

Ondanks deze kanttekeningen verwacht ik dat dit boek een naslagwerk wordt voor zowel de maritieme als andere historische disciplines. Schuttens *Verdwenen schepen* is een aanwinst. De uitgever zorgde voor een fraaie lay-out en vormgeving.

Cees de Voogd
Universiteit Leiden

Gijs Mom, *The electric vehicle. Technology and expectations in the automobile age* (Baltimore: John Hopkins UP, 2004) 423 p. ISBN 0801871387

The electric vehicle is een Engelstalige bewerking van het proefschrift van Gijs Mom (TU Eindhoven), dat eerder al in een Nederlandstalige editie verscheen onder de titel *Geschiedenis van de auto van morgen* (Kluwer, 1997). De auteur richt zich in zijn studie naar het enigszins vergeten fenomeen van de elektrisch aangedreven automobiel, die rond 1900 gedurende korte tijd leek te gaan concurreren met de door een verbrandingsmotor aangedreven automobiel (hier verder aangeduid als 'benzinewagen'). Mom zoekt en vindt toepassingen van de elektrische wagen in zelden onderzochte gebieden als taxibedrijven, brandweerdiensten, en haventransport. *The electric vehicle* brengt het verslag van dit onderzoek, maar de auteur maakt duidelijk dat hij met de bekomen gegevens een stap verder wil gaan. Vooral in de afsluitende hoofdstukken buigt Mom zich over een vraag die eerder ook al auteurs als Michael Schiffer in *Taking charge* (1994) en David Kirsch in *The electric vehicle and the burden of history* (2000) bezighield: waarom heeft de elektrische wagen gefaald?

Niet als de voornoemde auteurs is Mom ervan overtuigd dat het antwoord op deze vraag eenvoudig noch triviaal is. Niet enkel technische en economische, maar ook culturele, sociale en politieke factoren speelden een rol, zodat *The electric vehicle* uiteindelijk een soort van spiegel van de toenmalige samenleving aanbiedt, met betrekking tot een verschijnsel – de automobiel – dat indringend van betekenis is geweest voor onze levensstijl en de inrichting van onze maatschappij. De auteur stelt dat de automobiel oorspronkelijk in de jaren 1880 werd ontwikkeld met de intentie om het paard te vervangen. In eerste instantie sloeg de automobiel evenwel aan op een heel ander gebied, dat van het recreatieve: snelheidsraces en toeristische excursies. Het was de benzine-wagen, met zijn aanstekelijke mix van kracht, uithoudingsvermogen en onbetrouwbaarheid (!), die kon appelleren aan de toenmalige 'moderne sportieve man'. Deze *adventure car* zoals de auteur het uitdrukt groeide aldus uit tot het referentiewagentype, maar in feite werd veeleer de fiets gemotoriseerd dan het paard vervangen. Dat laatste gebeurde pas later, na 1900, en het was de elektrische wagen die er in enkele opeenvolgende generaties in slaagde om een plaats te verwerven op terreinen waar tot dan animale tractie een monopolie had. Het is hier dat Moms onderzoek een wezenlijke bijdrage aan het studieterrein brengt. De auteur onderzocht de geschiedenis van een aantal fabrikanten van elektrische wagens, voornamelijk in Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië en de vs, en een aantal commerciële en openbare instanties die utilitair gebruik probeerden te maken van elektrische wagens, zoals taxibedrijven in New York, Londen, Parijs, Berlijn en Amsterdam, brandweerdiensten in Duitsland en Nederland en goederentransporteurs in de vs. Door een indringende analyse van de werkwijze en strategieën van deze bedrijven legt Mom op fijnmazige wijze bloot hoe de elektrische wagen eerst (gedeeltelijk) het paard kon vervangen, maar daarna zelf werd versto-

door de benzine­wage­n. Dat gebeurde hoofdzakelijk door wat de auteur omschrijft als het ‘Pluto-effect’, een mechanisme waarbij rivaliserende technologieën aspecten en oplossingen aan elkaar gaan ontle­nen in de loop van hun ontwikkeling. Mom toont overtuigend aan dat de elektrische wagen in dit uitwisselingsproces aan het kortste einde heeft getrokken. De ‘onbetrouwbare’ benzine­wage­n kon essentiële technieken overnemen, zoals de elektrische starter, de gesloten carrosserie en de superieure bandtypes, en daarbij uitgroeien tot een soort van ‘universeel wagentype’, tegelijk goed voor avontuurlijke tochten, elegante avonduitstappen en betrouwbaar transport. Hierbij moet opgemerkt worden dat bovenstaande korte samenvatting allerm­in­st recht doet aan het werk, dat nog een aantal andere kwesties met culturele, sociale en politieke betekenis behandelt, zoals het gender-debat tussen historici rond de ‘mannelijke’ benzine­wage­n en ‘vrouwelijke’ elektrische wagen, het beleid van overheden inzake openbaar vervoer en wege­naan­leg (cf. het verzet van sommige lokale overheden tegen de benzine­wage­n omdat deze te veel lawaai en stank zou voortbrengen) en het heden­daagse debat rond de ‘zero emission’ in Californië.

In *The electric vehicle* gaat de auteur een wetenschappelijk debat aan tegelijk in de breedte en de diepte, met een enthousiasme en creativiteit waarvan men enkel kan hopen dat het andere onderzoekers kan inspireren. De auteur legt daarbij zwaar de nadruk op de noodzaak om het onderwerp te ontleden tot op de technische basis. Mom, zelf tegelijk literatuursocioloog en ingenieur, heeft de intentie ‘de brug te maken’ tussen de werelden van sociale wetenschappen en technologie, en hanteert daartoe een zelf ontwikkelde methodologie, gebaseerd op begrippen uit de elektromagnetische veldentheorie. *The electric vehicle* slaagt opmerkelijk goed in dit opzet, en werpt precies door zijn diepgang inzake technisch feitenmateriaal heel nieuw licht op de behandelde problematiek.

Er kan helaas niet nagelaten worden om op een minpunt te wijzen van *The electric vehicle*, met name wat intussen in een Amerikaanse recensie werd omschreven als de *wooden phraseology* van het werk. De argumentatie wordt nogal versnipperd en verspreid gepresenteerd, en de formulering is niet altijd even helder. De hoofdstukken waarin de auteur verslag doet van zijn onderzoeken naar diverse commerciële en utilitaire bedrijven worden volgepropt met feiten en cijfergegevens, en onvoldoende gecontextualiseerd, zodat het nooit tot een verhaal komt.

Het werk behandelt episoden uit de geschiedenis van de elektrische wagen tussen 1881 en 1925, maar breidt dat in respectievelijk een ‘proloog’ en een ‘epiloog’ uit tot circa 1850-heden. Het is uitdrukkelijk internationaal gericht, en volgt zijn onderwerp doorheen de hele toenmalige geïndustrialiseerde wereld. Het bevat een uitgebreid notenapparaat, bibliografie en index, en brengt een apart hoofdstuk over methodologie – al was een overzicht van enkele basisbegrippen uit de elektriciteitstechniek geen overbodige luxe geweest. Er zijn 46 zwart-wit afbeeldingen opgenomen, informatief en goedgekozen, een welkome iconografische aanvulling op de tekst. Iets minder ben ik te spreken over de tientallen grafieken doorheen het boek opgenomen, waarvan de cijfergegevens die gepresenteerd worden vaak te beperkt en onvoldoende geïdentificeerd zijn.

The electric vehicle is essentiële literatuur voor automobielhistorici, maar omwille van zijn inhoudelijke reikwijdte die de ogenschijnlijke beperktheid van zijn onderwerp ver overstijgt evenzeer een aanrader voor een ruimer sociaal-wetenschappelijk publiek, mits cursieve lezing van het middengedeelte. Het is een van de eerste Europese studies in automobielgeschiedenis die een internationale Engelstalige distributie krijgen, we kunnen enkel hopen dat de onderzoekspaden die erin getoond worden,

zeker in Europa, navolging krijgen. Aan te stippen in dat verband is het intussen verschenen proefschrift van een van Moms medewerkers, Peter Staal, rond automobiel-diffusie in Nederland (zie recensie in TSEG 1 (2004) 2, 147-148).

Donald Weber

AMSAB-Instituut voor Sociale Geschiedenis, Gent

Janneke Wubs, *Luisteren naar deskundigen: Opvoedingsadvies aan Nederlandse ouders, 1945-1999*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen (Assen: Van Gorcum, 2004) 315 p. ISBN 9023240286

Opvoedingsadviezen worden al geruime tijd opgevat als een belangrijke bron van informatie over verschuivende opvoedkundige waarden en normen. Hoewel opvoedkundige handboeken en adviesrubrieken in populaire tijdschriften ons niet kunnen vertellen hoe het er feitelijk aan toeging in de opvoedkundige praktijk, werpen ze wel licht op de *communis opinio* over hoe het er aan toe zou moeten gaan. Inmiddels zijn de globale tendensen in de opvoedingsadviezen van de vorige eeuwende en de eerste helft van de twintigste eeuw tamelijk uitvoerig in kaart gebracht. Studies over de latere twintigste eeuw zijn daarentegen relatief schaars, althans waar het de Nederlandse situatie betreft. Weliswaar beschikken we over deelstudies zoals Ingrid van Lieshouts *Deskundigen en Ouders van nu* (1993), een inhoudsanalyse van de jaargang 1980 van *Ouders van nu*, of Trudy Knijns en Carla Verheijens *Tussen plicht en ontplooiing* (1988), een studie die de jaargangen 1960, 1970 en 1980 van de damesbladen *Margriet* en *Libelle* doorvorst op verschuivende denkbeelden over de moeder-kind relatie. Maar een overzicht dat de grote lijnen in het naoorlogse opvoedkundige denken schetst, ontbrak echter tot dusverre. Het proefschrift van Janneke Wubs, *Luisteren naar deskundigen*, vult deze lacune verdienenstelijk op.

Op grond van een helder afgebakend corpus van ruim honderd opvoedkundige bestsellers, waaronder klassiekers zoals Benjamin Spocks *Baby- en kinderverzorging en -opvoeding* (1950), Selma Fraiberg *De magische wereld van het kind* (1966) en Thomas Gordons *Luisteren naar kinderen* (1979), poogt de auteur de vraag te beantwoorden in hoeverre het laat twintigste-eeuws opvoedingsadvies een ontwikkeling laat zien in de richting van toenemende psychologisering en individualisering. Deze onderzoeksvraag is ter zake. Niet alleen mogen we ons verheugen in een uitbundige theorievorming over processen van professionalisering en psychologisering die voortdurende toetsing aan de empirie behoeft, ook eerdere historische studies over opvoedingsadviezen besteden in de regel de nodige aandacht aan deze kwesties. Het ligt daarom voor de hand deze lijn van onderzoek voort te zetten op het gebied van de recentere geschiedenis.

Er heerst de nodige verwarring over de globale datering van de psychologisering van de opvoedkunde. Zo delen studies van Angelsaksische opvoedingsadviezen de opvatting dat deze ontwikkeling gedateerd moet worden vanaf de jaren dertig, toen het *behaviorisme* school maakte. Ook Nelleke Bakker constateert in *Kind en karakter: Nederlandse pedagogen over opvoeding in het gezin 1845-1925*, een proces van toenemende professionalisering (medicalisering en psychologisering) vanaf de jaren dertig in Nederland. Tot dat moment werd opvoeding opgevat als een morele aangelegenheid van 'karaktervorming', waarvoor geen specifieke, wetenschappelijk onderbouwde exper-