

toevluchtsoord voor mensen die het in Amsterdam moeilijk hadden – en werd door koningin-regentes Emma in 1891 gevraagd een kabinet te formeren waarvan hij zelf minister van buitenlandse zaken werd. Sjoerd Vening Meinesz zien sommigen als de laatste Amsterdamse regent. Zo zag de oud-burgemeester van Rotterdam zichzelf ook toen hij in 1891 naar Amsterdam vertrok. Geen man van grote initiatieven, maar in zijn regeertijd steeg Treub tot grote hoogte, zo kunnen we vaststellen. Ook na het vertrek van Vening Meinesz zijn burgemeesters overwegend patriciërs, maar hun baan wordt wel serieuzer.

In *Een keten van macht* wordt de omwenteling naar het moderne bestuur en het burgemeestersambt na 1900 geplaatst, als het burgemeestersambt een volle dagtaak is geworden. Amsterdam had toen zeker in Haagse ogen de naam een opstandige stad te zijn. Je zou kunnen zeggen dat de reputatie van lastigste stad van Nederland dan al gevestigd lijkt te zijn. Het kostte zelfs moeite om een nieuwe burgemeester te vinden; het lage salaris hielp evenmin om goede mensen te rekruteren. De ene auteur noemt in *Een keten van macht* burgemeester Jan Willem Tellegen – een voormalig hoofd van Dienst Bouwen en Woningtoezicht – de laatste regent. *Het Vrije Volk* zag in hem een man van ‘handen uit de mouwen’, een nogal Rotterdams typering, maar in ieder geval was hij geen aristocraat. Maar ook Willem de Vlucht wordt even later als eerste niet-regent genoemd. Laten we het erop houden dat Amsterdam pas in de jaren zestig van de twintigste eeuw definitief het regenteske kleed aflegde. Het begint met D’Ailly, een burgemeester die klaverjast met Jordanezen maar ook regelmatig in ambtskostuum de koninklijke familie ontvangt. Op het stadhuis hebben ze de grootste moeite met hem en als hij vertrekt wil men geen ‘type D’Ailleurs’ meer. Ook zijn ambtskostuum is niet meer nodig en kan worden overgedragen aan het Amsterdams Historisch Museum. Welke burgemeester past nu het beste bij Amsterdam? Oud-bestuurders denken dat het niet een te sterke man mag zijn, maar als er een gekozen burgemeester zou zijn zou niet Schelto Patijn, maar hoofdcommissaris Eric Nordholt zijn gekozen. Vermoedelijk past Job Cohen het beste bij Amsterdam. Hij begrijpt de Amsterdamse tijdgeest het beste.

Paul van de Laar

Wallet, B., *Nieuwe Nederlanders. De integratie van Joden in Nederland (1814-1851)* (Amsterdam: Bert Bakker, 2007, 323 blz., €24,95, ISBN 978 90 351 3130 9).

De emancipatie van de leden der Joodse naties kreeg haar wettelijke beslag bij het ‘Decreet over den gelykstaat der Joodsche met alle andere burgers’, dat op 2 september 1796 door de Nationale Vergadering werd uitgevaardigd. Het was een logisch uitvloeisel van het decreet dat diezelfde Nationale Vergadering op 5 augustus had genomen ‘ter afscheidinge der Kerk van den Staat – of het doen ophouden eener bevoorregte Kerk’. Aan dat belangrijke decreet van 2 september waarbij de joden het Bataafse burgerrecht werd verleend, is door

het Joods Historisch Museum te Amsterdam in 1996 een tentoonstelling met begeleidende publicatie gewijd.

De noodzaak van die emancipatie der Joodse ingezetenen werd allerminst door alle 'Bataven' ingezien, ook niet door de leiders der asjkenazische en sefardische gemeenten die, nu de autonomie der Joodse 'naties' was opgeheven, een belangrijk deel van hun zeggenschap kwijtraakten. Uit de politieke emancipatie – de verlening van het burgerrecht – volgde sociale integratie; een proces dat, voor een kleine minderheidsgroep, verlies van identiteit, van eigenheid met zich mee moest brengen. Daartegen ontstond afweer zowel in de dominante christelijke samenleving als binnen de Joodse gelederen.

De grote lijnen van dat langdurige en wisselvallige proces van 'integratie' sinds 1796 zijn wel bekend. Over de Bataafse en Franse Tijd hebben met name Bloemgarten – van wiens hand onlangs een lijvige biografie over de volksrepresentant Hartog de Hartog Lémon is verschenen – en Joseph Michman belangrijke studies geschreven. De eerste helft van de negentiende eeuw is weliswaar niet vergeten – we denken maar aan de vele studies van Jaap Meijer en van Karl de Leeuw en aan de hoofdstukken in provinciale geschiedwerken –, maar de contacten tussen regering en Israëlitisch Kerkgenootschap waren nog niet systematisch onderzocht. In die lacune is nu voorzien door het boek van Wallet, een jonge historicus van wiens hand reeds diverse artikelen over Joodse geschiedenis en een monografie over de Christelijk Gereformeerde Kerk in Mijdrecht zijn verschenen.

Wallet heeft zich ten doel gesteld de werking te onderzoeken van de in 1817 door de regering ingestelde 'permanente Hoofdcommissie tot de zaken der Israëliten', de opvolgster van een in 1814 in het leven geroepen tijdelijke commissie. Koning Willem I, die zijn rijk – een creatie van het restauratieve Congres van Wenen – autocratisch regeerde, sloot ook op dit punt aan bij de door zijn voorgangers Lodewijk Napoleon en keizer Napoleon gevormde instituties. De schrijver analyseert aan de hand van de overgeleverde archieven minutieus de werkzaamheden van deze commissie – met dr. Samuël Elias Stein, ambtelijk secretaris en zijn zoon Elias Samuël sinds 1836 adjunct, als spinnen in het web –, haar activiteiten, successen en missers. Het is een mooi specimen van institutionele en bureaucratiegeschiedenis enerzijds en van politiek-religieus touwtrekken anderzijds.

Wallets conclusie is onder meer dat de Hoofdcommissie, een overheidsinstantie, haar functie als intermediair tussen regering en regionale en lokale Joodse organisaties tamelijk succesvol heeft vervuld. Zij adviseerde de minister van erediensden, voerde regeringsbesluiten uit, hield toezicht op de naleving ervan en bewaarde de rust binnen het kerkgenootschap. De doelstellingen waren: centralisatie, 'nationalisering', acculturatie en 'beschaving' van de Joodse gemeenschap. Dat beleid werd met zachte hand uitgevoerd, in de woorden van Wallet: conform de heersende 'Hollandse middelmaat'. Een *Reform*-beweging zoals die in Duitsland actief was, kreeg in Nederland amper voet aan de grond. Anderzijds wist de Hoofdcommissie, met enig succes, de fundamentalistische, zo men wil orthodoxe, groepering rond de gebroeders Lehren in toom te houden. Op een wat langere termijn kon de religieuze eenheid echter ook organisatorisch niet bewaard worden. Net zo min als de christelijk-gerefor-

meerden zich lieten dwingen in het keurslijf van het Nederlands-Hervormde Kerkgenootschap, kon de afsplitsing van de sefardiem van het Israëlitische Kerkgenootschap in 1870 worden verhinderd.

Een kanttekening bij Wallets terminologie is wel op haar plaats. De term ‘nieuwe Nederlanders’ suggereert in combinatie met de ondertitel ‘de integratie van de Joden’ ten onrechte dat die integratie in 1851 – het jaar waarin secretaris Stein overleed – zou zijn voltooid. Het begrip ‘integratie’ doet zo denken aan een eindsituatie, maar dat was toen, net zo min als in onze dagen met de ‘nieuwe Nederlanders’, niet het geval. We moeten ‘integratie’, evenals (sociale) emancipatie, opvatten als een proces. Hooguit kan men proberen te peilen wat de *mate* van integratie op een bepaald moment is geweest – een lastige taak in een samenleving waarin destijds, net als nu weer, de verzuiling een grote rol ging spelen.

Een vergelijkbare opmerking kan gemaakt worden over het begrip ‘semi-autonomie’ dat Wallet invoert om het zelfbestuur van de Joodse naties tijdens de Republiek te karakteriseren. Hij acht dat een betere term dan de gebruikelijke ‘autonomie’ (16 en noot 1). Ik zie daar het nut niet van in. Van Dale geeft de staatkundige en volkenrechtelijke definities van ‘zelfbestuur’ en hier geldt net als bij ‘integratie’, dat we naar de veranderende mate van autonomie moeten vorsen. Wallet zelf is trouwens niet consequent, want hij gebruikt in dit verband herhaaldelijk, en verwarrend, de term ‘onafhankelijkheid’ (25, 237-238). Schrijver heeft zich niet voldoende gerealiseerd dat de juridische posities van de Joodse naties tijdens de Republiek tot stand kwamen in de vorm van een contract met de stedelijke overheden. (Zie daarvoor laatstelijk een gedocumenteerde studie in de door Israel en Salverda uitgegeven bundel *Dutch Jewry. Its History and Secular Culture (1500-2000)* uit 2002.)

Tot slot blijft na deze studie van een fase in het proces van ‘nationalisering’ de onoplosbare (?) vraag naar de subjecten: wie of wat zijn (nog) ‘Joden’? Spinoza die werd verstoten? Lustiger z.n. die kardinaal werd? Da Costa, Capadose, Lipman en anderen die in de negentiende eeuw tot een christelijke kerk overgingen? (Wallet meent: ‘Helaas is er nog naar nauwelijks onderzoek gedaan naar het verschijnsel bekering van Jodendom naar christendom in Nederland’ (268 noot 51), maar er zijn toch ook al monografieën over de zending onder de Joden en biografieën over Schwarz en Van Ronkel verschenen: recensie in *BMGN* 107 (1992) 390-391.)

Deze opmerkingen nemen overigens niet weg dat Wallet een mooi boek heeft geschreven, voorzien van nuttige bijlagen en register, waarin ook de vergelijking met het buitenland niet ontbreekt en dat terecht in aanmerking is gekomen voor de toekenning van de Hartog Beemprijs.

A.H. Huussen jr.

Ham, W. van der, *Verover mij dat land. Lely en de Zuiderzeewerken* (Amsterdam: Boom, 2007, 430 blz., €39,50, ISBN 978 90 8506 437 4).

Wat doe je als je een biografie wilt schrijven over iemand die vrijwel niets over zijn persoonlijke gedachten en gevoelens op papier heeft gezet? Over iemand die zijn zielsroerselen niet blootgaf, ook niet tegenover zijn vrouw en kinderen. Over iemand die eigenlijk alleen voor zijn werk leefde. Dan schrijf je zijn biografie aan de hand van de tastbare resultaten die hij heeft achtergelaten. En die mogen in het geval van de civiel ingenieur Cornelis Lely (1854-1929) indrukwekkend worden genoemd. Na het lezen van *Verover mij dat land* blijft het beeld achter dat Nederland zonder de visionaire en daadkrachtige Lely er heel anders had uitgezien.

Het is niet de eerste keer dat er een biografie over Lely is verschenen. In 1948 schreef K. Jansma, die hem persoonlijk kende, *Lely, de bedwinger van de Zuiderzee*. Deze levenbeschrijving was toch vooral het werk van iemand die een grenzeloze bewondering voor zijn hoofdpersonage had. Geograaf en historicus Willem van der Ham kreeg van Rijkswaterstaat daarom opdracht voor het schrijven van een nieuwe biografie. Van der Ham is geen onbekende op het terrein van de waterstaatsgeschiedenis. Eerder publiceerde hij (samen met A. Bosch) het jubileumboek *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998* (1998), zijn proefschrift *Heersen en Beheersen. Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw* (1999) en *Meester van de zee* (2003), een biografie over waterstaatsingenieur Johan van Veen.

Zoals Van der Ham in zijn inleiding schrijft, is *Verover mij dat land* geen biografie in de traditionele zin van het woord. Over Lely's persoonlijke leven valt weinig te zeggen. De brieven die hij zijn kinderen schreef, beperken zich voornamelijk tot beschrijvingen van projecten waarmee hij zich op dat moment bezighield. Voor persoonlijke gevoelens of beschouwingen ruimde hij geen plaats in. De titel van het boek dekt overigens niet de lading; het gaat over veel meer dan de Zuiderzeewerken. Van der Ham begint met een beschrijving van Lely als jong en onbekend ingenieur, toen hij in opdracht van de Zuiderzeevereniging werkte aan een reeks technische nota's die uiteindelijk zouden leiden tot de aanleg van de Afsluitdijk en de gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee. Lely's werk voor de Zuiderzeevereniging maakte indruk en hij werd naar Den Haag gehaald. Als minister van Waterstaat in de kabinetten Van Tienhoven (1891-1894), Pierson (1897-1901) en Cort van der Linden (1913-1918) toonde de sociaal-liberaal Lely zich niet alleen een uiterst harde werker, maar ook een pragmatisch politicus. Van politieke spelletjes wilde hij niets weten; hij ging puur voor het resultaat. Tijdens zijn tweede ministerschap besloot hij na een stormvloed tot de aanleg van een vissershaven in Scheveningen – wat hem daar de naam Lely Benedictus opleverde – en zorgde hij ondanks felle tegenstand van fabrikanten voor het totstandkomen van de eerste ongevalwet die werknemers in bescherming nam. Als gouverneur van Suriname (1902-1905) stimuleerde hij de aanleg van een lange spoorlijn dwars door de jungle. Daarnaast zorgde hij voor de ontsluiting van het Nederlandse platteland door verbetering van vaarwegen en de aanleg van tramlijnen en lokaalspoorwegen. Lely voorzag al vroeg een belangrijke rol voor auto's. In 1898 gaf hij toestemming voor de eerste autorally in Nederland. Tijdens zijn derde periode als minister van Waterstaat zag hij zijn plan voor de aanleg van een rijkswegennet echter in het parlement stranden. De Zuiderzeewet wist hij