

## 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

in het herstel van bruggen in de naoorlogse periode. De bouwdienst van Rijkswaterstaat legt in eerste instantie de nadruk op planologie en ruimtelijke ordening en daarin spelen bruggen een voorname rol. De auteurs laten haarfijn zien hoe de bouw van een brug steeds weer de uitkomst is van onderhandelingen tussen opdrachtgever, aannemer en ingenieursbureau. Veel wet- en regelgeving, zoals aanbestedingsprocedures, komt rondom deze partijen tot stand en bepaalt voor een belangrijk deel de uiteindelijke verschijningsvorm.

In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog is er sprake van een ‘massaproductie’ van functionele bruggen. Het toenemende autoverkeer, de groei van de economie en het toerisme vragen daarom. Pas veel later, vanaf eind jaren tachtig, gaat men tevens de esthetiek waarderen en worden architecten belangrijk bij het ontwerp van een brug. Ook ingenieurs komen bij het lezen van dit deel aan hun trekken. Er is veel aandacht voor nieuwe vormen van staalbereiding die slankere en tegelijkertijd langere bruggen mogelijk maakten. Innovaties in het technisch ontwerpen en rekenen komen aan bod en ook de introductie van computersystemen die het ontwerp van bruggen voorgoed heeft veranderd.

Het voordeel van de contextualistische benadering is dat de lezer de talrijke illustraties goed kan interpreteren. Ze leert dat de tot de verbeelding sprekende Tuibruggen, waarbij het brugdek aan kabels is opgehangen, de slanke betonbruggen en de nieuwe sluisbruggen mogelijk zijn gemaakt door een samenspel van technisch vernuft en organisatorisch vermogen. Toch blijft de brug als ding centraal staan waardoor enkele belangrijke maatschappelijke discussies wat onderbelicht blijven. Zo hebben de auteurs bij hun bespreking van bruggen als onderdeel van de Hogesnelheidslijn weinig aandacht voor budgetoverschrijdingen en de bijbehorende maatschappelijke onrust. Het laatste deel van de serie *Bruggen in Nederland* laat zien dat de Nederlandse bruggenbouwers nationaal en internationaal naam hebben gemaakt. Het sluit af met een hoofdstuk over Nederlandse bruggenbouw in het buitenland. Het laat daarmee zien dat de in Nederland opgedane ervaring ook elders goed bruikbaar is en dat het loont om te investeren in de kennis en kunde van bruggenbouw. Deze observatie maakt het boek niet alleen waardevol voor ingenieurs, maar ook voor beleidsmakers. De technische ontwikkeling is immers niet los te zien van maatschappelijke en sociale ontwikkelingen. Dit wordt na het lezen van *Bruggen in Nederland* eens te meer duidelijk.

Kees Boersma, Vrije Universiteit

## Webrecensie BMGN – LCHR 126:3 (2011)

Blomjous, Marjan e.a. (eds.), *Patronen in beweging. Veranderingen in de Nederlandse textielgeschiedenis 1960-2010* (Textielhistorische bijdragen; [Wageningen]: Stichting Textielgeschiedenis, Hilversum: Verloren, 2010, 168 blz., ISBN 978 90 71715 25 9); Willink, Bastiaan, *De textielbaronnen. Twents-Gelders familisme en de eerste grootindustrie van Nederland 1800-1980* (Zutphen: Walburg Pers, 2010, 256 blz., ISBN 978 90 5730 684 6).

In de jaren vijftig van de vorige eeuw was de Nederlandse textielnijverheid nog volop in bedrijf. De naoorlogse inhaalvraag stuwde de textielindustrie nog eenmaal op tot een bloeiperiode. In hetzelfde decennium zijn diverse initiatieven genomen om aandacht te besteden aan de geschiedenis van deze voor Nederland belangrijke economische bedrijfstak. Zowel in Tilburg als in Enschede werden plannen beraamd tot het oprichten van textielmusea, die vervolgens tot stand kwamen in respectievelijk 1958 en 1962. Aan de wieg van het Twentse museum stond de Stichting Textielgeschiedenis (STG), opgericht in 1954 met een tweeledig doel: het bestuderen van de textielgeschiedenis en het in stand houden van het textielhistorisch erfgoed. De omvangrijke jaarverslagen van de STG ontwikkelde zich al snel tot een volwaardig textielhistorisch tijdschrift: de *Textielhistorische Bijdragen* (THB). Het eerste deel verscheen in 1960. De bundel *Patronen in beweging* is een gedenkpublicatie ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan. In hun bijdrage 'Veranderende patronen in de historiografie van textiel' maken Elise van Nederveen Meerkerk en Lex Heerma van Voss een grondige kwantitatieve en kwalitatieve analyse van vijftig jaar THB. Daaruit blijkt onder meer dat gedurende de eerste 25 jaar het tijdschrift vooral gedragen werd door insiders, mensen die uit eigen ervaring de 'ins' en 'outs' van de Twentse textielindustrie kenden. Vanaf het midden van de jaren tachtig maakten zij plaats voor outsiders, veelal academische historici die vaak ook hun blik verder richtten dan alleen de Twentse textielgeschiedenis. Bij deze transitie speelde A.L. van Schelven, destijds directeur van Textielvak en betrokken bij de oprichting van het textielmuseum in Enschede, een cruciale rol. Onmiskenbaar is Van Schelven de grote spil waar veel van de Twentse textielgeschiedenis om draaide.

*Patronen in beweging* bevat verder artikelen die licht werpen op de economische, sociale, technische, culturele en artistieke facetten van de Nederlandse textielgeschiedenis. Ze gaan over de transformatie van Enschede en Tilburg van textielsteden tot comebacksteden, over de