

RECENSIES

Auke van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam: Bert Bakker, 2006) 464 p. ISBN 9789035129832

Architectuur- en stedenbouwhistoricus Van der Woud publiceerde in 1987 de klassieker *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*. Zijn nieuwe boek gaat verder met de periode 1848-1900. Hierin werd volgens de auteur de basis voor het moderne Nederland gelegd en wel in twee opzichten. Deels werd de basisinfrastructuur voor massacommunicatie en massamobiliteit aangelegd, 'een van de belangrijkste pijlers van onze huidige samenleving' (p. 14). Daarnaast werd de nieuwe infrastructuur vergezeld van een 'mentale revolutie', gekenmerkt door stelselmatig en systematisch denken en handelen. Het oude beschavingsideaal van interne cultivatie van het individu maakte plaats voor een externe onderwerping van tijd, ruimte, en natuur. Met de nieuwe infrastructuur en bijbehorende manier van denken ontstond de 'massa', die 'zich één voelt en in staat is om als één wezen te ervaren en te handelen' (p. 23).

Deze 'cultuurgeschiedenis van infrastructuur' wordt in drie delen uitgewerkt. Deel een beschrijft de infrastructuurontwikkeling en de genoemde omslag in het denken op wereldschaal. Deel twee beschouwt 'de triomf van het normale denken' in Nederland, in het bijzonder de systematische aanpak door ingenieurs, aardrijkskundigen, en bestuurders bij bijvoorbeeld het opzetten van het waterstaatsdomein, het opmeten en in kaart brengen van Nederland, het invoeren van één nationale tijd, en het uitwerken van de bestuurlijke revolutie van 1848. Deze laatste gebeurtenis geldt tevens als aanjager van het hele proces. Deel drie gaat over de aanleg van infrastructuur zelf: verbeterde rivieren, kanalen, spoorwegen, netwerken voor post, telegraaf en telefoon, en straatwegen. Energienetwerken blijven buiten beschouwing.

In het voorwoord van *Het lege land* stelde de auteur geen naspeuringen te hebben gedaan in de internationale historische vakliteratuur. Een eventueel 'model' zou uit het bronnenmateriaal zelf te voorschijn moeten komen: 'het [materiaal] produceert vorm' (p. 14). In *Een nieuwe wereld* volgt de auteur impliciet dezelfde strategie. Hier ligt zowel de kracht en de zwakte van dit boek.

Een nieuwe wereld is gebaseerd op negentiende-eeuwse tijdschriften, boeken, en gepubliceerde rapporten. Op basis hiervan worden de centrale stellingen rijk geïllustreerd met citaten, anekdotes, en discussies en ontstaat een fascinerend tijdsbeeld. Een boeiende discussie, die in deel drie steeds terugkomt, behandelt de rol van infrastructuurbouw in het ontstaan van centrum en periferie in Nederland. De staatskundige revolutie van 1848 introduceerde een nieuw begrip van het 'algemeen belang', dat streefde naar gelijkheid van alle landsdelen. Dit uitte zich in investeringen in transitohavens in Harlingen en Vlissingen naast die van Amsterdam en Rotterdam, en een evenwichtige verdeling van telegrafie- en spoorverbindingen over de landsdelen. Vanaf de jaren 1870 echter zouden sommige landsdelen het algemeen belang meer gaan vertegenwoordigen dan anderen: de investeringen gingen in toenemende mate naar het Westen des lands. Zo werd de materiele basis voor de latere Randstad gelegd. De andere knooppunten werden het achterland.

Echter, de Westelijke dominantie heeft een langere geschiedenis, en hier openbaart zich het zwakke punt van dit boek. De veronderstelde infrastructurele en mentale doorbraken die volgden op de bestuurlijke revolutie worden mooi geïllustreerd, maar niet kritisch getoetst. Kernbegrippen worden niet scherp gedefinieerd en vergelijking met andere tijdsvakken blijft achterwege. Zo verwijst 'stelselmatig en systematisch denken' soms naar normalisering, maar elders naar reglementering, classificatie, of louter het gebruik van rekenkunst en tekentafels. Het blijft onduidelijk hoe dit zich verhoudt tot het systeemdenken in de zeventiende-eeuwse wetenschappelijke revolutie, de achttiende-eeuwse Verlichting en de hoogtijdagen van systeemtheorieën en *systems engineering* na de Tweede Wereldoorlog. Ook kan men zich afvragen of een periodering van nationale infrastructuurbouw niet moet beginnen met de oprichting van Rijkswaterstaat rond 1800 en mee moet wegen dat de werkelijke infrastructuur-explosie in de twintigste eeuw plaatsvond.

Dit gebrek aan kritische toetsing hangt ook samen met een gebrekkige inbedding in de bestaande vakliteratuur. Actuele publicaties en debatten over de modernisering van Nederland en de rol van techniek en infrastructuur daarin worden door de auteur bijna volledig genegeerd. Hierdoor blijft onduidelijk en impliciet wat dit boek toevoegt aan bestaande kennis, en hoe het zich verhoudt tot bestaande periodisering en verklaringsmodellen.

Voor een boek over de relatie tussen infrastructuur en politieke, sociale en culturele processen, is het merkwaardig dat Knippenberg en de Paters *De eenwording van Nederland* (1988) slechts wordt gebruikt om het verhaal van de introductie van een nationale tijd nog eens over te doen. Het economisch-historische hoofdwerk over de onderhavige periode, Van Zanden en Van Riels synthese van het nationale rekeningenproject *Nederland 1780-1914* (2000) ontbreekt. Het techniekhistorische referentiewerk *Geschiedenis van de techniek in Nederland in de negentiende eeuw* (TIN19) wordt spaarzaam gebruikt, maar de zevendelige opvolgster TIN20 is geheel afwezig, hoewel juist hier de rol van techniek en infrastructuur in de modernisering van Nederland geëvalueerd wordt. Hetzelfde geldt voor Harry Lintsens breed geschreven synthese van TIN19 en TIN20, *Made in Holland* (2005). Voor een boek dat voor een groot deel over de waterstaat gaat, is het opvallend dat het mooie *Twee eeuwen Rijkswaterstaat* (1998) slechts wordt gebruikt voor een verwijzing naar een wegenkaart (p. 434, noot 8) en de onderliggende lijvige proefschriften van Willem van der Ham (1999), Toon Bosch (2000) en Eric Berkers (2002) worden helemaal niet genoemd. Internationale hoofdwerken over de maatschappelijke en culturele betekenis van infrastructuur schitteren eveneens door afwezigheid (denk bijvoorbeeld aan werk van Wolfgang Schivelbusch, David Nye, Claude Fischer, Armand Mattelart en Tom Hughes). Dat geldt ook voor de omvangrijke internationale infrastructuurgeschiedenis in bredere zin en het werk van Gijs Mom en anderen op het nieuwe vakgebied mobiliteitsgeschiedenis. Pas in het derde deel gaat de auteur incidenteel en op detailpunten de discussie aan met 'de recente historiografie', maar die is stevast meer dan tien jaar oud.

De auteur doet het werk kennelijk liever helemaal opnieuw, op basis van gepubliceerde bronnen in plaats van archieven. Dat levert boeiende vertellingen en een geweldig tijdsbeeld op, maar het laat vakhistorici ook met een aantal vragen zitten.

Erik van der Vleuten
Technische Universiteit Eindhoven