

BOEKEN

Karl Marx en zijn Brusselse entourage

Wat op dat moment ook de geopolitieke constellatie mag zijn, in 1998 zullen er hoedanook toch wel een aantal historische bijdragen worden gepubliceerd n.a.v. de 150ste verjaardag van het *Communistisch Manifest*. De eerste editie van dit even lezenswaardige als leesbare pamflet werd uitgebracht in februari 1848 in Londen, op 500 exemplaren... Het wellicht beroemdste geschrift van Karl Marx (en Friedrich Engels) werd overigens geconcipieerd te Brussel, in een klimaat en een omgeving waarover de Vlaming Guido Ros in 1993 geleden een zeer grondige, Duitstalige historische monografie schreef, getiteld *Adólbort von Bornstedt und Seine Deutsche-Brüsseler Zeitung*.

Guido Ros (Lokeren, 1940) studeerde Germaanse filologie aan de RUG en promoveerde er in 1980 tot doctor in de pers- en communicatiewetenschappen. In zijn proefschrift inventariseerde en ontrafelde hij de publicistische bedrijvigheid van de politieke ballingen die omstreeks het midden van de 19de eeuw hun nog autoritair bestuurde Duitse geboortestaten inruilden voor een verblijf in meer liberale landen zoals Frankrijk of België en die van daaruit hun maatschappijkritische oppositie verderzetten: *De pers van de Duitse radicale en communistische emigranten te Parijs en te Brussel 1844-1848. Van Deutsch-Französischer Jahrbücher tot Deutsche-Brüsseler Zeitung*. Deze dissertatie, die Ros schreef onder impuls van zijn academische leermeesters Herman Uyttersprot (1909-1967) en Theo Luyckx (1913-1977), vormde de basis voor het onlangs verschenen, hierboven genoemde boekwerk van deze docent Duits aan het Provinciaal Hoger Instituut voor Vertalers en Tolken te Gent.

De *Deutsche-Brüsseler Zeitung*, die bv. ook wordt vermeld in de *Encyclopedie van de Vlaamse Beweging*, was een periodiek dat van januari 1847 tot maart 1848 in Brussel werd uitgegeven door een aantal links-radicalen, Duitse emigranten o.l.v. Adalbert von Bornstedt (1808-1851). Het blad kende een vermoedelijke oplage van 500 tot 600 exemplaren en kampte voortdurend met financiële problemen, het werd scherp in de gaten gehouden door de Belgische staatsveiligheid en met alle mogelijke middelen tegengewerkt door de Pruisische overheden. Steun kwam er vooral van enkele Belgische, geestesverwante progressieve intellectuelen rond de Brusselse advocaat Lucien Jottrand (1808-1851), een Vlaamsvoelende democraat van Waalse origine.

Ondanks politieke en persoonlijke meningsverschillen stelde von Bornstedt de kolommen van zijn blad vanaf september 1847 ook open voor Karl Marx en Friedrich Engels, die er hun pennen scherpten in voorbereiding op de *publicatie van het Communistisch Manifest*. De *Deutsche-Brüsseler Zeitung*, die overigens nooit evolueerde tot een exclusief forum voor de *Bond der Communisten*, hield op te bestaan in maart 1848, toen zowel Adalbert von Bornstedt als Karl Marx door de Belgische autoriteiten werden uitgewezen.

Gesteund op uitvoerig archief- en literatuuronderzoek in België en Duitsland, getuigt deze erg gedetailleerde studie van dr. Guido Ros over de *Deutsche-Brüsseler Zeitung* (1847-1848) van een geschiedkundige en filologische acribie die voorbeeldig kan worden genoemd. Alleen had de auteur misschien nog iets meer aandacht kunnen besteden aan de Belgische context van een en ander op basis van wat o.a. Edward De Maesschalck, wijlen Jan Dhondt, Hendrik Strjpens en Els Witte daarover publiceerden. Die vaststelling belet overigens niet dat deze historische persstudie, waarvan het voetnotenapparaat bijna één derde van de tekst in beslag neemt, mag worden beschouwd als een substantiële bijdrage tot een nauwkeuriger kennis en een beter begrip van het Europese revolutiejaar 1848 en van het intellectuele klimaat waarin het vroege socialisme tot ontwikkeling kwam.

Wat de *Deutsche-Brüsseler Zeitung* in dat kader en in een ruimer verband precies betekend heeft, vatte de auteur zelf treffend samen in de laatste regels van het besluit van zijn boek, dat werd uitgebracht als deel 51 van de *Dortmunder Beiträge zur Zeitungsforschung* (p. 170): "*Die direkte Wirkung der DBZ war zweifelsohne gering. Geistesgeschichtlich hat das Blatt trotzdem eine wichtige Rolle gespielt. Es war eines der, wenigen zensurfrei erscheinenden Presseerzeugnisse des deutschen Vormarz und bildete einen Sammelpunkt progressiver Geister und ein wichtiges Propagandaorgan für die Kommunisten*

und Karl Marx". Niet alle bladen die slechts iets meer dan één jaar bestonden kunnen een dergelijk historisch palmares voorleggen...

Nico Van Campenhout

Guido Ros. Adalbert von Bornstedt und seine Deutsche-Brüsseler Zeitung. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Emigrantenpublizistik im Vormörs. München: K.G. Saur, 1993. 310 blz., 50 DM.

Vakbeweging na de welvaartsstaat

'De Vakbeweging na de welvaartsstaat' is de neerslag van een multidisciplinair onderzoek "Participatie in Vakbonden", dat op vraag van de Nederlandse vakbonden FNV en CNV werd verricht door de Universiteit van Amsterdam en de Vrije Universiteit Amsterdam over een periode van anderhalf jaar.

Het is een goed gedocumenteerd boek geworden, dat overigens duidelijk geconcipeerd werd als een vervolg op de studie van Mark Van de Vall, die ruim dertig jaar eerder verscheen: "De vakbeweging in de welvaartsstaat". Het werk geeft een zeer goede beschrijving van de Nederlandse vakbondssituatie, en moet daarom verplicht leesvoer zijn voor elkeen die met het wel en wee van de vakbeweging is begaan.

Met die omschrijving hebben we tegelijk de beperkingen van het boek omschreven. Naar ons gevoel hebben de auteurs te weinig vergelijkend materiaal aangedragen over de evolutie van de vakbeweging elders in Europa, en zijn teveel blijven steken in de Nederlandse situatie. Er ligt een zwaar accent op de enquêtes (3000 vakbondskaders, 2000 al dan niet georganiseerde werknemers), maar er werd quasi geen rekening gehouden met de zeer subjectieve en moeilijk kwantificeerbare gegevens zoals syndicale traditie, ideologie, enz... Tenslotte ontbreekt het politicologisch onderzoek naar de evolutie van de Europese samenleving volkomen: daardoor geeft het onvoldoende zicht op de evolutie van de vakbeweging na de welvaartsstaat, ondanks de pretentie van zijn titel.

De organisatiegraad van de Nederlandse vakbeweging is de laatste decennia sterk achteruitgegaan: van 40 tot 28 %. Hoofdstuk 3 probeert een verklaring te vinden, vanuit de vergelijking met verschillende theoretische modellen, die de sterkte van de vakbeweging relateren aan de economische conjunctuurtheorie. Daarbij komt men uit op een relatieve relatie tussen ledengroei en werkloosheid. In datzelfde hoofdstuk gaat men ook na welke de invloed van de veranderende bedrijfs- en beroepenstructuur kan zijn. Echter: die factoren spelen niet alleen voor de Nederlandse vakbeweging, maar ook elders in Europa. De Deense en de Belgische vakbeweging kennen niet dezelfde kwantitatieve neergang: een ernstige vergelijkende studie zou misschien duidelijk maken, dat er heel wat meer complexe factoren meespelen.

De onderzoekers hebben geprobeerd zoveel mogelijk factoren te objectiveren. Maar ze verliezen daarbij uit het oog, dat de vakbeweging niet een structuur is die mechanisch reageert op externe factoren, maar die een organisch geheel vormt, die een eigen intrinsiek leven leidt. De rol van de syndicale leiding, zowel het topniveau, de middenkaders als de basismilitanten is hierbij van doorslaggevende aard. Ook hier zou een vergelijkende studie kunnen bijdragen tot verheldering. De jarenlange afwezigheid van de Nederlandse vakbonden in de bedrijven zelf, was immers een duidelijke politieke en organisatorische keuze: heeft die niet bijgedragen tot de verzwakking? Vakbondsbestuurders worden in Nederland in ruime mate gerecruteerd zoals in een gewoon bedrijf. Heeft dat geen gevolgen op de politieke analyses van de organisatie, op het afkalven van de mobilisatiecapaciteiten?

De Europese samenleving is in evolutie, en dit blijft niet zonder gevolgen voor de vakbeweging. De nationale politieke structuren worden aangetast door een steeds sterker wordend competitiviteitsstreven; ook het sociaal overleg op nationaal vlak wordt daardoor uitgehold. Welke rol is er nog weggelegd voor vakbonden? Alleen het model van de Franse socioloog Rosanvallon wordt door de auteurs eventjes aangeraakt (p 162), maar verder doet men er niets mee. Er wordt geen aandacht besteed aan de noodzaak een sterke Europese vakbeweging uit te bouwen, om de neerwaartse sociale spiraal een halt toe te roepen. Evenmin maakt men woorden vuil aan de analyse van de werkgeversorganisaties, nochtans de "natuurlijke" partner van de vakbeweging op tal van domeinen.

Ondanks de hoger geformuleerde kritieken, toch een aanrader voor syndicaal militanten, ook voor Vlamingen: één, om de problemen van de Neder-

landse vakbeweging beter te begrijpen, twee: om uit die ervaring lessen te trekken voor het eigen vakbondsbeleid.

Jos Janssens

De vakbeweging na de welvaartsstaat, Bert Klandemans en felle Visser (red), Assen: Van Gorcum, 1995, 214 pp.

Novecento in Gent

Op de achterflap van dit boek wordt de Gentse versie van de (19de-eeuwse) socialistische beweging terecht omschreven als internationaal toonaangevend. Zij was origineel in het creëren van een samenhang van politieke partijen, vakbonden en ziekenfondsen. Zo ontstond een "indrukwekkend patrimonium aan gebouwen, volkshuizen, banken..." met, nog voor 1914, een "financiële macht van de coöperatieve beweging zo groot dat de socialisten bankiers en industriëlen werden". Ook andere zuilen spiegelde zich aan dit model. Dat alles mag algemeen bekend zijn, maar de auteur duikt voor deze studie opnieuw en diep in de bronnen, volgt de gebeurtenissen nauwgezet en beschrijft deze omstandig. De grondtoon is subjectivistisch. We sluiten ons weer aan bij de tekst op de achterflap: (dit boek is) "een ware aanrader voor wie in politieke en sociale geschiedenis op zoek is naar menselijkheid in al haar betekenissen".

In een viertal inleidende bladzijden met als titel *Sporen van een rood verleden* wordt het onderwerp nader geduid en de problematiek geschetst. Wetenschappelijke lezers worden doorverwezen naar de doctorale verhandeling en andere bronnen. Interessant is datgene waartegen de auteur zich afzet. In de eerste plaats is dat de "ideeëngeschiedenis van programma's en congresresoluties". De auteur bekent zich tot één van de lijnen die Jan Dhondt uitstekende en met name door Herman Balthazar wordt doorgegeven: hij kijkt hoe de "reëel bestaande sociaal-democratie" toen leefde door de inzet en bij monde van militanten en leiders. In de tweede plaats kant hij zich tegen waardeoordelen inzake leerstellige zuiverheid (N.B. dit is onze formulering). De complottheorie als zou een gecorrumpeerde bovenlaag verantwoordelijk zijn voor de integratie van de sociaal-democratie in het systeem (p. 7-8), houdt hij voor ongeschikt om de werkelijke oorzaken van die integratie te begrijpen. Wat ons een zijdelingse vraag ontlokt waar de auteur het wellicht

mee eens is: is niet iedere complottheorie een hinderpaal voor beter begrip? In het politieke strijdgewoel mag zoiets evident en bruikbaar lijken als argument, bij historische reflectie moet zij altijd met feiten bewezen worden.

Het chronologische verhaal, uitgangspunt voor goede historiografie, komt aan bod in het eerste hoofdstuk, *De lange mars door de tijd: het verhaal van de Gentse socialisten*. De economische groei van Gent en haar vroeg proletarische karakter worden er geschetst. In deze voedingsbodem zochten de socialisten naar ideologische basis en geëigende Organisatie. Het eerste wordt gevonden bij de Duitsers, het tweede door geduldig aansluiten bij de arbeidersbeweging zoals deze zich werkelijk voordeed. Op die weg moest vele keren een keuze worden gemaakt: machtsverwerving via verkiezingen of door revolutie, zich zelfstandig profileren dan wel samenwerken met progressieve liberalen (dat laatste was belangrijk toen het algemeen stemrecht als objectief werd gesteld), prioriteit -ook financieel- voor de opties van politieke activisten (Anseele, Van Beveren) dan wel rust en zekerheid bewaren bij de eigen economische en sociale basis, vertegenwoordigd door de "administrateurs". Soms hielpen stakingen mee aan het uitbreiden van de invloed doordat er handig werd op ingespeeld, maar tegelijk raakte men totaal vast in de evolutie naar "gas- en watersocialisme" en "kapitalistische activiteiten". Ondanks de vele interne spanningen overheerste globaal toch de opgaande lijn.

In het tweede hoofdstuk, *De republiek van de kameraden: het sociaal-democratische netwerk in Gent*, worden de uitbouw en de praktische werking van de sociaal-democratische organisaties behandeld. Dat strekte zich uit "van broodbakkerij tot financiële macht" maar reikte ook tot aan de culturele sector. De politieke verenigingen werden daarbij beschouwd als "de ziel van de partij". Het werd als belangrijk beschouwd "een eigen wereld voor de achterban" te scheppen (p. 65), *mutatis mutandis* naar het voorbeeld van de katholieke kerk. Omstandig beschrijft de auteur via welke systemen, innovaties en handigheidjes macht werd verworven en een greep op de achterban bereikt werd. Die impact en bemoeienis gingen de eigenlijke arbeidersklasse ver te buiten.

In hoofdstuk 3, *Kanaille en adel van de arbeid: de Gentse socialisten*, wordt de biografische invalshoek gevolgd. Dat betekent dat de levensverhalen en de mentaliteit van de betrokkenen geschilderd worden. Met die studie van "wie deed wat en waarom?" wordt dieper ingegaan op de reeds eerder vermelde conflicten en op het verteringsproces (dit laatste is opnieuw onze term) van de integratie in het kapitalisme enerzijds, van de socialistische

idealen anderzijds. Allerlei aspecten worden aangebracht zoals de persoonlijke gewelddadigheid van sommige individuen, de zin voor gedisciplineerd en soms bijna militair optreden, enz. Uitgebreid worden toevallige randfiguren, dissidenten van alle slag, de *nomenciatura*, bondgenoten uit de middenklasse en natuurlijk ook Anseele geconterfeit.

Een soort epiloog van slechts twee pagina's, *Een model versteend in monumenten*, een register van namen van personen en een (al te summiere) inhoudsopgave sluiten het werk af.

Bedenkingen

Is dit evenementiële geschiedenis? Nee, wanneer men daaronder een louter opsommen van gebeurtenissen verstaat. Ja, wanneer we dat begrip uitbreiden tot een bestendig relateren van de gebeurtenissen aan de onderliggende of dieper ingrijpende processen en tendensen die attitudes en mentaliteiten bepalen. Die relaties worden hier niet gezien als een eenrichtingverkeer; er wordt geen deterministische of predestinerende impact van de sociale verhoudingen op de attitudes ingevoerd. Dat de mens zijn geschiedenis maakt dan wel ondergaat is beide in dit verhaal even waar als onwaar. Op de achtergrond is een verband tussen infra- en superstructuur aanwezig. Toch wordt de evolutie in belangrijke mate gemaakt door het hotsen en botsen van mensen, door het kristalliseren van doelstellingen rond personen, het verwoorden van collectieve verwachtingen waarbij de enen (Anseele b.v.) wel en anderen niet aan de bak komen en blijven. Dit dooreen warrelen wordt met oerdegelijke historiografische bekwaamheid weergegeven.

Lange tijd wisten we niet goed waarheen met de bespreking van dit boek. Dat zal wel aan onszelf te wijten zijn, want het is een prachtig, realistisch en betekenisvol verhaal. Vraag is: wat doe je met die kennis? Wij zochten bij deze lectuur naar probleemstelling en besluiten. De vaststelling dat er een "burchtmentaliteit" heerste, geeft een fundamentele krachtlijn weer. Het mooie beeld van een "verstenen tot monumenten" typeert het einde van een tumultueuze geschiedenis. Maar dit zijn geen besluiten. Dat kan ook niet want het hele boek is besluit van de onuitgesproken probleemstelling: "wat gebeurde er echt?". Pas wanneer alles doorgenomen is, kan de lezer hypothesen ter politieke reflectie formuleren. Hij of zij kan b.v. zelf pogen de recurrentie, het patroon van herhaling op te sporen. Misschien kan dit verhaal beaamd, genuanceerd of geloochenstraft worden door subjectief vergelijken van de conflicten van toen met persoonlijke ervaring. Het verhaal is zo rijk en goed geschreven dat wij vermoeden dat die vergelijking uitdraait op een beamen.

Het ware natuurlijk nuttig dat gelijkaardige studies gebeuren voor een andere zuil of beweging, binnen en buiten Vlaanderen en zelfs bij totaal andere culturen. Zo kunnen verschillen worden vastgesteld, maar voorlopig blijft ons vermoeden dat het wezenlijke zowat overal op hetzelfde neerkomt.

Anders gezegd, kennis wordt ook als waardevol ervaren zonder dat er iets mee kan gebeuren. Dat laatste noemt men soms een wezenstrek van kunst en op dat punt lijkt geschiedschrijving toch verwant met literatuur: zij verrijkt. Dit is niet onheus bedoeld tegenover de auteur, want een historicus heeft het recht zich te houden aan het beschrijven van het verleden en de interpretatie aan derden over te laten.

Tenzij... ? Hier wordt nu de arbeider, de militant, de actor zelf opgevoerd en onder het licht geplaatst ... en niets verandert. De strijd om de macht niet, het gebeunhaas niet, het eigengereid handelen in de plaats van anderen niet. Daar kunnen immers alleen lessen uit getrokken worden op een hoger niveau. Zo bekeken wordt het belangrijkste besluit uit dit mooie werk misschien dat we, met meer kennis dan voorheen, ons opnieuw toeleggen op de studie van processen en structuren

Jules Verheist

Novecento in Gent. De wortels van de sociaal-democratie in Vlaanderen, Guy Van Schoenbeek, Gent: AMSAB en Hadewijch, 271p.

Een studie over mobiliteit

Vragen over mobiliteit zijn aan de orde van de dag. Het wordt stilaan tijd. De toestand is immers onhoudbaar. Niettemin blijven producenten van wagens bij hun praatjes zweren. Binnen het kader van "risk-management"-strategieën blijven autoconstructeurs de mythe verspreiden dat luchtvervuiling kan worden verminderd door strengere emissiecontroles. Dat is volstrekt onwaar. Zelfs bij een vanuit milieu-oogpunt optimale inzet van de meest moderne technologie zullen technische "oplossingen" onvoldoende zijn om de vereiste reducties in de uitstoot van verontreinigende stoffen te bereiken. Wel juist is dat volgens hen de hoge consumptie en de commercialisering absoluut verder dienen te worden aangemoedigd. De huidige structuur van het vervoer, de internationalisering, de just-in-time leveringen enzomeer, zijn helemaal niet gericht op een vermindering, maar juist op een vermeerdering van het

energieverbruik en de luchtverontreiniging in het goederenverkeer. Vanuit een optiek van een eerlijke toegang tot de infrastructuur zijn JIT-leveringen pervers. Swyngedouw geeft in zijn bijdrage als voorbeeld Ford Genk. In het begin van de jaren tachtig beschikte Ford Genk over een stock aan motoren voor meer dan drie weken. Momenteel gebeurt de aanvoer uit Groot-Brittannië dagelijks. Volgens Franse nationale rekeningen betalen zware vrachtwagens nauwelijks de helft van hun weggkosten terwijl de infrastructuur preies door hun gebruik een toenemend onderhoud vergt. In de komende vijftien jaar zullen de kosten daarvoor nagenoeg verdubbelen. Inmiddels geven prognoses aan dat het particuliere wegvervoer nog met ruwweg 40 procent zal aangroei-en tijdens de komende tien jaar. De wagen is, als cultureel fenomeen, het symbool bij uitstek van de cultuur van de eindeloze consumptie. Het is bijgevolg niet verwonderlijk dat de autoverkoop steeds opnieuw de prognoses overtreft en dat juist zware wagens, met een groot acceleratievermogens, in plaats van zuiniger wagens in trek zijn.

Stilstaan bij mobiliteit levert acht bijdragen die qua invalshoek sterk uiteen-lopen. Dit lijkt mij een probleem. Waarschijnlijk zal geen enkel lezer alle bijdragen kunnen smaken. Zo brengt Dierickx (docent Verkeerskunde Sint-Lucas) een somber maar, naar ik meen, realistisch beeld over de huidige ontwik-keling in de mobiliteit. De groei van het wagenverkeer zal alle technische verbeteringen (katalysator, zuiniger wagens) te niet doen. Zo gaan studies van het Nederlandse Centrale Planbureau uit van een groei van het autogebruik van 22 tot 32 % voor het personenwagenverkeer tussen 1990 en 2015. Deze cijfers liggen betrekkelijk laag (!), omdat o.m. rekening wordt gehouden met reële kostenstijgingen van het autogebruik. In het goederenverkeer daarente-gen wordt tot 2015 een groei voorzien van 34 tot 95 %. Het vervoer per openbaar vervoer en per fiets of te voet zal intussen in aandeel dalen, zodat de NMBS en De Lijn genooddaakt zullen zijn (andermaal) prijsverhogingen door te voeren om binnen de financiële marges van de beheersovereenkomsten te blijven. Indien alles bij het oude blijft, dient, gezien de hoge negatieve prijselasticiteit op lange-termijn van het openbaar vervoer, rekening te worden gehouden met een relatief belangrijke daling van het gebruik daarvan. Dierickx bespreekt ook in het kort enkele neveneffecten, zoals een hoge onveiligheid, de aantasting van de leefbaarheid, de toenemende onbereikbaarheid van economische concentratiegebieden en stedelijke gebieden, ongewenste ruimtelijke effecten en vervoersongelijkheid. Dit zijn allemaal belangrijke problemen.

Swyngedouw (lecturer humane geografie te Oxford) ondervraagt de obsessie voor mobiliteit in Westerse samenlevingen. Zijn bijdrage start vanuit de basisstelling dat sociale, culturele en economische veranderingen ingeschreven zijn in de ruimtelijke Organisatie van een samenleving. Een specifieke ruimtelijke structuur stemt overeen met een specifiek politiek-economisch en sociaal-cultureel weefsel. Veranderingen in de Organisatie en de definiëring van die ruimte hangen samen met de interne dynamiek van die maatschappij. Investerings, transport, communicatie en mobiliteit zijn middelen om 'places' om te zetten tot 'spaces.' De noodzaak aan voortdurende produktiviteitsverhoging, technologische innovatie en verhoging van de omloopsnelheid van het kapitaal vereisen een voortdurende uitbreiding en verandering in transport-, communicatie en mobiliteitssystemen. De noodzaak die, aan de kapitalistische produktiewijze eigen is, om het accumulatieproces te versnellen, heeft geleid tot een snelle expansie van bestaande vervoersstromen. Het HST-netwerk, de kanaaltunnel en de gigantische uitbreiding van het jet-verkeer gaan steeds gepaard met verhoogde circulatiesnelheid van het kapitaal. Men hoeft daarbij niet alleen aan vervoersmobiliteit te denken. De opeenvolgende generaties van 'personal computers' zijn steeds nieuwe generaties van tijd-ruimtecompressie. Miniaturisering en een groter vermogen vormen telkens de essentie van een nieuwe generatie micro-circuits. De informatiesnelwegen, de satellietrelais en de digitale revolutie wijzigen aard en inhoud van het produktieproces. Swyngedouw geeft als voorbeeld de financiële stromen: vandaag zal, zoals trouwens elke dag, méér dan 1 triljoen dollar (een cijfer met 12 nullen), via telecommunicatiekanalen, van plaats veranderen, terwijl méér dan 90 % van dit bedrag louter speculatieve doeleinden dient. Vorig jaar bedroeg de tijd om dergelijke transactie door te voeren gemiddeld 12 seconden, hetgeen volgens het bedrijfsleven nog te lang is. Eminente politicologen mogen dan zorgvuldig uitrekenen wie de machtigste persoon van dit land is en empirisch bewijzen dat dit natuurlijk de eerste minister is, in de werkelijke wereld maken kapitaalsgroepen de dienst uit.' Swyngedouw geeft als voorbeeld de planning en de bouw van het HST-station te Brussel-Zuid. Dat speculatief ontwikkelingsproces toont aan hoe een alliantie van bouwpromotoren, financiers, lokale en gewestelijke overheden wedden op de toekomstige hogere grondwaarden en accumulatievoordelen van de buurt. Dat door dit proces de oorspronkelijke activiteiten aan het Zuid verdreven en verplaatst worden en politiek een democratisch deficit ontstaat, speelt geen rol. Het is immers crisis en de renovatie zal, zo rekenen althans de bouwpromotoren en financiers de overheden voor, nieuwe arbeidsplaatsen scheppen. Mobiliteit speelt in dergelijke processen een erg belangrijke rol: mobiliteit duidt volgens Swyngedouw op de macht om ruimten te beheersen,

her in te richten, te depreciëren of te herwaarderen. Het is niet voldoende om problemen als mobiliteit alleen te beschouwen in termen van haar symptomen als congestie, vervoersarmoede, vervoersongelijkheid, milieubederf, natuurverniëting. Mobiliteit wordt, zoals Swyngedouw zegt, gemaakt en gepland: ten voordele van enkelen en ten nadele van de rest van de maatschappij. Dit gebeurt intussen op mondiale schaal schaamteloos zoals altijd en gewapend met praatjes over vrije markt, concurrentievermogen, vrijheid van ondernemen, weldaden van de moderne technologie, enz.

De volgende bijdrage van Claessens (UFSIA) handelt over de mogelijkheid om gestandaardiseerde kleinere laadkisten in zetten voor multimodaal verkeer. Het gebruik van kleinere hoeveelheden zou op die manier het gecombineerde vervoer "aantrekkelijker" kunnen maken. Dit pleidooi voor kleine containers wordt kracht bijgezet door theorievorming aangaande de "Schuman-Box." Schuman blijkt een acroniem voor Systeem voor Combiverkeer volgens Harmonische en Universele Maneuvreerbaarheid Aan alle Netwerkknoppen.

Korsmit (Universiteit van Amsterdam) beveelt in een lezenswaardige bijdrage een betere aanmoediging aan van "carpooling" en "carsharing." Volgens hem zijn hiervan waarschijnlijk vrij serieuze resultaten te verwachten. Het overgrote merendeel van de chauffeurs rijdt nog altijd alleen. Het beleid zou car-poolstroken en overstapparkings kunnen aanleggen, fiscale voordelen kunnen verstrekken, hulp kunnen bieden bij particuliere initiatieven. Ook bedrijven zouden "carpooling" kunnen aanmoedigen (dit gebeurt trouwens reeds). Het openbaar vervoer dient absoluut te worden aangemoedigd. Dit onderwerp blijkt echter ongelooflijk complex. Openbaar vervoer is een uitdaging en geen slogan of een oplossing. Natuurlijk ben ook ikzelf voor de uitbouw van een degelijk openbaar vervoer. Eén probleem is dat daarvoor momenteel geen geld voorradig is. Er bestaat in dit land geen politieke meerderheid om zo'n openbaar vervoer uit te bouwen. En stel dat dit het geval zou zijn, dat duurzaamheid gerealiseerd wordt, dient eerst de cruciale vraag aan de orde te komen wiens duurzaamheid daarmee gerealiseerd zou worden. Democratie (in ware zin) is een noodzakelijke voorwaarde tot duurzaamheid. Technocratie is uit den boze, ook groene technocratie.

Volgens Korsmit dient te worden onderscheiden tussen grootschalig openbaar vervoer (voor zware vervoerstromen met gemengde doelgroepen in stedelijke omgevingen), tussen kleinschalig openbaar vervoer (voor gemengde doelgroepen in landelijke gebieden) en tussen collectief vervoer voor specifieke doelgroepen als onderdeel van intermodale netwerken. Thans wordt het

openbaar vervoer meer en meer een file-oplossende taakstelling opgedrongen. Deze taak mag geen doelstelling worden voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer dient minimaal twee functies te vervullen: 1) het sturen en ondersteunen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, en 2) het bieden van vervoersmogelijkheden aan hen die geen alternatief vervoer hebben. Het bevorderen van het openbaar vervoer heeft als zelfstandige maatregel vrijwel geen effect op het verminderen van files. Met hoeveel het volume van het openbaar vervoer zou stijgen bij het verlagen van de prijs van het openbaar vervoer is niet duidelijk.

Korsmit stelt ook de vraag naar de instrumenten die kunnen worden gebruikt om het openbaar vervoer te stimuleren. Er zijn volgens hem 1) reglementaire instrumenten (bijv. het dwingend vastleggen van een technische drempel of verplicht invoeren van een bepaalde techniek), 2) economische instrumenten (bijv. taksen, subsidies, fiscale maatregelen), 3) instrumenten op het terrein van de ruimtelijke en de verkeers- en vervoersplanning (bijv. zoneringsbeleid openbaar vervoer), 4) technologische instrumenten, en 5) niet-afdwingbare instrumenten, zoals mentaliteitsveranderingen. Voorlopig blijken mogelijk slechts een drietal sporen werkelijk effectief voor het bereiken van een meer duurzame en billijke samenleving, nl. 1) het verkleinen van de vervoersvraag door verdichting en functiemenging die kan worden verkregen door aangepaste ruimtelijke en vervoersplanning; 2) het vergroten van de bezettingsgraad van voertuigen door vervoersmanagement, concentratie van vervoersrelaties, cabottage, fiscale maatregelen en 3) technologische maatregelen. Korsmit werkt elk van die sporen kort uit. Om de vervoersvraag te verkleinen kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen op het terrein van de sociaal-economische ordening (bijv. flexibele werktijden), de gedragsbeïnvloeding (telewerken, telewinkelen?), de verhuisbevordering en reglementering (milieueffectenrapporten).

De laatste drie bijdragen (van Ch. Vermeersch, Coolsaet, beiden UGent, en Masschelein, KU Leuven, handelen over een principiële kwestie: het gegeven dat mobiliteit in onze moderne maatschappij als een verworven recht wordt beschouwd. Volgens Vermeersch is dat terecht. Vermeersch voegt er wel aan toe dat hij niet denkt aan de gemotoriseerde, individuele mobiliteit. Dit doet niets af aan het fundament van diens stelling, nl. dat de mobiliteit een recht is. Masschelein bestrijdt in zijn bijdrage deze conceptie. Meestal wordt met politiek allocatieve politiek bedoeld. Deze voorstelling houdt echter een fundamentele, ongerechtvaardigde verenging in van wat politiek in wezen is. Zoals Masschelein schrijft, is politiek een kwestie van collectieve vormgeving aan vrijheid. Politiek heeft te maken met menselijk en menswaardig samenle-

ven. Wie politiek opvat als allocatie en distributie van (volgens de wetenschap van de homo economicus, de economie, per definitie) schaarse middelen, raakt nooit tot aan een politieke discussie. De tegenwerping houdt tevens in dat een democratie niet kan worden opgevat als een institutionele garantie van individuele vrijheidsrechten, hetgeen nochtans ogenschijnlijk het onbetwistbare kader is. Van de democratie wordt verwacht dat zij individuele vrijheden vrijwaart. Hiertegen ingaan zou betekenen dat men mensen in hun rechten beperkt, hetgeen zou neerkomen op een anti-democratisch standpunt. De vraag is echter of het "hebben" van individuele rechten een goed uitgangspunt is voor de vormgeving van de samenleving. Maar zoals Masschelein zeer terecht aangeeft, is het uitgangspunt van een democratie niet het "hebben van rechten," maar de verplichting "recht te doen."

In schijndemocratische systemen wordt (abstracte) individuele vrijheid niet in vraag gesteld, maar worden er (concreet) wel grenzen aan erkend. De belangrijkste grens heet te liggen in de vrijheid van de anderen, die dezelfde vrijheidsrechten genieten (feitelijk wordt ook dat alsnar moeilijker, want het is niet duidelijk wie die anderen zijn en wie niet, en naast anderen tellen ook toekomstige generaties mee, mensen wier leven mee afhankelijk zal zijn van de staat waarin wij de wereld achterlaten). Maar, zoals Masschelein opmerkt, een maatschappelijke ordening die gebaseerd is op rechten veroorzaakt in toenemende mate problemen. Velen lijken bereid dat te erkennen. Men gelooft echter dat de problemen, bij voorbeeld in verband met mobiliteit, louter te maken hebben met technische en praktische moeilijkheden bij het vormgeven van individuele rechten. Men vermijdt bijgevolg de overweging dat het probleem zou kunnen gelegen zijn in het uitgangspunt zelf. Wie enkele van de hierboven genoemde cijfers naast elkaar legt, ziet echter onmiddellijk in dat het mobiliteitsprobleem in de huidige verhoudingen onoplosbaar is. Masschelein formuleert dit als volgt: "Er is ... de paradox: hoe meer individuele bewegingsvrijheid en hoe meer middelen we ter beschikking krijgen, hoe meer we stilstaan ... Het project van de maximalisering van de vrijheid leidt tot een toenemende beperking van de eigen vrijheid ... *(De vormgeving en realisering van het uitgangspunt lijkt tot haar negatie te leiden)*" (Masschelein, p. 175, nadruk in origineel).

Hoewel meer en meer mensen deze vaststelling blijken te maken, blijft men de situatie benaderen vanuit het abstracte recht en het criterium van de individuele vrijheid. Maar daarmee is nogal altijd het beslissende minpunt van het "hebben van rechten" niet genoemd. Een beperking van individuele vrijheden kan slechts worden opgelegd met de instemming van individuen, omdat individuele rechten als fundamentele rechten worden beschouwd. Het is in die optiek de overheid niet toegestaan dwingende maatregelen te treffen die

richting geven aan die beslissingen. Maar wat dan met de machtsongelijkheid in de maatschappij? Met een abstract recht is men niets. Het recht moet concreet ingevuld zijn. Die invulling gebeurt niet door de gemeenschap zelf, maar door de producenten van mobiliteit. Mobiliteit is thans bijna synoniem voor automobilititeit, terwijl dit helemaal de bedoeling niet is. Men zal moeten erkennen dat het principieel hebben van individuele rechten duidelijk geen garantie biedt voor het recht doen aan individuen. Wie wil nadenken over rechten moet concrete vragen stellen: heeft elk individu dat een wagen kan betalen daar automatisch recht op? Heeft een individu het recht die infrastructuur te gebruiken? Zo ja, onder welke voorwaarden en wat zijn zijn bijbehorende plichten (wat met de plichten van de producenten van mobiliteit tegenover de gemeenschap)? Door te stellen dat iedereen een recht op mobiliteit heeft, dekt men het ganse probleem toe dat het feitelijk machtige kapitaalgroepen zijn die bepalen hoe de bewegingsvrijheid er in concreto uitziet en niet de gemeenschap vanuit de optimalisatie van een behoeftenperspectief dat kadert in een conceptie van een algemeen belang. Volgens Masschelein is een geheel andere benadering noodzakelijk. Een reveil kan alleen een ethisch reveil zijn, een democratisch reveil. Dat is de weg die de mensen zullen moeten bewandelen, wil in de toekomst een menswaardige, sociaal rechtvaardige, democratische en duurzame samenleving vormkrijgen.

Het boek levert ten eerste nuttige technische informatie over mobiliteit. Ook beleidsproblemen (De Rynck, KU Leuven), die pleit voor het inschakelen van provincies als motor voor een bovengemeentelijke aanpak, komen aan bod. Het boek biedt goede analyses en concrete voorstellen. Dit maakt dat *Stilstaan bij mobiliteit* zeker kan worden aanbevolen.

William Denayer

Langzaam verkeer vzw en Vlaamse stichting verkeerskunde: Stilstaan bij mobiliteit Acht visies op de rol van mobiliteit in de toekomstige samenleving, Leuven: Garant, 1994.

Madame est servie

Dit is een boek dat onmiddellijk aandacht kreeg in de Vlaamse pers. De reden ligt voor de hand: een onderwerp dat overbekend is via Vlaamse familie- en dorpsverhalen, maar nog nooit het voorwerp was van 'oral history', mondeling overgedragen geschiedenis. Diane De Keyzer heeft veel opsporingswerk gedaan, zowel om voldoende getuigen als documenten te vinden. De lijst van getuigen bevindt zich achteraan in het boek, maar enkelen onder hen wilden anoniem blijven. Van de kant van de adel en van de hogere burgerij wilden slechts enkelingen meewerken met het onderzoek. Het boek is thematisch en overzichtelijk ingedeeld: de sociale achtergrond van dienstboden, wervingsprocedures, de verhoudingen 'upstairs-downstairs', de hiërarchie binnen het 'downstairs', de eerste wettelijke regelingen voor dienstpersoneel en (vooral buitenlandse) dienstbodes vandaag. Elk hoofdstuk is geïllustreerd met talrijke selecties uit interviews, met fotografisch materiaal, en vooral met heel veel gedetailleerde beschrijvingen. Soms geeft de auteur de indruk een historisch-antropologische studie te willen presenteren. Hoewel de tekst op een intelligente manier is geschreven, ontbreekt in feite een kritische analyse van het materiaal. Zo komt de actieve rol van de katholieke kerk, de katholieke organisaties, de scholen tegenover deze sociale (wan)toestanden herhaaldelijk ter sprake, maar we krijgen geen kritisch inzicht in dit fenomeen. De dorps hiërarchie, de doordringende rol van de katholieke clerus in het in standhouden van de privileges van de adel en de burgerij, het feit dat de pastoor onderdanigheid preekte tegenover deze meisjes die op uiterst jonge leeftijd weggehaald werden uit hun ouderlijke huis om 'te gaan dienen': zovele aanleidingen om een kritische analyse te maken van deze (wan)toestanden die in Vlaanderen zoveel jaren dominant waren. Er worden ook geen vragen gesteld rond de gender-hiërarchie: alle dienst-jobs waren exclusief voorbehouden hetzij aan vrouwen hetzij aan mannen. Het meest te betreuren is het feit dat de lezer de indruk krijgt dat hele generaties van de twintigste eeuw zich onderdanig hebben gedragen in dienst van de kerk en de 'meesters'. Was er dan helemaal geen sprake van verzet tegen de honger, de vernederingen, de slechte arbeidsomstandigheden, de onderbetaling, de ongewenste intimiteiten? Uiteraard was het voor deze meisjes en jonge vrouwen nauwelijks denkbaar dat ze in opstand zouden komen tegen de vele schrijnende vormen van uitbuiting. Er waren immers nauwelijks alternatieven. In het boek komen ook wel negatieve ervaringen aan bod, maar de getuigen geven aan dat ze in het slechtste geval andere 'meesters' zochten. De vraag was immers groter dan het aanbod. Het boek geeft een rooskleurige totaal-

indruk: de uitbuiting was reëel, maar de onderworpenen der aarde waren grotendeels gelukkig met hun situatie. Het boek is zo helder geschreven en verzorgd uitgegeven, dat de lezer enkel kan hopen dat er nog een vervolg komt, hopelijk met een meer kritische benadering dan dit keer het geval was.

Monika Triest

Madame esi servie. Leven in dienst van adel en burgerij (1900-1995), Diane De Keyzer, Leuven: Van Halewyck, 1995, 375p., 998 Fr.

De kritiek van het verstomde denken

Nico Jacquemin heeft een boekje samengesteld, geredigeerd en ingeleid over de verstomming van het kritische denken. Hij deed dit met zo'n allure dat het wel leek of hij het boekje zelf had kunnen/willen schrijven. Het boek was er zonder twijfel meer gevat door geworden. Een boekje samenschrijven met een horde "Einzelgänger" is allerminst een sinecure, maar misschien wel een uiting van "radicale democratie". De filosofen die hun part in de bundel hebben gepleegd, kregen niet zomaar de vrije hand van Jacquemin. De verstomming diende zich voor te doen binnen het keurslijf van welgeteld vier afgemeten delen of sferen a.h.w.: de politiek (25-108), de economie (of de sfeer van de noodzaak) (109-164), de sfeer van de vrijheid (165-222) en - ter zelfreferentie - de rationaliteit zelve (223-256).

Nico Jacquemin, Maurice Weyembergh, Sonja Lavaert en Roger Jacobs lieten hun kritische hersenen los op de politieke sfeer. Fukuyama's liberaal •unifoïmistisch credo wordt tegelijk gezalfd en gegeseld door beide eersten. Lavaert legt nogmaals de gronden van geweld van de politieke daad bloot. Jacobs heeft het nog maar eens over anarchie en ecocentrisme. Dit eerste deel geeft blijk van weinig consistentie, een euvel die voor de hand ligt als men een horde critici los laat op een dergelijk algemeen thema als de verstomming van het politieke denken. Toch smeekt het leeuwedeel der auteurs zowaar in koor om een nieuwe politieke ethos, meer politiek activisme, een terugkeer naar de 'roots' van de politiek binnen de gegevenheid van een nieuwe realiteit die net de politiek of de maakbaarheid van de samenleving ten dode lijkt te hebben opgeschreven.

Hans Blokland en Toon Vandeveldde zijn waarlijk een streling voor de filosofische tong en gehemelte, waar ze de eeuwige spanningsvelden aanstippen tussen de sfeer van de noodzaak - de economie of de arbeid - en de sfeer van de vrijheid - de arbeid als zingeving en bron van het goede leven.

Ronald Commers, Tim Heysse en Wim Van Rooy bevolken de stukjes die een beeld moeten ophangen van de verstomming van het vrijheidsstreven tout court. De onzekerheid waarmee de auteurs het autonomievraagstuk behandelen, doet dit deel verwateren tot enkele hoogdravende standjes waarvan de autonomie sterk in vraag kan worden gesteld. Commers herkauwt zijn 'ex cathedra's', Heysse sluit zijn ogen en stapt regelrecht de mond der nietszeggendheid binnen en Van Rooy verliest zichzelf in de vereenzelviging van socialisme en bureaucratie.

Walter Weyns en Marc Van den Bossche pogen ten slotte het zinkend schip alsnog te redden door de vlaggemast (de rede) om te hakken - een gedegen techniek ware het geen deus ex machina. De één door verkleed als scheepsnar zelf in het kraaienest te kruipen, de ander door in alle 'gelatenheid' de zang der sirenen ('ecosofie') met volle borst tegemoet te roeien. Een "wereld zonder stuurman" tegemoet.

Maar nu ter zake, reeds murw met verstomming geslagen. Jacquemin heeft gelijk, maar hij krijgt het niet. De kritische geest doolt verdwaasd doorheen een wereld die hij niet meer kan vatten. Zo snel als zij draait, zo dronken wordt hij. Hoe meer hij tolt, hoe verder hij wegzwalpt van het 'veilige' baken van zijn oude zekerheden, richting klippen. Op die verraderlijke klippen heffen de Sirenen hun aanlokkelijk lied ten hemel. Aanlokkelijk maar o zo vervaarlijk, want de puntige rotsen onder de zeespiegel dreigen de dwaasdolle geest in duizenden brokstukken te fragmentariseren, totaal overgelaten aan het doltrieste lot van de doelloosheid in het labyrint van de Babylonische spraakverwarring en geestesverbijstering.

De kritische geest probeert zich nog krampachtig te verweren, wild om zich heen orerend, hoogmoedig en zelfvoldaan als het een zatte boer betaamt. Maar het drijfzand grijpt om zijn woorden heen, verzwelgt en verstomt ze tot nog nauwelijks hoorbaar gemompel.

Het ware een mooie aanzet voor één of ander filmscenario, waarin de postmoderne held - aan alle waarden verzakend - zich onderdompelt in de virtualiteit van een tegelijk adembenemend fascinerende en afgrijselijke

wereld om er finaal totaal in op te gaan als in extase, volledig één met het allesomvattende niets dat hem omgeeft:

Maar zo zitten wereld én mens niet ineen, ondanks of net dank zij hun duizelingwekkende verscheidenheid. Wereld noch mens laten zich volledig in begrippen vatten. Gelukkig maar. De geschiedenis laat zich niet in een aantal metaforen vatten. Zeker niet deze van het kritische denken. Deze paradox heft zichzelf op, voortdurend, telkens opnieuw, keer op keer, op en neer. Nogmaals de menselijke conditie, die er geen is van de moderniteit - zoals Commers zo graag beweert - maar van de mens. De hypocriete en schizofrene mens die zijn onbehagen cultiveert, voer voor psychologen, psychoanalysten, sociologen, politologen en dies meer, die hem dan opnieuw, keer op keer, in vakjes duwen, stigmatiseren, etiketteren, maar nooit of te nimmer motiveren. Aanmoedigen om haar/zijn [het kan ook omgekeerd, Ronald Commers] masker van zelfvoldaanheid-in-onbehagen af te leggen, haar/zijn ware gelaat te tonen in al haar/zijn lichamelijkeid, kwetsbaarheid, geborgenheid. En dan doet het er niet meer toe of het denken, kritisch of wat dan ook, is verstomd. Dan spreekt het denken door het lichaam zelf, spontaan, vrij, voluit.

Olivier De Cock

Nico Jacquemin (ed), De verstomming van het kritische denken, VUB-Press, Brussel, 1995, 258p.

Joris Van Severen

Samen met enkele Duitse spionnen, een aantal vermeende of echte sympathisanten van Duitsland, maar ook overtuigde anti-fascisten, joden en communisten, werd Joris Van Severen in 1940 in Abbeville door "Franse soldaten vermoord. Meer dan een halve eeuw na zijn dood blijft Van Severen een twistpunt voor de geschiedenis. Voor sommigen is hij de eerste en belangrijkste fascist in Vlaanderen, voor anderen blijft hij de charismatische leider, voor nog anderen 'een aristocraat verdwaald in de politiek'.

Zijn grillige politieke evolutie tussen 1918 en 1940 is daaraan zeker niet vreemd. Als overtuigd pacifist uit de Frontbeweging was hij korte tijd in de ban van de Clarté-beweging en zelfs van de Russische revolutie. Vrij vlug

werd hij een van de leiders van een radicaal, katholiek en conservatief Vlaams nationalisme. Geleidelijk aan werd zijn anti-parlementaire en anti-democratische overtuiging doorslaggevend (om. in de hand gewerkt door zijn niet-herverkiezing als volksvertegenwoordiger in 1929). Hij kwam als vele anderen onder de bekoring van de Nieuwe Orde in het spoor van o.m. Mussolini, Salazar, Hitler... maar vooral zijn leermeester Charles Maurras. Zijn Vlaams-nationalisme evolueerde via een Diets-nationalisme naar een Bourgondisch en zelfs Groot-Belgisch nationalisme. Kort voor 1940 stelde hij zijn verwachtingen meer en meer op koning Leopold III. Hoe hij de koning ertoe zou kunnen brengen om hem, zoals Mussolini in Italië, aan de macht te brengen in een autoritaire 'nationaal-solidaristische staat' was wellicht enkel voor zijn meest trouwe volgelingen duidelijk.

Het blijft een belangrijk discussiepunt welke houding Van Severen zou aangenomen hebben tijdens de bezetting. Merkwaardig was de hopeloze verwarring vooral dan in de leidende kringen van de beweging na het verdwijnen van Van Severen. Enkelen, zoals Emiel Thiers, de opvolger van Van Severen, verdwenen vrij vlug uit de politiek. Een groep met o.m. Franz Van Dorpe, Jef Van Bilsen, Paul Persijn... belandden na enige aarzelingen in 1940-41 in het verzet en zouden na de oorlog actief worden in de rechterzijde van de CVP. De meesten zoals Jef François, Pol Leroy, Leo Poppe, Albert Deckmijn en Albert Derbecourt werden actief in allerlei vormen van collaboratie in het VNV, de DeVlag en de Vlaamsche SS.

Wie waren de trouwe volgelingen van de charismatische leider? Meestal gaat men eraan voorbij dat de overgrote meerderheid van de Verdinaso-militanten, het kruim van de beweging, in allerlei vormen van actieve collaboratie terecht kwam. Zie hiervoor de doodsberichten van de gesneuvelde oostfronters en de repressieprocessen van het 'voetvolk'.

Dat prof. Lode Wils houdt van controversiële onderwerpen is ondertussen genoegzaam bekend. Al verwijten sommige nationalistische inbreng in de Vlaamse beweging, en vrijzinnigen dat hij de katholieke rol overschat, toch is vrijwel iedereen ervan overtuigd dat Wils een van de belangrijkste en meest verdienstelijke historici van de Vlaamse beweging is. Ook ligt hij aan de basis van een ganse ploeg, door hem gevormde historici van de KUL op dit gebied.

Het boekje over Joris Van Severen zal zeker niet bij de belangrijkste werken van Wils gerekend worden. Het brengt weinig nieuws, tenzij dat het een zeer goede stand van zaken brengt in het onderzoek rond de figuur Van Severen. Wils heeft zonder enige twijfel alle belangrijke lectuur rond het

onderwerp gelezen, maar hij heeft blijkbaar zelf terzake geen archiefonderzoek verricht en hij heeft zelf ook niet de pers van het Verdinaso bestudeerd. Waar zou hij trouwens hiervoor de tijd gevonden hebben, naast al zijn ander persoonlijk werk. Hij heeft o.a. zeer dankbaar gebruik gemaakt van vele citaten uit het werk van Rachel Baes en Luc Delaforterie.

Hij is erin geslaagd een boeiend, maar vrij summier beeld te schetsen van zijn onderwerp. Wellicht is hij af en toe tamelijk mild geweest, alhoewel steeds kritisch voor Van Severen. Misschien was hij ook o.m. geboeid door de "bekering" van Van Severen vanuit het Vlaams-nationalisme tot een constructieve houding t.o.v. België. Misschien was de katholieke overtuiging van Van Severen een pluspunt, hoewel hier toch het verschil tussen het katholicisme van Van Severen in zijn woorden en zijn daden niet steeds even duidelijk naar voren komt. Handig is Wils wel in zijn besluit: hier laat hij het eindoordeel over aan Hendrik Elias, een medestander van Van Severen en ook geen geestesverwant van Wils.

Werner Vandenabeele

Lode Wils, Joris Van Severen. Een aristocraat verdwaald in de politiek, Leuven: Davidsfonds, 1995.