

treert zich op België en Nederland, maar legt telkens verbanden met de ontwikkelingen in de landen daaromheen. Er is een aantal stukken waarin al vaak vertelde geschiedenissen worden samengevat, zoals de Bataafse mythe, of de ontwikkeling van de politieke theorie met namen als Bodin, Hobbes, Locke en Rousseau. De Groningse staatsrechtshistoricus Hoogers behandelt enkele van de thema's uit zijn enkele jaren geleden verschenen proefschrift over representatie. Maar er zijn ook nieuwe onderwerpen zoals '1830 in de Belgische parlementaire geschiedenis' (Beyen) en 'de beroeps politicus' (De Smaele). Dit laatste opstel, waarin veel interessante aspecten worden aangeraakt, doet verlangen naar meer, en dat is enigszins het gevoel dat de bundel achterlaat. Hij lijkt bedoeld als introductie voor een wat breder publiek: Engelse en Franse citaten worden vertaald, er is afgezien van voetnoten (waarom toch in dit werk van professionele historici?) en er wordt een beredeneerde literatuurlijst toegevoegd aan ieder hoofdstuk. Een handboek is het echter niet, eerder een caleidoscopische inleiding tot het onderwerp. Dat heeft veel aantrekkelijks en prikkelt tot doordenken. De indeling van het boek in 'concepten', 'personages', 'historiebeelden', 'controverses' en 'posities' is aardig gevonden, geeft aanleiding tot verkenningen in allerlei richtingen en biedt ook een zekere ordening die verder gaat dan veel bundels. Maar die ordening blijft nogal los en is niet erg dwingend. Het boek maakt in ieder geval duidelijk dat vervolgonderzoek bij deze thematiek gemakkelijk een beroep kan doen op historici van zeer diverse pluimage.

*Henk te Velde*  
Rijksuniversiteit Groningen

Bart van der Hertten, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19de eeuw* (Leuven: Universitaire Pers Leuven, 2004) 543 p. ISBN 9058673480

Van Der Hertten heeft een belangrijk boek geschreven over de 'revolutionaire evolutie' van transport en communicatie in België tussen 1830 en 1913. Voor het eerst wordt de materiële eenwording van België in de negentiende eeuw systematisch onderzocht. Acht hoofdstukken behandelen achtereenvolgens de ontwikkeling van 'netwerken' voor post, telegrafie, telefonie, wegtransport, binnenvaart, spoorwegen, buurtspoorwegen en stedelijke tramwegen. Bovendien gebruikt de auteur veel nieuw bronnenmateriaal, waardoor ook ieder hoofdstuk afzonderlijk een belangrijke bijdrage levert aan bestaande sectorstudies.

In de inleiding constateert Van Der Hertten dat de negentiende eeuwse ontwikkeling van transport- en communicatienetwerken tot een revolutie moeten hebben geleid in economie, ruimtelijke ordening, en het leef- en werkgedrag van steeds bredere lagen van de bevolking. Deze 'maatschappelijke betekenis' van netwerkontwikkeling wordt echter niet verder onderzocht. De studie van netwerkontwikkeling zelf is echter al bijzonder interessant, ook in internationaal perspectief: aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog bezat België immers de hoogste wegen-, spoorwegen-, postkantoor- en telegraafkantoordichtheid in Europa (en waarschijnlijk ter wereld). Daarnaast bezat België als transitoland belangrijke schakels in Europese netwerken.

Ieder hoofdstuk is op dezelfde manier opgebouwd. Eerst wordt een databank geconstrueerd, dan volgt een grondige discussie van de institutionele inbedding van de verschillende netwerken met speciale aandacht voor de rol van de centrale overheid.

De databank is indrukwekkend. Voor alle acht sectoren worden tijdsreeksen (1830-1913) opgesteld voor productie (dat wil zeggen prestatie, bijvoorbeeld het aantal postverzendingen, telegrammen of reizigerskilometers per jaar), toegevoegde waarde, en netwerkontwikkeling (bijvoorbeeld het aantal kilometer spoorweg of het aantal postkantoren). Sommige tijdreeksen vergen behoorlijk wat aannamen en rekenwerk, zoals de reconstructie van het aantal reizigerkilometers en tonkilometers in het weg- en spoorvervoer. De betrouwbaarheid van de reeksen, weet ook de auteur, is daarom wisselend, maar brongebruik, aannamen en methoden worden uitvoerig verantwoord. Slordig is dat grootheden en eenheden soms ontbreken.

De tijdreeksen schetsen een beeld van spectaculaire groei in alle acht sectoren. Het wegnen en haar vervoersprestatie groeiden met een factor 2-3, de prestatie van de waterwegen groeide grofweg met een factor 40 en die van de post met een factor 100. Opvallend is dat in 1913 het aantal postverzendingen nog zo'n vijf maal zo hoog was als het aantal telegrammen en telefoongesprekken bij elkaar. Op transportgebied namen de spoorwegen de hoofdrol over van het wegtransport, zowel in termen van prestatie als van toegevoegde waarde. Overigens ontbreekt een analyse van de bijdrage van transport en communicatiesectoren aan het BNP, toch een traditionele economisch-historische onderzoeksvraag.

Ook de kwalitatieve beschrijving van de verschillende netwerken is indrukwekkend. De vernieuwende beschrijvingen van de institutionele inbedding van netwerken, het overheidsbeleid, de netwerkontwikkelingen en de tariefontwikkelingen zijn gebaseerd op parlementaire discussies, wetteksten, reglementen, dienstnota's en dergelijke. Een aantal kenmerken van de Belgische infrastructuurontwikkeling komt duidelijk naar voren – wellicht kan men spreken van elementen van een 'nationaal Belgisch regime voor infrastructuurontwikkeling', in analogie met Kaijzers studies van infrastructuurontwikkeling in Zweden.

Een eerste kenmerk is verregaande overheidsbemoeiing. Belgische politici volgden het model uit de Franse tijd, waarin de landelijke overheid de verantwoordelijkheid nam voor de economische infrastructuur (in Engeland namen particulieren het voortouw). Ook de mogelijkheid om netwerkontwikkeling gedeeltelijk te delegeren aan particulieren of lagere overheden uit de Hollandse tijd werd gehandhaafd. Particulieren en lagere overheden werden met name gemobiliseerd in de experimenteerfase van nieuwe netwerken (telegrafie, telefonie) of bij de aanleg van secundaire steen-, spoor- of waterwegen. Zodra dezen het nationaal belang raakten, werden zij genaast. De centrale regie kreeg mede vorm in een Ministerie voor Openbare Werken (1837), waar ook communicatie werd ondergebracht. Overigens hadden particulieren en lagere overheden invloed op de nationale besluitvorming via adviescommissies, rondvragen en parlementaire discussies.

Een tweede kenmerk is een vroeg ontwikkeld concept van een geïntegreerd communicatie- en transportsysteem in de jaren 1830. Centraal daarin stonden twee centrale spoorwegassen (Noord-Zuid en West-Oost), waar andere infrastructuren omheen gebouwd werden. Steenwegen, secundaire spoorlijnen en buurtspoorwegen werden gezien als aanvoerlijnen. Daarnaast werden spoorwegen en stations ook de lijnen en knooppunten van post- en telegraafnetwerken. Deze geïntegreerde aanpak leidde tot een redelijk samenhangend systeem en werkte kostenbesparend.

Een derde kenmerk betreft de financiering. Infrastructuurbouw en -beheer waren vaak zelfbedruipend met behulp van kruislingse subsidiëring, waarbij winsten uit de rendabele hoofdassen en knooppunten werden gebruikt voor netwerkaanleg en beheer

in landelijke gebieden. Ook hier had de monopoliepositie van de staat een financieel voordeel; elders waren juist de lucratieve trajecten vaak in handen van particulieren. Als kruislingse subsidiëring niet toereikend was werd uitgeweken naar de staatschuld of kapitaal van lagere overheden of particulieren.

De grootste gemiste kans van dit boek is het totale gebrek aan kaartmateriaal. Kaarten hadden de verspreiding, concentraties en witte vlekken van netwerken op Belgisch grondgebied in beeld kunnen brengen. Jammer is ook dat de in de inleiding sterk aangezette Europese context niet wordt uitgewerkt in een internationale vergelijking – de auteur meent hiervoor te weinig aanknopingspunten te hebben. Een vergelijking met Zweden is echter mogelijk op basis van het werk van bovengenoemde Kaijser. Kwalijker is dat recent Nederlands werk op dit gebied genegeerd wordt. Ik denk hierbij aan het overzichtswerk en de serie dissertaties in het kader van het 200 jarig bestaan van Rijkswaterstaat, en aan de series over de geschiedenis van de techniek in Nederland in de negentiende eeuw (6 delen) en de twintigste eeuw (7 delen).

Overigens laten sommige hoofdstukken wel zien hoe internationale overwegingen een rol konden spelen bij nationale netwerkbouw, en worden incidenteel Europese ontwikkelingen geschetst. Met name de korte passages over de Internationale Telegraaf Unie (1865) en de Internationale Post Unie (1874) zijn boeiend. Volgens de auteur liepen deze organisaties vooruit op een aantal kenmerken van Europese integratie, zoals het scheppen van een Europese markt met gemeenschappelijke tarieven en toegang voor alle burgers, het aanpassen van nationale wetgeving aan internationale verdragen, en het overdragen van nationale bevoegdheden aan internationale instanties. Dit interessante punt verdient zeker verder onderzoek.

Tenslotte hoop ik dat dit boeiende werk een vervolg krijgt dat de twintigste eeuw behandelt.

*Erik van der Vleuten*  
*Technische Universiteit Eindhoven*

Ad van den Oord, *Allochtonen van nu & de oorlog van toen. Marokko, de Nederlandse Antillen, Suriname en Turkije in de Tweede Wereldoorlog* (Den Haag en Utrecht: Sdu uitgeverij en FORUM, 2004) 113 p. ISBN 9054094206

In 2003 verzocht het Instituut voor Multiculturele Ontwikkeling FORUM het NIOD om een verkennend onderzoek uit te voeren naar de betrokkenheid bij de Tweede Wereldoorlog van Marokko, Turkije en de Nederlandse koloniën in de West. Een van de achterliggende redenen was dat dergelijke kennis gebruikt kan worden om minderheden meer bij de Nederlandse samenleving te betrekken.

Ik moet bekennen dat toen ik aan dit boek begon mijn verwachtingen niet erg hooggestemd waren. Wat moeten we met een hink-stapsprong van een paar Marokkanen in de Zeeuwse klei naar een handvol Surinamers in het verzet en weer terug? Wellicht dat minderhedenorganisaties daar eer mee inleggen en het enige zoden aan de integratiedijk zet, maar eerlijk gezegd leek me dat een tamelijk magere oogst en bovendien wetenschappelijk oninteressant. Mijn bange vermoedens werden echter niet waarheid. De auteur is er in geslaagd in iets meer dan 100 bladzijden een interessant vergezicht te schetsen, dat breder en leerzamer is dan je op grond van de titel zou verwachten. Naast oorlog en migratie raakt het boekje ook aan thema's als kolonialisme