

den, "maar de kunstenaar kan het wel in de buurt van het denkbare brengen door het op te offeren of er zijn wrede spel mee te spelen" (75). Wat we de 'scheppende arbeid' van de kunstenaar noemen, wordt bij Artaud tot een verwoesting van het subjectiel. Met een brandende sigaret worden er gaten in aangebracht, het vuur verschroeit het en verbrandt het ten dele. "Langs deze weg wil de verwoesting van het zinloze tot supplement van de zinloze verwoesting worden" (76). Kimmerle gaat met nadruk in op de politieke implicaties van dit offer van het subjectiel: "een reële inzet in het spel van de geschiedenis". De Tweede Wereldoorlog, waarvan Artaud getuige was, bezegelde het totale failliet van alle traditionele waarden en ideeën. Tegen alle pogingen tot restauratie in offert Artaud het subjectiel. "Het subjectiel kan en wil niet opnieuw drager van zin worden of meedoen aan nieuwe pogingen een idee te benaderen. Deze tekeningen weigeren met alle beschikbare kracht het herstel van de zin" (79). Wat op uiteenlopende manieren reeds eerder in de schilderkunst heeft plaatsgevonden op het vlak van de voorstelling (de betekenis, de zin), bijvoorbeeld al door Manet, gebeurt hier op een radicalere wijze door de drager van de voorstelling zelf te vernietigen. In deze zin gaat Artaud ook radicaler te werk dan Bacon.

Een zeer aangrijpend schilderij van Artaud uit 1947/48 draagt de titel 'De projectie van het ware lichaam'. Op het schilderij zien we een mens (Artaud) met allerlei projectielen op hem afgevuurd. Kimmerle wijdt hieraan een fraaie beschouwing, en schrijft: "De projectielen zijn echter niet dodelijk. Zij maken een projectie mogelijk van een lichaam dat tot zijn ware behoeften en zijn vitale krachten is herleid. De projectie onthult haar dubbele betekenis. Door iedere zin te verpletteren wordt de zindrager zichtbaar. Maar evenmin als het subjectiel heeft het lichaam als zindrager zelf een zin. Daarop zou hooguit een nieuwe zin

kunnen worden ingeschreven. Vooralsnog blijft deze figuur passief. (...) Maar de figuur blijft overeind. Met boeien aan beide polsen, beide knieën kapot geslagen, staat hij rechtop als een tegenfiguur van de dood, van alle verwoestende, het leven negerende krachten. Is *dit* de held van de huidige tijd?" (82).

'De projectie van het ware lichaam', het zou de titel kunnen zijn voor de gehele bundel, waar hij een moderne ervaring betreft. In woord en beeld geeft hij hiervan een boeiend verslag. Langs verschillende wegen worden zijn lezers naar iets oorspronkelijks gevoerd, dat echter niet verward mag worden met een laatste grond. Veleer gaat het om een dimensie die elke grond, ook die van het denken, ondermijnt. Het vlees, het lokt de rede buiten haar zinnen.

## De orde der dingen

*Annemarie Mol*

Recensie van: Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland. 1798-1848*. Meulenhof, Amsterdam, 1987.

Marx was goed in 'dingen'. Daarna is er in de sociale filosofie iets misgegaan. De theoretici lieten de wereld om 'mensen' draaien. Ze reflecteerden op menselijke verhoudingen en menselijke instituties, op regelgeving, stijl en gespreksituaties. Ze vergaten de activiteit van de dingen in hun theoretische bouwwerken in te passen: de activiteit van bomen, bacteriën en rivieren; van fietsen, electriciteitsnetwerken en tekstverwerkers. Haal een van die dingen weg en merk hoeveel activiteiten andere actoren moeten verrichten om deze te vervangen: dat is niet gering. Maar

sociaal filosofen hebben er overheen gekeken.

Het lijkt er echter op dat het tijt gaat keren. Terwijl het 'theoretisch anti-humanisme' van 'de structuralisten' alweer haast vergeten is, komt er een nieuw type anti-humanisme op. Het richt zich niet tegen het idee als zou 'de mens' 'subject' zijn maar, algemener, tegen de exclusieve voorliefde van filosofen voor 'mensen'. Het eist aandacht voor 'de dingen' op. Latour, welsprekend vertegenwoordiger van deze nieuwe lijn, betoogde onlangs in *Krisis* dat onze politieke theorie aanvulling behoeft: zoals Machiavelli in zijn tijd treffend over 'machinaties' heeft geschreven, zo zouden wij, in onze tijd, de politieke kracht van 'machines' dienen te ontrafelen (1).

De activiteit van de dingen leren doorzien, is geen geringe opgave maar een sociaal filosoof die zich eraan wagen wil, hoeft niet bij nul te beginnen. Immers de hele twintigste eeuw door hebben geografen, cultureel antropologen en historici - zonder zich al te veel om hun 'grondslagen' te bekommeren - studies geschreven waarin de activiteit van de dingen uitdrukkelijk naar voren komt. Terwijl filosofen het over vrijheid, normativiteit of taal hadden, schreven zij de geschiedenis van ziekteverwekkers, wapens en suiker: de culturele antropologie die van de daken van huizen, de geografie de geschiedenis van de honger en ga zo maar door.

Een bijzonder mooie studie op het brede gebied van de 'sociale theorie van de dingen' is eind 1987 in Nederland verschenen, onder de titel *Het lege land*. Haar auteur, Auke van der Woud, is kunsthistoricus en hij beschrijft een groot kunstwerk: de ruimtelijke ordening van Nederland in de periode van 1798 tot 1848. Hieraan wijdt hij 560 tekstpagi-

na's plus nog eens 81 pagina's noten en 45 pagina's voor de literatuurlijst en het register. Zo'n dik boek, helemaal over Nederland en dan nog alleen over haar ruimtelijke ordening, is even wennen voor filosofen die het qua 'empirie' gewoonlijk plegen te doen met beknopte voorbeelden die tussen de 'theorie' zijn weggemoffeld en die bovendien meestal uit een of ander buitenland stammen (als ze zich al niet tot de stoel, het bureau en de poes beperken). Wie zich aan *Het lege land* waagt, wordt echter ruimschoots beloond.

Auke van der Woud schrijft rustig vertellend. Hij legt uit hoe de belangrijkste *ruimtelijke objecten* in het Nederland van de bestudeerde periode - zeedijken, rivieren, waterwegen, landwegen, spoorwegen, het cultuurlandschap, de woeste grond, het buitendijkse land, de droogmakerij en de steden - hun vorm kregen. Hij belicht het aandeel van landelijke, provinciale en plaatselijke overheden in het verhogen van de dijken, het koloniseren van de woeste grond, het verwijderen van het vuil uit de steden. Maar Van der Woud maakt ook duidelijk dat de vorm van het land niet afhing van de bestuurders alleen. Er is sprake van interdependentie tussen de dingen onderling en bovendien worden de bestuurders op hun beurt door de ruimte geordend. De defensie, het recht en de huishouding van de staat krijgen gaandeweg, mét de veranderingen in de inrichting van het land, een ander aanzien.

Van der Woud heeft zijn verhaal niet ondergeschikt gemaakt aan een overkoepelende theorie die er als premisse is ingestopt en/of als conclusie uit moet rollen. Maar evenmin schreef hij een 'en-toen-en-toen' geschiedenis. Telkens schuilt er weer een kleine pointe achter weer een nieuw detail. Telkens laat Van der Woud zien hoe het ene element dat hij noemt met het andere samenhangt. Die samenhangen zijn van uiteenlopende aard en daardoor valt er in *Het lege land* theoretisch veel te beleven. Ik ga niet

1 Zie: Bruno Latour, *Hoe 'de heerser' te schrijven voor zowel machinaties als machines*, in: *Krisis* 26, maart 1987, p. 42-66.

proberen dat hier allemaal na te vertellen, maar haal een paar punten naar voren, die elk iets van doen hebben met *wegen* .

Het lege land was niet geheel leeg: er liepen wegen van de ene stad naar de andere, van het ene dorp naar het andere. Het waren beroerde wegen, die onderhoud vereisten om niet nog veel beroerder te worden. Wie moest dat onderhoud verzorgen? Was dat een overheidstaak of vielen wegen onder de auspiciën van particulieren? Voor sommige wegen, zoals die over de dijken, was het waterschap verantwoordelijk, voor andere, zoals de grote verbindingswegen, het rijk. Het onderhoud van de landwegen werd verricht door aanwonende boeren, onder toezicht van de provincies. En hoewel deze wegen overheidsbezit waren, was het de aanwonende boeren in sommige gevallen toegestaan tol te heffen. Het verschil tussen openbare en particuliere wegen stond volgens Van der Woud weinigen of niemand scherp voor de geest. Die scheiding heeft eerst geleidelijk aan doorgezet, begin negentiende eeuw waren 'openbaar' en 'particulier' nog geen geschikte categorieën om wegen mee in te delen. Er bestonden vooral hybride tussenvormen.

Over wegen kan men zich van de ene plaats naar de andere bewegen. Dat ging aan het begin van de negentiende eeuw niet al te snel. In de loop van de bestudeerde periode kwam een aantal verbeteringen tot stand. Landwegen en waterwegen werden opgeknapt, de eerste spoorwegen werden aangelegd. Dit nu valt niet zonder meer te verklaren uit een 'behoefte van de economie'. Economisch gezien waren er verschillende behoeften. Handelaars wensten vaak snelheid, terwijl andere beroepsgroepen aan de traagheid verdienden: de tolwachters en herbergiers, de beheerders van overzetteren en stapelmarkten. Er zijn behalve 'de economie' dan ook andere verklarende variabelen voor de versnelling van het vervoer. Een daarvan is de 'aanstekelijkheid' van korte reistijden. De ene

snelle vervoersmogelijkheid stimuleerde de komst van de volgende. "Vlak na de opening van de spoorlijn met Haarlem, eind 1839, werd het openbaar vervoer in Amsterdam door een particuliere ondernemer gesystematiseerd en gemoderniseerd door een dienst van omnibussen te openen op tien lijnen. De omnibus ('voor allen' in het Latijn) was een grote koets gespannen met twee paarden en geschilderd in een van de tien kleuren die bij de tien lijnen hoorden" (p. 363). Niet een of ander intrinsiek menselijk verlangen naar snelheid, noch de onontkoombare drijvende kracht van 'de economie', maar het openen van een spoorlijn met Haarlem brengt de introductie van de omnibus in Amsterdam met zich mee. In Rotterdam, dat niet aan een spoorlijn lag, zag men nog jarenlang helemaal niks in omnibussen.

De samenhang tussen de dingen is hecht: hoe haar precies te denken? Dat kan op een aantal manieren. Neem bijvoorbeeld de verhouding tussen landwegen en waterwegen. Over het algemeen wordt verondersteld dat de landwegen in Nederland zo slecht waren omdat de waterwegen voldeden. Volgens Van der Woud zit dit anders in elkaar. Het vervoer over de waterwegen verliep helemaal niet zo soepel, maar dat betekende geen stimulans voor het verbeteren van de landwegen. Integendeel, het verharder van de landwegen werd juist pas mogelijk toen de waterwegen zo goed waren, dat het niet al te duur meer was om in schepen grote hoeveelheden stenen over water te vervoeren. Waar water- en landwegen op het eerste oog elkaar concurrent lijken, horen ze bij nader inzien tot elkaars mogelijkheidsvoorwaarden. En de betere wegen maakten op hun beurt, zo suggereert Van der Woud, deel uit van de infrastructuur die de revoluties van 1840 en 1848 mogelijk maakten.

In het lege land, waar de ruimte groot was en het vervoer traag, zweefden 's nachts witte gedaante boven de wegen. Nu zijn die zo goed als verdwenen. "De