

Wordt er door Rooijackers wat neerbuigend gedaan over de 'boerderettes', het hergebruik van agrarische gebouwen in de vorm van visfarm, sex- of relaxboerderij en kampeerboerderij kan al helemaal niet door de beugel. Opvallend is ook hier dat de dragers van die 'zuivere plattelands-cultuur' zelf, de boeren, zodra ze de kans krijgen, een moderne bungalow op hun erf zetten.

Ondanks deze veranderingen is de boerderij als culturele categorie nog volop in ons post-moderne bewustzijn aanwezig en wordt het platteland stevast beschouwd als locus van authenticiteit. Samenstellingen met 'boerderij' of 'eco' roepen een positieve connotatie op waarmee geld te verdienen valt zonder afbreuk te doen aan het aura van eerlijkheid, duurzaamheid en natuurbewustzijn, terwijl boeren door de publieke opinie juist vooral als bedreigers en aantasters van het tot cultureel erfgoed aangeduide platteland worden gezien. De boeren, die door allerlei overheidsmaatregelen onder vuur liggen, zetten zich dan ook steeds meer af tegen de 'stadse stoepenschijters'.

Er doet zich nu een schijnbaar tegenstrijdige situatie voor. Aan de ene kant is er sprake van een toenemende exploitatie van het platteland als toeristisch-recreatief product en aan de andere kant is er sprake van een musealisering van het landschap, inclusief de boerderijen, tot cultureel erfgoed. Het platteland komt zo, mede door het streven naar authenticiteit en reconstructie, in een nieuwe fase van moderniteit, die het aanzien ingrijpend zal veranderen. In dit langetermijnperspectief kunnen we, aldus de auteurs van deze bundel, de museumboerderij als een vroege uitingsvorm van dit proces beschouwen.

Het is de bijdrage van Rooijackers die *De musealisering van het platteland* tot een interessante bundel maakt. De andere bijdragen in deze bundel verschillen nogal van opzet en schrijfstijl, wat de leesbaarheid niet altijd ten goede komt. Dit boek lijkt dan ook vooral te zijn geschreven voor de direct-betrokkenen en geïnteresseerden in de Heeswijkse museumboerderij.

Edwin Maes

A. W. G. van Oosterhout, *De precaire autonomie van de Nederlandse marinescheepsbouw* (Dissertatie Universiteit van Twente; [Enschede: Universiteit van Twente], 2001, 418 blz., ISBN 90 365 1650 1).

Het proefschrift van Ton van Oosterhout is onmiskenbaar het resultaat van noeste arbeid, waarbij hij zich buigt over de vraag of de Nederlandse politiek de ontwikkeling van de marine heeft aangestuurd of dat er in zekere mate sprake is geweest van autonoom handelen van de marine waar dit de aanschaf van materieel betreft. In dat laatste geval zou dan een eigen koers zijn gevolgd, waarbij een zekere autonomie zou bestaan ten opzichte van het door de politiek vastgestelde veiligheidsbeleid. Een interessante vraagstelling. De vraag is alleen of de uitwerking evenzo interessant is en tot valide resultaten leidt.

Verskillende modellen, meetschalen en periodiseringen moeten de theoretische basis leggen voor de beantwoording van de gestelde vraag. Buitenlands- en veiligheidsbeleid, evenals geweldschalen en strategieën, wapenontwikkelingen en -wedlopen worden geanalyseerd aan de hand van theorievorming over buitenlandse betrekkingen. Netwerkttheorieën in de vorm van productie- en beleidsnetwerken vervolmaken dit theoretische kader.

Het relaas is al zo'n honderd pagina's gevorderd voordat de auteur echt van wal steekt met beschouwingen over vlootontwikkeling versus veiligheidsbeleid en een vrij gedetailleerde beschouwing over de verschillende scheepsbouwprojecten. Deze op secundaire literatuur gebaseerde beschrijvingen zijn heel adequaat, al zal een niet-ingewijde misschien enige moeite

hebben zich iets voor te stellen bij de alfabetsoep in de beschrijving van sloopstypen en wapensystemen. Ook biedt Van Oosterhout goed inzicht in de problemen die zich voordoen bij het ontwerp en de bouw van marineschepen alsmede de daarvoor vereiste projectorganisatie. Scheepsbouwprojecten strekken zich doorgaans uit over een periode van niet minder dan tien jaar, met alle problemen van dien wanneer belangrijke technologische ontwikkelingen die zich in zo'n periode aandienen alsnog een plaatsje in het ontwerp moeten krijgen. Vervolgens passeren de Nederlandse marinewerven, toeleveringsbedrijven en onderzoeksinstituten die een rol in de marinebouw spelen de revue.

Van Oosterhout concludeert dat het Nederlandse veiligheidsbeleid en de samenstelling en omvang van de vloot uit de pas lopen: 'Blijkbaar hebben achtereenvolgende Nederlandse regeringen de KM enige ruimte gegeven bij het interpreteren van de politieke termen van het veiligheidsbeleid in maritiem-militaire realiteit. Op enkele cruciale momenten is het veiligheidsbeleid ingrijpend veranderd zonder dat de vloot mee-veranderde, op enkele momenten is de vloot veranderd zonder dat daar een duidelijk politieke besluit aan ten grondslag lag.' (331) In de directe naoorlogse jaren was dat door het optreden van staatssecretaris H. C. W. Moorman zeker het geval. Dat is al vaker beschreven. In latere jaren ligt de figuur aanzienlijk ingewikkelder. Aan de ene kant wijst Van Oosterhout voortdurend op het feit dat het ontwerpen en bouwen van oorlogsschepen een zaak van lange adem is en dat de marine in tegenstelling tot land- en luchtmacht haar eigen materieel ontwerpt en niet van de plank koopt. Voeg daaraan toe de verwevenheid met sociaal-economische problemen, zoals het failliet van het RSV-concern en de voortdurende zorg over de instandhouding van werkgelegenheid bij de Nederlandse scheepswerven. Dat zijn versturende factoren die zich nauwelijks in abstracte modellen laten vangen. Dat de marine een enorme kennisvoorsprong heeft ten opzichte van de politieke leiding is een feit, maar bij de land- of luchtmacht is dit eveneens het geval. De onderbouwing van de stelling dat de marine in meerdere of mindere mate autonoom kan handelen, had aan kracht kunnen winnen wanneer af en toe eens een zijstapje was gemaakt naar materieelprojecten van dit krijgsmachtdeel. Een korte vergelijking met de Britse Royal Navy had nog meer voor de hand gelegen. Of het scheepsbouw- en verwervingsproces allemaal echt anders had gekund, lijkt ook Van Oosterhout te betwijfelen, wanneer hij stelt: 'Het heeft er alle schijn van [dat] de Marinebouw in Nederland op zijn minst in de afzienbare toekomst zal plaatsvinden ongeveer zoals het nu gebeurt.' (339)

Een vraag die Van Oosterhout zich niet stelt, is of de scheidslijnen tussen het defensieplanningsproces en in het bijzonder defensienota's en de krijgsmachtdelen wel zo strikt zijn als waar hij bij zijn modellen vanuit lijkt te gaan. Of de defensienota's nu *top-down* of *bottom-up* totstandkomen, het zijn de krijgsmachtdelen die de benodigde expertise moeten leveren. Evenmin vraagt hij zich af of in het proces dat aan die nota's voorafgaat op ministerieel niveau al geen rekening is gehouden met sociaal-economische omgevingsfactoren.

Ontegengesteld heeft 'made in Holland' de marine in de kaart gespeeld bij het handhaven van een zekere vlootomvang en een voortdurende modernisering van die vloot omdat die een relatie heeft met werfcapaciteit, een relatie die in de loop der jaren alleen maar sterker is geworden. Deze relatie heeft de marine echter niet louter voordelen gebracht. Soms moest de begroting aanzienlijk worden belast om werkgelegenheid in stand te houden en moesten schepen voor het verstrijken van hun economische levensduur worden afgestoten.

De door Van Oosterhout gehanteerde modellen en uitkomsten leiden niet tot een gefundeerd antwoord op de vraag naar de verwevenheid van marine en marinebouw alsmede op de vraag naar een eventuele autonomie van de Koninklijke Marine. Het echte antwoord op die vragen ligt opgesloten in de archieven van vooral het directoraat-generaal materieel van het ministerie

van defensie, de marinestaf en de directeur materieel Koninklijke Marine. Die archieven zijn niet geraadpleegd. Naar Van Oosterhout zegt omdat het hier geheime gegevens betreft in ongeordende archieven waarbij het wachten op ontsluiting niet nuttig is (60-61). Hoe Van Oosterhout aan deze aanvechtbare wijsheid komt, vermeldt hij niet. Hier ligt vooral de zwakte van het proefschrift. Archiefonderzoek had tot een meer directe beantwoording van de gestelde vraag kunnen leiden dan het hanteren en aanpassen van allerlei modellen. Dat lijkt Van Oosterhout ook zelf te beseffen wanneer hij in de conclusies zegt dat diepgaander onderzoek in de marinearchieven uitkomst zou kunnen bieden bij het blootleggen van de beweegredenen van de marinestaf om te kiezen voor een bepaalde samenstelling van de vloot. (342)

Deze beperking — het niet raadplegen van archieven die voor een groot deel van de onderzochte periode beschikbaar zouden moeten zijn — doet afbreuk aan de uitkomst van een op zich hoogst interessante vraagstelling.

D. C. L. Schoonoord

W. J. M. Klaassen, *De progressieve samenwerking van PvdA, D'66, PPR en PSP, 1966-1977* (Alphen aan den Rijn: W. J. M. Klaassen, 2000, 128 blz., €13,57, ISBN 90 9013090 X).

Met enige regelmaat werd progressief Nederland bevangen door de droom een meerderheid te vormen. Voor een deel komt dat voort uit de gedachte dat de historische ontwikkelingen daar eigenlijk wel bijna vanzelf toe moeten leiden, want wie zou zich niet willen ontworstelen aan de neerdrukkendheid van het dagelijks leven, dat alleen de elite de mogelijkheid biedt om — naar het bekende woord van Marx — te jagen in de morgen, te vissen in de middag, het vee te verzorgen in de avond en na het avondeten te filosoferen. In een democratie was het dus eigenlijk vooral afwachten tot een meerderheid van de bevolking ervan overtuigd was dat dit ideaal verwezenlijkt kon worden door 'links' aan de macht te brengen. Zoals bekend wilde dat in Nederland niet erg lukken. In 1918 bleek dat vooral de confessionele partijen een geweldige hinderpaal op deze weg van de vooruitgang vormden; dat bleek in 1945 opnieuw, toen de Doorbraak nauwelijks opleverde wat ervan verwacht werd. Maar zie, nieuwe hoop kon geoesterd worden toen in de jaren zestig de secularisatie toesloeg en de gelovigen, vooral de katholieken, er de voorkeur aan gingen geven zelf na te denken over hun politiek en seksueel leven. Dit was het moment dat die confessionele partijen eindelijk in elkaar zouden zakken en dat de oude droom wellicht toch nog realiteit zou kunnen worden. Er was eigenlijk nog maar één probleem: het bij elkaar brengen van de verschillende progressieve partijen, want de lange geschiedenis van het socialisme (in alle vormen en gradaties) had veel oproepen tot eenheid gekend, maar daarnaast vooral veel onenigheid, zelfs wederzijdse verkettering en splijting en splitsing. Daarom was het zo bemoedigend dat in progressieve kring vanaf 1966 een discussie op gang kwam over samenwerking, die wellicht zelfs op termijn samengaan zou kunnen gaan inhouden. Dan zou er een heldere tweedeling in de Nederlandse politiek bereikt worden en de kiezer de overzichtelijke keuze geboden kunnen worden: progressief of conservatief.

Van cruciaal belang in deze was de PvdA, die in 1968 het initiatief nam tot een werkgroep Progressief Akkoord (PAK), vervolgens in 1971 onder aanvoering van Den Uyl een schaduwkabinet vormde, in 1972 de verkiezingen inging met een programma onder de ambitieuze naam Keerpunt en vervolgens mocht genieten van het 'meest linkse kabinet ooit.' Welbeschouwd was dit ook meteen het einde van de progressieve samenwerking. De animo was even snel weer verdwenen als zij was opgekomen: alle partijen dachten op eigen kracht meer