

de recensent kan overzien, een gedegen indruk. Een restrictie geldt evenwel het economisch-historische gedeelte, waar meer voor de hand liggende publikaties dan die welke hier zijn geciteerd, gemist worden.

A. C. A. M. Bots

K. Hulpiau, *René de Clercq (1877-1932). Een monografie* (Reeks VI, nr. 116; Gent: Secretariaat van de Koninklijke Academie voor Nederlandse taal- en letterkunde, 1986, 489 blz., Bfl250,-, ISSN 0770 7967).

Deze studie was oorspronkelijk een proefschrift, verdedigd aan de KU Leuven onder leiding van wijlen José Aerts, door de Academie bekroond in 1981 en thans in haar reeksen opgenomen in een gereduceerde versie, die de leesbaarheid en de frisheid ten goede is gekomen, omdat een aantal specialistische uitweidingen over bibliografische details — vereist in een doctoraat maar voor het grote publiek toch wel minder gewenst — eruit werden gewied. Ook de presentatie, met op het stofwikkeltje een foto van de zogenaamd 'oudere' dichter — hij werd nauwelijks 55 jaar — door de stilaan opnieuw gewaardeerde fotograaf Nestor Gerard komt het geheel ten goede.

Dit is een goed werk geworden. Het is in meer dan één opzicht zelfs merkwaardig te noemen. Goed, omdat het vlot is geschreven en de bewerking uitvoerig is, de indeling gedegen en weloverwogen, de verwoording adequaat. Merkwaardig, omdat het verzamelen van het materiaal duidelijk grote inspanningen heeft gevergd; ook wel langdurige, als men de datering van de voetnoten met elkaar vergelijkt. Het loopt van gedrukte bronnen (dagbladen en tijdschriften, zeldzame uitgaven en drukken) via brieven over interviews met nabestaanden en overlevenden tot het hardnekkig en met succes bekroond opspreken van privé-archieven in binnen- en buitenland.

Uit dit alles is dan een studie gegroeid, die ons dichter brengt bij figuur en betekenis — beide inmiddels in Noord en Zuid in de vergetelheid geraakt — van deze 'Vlaamse bard': een romantisch geweldenaar en melancholicus, een sociaal bewogene en een koppig flamingant, eigenzinnig, onrustig, ongeduldig en dus menselijk.

Zijn teksten zijn ondertussen nooit geheel uit het volksgeheugen weg geweest: wie herinnert zich niet levendig zijn huiselijke zangen (Moederke alleen, Mijn kleen, kleen dochterke, Hemelhuis, Tineke van Heule, Ik ben van den buiten, Lapper Krispijn, De gilde viert), zijn politiek-geladen teksten (Is 't Noorden het hoofd, Onder den helm, Aan die van Havere toen zij vergaten dat ook Vlaanderen in België lag, De Vlaamse Smeder, Gent, Er ligt een staat te sterven, Wat doen wij voor U, Vlaanderen roept, Grijpland, De koekoek, Aan Vlaanderen) of zijn van heimwee doordrenkte verzen (Ik kan u niet vergeten, Daar is maar een Vlaanderen).

In een chronologisch gehouden relaas worden zes stadia van zijn wisselvallig leven geschetst: in I zijn jeugd: de gelukkige kindertijd te Deerlijk (waar nu een René de Clercq museum is ingericht), de ongelukkige collegejaren te Tielt, waar hij voor het eerst in contact kwam met volksvreemde en taalvijandige druk van boven af, en debuteerde met poëzie; in II de stralende studententijd te Gent, waar hij bewust tot een flamingantische en socialistische levensvisie kwam en als dusdanig in de publicistiek doorbrak; in III de leraarstijd te Nijvel

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. Hulpiau 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 diamantbewerker 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