

ven vice-presidenten 'in afkomst en optreden conservatief geneigde personen' waren die niet gekenschetst kunnen worden als 'maatschappelijke vernieuwers.'

Deze voorbeelden geven de kracht van dit boek aan. Als afgeronde, verhalende, om niet te zeggen anekdotische portretten zijn de hoofdstukken zeer geslaagd. Het zijn in feite profielen van karakters, waarin ook informatie die niet direct aan de raad te relateren valt een natuurlijke plaats vindt. Zo was Beelaerts zo boos dat het hek van de begraafplaats waar zijn vrouw begraven lag precies op sluitingstijd voor zijn neus dichtging, dat hij tegen de chauffeur van de dienstauto uitriep: 'Ik kom hier nooit meer!' Het lot bepaalde dat hij een week later naast zijn vrouw lag, als in het ambt overleden vice-president.

Het finale oordeel over de vice-presidenten is niet helemaal bevredigend, want nogal dubbelhartig. Aan de ene kant zijn de vice-presidenten 'personen geweest die meestal na een lange staat van dienst als bestuurder, bereid bleken om ter afsluiting van hun loopbaan dit ambt te vervullen.' Anderzijds zijn het 'mannetjesputters geweest die hun carrière angstvallig hebben bewaakt bevorderd.' Sommigen waren zelfs 'arrogante, genoegzame personen.'

Heeft de auteur zijn centrale thema, de verhouding van de vice-president tot de kroon, afdoende onderzocht? Gelet op zijn literatuuronderzoek moet het antwoord bevestigend luiden. Tot veel nieuwe inzichten heeft dit echter niet geleid. Het verkeer tussen monarch en vice-president blijft in nevelen gehuld: hij adviseert bij kabinetsformaties, bij het beoordelen van huwelijkspartners van kroonprinsen- en prinsessen en blijkt op beslissende momenten steeds een steunpilaar voor de monarchie. De schetsen tonen aan dat voor de kwalificatie 'onderkoning' in de negentiende eeuw meer grond was dan nu en het ligt voor de hand dat er op dat punt een relatie is met de tanende invloed van de vorst.

De auteur heeft een zeer leesbaar boek geschreven, dat in hoofdlijnen de nieuwsgierigheid van de lezer naar dit onderwerp bevredigt. De uitgever past een woord van waardering voor de zorgvuldige uitgave, waarbij vooral de illustraties in positieve zin opvallen.

Remco Meijer

R. R Swierenga, *Faith and family. Dutch immigration and settlement in the United States, 1820-1920* (Ellis Island series; New York, Londen: Holmes & Meier, [2001], xx + 362 blz., ISBN 0 8419 1319 6).

Geloof en gezin zijn de juiste termen om de emigratiebeweging van Nederlanders naar de Verenigde Staten in de lange negentiende eeuw te karakteriseren. Tot ongeveer 1900 gingen de meeste Nederlandse emigranten in gezinsverband naar Amerika om daar aan goedkoop land te komen. Hun sterke religieuze oriëntatie hielp hen om aan gene zijde een hechte gemeenschap op te bouwen. De beschrijving van dit proces en de interpretatie van het gedrag van deze emigranten vormen het levenswerk van de Amerikaanse historicus Robert P. Swierenga, die met ruim 35 'dienstjaren' met recht de specialist bij uitstek genoemd wordt. *Faith and family* kan zonder schroom als een nieuwe publicatie beschouwd worden, ook al zijn de twaalf hoofdstukken eerder in druk verschenen. Niet alleen heeft Swierenga de wijd verspreide artikelen nu bij elkaar gebracht zodat immigratiehistorici niet op jacht hoeven naar soms moeilijk toegankelijke Amerikaanse tijdschriften en bundels, hij heeft de essays ook herschreven, bijgewerkt en in een overzichtelijk betoog gerangschikt. In vier delen: immigratiepatronen, godsdienst, werk en politiek, en statistiek en bronnen ontstaat een beeld van het migratieproces van een natie zonder dat de individuele landverhuizer uit het oog wordt verloren.

Waar veel Amerikanen Nederland als een homogeen geheel zien, weet Swierenga deze valkuil te vermijden. Hij ontleedt in hoofdstuk drie de kenmerken van de voornaamste regio's in Nederland die een gestage uitstroom naar Amerika op gang zagen komen. Dit hoofdstuk is het meest waardevol omdat het lokale geschiedenis in Nederland en in Amerika verbindt. Zijn opmerking dat de meesten niet vertrokken vanuit lust tot vernieuwing, maar uit behoudzucht is in zijn algemeenheid waar, al moet hieruit niet geconcludeerd worden dat conservatisme een indicatie voor emigratiebereidheid is, want de landverhuizers beseften wel dat ze in een nieuwe situatie terecht zouden komen. De weloverwogen wijze van het kiezen van tijd en plaats voor de overtocht die Swierenga in het vierde hoofdstuk beschrijft, bevestigt het beeld van de rationele beslissing die de Nederlanders namen als ze tot emigratie overgingen.

Na het eerste deel waarin vooral de economische oorzaken aandacht krijgen, richt Swierenga zich in het tweede op de godsdienst als factor die verklaart hoe de samenhang in Amerika in stand bleef of juist niet. Nederlandse rooms-katholieke emigranten kwamen dankzij hun kerk sneller in contact met andere nationaliteiten en werden daarom eerder opgenomen in het assimilatieproces. Joodse emigranten, voornamelijk uit Amsterdam, maakten nog sneller de overgang door hun kennis van het Jiddisch en het Engels (dankzij een gebruikelijke tussenstop in Londen). Protestantse groepen verschilden onderling in tempo om Amerikaanse gebruiken over te nemen. Swierenga leidde de oorzaken daarvoor af uit de instelling die de immigranten in Nederland hadden. Emigranten met een brede horizon en open instelling gingen makkelijker relaties aan met andere groepen dan degenen die de dorpse beslotenheid hadden gekend en bleven waarderen. Deze knappe reconstructie heeft onlangs tegenspraak ontvangen van de Kamper kerkhistoricus M. te Velde die verschillen in dogmatische traditie aanvoert omdat die pas verklaren hoe mensen uit hetzelfde dorp in Amerika verschillende kerkelijke wegen gaan.

Hoe de langzame aanpassing in zijn werk ging, beschrijft Swierenga in een hoofdstuk over Nederlandse enclaves in de steden Chicago en Cleveland en het platteland van Indiana. Dat is een verstandige keus als afwisseling met de meestal voor het voetlicht tredende plaatsen Holland en Grand Rapids in Michigan en Pella in de staat Iowa, al komt het hier niet tot een vergelijking. Pella staat wel centraal in een wat geïsoleerd hoofdstuk over de verkiezingen van 1860. Hoewel dit stuk een verrassend plot heeft — de Hollanders in Iowa bleken consequent democratische kandidaten te steunen in tegenstelling tot hun conservatief-republikeins stemmende landgenoten in Michigan — past dit hoofdstuk minder in de totaalvisie van de andere delen.

In het afsluitende deel geeft Swierenga zijn veelzijdige instrumentarium voor het onderzoek naar de Nederlanders in Amerika prijs: een kritische reconstructie van aantallen en statistische gegevens, een compleet overzicht van de relevante archieven en hun belangrijkste bronnen en een beredeneerde bibliografie. Nederlandse lezers zullen merken dat veel Nederlandse literatuur die in de voetnoten wordt aangehaald uit de jaren zeventig stamt, terwijl er daarna vooral over economische geschiedenis tal van nieuwe werken zijn verschenen. Voor het betoog heeft dat nauwelijks gevolgen. Wel mag dit een aansporing zijn voor Nederlandse onderzoekers om de handschoen op te nemen die Swierenga op zijn slotpagina presenteert door de recente oogst aan lokale en regionale studies te koppelen aan het verschijnsel emigratie. Dit sterke, kwantitatieve overzicht legt samen met de eerder gepubliceerde kwalitatieve bronnen een breed fundament om verder te bouwen aan de geschiedenis van de Nederlandse emigratie.

W. A. Sinninghe Damsté, *Het Noordzeekanaal 1863-1883. De geschiedenis van een concessie* (Dissertatie Utrecht 2001; Nijmegen: Ars aequi libri, 2001, 283 blz., f55,10, ISBN 90 6916 415 9).

In het regeringsbeleid is in de laatste jaren een duidelijke tendens merkbaar om de inbreng van het bedrijfsleven bij de aanleg en exploitatie van vervoersvoorzieningen te vergroten. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van de HSL, de mislukte poging tot private financiering van de Betuwe-lijn, de verzelfstandiging van de NS en de gedachte om nieuwe autosnelwegen te laten bekostigen door het bedrijfsleven. Dit proces gaat gepaard met vallen en opstaan. Bij grote verzelfstandigingsoperaties zoals de privatisering van de Britse spoorwegen blijkt dat de overheid vaak over onvoldoende kennis en ervaring beschikt om dergelijke processen tot een goed einde te brengen. Opvallend is daarbij, dat door de beleidsmakers zelden wordt teruggegrepen naar de negentiende eeuw, toen de overheid op het gebied van publiek-private samenwerking over veel meer ervaring beschikte dan tegenwoordig. In dit kader is de dissertatie van W. A. Sinninghe Damsté over de geschiedenis van de concessie van het Noordzeekanaal een welkome kennisaanvulling.

Een concessie was in de negentiende eeuw de gebruikelijke rechtsvorm, waarmee de overheid een particuliere onderneming het recht verleende om een openbare vervoersvoorziening aan te leggen of te exploiteren. De concessie was een overeenkomst, waarin de verplichtingen van de ondernemer en de overheid werden vastgelegd. In ons land werden in de negentiende eeuw concessies uitgegeven voor wegen, kanalen, spoor- en tramwegen, alsmede voor diligence-, trekschuit- en beurtvaartverbindingen. De aanleg van het Noordzeekanaal was het grootste concessiewerk, dat in de negentiende eeuw werd ondernomen.

Het Noordzeekanaal werd aangelegd door de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij (AKM), die daarvoor van de rijksoverheid en de stad Amsterdam omvangrijke subsidies kreeg. Daarnaast zouden de inkomsten van de kanaalmaatschappij volgens de concessievoorwaarden bestaan uit de opbrengst van ingepolderde gronden en uit kanaalgelden. De kanaalaanleg leverde vanuit politiek en financieel oogpunt van meet af aan grote problemen op. Aanvankelijk wilde de staat het kanaal zelf aanleggen, maar dit stuitte op weerstand bij de Tweede Kamer. Uiteindelijk werd pas het vierde wetsontwerp door het parlement aanvaard. Spoedig daarna bleek dat het Amsterdamse zakenleven niet voldoende bereid was om in dit riskante project te investeren, waardoor het op wankelende financiële basis van start ging. Tijdens de uitvoering waren er diverse tegenslagen. Zo ging de eerste aannemer, die noodgedwongen met een speculatieve betaling in aandelen genoeg had genomen, failliet. Later ontstond een ernstig geschil met de staat over de interpretatie van de concessievoorwaarden voor de Oranjesluizen. Hierdoor moest de AKM twee sluisen meer bouwen, dan waarop oorspronkelijk was gerekend. Tenslotte bleken de voorhaven en de golfbrekers in IJmuiden veel duurder dan oorspronkelijk was begroot. De kosten voor het kanaal, die aanvankelijk op 18 miljoen gulden waren geraamd, liepen uiteindelijk op naar 58 miljoen gulden, terwijl de uitvoering langdurige vertraging opliep. Als gevolg van deze tegenslagen moest de staat, die de AKM niet failliet wilde laten gaan, regelmatig financieel bijspringen en werden de concessievoorwaarden herhaaldelijk in het nadeel van de AKM gewijzigd. Uiteindelijk leidde dit ertoe dat het kanaal in 1881 door het Rijk werd overgenomen. Voor de aandeelhouders eindigde de kanaalaanleg in een financieel debacle. Daartegenover was het kanaal vanuit maatschappelijk oogpunt wél een succes. Zonder de kanaalaanleg zou de economische opleving van Amsterdam aan het einde van de negentiende eeuw niet tot stand zijn gekomen.

De auteur gaat diepgaand in op de politieke, beleidsmatige en juridische aspecten, die uit-