hybride karakter, is dit een leesbaar – en voor dit thema onmisbaar – boek. Uiteraard blijven door het compacte format vragen en thema's liggen. Deze synthese is heel erg de juxtapositie van de grote mannen van de Nederlandse en Duitse leiding en helemaal onderaan de Joodse slachtoffers. Het spoorwegpersoneel zelf blijft volledig buiten beeld. De politieke strijd om de NS in de eerste jaren na de oorlog wordt in grote lijnen beschreven, maar niet verklaard. Ondanks lacunes en het feit dat het boek hier en daar wel erg op de vlakke blijft, werkt dit boek perfect als een hanteerbare en aantrekkelijk vormgege-

ven synthese die een breed publiek kan informeren. Het moet gezegd dat het veel eenvoudiger is een boek van 600 pagina's te schrijven dan een boek van 160 pagina's. Dit soort syntheses kan enkel geschreven kan worden door historici die het onderzoek perfect beheersen. De synthese van dit driemanschap is indrukwekkend trefzeker en een belangrijk basiswerk.

Nico Wouters, CegeSoma en Universiteit Gent

Anne-Maria van Egmond, *Materiële representatie opgetekend aan het Haagse hof 1345-1425* (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2020). 472 p. ISBN 9789087048556.

DOI: 10.52024/tseg.11097

De ongemeen rijke serie rekeningen van de middeleeuwse graven van Holland heeft al heel wat diepgravende studies opgeleverd. Het is geen toeval dat de meeste zich concentreren op de periode waarin het bewind over Holland, Zeeland en Henegouwen werd gevoerd door vorsten uit het Beierse huis, dat wil zeggen de hertogen van Beieren-Straubing. Zij gebruikten Den Haag – naast Le Quesnoy in Henegouwen – intensief als residentie en ontwikkelden hier een rijk hofleven en een goed functionerende administratie. Dit tijdvak ving aan met het uitsterven van het Henegouwse huis in 1345 en eindigde met de overdracht van de grafelijke rechten door Jacoba van Beieren aan Philips van Bourgondië in 1433. Daarna raakte Den Haag als residentie in onbruik en op onderdelen zelfs ronduit in verval.

Kunsthistorica Anna-Maria van Egmond onderzoekt de rekeningen in haar dissertatie om na te gaan hoe de graven luxe voorwerpen en afbeeldingen gebruikten om hun positie en ambitie mee te verbeelden, legitimeren en consolideren. In het eerste deel staan objecten centraal waarvan we meer weten dan een vermelding in een rekening of inventaris. We moeten dan niet denken aan prestigieuze bouwwerken, want grote bouwcampagnes vonden in het Beierse tijdperk niet plaats. Het Binnenhof was er al, met als blikvanger de onder Floris V tot stand gekomen grote zaal. In de aan Maria gewijde hofkapel stichtten Albrecht van Beieren en zijn echtgenote Margaretha van Liegnitz-Brieg in 1367 een kapittel om de liturgie luister bij te zetten. Vermoedelijk aan de buitenzijde van het doxaal, dus goed zichtbaar voor de aanwezigen, stond een