

briek A. Voortman-N.V. Texas. In dit opzicht vertegenwoordigen de zeven dossiers een interessante start voor een ruimere studie van de mensen en bedrijven die de succesvolle en vroege Belgische industrialisatie hebben waargemaakt.

Jos Delbeke

P. J. Oud, *Honderd jaren. Een eeuw van staatkundige vormgeving in Nederland 1840-1940* (7e herziene druk, bewerkt en voor de periode na 1940 aangevuld door J. Bosmans; Assen: Van Gorcum, 1979, 424 blz., f 49,50, ISBN 90 232 1716 0).

Het in 1946 voor het eerst verschenen overzicht van de Nederlandse staatkundige geschiedenis van 1840-1940, door P.J. Oud geschreven in de periode van zijn door de bezettingsmacht opgelegde ambteloosheid, heeft duidelijk in een behoefte voorzien. In dertig jaar tijd is het nog vijf maal herdrukt en op de literatuurlijsten van historische en juridische studenten komt het geregeld voor. De drukke staatkundige werkzaamheden van de auteur na de bevrijding hebben hem geen gelegenheid gegeven zijn tekst aan de resultaten van het onderzoek na 1946 aan te passen. Hierin is nu voorzien in de zevende druk, welks bewerker bovendien het boek aanvulde tot en met de formatie van het kabinet-Van Agt. Deze uitbreiding met circa honderd bladzijden maakte de titel *Honderd jaren* los van de realiteit, maar onder die naam was Ouds werk nu eenmaal bekend geworden.

In overeenstemming met zijn eigen belangstelling en deskundigheid had de oorspronkelijke auteur zijn werk toegespitst op de parlementaire activiteiten, kabinetsformaties, verkiezingen, wetgeving en dergelijke; de economische en sociale ontwikkelingen kwamen slechts summier ter sprake. Bosmans heeft zich in de hoofdstukken over de jaren 1940-1978 daaraan aangepast. Hij gaf het door Oud geschreven gedeelte meer structuur door een indeling in paragrafen, zonder eigenlijk iets aan de groepering van de stoffe te veranderen, en kon dezelfde indeling op het nieuw geschreven stuk toepassen. Hij nam ook de door Oud consequent toegepaste praesens historicum en futurum historicum over (De Geer laat in 1942 een brochure verschijnen, hij zal na de oorlog veroordeeld worden, etc); deze stijl heeft onze bewondering niet, maar Bosmans' adoptie ervan versterkt de eenheid van het boek.

Ondanks die eenheid moeten wij bij de bespreking een scheiding aanbrengeen tussen het gedeelte van Oud (bewerkt door Bosmans) en dat van Bosmans. Dat laatste achten wij, binnen het kader van de al eerder door Oud gemaakte opzet, zeer geslaagd. Bosmans heeft een helder, overzichtelijk en goed gestructureerd overzicht geschreven van de puur staatkundige geschiedenis van de jaren 1940-1978. Hij is daarbij zakelijk en onpartijdig te werk gegaan en heeft de voornaamste kwesties uit die tijd die aandacht gegeven, die hun binnen dit kader toekwam. Aan een dergelijk overzicht bestond bepaald behoefte: het zal nog wel vele jaren duren voor de uitvoerige werken van het Nijmeegse Centrum voor Parlementaire Geschiedenis het jaar 1978 bereikt hebben.

Minder enthousiast zijn wij omtrent bepaalde aspecten van Bosmans' bewerking van het oorspronkelijk door Oud geschreven gedeelte; sommige van onze bezwaren golden trouwens ook al Ouds werk. Hij verlevendigde zijn boek met veel citaten, zonder echter de vindplaatsen daarvan aan te geven. Bosmans zou de waarde van het boek als introductie tot de parlementaire geschiedenis aanzienlijk hebben vergroot door het van een behoorlijke annotatie te voorzien. Hij deed dat niet en liet zelfs enkele in de tekst van Oud gegeven vermeldingen van herkomst van citaten en fragmenten (van Quack, bladzijde 63; van Brugmans, bladzijde 14) weg. Ook de zeer nuttige toevoegingen, die Bosmans geeft aangaande bijvoorbeeld de kabinetsformaties in de jaren 1918-1940 en de rol van Koningin

Wilhelmina, zouden door bronvermelding veel aan waarde gewonnen hebben. Wie - behoudens de insider in de materie - wordt niet nieuwsgierig naar de achtergrond van de kritische opmerkingen over de rol van Harer Majesteits adviseurs bij de formaties van 1939? Is het ook niet nuttig, dat de gebruiker in staat wordt gesteld na te gaan in welke context bepaalde citaten oorspronkelijk staan? En dat des te meer omdat door een andere opmaak de aandacht juist in versterkte mate op die citaten wordt gericht.

Onjuist achten wij, dat Oud alle citaten uit de vorige eeuw overbracht in zijn eigen spelling. Bosmans heeft helaas zijn voorbeeld gevolgd. Woorden van Thorbecke, stukken uit de Handelingen en andere originele stukken dienen naar onze mening in de authentieke spelling te worden overgenomen. De modernisering van Oud en Bosmans doen daarbij soms willekeurig aan: ee en oo worden aangepast, maar even archaische vormen als 'quaestie' en 'onzes Vaderlands' blijven wel staan.

Bezwaarlijk vinden wij ook, dat in de bewerkte tekst niet blijkt, welke uitdrukkingen en meningen van Oud en welke van Bosmans zijn. Over het algemeen heeft de bewerker de oorspronkelijke tekst, met enige stroomlijning van zinnen, laten staan; soms voegt hij een slotzin aan paragraaf of alinea toe, in enkele gevallen, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van het conflict over generaal Snijders tussen de koningin en het kabinet een paar alinea's. Daarentegen zijn enkele passages uit de tekst van Oud door de bewerker weggelaten of in tendens veranderd. Het betrof hier persoonlijke kritische uitingen van de oorspronkelijke auteur over de revolutionaire socialisten en de SDAP in 1918/19, de VARA en de radiowet van 1930, de linkse oppositie in de SDAP en haar Indische politiek, en de socialistische 'Planwirtschaft' (respectievelijk te vinden in de tekst van de 5e druk op bladzijden 239, 244, 277, 278). Bosmans heeft natuurlijk het volste recht de voorkeur te geven aan de term 'begripvolle benadering van de nationalistische elementen' boven 'koketteren met de revolutionaire inheemse elementen'. Het gaat er ons echter om te weten, wie er aan het woord is; slechts weinigen zullen er - zonder aanwijzing in die richting - direct toe komen de teksten van de verschillende drukken te gaan vergelijken. Wij zouden de voorkeur geven aan de manier waarop C.W. de Vries de parlementaire geschiedenis van Rengers uitgaf: integraal behoud van de oude tekst; opmerkingen en aanvullingen duidelijk herkenbaar in noten.

Enige door Oud veroorzaakte onjuistheden zijn aan het kritisch oog van de bewerker ontsnapt: lang niet alle liberale kamerleden behoorden in 1888 tot de Liberale Unie (7e druk, 141), die vooral een federatie van kiesverenigingen was; Tak was geen voorzitter van de Liberale Unie; Treub werd niet in 1889, maar in 1893 wethouder van Amsterdam; de Volkspartij in Friesland bestond niet alleen uit radicale verenigingen, maar uit minstens evenveel socialistische, die samen een 'democratische coalitie' vormden (alle drie 148); Pierson was in 1897 geen Unieliberaal (167); de 'universaliteit van het middel' zal wel de 'universaliteit' moeten zijn (230); in het Amicebriefje van Tak (150, r. 4 v.o.) staat 'regeling', niet 'regering'. Bosmans plaatste ten onrechte de ongevallenwet in 1902 (255); Oud terecht in 1901. Het kamerlid jhr. W.H. de Beaufort voor Wijk bij Duurstede (147) was niet dezelfde persoon als het Amsterdamse lid W.H. de Beaufort, de latere minister; zij kunnen dus in het register (410) niet als één worden gerekend.

De nieuwe druk heeft een veel prettiger lettertype dan de vorige drukken. Het overzicht van de zetelverdeling in de Tweede Kamer sinds 1918, de levensjaren in het personenregister en de veel uitvoeriger literatuurlijst zijn evenvele verbeteringen. Het zakenregister is in vele opzichten uitvoeriger dan in de vorige drukken, maar mist ook een aantal trefwoorden daaruit.

G. Taal

C. Hoogslag, *Vastmaken. Geschiedenis van de Rotterdamse havensleepvaart* (Bussum: De Boer Maritiem, 1979, 215 blz., f 49,50, ISBN 90 228 1827 6).

Een onmisbare en altijd als vanzelfsprekend aanwezig geachte activiteit als die van de havensleepdiensten - stakingen maken dit vaak duidelijk - is in een aardig, niet diepgravend boek beschreven door een auteur met praktische kennis van zaken. De heer Hoogslag is, evenals zijn vader, directeur van een van de havensleepvaartondernemingen en nauw betrokken bij de grote structurele veranderingen, die zich in de laatste decennia in deze bedrijfstak hebben voltrokken. Het boek heeft alleen op het Rotterdamse havengebied betrekking.

Vaak verbonden met de scheepsbouw of steenkolenhandel, waren in de tweede helft van de negentiende eeuw al enkele grotere rederijen actief. In het begin van de twintigste eeuw, toen het sleepvaartverkeer in Rotterdam steeds verder groeide, kwamen er diverse concurrenten bij. Daartoe moeten ook vele kapiteins met eigen sleepboten worden gerekend. D.G. van Beuningen, directeur Rotterdam van de Steenkolen Handels Vereniging ging een dominerende rol spelen. Overnemingen, soms voor de direct betrokken personeelsleden en buitenstaanders verborgen gehouden, vonden plaats. Alle activiteiten concentreerden zich in de Boompjes. Na de tweede wereldoorlog kwam er de Willemskade bij. In 1931 kwam in de Sleepvaart Centrale een samenwerkingsverband tot stand, waarbij alle contracten en sleepboten in een gemeenschappelijke pool werden bijeengebracht. Niet zonder gekrakeel, want de vader van de auteur, aan het hoofd van de Onafhankelijke Sleepdienst, verzette zich tot het uiterste, totdat in 1933 alle partijen elkaar vonden.

Het havensleepvaartbedrijf is sterk conjunctuurgevoelig. De beide wereldoorlogen grepen diep in, maar ook bijvoorbeeld de economische en politieke veranderingen in het Duitse achterland in de jaren twintig en dertig. Na 1945 zorgden havenherstel en de aanleg van nieuwe bekkens voor veel extra werk. Europoort leidde ertoe, dat in 1961 de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst werd opgericht, waarin de deelnemers in de Sleepvaart Centrale het sleepwerk in dit gebied gingen verzorgen met boten die naar grootte en sleepkracht duidelijk het gewone 'stadswerk' te boven gaan. De scheiding tussen beide soorten havensleepvaart kwam daarmee tot stand. Daarnaast vallen er sedert de jaren vijftig verschillende ingrijpende veranderingen in de sleepvaart te constateren, die ertoe hebben geleid dat het em-plooi voor havenslepers steeds minder is geworden. De auteur wijst hiervoor op de groei in tonnage van schepen (speciaal van tankers en bulkcarriers), het groter gebruik van pakhuiszen in plaats van lichters, de pijpleidingen, de duwvaart en de komst van sloopstypen met nieuwe los- en laadtechnieken (lash en containers). De verminderde vraag naar sleepkracht heeft tot nauwere samenwerking en tot een vrijwel gefuseerde bedrijfstak geleid, waarbuiten alleen nog, als steeds, een aantal particuliere boten zelfstandig opereert. Eén onderdeel van de havensleepvaart komt slechts karig aan bod: de mensen aan boord die het sleepwerk deden. Getuige de enkele opmerkingen hierover gaat het hier om een groep die naar vakbondsorganisatie en naar verbinding met de Rijnvaart en de havenarbeid een interessant studieobject kan zijn. Daarnaast heeft de sedert 1965 optredende inkrimping in de havensleepvaart al herhaalde malen voor spanningen en stakingen gezorgd. De auteur wijst hier nadrukkelijk op, maar heeft verder meer aandacht voor de directeuren van de verschillende rederijen. Het boek is geïllustreerd met welgekozen afbeeldingen, maar de variatie naar onderwerp is niet groot.

J.R. Bruijn