

nemen, kwamen felle reacties. De brochure *Op tegen de zedenontaarding!* uit 1914 waarschuwde tegen de gevaren van deze zinnenprikkende nieuwe dans. De koningin verbood de tango aan het hof te dansen en op de dansscholen kuiste men de originele stijl en passen tot de zogenaamde 'Europese tango'. Hoe de Argentijnse tango in onze tijd alsnog het land veroverde, heeft geen betoog.

Het vijfde reactiepatroon is te omschrijven als 'hybridiseren', omvormen tot een transnationale cultuur. De interactie leidt tot fundamentele verandering van het etnisch-witte, regionale karakter van de Nederlandse cultuur zelf. Dit inzicht vormt de kern van de betekenis van dit boek: het buitenland is deel van onszelf.

Dineke Stam

P.-E. Staal, *Automobilisme in Nederland. Een geschiedenis van gebruik, misbruik en nut* (Dissertatie Technische Universiteit Eindhoven 2003; Zutphen: Walburg pers, 2003, 205 blz., €14,95, ISBN 90 5730 248 9).

Op het omslag van Peter Staals proefschrift is een Nederlandse droom afgebeeld, zo te zien van rondom 1960. Een gele Daf rijdt door een mediterrane paradijs: grote bloemen in de berm, zeilbootjes op een azuren zee. Aan boord een 'extended family': man op leeftijd aan het stuur, zijn grijze maar jeugdige vrouw naast hem en een jonger gezin op de achterbank, allen tevreden glimlachend, al moet het behoorlijk warm en krap zijn daarbinnen. Familie-ideaal en de nieuwe luxe van auto en vakantie zijn hier nog harmonieus verenigd, een combinatie die in latere reclamebeelden steeds minder voorkomt. De plaat illustreert de aanpak die Peter Staal gekozen heeft voor zijn studie naar de geschiedenis van de auto in Nederland in de twintigste eeuw: gebruikers, gebruik en de betekenissen die aan de auto werden toegekend staan centraal. Deze benadering sluit aan bij die van het overzichtswerk *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw*, waaraan Staal als auteur heeft bijgedragen.

Over de geschiedenis van de auto in Nederland is al veel geschreven, zowel populair als wetenschappelijk. Staal constateert echter dat een overzichtswerk nog ontbreekt, dat er nog maar weinig zicht is op de gebruikers en dat de nadruk in de literatuur ligt op de vroege twintigste eeuw. Zijn studie is een poging, een overzicht over de hele twintigste eeuw te geven, met gebruikers in de hoofdrol. Als los begrippenraamwerk dienen de S-curve, ontleend aan sociologische diffusiestudies, Rogers' fasering van gebruikers ('innovators', 'early adopters', etc.) en een classificatie van substitutieprocessen.

In het boek doorlopen we de hele periode viermaal, telkens vanuit een ander perspectief. Hoofdstuk II is een statistisch overzicht van het autobezit en het autogebruik. We zien een onvolledige S-curve: langzame groei aan het begin van de eeuw, versneld na de Eerste Wereldoorlog, een explosieve groei in de jaren vijftig en zestig, waarna in de jaren zeventig de curve enigszins afvlakt, zonder dat een verzadigingspunt in zicht komt. De curve loopt vrijwel parallel met die van het bruto nationaal product: autobezit weerspiegelde nauwkeurig de toenemende welvaart in Nederland — een opmerkelijke coïncidentie, omdat de macro-economische ontwikkeling het resultaat was van meer en complexere dynamieken dan de diffusiecurves van gebruiksgoederen. Staal heeft ook getracht de ruimtelijke diffusie te reconstrueren, met het onderscheid stad-platteland als belangrijkste criterium. De diffusiecurves in de stedelijke en meer landelijke provincies blijken dicht bij elkaar te liggen. De steden liggen lange tijd iets voor, om na 1976 te worden ingehaald door landelijke gemeenten.

Vergelijking met de studies van Hagerstrand en Jarvis over de VS en Zweden, die Staal als model hebben gediend, is natuurlijk discutabel: gezien de uitgestrektheid van die landen is het niet zo vreemd dat het platteland daar lange tijd op de steden voorliep. In het volgende, derde hoofdstuk laat Staal zien dat tollen, slechte wegen en het ontbreken van servicestations de diffusie op het platteland lange tijd hinderden.

Dat derde hoofdstuk laat zien wie de bezitters waren van de alsmaar groeiende massa auto's. Aanvankelijk waren het uiteraard de rijken, voor wie het autorijden een vorm van vermaak en opschepperij was. Tot de 'early adopters' behoorden echter ook artsen, die hun koets, fiets of motorfiets door een (vaak tweedehands) auto vervingen. Na de Eerste Wereldoorlog daalden de prijzen van auto's snel, de inkomens stegen en naar Amerikaans model werden afbetalingsregelingen populair, zodat het voertuig in het bereik van de bredere middengroepen kwam. Ford's model T was ook in Nederland een doorslaand succes: hij veroverde in de jaren twintig de helft van de Nederlandse markt.

Het vierde hoofdstuk plaatst de auto te midden van andere vervoersmiddelen, oude en nieuwere. De vraag is hier hoe de specifiek Nederlandse mix van vervoersmiddelen ontstond, waarin de auto dominant was, maar andere vervoersmiddelen eveneens een plaats kregen of behielden: de fiets natuurlijk, maar na de Tweede Wereldoorlog ook de brommer en de scooter, de trein, de tram, de bus en het vliegtuig. Evenals in het volgende hoofdstuk besteedt Staal hier veel aandacht aan de fiets en de motorfiets, die de weg hebben gebaad voor de auto. Dat was letterlijk het geval in de aanleg van wegen, maar het gold ook voor de strijd om ruimte en voorrang op de weg tussen nieuwe en oude middelen van vervoer, de 'opvoeding' van de nieuwe weggebruikers, die aanvankelijk hun snelheid en overmacht wilden etaleren, en de oprichting van organisaties als ANWB en de KNAC, die de wegeaanleg, de bewegwijzering en andere faciliteiten bevorderden. Staal benadert het ingewikkelde probleem van de veranderende verhouding tussen de verschillende vervoerstypen met behulp van verkeersstatistieken, uitspraken in de vakpers over de gebruikswaarden van de verschillende vervoersmiddelen en de regelgeving door de overheid.

Het vijfde hoofdstuk, tenslotte, behandelt de rol van de belangenorganisaties, met name de ANWB en de KNAC, bij de aanleg van wegen, de verkeersveiligheid en de rijbewijzen, met andere woorden de fysieke en institutionele infrastructuur en de maatregelen die de auto acceptabel en aantrekkelijk moesten maken. Daarmee werd de weg gebaad voor de massamotorisering na de Tweede Wereldoorlog.

Staal geeft ons in betrekkelijk kort bestek (zo'n 160 pagina's) een overzicht van de opmars van een apparaat dat het dagelijks leven en het aanzien van Nederland diepgaand heeft veranderd. Dat is een belangrijke verdienste. Niettemin vertoont het boek storende gebreken. Het taalgebruik is slordig en soms onbeholpen. Hij spreekt bijvoorbeeld van 'herdenkboeken', 'invoer van de autoloze zondag' en plaatst komma's veelvuldig verkeerd. De lezer struikelt regelmatig over zinnen als 'Juist als transportmiddel op gebied van het toeren in de zin van het gaan naar de natuur richting vakantiebestemming was deel van de aantrekkelijkheid' (103). Hiaten in de grafieken in hoofdstuk II bevinden zich op andere plaatsen dan de tekst aangeeft en de periodisering, met omslagpunten in 1923 en 1957, correspondeert niet met de statistieken die Staal presenteert en evenmin met de verhalende tekst in hoofdstuk 4. Grafieken waarin de autodichtheid per provincie wordt weergegeven of de diffusie in Nederland wordt vergeleken met andere landen (43, 155) zijn onleesbaar omdat de lijntjes niet goed te onderscheiden zijn, zodat ook het betoog erover enigszins de mist in gaat.

Fundamenteeler dan dit soort bezwaren, die met een stevige eindredactie hadden kunnen worden voorkomen, is de onderbouwing van het verhaal. Staal heeft voornamelijk drie typen bronnen

gebruikt: de bestaande literatuur, statistieken over autobezit en -gebruik en artikelen in bladen die door automobilisten werden gelezen, zoals *De Auto*, *De Kampioen* en de *Autokampioen*. De autolobby is daarmee goed vertegenwoordigd in het boek, wat vanuit het ‘gebruikers-perspectief’ begrijpelijk is, maar voor belangrijke delen van Staals betoog bieden deze bladen onvoldoende basis. Hij heeft het namelijk niet alleen over gebruikers, maar ook over *potentiële* gebruikers en het bredere ‘publiek’. Waar hij schrijft dat het positieve beeld van de auto bij ‘het publiek’ in Nederland sterk werd bevorderd toen tijdens de spoorwegstaking in 1903 auto’s als alternatief voor treinen werden ingezet (61), zal dat zeker hebben gegolden voor de tegenstanders van de staking, onder wie ongetwijfeld veel automobielbezitters, maar dat is iets anders dan ‘het publiek’. Zijn bewering (in navolging van *Techniek in Nederland*) dat de ‘mentaliteit van de gehele bevolking’ in de jaren dertig op het gebruik van de auto werd ingesteld door de inspanning van organisaties als de ANWB, waardoor dit vervoermiddel na de oorlog zo’n geweldige verbreiding kreeg (82, 127) valt op basis van de bronnen die hij heeft gebruikt niet te verdedigen. Bovendien: hoe verhoudt die volgens Staal zo belangrijke rol van de ANWB zich tot het feit dat de diffusie van de auto precies de groei van het BNP volgde? Hoe de auto in Nederland is ontvangen is te traceren in een groot aantal bronnen dat Staal niet heeft gebruikt, zoals lokale kranten, veel gelezen bladen zoals *Het Leven* en *Panorama* en debatten in gemeenteraden. Een steekproef uit dergelijke bronnen had een meer geschakeerd en beter onderbouwd beeld opgeleverd.

Niettemin is het onderzoek naar de auto in Nederland dankzij dit boek weer een stapje verder: we hebben een uitgebreid overzicht van de bestaande literatuur, een verzameling statistisch materiaal, het perspectief van de autobladen en een overzichtsverhaal waarop toekomstige historici het nodige zullen hebben af te dingen en te nuanceren.

D. van Lente

G. Aalders, *Leonie. Het intrigerende leven van een Nederlandse dubbelspionne* (Amsterdam: Boom, 2003, 413 blz., €19,50, ISBN 90 5352 927 6).

*Leonie* is de levensbeschrijving van mevrouw Leonie Brandt-Pütz, geboren in 1901 in Duitsland als dochter van een mijnwerker, echtgenote van een 17 jaar oudere bakker in goede doen en moeder van twee kinderen. Vanaf haar vroegste jeugd moet zij zich een bijzonder persoon gevoeld hebben, niet thuishorend in het ouderlijk milieu. Al op heel jeugdige leeftijd fantaseerde zij de rol van buitenechtelijk kind, verwekt door een ‘heer van adel’; op dertienjarige leeftijd zou zij betrokken zijn geweest bij grensoverschrijdende spionage. Dat deze in een zelfgeschapen realiteit levende jongedame zich aangetrokken voelde tot de wereld van het toneel is dan niet verwonderlijk, zoals het ook niet verbaast dat ze volgens haar eigen mening — en die van de auteur — een talent had voor het *métier* van de spionage. Het is dit laatste element dat als een rode draad door haar levensverhaal loopt en waaraan de titel van het boek refereert. Het zwaartepunt van dat verhaal ligt in de jaren dertig en vooral de jaren veertig van de vorige eeuw.

In zijn Verantwoording merkt Aalders terecht op dat in het archiefmateriaal dat betrekking heeft op de periode direct na de Tweede Wereldoorlog waarheid en fictie vaak moeilijk van elkaar zijn te onderscheiden. Om, in Aalders’ woorden, het kaf van het koren te scheiden past hij de methode van hoor en wederhoor toe. Daarbij besteedt hij vooral aandacht aan de vraag ‘in welke verhouding mensen stonden tot mensen tegen wie ze beschuldigingen hadden geuit