

Zijn enorme werklust uitte zich in de volgende decennia in tientallen belangrijke rapporten, waaraan hij onder meer de bijnaam dr. Cassandra overhield, naar de Trojaanse prinses die de ondergang voorspelde maar gedoemd was om niet geloofd te worden. Zo waarschuwde hij voor de slechte toestand van de dijken van Zeeland en Zuid-Holland. Na een stormvloed in 1943 waarschuwde Van Veen opnieuw voor een dreigende watersnoodramp. De oorlog, de stroperige besluitvorming en de nadruk op de wederopbouw daarna maakten dat er geen aandacht was voor de verwaarloosde waterwerken. Toen op 1 februari 1953 de dijken doorbraken, kwamen zijn ergste vermoedens uit. Gelukkig voor de drie miljoen inwoners van het hart van Holland kon het gat in de zwakste dijk snel gedicht worden, anders was de ramp nog vele malen groter geweest. De daarna in het leven geroepen Deltacommissie, waarvan Van Veen secretaris werd, werd opnieuw geplaagd door kinnesinne en tekort aan daadkracht. Ondanks dat kwamen de Deltawerken tot stand, die voor een groot deel gevormd werden naar plannen, die hij al veel eerder had gepresenteerd. Het Deltaplan is niet het enige dat Van Veen met vooruitziende blik ontwierp: zo is hij ook de geestelijke vader van de havens op de Maasvlakte en die in het Eems-Dollardgebied.

De biografie geeft een mooi beeld van deze belangrijke ingenieur, een mensensoort die niet vaak onderwerp is van een levensbeschrijving. Bij een dergelijke biografie is de afweging altijd, hoe de wetenschappelijke ideeën van de hoofdpersoon uit te werken. Teveel betekent het afhaken van de gewone lezer, te weinig houdt in dat zijn betekenis voor technisch onderlegden onduidelijk blijft. Van der Ham richt zich met name op het bredere publiek, maar weet toch een indruk te geven van de betekenis van Johan van Veen voor zijn werkveld. De psychologische kant van de biografie had nog wat verder mogen worden uitgediept. Toch wordt pijnlijk duidelijk dat ook voor een technisch begaafde ingenieur sociale vaardigheden en presentatietechnieken van doorslaggevend belang zijn dan plannen. Daardoor is Van Veen, 'excusez le (bon) mot', een roepende in de woestijn gebleven.

Fred Vogelzang

M. Derks, M. Huisman, *'Edelmoedig, fier en vrij.'* *Katholieke arbeidervrouwen en hun beweging in de twintigste eeuw* (Hilversum: Verloren, 2002, 275 blz., €20,-, ISBN 90 6550 708 6).

Tegen het einde van de negentiende eeuw werden katholieke vakverenigingen opgericht, natuurlijk ter onderlinge steun, maar ook om te voorkomen dat katholieke arbeiders in de algemene bonden werden aangestoken door het socialisme van de leiding daarvan. Het boek van J. Perry over deze periode heet ook beeldend: *Roomse kinine tegen rode koorts* (Amsterdam, 1983). Een overzicht van deze geschiedenis is te vinden in de bundel *Katholieke arbeidervrouw* onder redactie van J. Roes, uitgegeven ter gelegenheid van het opgaan van de NKV in het FNV.

Ook *'Edelmoedig, fier en vrij'* dankt zijn ontstaan aan een opheffing: die van de organisatie van katholieke arbeidervrouwen. De vrouwenbeweging van het NKV was bij de fusie van NKV met NNV niet mee overgegaan naar het FNV, maar als Vereniging van Nederlandse katholieke vrouwen zelfstandig geworden. Na een gestadig afkalven van het ledenbestand hief de vereniging zich als niet langer levensvatbaar op. Op voorstel van de bisschop belast met vrouwenaangelegenheden werd toen besloten om de geschiedenis te schrijven van de organisatie waarvan de voorlopers op voorstel van een aalmoezenier in Limburg en een bisschop in Brabant waren opgericht.

Omdat de katholieke arbeidersjeugd ook in een diocesane structuur was georganiseerd, deed

zich behoefte aan een organisatie voor arbeidervrouwen gevoelen. Deze vrouwen moesten immers ontwikkeld worden tot goede huisvrouwen en vooral goede katholieke moeders. Betaalde arbeid werd voor vrouwen uit deze stand alleen acceptabel geacht zolang ze ongehuwd waren. Er bestond al een RK Vrouwenbond, maar die had voornamelijk leden in de middenstand. Deze wilde ook de arbeidervrouwen beschaven en organiseren, maar de geestelijkheid zag in dat arbeidervrouwen zich in hun gezelschap niet op hun gemak voelden. De afdelingen van de Katholieke Arbeiders Vrouwenorganisatie werden dan ook onderdeel van het RK WerkliedenVerbond. (Zie ook M Derks, *Roomse dochters. Katholieke vrouwen en hun beweging* (Baarn, 1992) 52.)

Het RKWV stelde eerst in Limburg en vervolgens ook in Brabant propagandisten / leidsters aan, die zoveel mogelijk in elke parochie vrouwenafdelingen oprichtten met steun van de plaatselijke geestelijkheid en RKWV afdelingen. Herhaaldelijk benadrukken de schrijfsters, dat deze — natuurlijk ongehuwde — leidsters niet afkomstig waren uit de arbeidersklasse. In 1966 werd de KAV omgedoopt tot Vrouwenbeweging van het NKV. Terwijl het NKV steeds minder een standsorganisatie en steeds meer alleen belangenbehartiger werd, bleef de VNKV zich bezighouden met andere, immateriële zaken. Ze bleef een organisatie van doorgaans gehuwde vrouwen uit de arbeidersstand. Gegevens over leeftijdopbouw ontbreken in dit boek, en misschien ook in de archieven. Maar als de foto's een juist beeld geven, sloeg in de jaren tachtig de vergrijzing toe, en in 1996 viel het doek.

De ondertitel schijnt echter aan te duiden dat de schrijfsters de organisatie niet het belangrijkste vinden. Deze is duidelijk geïnspireerd op die van *Roomse dochters. Katholieke vrouwen en hun beweging*. De laatste titel is juist; dat boek gaat over vrouwelijke katholieke gangmakers. De gewone leden van de katholieke arbeidervrouwenorganisaties zijn echter geen gangmakers geweest, ze zijn door de jaren heen vrouwen gebleven die het liefst bij elkaar kwamen zonder verplichtingen, om onderling gezellig samen te zijn. (259) Dit impliceert dat spreken over 'hun beweging' alleen in een andere betekenis kan. Volgens mij voegt 'Edelmoedig, fier en vrij' aan onze kennis van katholieke arbeidervrouwen als groep in de beschreven periode weinig of niets toe. Alles is al gezegd in hoofdstuk 5 van Corrie van Eijls prettig geschreven studie *Maandag nemen we niets meer* (Amsterdam, 1997) en de hoofdstukken over Nic Mol en Annie Kessel uit *Roomse dochters*.

Ook begrijp ik niet waarom tegen alle aangedragen materiaal in wordt volgehouden dat je de arbeidervrouwen niets hoefde te leren over het organiseren (261), dat zij het allemaal zelf hebben gedaan en dat ze 'feminisering van de samenleving' en 'herwaardering van vrouwelijke zorgarbeid' zouden hebben bepleit. (262) In dit opzicht is welhaast sprake van mythevorming. De schrijfsters zeggen in hun historisch credo in het eerste hoofdstuk, dat schriftelijke bronnen niet het hele verhaal vertellen en zelfs misleidend kunnen zijn — een zinnige waarschuwing waar het gaat over een organisatie waar veel zogenaamde ingezonden stukken in bladen uit de pen van de diocesane leidster blijken te komen — en dat herinneringen maar beperkte waarde hebben, omdat ze het verleden zien door een roze bril. Maar voor een dergelijke stellingname moet volgens mij toch enige aanwijzing in de bronnen worden getoond. Dat zij aanvankelijk meer gericht waren op het vinden van trends tot mondig worden en macht verwerven, wijten de schrijfsters aan het feit, dat zijzelf mede gevormd zijn door de tweede feministische golf. Een wat merkwaardig argument, gezien het hierboven genoemde artikel van Marjet Derks in *Roomse dochters* uit 1992, die daarin een minder feministisch standpunt inneemt.

Misschien vinden we de sleutel op pagina 20, waar staat: 'De gedenkboeken van de beweging werden geschreven door mensen uit de beweging of op zijn minst onder auspiciën van de bond

uitgegeven. We mogen aannemen dat de inhoud ervan door bestuur en kaderleden werd onderschreven en dat ze dus een 'officiële' visie uitdragen.' Het citaat gaat over de KAB, maar het is zo categorisch gesteld dat het misschien ook geldt voor een boek begeleid door een commissie uit de Unie NKV.

W. Pelt

J. W. Schot, e. a., ed., *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw*, V, *Transport, communicatie* (Zutphen: Walburg Pers, 2002, 347 blz., € 39,95, ISBN 90 5730 068 0).

Altijd weer een zelfde werk; deel vijf van de serie 'Techniek in Nederland in de twintigste eeuw' (TiN20) is net als de voorafgaande delen de uitkomst van gedegen onderzoek. Het deel behandelt de thema's transport en communicatie (in TiN20-taal heten dat clusters). De kennis van beide thema's is onmisbaar om de dynamiek van de techniek in de vorige eeuw te begrijpen.

In het eerste cluster van dit TiN20-deel worden de innovatieprocessen die aan de dynamiek ten grondslag liggen begrepen in termen van 'technische regimes' en 'regimetransformaties' — de hand van Johan Schot is hierin duidelijk zichtbaar. Een technisch regime wordt gezien als een dominante technische praktijk op een gegeven moment. De veronderstelling is dat regimetransformaties grote economische, politieke en culturele effecten met zich meebrengen met grote gevolgen voor groepen van producenten, gebruikers en andere relevante partijen als de overheid. Over de oorzaken en gevolgen van het transformatieproces komt de lezer in dit deel veel te weten.

Het cluster 'transport' beschrijft de mobiliteitsexplosie van de twintigste eeuw die, zo stellen de auteurs, vooral kan worden geïnterpreteerd als een democratisering van het vervoer. Het fenomeen transport zelf wordt behandeld aan de hand van drie gevalstudies: de auto en de vestiging van het autoregime, de Rotterdamse haven en de omslag van handmatige overslag van goederen naar een regime waarin mechanische overslag centraal staat en tot slot de luchthaven Schiphol en de overgang van een weilandregime naar een regime waarin het vliegveld wordt gezien als een complexe infrastructuur.

De pretentie dat de genoemde regimetransformaties sociaal-economische en politieke consequenties met zich meebrachten, maken de auteurs meer dan waar. Zonder de twee andere gevalstudies tekort te willen doen, is dat goed te illustreren aan de hand van de geschiedenis van de automobiel. Niet alleen laten de auteurs zien dat steeds meer mensen uit alle lagen van de bevolking zich van gemotoriseerd vervoer konden bedienen, ook maken zij inzichtelijk hoe de complete infrastructuur veranderde met de komst van de auto. Aan de hand van gedetailleerd cijfermateriaal, grotendeels afkomstig uit het recent verschenen proefschrift van Peter Eloy Staal, medeauteur van de hoofdstukken over de auto, wordt de explosieve ontwikkeling van deze vervoersvorm duidelijk. Het zou de auteurs te kort doen te suggereren dat het hen slechts ging om de groei van het autobezit aan te tonen. Daarvoor hebben we geen historische studie nodig; immers talloze autobezitters staan dagelijks in de file! Het waardevolle van de studie is dat het tal van keuzen die aan het autobezit ten grondslag liggen transparant heeft gemaakt. Al lezend worden we ingewijd in de wereld van de eerste autobezitter, de ontwikkelingen van de machine onder de motorkap en de discussies in en rond de belangenvertegenwoordiger de Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (de ANWB) van in eerste instantie de fietser en later de autobezitter.