

sche sector in Nederland veel belangrijker was dan in België. En hiermee kom ik direct op een tweede minpuntje: er wordt weinig naar de agrarische omstandigheden gekeken. De agrarische ervaring van na 1895 wordt bijvoorbeeld nauwelijks vermeld en deze heeft toch een grote rol gespeeld bij de opkomst van de banken. De auteurs hebben zich vooral op de institutionele geschiedenis gericht. Daar is overigens veel voor te zeggen, omdat de coöperatieve banken nu eenmaal instellingen zijn met een bijzondere organisatiestructuur. Het heeft in ieder geval een zeer mooi boek opgeleverd.

Paul Brusse, *Universiteit Utrecht*

Peter-Eloy Staal, *Automobilisme in Nederland. Een geschiedenis van gebruik, misbruik en nut* (Zutphen: Walburg Pers, 2003) 205 pp. ISBN 90-5730-248-9

Peter Staal heeft een uitstekend werk geschreven over de verspreiding van de auto in Nederland in de twintigste eeuw. Hij plaatst deze geschiedenis in een breed kader, wat de studie rijker maakt dan wat de titel belooft. De auteur schreef in feite de geschiedenis van de mobiliteit in Nederland in de twintigste eeuw. Dat de auto daarin een eerste-rangs rol speelt, ondervinden we vandaag door de kilometerslange files, de al te talrijke ongevallen en de hoge persoonlijke en maatschappelijke kost. Lectuur van dit boek maakt duidelijk hoe dat is gegroeid.

De auteur hanteert drie grote concepten: de diffusiecurve, het substitutieproces en de intermediaire (f)actoren. Deze concepten stellen hem in staat een bijzonder ruim gezichtsveld te hebben. Het deel over substitutieprocessen (of de mate van concurrentie, coëxistentie en substitutie van de diverse transportmiddelen) laat hem toe trekschuit, trein, fiets, motorfiets, paard en kar, bus en tram te behandelen. Telkens worden voor- en nadelen van al deze transportmiddelen, zoals door de tijdgenoot verwoord, vergeleken met deze van de auto. Aanvankelijk concurreerde de auto met fiets, motorfiets en ruittuig omtrent eigenschappen als sportiviteit, snelheid, exclusiviteit, mannelijkheid en elegantie, maar vanaf de jaren 1920 almaar meer met trein, binnenvaart en vrachtwagen omtrent eigenschappen als nut, veiligheid, efficiëntie en comfort. De auto heeft echter nooit die prilste eigenschappen verloren. In een mum van tijd leert de lezer niet alleen heel wat over het gebruik van de diverse transportmiddelen, maar ook over de creatie van het imago rond de auto. Dat laatste gebeurt aan de hand van rake citaten (vooral uit *De (Auto)kampioen*).

Peter Staal besteedt veel aandacht aan de theorie van de diffusiecurve (of S-kromme). De wijze waarop een product (of techniek, dienst, traditie...) ingang vindt, zou volgens een min of meer vast stramien verlopen: aanvankelijk aarzelend, dan snel en tenslotte opnieuw traag of zelfs stagnerend. Er is goede wil nodig om de vorm van een 'S' te herkennen in diffusiecurven (en niet alleen in deze met betrekking tot de auto in Nederland). Peter Staal corrigeert de klassieke diffusiecurve door middel van een nauwkeurige temporale analyse. Dat laat hem toe vier fasen (dus geen drie) in de diffusie van de auto te onderscheiden. Hij had gerust dat inzicht in theoriekritiek en -revisie kunnen omzetten.

Zijn zoektocht naar de verspreiding van de auto in Nederland gebeurt in drie delen. Het landelijk overzicht met de nauwgezette chronologie wordt gevolgd door aandacht voor de ruimtelijke en sociale diffusie. Alles wordt verduidelijkt met een pak (diffusie)grafieken. Relevant daarbij is dat hij bepaalde perioden onder de loep neemt,

waardoor een schijnbaar rustige diffusieperiode in het licht van de scherpe stijging in de jaren 1960 plots hevige bewegingen laat zien (Grafiek 3.2, 'In de belasting vallende auto's en pk's, 1909-1919' vind ik een treffend voorbeeld). Ook de aandacht voor het verschil tussen (grote) stad en platteland leidt tot nieuwe inzichten en toont onder meer aan dat het Nederlandse verhaal afwijkt van het Noord-Amerikaanse en Zweedse, en bijgevolg niet past in de courante theorieën die op beide landen zijn gebaseerd. Een (klein) nadeel van de drietrapsbehandeling (landelijk – ruimtelijk – sociaal) is dat de auteur zich af en toe herhaalt.

Het derde centrale concept draait rond de intermediaire actoren of het middenveld (i.e. het gebied tussen producent en consument), waar kleinhandel, media, consumentenorganisaties *et al.* actief zijn. Staal gebruikt dit concept om de rol van verenigingen en overheid te belichten. Zo heeft hij het onder meer over de weerstand tegen de auto (vooral in de introductieperiode), de wegenbouw of de verkeersonveiligheid. Het is me opgevallen dat het middenveld minder in de schijnwerpers staat dan dit het geval was in oudere publicaties waarvan Staal co-auteur was (vooral in 'De beschaving van het gemonitoriseerde avontuur', *TvSG*, 2002, pp. 323-346). Toegegeven, het verhaal van de autodiffusie werd daar vooral verteld vanuit het oogpunt van de ANWB, wat als vanzelf meer gewicht legt bij het middenveld. Nochtans heette de rol van de intermediaire actoren centraal te staan (*TvSG*, p. 324). Dat lijkt me minder het geval in Peter Staals boek. Hij heeft bijvoorbeeld geen oog voor reclame, marketingstrategieën, verkooptechnieken of automobielrecensies. Ik meen van die geringere aandacht ook sporen te zien wanneer hij verklaringen zoekt voor de diffusie van de auto, en zich beperkt tot macro-economische factoren, waaronder vooral het BNP (pp. 40-43). De intermediaire invloed wordt daar niet genoemd. De bijzonder hoge correlatiecoëfficiënt tussen het BNP en het aantal auto's in Nederland tussen 1902 en 1998 (0.952) houdt hem sterk bezig. De auteur vindt die niet 'suspect', wat gestaafd wordt door een verwarrende noot (n. 167, p. 170). Bij mij roept zulke hoge correlatie evenwel de vraag op naar de complexe relatie tussen economische groei en consumptie en, vooral, naar het causale verband tussen beide.

Concluderend wil ik graag benadrukken dat Peter Staal een zeer goed boek heeft geschreven, waar de kwantitatieve interesse mooi wordt gecombineerd met de kwalitatieve, de taal vlot is, nieuwe en onverwachte thema's worden aangesneden, en een nieuwe benadering op de sociale en techniekgeschiedenis wordt ontwikkeld.

Peter Scholliers,
Vrije Universiteit Brussel

Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Widerstand gegen den Nationalsozialismus* (Essen, 2001) 457 pp. ISBN 3-88474-956-0

Het linkse Duitse verzet tegen het nazisme is zoals bekend niet al te krachtig geweest. Verschillende oorzaken zijn daarvoor aan te voeren. Ten eerste was het socialistische kamp voor de machtsovername door Hitler te verdeeld en werd het verzwakt door de economische crisis. Ten tweede ging een demoraliserende werking uit van de passieve houding van Westerse landen en zusterorganisaties. Ten derde had de Gestapo al snel veel macht, pakte veel activisten op of dreef ze het land uit. Ten vierde bleek de dolkstootlegende springlevend, zodat zeer veel Duitsers (ook in linkse kring) verzet al snel