

## Webrecensie BMGN 126:2 (2011)

Beyen, Marnix, Rombouts, Luc, Vos, Staf (eds.), *De Beiaard. Een politieke geschiedenis* (Alfred Cauchie Reeks; Leuven: Universitaire Pers Leuven, 2009, 254 blz., ISBN 978 90 5867 753 2).

De actuele tendens om nationale geschiedenis te bestuderen in het licht van de ‘plaatsen van herinnering’ is ook in dit werk het uitgangspunt. Het sluit nauw aan bij Tollebeek et al. die in dit verband garant stonden voor het voor België referentiewerk bij uitstek: België. Een parcours van herinneringen. De beiaard is in zijn generieke betekenis onder te brengen in de vijf typen plaatsen van herinnering die Tollebeek weet te onderscheiden: plaatsen van geschiedenis, expansie, tweedracht, crisis en nostalgie. De beiaard wordt hier niet als één specifieke plaats bestudeerd (al staat de beiaard van Mechelen wel centraal), maar als fenomeen dat zich in ruimte en tijd heeft verspreid over de ‘ruime’ Lage Landen.

Twaalf Leuvense historici hebben zich – elk vanuit hun eigen invalshoek – over de beiaard gebogen. Er wordt aandacht besteed aan het fenomeen ‘beiaard’ in de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne tijd. Voor de negentiende en twintigste eeuw zijn de bijdragen verdeeld over de grote thema’s identiteiten, registers en propaganda. Bij ‘identiteiten’ gaat Verschaffel in op het Belgische karakter van de beiaard. Janssens behandelt de koninklijke belangstelling voor de beiaardmuziek en Nys schetst de persoon en de invloed van Jef Denyn – Mechels beiaardier – die de spanning tussen de Belgische en de Vlaamse invalshoek symboliseert.

In ‘Registers’ gaat Vos in op het emancipatorische karakter van de beiaard door de Belgische geschiedenis heen. Liberaal, katholiek of socialist: allen gebruikten de klok – in al zijn varianten – als de boodschapper van de vrijheidsgedachte. Heyninckx analyseert hoe de katholieken in Vlaanderen in het interbellum en in de naoorlogse periode probeerden de beiaard te recupereren bij de voortrekkersrol die ze zichzelf toedichtten in de emancipatie van het Vlaamse volk. In ‘Propaganda’ ten slotte worden enkele ‘nevenproducten’ van de beiaard bestudeerd: de beiaard als instrument voor citymarketing (Rombouts); de beiaard als bron van inspiratie voor beeldende kunstenaars (Draye) en de beiaard als exportproduct (Derez).

In een epiloog komt Beyen terug op het uitgangspunt: kan de beiaard worden gezien als een plaats van herinnering en, zo ja, hoe moeten we die

kaderen in de Belgisch/Vlaamse geschiedenis en geschiedschrijving? Het antwoord op de eerste vraag is positief en – net zoals bij vele andere symbolen en plaatsen van herinnering kort na 1830 – werd de beiaard als Belgisch symbool gezien. De focus verplaatste zich gaandeweg van het Belgische naar het Vlaamse niveau. De (nieuwe) opkomst van de beiaard in de loop van de negentiende eeuw kwam te laat om nog volop als Belgisch uithangbord te kunnen functioneren. Toch zien we een interessante overgangperiode: vóór de Eerste Wereldoorlog zijn de sporen van het Vlaamse karakter al heel erg duidelijk en na deze oorlog (en precies als gevolg ervan) leeft het Belgische karakter nog wat voort.

Er kunnen enkele vragen en opmerkingen bij de aanpak van de auteurs en redacteurs worden gesteld. De bijdragen staan naar mijn gevoel wat te los van elkaar. De eindredacteuren hebben door quasi alle bijdragen heen (gelukkig!) verwijzingen naar de andere artikelen toegevoegd, maar dit neemt niet weg dat er af en toe storende dubbelen in voorkomen. Het is ook wat jammer dat de samenstellers geen ruimere blik hebben nagestreefd. Een systematisch doorgetrokken vergelijking met het werk van Tollebeek zou zeker op zijn plaats zijn geweest en zou de besluiten van dit werk op een hoger niveau hebben getild. Met de kennis die een aantal van de auteurs hebben, zou dit zeker geen grote inspanning hebben gekost. Maar vooral betreur ik de beperking die de auteurs zichzelf hebben opgelegd om enkel Vlaamse casussen in de geschiedenis van de beiaard te bestuderen. Noord-Nederland, Wallonië en Noord-Frankrijk worden nu principieel buiten beschouwing gelaten. Er wordt te snel van uitgegaan (10-12) dat de opname van deze gebieden in deze studie niet tot andere, meer genuanceerde conclusies zou hebben geleid. Die beperking hangt als een schaduw boven de conclusies van dit werk. Een aantal van deze beperkingen (zoals ook het ontbreken van enige motivering waarom die drie welbepaalde ‘nevenproducten’ en geen andere worden bestudeerd) is te verklaren door de keuze van de medewerkers: door zich per definitie tot Leuven te beperken is beschikbare expertise onbenut gebleven.

De auteurs van *De beiaard. Een politieke geschiedenis* hebben een interessant en vlot leesbaar boek afgeleverd. Door de boeiende bijdragen heen ontvouwt zich een panorama waarvoor de Belgische politieke geschiedenis als achtergrond en decor dient. De uitsmijter (224), dat persoonlijke ontroering belangrijker is dan nationalistisch gestemde verwachtingen en dat de lezer/luisteraar zich misschien beter niet teveel voorstellingen van de beiaard maakt en zich beter door de muzikale ervaring laat leiden, is echter wel erg zelfrelativerend. Het lijkt me ook niet zeker dat die opmerking van de

eindredacteur door alle auteurs van deze bundel wordt gedeeld. Zoals zo vaak is het hier geen kwestie van of-of maar van en-en.

Luc François, Universiteit Gent

## Webrecensie BMGN 126:2 (2011)

Blankenstein, Elisabeth van, e.a. (eds.), *Bruggen in Nederland*, [1] 1940-1950. *Vernieling en herstel*, [2] 1950-2000. *Techniek in ontwikkeling* (Zutphen: Walburg Pers, 2009, 267 (1), 366 + dvd (2) blz., ISBN 978 90 5730 631 0 (1), ISBN 978 90 5730 632 7 (2)).

Bruggen vormen een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van Nederland. Een brug is een verbindingen tussen twee van elkaar gescheiden stukken land. Dat is de kale definitie. Maar bruggen zijn veel meer dan dat. Ze zijn spreekwoordelijk ('a bridge too far'), inspireren dichters en beeldend kunstenaars en kunnen vooral ook ingenieurs dwingen tot grote inspanningen. Aan de hand van verhalen, technische gegevens en tal van illustraties komen bruggen tot leven in de twee nieuwe delen van *Bruggen in Nederland*.

Het deel 1940-1950 laat zien dat een oorlog de grootste bedreiging vormt voor het voortbestaan van een brug. De auteurs werpen geen nieuw licht op het verloop van de Tweede Wereldoorlog in Nederland en de rol van bruggen daarin. Veel daarover is immers al bekend. Het is de opsomming en – letterlijk – de illustratie van de schade die een oorlog kan aanrichten aan de infrastructuur van een land die het boek boeiend maakt. Tal van bruggen werden verwoest in de oorlog, vaak zelfs meerdere malen: eerst door de Nederlandse overheid om de binnentrekkende Duitse troepen te hinderen, later door de Duitsers in hun strijd tegen de geallieerden. Verwoesting alom dus, maar ook herstel en veerkracht: de bruggen werden vaak al tijdens de oorlog razendsnel hersteld of vervangen. Eén van de mooiste passages uit het boek betreft de uitvinding van de Baileybrug, een tijdelijke brug die ter plaatse kon worden opgebouwd om doorgang van militaire troepen te garanderen.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt er in Nederland in een razend tempo gewerkt aan de wederopbouw van het land. Het herstel van de weginfrastructuur krijgt daarbij prioriteit – Nederland moet een transportland worden. Om dit proces te beschrijven, kiezen de auteurs van het deel 1950-2000 voor een andere insteek. Waar in de eerste delen de focus vooral lag op de brug als ding, plaatsen de auteurs van het laatste deel de brug in een breder maatschappelijk verband. En dat is een goede keus. De Rijkswaterstaat is met haar hoofdingenieurs een bepalende speler geweest