

het archief mogen geloven (zie Kenji Tsuchiya en Takashi Shiraiishi, *List of mailreports on the Japanese activities in Dutch East-Indies from 1901-1940* (Kyoto-Tokyo, 1979)). Daar staat tegenover, dat Post onderzoek heeft gedaan in Japan zelf, hetgeen slechts voor enkelen met kennis van de taal met succes is weggelegd.

Het is daarom verheugend, dat Post zijn proefschrift als KNAW-onderzoeker een vervolg zal geven en dan de Japans-Chinese economie ook voor de naoorlogse periode zal bestuderen. Ondanks mijn kritische opmerkingen meen ik dat zijn proefschrift een waardevolle aanzet daartoe biedt. Het gaat over een onderwerp met een eigentijdse relevantie. De dissertatie is overigens in een tweede, op Nederlands en tikfouten gecorrigeerde, versie bij de auteur te verkrijgen.

E. Locher-Scholten

M. Schrover, *Het vette, het zoete en het wederzijdse profijt. Arbeidsverhoudingen in de margarine-industrie en in de cacao- en chocolade-industrie in Nederland 1870-1960* (Dissertatie Utrecht 1991; Hilversum: Verloren, 1991, 348 blz., f35,-, ISBN 90 6550 347 1).

De studie naar de ontwikkeling van arbeidsverhoudingen is in Nederland minder ontwikkeld dan bijvoorbeeld in Engeland. Daarentegen is Nederland wel een groot aantal vakbondsgeschiedenissen rijk, maar geschiedenis van een vakbond en studie van de ontwikkeling van arbeidsverhoudingen zijn niet noodzakelijk hetzelfde. Th. van Tijn publiceerde, oorspronkelijk in 1974, een artikel waarin hij een methodische bijdrage leverde tot een meer wetenschappelijke benadering van vakbondsgeschiedenis¹. Van Tijn brengt hiermee in feite vakbondsgeschiedenis en de Engelse *industrial relations* studies samen.

Van Tijn stelt een raamwerk voor om te komen tot een meer verklarende vakbondsgeschiedenis. Hij wenst niet alleen de analyse van de positie van vakbonden, maar ook van het optreden van werkgevers en overheid. Succes van een vakbond is in zijn benadering de erkenning als verkoopkartel van arbeid door het afsluiten van een CAO. Hij benadrukt de rol die een CAO kan spelen bij pogingen tot ordening van de markten waarop ondernemers actief zijn. Dus voor goed begrip van de ontwikkeling van arbeidsvoorwaarden en de marges van de vakbeweging is een analyse van de economische ontwikkeling van de onderzochte bedrijfstak een eerste vereiste. Het model is gericht op de fase voorafgaand aan de eerste CAO. Over de wijze waarop vervolgens de arbeidsvoorwaarden worden verbeterd biedt het model geen hypothesen.

In Van Tijns schema bepalen de economische factoren of een CAO mogelijk is. Sociaal-structurele factoren, de verschillen in status tussen werkgevers en werknemers en sociaal-psychologische factoren bepalen respectievelijk van wie het initiatief tot een CAO zal uitgaan en wat de mogelijkheid en bereidheid van de werknemers zijn om voor een CAO actie te voeren. Op dit laatste punt zijn Van Tijns ideeën eerder door E. Nijhof uitgebreid². Met deze benadering in de hand heeft M. Schrover de arbeidsverhoudingen in twee sectoren van de voedings- en genotmiddelenindustrie onderzocht. Sectoren waarin vakbondsorganisatie lang achterbleef in vergelijking met andere delen van de Nederlandse nijverheid. Vandaar dan ook dat in haar studie niet alleen sprake is van 'succes', maar juist verklaringen worden aangedragen voor het 'falen' van een vakbond.

Schrover staat uitgebreid stil bij de economische ontwikkeling van de bedrijfstakken. Het uitgebreidst is ze over de margarine-industrie aangezien hiervoor het meeste materiaal beschikbaar was. Toch een opmerkelijke verdeling, want in de periode 1919-1954 werkten twee- tot driemaal zoveel mensen in de cacao als in de margarine. Van de opkomst en stormachtige groei

van de margarine-industrie, de grondstoffen- en afzetmarkten wordt vooral een kwantitatief overzicht gegeven. De relaties tussen de producenten en de positie van de twee Nederlandse grootbedrijven rechtvaardigden een gedetailleerde en levendige beschouwing over de 'margarinekoningen' Jürgens en Van den Berg.

Natte, vette vloeren en 'niet onredelijk lage' lonen bepaalden tot aan de tweede wereldoorlog de werksituatie van de arbeiders in de margarine-industrie. De lonen lagen volgens Schrover hier gemiddeld op een hoger niveau dan in de overige sectoren van de voedings- en genotmiddelenindustrie. Op dit punt is vergelijking met de cacao-industrie moeilijk. Schrover presenteert geen overzicht van de loonontwikkeling voor deze bedrijfstak. Hiervoor geeft zij wel een bron-technische verklaring, maar tracht niet een andere kwantitatieve indicatie aan te bieden. Daartoe had de loonontwikkeling in de bedrijven van Van Houten 'boven andere bedrijven' en Kwatta 'lager dan gangbaar' kunnen dienen. Juist hiermee had zij de belangrijke verschillen tussen de cacao producerende bedrijven nader kunnen aantonen. Dan waren misschien ook de tendenties in het arbeidsproces naar arbeidsdeling en verdringing van geschoolde arbeid door meisjes en jongens sterker aangegeven. Dit manco is echter niet kenmerkend voor het boek. Juist op vele plaatsen geeft Schrover zo mogelijk serieel materiaal en confronteert dat telkens met andere bronnen of informatie uit interviews.

Ter verklaring voor de late eerste CAO in de margarine-industrie (1954) en in de cacao-industrie (1960) stelt Schrover dat de economische verhoudingen zo'n arbeidsmarktordering niet in de weg stonden, noch bevorderden. Het initiatief tot een CAO diende dus van de vakbeweging te komen. Aan deze zijde was echter de organisatiegraad laag en de verdeeldheid hoog. Meerdere bondjes organiseerden een klein percentage van de arbeiders. Schrover zoekt de verklaring van de lage organisatiegraad en de geringe actiebereidheid vooral in het referentiekader en het daarvan afgeleide aspiratieniveau van het personeel. Zij suggereert dat de meeste arbeiders hun lot als relatief gunstig beschouwden. Dat wil zeggen in vergelijking met hun naaste omgeving en de lagere lonen in andere fabrieken. Hierdoor was de prikkel lange tijd afwezig om tot organisatievorming over te gaan en naar CAO-afsluiting te streven. Het was nu de overheid die de ondernemers tot een CAO bewoog. Een verklaring die meer gewicht hecht aan de opbouw van de arbeidspopulatie verwerpt Schrover. Ondanks dat het relatief grote aandeel van jongeren en vrouwen onder de arbeiders op veel doorstroming onder het personeel wijst. Hier bevedigt Schrovers analyse mij niet helemaal.

Samenvattend moet worden gesteld dat Schrover een fraaie studie heeft geschreven over de economische ontwikkeling van en de arbeidsverhoudingen in de margarine- en cacao-industrie. De hoofdstukken zijn met vlotte pen geschreven en tonen dat Schrover over het algemeen op elegante wijze met het analyse-schema van Van Tijn uit de voeten kon. Na de studies van L. Kreukels over mijnarbeid en E. Nijhof over het havenwerk zijn de arbeidsverhoudingen en de CAO-vorming nu in een derde sector op vergelijkbare wijze geanalyseerd.

M. Duijvendak

- 1 Th. van Tijn, 'Bijdrage tot de wetenschappelijke studie van de vakbondsgeschiedenis' in P. A. M. Geurts, F. A. M. Messing, *Theoretische en methodologische aspecten van de economische en sociale geschiedenis*, II (Den Haag, 1979) 159-187. Dit is een bewerking van het originele artikel onder dezelfde titel uit 1974 in *Mededelingenblad*, 46 (1974) 98-108.
- 2 E. Nijhof, *Gezien de dreigende onrust in de haven* (Amsterdam, 1988).

M. F. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik* (Dissertatie Universiteit van Amsterdam 1990, Amsterdamse historische reeks (kleine serie) XVI; Amsterdam: Historisch Seminarium van de Universiteit van Amsterdam, 1990, 384 blz., f45,-, ISBN 90 6993 052 8).

In dit proefschrift wordt de economische ontwikkeling in Amsterdam onderzocht en de gevolgen daarvan voor het stadsbeeld en vooral de sociale geleding. De historicus Wagenaar, die werkzaam is als sociaal-geograaf, baseert zijn onderzoek op secundaire literatuur en statistische exercities. Uitgangspunt vormt de vraag hoe de overgang van pre-industriële stad naar moderne stad zich in Amsterdam voltrokken heeft, hoe een voetgangersstad waar wonen en werken nauwelijks gescheiden waren en rijk en arm in eikaars nabijheid verkeerden, veranderende in een tramstad met een zaken- en winkelcentrum, arbeiders- en fabriekswijken en buitenwijken voor de weigestelden.

De Amsterdamse economie profiteerde van de overheidsinvesteringen in spoorwegen en kanalen, de eenwording van Duitsland en de openstelling van Indië voor particuliere ondernemingen. In tegenstelling tot andere Europese hoofdsteden moest Amsterdam de impulsen die uitgingen van regering en hof, missen. Omdat de doorvoerhandel zich in Rotterdam concentreerde en Den Haag zich profileerde als administratief centrum, kreeg Nederland een polycentrisch stedenstelsel, waarbinnen Amsterdam ook wegens een toenemend aantal forenzen het traagst groeide. Amsterdam bleef het onbetwiste financiële centrum van het land, maar de groei was te danken aan het herstel van de koloniale handel en de daarmee verbonden nijverheid. Die groei kwam vanaf 1860 ook tot uiting in nieuwbouw binnen en buiten de wallen. Banken, kantoren, winkels en hotels vestigden zich in de binnenstad nabij station, beurs en postkantoor. Demping van grachten en doorbraken garandeerden rond 1900 de bereikbaarheid. Van een totale ontvolking van het zakencentrum was echter vóór 1914 nog geen sprake. In die wijken waar van oudsher ambachtsbazen en werklieden woonden, ontstonden de eerste gemechaniseerde en grotere bedrijven. Alleen de deftige grachtengordel en de Vondel- en Willemsparkbuurten werden ontzien. Pas na 1900 werd een begin gemaakt met de afbakening van industrieterreinen in Amsterdam-Noord in het kader van door de wet vereiste uitbreidingsplannen. De zonering in die plannen bevestigde de praktijk van gesegregeerde stadsuitleg met afzonderlijke wijken voor (in historische volgorde) weigestelden, middenstanders en arbeiders, die met de tram naar hun werk konden. Deze segregatie naar welstand wordt verklaard uit het bouwen van homogene huizenblokken voor de markt, de handhaving van sociale geleding in uitbreidingsplannen, de overbrugging van de woon-werk afstand met het openbaar vervoer, en met enige aarzeling uit de toenemende behoefte van burgers om fysiek en sociaal afstand te nemen van arbeiders.

Die aarzeling (22, 23, 336 vlg.) vormt eigenlijk een uitdaging tot nader onderzoek. Is de uitsluiting van arbeiderswoningen en bedrijfspanden bij de verkoop van bouwterreinen (270-271) geen aanwijzing dat de burgerlijke consument behoefte had aan een waarborg tegen status- en waardedegradatie? Misschien had de raadpleging van verkoopbrochures en advertenties informatie kunnen opleveren over deze behoefte. Als bij de bespreking van blauwdrukken de vraag wordt opgeworpen wat voor soort mensen er gewoond zouden kunnen hebben (286) verwondert de lezer zich over het feit dat er niet in bevolkingsregisters gekeken is. Wagenaar verdedigt de compilerische opzet van zijn boek met het argument dat een overzicht van de geschiedenis van Amsterdam voor deze periode ontbreekt (28) en klaagt soms over het beperkte aantal monografieën van niveau (72). Het valt dan wel op dat een aantal voor de hand liggende studies niet gebruikt zijn: M. G. de Boer, *100 Jaar Nederlandse scheepvaart* (1939), J. C. Westermann, *Kagen, clippers, werven en motoren* (1942), A. W. Wichers Hoeth, *De geschie-*