

(en in het bijzonder de rol van leidsvrouwen als Jungius, Groshans en Cécile Goekoop-de Jong van Beek en Donk daarin), die Kluveld in hoofdstuk 3 voor het anti-vivisectionisme verder uitwerkt, werd al jaren geleden door mij aangetoond, zonder dat de auteur dit vermeldt. Kluvels conclusie dat de benaming 'beschavingsoffensief' in het geval van de anti-vivisectiebeweging niet goed bruikbaar is, omdat ze 'te veel aspecten van (hun) expressieve politiek' zou verhullen (221), wordt elders door haar zelf tegengesproken: daar worden anti-vivisectionisten wel degelijk als dragers van een beschavingsoffensief getypeerd (195). In haar ijver om anti-vivisectionisten scherp af te grenzen van dierenbeschermers heeft ze geen oog voor het feit dat de Dierenbescherming al van het begin (1864) af zowel de 'expressieve' als 'instrumentele' stijl hanteerden: ze streefden zowel naar het 'opwekken ten goede van de wegeezinden' als 'het bedwingen van het kwaad bij den onwilligen.' Aan de andere kant is Kluveld er zozeer op gebrand aan te tonen dat de 'expressieve stijl' niet tot de anti-vivisectionisten was beperkt maar ook in kringen van hun tegenstanders was terug te vinden (en in de Nederlandse politiek rond 1900 als geheel mogelijk dus een veel grotere rol speelde dan tot nu toe werd gedacht), dat ze in haar conclusie negeert hoe sterk de anti-vivisectionisten zelf resultaat-gericht dachten.

Hoe Kluveld er ook op hamert dat de anti-vivisectionisten niet zozeer erop uit waren om een concreet politiek resultaat te bereiken alswel om door het vivisectie-vraagstuk onder de publieke aandacht te brengen een morele en religieuze levenshouding tot uitdrukking te brengen, uiteindelijk moet ze toch toegeven (198-199) dat na de Eerste Wereldoorlog waarschijnlijk veel leden van de beweging afhaakten vanwege het 'uitblijven van een wettelijke regeling'. Ook de voorzitter van de bond zelf, Suze Groshans, klaagde toen over het gebrek aan 'direct waarneembaar resultaat'. Menig anti-vivisectionist dacht zelf blijkbaar toch in het winnaars- en verliezersperspectief. Maar in de conclusie van haar boek (221-222) keert deze opmerkelijke bevinding niet terug.

De enige zuivere representant van de 'expressieve stijl' van de anti-vivisectionisten lijkt Felix Ortt te zijn geweest, die geen heil zag in een wettelijk verbod op dierproeven en zijn strijd tegen de vivisectie presenteerde als de navolging van Christus. Maar zelfs deze kroongetuige was niet recht in de leer. Anders dan Kluveld betoogt (201), keerde Ortt zich aan het einde van de Eerste Wereldoorlog niet tegen een toenadering van anti-vivisectionisten en dierenbeschermers, die zowel een instrumentele als expressieve politiek voorstonden. Integendeel, hij was aan het begin van de jaren twintig bestuurslid van de afdeling Gooi- en Eemland van de Dierenbescherming, hij zat (met Groshans) in het hoofdbestuur van de vereniging en hij zat (alweer met Groshans) ook in het bestuur van de Criellaert Stichting, die sinds 1917 de propaganda van de beweging financierde. Ortt deed in werkelijkheid meer water in de wijn dan hij misschien in geschrifte pretendeerde.

Als beschrijving van de denkwereld van de pro- en anti-vivisectionisten rond de vorige eeuwwisseling — en in het bijzonder die van Felix Ortt — heeft het boek van mevrouw Kluveld overigens wel degelijk zijn waarde.

C. A. Davids

J. E. Korteweg, *Hollands Glorie? De Nederlandse zeesleepvaart als nationaal symbool* (Amsterdam: De Bataafsche leeuw, 2000, 296 blz., €1,53, ISBN 90 6707 523 X).

Sinds *Slepende rijk. Het ontstaan der Nederlandse zeesleepvaart 1813-1870* van J. H. Bolland in 1968 is er vanuit wetenschappelijke (maritiem-historische) kring weinig aandacht meer besteed aan de Nederlandse zeesleepvaart. Dat is jammer, omdat de Nederlandse sleepvaart en

het daarmee samenhangende bergingswerk een bijzondere plaats lijken in te nemen in de (internationale) maritieme wereld. In *Hollands Glorie?* staat de Nederlandse zeesleepvaart centraal. Bovendien, zoals de ondertitel aangeeft, heeft de auteur onderzoek gedaan naar de symbolische waarde van de Nederlandse zeesleepvaart.

Om de (ontwikkeling van de) zeesleepvaart inzichtelijk te maken heeft Korteweg het thema verdeeld in drie parten: de tijdvakken 1892-1914, 1918-1940 en 1945-2000. Elk deel behandelt eerst de zeesleepvaart (de feiten) en vervolgens de symboolwaarde aan de hand van meningen en uitingen in de pers. Door vergelijking met andere nationale symbolen, zoals bijvoorbeeld het koningshuis of de luchtvaart, toetst Korteweg haar hypothese of de sleepvaart een daarmee vergelijkbare symboolfunctie vervulde. Het onderzoek is gebaseerd op archiefmateriaal, films, een klein aantal kranten, twee periodieken en wat interviews.

In het eerste tijdvak ontwikkelde de rivier- en havensleepvaart zich tot zeesleepvaart. De groeiende wereldeconomie en de daarmee gepaard gaande schaalvergroting van het vervoer te water deden de Nederlandse sleepers de zee op gaan. De toenemende productie van baggervaartuigen en drijvende dokken speelde daarbij een belangrijke rol. Uitvindingen als draadloze telegrafie maakten de sleepers gemakkelijk bereikbaar (en vergrootte aldus hun inzetbaarheid), de automatische sleeplier deed het trekvermogen van de schepen toenemen. Kortom, er zat groei en ontwikkeling in het bedrijf. Na de onderbreking door de Eerste Wereldoorlog pikte de zeesleepvaart de draad weer op. De te sleepen objecten werden groter, de sleepboten werden (dus) ook sterker. De in 1933 van stapel gelopen 'Zwarte Zee' was een voorbeeld bij uitstek van die trend. Pas na de Tweede Wereldoorlog zou een sterkere sleper worden gebouwd. In de jaren 1918 tot 1940 wist het handjevol Nederlandse (zee)sleepbedrijven de Europese markt haast ongemerkt te veroveren. Na de Tweede Wereldoorlog ging het verder bergop met de Nederlandse zeesleepvaart. De opkomst van de *offshore* en de (superrampen met) olietankers betekenden een vergroting van het aanbod van klussen voor de zeesleepvaart waarvan de Nederlandse zeesleepondernemingen dankbaar gebruik maakten. Per genoemde periode worden niet alleen de *faits et gestes* uit de doeken gedaan, ook de schepen zelf, de bemanningen en de gages komen aan bod.

Met dit alles zou menigeen die is geïnteresseerd in de geschiedenis van de Nederlandse zeesleepvaart, al heel tevreden zijn. Echter, de centrale vraagstelling van *Hollands Glorie?* is 'of en, zo ja, hoe de zeesleepvaart in de twintigste eeuw tot nationaal symbool kon uitgroeien' (12). In de inleiding en hoofdstuk 1 legt Korteweg uit wat een nationaal symbool is, wat het nationalisme in Nederland is, wat het Nederlandse volkskarakter zou zijn en hoe een symbool tot nationaal symbool wordt. Maar is dat eigenlijk nog wel de vraag? In het woord vooraf namelijk blijkt dat de uitkomst van het onderzoek al vaststaat. De zeesleepvaart is een 'belangrijk symbool van nationale trots' geweest (7). Wie dat niet onmiddellijk heeft begrepen, krijgt het nog eens ingepeperd in de inleiding, waar Korteweg het heeft over een 'dergelijk groots en meeslepend symbool van trots en vaderlandsliefde (Hollands Glorie!)' (9), 'nationale symbolen zoals de zeesleepvaart' (11), 'die niet voor niets de eretitel Hollands Glorie heeft ontvangen.' (12)

Uit compositorische overwegingen lijkt het me sowieso niet handig om de ontknoping van een verhaal in het woord vooraf te onthullen. Daar komt bij dat de lezer, gewaarschuwd door de reeds bekende uitkomst, des te kritischer zal kijken naar de argumentatie op grond waarvan de schrijver tot zijn 'beginconclusie' is gekomen. En met die argumentatie heb ik hier en daar moeite. Ondoorgroendelijk is de passage dat de visie van 'de landrot' op het 'voor iedereen zichtbare' sleepwerk een belangrijke rol heeft gespeeld, dat Kipling een lijnschip als 'lady' omschreef, dat passagiersschepen die kwalificatie 'terecht' overnamen, dat echter zeeslepers majesteitelijk zijn en dat een Amerikaans gedicht over een havensleper aldus een fraai beeld van de zeesleper als nationaal symbool biedt (10).

In hoofdstuk 1 wordt de lezer wegwijs gemaakt in de 'complexe problematiek' (13) van definities van en opinies over nationalisme, volkskarakter, symbolen en aanverwante artikelen. Als uitgangspunt voor de bespreking van deze netelige kwestie dienen een woordenboek en een schoolboek (15 en 16). Nationalisme, zo stelt Korteweg vast, zit heel wat complexer in elkaar dan dergelijke boeken suggereren. Die bevinding doet de auteur besluiten om het probleem dan maar te beschouwen als een kwal waar men omheen moet lopen. Aan het eind van het hoofdstuk krijgt de kwal ook nog kameleontische eigenschappen toegedicht, moet het weekdier in een vreemdgevormd en hol (!) vat gemengd worden met de rest en levert deze exercitie aldus een nationaal symbool op (23 en 24). Het lijkt wel Harry Potter. Aan het eind van het hoofdstuk stelt Korteweg nogmaals vast dat nationale symboliek 'een uiterst complex, grillig en ongrijpbaar gebeuren' is (24). Maar hoe dat ook zij, dat ontslaat naar mijn stellige overtuiging de historicus niet van de plicht deugdelijk bewijs te leveren. En daar nu gaat het mis.

Terwijl Korteweg beschrijft dat tussen 1892 en 1914 in de media of door de politiek hoe genaamd geen enkele aandacht wordt besteed aan de zeesleepvaart, luidt haar conclusie daarentegen dat 'de basis voor de toekomst van het nationale symbool zeesleepvaart wel degelijk werd gelegd.' Vervolgens laat Korteweg de lezer zien dat het tijdens het Interbellum niet veel anders gesteld was met de (publieke) belangstelling voor de (zee)sleepvaart (87, 111, 119, 122, 124). Maar haar interpretatie van die stilte is dat deze 'treffend aangeeft' hoe de zeesleepvaart in die periode gestalte kreeg als nationaal symbool (125). Het imago van de zeesleepvaart als nationaal symbool verbeterde zelfs sterk (246), wat dat ook betekenen moge.

In 1940 verscheen *Hollands Glorie* van Jan de Hartog. Wie denkt vanaf dat moment door Korteweg om de oren te worden geslagen met alle mogelijke argumenten en bewijzen om de juistheid van de ruimhartig beleden 'beginconclusie' te staven, wordt andermaal teleurgesteld. Barsten tijdens en na de oorlog de kranten van artikelen over de sleepvaart? Nee. Achtergrondartikelen dan? Nee. Grepen uit het verleden? Nee, behalve in de bedrijfsbladen zelf (192). En dan ineens lezen we: 'over het geheel genomen was het met de persoonlijke aandacht van de media voor de mannen van de zeesleep vaart zelf na 1965 zo goed als gedaan (197).' Voordat we goed en wel doorhadden dat de zeesleepvaart een nationaal symbool was (na 1945), bleek de hype alweer voorbij (voor 1965).

'Nationale symboliek is een schier onnavolgbaar gebeuren,' aldus Korteweg (243). Die constatering had voor haar een waarschuwing moeten zijn. De selectie van bronnen is te beperkt en eenzijdig. Van een objectieve en kritische interpretatie van het materiaal is geen sprake. De definities en omschrijvingen rammelen aan alle kanten of worden simpelweg uit de weg gegaan. Waar het op de argumentatie aankomt, komt deze onvoldoende uit de verf. De maritieme geschiedenis had meer gehad aan de beantwoording van de vraag hoe de Nederlandse zeesleepvaart kon uitgroeien tot een bedrijf van wereldfaam. In de ban van 'Hollands Glorie' is Korteweg door haar eigen idee op sleeptouw genomen. Helaas, temidden van de 'overslaande watergolven' (35) heeft de combinatie jammerlijk schipbreuk geleden.

P. C. van Royen

J. G. S. J. van Maarseveen, P. K. Doorn, ed., *Nederland een eeuw geleden geteld. Een terugblik op de samenleving rond 1900* (Amsterdam: Stichting Beheer IISG, 2001, 316 blz., €27,20, ISBN 90 6861 211 5).

Het jaar 1999 was het laatste van de twintigste eeuw en daarmee van het tweede millennium van onze jaartelling. Of viel die eer te beurt aan het jaar 2000? Velen zullen zich de felle