

Het eerste hoofdstuk, waarin de beeldvorming aan de orde komt, had ik om die reden graag wat zakelijker gezien. De uitweiding over de veranderende landschapswaardering is natuurlijk op zich best interessant, maar heeft weinig met het onderwerp van het boek te maken. Bovendien wordt de beeldvorming van de veenstreken als armoedig en vooral achterlijk in dit hoofdstuk niet rechtstreeks geconfronteerd met de feitelijke situatie. Pas twintig pagina's verderop komt die aan de orde.

Gelet op de verdiensten van het boek had de auteur daarom beter de door haar in de inleiding gegeven probleemstelling kunnen aanpassen aan de uiteindelijke tekst. Nu krijgt de lezer slechts antwoord op de eerste twee van de drie door de auteur gestelde vragen. De vraag naar de rol van vrouwen in 'Opbouw Drenthe', nog eens expliciet gemaakt in de ondertitel van het boek, wordt niet beantwoord. Natuurlijk, Baehler-Boerma en Jo Boer speelden een belangrijke rol en vrouwen waren de eerste beroepskrachten in het vroege sociale werk; ze hebben dus in 'Opbouw Drenthe' een belangrijke rol gespeeld. Maar deze constatering is nog geen antwoord op de vraagstelling in het boek. Heel veel pagina's gaan over de mannen van 'Opbouw Drenthe': Linthorst Homan en Cramer. Weliswaar komen ook Baehler-Boerma en Jo Boer uitgebreid aan de orde, maar aan de vrouwen in het uitvoerend werk wordt relatief weinig aandacht geschonken. Het boek beperkt zich tot de top van de organisatie.

Een probleem vormt de andragogische terminologie, waarvan Wilke kennelijk niet op de hoogte is. De termen opbouwwerk, maatschappelijk opbouwwerk en maatschappelijk werk gebruikt ze verwarrend door elkaar en ze houdt het maatschappelijk werk en opbouwwerk (zo men wil maatschappelijk opbouwwerk of 'community organization') niet uit elkaar. Wanneer ze zich meer in het werkveld zelf had verdiept, had ze meer greep op het uitvoerend werk kunnen krijgen. Storend is verder dat het boek helaas slordig is afgeleverd. Correcties in de tekst zijn half uitgevoerd, zinnen lopen niet goed en talloze slordige of nietszeggende formuleringen en feitelijke onjuistheden ontsieren de tekst.

De dissertatie van Wilke, die vanuit een historisch perspectief een waardevolle bijdrage levert aan de geschiedenis van het sociaal-cultureel werk, roept tenslotte nog wel een vraag op. Was 'Opbouw Drenthe' binnen de context van de ontwikkeling van het sociaal werk in Nederlands wel zo uniek en beeldbepalend? Wilke neigt immers tot die conclusie. Jammer is daarom dat bijvoorbeeld geen vergelijking wordt gemaakt met het buurtwerk in de Friese en Groninger veenstreken, waar eind jaren twintig, begin jaren dertig van de vorige eeuw ook enkele buurthuizen waren gesticht. Het werk daar leek wat activiteiten en problemen betreft zeer sterk op dat in Zuidoost-Drenthe. Bestond het unieke slechts uit het gegeven dat elders op regionaal beperktere schaal werd geopereerd?

Johan Frieswijk

J. Verheij, *Wetten voor weg en water (1923-1998). Het experiment van de wet autovervoer goederen en de wet goederenvervoer binnenscheepvaart en de jaren erna* (Delft: Eburon, 2001, xix + 531 blz., €32,-, ISBN 90 5166 868 6).

Door de opkomst van de vrachtauto en de autobus kwam het railvervoer in het begin van de jaren twintig in ernstige problemen. Spoor- en tramwegen kregen plotseling met teruglopend vervoer en met ernstige financiële verliezen te kampen. Veel streektrams dreigden failliet te gaan. De overheid moest bijspringen met forse subsidies. Om het railvervoer te beschermen kwam al in 1925 een wet tot stand, waarbij autobusdiensten aan een vergunning werden ge-

bonden. Door gebrek aan samenwerking tussen het Rijk en de provincies had de wet niet het beoogde effect en lukte het niet om aan de wildgroei van autobusdiensten een einde te maken.

De economische crisis van de jaren dertig vergrootte de moeilijkheden. Veel binnenschippers kwamen door het teruglopende vervoersaanbod op de rand van een bestaansminimum. Vrachtwagenondernemers konden het hoofd nauwelijks boven water houden en reden dag en nacht voor een hongerloon. De zogenaamde 'wilde bussen' kaaptten het vervoer van de spoorwegen weg. Temidden van al deze ellende moest de overheid bezuinigen en probeerde zij haar subsidies aan het noodlijdende railvervoer af te bouwen. Om al deze problemen op te lossen kwam het Rijk in de jaren dertig met een uitgebreid pakket aan reguleringsmaatregelen. Voor het busvervoer werd een veel effectiever vergunningstelsel ingevoerd en het binnenlandse scheepvaartvervoer werd gebonden aan een gecombineerde prijsbeheersings- en toerbeurtregeling (evenredige vrachtverdeling). De uitvoering van deze regelingen kwam in handen van commissies en adviescommissies, waarin zowel de overheid als het bedrijfsleven een rol speelde. Een soortgelijke regeling voor het vrachtautovoer (prijsbeheersing en ritmachtigingen) kwam in 1939 gereed en werd aan het begin van de oorlog ingevoerd.

Na de oorlog was de schrik voor herhaling van de gebeurtenissen uit de crisisjaren zo groot, dat het beleid zonder enige kritiek werd voortgezet. De bureaucratisering groeide. Het aantal streekvervoerondernemingen werd — vanuit een bijna dogmatische overtuiging dat schaalvergroting tot een efficiëntere bedrijfsvoering en een betere dienstverlening zou leiden — ingekrompen en uiteindelijk in één hand gebracht. Bij de binnenvaart bleef de evenredige vrachtverdeling gehandhaafd. In de jaren zeventig kwam daar zelfs een nieuwbouw- en sloopregeling bij. Alleen het vrachtautovoer werd enigszins geliberaliseerd. Iedere ondernemer moest echter vergunning vragen, voordat hij tot uitbreiding van zijn vrachtwagenpark kon overgaan. Pas met de bewindslieden Van Hulst, Smit-Kroes en Scherpenhuizen kwam in de jaren zeventig een kentering in het beleid. Van Hulst deed als eerste een poging om de evenredige vrachtverdeling af te schaffen, maar deze liep in 1975 uit op de schippersblokkades. In de jaren daarna werd het voor insiders duidelijk, dat commissies en adviescommissies hun beste tijd hadden gehad, omdat zij met hun verstarde bureaucratische structuur het vertrouwen van de politici, de ambtelijke top en het bedrijfsleven hadden verspeeld. Uiteindelijk zorgden de wereldwijde liberaliseringsgolf en het Europese vervoerbeleid in de jaren negentig voor een fundamentele beleidswijziging in ons land, waarbij het vrije ondernemerschap in korte tijd bijna volledig in ere werd hersteld.

Verheij was als topambtenaar nauw bij deze ontwikkeling betrokken. In zijn boek beschrijft hij — in enigszins ambtelijke taal — het verloop en de achtergronden van dit beleidsproces en de daaruit voortvloeiende wetgeving. Het sterkste punt van dit boek is, dat hij dit ingewikkelde zigzagproces objectief, helder, volledig en overtuigend beschrijft. Daarmee biedt hij iedere geïnteresseerde in de ontwikkeling van het vervoerbeleid een uitstekende basis voor zijn/haar meningsvorming of voor verder onderzoek. Een relatief zwak punt is, dat de menselijke kant van dit proces onderbelicht blijft. Hoeveel last hadden de ondernemers van de regelingen? Waarom raakten de commissies van hun achterban vervreemd? Wat dachten de ministers van hun eigenzinnige commissievoorzitters? Hoe reageerden de ambtenaren en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven op een buitenbeentje in het beleid als staatssecretaris Van Hulst? Hoe kwamen gezagsgetrouwe burgers als de binnenschippers tot een schippersblokkade? Waren er ambtenaren of commissievoorzitters die de schippersblokkade voorzag?

Hoewel dit buiten Verheij's onmiddellijke doelstelling valt, opent dit boek daarnaast de mogelijkheid tot verdere discussies. Een interessante vraag is dan bijvoorbeeld in hoeverre het overheidsingrijpen bedoeld of onbedoeld de concurrentiepositie van de verschillende vervoer-

middelen in ons land heeft beïnvloed. Wat zou er bijvoorbeeld met onze spoorwegen zijn gebeurd, wanneer de overheid het busvervoer in de crisistijd niet aan banden had gelegd, of het railvervoer in een latere periode niet langdurig had gesubsidieerd? Zouden de meeste spoorwegen dan evenals in de Verenigde Staten het loodje hebben gelegd tegenover de auto? En in hoeverre heeft de evenredige vrachtverdeling — waardoor de binnenvaart door een bureaucratistisch beurssysteem van zijn onmiddellijke klanten werd afgesneden — ertoe geleid, dat deze bedrijfstak binnenslands traag op nieuwe ontwikkelingen inspeelde en daardoor vervoer aan de vrachtwagen verloor?

Het boek van Verheij is geen boek om met rode oortjes te lezen, maar wel een degelijk werkstuk dat een goed overzicht van het vervoerbeleid in de twintigste eeuw geeft.

R. Filarski

H. Derks, *Deutsche Westforschung. Ideologie und Praxis im 20. Jahrhundert* (Geschichtswissenschaft und Geschichtskultur im 20. Jahrhundert, IV; Leipzig: Akademische Verlaganstalt, 2001, 304 blz., €27,-, ISBN 3 931982 23 8).

De Nederlandse mediëvist en cultuurhistoricus Hans Derks heeft met deze opvallende studie in Duitsland het afgelopen jaar voor felle discussies gezorgd. De laatste jaren was de belangstelling voor het functioneren van wetenschappers, in het bijzonder historici, tijdens het Derde Rijk in de Bondsrepubliek groeiend. Daarbij stond vooral het leveren van propaganda voor het nationaal-socialistisch streven naar 'Lebensraum' in de vorm van onderwerping van Oost-Europa centraal. Verschillende Duitse historici en geografen hadden met hun studies de verovering van Polen en Rusland voorbereid in die zin, dat zij een rechtvaardiging voor die expansie in de geschiedenis trachtten te vinden. Over deze zogenaamde 'Ostforschung' is de laatste jaren vrij wat gepubliceerd.

Michael Fahlbusch (*Wissenschaft im Dienst der nationalsozialistischen Politik? Die Volksdeutschen Forschungsgemeinschaften von 1931-1945* (Baden-Baden, 1999)) en Peter Schüttler (in: *Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft 1918-1945* (Frankfurt a. M., 1997)) beklemtoonden, dat er ook 'Westforscher' waren geweest, die met hun publicaties net zo'n belangrijke rol hadden vervuld bij de verwezenlijking van de Duitse oorlogsdoelen in West-Europa. En ook hier waren naast de uitmoording van joden en zigeuners grootscheepse etnische zuiveringen en volksverhuizingen in Noord-Frankrijk en België voorzien om deze gebieden meer 'germaans' te maken.

Derks heeft deze 'Westforschung' tot onderwerp van een omvangrijke studie gemaakt op een moment, waarop verschillende andere Duitse, Belgische en Nederlandse auteurs zich eveneens met dit onderwerp gingen bezighouden. Zo verscheen reeds een uitgebreid artikel van Karl Ditt over een van de belangrijkste 'Westforscher', Franz Petri, in 1996 in *Westfälische Forschungen* (73-177). Een uitgebreide studie met meer dan veertig deelnemers uit vier landen onder leiding van Helmut Gabel werd toen reeds voorbereid en is kortgeleden verschenen. Maar dat de 'Westforschung' een totaal nieuw onderwerp zou zijn, zoals Derks stelt, is toch feitelijk onjuist. Al lang geleden, in 1956, promoveerde Ivo Schöffers op zijn nog altijd zeer waardevolle studie over het nationaal-socialistisch geschiedbeeld van de geschiedenis der Nederlanden. In 1978 werd deze baanbrekende, historiografische studie opnieuw uitgegeven. Hierin behandelde Schöffers naast verschillende Nederlandse en Belgische historici en amateur-