

Nederland tot stand is gekomen. Heel uitvoerig beschrijft auteur dat de arbeidswet van 1919 tot stand kon worden gebracht door de sociaal-culturele en economische ontwikkeling van Nederland sinds 1890, door de internationale gevolgen van de eerste wereldoorlog, het revolutie-avontuur van Troelstra en door de samenwerking van socialisten en katholieken.

Levert dit boek weinig op aan nieuwe inzichten, de waardering moet vooral gaan in de richting van de samenvatting die Karsten van dit thema geeft, al is die wat erg wijdlopig. Soms zijn er ook curieuze lacunes. Zo gaat de auteur in deel drie in op de kinderarbeid in Nederland, althans op het streven naar de beperking ervan. Vanzelfsprekend komt hierbij Sam van Houten ter sprake, maar het is vreemd te moeten constateren dat schrijver onbekend is met het uit 1952 daterende boek van G. M. Bos, *Mr. S. van Houten. Analyse van zijn denkbelden, voorafgegaan door een schets van zijn leven*. Zo is er op meer slakken zout te leggen, maar dat heeft niet veel zin; overigens heeft Karsten, gezien de bibliografie, heus genoeg gelezen. Het aantrekkelijke van dit boek vind ik de poging van de auteur de strijd voor de arbeidstijdverkorting ook te behandelen als de geschiedenis van een mentaliteitsverandering onder de arbeidersbevolking.

F. A. M. Messing

B. Oosterwijk, *Reder in Rotterdam. Willem Ruys (1809-1889)* (Historische werken over Rotterdam XXXVII; Rotterdam: Stichting historische publicaties Roterodamum, 1989, 295 blz., f48,-, ISBN 90 70874 13 X).

De Rotterdamse familie Ruys is waarschijnlijk één van de bekendste redersfamilies in ons land. Minstens vijf generaties hebben leiding gegeven aan ondernemingen die zich vanuit Rotterdam met de grote zeescheepvaart hebben bezig gehouden. Het resultaat van hun inspanningen bestaat voort in Nedlloyd, het conglomeraat van bedrijven waarin na de tweede wereldoorlog vrijwel alle grote Nederlandse lijnvaartrederijen zijn opgegaan, en heden ten dage een van de weinige overgebleven Nederlandse zeescheepvaartondernemingen. De Rotterdamse journalist Bram Oosterwijk heeft het leven van de grondlegger van het bedrijf, Willem Ruys Dzn. (1809-1889) beschreven. Naar hedendaagse begrippen zouden we Ruys een succesvol, en misschien ook wel typisch Nederlands, ondernemer noemen. Behoedzaam, zonder grote risico's te nemen of vergaande vernieuwingen te introduceren, bouwde hij zijn bedrijf in de loop van de vorige eeuw uit tot één van de grotere zeilvaartondernemingen van ons land. Ruys, zoon van een dominee uit Ouderamstel, begon zijn activiteiten in Amsterdam, waar hij met een compagnon een cargadoorsbedrijf startte. Enkele jaren later vestigde het bedrijf een dependance in Rotterdam; deze vestiging werd later door Ruys alleen voortgezet. Cargadoorsactiviteiten bleven een belangrijke plaats innemen in het bedrijf van Ruys en zijn opvolgers. Daarnaast ontwikkelde de firma zich als rederijkantoor. De bescherming van de Nederlandsche handelmaatschappij bood het bedrijf aanvankelijk de nodige zekerheid en garandeerde regelmatige lading in de Indiëvaart. Ruys oefende zijn redersactiviteiten op de traditionele wijze uit door voor ieder schip een nieuwe 'partenrederij' op te richten; op het hoogtepunt van zijn bedrijfsactiviteiten administreerde hij op die manier veertien zeeschepen. Daarmee was Ruys qua beheerde tonnage de derde reder van het land.

Opmerkelijk is dat Ruys steeds zelf slechts een beperkt aandeel in de schepen nam, aldus zijn risico's spreidend en beperkend. De bouwer van de schepen, meestal Fop Smit te Kinderdijk nam daarentegen als regel een veel groter aandeel. Kennelijk kon hij meer risico aan, en kon hij ook gemakkelijker over het benodigde kapitaal beschikken. Technische vernieuwingen paste

Ruys slechts in beperkte mate in zijn schepen toe. Aan de stoomvaart heeft hij zich nooit willen wagen, en ook met de vernieuwingen aan zeilschepen liep hij meestal niet voorop. Uit de brieven aan zijn zoons blijkt eveneens een neiging om risico's te vermijden: hij pleit ervoor niet teveel in een schip te investeren en foertert over commerciële verliezen. Overigens wilde Ruys wel blijven: de pogingen om vanuit Rotterdam een lijnverbinding met Amerika tot stand te brengen hadden steeds zijn warme belangstelling. Bij de Amerika-vaart is de firma niet betrokken geraakt; de zonen van Ruys richtten hun bedrijf, onder de naam Rotterdamsche Lloyd, vooral op de vaart op Indië.

In maatschappelijk opzicht was Ruys onder meer betrokken bij de Rotterdamse diergaarde, en bij de Zuidhollandsche maatschappij tot redding van schipbreukelingen. Het lijkt er op dat het voor vooraanstaande zakenlieden zoals Ruys vrij gebruikelijk was om dergelijke bestuursfuncties te vervullen. Van opmerkelijke prestaties van Ruys in zijn bestuurlijke functies wordt geen gewag gemaakt.

Oosterwijk zwijgt over de vraag wat Willem Ruys nu eigenlijk betekend heeft. Mijns inziens is die betekenis niet zozeer gelegen in de persoon zelf, als wel in het feit dat Ruys' zoons en kleinzons op het door hem gelegde fundament een enorme scheepvaartonderneming hebben weten op te bouwen.

Het boek van Oosterwijk geeft een indruk van het doen en laten van een vooraanstaand Rotterdamse zakenman uit de vorige eeuw. Het blijft echter wat aan de oppervlakte: inzicht in zijn vermogenspositie, zijn financieringsbronnen en de resultaten van zijn onderneming worden niet besproken. Ook een paar overzichtjes van bij voorbeeld de samenstelling van Ruys' vloot in enkele peiljaren mist men. Een kader waarbinnen de activiteiten van Ruys kunnen worden geplaatst en op waarde geschat, ontbreekt. In dat opzicht verliezen oudere studies naar de wijze waarop de Nederlandse zeescheepvaart in de vorige eeuw werd bedreven, zoals die van Broeze, niet aan waarde.

A. H. Flierman

J. A. Frieswijk, *Om een beter leven. Strijd en organisatie van de land-, veen- en zuivelarbeiders in het noorden van Nederland (1850-1914)* (Dissertatie Groningen 1989, Fryske Akademy 711 ; Leeuwarden: Fryske Akademy, 1989, 328 blz., ISBN 90 6171 711 6).

De politicoloog en historicus Johan Frieswijk (1943) is een kenner van de Nederlandse en Friese arbeidersbeweging en als volhardend vorser in archieven en oude documenten vertrouwd met ontelbare details. Zelf publiceerde hij al vroeg over omstandigheden en verzet van Friese land- en veenarbeiders. Na hem volgden onder meer K. Huisman, S. van der Hoek en K. Slager, die ook naar andere delen van Nederland keken. Voor zijn dissertatie stelde Frieswijk zich ten doel een 'samenhangend overzicht van leven en strijd van de land- en veenarbeiders in Nederland' te schrijven", refererend aan de tekorten van recente studies als beperkt tot een stad of regio, een organisatie of een korte periode (6).

Merkwaardig genoeg gaan deze beperkingen ook voor zijn eigen boek op. Hij beschrijft immers alleen het Noorden van het land, concentreert zich op de socialistische beweging met als hart de Bond van landarbeiders uit 1897 en houdt op in 1914 in plaats van 1939 of later. Laat ik eerst de achtergrond van het onderwerp aangeven. Rond 1850-1914 moderniseerde de Nederlandse landbouw ten nadele van het traditionele op zelfverzorging ingestelde bedrijfstype. De boer werd steeds meer leider van een flink bedrijf met arbeiders in loondienst (Groningen liep hierbij zoals bekend voorop). Mechanisering en rationalisering van het werk en kunstmest