

ging met het oog op het afsluiten van een na-oorlogs 'sociaal pact' en de Londenars eveneens bedrijvig waren op dit vlak, is niet onbekend. De gepubliceerde documenten en vooral de besprekingen ervan zorgen ervoor dat dit sociaal-economische luik op een meer systematische wijze belicht wordt en de standpunten van de linker- en rechtervleugel in de arbeidersbeweging voortaan beter afgebakend zijn. De resultaten van deze discussies verklaren immers mede waarom bij de bevrijding de Belgische Socialistische Partij geenszins het accent legde op bruuske structuurhervormingen, maar wel op de realisatie van een meer geleide economie, op de uitbreiding van een coherent en verplicht systeem van sociale verzekering voor alle arbeiders en op het paritaire overleg. De voorstanders van een geleidelijke hervormingsbeweging gaven ook tijdens de oorlog de toon aan in de partij en in de vakbondsleiding. Zulks bleek ook uit de onderhandelingen die te Londen gevoerd werden tussen deze rechterzijde en de voorstanders van een gematigd 'travaillisme' uit de christelijke beweging. De idee om de vooroorlogse verzuiilde arbeidersbeweging na de bevrijding af te breken en een Hervormingsgezinde eenheidspartij op te richten kreeg dan ook effectief gestalte tijdens de oorlogsperiode. Dat deze politiek niet strookte met de na-oorlogse BSP-strategie om communistisch stemmende kiezers terug te winnen, leidde tot de mislukking van het experiment. Pas in de jaren zestig zou deze 'travaillistische' politiek enige kans krijgen. Maar de oorsprong ervan lag, zoals voor zovele na-oorlogse bewegingen, echter in de oorlogsperiode. Naast de vele andere, is het één van de belangrijkste verdiensten van deze reeks bronnenpublicaties dergelijke fundamentele achtergronden bloot te leggen.

E. Witte

M.P. de Bruin, *Waken en bewaren. 100 jaar Provinciale Waterstaat Zeeland 1881-1981* (Middelburg: Provincie Zeeland, 1981, 312 blz., f69,50, ISBN 90 6047 845 2).

Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Provinciale Waterstaat in Zeeland heeft het provinciaal bestuur een indrukwekkend gedenkboek uitgegeven. Het schrijven van de tekst werd toevertrouwd aan M.P. de Bruin, hoofd van het Documentatiecentrum Zeeuws Deltag gebied en archivaris van het waterschap Walcheren. Deze heeft zich uitstekend van zijn taak gekweten; de voornaamste gebeurtenissen en ontwikkelingen ten aanzien van dijken en zeekeringen, van wegen en verkeersmiddelen zijn op overzichtelijke en deskundige wijze beschreven en toegelicht. Gezien de veelsoortige zaken, die moesten worden behandeld, zijn sommige hoofdstukken wel wat fragmentarisch geworden. De Bruin dringt zijn mening niet aan de lezer op, maar laat de bronnen spreken, waarna de lezer zijn eigen conclusies kan trekken. Die bronnen waren in de eerste plaats te vinden in het archief van de Provinciale Waterstaat; verder zijn vele stukken uitgaande van het provinciebestuur in het verhaal verwerkt en is er een grondig onderzoek verricht in de kranten en verdere literatuur.

Het toezicht op de 'dijkagiën' was in de oude Republiek gewoonlijk een lokale zaak; pas in de Bataafse en Franse tijd kwam er een gecentraliseerde organisatie tot stand, die na 1815 in grote lijnen bleef bestaan. Slechts minder belangrijke havenwerken en sluisen werden aan de provincie overgelaten; de meeste wegen, kanalen en polders stonden onder supervisie van de rijkswaterstaat, welks gezicht in Zeeland in de eerste helft van de negentiende eeuw werd bepaald door Abraham Caland, ingenieur, later hoofdingenieur, en onder andere ook belast met de leiding over de kerkenbouw! Toen Thorbecke in 1864 de provincies aanspoorde om elk een eigen waterstaatsdienst te stichten, protesteerde Zee-

land: het waren de hoge onderhoudskosten van de dijken der vele calamiteuze polders, die de provinciebestuurders de schrik bezorgden. Pas in 1881 kwamen de nodige regelingen tot stand, zodat de Provinciale Waterstaat op 1 januari 1882 zijn werk kon aanvangen.

Deze organisatorische verandering viel in een tijd, dat de rust in Zeeland ook in andere opzichten werd verstoord: door de landbouwcrisis, de opkomst van de eerste industrieën en de toenemende urgentie van de sociale kwestie. Na de eerste spoorlijn kwamen er ook tramwegen; het verkeer op de weg won aan kwantiteit en snelheid, ondanks de beperkende bepalingen tegen velocipèdes en hondenkarren, later ook tegen automobielen. Opmerkelijk was de primitiviteit van sommige verbindingen: tot 1916 liep er geen verkeersweg over de Kreekrakdam en moest men van Goes via Tholen naar Bergen op Zoom reizen, tenzij men natuurlijk de trein nam. De eerste verbindingsweg tussen beide delen van Zeeuwsch-Vlaanderen over Nederlands gebied dateert eerst van 1921.

De zuinigheid van de Provinciale Waterstaat in de jaren twintig blijkt nog uit het vrijwel ontbreken van schrijfmachines; alles werd met de hand geschreven. Zeeland telde toen negen rijkswegen en elf provinciale; de rest was in beheer bij gemeenten, polders en waterschappen. Pas in 1927 werd voor het eerst een wegenplan opgesteld. De brug, die in 1928 Tholen met Brabant verbond, leek de aanloop tot een verbetering in de reismogelijkheden tussen de eilanden. De plannen voor bruggen over de Zandkreek en het Zijpe kwamen door de oorlog van 1940 niet tot uitvoering.

De jaren 1940/1945 troffen ook de Provinciale Waterstaat zwaar. Het directiegebouw in Middelburg brandde uit door het Duitse bombardement van 1940; de steigers en aanlegplaatsen van de veren werden zowel in 1940 als in 1944 verwoest. In februari 1944 werden grote delen van Schouwen, Tholen, St. Philipsland en Zeeuwsch-Vlaanderen onder water gezet door de Duitsers; het merendeel van de bevolking werd geëvacueerd. De omvang van de hierdoor veroorzaakte schade was echter niet te vergelijken met die van het door de zee geteisterde Walcheren.

Het herstel van de zeedijken was niet de taak van de Provinciale Waterstaat, die echter des te meer bemoeiing had met de reparatie van wegen, bruggen en steigers. In 1953 kwam de februariramp, die een groot deel van de provincie geestelijk en materieel overhoop haalde. Sinds 1906 was er geen overstroming van betekenis door krachten uit de natuur veroorzaakt; alle berekeningen van mogelijke vloedhoogten bleken tekort te schieten. In 1955 kwam het Deltaplan tot stand; de Provinciale Waterstaat stelde daarvoor een nieuwe afdeling in, onder leiding van ir. J.G. Snip. Hij was de man, die in 1959 als eerste de technische uitwerking gaf van een plan om een brug over de Oosterschelde te bouwen. Een belangrijke ontwikkeling binnendijs was de totstandkoming van grote waterschappen door concentratie van te voren tamelijk autonome polderbesturen; de ramp van 1953 heeft deze duidelijk gestimuleerd.

In de laatste twee decennia zijn de zwakke plekken in de dijken systematisch aangepakt en is de door de zee bedreigde kust door aanleg van dammen aanmerkelijk ingekort. Vroeger werd daarbij alleen rekening gehouden met de veiligheid van de bevolking achter die dijken; in de laatste tijd hebben de milieugroepen steeds meer greep op het bestuur gekregen, zodat de Oosterschelddam een pijlerdam zal worden. Zo is naast de afdelingen 'natte' en 'droge' waterstaat ook die voor milieuzaken ontstaan. De waterverontreiniging was in de jaren zestig - mede door de stichting van nieuwe industrieën - al onder de aandacht gekomen; daarna werden ook de luchtverontreiniging en de geluidshinder voorwerpen van de voortdurende zorg van de Provinciale Waterstaat. Zijn taak blijft: 'Bewaar het land', dat wil zeggen: zorg voor sterke dijken en veilige wegen, maar ook voor de kwaliteit van lucht, water en bodem.

De Bruin's boek is zeer zakelijk gebleven en naarmate hij het heden nadert worden de curieuze details steeds meer door de technische overschaduwd. Het karakter van een denkboek voor een bij uitstek technische dienst brengt dat echter noodzakelijkerwijs mee. En ook voor hen, die meer belangstelling voor het menselijk verleden dan voor kubieke meters en afvalstoffenwetgeving koesteren, is er heel wat te lezen en vooral ook te kijken. Het in royaal formaat uitgegeven boek bevat namelijk een keur van illustraties, die samen haast evenveel ruimte beslaan als de tekst. Er zijn vele goede en duidelijke foto's van het graven van het kanaal door Walcheren en de bouw van de Zeelandbrug, van verkeersmid-delen in de negentiende en twintigste eeuw, van zeekeringen en kruispunten, van stranden en kleurig begroeide wegbermen. Werkelijk magnifiek zijn de gekleurde grote luchtfoto's en de vijf dubbele bladen van de gekleurde kaart van Zeeland van 1890. Alle lof voor de ontwerpers en drukkers van de Goese firma Oosterbaan en Le Cointre, die er ook voor zorgden dat drukfouten praktisch ontbreken.

G. Taal

H.J. Scheffer, *Het Volksdagblad. Arbeidersbeweging en dagbladpers* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1981, x + 220 blz., ISBN 90 247 9076 x).

Dit boek is in de eerste plaats de geschiedenis van *Het Volksdagblad*, een Nederlandse arbeiderskrant, die van 1895 tot 1908 te Amsterdam is uitgegeven, in opzet geen partijkrant, maar een orgaan dat zich althans aanvankelijk min of meer buiten de elkaar fel bestrijdende stromingen in de arbeidersbeweging van die dagen trachtte te houden. Als zodanig was het een opmerkelijke verschijning, begonnen een jaar na de scheuring in de oude Sociaal-Democratische Bond en de oprichting van de SDAP. De tweede helft van zijn bestaan (na 1901) omvatte onder andere de hevig bewogen periode van de stakingen van 1903 en hun nasleep, waarin de krant duidelijk partij koos.

Dr. Scheffer heeft ons echter meer gegeven dan de geschiedenis van een dagblad, hij heeft ook het beeld getekend van de leidende figuren die er deel aan hebben gehad, waaronder met name Floris Adriaan van Hall (1838-1929) in het oog springt, een naamgenoot en neef van de welbekende minister. Evenals Henry Tindal, het onderwerp van een vorig boek van deze auteur op het gebied van de persgeschiedenis, mag Van Hall wel 'een ongewoon heer met ongewone besognes' heten. Ongetwijfeld verdiende hij het om uit zijn vergetelheid te voorschijn gehaald te worden vanwege zijn unieke betekenis voor dit Amsterdamse dagblad en daarmee voor de arbeidersbeweging.

Met name in het tweede hoofdstuk heeft de schrijver de resultaten neergelegd van zijn speurtocht naar de levensloop van Van Hall, waarbij hij geen moeite gespaard heeft om soms minutieuze details uit diens persoonlijk en zakelijk leven te achterhalen. De verantwoording vindt men in dit en andere gevallen in het afzonderlijk notenboekje van 53 bladzijden. Aanvankelijk kassier en commissionair in effecten te Utrecht, vestigde hij zich na de dood van zijn vrouw in 1893 te Amsterdam, waar hij president-commissaris van het Paleis voor Volksvlucht was geworden, maar 'door de aanzienlijken met de nek (werd) aangekeken' (40). Als non-conformist stelde hij zijn fortuin en zijn gebouw ter beschikking van de arbeidersbeweging in de hoofdstad. De eigenlijke initiatiefnemers tot de uitgave van *Het Volksdagblad* waren enige typografen uit de kring van de SDB (sinds 1894 Socialistenbond geheten), waaronder de figuur van Adriaan Rot, voorzitter van de centrale raad der partij, een grote plaats innam. Hij zou als president-commissaris van de naamlo-