

koloniaal kapitaal, voor de recrutering van directieleden op basis van capaciteiten en prestaties en verscheidene andere subthema's.

Samenvattend: Taselaar heeft over een belangrijke en ingewikkelde problematiek een helder opgebouwd, grondig gedocumenteerd en aantrekkelijk geschreven proefschrift afgeleverd dat uitmondt in interessante conclusies. De bovenstaande kritische kanttekeningen zijn niet bedoeld als aanwijzing van tekortkomingen maar als suggesties voor vervolgonderzoek, dat van deze overtuigende studie vruchtbaar gebruik zal kunnen en moeten maken.

J. N. F. M. à Campo

M. L. J. Dierkx, *Blauw in de lucht. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij 1919-1999* (Den Haag: SDU-uitgevers, 1999, 390 blz., f59,90, ISBN 90 12 08750 3).

Mare Dierkx is hard op weg de nationale luchtvaarthistoricus te worden. Na boeken over de burgerluchtvaart in het Interbellum en een biografie over Fokker, schreef hij samen met Bram Bouwens het herdenkingsboek bij het tachtigjarig jubileum van Schiphol en nu dat bij gelegenheid van een soortgelijk jubileum van de KLM. Uiteraard kent zo'n specialist zijn onderwerp van haver tot gort. Moeiteloos goochelt hij met type-aanduidingen van vliegtuigen en je merkt aan zijn beschrijvingen dat hij zich bij de namen van KLM-directeuren, luchtvaartpioniers of destijds beroemde piloten mensen van vlees en bloed kan voorstellen. Soms leidt dat er toe dat je als lezer van meerdere van zijn boeken de indruk krijgt een passage al eens eerder te hebben gezien. Het schrijven van een goede bedrijfsgeschiedenis is echter een moeilijk genre. Daarbij doel ik niet op het veel gehoorde probleem dat bedrijven bang zouden zijn hun vuile was buiten te hangen en daarom liever afzien van publicatie als de geschiedschrijver niet bereid is de mooie kanten van hun geschiedenis te accentueren en de minder mooie naar de achtergrond te verschuiven. Moderne ondernemingen zijn NV's waarvan het management slechts een beperkt deel van zijn carrière binnen de onderneming doorbrengt. De angst over het oprakelen van een vergeten schandaaltje is er minder groot dan bij de familie-onderneming waarvan de vader en grootvader van de huidige directeur destijds bij die schandaaltjes betrokken waren. Uit de openhartige beschrijving van bijvoorbeeld een reorganisatie uit de jaren 1962-1963 blijkt dat Dierkx van beperkingen van de kant van de KLM-directie nauwelijks last heeft gehad of, mocht dit wel het geval zijn geweest, die oppositie wist te overwinnen. Ook een foto van een ongeval, bij de bundel uitgekomen ter gelegenheid van 150-jaar spoorwegen een absoluut taboe, kon bij de KLM door de beugel. Veeleer is het een probleem dat met de opdracht tot zo'n stuk geschiedschrijving zowel het onderwerp als de doelgroep vastligt — veelal personeel, relaties en gepensioneerden van het betrokken bedrijf — en dat tevens wordt vastgesteld dat het eindproduct gebonden en rijk geïllustreerd in de boekhandel, maar in de eerste plaats in het kerstpakket moet komen. Daardoor is impliciet bepaald dat het boek in belangrijke mate gericht moet zijn op de interesses van mensen uit het bedrijf. Uiteraard moet dan worden geprobeerd de opdrachtgever ervan te overtuigen dat ook in zo'n werk het bedrijf in een breder kader moet worden geplaatst wil het product enige meerwaarde hebben. Het komt echter te vaak voor dat zo'n boek alleen gericht is op het bedrijf en daardoor bijvoorbeeld de lezer van dit tijdschrift weinig te bieden heeft. Het KLM-boek is zo'n boek. Het moest prettig leesbaar zijn voor KLM-personeelsleden die van een paar type-aanduidingen niet schrikken, die een goede anekdote over hun bedrijf kunnen waarderen, die evenmin bezwaar hebben tegen een minder positieve beoordeling van een directeur van enige

tientallen jaren geleden of een kritisch geluid over de financiële situatie of organisatorische beslissingen uit het verleden, maar graag vanuit een positieve grondhouding en zonder ingewikkelde analyses. Aan deze vereisten voldoet het boek.

In het eerste hoofdstuk wordt de geschiedenis van de KLM tot 1945 beschreven. De oprichting direct na de Eerste Wereldoorlog hing onder andere samen met de idee dat luchtverkeer in de toekomst voor snelle verbindingen met de koloniën essentieel zou zijn. De oprichting werd gezien als een nationaal belang en de overheid was er nauw bij betrokken. Die overheid mocht ook de verliezen aanzuiveren die de nationale luchtvaartmaatschappij tot de Tweede Wereldoorlog elk jaar maakte. Bovendien steunde de politiek het bedrijf bij allerlei internationale perikelen. De greep van Den Haag op het bedrijf was dan ook aanzienlijk, hetgeen zich onder andere uitte in het feit dat de KLM min of meer werd verplicht met Fokker-vliegtuigen te vliegen. In Dierkx' Fokker-biografie viel te lezen hoe Fokker ook toen hij al Amerikaan was nog de Nederlandse nationale held uithing om zijn vliegtuigen aan de KLM op te dringen. Hier valt te lezen hoe de andere nationale held, Plesman, zich daartegen verzette. Toen de KLM in 1934 definitief besloot tot het aanschaffen van de Amerikaanse DC-2 toestellen om de lijn Amsterdam-Batavia te onderhouden, bleek Fokker aan het langste eind te trekken. Hij maakte forse winst op een met Douglas overeengekomen monopolie op de verkoop van de DC- toestellen in Europa. Na de oorlog blijft de KLM, ondanks het verdwijnen van het koloniale rijk, gezien worden als een onderneming die misschien niet langer van nationaal belang is, maar wel belangrijk voor het nationaal prestige. Omdat Nederland te klein is om alleen op nationaal vervoer te drijven, wordt aanvankelijk handig gebruik gemaakt van het tienjarige verbod op de Duitse luchtvaart. Tevens probeert de directie te profiteren van verkeer tussen buitenlandse bestemmingen onderling. Dat leverde in de internationaal sterk gereguleerde luchtvaart echter problemen op, vooral met het verkrijgen van landingsrechten. Holland-promotion, om zo Nederland aantrekkelijker te maken als bestemming of tussenstop, werd een belangrijk kenmerk van de KLM-strategie. Het vernieuwde Schiphol met zijn tax-free winkels gaf hierbij een steuntje in de rug. Vanaf de jaren zeventig is er sprake van een verregaande liberalisering in de luchtvaart. Voor een maatschappij van een klein land met de ambitie meer vervoer te verzorgen dan het thuisland oplevert, is dat in principe een gunstige ontwikkeling, maar de schaalvergroting op de markt die hiervan het gevolg is, vereist samenwerking met andere maatschappijen.

*Blauw in de lucht* is mooi geïllustreerd, kent aardige anekdotes, aarzelt niet kritisch te worden, blijft positief en voldoet dan ook uitstekend aan de eisen van de opdrachtgever. Veel meerwaarde heeft het echter niet. Een duidelijke vraagstelling ontbreekt, analyse is hooguit op deelonderwerpen te vinden en op het eind van het boek valt het de lezer zwaar in het kort weer te geven wat de kern van het betoog was. Het is een KLM-boek. Een poging om de ontwikkeling van het bedrijf te plaatsen in het geheel van de internationale transportontwikkeling zoekt men tevergeefs, terwijl vergelijkingen met andere luchtvaartmaatschappijen uit kleinere Europese landen eveneens goeddeels ontbreken.

H. A. M. Klemann

J. T. W. H. van Woensel, *Nieuwe dorpen op nieuw land. Inrichting van de dorpen in Wieringermeer, Noordoostpolder, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland* (Publikaties van het Sociaal historisch centrum voor Flevoland LXX; Lelystad: Uitgeverij de twaalfde provincie, 1999, 335 blz, f69,50, ISBN 90 72380 63 0).

De inrichters van de IJsselmeerpolders hebben zich nooit onbetuigd gelaten als het ging om het schrijven van hun eigen geschiedenis. Een voorbeeld daarvan is *In praise of common sense* van polder-stedebouwkundige Coen van der Wal, een proefschrift uit 1997 over de ontwerpgeschiedenis van de steden en dorpen op het nieuwe land. Het voorliggende boek van de historicus Jeffrey van Woensel over de inrichting van de dorpen van de IJsselmeerpolders behandelt ruwweg hetzelfde onderwerp. Hij laat echter de steden Lelystad en Almere, waaraan Van der Wal ruime aandacht besteedt, buiten beschouwing en concentreert zich op de 16 dorpen die verzezen op de bodem van de voormalige Zuiderzee. Van Woensel ziet zijn studie als een aanvulling op de dissertatie van Van der Wal, mede omdat hij niet alleen de totstandkoming van het ontwerp zelf bestudeert, maar ook het voorafgaande planningsproces in zijn beschouwingen heeft willen betrekken. Dit heeft hem er echter niet toe kunnen verleiden wezenlijk nieuwe inzichten te formuleren. Toch heeft Van Woensel een schat aan materiaal bijeengebracht die bijdraagt aan vergroting van onze kennis van de ontwikkeling van de stedebouw, de sociale wetenschappen en de sociale verhoudingen op het Nederlandse platteland. Van Woensel heeft de planning en het ontwerp van de dorpen zorgvuldig gedocumenteerd. Fraai komt in zijn studie naar voren dat het plannen, ontwerpen en bouwen van nederzettingen in de IJsselmeerpolders in feite één groot leerproces was. De dorpen in de Wieringermeer dienden min of meer spontaan te ontstaan. Toen echter bleek dat de dorpen zich niet ontwikkelden zoals de rijksoverheid dat wenste, ging het roer radicaal om. Voor de planning van de dorpen in de Noordoostpolder werd niets aan het toeval overgelaten. De overheidsdiensten die verantwoordelijk waren voor de inpolderingen trokken de ene stedebouwkundige na de andere aan. Bovendien wierp een keur aan sociale wetenschappers zich op de landarbeiders, het leeuwendeel van de polderbevolking. Zo vreesde de latere Utrechtse hoogleraar Sj. Groenman dat door de huisvesting van de landarbeiders in de dorpen haarden van sociale onrust zouden ontstaan. Ook bleek dat veel boeren het liefst hun arbeiders bij de hand hadden, dus gehuisvest vlak bij de boerderij en niet in het dorp. Landarbeiders zelf bleken desgevraagd echter het liefst in een dorp te willen wonen. Uiteindelijk was doorslaggevend dat alleen levensvatbare dorpen konden ontstaan door er een flink deel van de landarbeiders te huisvesten.

Niet alleen landbouwsociologen wierpen zich met overgave op de problematiek van de nieuwe nederzettingen. Architecten en stedebouwkundigen maakten de polders tot een belangrijk strijdperk voor hun debatten. Daarbij botsten modernistische functionarissen op traditionele ontwerpers, aangevoerd door hun boegbeelden, respectievelijk C. van Eesteren en M. J. Granpré Molière. Hoezeer beide scholen van elkaar verschilden, wordt treffend geïllustreerd door enkele ontwerpen voor Emmeloord uit 1943 en 1944. Waar de traditionele stedebouwkundige C. Pouderooyen een middeleeuws aandoend stadje schetste (104,111), kwam zijn functionalistische opponent H. Mastenbroek met een schets voor een dorp bestaande uit hoogbouw van 15 verdiepingen, galerijflats en sportvelden (105). Pouderooyens ontwerp won, al heeft het huidige Emmeloord weinig middeleeuws. Pas in de loop van de jaren vijftig zou de invloed van het 'nieuwe bouwen' groter worden. Toen bleken echter de etiketten 'traditioneel' en 'modern' nog maar van weinig waarde: de functionarissen omhelsden in hun ontwerp voor Nagele de kleinschaligheid, terwijl de traditionelen voor Oostelijk Flevoland een functionele indeling bepleitten, waarin de rationalisatie van de landbouw weerspiegeld diende te worden.