

moderne evolutietheorie en de toepassingen ervan. Wetenschap is echter meer dan de opeenstapeling van de geniale inzichten van grote geesten die rechtstreeks tot een mooi afgesloten theoretisch geheel leidt. Het is eerder een project van vallen en opstaan waarbij wetenschappers op basis van evolutionistische ideeën paden bewandelden die achteraf onvruchtbaar bleken, maar op het moment zelf veelbelovend waren. Heel wat factoren beïnvloedden wetenschappers in hun keuze voor bepaalde onderzoeksprogramma's. Natuurlijk waren de ontwikkelingen in het buitenland van groot belang. Wetenschappelijke, metafysische, religieuze of politieke vooronderstellingen maakten daarbij de ene idee al aantrekkelijker dan de andere. Daarenboven speelden persoonlijke vetes een rol, alsook de invloed van sterke figuren die zich vooral in het kleine, Belgische academische landschap lieten voelen. Andere factoren waren de wetenschappelijke netwerken, zowel in binnen- als buitenland, en de professionalisering van de wetenschappen in de tweede helft van de negentiende eeuw, waarbij waarnemingen in het veld plaats maakten voor het experiment in het laboratorium. Door deze factoren in het licht te plaatsen, maakt De Bont de diverse keuzes van toen begrijpelijk en reconstrueert hij een uiterst boeiende periode uit de Belgische wetenschapsgeschiedenis.

De omgang binnen de wetenschappen met de evolutietheorie had vanzelfsprekend ook gevolgen voor de visies op mens en maatschappij. Sociologen zochten in het evolutionisme naar de natuurlijke inrichting van de maatschappij, maar kwamen tot verschillende antwoorden. Terwijl de ene de strijd benadrukte, kon de andere wijzen op de vele vormen van altruïsme die de evolutie had voortgebracht. Dit had ook zijn weerslag op de politieke ideologieën en bewegingen in België. De evolutietheorie leidde daarbij niet zozeer tot nieuwe, objectieve inzichten, maar diende vooral om de oude binnen een nieuw en fris discours te rehabiliteren. Hetzelfde geldt voor de verschillende visies op mensenrassen en de rol van het kolonialisme. Ook hier kon het evolutionisme heel verschillende meesters dienen. Door al deze facetten aan bod te laten komen, vertelt De Bont een gevarieerd en fascinerend verhaal over hoe de evolutietheorie in België betekenis kreeg. Dit werk vult niet alleen een hiaat in de receptiegeschiedenis van de evolutietheorie. Het biedt ons ook een intrigerende blik op hoe wetenschap werkt en hoe wetenschappelijke ideeën binnen een samenleving worden opgepikt en in verschillende milieus een eigen leven beginnen te leiden.

Stefaan Blancke

*Vakgroep Wijsbegeerte en Moraalwetenschap
Universiteit Gent*

Ruud Filarski en Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit* (Zutphen: Walburg Pers en Stichting Historie der Techniek, 2008) Deel 1: De transportrevolutie (1800-1900). 494 p. ISBN 90 5730 450 7. Deel 2: De mobiliteitsexplosie (1895-2005) 477 p. ISBN 90 5730 451 4.

Dit tweedelige, rijk geïllustreerde 'handboek', de auteurs laten deze term regelmatig vallen, vloeit voort uit een opdracht van Rijkswaterstaat. In deel v van de serie *Techniek in Nederland in de Twintigste Eeuw* (2000) hebben de auteurs samen met anderen al een voorproefje van de onderzoeksresultaten gepubliceerd.

Deel 1 is geheel geschreven door Ruud Filarski. Na enkele algemene hoofdstukken over de uitgangssituatie en veranderingen in de eerste helft van de negentiende eeuw

en de transportrevolutie (met als centrale element de toepassing van stoomkracht), behandelt hij achtereenvolgens het wegverkeer, de kanalenbouw, de spoorwegen, de binnenvaart, de zeehavens en tramwegen en de (investeringen in en economische effecten van) de nieuwe infrastructuur. Deze indeling is overzichtelijk, hoewel er de nodige herhalingen in de tekst optreden. Een onderbreking van het spoorwagdeel is nodig, want Filarski benadrukt dat het bewaken van de concurrentiepositie van de zeehavens Amsterdam en Rotterdam steeds voorop stond bij de overheid, ook in het spoorwagbeleid.

Niet verrassend is dat Filarski de (Rijks)overheid, ook in de periode na koning Willem I, als belangrijkste actor in de ontwikkeling van het verkeer en vervoer beschouwt. Wel noemt hij het terecht opvallend dat veel innovaties gedurende de transportrevolutie werden gerealiseerd door Nederlandse ondernemingen zelf, op basis van eigen technische expertise. Filarski schrijft overigens relatief weinig over de ontwikkeling van de transporttechniek als zodanig. Hij biedt op diverse plaatsen inzicht in verschillen in kosten, snelheid en kwaliteit (bijvoorbeeld comfort en veiligheid in geval van personenvervoer). De snelle spoorwegen drongen de diligences bijvoorbeeld in korte tijd in een bijrol. Met alle uitweidingen over de respectievelijke spoorwagplannen van de overheid en de al of niet gerealiseerde aanvragen voor concessies lijkt Filarski het overzichtswerk van Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* (2004), nog eens dunnetjes over te doen. Zijn behandeling heeft echter wel degelijk een meerwaarde. Anders dan Veenendaal heeft hij bijvoorbeeld de kamernotulen bestudeerd.

Filarski ontrukkt belangrijke vervoerswijzen aan de historische vergetelheid, te weten de eind negentiende eeuw opgekomen sleepvaart in de Rijn- en binnenvaart – waarbij eerst stoomschepen en later motorschepen een ‘trein’ van andere vaartuigen voorttrokken – en de paardentrams in de grote steden. Ook zijn meer gedetailleerde observaties zijn inzichtrijk: zo blijkt dat de binnenvaart binnen Nederland vaak een ‘door-to-door’-service aan kon bieden en de spoorwegen niet, terwijl dit bij het zo belangrijke grensoverschrijdende vervoer van kolen dikwijls andersom lag.

Het boekdeel is zeker ook een sociale geschiedenis wanneer Filarski de reismotieven en kenmerken van de gebruikers van de vervoersmiddelen bespreekt. De suggestie dat de trekschuiten de weg hebben geëffend voor massaal treinreizen door de middenklasse, terwijl ‘treinen’ in Engeland meer een zaak van de elite bleef, is intrigerend.

Na de algemene conclusie waarin onder meer het belang van de typische geografische toestand van Nederland met zijn vele binnenvaartwegen nog eens wordt benadrukt, bevat het boek nog een statistisch aanhangsel, een berekening van de maatschappelijke baten van de spoorwegaanleg en – heel aardig – een vergelijking van het toenmalige en huidige vervoerssysteem; in koopkracht gemeten was het vervoer anderhalve eeuw geleden 130 tot 600 keer (!) zo duur.

Het tweede deel biedt geen integraal overzicht van verkeer en vervoer in de twintigste eeuw, maar richt zich primair op de auto inclusief vrachtwagens en bussen, in combinatie met stukken over motor- en bromfietsen. Spoorvervoer en binnenvaart krijgen relatief weinig bladzijden. De hoofdauteur van dit deel, Gijs Mom, noemt het gebrek aan overzichtspublicaties over spoor en binnenvaart als een belangrijke reden voor deze selectieve aandacht, maar dat kan zeker in het geval van de laatstgenoemde sector niet helemaal overtuigen. Hoewel Filarski met hoofdstukken over vooral de vroeg twintigste-eeuwse elektrische stadtrams (hun gloriejaren) en – in mindere mate – de ‘coördinatiecrisis’ in het interbellum verbindingen slaat met het eerste deel, is van een samenhangend tweeluik al met al geen sprake.

Dat neemt niet weg dat de lezer in deel twee een prachtige analyse van de gebruikscultuur van de auto krijgt voorgeschoteld, met voor mij als literair hoogtepunt de term 'koesteronderhoud' voor ritueel sleutelen aan auto's en motorfietsen. De spanning tussen en de wisselende nadruk op het 'nut' dan wel het 'plezier' (avontuur) van de automobiteit geven de analyse eenheid door een groot deel van het boek heen. Opmerkelijk is hoe vroeg de Nederlanders op grote schaal de nieuwe mobiliteitsmogelijkheden voor toeristische doeleinden gingen benutten. De overheid heeft stevast problemen gehad het 'hedonistische' gebruik van de auto te accepteren en pas in 2000 kwam verkeersminister Netelenbos dan met haar befaamde uitroep 'mobiliteit is fun' (overigens zo niet letterlijk geciteerd door de auteur).

Mom blijkt vaardig in het zoeken naar indicaties voor trends en breuken daarin. Een voorbeeld is de contra-intuïtieve bevinding dat het jaar 1953 achteraf gezien de naoorlogse 'mobiliteitsexplosie' inluide, omdat toen het gemiddelde afgelegde kilometer per auto begon te *dalen* – vooral een teken dat het woon-werkverkeer aan betekenis won ten opzichte van het zakelijke verkeer van een selecte groep gebruikers (zoals handelsvertegenwoordigers). Hij besteedt veel tekst aan de (wisselende) rol van overheden, waaronder Rijkswaterstaat, de ANWB en andere auto-gerelateerde belangenorganisaties, wegenbouwers, en – al dan niet in verenigingsverband – ingenieurs, economen en planologen in de vormgeving van de mobiliteit. Vooral het lange hoofdstuk 14 over de verschuiving van 'vervoerseconomie' naar 'verkeersplanologie' (1920-1980) is bijzonder interessant. Mom laat onder meer zien dat het (personen) autoverkeer tot ver na de Tweede Wereldoorlog nauwelijks aandacht kreeg van vervoerseconomen en dat die aandacht in ieder geval te laat kwam om de zo lang doorwerkende 'coördinatie' door de overheid in de jaren dertig te kunnen beïnvloeden. De schrijver strooit hierbij met veel namen van personen en instanties en maakt zijn betoog vaak net niet helemaal af. Soms krijgt de tekst ook het karakter van een kroniek van economische en technische ontwikkelingen in de diverse modaliteiten, met name in hoofdstuk 16 over 'Mobiliteit in Europese kaders (1980-2005)'. Mom heeft ook nadrukkelijk oog voor internationale kennisuitwisseling, maar de techniek zelf komt in het boekdeel eigenlijk alleen systematisch aan bod bij de bespreking van de verschillende toegepaste soorten wegdek. Door een comparatieve benadering komt hierbij onder meer goed uit de verf dat de klinker als wegverharding een typisch Nederlandse oplossing was en dat beton soms nog langdurig de voorkeur kreeg boven het welbekende asfalt.

Het goeddeels onbesproken laten van de sterk op zichzelf staande, primair internationaal georiënteerde luchtvaart, zeevaart en havens valt te billijken. Juist op de spaarzame passages over de beide laatste sectoren en de daarbij betrokken achterlandmodaliteiten valt echter het nodige aan te merken. Het domineren van de 'doorvoer met overlading' in de zeehavens is geen juiste indicatie voor een laag aandeel van de Nederlandse vlag in de binnenlopende schepen en de havenondernemersverenigingen en redersvereniging zijn geen typische representanten van de 'verladers'. Verder haalt de auteur gegevens van de pionierende Amerikaanse containerrederijen SeaLand en USL door elkaar en komt hij tot de onbewezen (en onverdedigbare) stelling dat het containerwegvervoer in de jaren 1980 terrein verloor aan het spoor door het belang van de NS in het dominante Rotterdamse containeroverslagbedrijf ECT (p. 367-368). Het is tenslotte ook moeilijk in te zien hoe de toegenomen overheidsaandacht voor de containerbinnenvaart in die periode de bulkvaart in 'een benarde positie' bracht (p. 373).

In het afsluitende hoofdstuk beklemtoont Mom enerzijds het belang van de overheid, bijvoorbeeld in het wel of niet overeind houden van het lokale en regionale openbaar vervoer, maar concludeert hij uiteindelijk dat zij slechts in geringe mate de mobiliteit in ons land heeft weten te beïnvloeden. Daarbij worden overigens enkele centrale punten naar voren gebracht, die eerder in het boek zeer spaarzaam aan de orde zijn gekomen, zoals de aanhoudend grote betekenis van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) en de toenemende macht van de provincies in de afgelopen decennia.

Kortom, twee boeken boordevol met informatie en fraaie analyses, die echter beter als afzonderlijke producten op de markt hadden kunnen worden gebracht.

Hugo van Driel
Rotterdam School of Management,
Erasmus University

Florian Diepenbrock, *Eensgezinde tweedracht. Organisatievorming van Nederlandse musici in de tweede Gouden Eeuw, 1890-1920* (Amsterdam: Aksant, 2007) 553 p.
 ISBN 978-90-5260-259-2. Tevens verschenen als proefschrift aan de Universiteit van Amsterdam 2007.

Deze dissertatie van de Amsterdamse historicus Florian Diepenbrock behandelt de wederwaardigheden van de eerste Nederlandse vakorganisaties van musici van het *fin de siècle* tot het einde van de Eerste Wereldoorlog. Drie inleidende hoofdstukken gaan in op de vraagstelling en de voorgeschiedenis van muzikale vakorganisaties. De hoofdmoot van het boek vormen de zes volgende hoofdstukken, waarin gedetailleerd wordt ingegaan op verwickelingen rond de Amsterdamsche Toonkunstenaars Vereniging en verschillende rivaliserende organisaties. Uitgebreid wordt daarbij aandacht besteed aan hun relaties met het hoofdstedelijke palet aan opera- en concertondernemingen uit deze periode. Deze zes hoofdstukken worden afgewisseld met zes zogeheten entr'actes, waarin de auteur biografische details verschaft over de voornaamste protagonisten. Zijn conclusies vat hij samen in hoofdstuk tien. Enige persoonlijke overpeinzingen gaan vooraf aan een uitgebreide lijst bijlagen, met onder meer resultaten van beroepstellingen, ledenaantallen, lijsten van organisaties en enige voorbeelden van arbeidsovereenkomsten.

Diepenbrock boort met dit boek een thematiek aan die in de Nederlandse muziekgeschiedenis nog maar weinig bestudeerd is en al helemaal niet voor deze periode. Wie zich voor het Amsterdamse kunstleven rond 1900 interesseert, vindt hier een rijke bron die door de gedetailleerde behandeling imponeert. Diepenbrock concentreert zich vooral op centrale figuren binnen de Amsterdamsche Toonkunstenaars Vereniging als Willem Hutschenruyter (1863-1950) en Marinus van de Rovert (1871-1939). Hun lotgevallen en de vele conflicten die zij op hun weg vonden, niet zelden door eigen schuld, worden nauwgezet in kaart gebracht. In zijn conclusies legt Diepenbrock de nadruk op de verschillen tussen muzikale en andere vakorganisaties, die onder andere terug te voeren waren op het diffuse zelfbeeld van musici en de daaruit voortvloeiende onduidelijkheid over de beoogde werkzaamheid van hun vakorganisaties, die voortdurende moesten schipperen tussen het behartigen van materiële en ideële interesses. Het resultaat was een beroepsorganisatie die zich nadrukkelijk neu-