

Boekbesprekingen

Han Meyer, *De Staat van de Delta. Waterwerken, stadsontwikkeling en natievorming in Nederland*. MAURITS
Uitgeverij Van Tilt, Nijmegen 2016. 237 blz. Geïll. ISBN 978-94-6004-269-0. €24,95. ERTSEN

De Staat van de Delta is een ambitieus boek. Han Meyer wil niet minder dan de samenhang tussen waterbouw, stedenbouw en natievorming onderzoeken. Of eigenlijk, hij wil laten zien dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Dat is nogal wat. Laten we dan ook maar meteen concluderen dat de ambitie niet wordt waargemaakt. Het boek is zeker een leesbare geschiedenis van water en ruimte in West-Nederland, maar wat het boek niet is, is een overtuigende analyse van de samenhang die ons beloofd wordt.

Meyer maakt in het begin onderscheid tussen ‘natie’ (in de betekenis van een gemeenschap) en ‘staat’ als de institutie. Hij laat vervolgens zien dat de ontwikkeling van ‘de staat’ – als in de verzameling instituties met hun bevoegdheden – behoorlijk direct samenhangt met ingrepen in het landschap en de waterhuishouding, en dat die ingrepen direct vorm geven aan de staat. Dat aspect van het betoog is prima, wat mij betreft. Omdat hij niet suggereert dat die staat of de werken er zomaar zijn, maar juist de discussies van de verschillende betrokkenen laat zien, overtuigt Meyers betoog over hoe infrastructurele ingrepen en staatsvorming elkaar begrijpen. Het gaat echter mis in het betoog als Meyer stelt dat dezelfde processen de samenhang in Nederland versterkten “in mentale zin, in de hoofden van de Nederlandse burgers” (p. 142) en zelfs iets als “staatsburgerschap” (p. 143) stimuleerden. Geen spoor van bewijs wordt hier aangehaald, behalve dan de claims van al die betrokkenen die driftig werkten aan het realiseren van de infrastructuur. Maar het claimen dat iets gebeurt, is niet hetzelfde als dat het gebeurt.

Ik heb me eerlijk gezegd ook geërgerd aan slordigheden in de tekst, zoals het suggereren dat het Nederlandse kustlandschap “merkwaardig” is (p. 9), “grotendeels onder zeeniveau is gelegen” (p. 9), er een “gelijke mate van veiligheid” is in Nederland (p. 11), of dat in 1995 de afvoer van de Rijn in 16.000 kubieke meter per seconde was. Er zijn behoorlijk veel delta’s in de wereld, die vergelijkbare processen kennen. Nederland ligt grotendeels boven zeeniveau, maar het grootste deel is wel kwetsbaar voor overstromingen. Er is een verschil in overschrijdingskans voor verschillende gebieden in Nederland. De afvoer in 1995 was 12.000 kuub per seconde en niet de ontwerpafvoer die Meyer noemt. Desondanks vind ik het boek een aardig en leesbaar overzicht geven van de vele discussies en projecten rond de inrichting van West-Nederland. De relaties tussen de vroege steden en hun landschappen zijn interessant. We vinden ook kenmerken die vaker in historische verhalen gebaseerd op secundaire bronnen voorkomen (gelukkig niet in alle), zoals steeds kortere periodes richting het heden die vervolgens wel met steeds meer detail (en dus pagina’s) worden beschreven, steeds meer de mening van de auteur in de tekst richting hetzelfde heden en de toekomst, en regelmatig de wens van de (in elk geval van deze) lezer om meer detail te krijgen over wat blijkbaar een belangrijke gebeurtenis was.

Het zou uiteraard betrekkelijk naïef zijn om de inrichting van het Nederlandse landschap door aan de staat gelieerde partijen en instituties en de daarmee gepaard gaande

veranderingen (andere veiligheid, directere en snellere verbindingen et cetera) binnen Nederland niet in verband te brengen met wat Nederlanders (zijn gaan) denken over het leven, wonen en werken in Nederland. Hoe je omgeving verandert en wordt getransformeerd, beïnvloedt uiteraard je idee over waar je bent. Maar om nou zo simpel te stellen dat de waterhuishouding in West-Nederland de boel als Nederlandse natie bij elkaar heeft gebracht gaat te ver. Er zijn dan ook behoorlijk veel andere aspecten die benoemd hadden moeten worden in het boek, zoals de betekenis van al die conflicten rond ingrepen, de vele plannen die of niet zijn uitgevoerd of door de tijd werden ingehaald, de relatie met gebieden verder weg van de Randstad (bijvoorbeeld Limburg en Groningen), andere typen infrastructuur en de relaties met de buurlanden en Europa. Natievorming, als dat al als onafhankelijk concept beschreven kan worden, gaat verder dan de natte staat zoals die in West-Nederland is gerealiseerd. De relatie tussen omgeving en opvatting is eenvoudigweg veel ingewikkelder.

MAURITS ERTSEN

Hillebrand Ehrenburg en Marcel Meyer, *Bouwen aan de Wilde Kust. Geschiedenis van de civiele infrastructuur van Suriname tot 1945*. LM Publishers, Volendam 2015. 368 blz. Geïll. ISBN 978-94-6022-401-0. €37,50

Dit overzichtswerk van door Europeanen (overwegend Nederlanders) aangelegde werken in Suriname (plus enige aandacht voor de wat minder bekende gebieden die later aan de Engelsen zijn overgedragen) bevat meer dan het type infrastructuur dat in ons Tijdschrift aan bod komt. Immers, waterstaatsgeschiedenis houdt zich niet bezig met spoorlijnen of delfstoffen. Aangezien het merendeel van de hoofdstukken wel betrekking heeft op waterstaat, zoals polders, wegen, en bescherming tegen water, is een recensie van dit boek hier zeker op zijn plaats.

In elf hoofdstukken plus Inleiding en Epiloog (die overigens meer een samenvatting is) wordt de lezer meegenomen in de werken die in Suriname zijn aangelegd voor de Tweede Wereldoorlog. Af en toe wordt een uitstapje gemaakt naar de periode na 1945, maar dat is duidelijk een tijdvak dat de auteurs niet wilden bespreken. Op zich is een keuze voor inperking begrijpelijk, al was het alleen maar om niet nog meer pagina's te krijgen, maar echt duidelijk waarom de keuze inhoudelijk te verdedigen is vinden we niet in de tekst. We krijgen de belofte dat de geschiedenis van de Surinaamse infrastructuur van na 1945 heel anders zal zijn dan die nu in het boek staat, met schaalvergroting en een andere positie ten opzichte van Nederland als belangrijkste overgebleven kolonie, maar verder gaan de auteurs niet.

Wat de auteurs wel doen, is een weliswaar vooral beschrijvend, maar wel degelijk boeiend overzicht geven van wat er allemaal is aangelegd door Europeanen in het Suriname van voor 1945. In het boek wordt de term 'infrastructuur' verder niet gespecificeerd en lijkt het begrip gereserveerd te worden voor Europese werken – alsof andere (eerdere) bewoners niets bouwden. Wat mij betreft is de keuze voor deze afbakening thematisch wel te begrijpen, maar strikt genomen is er geen reden om de term infrastructuur voor Europese actoren te reserveren. Gelukkig komt in het boek nadrukkelijk wel naar voren dat vele niet-Europeanen hun bijdrage aan het realiseren van Surinaamse infrastructuur gaven en er regelmatig ook een eigen draai aan gaven, zoals bijvoorbeeld in het realiseren van kleinschalige landbouw.

Het boek begint met een overzicht van de grote landbouw, oftewel de plantages waar het allemaal mee begon in termen van Europese kolonisatie. We lezen over ontginningspatronen, die direct gerelateerd zijn aan de rivieren, kreken en andere watergangen. We krijgen een mooi historisch overzicht van plannen en hoe de plantages functioneerden met daarbij gedetailleerde inzichten in de techniek van het polderen. Daarna wordt in twee hoofdstukken besproken welke watergangen en wegen allemaal aangelegd zijn. Deze hoofdstukken zijn zeker interessant, maar wel wat opsommerig van karakter.