

en Oostende; in IV de tweede, de grote Gentse periode als leraar (1906-1914), waarin ook zijn Grootnederlandschap duidelijker contouren aannam; in V de moeilijke oorlogsjaren — eerst als patriot, daarna als activist en tenslotte in VI de wanhopige strijd voor het bestaan als politiek vluchteling in Nederland en de vervreemding van vrouw en gezin, maar ook met zijn propaganda-lezingen over Vlaanderen in Nederland en na de amnestiewet ook in Vlaanderen zelf. Telkens wordt hier, na een inleidende situering in het historisch tijds kader, een gedetailleerde biografie verstrekt, waaruit zijn maatschappelijk en Vlaams-politiek engagement blijkt, en waarin op een degelijke wijze de band met het werk: poëzie, toneel, proza of publicistiek wordt aangegeven. Hierdoor valt toch meer de nadruk op de mens dan op het werk. Wellicht kon dit ook moeilijk anders, omdat De Clercq, hoe sympatiek en populair ook in zijn tijd, toch eerder een schrijver van tweede rang was, die al te direct zijn emoties bedichtte, al te vlot schreef en al te vlug publiceerde om het niveau van de zeer groten te bereiken.

Het nadeel, inherent aan elke monografie of biografie, is trouwens ook dat men hier en daar te zeer met 'micro-biografisme' te maken krijgt: de zoemlens is te exclusief op één persoon gericht, zodat men als het ware de slagschaduwen over het omringende gebeuren, de boeiende achtergronden en de niet minder interessante medespelers ziet vallen, en af en toe deze laatste componenten onvoldoende uitgediept of gewaardeerd vindt. Dit doet beslist geen afbreuk aan de waarde van deze studie, die zeer leesbaar is gebleken, fijne psychologische schakeringen aanbrengt en ook zin voor nuancering en relativering tot in de onderdelen toe kent. Ze is geschreven met een grote liefde, maar niet blind voor de tekortkomingen van de dichter en de Vlaming: hij komt eruit te voorschijn als iemand die zich levenslang 'niet jeunde in de kooie', die in opstand kwam tegen het systeem van middelmatigheid, onderdrukking, obscurantisme en van bovenaf opgelegde schijnheiligheid. Hulpiou brengt ons een studie, die steeds weer even zorgvuldig vertrekt van de realiteit en de feiten, en zeer grondig ingaat op de problematiek van de mens en de thematiek van de auteur. Indien wij in onze literaire geschiedschrijving van een aantal figuren even degelijke en kritische monografieën bezaten, dan stond ons literaire onderzoek er beter voor.

A. Deprez

G. Harmsen, F. van Gelder, *Onderweg. Uit een eeuw actie- en organisatiegeschiedenis van de Vervoersbonden* (Baarn: Ambo, 1986, 280 blz., f37,50, ISBN 90 263 0795 0).

Hun pretentie geen volledig, wel een informatief overzicht over honderd jaar vervoersbonden te geven, dat de gecompliceerdheid van het verleden niet uit de weg gaat, maken de auteurs waar. Bij de behandelde heterogene beroepsgroepen uit de vervoerssector (havenarbeiders, spoor- en tramwegpersoneel, chauffeurs, zeelieden, vissers, Rijn-, binnenvaart- en burgerluchtvaartpersoneel) beginnen zij steeds met een schets van de arbeidsomstandigheden en de momenten die daarin tot verzet en oprichting (of instandhouding) van vakorganisaties leiden. In de hele transportsector komen vrijwel steeds de werk- en rusttijden het eerst aan bod. Wezenlijk is dat in hetzelfde jaar dat de diamantbewerders de achturenwerkdag bereiken (1911), het Rijnvaartpersoneel het recht om acht uur te slapen verovert (141). Gevaarlijk is veel werk ook. Verzekeringswiskundigen die de werking van de ongevallenwet van 1901 nagaan, constateren dat laden en lossen in de Rotterdamse haven zeer ongunstige risico's

opleveren. Niet verbetering van de arbeidsveiligheid is hiervan het gevolg, maar verhoging van de verzekeringspremies voor het havenbedrijf (106). Strategie en beleid van de ondernemers komen verschillende keren ter sprake. Zo horen wij over de staking in de Amsterdamse haven in 1900 bijvoorbeeld ook de visie van werkgever Heldring (30). Zonder aandacht voor het directiebeleid zouden de ontwikkelingen bij het spoorwegbedrijf niet te begrijpen zijn (61). De verschillen tussen de havens van Amsterdam en Rotterdam vormen een rode draad in de passages over de havenarbeiders met aandacht voor verschillen in sociale achtergrond, vakbondstradities en opstelling van de ondernemers. De Rotterdamse havenwerkgevers blijken in staat vele tientallen jaren 'over niet veel anders dan loon' te willen onderhandelen (227). Waar mogelijk geven de auteurs aan welke positie vrouwen innemen en waar zij bij de strijd of de vakbeweging betrokken zijn. Ter sprake komen vrouwen die schepen met stenen lossen (20), bootwerkersvrouwen die hun mannen tijdens een conflict onder druk zetten (33), overwegwachtresses bij de spoorwegen (35), een Dames-Vereeniging van hoger spoorwegpersoneel (64), krantenbezorgsters (83), nettenboetsters en haringspeetsters (91, 95) en chauffeursvrouwen (249 vlg.). Hoofdstuk 24 gaat geheel over vrouwen van leden en vrouwelijke leden, ondanks het feit dat de vervoerssectoren en -bonden in belangrijke mate mannenwerelden geweest en gebleven zijn.

De auteurs leveren 'grepen uit de actie- en organisatiegeschiedenis' (8), een beperking die ook in de ondertitel tot uitdrukking komt. Niet alle beroepsgroepen uit de sector krijgen evenveel aandacht (havens en spoorwegen de meeste), terwijl de regio's achterblijven bij steden als Amsterdam en Rotterdam. De ontwikkeling van de verschillende organisaties is niet van begin tot heden te volgen (127), al geven wel gekozen momenten zoals tijdens het fusieproces van NVV- en NKV-bonden een verhelderend beeld van de moeilijke verhoudingen binnen de besturen (225 vlg.). Niet alle arbeidsconflicten, die 'als in een bliksemflits ... in alle duidelijkheid de arbeidsverhoudingen en de strijd om het bestaan zichtbaar maken' (8), komen aan bod. Wel gekozen conflicten worden ingeleid met (niet altijd even overtuigende) zinnen als 'van voldoende historische betekenis' (87), 'vanwege de bijzondere kanten' ervan (97), 'het vermelden waard' (102) 'waard om wat uitvoeriger te memoreren' (142) of 'van fundamentele betekenis' (240). Dat het om 'grepen' uit de geschiedenis gaat, wil niet zeggen dat het boek een verzameling losse fragmenten is. De auteurs hebben zeer verspreid materiaal over het nog nauwelijks in kaart gebrachte verleden van de tegen heel uiteenlopende achtergronden ontstane vervoersbonden in een samenhangend geheel weten te brengen, dat de lijnen en problemen in die geschiedenis helder maakt en bovendien de recente ontwikkelingen omvat. Het boek doet recht aan de cultuur en tradities van strijd in de vervoerssectoren, al blijft mij onduidelijk waar en wanneer toch de slag op de Zuiderzee heeft plaatsgevonden (titel hoofdstuk 17). Het boek is in samenhang te zien met eerdere publikaties: 'niet alle richtingen in vakbondsland hebben evenveel bijgedragen ... en verdienen derhalve ook niet dezelfde aandacht' (8). Het NAS krijgt verschillende malen aandacht, vooral in vergelijking met het NVV (110), waarbij het als de radicale tegenstroming geldt (80). Tegelijk blijft kritiek op het NVV niet achterwege. De confessionelen komen uiteraard aan de orde, maar in beperkte mate, deels omdat ontwikkelingen al elders uitvoerig zijn beschreven (toenadering NKV en NVV), deels omdat de confessionelen in bepaalde sectoren niet of maar zwak vertegenwoordigd zijn, zoals onder baggeraars (128) of in de havens (116). De auteurs geven ruimte aan verschillen tussen roomsen en protestanten (137) en laten bijvoorbeeld ook zien dat St. Raphael in 1911 zijn erkenning door de spoorwegdirectie op het spel zet terwille van samenwerking met het NVV (68-69). Het boek bevat een

streng geselecteerde literatuurlijst. Het nawoord ('De vakbond als belangenorganisatie en emancipatiebeweging') heeft een bredere strekking dan enkel de vervoersbonden.

B. Reinalda

R. T. Griffiths, ed., *The Netherlands and the Gold Standard, 1931-1936. A Study in Policy Formation and Policy* (NEHA-series III, 2; Amsterdam: Nederlands Economisch-Historisch Archief, 1987, xvi + 214 biz., ISBN 90 71617 04 1).

Zoals de titel al aangeeft, handelt dit boek over de gouden standaard, die tot het midden van de jaren dertig door de meeste industrielanden werd toegepast. Kenmerkend voor dit stelsel is de vaste binding van de deelnemende valuta's met het goud, waardoor een vaste wisselkoersverhouding ten opzichte van elkaar is gegarandeerd. Een dergelijke binding impliceert dat aanpassing aan gewijzigde externe omstandigheden uitsluitend in het binnenland (via aanpassing van de bezettingsgraad en/of van het kosten- en prijsniveau) plaatsvindt en dat de verdediging van die koers kan worden opgevat als afwenteling van de capaciteitsproblematiek op het binnenland. Ons land wordt met deze problematiek geconfronteerd op het moment dat Engeland in 1931 besluit de gouden standaard te verlaten. De door het aanpassingsbeleid veroorzaakte spanningen nemen toe na 1933, in welk jaar ook de Verenigde Staten de band met het goud loslaten. Desalniettemin volhardt de regering in haar beleid totdat zij op 26 september 1936 onder druk der omstandigheden gedwongen wordt de verdediging van de muntpariteit te staken; daarmee geeft Nederland als laatste lid van het zogenaamd goudblok de gouden standaard prijs.

De strijd die aan deze datum is voorafgegaan, analyseert professor Griffiths, in hoofdzaak met enkele medewerkers van de Vrije Universiteit te Amsterdam, aan de hand van het gedrag van de toenmalige organisaties binnen de Nederlandse samenleving. Reeds hier zij vermeldt dat de schrijvers zich van enige stellingname ten aanzien van de juistheid van het aanpassingsbeleid uitdrukkelijk distantieëren. Doel van hun onderzoek is geweest na te gaan of Colijns hardnekkige (en door de Nederlandsche Bank volledig gesteunde) verdediging van de gouden standaard, zo al niet gerechtvaardigd, dan toch op zijn minst in het licht van de politieke druk begrijpelijk wordt. Hun conclusie is duidelijk: druk van enige betekenis op het regeringsbeleid inzake de muntpariteit is er nooit geweest. Alhoewel zich overal voorstanders van devaluatie profileren en hun aantal groeit naarmate de economische situatie verslechtert, stuit men bij het volgen van de discussie voortdurend op gebrek aan eensgezindheid, hetgeen een doortastend optreden naar buiten verhindert. Aan dit gedrag liggen maatschappelijke, politieke en economisch-psychologische aspecten ten grondslag.

Maatschappelijk vormt het fenomeen van de verzuiling ('peculiarly Dutch') een essentiële verklaring voor het uitblijven van een gezamenlijke standpuntbepaling. De op levensbeschouwelijke grondslagen gebaseerde organisaties hebben hun aanhang onder diverse lagen van de bevolking, wier belangen zowel onderling als met die van de top niet altijd parallel lopen. In politiek opzicht heeft elke partij haar eigen argument(en) om de haalbaarheid van een wisselkoersverlaging te betwisten. Zo voelen de liberalen er weinig voor hun pas verworven status van coalitiepartner wegens de muntkwestie in de waagschaal te leggen, geeft de katholieke partij haar politieke druk prijs door de weigering om na de kabinetscrisis in 1935 uitsluitend met de sociaal-democraten een kabinet te moeten vormen en hoopt de