

eindelijk, en vrij plotseling, plaatsmaken voor beleid gericht op een radicale breuk met de oude basisstructuur.

De door de auteurs gehanteerde benadering kent ook zijn beperkingen. De sterk chronologische benadering en afzonderlijke behandeling van de drie landen laat weinig ruimte voor een uitwerking van nieuwe en vergelijkende perspectieven op de ontwikkeling van gezondheidszorgstelsels of sociale zekerheid in het algemeen. Ook voldoet het boek op een belangrijk punt niet aan de verwachtingen van de lezer. In de inleiding stellen de auteurs zich tot doel om te beschrijven hoe invloedrijke belangengroepen als dokters, werkgevers, vakbonden en politieke partijen invloed uitoefenden op de ontwikkeling van de zorgstelsels in de drie landen. Dit komt onvoldoende uit te verf. Dat is jammer, omdat de ontwikkeling van zorgstelsels in grote mate gevormd is door belangenconflicten over herverdeling van risico's en inkomens tussen werknemers en niet-werknemers, hoge en lage inkomens, en 'goede' en 'slechte' risico's. Deze onderliggende belangen hebben een centrale rol gespeeld bij discussies over verplichte versus vrijwillige deelname aan verzekeringen, de hoogte van loon- en premiegrenzen en de keuze voor meer of minder marktwerking. Ook de titel van het boek, dat het belang van het begrip solidariteit benadrukt, voldoet hierdoor niet aan de verwachtingen.

Afgezien van deze kritische noten blijft staan dat *Two centuries of solidarity* een geslaagd boek is dat gebaseerd is op uitgebreid literatuuronderzoek en waarin een schat aan gegevens is verwerkt. Het kan aanbevolen worden aan ieder die zich bezighoudt met de geschiedenis van zorg en sociale zekerheid in West-Europa.

*Dennie Oude Nijhuis*  
Yale University

Anne-Katrin Ebert, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* (Frankfurt a.M.: Campus Verlag, 2010) 495 p.  
ISBN 978-3-593-39158-8

Dit vuistdikke boek van de Duitse historica Anne-Katrin Ebert, een uitgave van de dissertatie waarop zij in 2009 in Bielefeld promoveerde, is de meest complete, prikkelende en veelzijdige studie die tot nog toe is verschenen over de geschiedenis van het fietsen in Nederland tot aan de Tweede Wereldoorlog.

Het enige eerdere grote onderzoek naar de geschiedenis van het fietsen in Nederland werd meer dan tien jaar geleden in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door techniekhistorici Adri Albert de la Bruhèze en Frank Verhaar. In *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw* (Den Haag, 1999) vergeleken zij het verband tussen fietsbeleid en fietsgebruik in negen Europese steden (waaronder vier Nederlandse) in de loop van de twintigste eeuw. Het boek bracht een grote hoeveelheid historische data aan het licht en presenteerde behalve een genuanceerd analysemodel ook een korte algemene geschiedenis van het fietsen in Nederland. Hun werk bleef echter op zichzelf staan en vond geen vervolg onder Nederlandse historici. In de uitvoerige overzichten van de Nederlandse techniek- en transportgeschiedenis die sindsdien zijn verschenen, krijgt de fiets slechts een bescheiden plaats toebedeeld als voorloper van de auto als massavervoermiddel. Dat is tamelijk onbevredigend voor een land dat in de tweede helft van de twintigste eeuw als geen ander het alle-

daags gebruik van de fiets *naast* de auto in stand heeft weten te houden. Bovendien is Nederlandse historici klaarblijkelijk de gestage opbloei ontgaan die de academische fietsgeschiedenis sinds de jaren negentig in het buitenland heeft doorgemaakt, zoals onlangs in een historiografisch overzichtsartikel (*BMGN* (2009) 124-3) werd vastgesteld.

In dat verband mag het geen verrassing heten dat de auteur van deze vergelijkende Nederlands-Duitse fietsgeschiedenis uit het buitenland komt. Mede geïnspireerd door het onderzoek van Bruhèze en Veraart stelt Ebert in haar dissertatie de vraag naar de verklaring voor de hedendaagse verschillen in fietsgebruik – in haar geval de verschillen tussen ‘autoland’ Duitsland en ‘fietsland’ Nederland. Net als Bruhèze en Veraart wijst zij op het belang van de beeldvorming rond de fiets. Maar terwijl Bruhèze en Veraart zich vooral bezighouden met de beeldvorming onder lokale beleidsmakers, verschuift Ebert, mede onder invloed van copromotor Henk te Velde, de analyse naar de nationale kaders en de publieke beeldvorming waarin het fietsgebruik zich ontwikkelde. Binnen een chronologische opzet waarin de geschiedenis van de fiets wordt gevolgd vanaf zijn aanvankelijke populariteit als burgerlijk sport- en ontspanningsapparaat tot aan zijn verspreiding als dagelijks vervoermiddel onder arbeiders, gaat Ebert op zoek naar de veranderende betekenisgeving van het fietsen in Nederland en Duitsland.

In haar analyse speelt voor Nederland de ANWB, opgericht in 1883, een cruciale rol. De bijzonder goed georganiseerde en invloedrijke burgerlijke wielrijders- en toeristenbond slaagde er volgens Ebert in de beeldvorming rond de fiets in Nederland te domineren. In die beeldvorming lag de nadruk op de fiets als burgerlijk beschavingsinstrument en als een vehikel van nationale eenheid. Ebert laat zien dat de ANWB in publieke uitingen en manifestaties het fietsen voortdurend verbond met ‘vaderlandse’ deugden, zoals onafhankelijkheid, evenwichtigheid en zelfbeheersing. Ook associeerde de bond de fiets welbewust met het nationale verleden en met de verbondenheid tussen de verschillende regio’s. Door de belangrijke rol die de bond al vroeg speelde bij de aanleg van een groot aantal recreatieve fietspaden werd dit beeld van de fiets als middel om de nationale identiteit te vieren, verder versterkt. Volgens Ebert speelde de ANWB ook een rol in het verbod op wielervedstrijden op de weg in de Motor- en Rijwielwet van 1905, waardoor in Nederland de wielrennerij geen massaspektakel werd zoals in Vlaanderen of Frankrijk en het fatsoensideaal van het burgerlijk fietsen onaangetaast bleef. Anders dan haar Duitse zusterverenigingen, kende de ANWB nauwelijks concurrentie bij het uitdragen van haar beeld van het fietsen. Bovendien lag in de Duitse beeldvorming de nadruk veel meer op de fiets als een instrument voor de emancipatie van specifieke sociale groepen – eerst burgers, vervolgens arbeiders – waardoor burgerlijke fietsers zich van het fietsen afkeerden naarmate het onder arbeiders populairder werd. In Nederland daarentegen was het volgens Ebert juist de groepsoverstijgende, nationale betekenis die aan de fiets werd toegekend als promotor van de Nederlandse identiteit, die zijn blijvend succes in ons land verklaart.

Eberts studie is gebaseerd op onderzoek in archieven – met name van de ANWB en Duitse zusterorganisaties – gecombineerd met uitgebreid literatuuronderzoek en de verwerking van theorieën over consumptiegeschiedenis en natievorming. Natuurlijk zijn er kanttekeningen te plaatsen bij haar analyse. Voor Nederland baseert Ebert zich vrijwel uitsluitend op ANWB-publicaties en -archieven. Dat maakt het lastig om te beoordelen hoever de maatschappelijke invloed van de ANWB-beeldvorming daad-

werkelijk reikte. Bovendien wordt de precieze rol van de ANWB in politieke besluitvormingsprocessen, bijvoorbeeld rond de Motor- en Rijwielwet van 1905, niet altijd duidelijk. Eberts cultuurhistorische verklaring van de verschillen in fietsgebruik tussen Nederland en Duitsland houdt bovendien juist op, op het moment dat die verschillen, na de Tweede Wereldoorlog, gaan oplopen. Dat aan de historische beeldvorming echter geen blijvende invloed kan worden toegekend, bewijst het feit dat Duitsland sinds de jaren 1980 juist een grote toename in fietsgebruik heeft doorgemaakt en tegenwoordig met Nederland en Denemarken als een koploper geldt in het westerse fietsgebruik. Maar dit zijn slechts kanttekeningen die opgeworpen worden door een prikkelend en goed geformuleerd betoog, dat ten volle de aandacht verdient van historici van de moderne Nederlandse cultuur en mobiliteit.

*Manuel Stoffers*  
*Universiteit Maastricht*  
*Vakgroep geschiedenis*

Rob van Ginkel, *Braving troubled waters. Sea change in a Dutch fishing community*. MARE Publication Series 4 (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2009) 338 p. ISBN 978-90-8964-087-1.

Dit boek van cultureel antropoloog Rob van Ginkel (Universiteit van Amsterdam) is een etnografische studie naar de Texelse vissers en visserij van de achttiende eeuw tot het heden. Centraal staan de vragen 'how fishermen perceive and understand their natural and social environments, how they relate and adapt to them and how they attempt to control them' (p. 15). De auteur besteedt hier naast de inleiding en conclusie, zes chronologisch opgezette hoofdstukken aan. In aanvulling op het bronnenmateriaal dat historici normaal gebruiken voor hun onderzoek, heeft Van Ginkel tijdens twee perioden van veldonderzoek (van in totaal 30 maanden) interviews afgenomen en ter plekke allerlei observaties gedaan.

Inhoudelijk valt het boek eigenlijk uiteen in twee delen. Naast hoofdstuk 1 – dat een ruime inleiding geeft op Texel – richten hoofdstukken 2 en 3 zich op de periode tot de Tweede Wereldoorlog. Van Ginkel laat hier zien hoe de Texelaars verschillende maritieme activiteiten – scheepvaart, loodswezen, het kweken van oesters, het oogsten van zeegras, en het vangen van schelpdieren en vis – combineerden met tijdelijke baantjes aan land. Dit complexe systeem verdween met name door het voltooien van de Afsluitdijk in 1932. De Texelse vissers kregen van de overheid geen toegang tot het IJsselmeer en de afsluiting veranderde de mogelijkheden op de Waddenzee bovendien sterk.

Dit eerste deel van het boek is mijns inziens ook gelijk het minst interessante deel. Doordat de mechanisatie van de vissersvloot relatief laat op gang kwam, was de kans op overbevissing lang klein. Problemen ontstonden eigenlijk alleen doordat externe veranderingen (bijvoorbeeld landaanwinning op Texel zelf, het afsluiten van de Zuyderzee, het weer) de ecologie van de visgronden beïnvloedden. Voor economisch-historici is de studie van de Noordzeevervisserij na de Tweede Wereldoorlog in deel 2 van het boek (hoofdstukken 4-6) van meer belang. Door de mechanisatie van de vissersvloot was de kans op overexploitatie van een gemeenschappelijke bron als de vispopulatie plotseling wel reëel geworden. De vissers kwamen daardoor geleidelijk in conflict