

Dat was misplaatst, omdat zowel haar ambt als de kroon zelf reeds lang geleden sterk aan politieke betekenis hadden ingeboet.

Dat de koninklijke macht in 1848 nog niet volledig was gekortwiekt bleek onder andere uit de zelfstandige rol die de eerste drie directeuren, Van Rappard, De Kock en Van Heeckeren speelden bij kabinetsformaties; ook was de directeur tot 1862 secretaris van de ministerraad. De eerste drie directeuren stonden nog zozeer in de landspolitiek, dat eerst en laatst genoemden hun ambt voor een ministerschap ruilden. De Kock nam ontslag, maar had erop gerekend de troon van Buitenzorg te kunnen bestijgen. Sinds de jaren 1870 evenwel, traden directeuren aan die tevreden waren met een bescheidener rol. Ook toen het zelfstandig optreden van de directeur tussen koning en ministers tot het verleden behoorde, bleef het KdK meer dan een verzend- en bewaarplaats van belangrijke staatsdocumenten en correspondentie. Men krijgt de indruk dat de directeuren, afgezien van hun administratieve taken, vooral optraden als beschermers van het koninklijke recht om geïnformeerd te worden en te waarschuwen. Daarnaast kwamen zij speciaal tijdens kabinetscrises en formaties in contact met ministers. Sinds de komst van de figuur van de informateur, hoeft de directeur KdK niet meer informeel als zodanig op te treden. De directeur is als kenner van precedenten en stipte vormen nog steeds van betekenis voor de relatie van koning en ministers. Hij fungeert ook als adviseur van het staatshoofd en soms als diens spreekbuis. Voor de uitvoering van zijn taak is een minister verantwoordelijk; toch is het KdK op de begroting bij de hoge colleges van staat ondergebracht hoewel het daartoe niet hoort.

Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het KdK werd een door kunsthistorische essays gedomineerde herdenkingsbundel uitgegeven. Het eerste artikel is echter van politiek-historische aard. Daarin beschrijft N. Cramer de evolutie van het KdK aan de hand van het bewind der directeuren. Zijn lezenswaardige overzichtsartikel is gebaseerd op bestaande literatuur en in zijn opdracht uitgevoerd archief-onderzoek. Het viel hem zwaar de persoonlijkheden der directeuren te typeren, omdat necrologieën of particuliere archieven ontbreken. Natuurlijk valt hun werk wel af te lezen uit het archief, maar dat werd tot op heden weinig systematisch bestudeerd, daar het KdK vroeger huiverig was voor historisch onderzoek. Voor de laatste vijftig jaar kon ook ten behoeve van deze bundel kennelijk nog geen toegang tot het archief worden verkregen — ondanks de nieuwe openheid nagestreefd door directeur Quarles. Al weet Cramer het probleem ten dele op te lossen met citaten uit het archief-Dijckmeester en kenmerkende episodes aangaande de directeuren Tellegen, Röell, De Graaff en Quarles, men kan zich afvragen of bij zo weinig openheid de laatste halve eeuw dan maar niet buiten beschouwing had moeten blijven.

In deze bundel verschaffen drie andere artikelen in ieder geval openheid over de historie van het representatieve pand van het KdK. Zij beschrijven namelijk de vroegere bewoners en eigenaren (auteur C. J. J. Stal), de bouwgeschiedenis (auteur H. C. Brouwer) en het interieur (auteur C. W. Fock). Maar hoe interessant deze artikelen ook zijn, zij verschuiven onbedoeld het accent van het KdK en de kroon naar hun ornamentiek. Zodoende steekt deze bundel in historisch-wetenschappelijk opzicht mager af bij de gevarieerde historische essays waarmee bepaalde hoge colleges van staat in de afgelopen jaren hun jubilea accentueerden.

C. A. Tamse

L. Karsten, *De achturendag. Arbeidstijdverkorting in historisch perspectief 1817-1919* (Dissertatie Groningen 1989; Amsterdam: Stichting beheer IISG, 1990, 383 blz., f84,-, ISBN 90 6861 040 6).

De achterflap van de handelsuitgave van dit in 1989 aan de rijksuniversiteit Groningen

verdedigd proefschrift (promotoren: G. Harmsen en M. van Gils) prijst het boek de hemel in. Dat doen uitgevers nu eenmaal, maar van het prestigieuze Internationaal instituut voor sociale geschiedenis (IISG) zou men een wat gedempter toon verwachten. Er mag evenwel geen misverstand ontstaan. Auteur heeft de doctorstitel zeker verdiend, al baseert zijn historisch onderzoek zich in hoofdzaak op gedrukte bronnen en literatuur. Toch blijft de historicus na lezing van dit omvangrijk werk zitten met de vraag wat nu dit onderzoek eigenlijk aan nieuws heeft opgeleverd. Wie enigermate thuis is in de geschiedenis van socialisme en arbeidersbeweging kan dit boek hoogstens gebruiken als een handig compendium voor wat elders verspreid over de geschiedenis van de achturedag te lezen valt.

Karsten is geen historicus. Hij studeerde economie en filosofie en is, blijkens het beknopte *curriculum vitae*, werkzaam aan de faculteit bedrijfskunde van de rijksuniversiteit Groningen. Van de organisatie Nederlands wetenschappelijk onderzoek (NWO) kreeg hij in het jaar 1977/1978 een beurs voor studie van de geschiedenis aan de Ecole pratique des hautes études te Parijs. Dat zijn allemaal indrukmakende kwalificaties voor het verrichten van fundamenteel wetenschappelijk onderzoek. Karstens volumineuze studie gaat echter gebukt onder een overvloed aan *geschiedenis*. De al te uitvoerige beschouwingen van de auteur over bekende zaken zijn soms een ware beproeving van het geduld van een historisch geschoolde lezer. Zijn relaxen kreunen onder de zware last van overigens correct verzamelde feiten.

Het boek is compositorisch onderverdeeld in drie delen, voorafgegaan door een inleiding die meer het karakter van een samenvatting draagt. Deel 1 (25-63) geeft aan dat de achturenbeweging verbonden is met de ontwikkeling van het fabriekssysteem, plaatst deze in de stroom der historie met betrekking tot de reglementering van de sociale tijd, waarbij breedvoerig wordt ingegaan op de overgang van een theologisch naar een technologisch tijdsbesef. De ondertitel van het boek laat de verhandeling aanvangen in 1817 toen Robert Owen in een lezing pleitte voor een arbeidstijd van acht uur. Dat wordt echter pas op bladzijde 77 vermeld. Dit eerste deel is gewijd aan de reglementering van de sociale tijd in oudheid en middeleeuwen. Vervolgens behandelt de auteur de korte arbeidsdag in tal van utopieën. Hier draven onder anderen op More, Rabelais, Comenius, Campanella, Vairasse d'Allais. En ten slotte gaat het laatste hoofdstukje van dit deel over natuurrecht en arbeidstijd, waarin diggers, levellers, Cromwell, Locke, Huygens en Franklin optreden. *Time is money* (63) zouden de gevleugelde woorden van Benjamin Franklin zijn en daarmee bracht hij de economisering van de tijd, die in de achttiende en negentiende eeuw steeds sterker werd, helder onder woorden. Toch slaat hier bij de lezer de bliksem (!!) in, zeker wanneer auteur op bladzijde 67 (overigens niet als zodanig gepagineerd) er in slaagt dat eerste deel van zijn boek in een halve pagina voortreffelijk samen te vatten.

Deel twee (65-190) behandelt de internationale achturenbeweging, waarbij schrijver veel aandacht schenkt aan de ontwikkeling van socialisme en arbeidersbeweging als reactie op de sociale en economische gevolgen van het industriële kapitalisme. Vooral de socialisten wisten in toenemende mate de arbeidersbevolking te mobiliseren voor het achturen principe, met name door hun 1 mei-demonstraties sinds 1890. De socialisten streefden naar een internationale wettelijke regeling. Zij boekten hierin succes toen na de eerste wereldoorlog in 1919 de eerste internationale arbeidsconferentie te Washington de achturenconventie aanvaardde. Juist dit fragment is het meest interessante onderdeel van het boek; de internationale verbreding van de achturenbeweging komt hier goed uit de verf. Boeiend zijn Karstens betogen over de achturenbeweging in Australië en in de Verenigde Staten en over ontstaan, functionering en resultaat van de conventie van Washington in 1919.

Deel drie (191-304) geeft een overzicht van de wijze waarop de wettelijke achturedag in

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 denkbeelden, 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