

A. J. Veenendaal jr., *De ijzeren weg in een land vol water. Beknopte geschiedenis van de spoorwegen in Nederland 1834-1958* (Amsterdam: De Bataafsche leeuw, 1998, 192 biz., f46,-, ISBN 90 6707 461 6).

Het idee voor *De ijzeren weg in een land vol water* werd, zoals de auteur in de inleiding vertelt, min of meer tegelijkertijd geboren met de start van het ambitieuze project van de Nederlandse Spoorwegen om alle spoorwegarchieven in Nederland bij elkaar te brengen en te inventariseren. Dit project werd in 1996 officieel gestart en de verwachting is dat het resultaat voor toekomstige onderzoekers een groot gemak zal betekenen. Het lag voor de hand dat voor hen een beknopt overzicht van de Nederlandse spoorweggeschiedenis eveneens van nut zou kunnen zijn, te meer omdat een algemeen overzicht van de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland in een handzaam formaat na het standaardwerk van Jonckers Nieboer uit 1938 niet meer is verschenen. Een nieuwe, algemene, maar beknopte geschiedenis van de spoorwegen in Nederland leek daarom hard nodig. En A. J. Veenendaal jr. is in deze opzet met glans geslaagd. De auteur is als wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Instituut voor Nederlandse geschiedenis te Den Haag en heeft al meerdere publicaties op het gebied van Amerikaanse en Nederlandse spoorweggeschiedenis op zijn naam staan.

Dit beknopte standaardwerk begint in 1834, het jaar waarin de eerste geldlening van 12 miljoen gulden voor spoorwegaanleg werd uitgezet. Veenendaal heeft de geschiedenis van de spoorwegen in vijf periodes ingedeeld en beschrijft in iedere periode nauwgezet een groot aantal kanten van het spoorwegbedrijf. Het eerste hoofdstuk (1834-1870) beschrijft de periode van particulier ondernemerschap en staatsaanleg. In de twee decennia die daarop volgen (1870-1890) krijgt het spoorwegnet steeds meer vorm en is het bijna compleet. De periode rond de eeuwwisseling kenschetst hij als een periode van concentratie en concurrentie, terwijl uit zijn beschrijving van de spoorwegen tijdens de Eerste Wereldoorlog en het Interbellum blijkt, dat de overheid zich steeds meer met de spoorwegen gaat bemoeien. Tot slot beschrijft hij in het laatste hoofdstuk de periode van de Tweede Wereldoorlog en het naoorlogse herstel. De auteur heeft bewust 1958 als eindpunt van zijn beschrijving gekozen. In dat jaar was de oorlogsschade hersteld, het spoorwegnet grotendeels geëlektrificeerd en verder gemoderniseerd. Volgens hem is de periode in de spoorweggeschiedenis die hierop volgt, elders al uitvoerig beschreven en per slot van rekening was het doel van dit boek, een beknopte geschiedenis te schrijven van de spoorwegen in Nederland.

De titel van het boek, *De ijzeren weg in een land vol water*, doet vermoeden dat de auteur een strijd bespeurt tussen de spoorweg en het waterrijke Nederland. Toch wordt deze strijd niet als zodanig beschreven. Vanzelfsprekend waren de vele rivieren in Nederland een uitdaging voor de spoorwegbouwers, maar uit de beschrijving blijkt dat deze uitdaging over het algemeen zonder veel strijd werd aangenomen en gewonnen.

De vele geografische overzichten die in het boek zijn opgenomen van de verschillende lijnen van de diverse spoorwegmaatschappijen die actief waren in Nederland, dragen zeer zeker bij tot een beter begrip van de beschreven ontwikkelingen. En de vele afbeeldingen kleuren dit beeld nog verder in. Er is gekozen voor een tekst zonder voetnoten, die zowel voor historici als voor geïnteresseerden in de spoorweggeschiedenis bruikbaar is. Door een uitgebreide bibliografie (opgesplitst naar verschillende thema's zoals 'Spoorwegen: buurlanden' en 'Elektrische en diesellocomotieven en treinstellen') worden onderzoekers verder op weg geholpen. Een overzicht van archiefbewaarpplaatsen is bewust weggelaten, omdat te zijner tijd, na voltooiing van het al eerder genoemde project, een complete inventaris zal verschijnen. Wel bevat het boek een uitgebreid register.

Eén kleine kanttekening rest. Het is jammer dat een samenvatting in dit boek geheel ont-

breekt. Niet altijd is het makkelijk in de veelheid van details de juiste ontwikkelingen en trends te ontwaren. Een samenvatting had dit beknopte overzichtswerk nog handzamer gemaakt dan het ook nu al is.

H. E. Koelewijn

A.Th. Boone, *Bekering en beschaving. De agogische activiteiten van het Nederlandsch zendelinggenootschap in Oost-Java (1840-1865)* (Dissertatie Vrije Universiteit 1997, Mission XVIII; Zoetermeer: Boekencentrum, 1997, xiv + 218 blz., f38,50, ISBN 90 239 0354 4).

Niet altijd is duidelijk dat achter het gebruik van dezelfde woorden en begrippen een heel andere lading schuil kan gaan. Vooral bij het overbrengen van godsdienstige begrippen gaapt er vaak een kloof tussen de wereld van de zending en die van de bekeerling. Soms neemt de zending genoeg met een onvolledig begrip op grond van de hogere doelstelling, bekering tot het christendom, en hoopt dat de bekeerling op termijn in de kennis van de nieuwe leer zal groeien. Wie daarmee geen genoeg neemt, maar een volledig begrip eist van het geleerde, zal de vraag moeten stellen of het voordragen van de andere leer wel de juiste manier is en of het niet beter is dat de bekeerling eerst wordt opgevoed tot het niveau van de gevende samenleving. Immers dan pas is hij in staat het gebodene adequaat te verwerken. In 1863, kort nadat de zending de eerste successen had geboekt op Oost-Java, kaarte de zending S. E. Harthoorn deze problematiek op luidruchtige wijze aan met de uitgave van zijn studie *De evangelische zending en Oost-Java. Eene kritische bijdrage*. De dissertatie van Boone, verdedigd aan de Vrije Universiteit van Amsterdam, gaat over de achtergronden van deze discussie en de ontwikkeling van de opvattingen over zending onder de Javanen tussen 1840 en 1865. De auteur beperkt zich niet tot dit conflict, maar plaatst dit, terecht, in de godsdienstige ontwikkelingen in Nederland: de opkomst van de Groninger richting en het modernisme enerzijds en de orthodoxie anderzijds. Hiermee wordt voorkomen dat de geschriften van Harthoorn worden gezien als de reacties van een gefrustreerd prediker, die zijn eigen mislukking maskeert door het werk van anderen af te kraken.

Christelijke zending op het Javaanse platteland was een nieuw verschijnsel. De onwil van de Oost-Indische Compagnie en later van het Indische gouvernement, om zending toe te laten, kwam voort uit de vrees voor onrust die kerstening onder islamieten zou oproepen. Desondanks werden rond 1850 verschillende groepen inheemse christenen gevonden rond Soerabaja. Sommigen dankten hun overgang aan de activiteiten van lokale piëtisten van Indo-Europese herkomst; het ontstaan van een andere groep was het verrassende gevolg van de verspreiding van christelijke tractaten onder de Javaanse bevolking. Zonder verdere leiding ontwikkelde zich op grond van de studie van die tractaten een christelijke groep van Javaanse oorsprong. Er bestonden tussen de groepen grote verschillen. Deze hadden voor een groot deel van doen met de vraag of men de Javaan in zijn eigen omgeving moest laten of dat hij ook uiterlijk Europese gebruiken moest overnemen, zoals het knippen van zijn haar en het afdoen van zijn hoofddoek in de kerk. De eisen die door de verschillende autochtone groepsleiders aan de bekeerlingen werden gesteld, verschilden aanzienlijk. Het NZG sprong hierop in en stuurde een aantal zendingen. De start was echter niet eenvoudig, zowel vanwege taalproblemen als de gevestigde posities van de Nederlandse begeleiders van de bestaande Javaanse gemeenten.

De ontwikkeling van de ideeën over de beste methode van zending was grotendeels het werk van twee mannen: J. E. Jellesma (1848-1858) en S. E. Harthoorn (1855-1863). Hoewel zij hun opvattingen grotendeels in de praktijk leerden, lag achter de aanpak die zij uiteindelijk kozen