

Jan Willem Stutje heeft veel kranten gelezen en zijn archivalische huiswerk gedaan, maar heeft een biografie geschreven met de handrem erop. Misschien komt dit voort uit het feit dat voor hem dit boek ‘een oefening in kritische bewondering’ is, want Stutje heeft zich ‘nauw verwant’ gevoeld met zijn held. Het wetenschappelijk werk van Mandel wordt echter niet bijzonder en zeker niet erg kritisch uitgediept. De held wordt niet erg precies geplaatst in de organisaties waar hij in opereerde: de kleine trotskistische groeperingen, de Belgische Socialistische Partij en het ABVV en bovenal de Vierde Internationale zelf. Over de persoonlijkheid van Mandel komen we wel wat te weten, bijvoorbeeld over zijn egocentrisme, maar allerlei vragen blijven toch nog open. Mandel scheidde het persoonlijke van het politieke en zo iets werpt voor elke biograaf een barrière op, maar er blijven vragen: over het huwelijk met de depressieve en labiele Gisela Scholtz, over de relatie tot zijn vader en zeker ook zijn moeder, die tot na zijn zestigste zijn huis bestierde. Toen zijn tweede echtgenote moest aanbellen om binnengelaten te worden, was dat voorbij.

*Bert Altena*

*Erasmus Universiteit Rotterdam*

Henk Smeets en Fridus Steijlen, *In Nederland gebleven. De geschiedenis van Molukkers 1951-2006* (Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker en Moluks Historisch Museum, 2006) 472 p. ISBN 9789035130982

Na 35 jaar van misverstanden en botsingen tussen de Molukse bevolkingsgroep en de Nederlandse samenleving en regering, volgde in 1986 de ondertekening van de Gezamenlijke Verklaring in de Trêvesaal. Aanwezig waren een zware vertegenwoordiging van het kabinet-Lubbers en vertegenwoordigers van de Molukse nationalistische organisatie Badan Persatuan. Het zou een nieuw begin worden.

Het naslagwerk *In Nederland gebleven*, kwam in 2006 op een passend moment, 20 jaar na het akkoord en 55 jaar na de aankomst van de ruim 3500 Molukse militairen en hun gezinnen, samen zo'n 12.000 personen. Na verschillende studies die individuele woonoorden, politieke ontwikkelingen, en kerkelijke structuren behandelden, werd het tijd voor een integrale geschiedschrijving. Het schrijven van zo'n boek is bovendien, net als het oprichten van een monument, een geschikt ritueel om de geschiedenis van immigratie, vestiging en integratie af te sluiten. Het boek *In Nederland gebleven* markeert het einde van een tijdvak. Het is de gezaghebbende studie geworden die Rogier van Boxtel, de toenmalige minister voor Grote Steden en Integratie voor ogen had, toen hij de schrijfpodracht verleende. Het boek blinkt uit in systematiek, overzichtelijkheid en afgewogenheid. Dat is voor een belangrijk deel te danken aan de vele interviews – maar liefst 150 personen zijn geïnterviewd – en aan het uitgebreide archiefonderzoek, met name in overheidsarchieven die eerst recentelijk zijn geopend.

De lange geschiedenis van Molukse-Nederlandse betrekkingen, nu zo'n 400 jaar oud, kent momenten van ontroerende trouw, maar ook van bloedige confrontaties. De trouw aan de VOC, en later het koningshuis loopt als een Oranje draad door de Molukse historie. Tegelijkertijd wordt deze gekenmerkt door krachtig en desnoods gewapenderhand verdedigd nationalisme. Vandaar dat het begrip ‘door de eeuwen trouw’ door de auteurs van een vraagteken is voorzien. Vanaf 1951 tot 1986 heeft een keten van

wederzijds onbegrip, en onrealistische posities, de relaties tussen Molukkers in ons land en de Nederlandse regering beheerst. Het eerste verwijt is dat de Nederlandse regering in 1950 de Republiek Maluku Selatan, RMS, niet te hulp is gekomen, toen deze onder de voet werd gelopen door de troepen van de Republiek Indonesië. Terwijl de 3.500 Molukse militairen en hun familieleden verwachtten collectief naar een vrije Zuid-Molukse Republiek terug te keren, ging de Nederlandse regering er tot 1970 van uit dat de Molukkers de politieke realiteit in Indonesië zouden accepteren en op individuele basis zouden besluiten om terug te keren. Geen van beide scenario's zijn uitgekomen, zoals we inmiddels weten.

Daarmee zijn de beginakkoorden gezet van het boek, dat verder vrij dicht bij de politieke verwickelingen blijft. De verhouding Badan Persatuan versus de Nederlandse regering vormt hierin de rode draad. Het gaat hier om een relatie die gecompliceerd werd doordat over de status van de Molukse gezinnen hier in Nederland geen overeenstemming bestond. De Molukkers claimden een militaire status, zich erop beroepend dat zij een dienstbevel hadden ontvangen om zich in te schepen naar Nederland, nadat zij zich met succes verzet hadden tegen een demobilisatie op Indonesisch – en dus voor Molukse aanhangers van de RMS vijandig, grondgebied. Het is nu onomstotelijk vast komen te staan dat er een dienstbevel is gegeven om zich in te schepen, hoewel premier W. Drees en minister van Financiën P. Liefstinck destijds ernstige bedenkingen hiertegen koesterden, omdat er allerhande claims van de betrokken Molukse militairen uit voort konden vloeiden. Dat hadden zij juist gezien. Bovendien zou de onmiddellijke demobilisatie bij aankomst in de haven van Rotterdam als grote grief blijven voortleven onder de Molukkers.

Vanaf het aantreden van Dr. Marga Klompé als minister van CRM in 1956 is gepoogd om de Molukse gemeenschap geleidelijk aan te integreren in de Nederlandse samenleving. De oorspronkelijke tijdelijke behuizing in de woonoorden, bestaande uit barakken en voormalige concentratiekampen, was voor de snelgroeiende Molukse populaties volstrekt ontoereikend. Vanaf 1960 begon de uittocht naar de bekende Molukse woonwijken die overigens net als de woonoorden verspreid over Nederland lagen. Het beleid om de Ambonese gemeenschappen in Nederland van hun militaire karakter te ontdoen en om het idee van ballingschap in Nederland te laten uitdoven, stuitte echter telkens weer op opflakkerend verzet.

De militaire opvoeding, de slecht bij de Nederlandse samenleving passende patriarchale familieverhoudingen en de claustrofobische woonsituatie, zorgden voor een omgeving die bij de opgroeiende Molukse generatie tot massaal drugsgebruik en psychische schade hebben geleid. Men kan overigens niet alle Molukse gezinnen over een kam scheren. Lang niet iedereen bleef gekluisterd aan zijn woonoord. Er waren ook studenten die uitzwermden en Molukkers die met Nederlandse partners trouwden (ongeveer 35 procent). Zij hebben ongetwijfeld een belangrijke rol gespeeld in de veranderende zelfperceptie van de Molukse populatie in Nederland.

De RMS is nu voorgoed verleden tijd. Deze geschiedschrijving over de Molukkers, zo hopen de auteurs en uitgever het Moluks Historisch Museum, zou ook lessen voor het huidige minderheden- of integratiebeleid moeten opleveren. Misschien dat er op ambtelijk niveau nog over wordt gesproken, maar in het publieke debat heeft het boek geen rol gespeeld. De reden is wellicht dat de nadruk op groepsidentiteit in deze geschiedschrijving het vergelijken bemoeilijkt. Daarmee wil ik niet zeggen dat de auteurs de Molukse populatie als homogeen kenschetsen. Aan de hand van het drugsgebruik en de werkloosheid onder jonge Molukkers in de jaren zeventig, zijn

de auteurs er heel goed in geslaagd de fricties tussen de eerste en tweede generatie zichtbaar te maken. Maar een consequentere poging tot typering van de Molukse Nederlanders als migrantengroep, zou vergelijken hebben bevorderd.

Niettemin is het boek op zichzelf adequaat. In de eerste plaats is het een goed gedocumenteerde politieke geschiedenis, en daarmee een werk van blijvende waarde. De uiterst zorgvuldige reconstructie die Smeets en Steijlen hebben gepleegd, geeft de broodnodige vaste grond voor het verdere debat en zal nog decennialang worden gebruikt.

*Ulbe Bosma*

*Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, Amsterdam*

Aart Bijl, *Verkeer en vervoer in de Betuwe 1800-2000* (Utrecht: Stichting Matrijs, 2006) 224 p. ISBN 9053452958

De Betuwe ligt geografisch centraal in Nederland. Desondanks gold het lang als een geïsoleerd gebied met slechte verbindingen. Over de transportverbindingen in dit aanvankelijk grotendeels agrarische gebied schreef historicus Aart Bijl 'Verkeer en vervoer in de Betuwe 1800-2000' waarin hij een overzicht probeert te geven van de ontwikkeling van de verschillende typen transportmiddelen, hun infrastructuur en hun gebruik in dit gebied. Bijl wil het verkeer en vervoer gedurende twee eeuwen reconstrueren en de effecten ervan op de samenleving in kaart brengen. Opvallend in zijn vraagstelling is de term 'effecten'. Historici die onderzoek doen naar dergelijke infrastructuur, gebruiken tegenwoordig vooral de term wisselwerking.

Bijls verhaal is vooral dat van sleutelen aan de beschikbare infrastructuren. Hij vertelt over wegverbeteringen met zand, grint, klinkers, asfalt en over de opkomst (en ondergang) van nieuwe vervoermiddelen als stoomvaart, stoomtreinen en stoomtrams. Ook het gebruik van de beschikbare infrastructuur komt aan bod. De reisdagboeken die Bijl presenteert, illustreren het gebruik van de infrastructuur mooi. Het boek besteedt veel aandacht aan veerdiensten wat logisch is gezien de werkwijze van Bijl: de provinciale archieven die hij bestudeerde, besteedden veel aandacht aan deze vorm van infrastructuur. De rivieren spelen in het boek een grote rol – ze maken verkeer en vervoer mogelijk – vooral in oost-west richting, maar bemoeilijkten juist het verkeer in noord-zuid richting.

Bijls boek is opgezet als een klassieke integrale studie zoals veel economisch-sociaal historici die sinds jaar en dag produceren. Het bevat zes chronologische hoofdstukken waarin de auteur per tijdvak elke keer eerst de bevolking en de bestaansmiddelen behandelt waarna de wegen, waterwegen en spoor- en tramlijnen en hun verkeer aan bod komen. De volgorde van de behandelde verkeersmiddelen varieert per periode. De auteur betreft zijn informatie uit lokale en regionale literatuur en uit contemporaine publicaties en archivalia van de provincie Gelderland.

Bijl presenteert de ontwikkelingen grotendeels nevenschikkend. De auteur brengt amper dwarsverbanden aan tussen de verschijnselen die hij onderzoekt. Hierdoor worden de 'effecten' van de infrastructuur en hun gebruik op het functioneren van de samenleving in de Betuwe niet echt zichtbaar. Ook mist hij hiermee de mogelijkheid om in kaart te brengen in hoeverre de uitlopende transportmiddelen elkaar aanvulden, juist met elkaar concurreerden of elkaar verdrongen.