

P. Schuman, *Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koopvaardij 1838-1940* (Dissertatie Leiden 1995; Amsterdam: De Bataafsche leeuw, 1995, 304 blz., ISBN 90 6707 392 X).

Dit proefschrift uit de Leidse afdeling Zeegeschiedenis geeft een breed overzicht van de ontwikkelingen op het gebied van strafrecht en arbeidsrecht van toepassing op zeelieden, geschetst tegen de achtergrond van de sociaal-economische ontwikkelingen op maritiem gebied die Nederland raken, en, vooral voor de twintigste eeuw, de internationaal-juridische ontwikkelingen op dit terrein.

Schuman, van opleiding jurist, heeft wellicht eerst overwogen een juridisch proefschrift te schrijven; de inleiding en het hoofdstuk over de Tuchtwet dragen daar sporen van. Nationaal recht, waarvan in de beschreven periode arbeidsrecht een deel was, heeft echter een tot één land beperkt gezichtsveld, wat in een zozeer voor internationale invloeden toegankelijke sector als zeescheepvaart te beperkt is om tot geldige conclusies te komen. Al waren alle optredende personen in de vernieuwing van het arbeidsrecht Nederlanders, ze stonden aan sterke internationale invloeden bloot. De verdienstelijkste delen van het boek zijn dan ook die waarin de schrijver de invloed laat zien van zowel grootschalige economische ontwikkelingen als van economische belangen van kleine maar invloedrijke groepen op de rechtsvorming.

In het eerste hoofdstuk worden technische en economische ontwikkelingen van belang voor de zeescheepvaart tussen 1813 en 1940 geschetst. In de Franse tijd waren zowel scheepvaart als scheepsbouw in verval geraakt. Omdat het land in 1813 arm was en op de vaart naar Indië lang protectionisme door de Nederlandsche Handelmaatschappij heeft geheerst, is stoomvaart later dan elders in plaats van zeilvaart gekomen: pas omstreeks de eeuwwisseling, en wel vooral gedreven door de opening van Suezkanaal, Noordzeekanaal en Nieuwe Waterweg enerzijds, en van de mijnen in Limburg anderzijds. Na de oorlogswinsten uit de Eerste Wereldoorlog kwam de concurrentie op van de zesmaal zo grote Engelse en viermaal zo grote Amerikaanse vloot. Verder waren in de jaren twintig de gouden standaard en de daardoor relatief hoge lonen fnuikend voor de bedrijfstak.

In een slotbeschouwing van dit hoofdstuk probeert Schuman het belang van de scheepvaart te relativeren door een vergelijking met landbouw en industrie in toegevoegde waarde, aandeel van de beroepsbevolking en invloed op de betalingsbalans. Ik ben het met hem eens dat rond de sector zeevaart vaak een nationalistisch waas hangt, maar hij miskent het karakter van een economische basiscomponent door in zijn beschouwingen niet de direct verbonden sectoren te betrekken: binnenvaart (soms door dezelfde rederijen), scheepsbouw (Nederland was in 1930 nog het derde scheepsbouwland ter wereld, na Engeland en Duitsland), havenbedrijf, kolonmijnbouw, petroleum en petrochemie. En zolang Indië een van de rendabelste delen van het koninkrijk was, was scheepvaart strategisch noodzakelijk.

Het tweede hoofdstuk bestaat naast enige pagina's over het Wetboek van koophandel en de parlementaire enquêtes vooral uit een bespreking van de Tuchtwet van 1856 en de daarop gebaseerde jurisprudentie, vooral wegens desertie. Na enige statistische beschouwingen onderwerpt Schuman de vonnissen van de rechtbank te Middelburg aan een nader onderzoek; voor een docent aan de Hogeschool Zeeland te Vlissingen een begrijpelijke keus, maar aanvechtbaar, omdat zijn steekproef nu slechts 36 van de 2183 vonnissen omvat, daardoor wellicht minder representatief en in ieder geval niet aselekt is. De auteur motiveert dit slechts met: 'De analyse van alle Tuchtwet-zaken gaat de capaciteit van de individuele onderzoeker te boven. En die is ook niet nodig'. Het eerste deel van deze uitspraak onderschat de mogelijkheden van door informatietechnologie ondersteund onderzoek, en het tweede zie ik als een bewijs door middel van volledige intimidatie.

Ernstiger bezwaren heb ik tegen de conclusie in het volgende hoofdstuk, over de sociale herkomst van zeevarenden, dat het beroep van de vader niet belangrijk was voor de keuze tussen matroos/stoker en officier. Voor zijn vergelijking neemt hij als representatief voor officieren de 387 tussen 1927 en 1932 aan de zeevaartschool te Vlissingen ingeschreven leerlingen. Indicatie of deze cohorten als representatief kunnen gelden ontbreekt, maar dat is nog tot daaraan toe. Hij deelt echter de beroepen van de vaders op zodanige wijze in, dat sociale stratificatie wordt verdoezeld. Zo omvat het beroepscluster 'gezagshandhaving' zowel beroeps-soldaten als politiecommissarissen. Waar dit niet het geval is, zoals in het onderwijs, een hoger te achten beroepscluster, blijkt 12% van de officieren en 0% van de gezellen een ouder in deze groep te hebben. Ook de schaars verstrekte nadere gegevens leiden eerder tot de voor de hand liggende conclusie dat officieren uit hogere milieus afkomstig waren dan scheepsgezellen.

Voor matrozen en stokers neemt hij de 66 die in 1929 in vijf gevangnissen zaten. Inventief bedacht, maar omdat ze op vier na voor misdrijven waren veroordeeld die niet met zeevaart te maken hadden - 44 bijvoorbeeld voor diefstal - zou de steekproef wel eens representatiever voor misdadigers dan voor de 25.000 matrozen kunnen zijn, evenals het gegeven dat van 50% de vader en van 25% beide ouders waren overleden.

Lof is beknopter te formuleren dan kritiek. Het ontstaan van en de ontwikkelingen in organisaties van werkgevers en matrozen, stokers, stuurlieden en machinisten en hun strijd om loon, andere arbeidsvoorwaarden en de veiligheid aan boord, zijn beknopt maar volledig beschreven. De vergelijking met Engeland, dat in deze sector domineerde, geeft verklaring en verdieping van begrip in de gang van zaken. De analyse van de onderhandelingen voor de internationale maritieme arbeidsverdragen in de International labour organization tussen 1919 en 1936 en de rol van Engeland, Amerika en Nederland daarin is helder, boeiend en overtuigend. Niet alleen rijksambtenaren zullen genieten van de beschrijving van het touwtrekken tussen het ministerie van economische zaken, dat het werkgeversbelang behartigde, en het rationeler werkende departement van justitie. Beide partijen wisten krachten in de maatschappij te mobiliseren. Uit dit archiefonderzoek komen directeur van Arbeid C. J. P. Zaalberg en vooral directeur Nijverheid H. M. Hirschfeld over als figuren die elk een eigen biografie verdienen.

Schuman heeft het niet getroffen met zijn uitgever. De figuren zijn zo klein afgedrukt dat ze soms nauwelijks leesbaar zijn, noot 70-76 en 82-86 van hoofdstuk 3 en alle noten bij de conclusie ontbreken. En zou ook een bureauredacteur de niet te miskennen neiging van de auteur, een niet te verwaarlozen aantal dubbele ontkenningen en retorische vragen te gebruiken, niet hebben kunnen bedwingen?

W. Pelt

E. Nijhof en P. Scholliers, ed., *Het tijdperk van de machine. Industriecultuur in België en Nederland* (Brussel: VUBpress, 1996, 238 blz., ISBN 90 5487 147 4).

Voorjaar 1996 is het Jaar van het industrieel erfgoed in Nederland afgesloten. Het jaar was zonder meer een succes gezien de grote belangstelling van de media en het publiek. Het thema leeft en terecht, want bewustwording van de waarde van monumenten uit de afgelopen twee eeuwen is nu vereist. Wij staan immers op het punt het industriële tijdperk definitief te verlaten. In de stortvloed van publicaties verscheen het boek *Het tijdperk van de machine*. Hoe dit boek te beoordelen?

Een eerste benadering is om naar de afzonderlijke bijdragen te kijken. De kwaliteit daarvan is wisselend. Zo is het hoofdstuk van Mayke Groffen over de verbeelding van de industriële