

Polen in de pers. Alleen wanneer het eigenbelang van Nederland in het geding was zoals in de aanloop naar het Poolse lidmaatschap van de NAVO en later de Europese Unie veranderde dat tijdelijk. Voor zover er al aandacht was in de pers domineerde een negatief karikaturaal beeld.

Willems en Verbeek grijpen de geschiedenis van 100 jaar Polen in Nederland eveneens aan om de ‘mythe van de tijdelijkheid’ te ontmaskeren. Een gericht en allesomvattend integratiebeleid (huisvesting, onderwijs, werk en sociale zekerheid) is volgens hen een onmisbare voorwaarde om de komst van grotere en kleine groepen arbeidsmigranten zoveel mogelijk in goede banen te leiden. Nu blijft dat beleid vaak nog achterwege omdat de beleidsmakers – net zoals vaker in het verleden het geval is geweest – ervan uitgaan dat arbeidsmigranten na enige jaren weer terugkeren naar hun geboorteland. Volgens Willems en Verbeek is er geen reden om aan te nemen dat Polen en andere huidige nieuwkomers sterk zullen afwijken van het historische patroon dat laat zien dat de tijdelijke aanwezigheid van nieuwkomers bij twee derde op den duur vanzelf overgaat in een permanent verblijf. De ontmaskering van de ‘mythe van de tijdelijkheid’ had naar mijn mening nog overtuigender kunnen worden neergezet door een grondigere analyse van de beschikbare historische data. Opeenvolgende tellingen zijn momentopnames die maar een beperkt inzicht geven in de migratie-dynamiek. Een antwoord op de vragen: wie blijven uiteindelijk in Nederland, wie trekken verder, wie keren terug? vereist een nadere analyse. Het is ook juist de grilligheid van deze dynamiek die in de toekomst zal uitwijzen of Polen die het voor-nemen hebben om hier te blijven ook daadwerkelijk blijven en omgekeerd of Polen die op termijn terug willen uiteindelijk toch blijven.

Honderd jaar heimwee geeft op een panoramische wijze een rijk inzicht in de omvang en pluriforme samenstelling van Poolse migranten in de Nederland in de twintigste eeuw en is daarmee een waardevolle aanvulling op de reeds bestaande migratieliteratuur.

Jacques van Gerwen

Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis

Leo H.M. Wessels en Toon Bosch (eds.), *Nationalisme, naties en staten. Europa vanaf circa 1800 tot heden* (Nijmegen: Vantilt, 2012) 704 p.
ISBN 978-94-6004-081-8.

Dit kloeke boekdeel van een kleine 700 bladzijden, rijkelijk geïllustreerd en van kaarten voorzien, biedt een voortreffelijke synthese van de geschiedenis van naties en nationalisme in Europa. De samenstellers Wessels en Bosch zijn niet aan hun proefstuk toe. Zo publiceerden ze al in 1992 de tweedelige bundel *Veranderende grenzen: nationalisme in Europa*. In de inleiding van het hier besproken boek verwijzen ze daar kort naar, maar hoe deze bundel van de vorige verschilt (in opzet of uitwerking), vermelden ze jammer genoeg niet.

Na de inleiding van de samenstellers krijgt de lezer een theoretisch en historio-grafisch overzicht van de hand van Arnold Labrie. Daarop volgen vijf chronologische hoofdstukken: de etymologische voorgeschiedenis van de begrippen *patria* en *natio* vóór 1815 (door Labrie), de periode van het Congres van Wenen tot de revoluties van 1848 (alweer door Labrie), de jaren 1848 tot 1914 (door Matthijs Lok), de beide wereld-

oorlogen en het interbellum (door Patrick Dassen) en de evolutie na 1945 (door André Gerrits).

In zijn geheel is dit een prima naslagwerk dat een indrukwekkend panoramisch overzicht biedt van ruim 200 jaar Europese geschiedenis. Alle regio's van Europa komen uitgebreid aan bod (tot en met het Ottomaanse rijk), net als alle sleutelmomenten. Ook als *bundel* is dit boek geslaagd: een duidelijke rode draad verbindt de verschillende hoofdstukken. Alle auteurs vertrekken van het modernistische en constructivistische paradigma van Hobsbawm, Gellner en Anderson. Ze onderscheiden daarbij drie vormen van natievorming: 1) het centraliserende nationalisme in gevestigde natiestaten, 2) het unificatienationalisme en 3) het separatisme. Deze drievoudige indeling keert telkens terug in de structuur van de chronologische hoofdstukken.

Ondanks de hoge kwaliteit van het boek zijn er enkele kritische kanttekeningen te plaatsen. Zo is het jammer dat een algemene conclusie van de samenstellers ontbreekt. Daarnaast is de bundel voor de lezers van dit tijdschrift mogelijk minder interessant. De sociale en economische dimensies van natievorming blijven grotendeels in de schaduw aangezien “de nadruk ligt op politieke en intellectuele ontwikkelingen”, zoals een van de auteurs het letterlijk stelt (p. 292-3). De Tsjechische historicus Miroslav Hroch, bijvoorbeeld, die uitdrukkelijk de band met het kapitalisme en de industrialisering centraal plaatst, maakt niet meer dan een cameo-optreden in dit boek. Ook recentere innovaties in het nationalismeonderzoek komen minder uit de verf. Wessels en Bosch verwijzen in hun inleiding wel naar nieuwe lokale, transnationale, globale en bottom-up benaderingen, maar die komen verder in het boek nauwelijks ter sprake. Ook de verhouding nationalisme-internationalisme wordt – op het laatste hoofdstuk na – nogal stiefmoederlijk behandeld. Socialisme en nationalisme waren bijvoorbeeld niet zo onverenigbaar vóór de Eerste Wereldoorlog als Lok te kennen geeft (p. 290).

In het laatste hoofdstuk had ik bedenkingen bij de door Gerrits geschetste relatie tussen de Europese eenmaking en het separatisme. Hij schrijft onder meer dat “het politiek regionalisme, en zeker de radicalere variant [i.e. het separatisme], sterk aan betekenis heeft ingeboet” (p. 669). Om dat punt te bewijzen verwijst hij zelfs expliciet naar Spanje en het Verenigd Koninkrijk (p. 622). Niet alle waarnemers zullen het erover eens zijn dat het Catalaanse en Schotse nationalisme zwakker zijn geworden in de laatste jaren. Wel integendeel. De Europese eenmaking heeft namelijk een dubbelzinnig effect op het separatisme. Aan de ene kant is het een rem op avonturen omdat de EU nooit de onafhankelijkheid van pakweg Schotland, Vlaanderen of Catalonië zal erkennen uit angst de doos van Pandora te openen. Aan de andere kant vergroot de overdracht van nationale bevoegdheden naar het Europese niveau de centrifugale krachten binnen bepaalde lidstaten. Separatistische bewegingen beschouwen die bevoegdheidsoverdrachten immers als een bewijs dat de overkoepelende natiestaat overbodig geworden is. Zo legitimeren ze met Europese argumenten hun eigen project.

Een laatste punt van kritiek betreft de als bijlage opgenomen kaart ‘Europa. Volkeren en talen (1815-1919)’. De samenstellers omschrijven die in hun inleiding als een weergave van de “etnische en taalkundige toestand” van Europa (p. 38). Op deze kaart tellen de Nederlanden zo maar eventjes vijf ‘volkeren’/‘taalgroepen’/‘etnieën’: Nederlanders, Vlamingen, Walen, Luxemburgers en Friezen. Daarmee laten de Nederlanden in absolute cijfers Frankrijk, het Italiaanse schiereiland, de Duitse ruimte en Spanje (die alle minder ‘volkeren’ tellen) achter zich. Dit is een gemiste kans gezien het belang dat de samenstellers hechten aan kaarten, niet alleen als illustratiemateri-

aal maar ook als historische bron en als propagandamiddel van nationalisten (p. 43). Deze essentialistische kaart staat immers haaks op het constructivistische paradigma dat de auteurs huldigen – het constructivisme gaat ervan uit dat naties mentale constructies zijn, het essentialisme dat naties essentiële *givens* zijn van het menselijke samenleven. Bovendien neigt de kaart naar het anachronisme. België, bijvoorbeeld, in deze periode voorstellen als bestaande uit twee etnieën is een terugprojectie van de huidige situatie.

Deze kritiek neemt niet weg dat dit boek een absolute aanrader is en verplichte kost voor wie zich wil inlezen over de geschiedenis van naties en nationalisme in Europa.

Maarten van Ginderachter
Universiteit Antwerpen

Irene Anastasiadou, *Constructing iron Europe. Transnationalism and railways in the Interbellum* (Amsterdam: AUP, 2011) 288 p. ISBN 978 90 5260 392 6.

With her dissertation *Constructing Iron Europe. Transnationalism and Railways in the interwar period*, Irene Anastasiadou positions herself in the young historiographical tradition of the internationalization of railways. From the late 19th century nation-states made a strong effort to leave their mark on railway developments. Nevertheless, the evolution of local private railways into both nationally and internationally active (state) railways did not take place in national isolation. Anastasiadou's attempt, therefore, to offer some counterweight to the strongly nationally oriented railway historiography by employing a 'transnational' perspective is to be welcomed. Nevertheless, such a perspective demands a well-defined and framed research goal. The dissertation succeeds only partially in meeting this requirement.

The study focuses on the question of which factors and motivations influenced the internationalization of railways in Europe in the interwar period. Anastasiadou concentrates on the interwar period, since it was at that time, according to her, that the internationalization of the railways became part of "a discussion about the construction of an international society" (p. 24). Her second, more specific goal, therefore, is to verify whether a generally shared 'European idea' might have been a motivation and formative factor in the internationalization of the railways (p. 13). Anastasiadou structured her dissertation thematically. The first core chapter focuses on plans and visions in interwar Europe regarding the internationalization of railways. Chapter three then gives an account of international organizations, such as the Transit Organisation of the League of Nations, the Union Internationale des Chemins de fer and the International Labor Office. These organisations actually shaped the international regime of railways. In chapter four Anastasiadou evaluates the degree of internationalization of European railways in the interwar period, while the practical difficulties of technological standardization in such an integration process are noted. The fifth chapter deals with a national case (Greece), and describes how national interests and the internationalization of railways may be in line with each other. In the final, recapitulating chapter Anastasiadou concludes that national interests determined the form and degree of integration of the European rail network. Moreover, she states (in contrast to what is suggested on the back cover) that no shared 'European idea' existed with regard to the railways in the interwar period.