

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.

De hoofdstukken over Paramaribo en Nickerie zijn daarentegen weer een heel behoorlijk geslaagde mix van meer traditionele geschiedenis en technische detaillering. Dat geldt ook zeker voor de hoofdstukken over grondstoffen en de Lawaspoorlijn, die het goud zou moeten transporteren dat nooit echt gevonden werd. Dit laatste hoofdstuk laat prachtig zien dat het spreken van succes of mislukking vanuit een historisch oogpunt beter vermeden kan worden. De auteurs laten goed zien dat de spoorlijn weliswaar niet heeft gebracht wat de bedoeling was, maar dat er wel allerlei andere ontwikkelingen zijn geweest die nauw met de lijn samenhangen. In de twee afsluitende hoofdstukken lezen we over bouwmaterialen en de organisatie van mensen die deze bouwwerken allemaal mogelijk hebben gemaakt.

Dit boek is geen geschiedenis in de strikt chronologische zin van het woord, met een begin en een eind in de tijd voor een bepaalde periode. We lezen deelgeschiedenissen van thema's, in dit geval van verschillende infrastructuren, met allemaal hun eigen chronologie. Deze opzet heeft als nadeel dat de lezer soms wat overzicht zou kunnen missen, ook al omdat er in latere hoofdstukken soms nieuwe aspecten worden geïntroduceerd die voor heel Suriname relevant lijken te zijn (het vestigingsbeleid bijvoorbeeld). Toch is de thematische keuze geslaagd. De lezer krijgt interessante verhandelingen over de verschillende typen infrastructuur en is met wat moeite goed in staat toch de samenhang tussen de typen en de grotere historische lijn te bevatten. Het grote voordeel van alle parallelle deelgeschiedenissen is dat we duidelijk te zien krijgen hoeveel er tegelijk gedaan werd in Suriname aan het realiseren van bouwwerken van verschillende aard. Wat ik persoonlijk een leuke toevoeging had gevonden is een overzichtskaart van Suriname. De historische kaart op bladzijde 202 had wellicht prominenter afgedrukt kunnen worden?

Al met al vind ik *Bouwen aan de Wilde Kust* een leuk boek, met een mooi overzicht van infrastructurale werken in Suriname. Het is een prima toevoeging aan het repertoire rond Nederlands-koloniale civiele techniek, waar ik zelf ook een bijdrage aan heb mogen geven. De relatie met de veel bekendere kolonie in de Oost komt in het boek ook hier en daar aan de orde. Juist door de niet-nadrukkelijke manier van vergelijken, op basis van de Surinaamse situatie, slaagt het boek erin de plaats van Suriname en de infrastructuur aldaar binnen de Nederlandse koloniale wereld en (in mindere mate) de internationale context goed weer te geven. En nu maar hopen dat er nog een vervolg in zit van de Surinaamse infrastructuur van na 1945!

Henk van de Laak, *De Dienstkring. De voordeur van Rijkswaterstaat*. Bestelbaar bij de auteur, [henkvandelaak@home.nl](mailto:henkvandelaak@home.nl). 240 blz. Geïll. ISBN 978-94-6247-047-7. €27,95 incl. verzendkosten.

WIL LASES

De auteur, oud dienstkringhoofd, had geconstateerd dat bij alles wat tot nu toe over de historie van Rijkswaterstaat (RWS) is geschreven, de dienstkring nauwelijks aan bod is gekomen. Hij begon in 2011 zijn onderzoek naar de historie van de dienstkringen met de bedoeling dit af te ronden in 2014 met de viering van het 120-jarig bestaan van de Vereniging van Waterstaatskundig Ambtenaren, nu Vereniging van Infra-Beheerders. De dienstkringhoofden zijn lid van deze Vereniging.

Een uitstekend initiatief. De dienstkringen voerden de bediening en het beheer en onderhoud van waterstaatswerken uit. De medewerkers waren het gezicht en de oren van RWS in de regio en waren laagdrempelig toegankelijk voor de burgers. Terecht draagt het boek als tweede titel: *De voordeur van Rijkswaterstaat*. Het bestaansrecht van de dienstkringen is 120 jaar onomstreden geweest.

De auteur ziet met name de medewerkers van RWS en van het bedrijfsleven, dat met de dienstkringen heeft gewerkt, als doelgroepen. Hij heeft heel veel gegevens verzameld en in dit boek zo goed mogelijk gegroepeerd. Hij heeft voor een driedeling gekozen. Deel 1 beschrijft het ontstaan in 1884 en de ontwikkeling van de dienstkringen in aantal en