

1 Vergelijk mijn 'Stedelijke economie en arbeidsmarkt. Amsterdam in de eerste helft van de negentiende eeuw', *BMGN*, CI (1986) 551-580.

G. J. Hooykaas, ed., *De briefwisseling van J. R. Thorbecke, III, 1836-1840* (Rijks geschiedkundige publication, kleine serie LXIV; 's-Gravenhage: Nijhoff, 1988, x + 613 blz., f65,- (geb.), f55,- (ingen.), ISBN 90 6890 204 0).

Dit derde deel van Thorbeckes *Briefwisseling* geeft de lezer allereerst inzicht in zijn leven als hoogleraar te Leiden. Bekend was Thorbeckes polemieek met Groen over de zaak der afgescheidenen. Brieven over deze zaak vindt men in dit deel. Nieuw is Thorbeckes correspondentie met Geel. De beide heren bespraken plannen tot oprichting van een nieuw kritisch tijdschrift waarin 'uitsluitend knappe en rijpe mannen ... [zullen] ... schrijven' (57). Het had dus een soort *Gids* moeten worden. Belangrijk is dit deel natuurlijk ook, doordat het Thorbeckes intrede in de politiek documenteert. Zijn *Aanteekening op de Grondwet* verscheen in 1839 en in 1840 werd hij gekozen tot lid van de Dubbele Kamer die de grondwetswijzigingen moest vaststellen. Het feit dat Thorbecke principieel tegen alle wijzigingen stemde maakte hem tot één van de belangrijkste oppositionele figuren van het vigerende politieke stelsel.

Over zijn politieke denkbeelden brengt dit deel geen opzienbarende nieuwe feiten aan het licht. In zijn aanbevelingen en stemgedrag ging Thorbecke er van uit dat de bestaande grondwet onder Willem I nooit goed gefunctioneerd had. Dat feit diende in de eerste plaats te veranderen. In september 1839 schrijft hij aan zijn Leidse collega Van Assen: 'Alleen het innig besef eener goede en groote zaak kan maken, dat men, lettende hoe de grondwet sedert 1815 is behandeld, mishandeld of veronachtzaamd, zulk een Augiasstal zonder razen opruimt' (291). Als men de ontwikkeling van zijn denkbeelden tot in 1848 vervolgt is het interessant om vast te stellen dat Thorbecke altijd is blijven vasthouden aan het concept van 1815 en dat hij zich slechts liet overtuigen toen hij voor zich zelf had vastgesteld dat de liberale ideeën daarin pasten. Hij werd liberaal, maar bleef een doctrinair.

Het belangrijkste aspect dat dit deel aan Thorbeckes biografie toevoegt betreft, meen ik, zijn verhouding tot zijn tijdgenoten. In de jaren 1836-1840 is zijn publieke persoonlijkheid tot volle ontplooiing gekomen. Maar deze persoonlijkheid had zijn schaduwzijde. Hooykaas schrijft in zijn inleiding dat Thorbecke 'een absolute scheiding [kon] maken tussen personen en zaken: als het er voor hem op aan kwam ging de zaak boven de persoon' (viii). Ik waag te betwijfelen of Thorbecke zelf die scheiding kon maken. Zijn brieven staan vol hatelijkheden aan het adres van diegenen met wie hij van mening verschilde. Met een lichte huivering beseft men dat Thorbecke met bijna alle brieveschrijvers in dit deel, die tot de kring van zijn vertrouwelingen behoorden, gebrouilleerd is geraakt. Van Assen, Box, Geel, Schimmelpenninck van der Oye, Groen (in zekere zin)... : wie niet voor Thorbecke was, werkte tegen hem en kreeg de volle laag van zijn kritiek.

De bezorging van dit deel is weer een monument van geleerdheid. Over de wijze van bezorging kan men van mening verschillen, de uitvoering is echter perfect. De formules, waarbij niet alleen een keuze van Thorbeckes brieven, maar ook die van zijn correspondenten wordt afgedrukt maakt lezing van dit deel tot een zelfstandig genoegen. Ik hoop dat men deze formules zal handhaven en zich in toekomstige delen niet tot de brieven van Thorbecke zelf zal gaan beperken. Zoals uit krantenpublicaties blijkt is Hooykaas' positie als docent aan de Utrechtse universiteit in het geding. Nu, in augustus 1990, is in deze kwestie nog steeds geen klaarheid

gebracht. Men kan slechts hopen dat deze beschamende gang van zaken Hooykaas niet de lust ontneeft voort te gaan met het werk waarvan alleen hij verstand heeft.

Rest te vermelden dat het woord 'filosoof' in de Inleiding op pagina ix 'filoloog' moet zijn.

F. L. van Holthoorn

J. A. Faber, ed., *Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland* (Amsterdam: Meulenhoff Informatief, Utrecht: Nederlandse Spoorwegen, 1989, 384 blz., f59,50, ISBN 90 290 9618 7); G. H. Jansen; *Verzonken spoor. Gesprekken met oud-werknemers van de spoorwegen* (Amsterdam: Meulenhoff, Utrecht: Nederlandse Spoorwegen, 1989, 199 blz., f25,-, ISBN 90 290 9628 4); A. Doedens, L. Mulder, *Een spoor van verandering. Nederland en 150 jaar spoorwegen (1839-1989)* (Baarn: Bosch & Keuning, 1989, 190 blz., f34,90, ISBN 90 246 4662 6); H. Vieveen, H. Sijsling, *Treindesign. De ontwikkeling van spoorwegmateriaal in Nederland* (Amsterdam: AHA Books, 1989, 127 blz., f59,90, ISBN 90 5246 001 9); H. G. Hesselink, *Spoorwegen in Nederland 100 jaar geleden 1880-1899* (Brussel: G. Blanchart & Cie, 1989, 216 blz., ISBN 2 87202 006 3); H. C. Arbouw, J. R. Bos, *Schakel tussen noorden zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht* (Kwartaal & Tekens Extra XI; Dordrecht: Gemeentearchief, 1989, 95 blz., f12,50).

Het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland is vanzelfsprekend aanleiding geweest voor een stroom van publikaties op dit toch al niet slecht bedeelde terrein. Als min of meer officieel gedenkboek mag gelden J. A. Faber, ed., *Het spoor* naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen. In een achttal hoofdstukken worden verleden, heden en toekomst van de spoorwegen in Nederland behandeld, zowel van de economische, sociale, technische als planologische kant. Hoewel Faber zijn auteurs aardig in de hand heeft weten te houden, sluipen er natuurlijk toch kleine oneffenheden in, maar de kwaliteit van het geheel is zeer hoog. De beide historische bijdragen (van Van den Broeke), de technische (A. D. de Pater) en de planologische (Dijksterhuis) spreken misschien het gemakkelijkst aan, maar ook de economische kant van het spoorbedrijf (Prins), de sociale functie van de NS na 1945 (Zijderveld) en de toekomst (Van der Linden) worden goed belicht, terwijl de moeilijke positie van de NS-directies tegenover de overheid (Van den Noort) uitstekend wordt geschetst. Het boek is met veel fanfare gepresenteerd als bestemd voor een groot publiek, en de uitvoering en prijs zijn daar op afgestemd. Honderden illustraties, veel in kleur, grafieken en tekeningen verhogen de aantrekkelijkheid in niet geringe mate, maar de tekst is misschien wat te wetenschappelijk om dat grote publiek ook werkelijk te boeien. Aan de kwaliteit van het boek doet dit echter natuurlijk niets af.

Als een soort extra-bijdrage hebben dezelfde uitgevers nog een boek van geheel andere aard het licht doen zien: G. H. Jansen, *Verzonken spoor*. In 14 interviews met oud-spoormannen (en twee spoorvrouwen) van wie de oudste al voor de eerste wereldoorlog in dienst kwam, wordt het werken bij het spoor van onder af bekeken. Uit alle lagen van het bedrijf zijn gepensioneerden gevonden die een aardig verhaal wisten te vertellen over hun eigen wederwaardigheden bij dezelfde werkgever. De keuze is natuurlijk zeer persoonlijk, maar ik zou ook wel wat meer middenkader aan het woord hebben willen zien. Wat uit vrijwel alle interviews naar voren komt is wel het grote saamhorigheidsgevoel van alle betrokkenen. Het spoor was één grote familie en men was trots erbij te horen. Maar tegelijkertijd was de afstand tussen het personeel aan de basis en 'Utrecht' bijna onoverbrugbaar. De heren in de directiegebouwen leefden blijkbaar in een