

KAPITAAL EN ARBEID IN DE ROTTERDAMSE HAVEN

De ontwikkeling van de klassenverhoudingen 1945 - 1980

SJAAK VAN DER VELDEN

Leiden 1982

VOORWOORD

Keer op keer is de Rotterdamse haven voorpaginanieuws. Is het niet vanwege een weken durende wilde staking, waarin de havenarbeiders zich zien geplaatst tegenover een front van ondernemers, vakbondsbonzen, politici, politie en – niet op de laatste plaats – pers. Dan wel omdat er een massaontslag dreigt of Chinese lading verloren dreigt te gaan.

Niet vreemd natuurlijk. De Rotterdamse haven is veruit de grootste ter wereld en van enorm belang voor de Nederlandse volkshuishouding. De veranderingen die zich hier de afgelopen twintig jaar hebben voorgedaan zijn een tweede goede reden om onderzoek te doen naar de haven. Naast de belangrijkheid dus de, ook fysiek zichtbare, structurele veranderingen.

Verschillende andere bedrijfstakken lenen zich echter met dezelfde argumenten voor nadere studie. Dat ik voor de haven van Rotterdam heb gekozen heeft twee gronden. Ongeacht de belangrijkheid dus de, ook fysiek zichtbare, structurele veranderingen.

Op de eerste plaats een politieke grond. De Rotterdamse havenarbeiders vervullen sinds een tiental jaren een duidelijke voortrekkersrol in de beweging der arbeiders. Zij waren het die in 1970 samen met metaalarbeiders in een grote wilde staking een loonexplosie veroorzaakten die over het hele land trok. Zij waren het ook die negen jaar later op massale wijze in de aanval gingen tegen de bezuinigingsplannen van regering en ondernemers. Ook in eerdere jaren hadden de Rotterdamse (en Amsterdamse) havenarbeiders reeds felle klassegevechten geleverd. Internationaal gezien trouwens een bekend verschijnsel. In de geschiedenis van de na-oorlogse arbeidersklasse neemt de Rotterdamse havenarbeider dus een bijzondere plaats in.

De tweede grond voor mij om onderzoek te doen naar de haven is van meer persoonlijke aard. Geboren in de Rotterdamse wijk Delfshaven ben ik al van jongs af aan bekend met de havens op de rechter Maasoever. Van de plaats waar ik ben opgegroeid is het slechts een paar minuten lopen naar de Jobs- en Merwehaven. De lucht van teer en zout water was voor mij een bekend verschijnsel. Ook al omdat bij ons voor de deur aan de Achterhaven binnenvaartschippers geregeld met bokkenpoot en teer in de weer waren. Ook trokken we als kinderen geregeld de haven in om daar dingen (bijvoorbeeld een stuk pijpkaneel) te zoeken. De pont van de Ruigeplaat naar de Heyplaat tenslotte nam ik ook graag, vooral bij winderig weer.

Zeeman of havenarbeider heb ik nooit willen worden, maar de haven was wel altijd om mij heen aanwezig. Van hogerhand werd dit ook gestimuleerd en in 1966 was er voor de lagere scholen een voorlichtingsdag van de Haven Vak School. In de jaren daarna verdween de haven uit mijn gezichtsveld. Tot 1970. Ik was inmiddels geïnteresseerd geraakt in politiek, liep mee in Vietnam-demonstraties en maakte mij verdienstelijk in de Rotterdamse Oranje Vrijstaat. Als goed 'kabouter' had ik – nota bene zelf afkomstig uit het Rotterdamse arbeidersmilieu – geen vertrouwen in het klootjesvolk. Tot de havenstaking uitbrak. Heel Rotterdam sprak erover.

Demonstraties over de Coolsingel, door de Maastunnel, op het Schouwburgplein. Deze staking was voor mij de reden me in verbinding te stellen met leden van de Kommunistiese Eenheidsbeweging Nederland (marxisties-leninisties). Zij waren het immers die gedurende enige tijd leiding gaven aan de staking.

In de volgende jaren leerde ik de haven beter kennen dan ik hem kende. Niet alleen de lucht van teer en zout, maar ook de binnenkant van kantines als ik langs de portier naar binnen was geglipt om krantjes te verkopen of pamfletten uit te delen. Tot het definitieve einde van Arbeidersmacht Rotterdamse Haven in 1973 heb ik dit geregeld gedaan.

Mijn breuk met het Marxisme-Leninisme, dat ik als theorie eerder thuis vind horen op de Russische steppen van rond 1900 dan in het hoog ontwikkelde Nederland van heden, en mijn verhuizing naar Leiden maakten een eind aan mijn 'karrière' in de haven. Wel bleef ik zeer geïnteresseerd in het wel en wee van Rotterdam en zijn

havenarbeiders. Toen in 1979 wederom een grote havenstaking uitbrak was ik er als de kippen bij om in Leiden met steunlijsten langs de deuren te gaan. Ook reisde ik verscheidene ochtenden af naar het Rotterdamse Afrikaanderplein om daar de massale stakersbijeenkomsten te volgen.

Het onderwerp van deze skriptie stond toen al vast. Maar de bewondering voor de taaie vastberadenheid van de stakende havenarbeiders grew door die staking. Niet alleen in hun staken bewonder ik ze, ook in hun werken. Die bewondering is de laatste jaren eveneens gegroeid. Sinds twee jaar werk ik in de bouw en daar heb ik de zware arbeid van het sjouwen en tillen leren waarderen en verafschuwen. Als men na drie uur sjouwen met zakken mortel of balen cement helemaal op is of bij het buiten werken in een paar graden vorst het bijkans besterft. Dan kan blijkbaar pas de waardering opgebracht worden voor de mensen die dit dagelijks doen in scheepsruimen en vriescellen. Een waardering die ze maar al te vaak nog ontberen of die vervalt in een valse en schaamteloze romantiese schildering van het stoere bootwerkersbestaan.

Als laatste wil ik een aantal mensen bedanken voor hun hulp bij deze skriptie. Op de eerste plaats Cor Smit. Samen met hem ben ik dit onderzoek begonnen. Maar door verschillen van mening liep deze samenwerking helaas vast. Veel van het materiaal voor de hoofdstukken 3 en 8 heeft hij helpen verzamelen. De heer Sprokkreef van de Scheepvaart Vereniging Zuid, die mij aan materiaal hielp en met zijn verhalen verscheidene zaken uit de bronnen 'levend' maakte. De medewerkers/-sters van de bibliotheek van het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, de Kamer van Koophandel, de Gemeentelijke Archiefdienst te Rotterdam en het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis. Rolf van Beek, Herman Diederiks – mijn begeleider – en Agnes van Steen die delen of het geheel lazen en van kommentaar voorzagen. Ook de gesprekken met John Vaneman waren voor mij nuttig.

Als laatste wil ik de bewoners van Herengracht 72 te Leiden bedanken op wier type-machine ik dit helse pak papier heb mogen uittikken, Els Delnoij voor haar hulp bij een deel van tikwerk en mijn broer Aad die in de haven foto's voor me maakte. Helaas kan ik de Vervoersbond FNV

en de KEN(ml) niet bedanken, omdat zij op mijn herhaalde oproepen om informatie niet reageerden.

Playa del Inglés, Gran Canaria, 2 december 1981

KAPITAAL EN ARBEID

IN DE ROTTERDAMSE HAVEN.

De ontwikkeling van de klassenverhoudingen 1945 - 1980



SJAAK VAN DER VELDEN

Leiden 1982

INLEIDING

"De geschiedenis van elke tot nog toe bestaande maatschappij is de geschiedenis van klassenstrijd" 1). Deze uitspraak van Marx en Engels wordt door marxisten veelvuldig en trouw onderschreven. Toch merkt de lezer daar in hun werken niet veel van. Om een voorbeeld te noemen: in het lijvige boek *Het Laatkapitalisme* van de gerenommeerde marxist Ernest Mandel speelt werkelijk van alles en nog wat een rol, maar de klassenstrijd komt slechts zo nu en dan om de hoek kijken. In – om nog een voorbeeld te noemen – het meest recente standaardwerk over de Nederlandse arbeidersbeweging, *'Voor de Bevrijding van de Arbeid'* van Ger Harmsen en Bob Reinalda, is hetzelfde het geval.

Klassenstrijd wordt veelal slechts in zijn meest simpele en elementaire vorm gesignaleerd. Niet erkend wordt dat de hele maatschappij doortrokken is van klassenstrijd en klassentegenstellingen.

In het buitenland heeft zich de afgelopen twintig jaar een stroming ontwikkeld waarvan de vertegenwoordigers juist grote nadruk leggen op de klassenstrijd als motor van maatschappelijke ontwikkelingen. Harry Braverman, Eckhard Brockhaus, Benjamin Coriat en Karl-Heinz Roth zijn – hoewel zeker niet eenduidig in hun opvattingen – enkele van de bekendsten.

In grote mate aansluitend op hun opvattingen probeer ik in deze skriptie een beeld te geven van de klassenstrijd in de Rotterdamse haven sinds 1945. De algemene vraag waarmee ik mijn onderwerp benader is: in hoeverre hebben de reeds vermelde veranderingen in techniek en organisatie van het havengebeuren te maken met de arbeidersstrijd. In welke mate bepalen zij elkaar, of nog sterker: zijn juist die veranderingen in techniek en organisatie niet de andere kant van de klassenstrijdmedalje? Ondernemersstrijd tegen Arbeidersstrijd!

Eigenlijk gaat het er mij dus om te bekijken of klassenstrijd more is dan een enkele oprisping. Een heel ander beeld zou dat namelijk ook geven van de 'rustige vijftiger jaren'. Indien klassenstrijd namelijk meer is dan zo nu en dan een staking is het zeer goed mogelijk dat de arbeiders in jaren van weinig stakingen andere strijdvormen hanteren. Of – van de kant der ondernemers uit bekeken – zijn de arbeiders dan misschien zó klem gezet, dat vrijwel alle strijdvormen tijdelijk

onmogelijk lijken. Er is dan echter wel sprake van klassenstrijd, alleen liggen initiatief en overwicht bij de ondernemers.

Om de gestelde vraag te beantwoorden heb ik het onderzoek in drie fasen opgezet. Allereerst beschrijf ik enkele historische, ruimtelijke en technische aspecten van de haven. Daarna behandel ik achtereenvolgens de samenstelling, kracht en organisatie van kapitaal en arbeid om – na een beschrijving van de havenarbeid als arbeidsproces – te eindigen met de verhouding tussen beide.

Veel aandacht besteed ik naast het pogen mijn vraagstelling te beantwoorden aan een beschrijving van het havenwerk en de arbeiders. Enerzijds is deze beschrijving van belang voor het geven van een antwoord op de gestelde vraag, maar ook heeft deze beschrijving een belang in zichzelf. Ze geeft een beeld van het werken van een deel van de arbeidersklasse, waar in de officiële geschiedschrijving weinig aandacht aan wordt besteed. De omstandigheden waaronder die arbeid verricht moet worden en de beloning ervoor zijn twee andere te behandelen elementen. De beschrijving hiervan biedt de mogelijkheid de resmiële ideologie op het gebied van bijvoorbeeld lonen en prijzen aan te vallen.

In die zin pretendeer ik met deze skriptie niet alleen antwoord te geven op een wetenschappelijke vraagstelling, maar ook een politiek standpunt te bepalen.

1. Karl Marx en Friedrich Engels, Het Communistisch Manifest, Amsterdam 1975, p. 40 (oorspronkelijk: 1848)

Inhoud

VOORWOORD	1
INLEIDING	6
INHOUDSOPGAVE	13
Hoofdstuk 1. Geschiedenis en aanblik van de Rotterdamse haven...	17
1. De functie van een zeehaven	17
2. De ontwikkeling van de Rotterdamse zeehaven	20
3. De nieuwe stapelmarkt	22
4. Ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied	26
5. De goederenoverslag nader bekeken	27
Hoofdstuk 2. Techniese veranderingen in de overslag.....	31
1. Het begin.....	31
2. Na 1945	32
3. Barge-carriers en Ro/Ro	35
4. Kontainerisatie algemeen	37
5. De Rotterdamse laadkist (kontainer)	40
Hoofdstuk 3. Het havenkapitaal	43
A 1. Centralisatie en konsentrasie algemeen	45
A 2. Stukgoed algemeen	47
A 3. Samensmelting van stuwadoorsaktiviteiten 5)	47
A 4. Marktaandelen	52
A 5. Van klein- naar grootbedrijf?	54
A 6. Overig massagoed algemeen.....	56
A 7. Centralisatie	57
A 8. Marktaandelen	62
A 9. Graanbedrijven algemeen	62
A 10. Fusies	63
A 11. Marktaandelen	64
B 12. Winsten van de havenbedrijven	65
C 13. De Scheepvaart Vereniging Zuid	66
D 14. Machtsverhoudingen in de haven — konklusie	68
Hoofdstuk 4. De havenarbeiders	69

A 1. Hoeveel havenarbeiders zijn en waren er?	70
A 2. De her- en afkomst van havenarbeiders.....	72
A 3. Pendelarbeid in de Rotterdamse haven	74
4. Buitenlandse arbeiders	76
5. Sociale afkomst van Rotterdamse havenarbeiders.....	76
A 6. Konklusie.....	77
B 7. Geschiedenis van de havenarbeidsreserve	77
B 8. Het systeem van de HAR.....	78
B 9. Het ontstaan van de Centrale voor Arbeidsvoorziening.....	80
B 10. De verhouding tussen lossen en vasten in aantallen	81
B 11. Konklusie.....	82
C 12. Arbeidsvoorwaarden	83
13. Het loon van havenarbeiders.....	84
a. De na-oorlogse ontwikkeling	84
b. Loonverschillen in de haven	90
c. De lonen in het havenbedrijf en daarbuiten.....	91
d. Konklusie.....	93
14.a. De arbeidstijden te Rotterdam	93
b. De indeling van de arbeidstijd	95
c. Overwerk.....	98
d. Klaar-naar-huis.....	100
e. Reistijden	101
f. Vakantie- en verlofdagen	102
g. Konklusie	102
D. 15. De organisaties van havenarbeiders.....	102
a. Tot de tweede wereldoorlog.....	103
b. Na de oorlog	105
c. Het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties en de Federatieve Haven Vakvereniging.....	108
d. Van Unie-Verkeer naar Vervoersbonden FNV	109
e. Ledentallen van de verschillende vakbonden.....	112
16. Aktiecommittees in de haven	114

Hoofdstuk 5. Arbeid in de haven van Rotterdam	118
1.a. Stukgoed	120
1.b. Kontainersektor	121
2. Graansektor	122
3. Overig machinaal	123
4. Ploegenarbeid of individualisme	125
5.a. Funktiehiërarchie	126
5.b. Samenvatting en konklusie ten aanzien van de funktieopbouw	128
6. Bazen en arbeiders	129
7. Kwalifikatie van havenarbeid	130
8. Scholing, formeel en informeel	132
9. Kwaliteit van de havenarbeid.....	135
9.a. Zwaar werk.....	137
9.b. Werken in weer en wind.....	137
9.c. Het gevaar bij havenarbeid	138
9.d. Konklusie en opmerkingen met betrekking tot de kontainersektor.....	139
10. Bestaat er een havenarbeiderssubcultuur?.....	140
Hoofdstuk 6. De strijd tussen kapitaal en arbeid.....	144
1. Achtergronden	144
2. Randvoorwaarden voor de strijd om het loon	147
3. De strijd om het loon	150
Hoofdstuk 7. Strijdvormen van het kapitaal	153
1. De harde hand die de hongerzweep hanteert.....	153
2. De zachte hand van de sociale politiek.....	156
3. Sociale politiek na '45	158
4. Ingrijpen in het produktieproces	160
5. Van Taylor, Ford en de bedrijfspsychologie.....	162
6. De strijd om de produktie in de haven	164
7. De produktie na de oorlog.....	168
8. Samenvatting en konklusie	172
Hoofdstuk 8: Strijdvormen van de havenarbeiders.....	172
1.a. Stakingen — algemeen	173

1.b. Stakingen — beweging van de arbeiders	175
2.a. Havenstakingen — algemeen	179
2.b. Amsterdam versus Rotterdam	182
3. Stakingen in de Rotterdamse haven vanaf 1945	185
3.1. Stakingen waar betrekkelijk veel arbeiders bij betrokken zijn	186
3.1.a. Chronologie der omvangrijke stakingen	187
3.1.b. Konklusies met betrekking tot de grote stakingen	200
3.2. Stakingen waar betrekkelijk weinig arbeiders bij betrokken zijn	203
3.2.a. Chronologies overzicht kleinere stakingen	204
3.2.b. Konklusies ten aanzien van de kleinere stakingen	206
3.3. Periodisering van de stakingsbeweging.....	206
4. Andere strijdvormen dan staking	207
4.1.a. Ziekteverzuim — algemeen	210
4.1.b. In de Rotterdamse haven.....	212
4.2. Sabotage	216
4.3. Verloop.....	219
4.4. Diefstal	221
4.5. Kompensatie	225
5. Tot besluit	228
Hoofdstuk 10. Samenvatting van de hoofdstukken en konklusie	230
A. Samenvatting.....	230
B. Konklusie.....	237
Lijst van gebruikte afkortingen	240
Lijst van foto's	242
Lijst van grafieken	243
Lijst van schema's	243
Lijst van staatjes.....	243
Bijlage 1, tabel 1: Havenaanleg te Rotterdam, 1870 - 1980	245
Bijlage 2, tabel 2: Binnengekomen zeeschepen en totale goederenoverslag, 1945 - 1977 .	246
Bijlage 3, tabel 3: Stukgoed-overslag, verdeeld in man-loads en transporteenheden in miljoenen tonnen van duizend kilo, 1964 - 1979	247
Bijlage 4, tabel 4: Procentuele verdeling van de totale overslag over sectoren, 1946-1977	247

Bijlage 5, tabel 5: Bedrijfsresultaten enkele stuwadoorsbedrijven, 1945-1979 (winst/verlies in duizenden guldens).....	248
Bijlage 6, tabel 6: Havenarbeiders te Rotterdam per 1 januari, 1946-1980.....	249
Bijlage 7, tabel 7: Pendelaars in de rotterdamse haven, 1955-1976.....	250
Bijlage 8, tabel 8: Aantal ongevallen per arbeider, 1948 - 1974.....	251
Bijlage 9: Funktieklassering stukgoed, graanbedrijven, overig machinaal en kontainerbedrijven, 1959 - 1975	252
Bijlage 11: Lijst van stakingen in de Rotterdamse haven, 1945–1980.....	255
Bijlage 12, tabel 10: Stakingsbereidheidscoëfficiënten van de totale volkshuishouding en de sektor Verkeer, 1958 en 1963–1978.....	261
Bijlage 13: Ontwikkeling van de overslag in miljoenen tonnen (1900–1975)	262
Lijst van gebruikte literatuur en bronnen	262
A. Algemene literatuur.....	262
B. Literatuur over Rotterdam en de haven	267
C. Tijdschriften en kranten.....	275
D. Statistieken	276
E. Verslagen, rapporten, dossiers	276
F. Andere bronnen	279
Noten per hoofdstuk.....	280
Noten bij hoofdstuk 1	280
Noten bij hoofdstuk 2	281
Noten bij hoofdstuk 3	282
Noten bij hoofdstuk 4	284
Noten bij hoofdstuk 5	286
Noten bij hoofdstuk 6	288
Noten bij hoofdstuk 7	289

INHOUDSOPGAVE (oorspronkelijk)

- Voorwoord (p. I)
- Inleiding (p. IV)
- Hoofdstuk 1. Geschiedenis en aanblik van de Rotterdamse haven (p. 1)
 - 1. De functie van een zeehaven (p. 1)
 - 2. De ontwikkeling van de Rotterdamse zeehaven (p. 3)
 - 3. De nieuwe stapelmarkt (p. 5)
 - 4. Ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied (p. 8)
 - 5. De goederenoverslag nader bekeken (p. 9)
- Hoofdstuk 2. Technische veranderingen in de overslag (p. 13)
 - 1. Het begin (p. 13)
 - 2. Na 1945 (p. 14)
 - 3. Barge-carriers en Ro/Ro (p. 18)
 - 4. Kontainerisatie algemeen (p. 21)
 - 5. De Rotterdamse laadkist (kontainer) (p. 24)
- Hoofdstuk 3. Het havenkapitaal (p. 28)
 - A 1. Centralisatie en konsentratie algemeen (p. 29)
 - A 2. Stukgoed algemeen (p. 30)
 - A 3. Samensmelting van stuwadoorsaktiviteiten (p. 31)
 - A 4. Marktaandelen (p. 36)
 - A 5. Van klein- naar grootbedrijf? (p. 38)
 - A 6. Overig massagoed algemeen (p. 39)
 - A 7. Centralisatie (p. 40)
 - A 8. Marktaandelen (p. 45)
 - A 9. Graanbedrijven algemeen (p. 45)
 - A 10. Fusies (p. 46)
 - A 11. Marktaandelen (p. 47)
 - B 12. Winsten van de havenbedrijven (p. 47)
 - C 13. De Scheepvaart Vereniging Zuid (p. 49)
 - D 14. Machtsverhoudingen in de haven - konklusie (p. 50)
- Hoofdstuk 4. De Havenarbeiders (p. 52)
 - A 1. Hoeveel havenarbeiders zijn en waren er? (p. 53)
 - A 2. De her- en afkomst van havenarbeiders (p. 55)
 - A 3. Pendelarbeid in de Rotterdamse haven (p. 56)
 - A 4. Buitenlandse arbeiders (p. 58)

- A 5. Sociale afkomst van Rotterdamse havenarbeiders (p. 59)
- A 6. Konklusie (p. 59)
- B 7. Geschiedenis van de havenarbeidsreserve (p. 60)
- B 8. Het systeem van de HAR (p. 61)
- B 9. Het ontstaan van de Centrale voor Arbeidsvoorziening (p. 62)
- B 10. De verhouding tussen lossen en vasten in aantallen (p. 63)
- B 11. Konklusie (p. 64)
- C 12. Arbeidsvoorwaarden (p. 65)
- C 13. Het loon van havenarbeiders (p. 66)
 - a. De na-oorlogse ontwikkeling (p. 66)
 - b. Loonverschillen in de haven (p. 72)
 - c. De lonen in het havenbedrijf en daarbuiten (p. 74)
 - d. Konklusie (p. 75)
- C 14. a. De arbeidstijden te Rotterdam (p. 76)
 - b. De indeling van de arbeidstijd (p. 77)
 - c. Overwerk (p. 80)
 - d. Klaar-naar-huis (p. 82)
 - e. Reistijden (p. 82)
 - f. Vakantie- en verlofdagen (p. 83)
 - g. Konklusie (p. 83)
- D 15. De organisaties van havenarbeiders (p. 84)
 - a. Tot de tweede wereldoorlog (p. 84)
 - b. Na de oorlog (p. 86)
 - c. Het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties en de Federatieve Haven Vakvereniging (p. 89)
 - d. Van Unie-Verkeer naar Vervoersbonden FNV (p. 90)
 - e. Ledentallen van de verschillende vakbonden (p. 92)
- 16. Aktiekommitees in de haven (p. 95)
- Hoofdstuk 5. Arbeid in de haven van Rotterdam (p. 99)
 - 1.a. Stukgoed (p. 100)
 - 1.b. Kontainersektor (p. 103)
 - 2. Graansektor (p. 106)
 - 3. Overig machinaal (p. 109)
 - 4. Ploegenarbeid of individualisme (p. 111)
 - 5.a. Funktiehiërarchie (p. 112)

- 5.b. Samenvatting en konklusie ten aanzien van de functieopbouw (p. 114)
 - 6. Bazen en arbeiders (p. 115)
 - 7. Kwalifikatie van havenarbeid (p. 116)
 - 8. Scholing, formeel en informeel (p. 117)
 - 9. Kwaliteit van de havenarbeid (p. 121)
 - 9.a. Zwaar werk (p. 122)
 - 9.b. Werken in weer en wind (p. 124)
 - 9.c. Het gevaar bij havenarbeid (p. 125)
 - 9.d. Konklusie en opmerkingen met betrekking tot de kontainersektor (p. 127)
 - 10. Bestaat er een havenarbeiderssubkultuur? (p. 128)
- Hoofdstuk 6. De strijd tussen kapitaal en arbeid (p. 132)
 - 1. Achtergronden (p. 132)
 - 2. Randvoorwaarden voor de strijd om het loon (p. 135)
 - 3. De strijd om het loon (p. 138)
- Hoofdstuk 7. Strijdvormen van het kapitaal (p. 142)
 - 1. De harde hand die de hongerzweep hanteert (p. 142)
 - 2. De zachte hand van de sociale politiek (p. 144)
 - 3. Sociale politiek na '45 (p. 146)
 - 4. Ingrijpen in het produktieproces (p. 148)
 - 5. Van Taylor, Ford en de bedrijfspsychologie (p. 150)
 - 6. De strijd om de produktie in de haven (p. 153)
 - 7. De produktie na de oorlog (p. 156)
 - 8. Samenvatting en konklusie (p. 160)
- Hoofdstuk 8. Strijdvormen van de havenarbeiders (p. 161)
 - 1.a. Stakingen - algemeen (p. 162)
 - 1.b. Stakingen - beweging van de arbeiders (p. 164)
 - 1.c. De stakingsbeweging in Nederland na de tweede wereldoorlog (p. 165)
 - 2.a. Havenstakingen - algemeen (p. 167)
 - 2.b. Amsterdam versus Rotterdam (p. 170)
 - 3. Stakingen in de Rotterdamse haven vanaf 1945 (p. 173)
 - Exkurs: bronnen voor stakingsonderzoek (p. 174)
 - 3.1. Stakingen waar betrekkelijk veel arbeiders bij betrokken zijn (p. 174)

- 3.1.a. Chronologie der omvangrijke stakingen (p. 175)
 - 3.1.b. Konklusies met betrekking tot de grote stakingen (p. 187)
 - 3.2. Stakingen waar betrekkelijk weinig arbeiders bij betrokken zijn (p. 190)
 - 3.2.a. Chronologies overzicht kleinere stakingen (p. 190)
 - 3.2.b. Konklusies ten aanzien van de kleinere stakingen (p. 192)
 - 3.3. Periodisering van de stakingsbeweging (p. 193)
 - 4. Andere strijdvormen dan staking (p. 194)
 - 4.1.a. Ziekteverzuim - algemeen (p. 196)
 - 4.1.b. In de Rotterdamse haven (p. 198)
 - 4.2. Sabotage (p. 202)
 - 4.3. Verloop (p. 205)
 - 4.4. Diefstal (p. 207)
 - 4.5. Kompensatie (p. 211)
 - 5. Tot besluit (p. 213)
 - 10. Samenvatting van de hoofdstukken en konklusie (p. 216)
 - A. Samenvatting (p. 216)
 - B. Konklusie (p. 222)
 - Lijst van gebruikte afkortingen (p. 226)
 - Lijst van foto's (p. 227)
 - Lijst van grafieken (p. 228)
 - Lijst van schema's (p. 228)
 - Lijst van staatjes (p. 229)
 - Bijlagen (p. 231)
 - Voetnoten (p. 250)
 - Lijst van gebruikte literatuur en bronnen (p. 263)
-

Hoofdstuk 1. Geschiedenis en aanblik van de Rotterdamse haven

Het Rotterdamse havengebied omvat tegenwoordig een zich over ruim dertig kilometer uitstrekkend kompleks van havenbekkens met de daaraan gevestigde industrieën en overslagbedrijven. Bij mensen die geen persoonlijke ervaring hebben met de haven of anderszins geen kennis hebben van wat zich daar afspeelt bestaat vaak onduidelijkheid over wat bedoeld wordt met 'de haven'. Zo is mij verscheidene malen gevraagd, wanneer ik over het onderwerp van mijn skriptie vertelde, of de scheepswerven ook behandeld zouden worden. Stuwadoors en stukadoors zijn evenzoveel mensen vaak hetzelfde.

It is om die reden dat ik in dit eerste hoofdstuk een beschrijving geef van de activiteiten in het havenbedrijf en de Rotterdamse havenontwikkeling tot op heden. In vijf paragrafen is dit hoofdstuk verdeeld:

1. De funktie van een zeehaven,
2. De ontwikkeling van de Rotterdamse zeehaven,
3. De nieuwe stapelmarkt,
4. Ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied, en
5. De goederenoverslag nader bekeken.

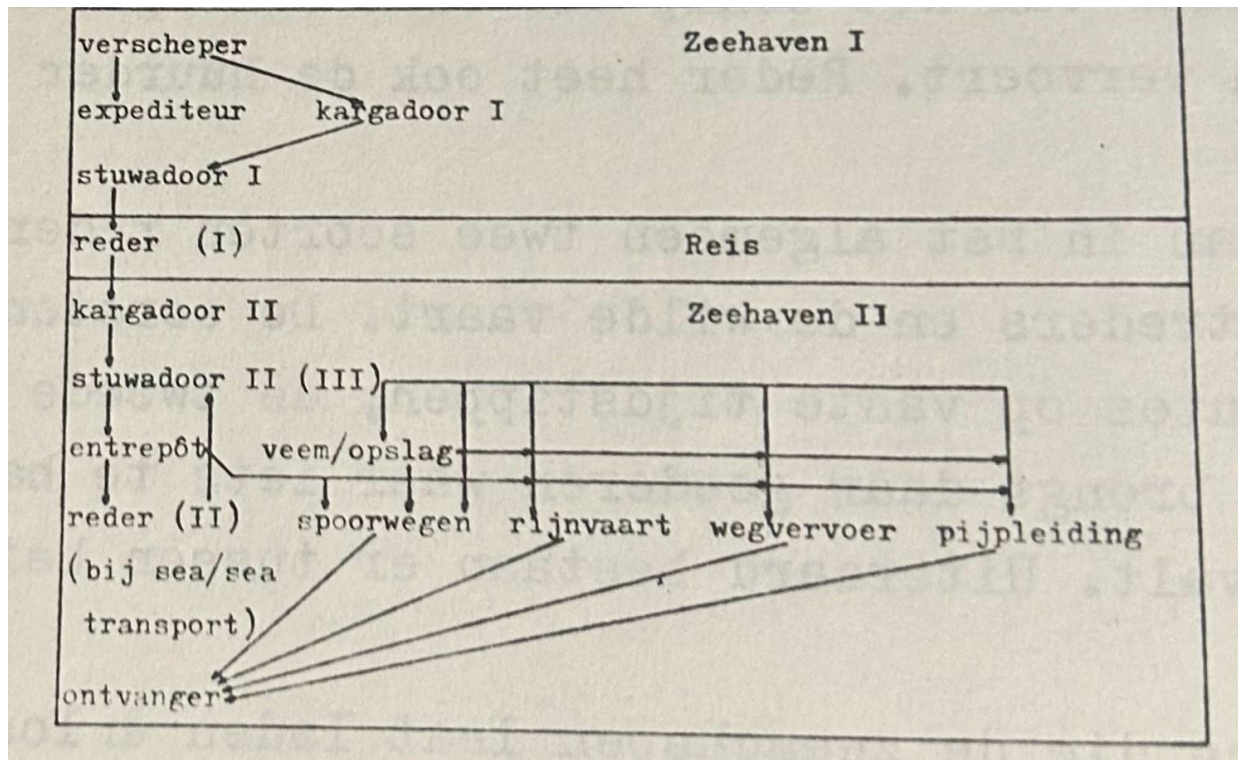
1. De funktie van een zeehaven

In deze paragraaf zal ik uiteenzetten wat er in het algemeen in een zeehaven gebeurt. Op z'n simpelst gezegd komt het erop neer dat in een zeehaven goederen uit een andere zeehaven per zeeschip arriveren, uit dat schip worden gehaald (lossen) en rechtstreeks in een binnenschip worden geladen of op de wal worden gebracht. Vanaf de wal kunnen de goederen vervolgens direkt of na een tijd (opslag) via binnenschepen (lichters), een ander zeeschip, wegvervoer, de spoorwegen, een pijpleiding of anderszins verder vervoerd worden. Hetzelfde kan uiteraard ook in omgekeerde richting plaatsvinden. De volgende personen en instellingen spelen een rol in deze beweging van goederen door de havens:

- De reder: De eigenaar van het schip die voor een opdrachtgever goederen vervoert. Reder heet ook de huurder van een schip. Er bestaan in het algemeen twee soorten reders: de lijnvaartreders en de wilde vaart. De eersten bevaren vaste routes op vaste tijdstippen; die tweede groep haalt en brengt daar goederen waar iets te halen of brengen valt. Uiteraard bestaan er tussen beide mengvormen.
- De stuwadoor: Degene die de zeeschepen laat laden en lossen. Er bestaan hier twee mogelijke onderverdelingen. Enerzijds het onderscheid naar zelfstandigheid: de geheel zelfstandige stuwadoors naast de stuwadoorsafdelingen van rederijen. Anderzijds het onderscheid naar te verwerken lading: de stukgoedstuwadoors en de machinale bedrijven voor de overslag van massagoed. In paragraaf 4 kom ik terug op de begrippen massagoed en stukgoed. Hier wil ik volstaan met de opmerking dat in Rotterdam de machinale lossing van massagoed vooral 'op stroom' plaatsvond, dat wil zeggen rechtstreeks uit zeeschepen in lichters.
- De expediteur, dat is degene die in opdracht van handel of industrie iets dat vervoerd moet worden controleert, toezicht houdt op het vervoer en adviezen geeft over de beste wijze van vervoer.
- De kargadoor, de tussenpersoon tussen reder en opdrachtgever tot verscheping.
- Veem- en opslagbedrijf, het bedrijf waar aangevoerde goederen zolang tegen betaling worden opgeslagen.
- Entrepôt, ook een opslagplaats, maar dan voor transitogoederen. Over deze goederen hoeven geen invoerrechten betaald te worden.
- Rijnvaart, de rederijen die lichters op de Europese binnenwateren hebben varen. Evenals bij de zeereders onderscheiden we hier lijnvaart en wilde vaart. Naast deze reders bevaart een groot aantal partikulieren binnenschippers de wateren.
- Wegvervoer, pijpleiding en spoorwegen zijn de alternatieven voor de rijnvaart. 1)

In schema uitgedrukt krijgen we de volgende vervoerstechniese bedrijfskolom.

Schema 1. Bedrijfskolom anno 1980.



Verscheper, ontvanger en reder nemen een controlebedrijf in de arm, dat voor hen controleert of de lading aankomt zoals hij verscheept is.

In een moderne zeehaven, zoals Rotterdam, speelt zich de bovenstaande bedrijfskolom af. Bij het onderzoek heb ik me volledig gekonsentreerd op wat wel het eigenlijk havenbedrijf genoemd wordt, de stuwadoorsactiviteiten. De bladzijden die volgen gaan dus in principe alleen over het laden en lossen van schepen. Hiervan wordt slechts afgeweken in zoverre de bedrijven die het betreft een verstrengeling van activiteiten te zien geven.

2. De ontwikkeling van de Rotterdamse zeehaven

De ontwikkeling van Rotterdam is sinds lange tijd nauw verbonden geweest aan de ontwikkeling van het Duitse Ruhr-gebied. Via de Rijn is dit namelijk Rotterdams natuurlijke achterland.

Het jaar 1870 is in dat opzicht bijna een magies jaar. Rond die tijd kwam de Duitse eenwording tot stand, werden de Rijn-tollen opgeheven, werd de Nieuwe Waterweg gegraven, het Suez-kanaal geopend en groeide het vervoer per stoomschepen enorm 2). Allemaal ontwikkelingen die handel en industrie in het algemeen en de groei van Rotterdam in het bijzonder bevorderden. De bevolking van Rotterdam groeide van 116.000 in 1870 tot 319.000 dertig jaar later en het aantal havenarbeiders dat in 1850 nog drieduizend had bedragen was in 1900 toegenomen tot 18.000 3). Deze groei kwam uiteraard niet door natuurlijke aanwas tot stand. Ze was het gevolg van immigratie. Uit vele windrichtingen en om verschillende redenen trokken er mensen naar de 'grote werkstad': Duitsers, Brabanders en Zeeuwen, maar ook grondwerkers en onderkruipers die na verrichte diensten vaak bleven hangen, gingen Rotterdam bevolken.

De meesten werden aangetrokken door de hoge lonen die in de haven te verdienen zouden zijn 4). De oud-havenarbeider Hein Mol beschrijft in zijn autobiografie hoe inderdaad velen van het platteland aangelokt werden door de hoge lonen 5). Maar ook hoe zij onherroepelijk in de grootste ellende terechtkwamen: slechte behuizing en vaak helemaal geen werk, dus zeker geen hoog loon.

Doch met de haven ging het goed: de overslag steeg enorm. In Rotterdam overheerste in tegenstelling tot Amsterdam de wilde vaart, wat tot gevolg had dat in de eerste stad de zelfstandige stuwadoors overheersten. Rond 1900 waren er zo'n dertig stuwadoors naast drie lijnvaartrederijen (Holland-Amerika Lijn, Rotterdamsche Lloyd en De Batavier) waar respectievelijk 8.000 en 17.000 arbeiders werkten 6). De dertig onafhankelijke stuwadoors waaronder we de namen Müller, Thomsen en Swarttouw reeds tegenkomen waren aanvankelijk voor een deel gerekruteerd uit de bootwerkers. Er had dus een zekere verticale mobiliteit bestaan, want zoals ze eruit voortkwamen zo konden ze er in slappe tijden weer in terugvallen. In 1900 was hier echter al geen sprake meer van 7).

De stuwadoors, ook wel geheten: stouwer, stouwersbaas of heel mooi stevedore, namen in opdracht van de reder of kargadoor arbeiders aan (het besteken). Dit gebeurde veelal in de kroeg, evenals de uitbetaling van het verdiende loon. Dat door deze relatie tussen stouwer en kroegbaas de grootste drinkebroers het meeste werk kregen en toch met de leegste portemonnee tuiskwamen is zonneklaar. Dat alcoholisme levensgroot aanwezig was eveneens. Het zware werk in kou en vocht versterkte deze tendens nog eens te meer 8).

De kargadoors die in opdracht van de reders stevedores zochten hadden maar één belang: een zo snel mogelijk laden en lossen der schepen. Zij zetten de stuwadoors hiertoe onder druk en bevorderden geen betere arbeidsomstandigheden. Treffend is de uitspraak van een kargadoor naar aanleiding van een verzoek der arbeiders om zondagsrust: "Verhang je met je zondagsrust." 9).

Elders in het bedrijfsleven waren tekenen zichtbaar dat ondernemers het als hun belang zagen de arbeiders beter te huisvesten, scholen en betalen. Ook droegen ze dan vaak zorg voor ziekengeld, pensionering en grotere bedrijfsveiligheid 10). In de haven was hiervan echter geen sprake. Henriette Roland-Holst beschreef op treffende wijze hoe het haven- en handelskapitaal optrad:

"Het raapt zijn arbeidskrachten van overal samen, kan allen gebruiken wier sterke ruggen en gespierde armen hen tot tillen en sjouwen in staat stellen. Het treedt op in brutale winstzucht, met volkomen geringschatting van lijf en leven, gezondheid en kracht 'zijner' arbeiders. Het geeft schatten uit voor de inrichtingen, die zijn winst kunnen vergroten: dokken, kaden en pakhuizen, liften, stoom-hydraulische en elektrische motoren, maar aan enige inrichting tot vermindering van de gevaren bij het lossen en laden denkt men niet... Het heeft niet als de industrie belang bij een zekere mate van intelligentie en kennis zijner arbeiders; het neemt ze en laat ze, louter spieren en peezen. Het voelt noch doet iets voor toynbee, volksleeszalen, technisch- en ambachtsonderwijs, enz." 11).

Het enige dat in de haven telde was spierkracht en die was makkelijk vervangbaar; duizenden werklozen wachtten op hun kans en scholing was niet vereist. Het is tegen deze achtergrond dat stuwadoer Müller, nu in 1981 behorend tot een der grote havenkonserns, het bestond te verklaren: "Ik heb liever dat er dagelijks drie werklieden van mijn

dood vallen dan dat ik een defect aan mijn machine krijg, wat mijn 25 gulden kost..." 12). Kommentaar is hier overbodig.

De meest achtergebleven sektor van de bourgeoisie kwamen we rond de eeuwwisseling in handel en transport tegen, maar zoals we nog zullen zien kwam daar verandering in.

3. De nieuwe stapelmarkt

De groei van Rotterdam dreef op de transito naar Duitsland. Daarvóór was meer sprake van eigen handel en een stapelfunctie. In de jaren 1850-1870 zien we een overgang optreden van stapelfunctie naar transito, dus aanvoer die bestemd is voor directe doorvoer naar het Duitse achterland 13). Tot de Tweede Wereldoorlog zou de transitofunctie van de haven het beeld bepalen.

In de praktijk zag het er zo uit dat een zeer groot deel van de overslag op stroom plaatsvond. Dat wil dus zeggen dat de zeeschepen liggend aan boeien rechtstreeks in lichters gelost werden. Tot 1940 groeide de haven vrijwel voortdurend met inzinkingen tijdens de twee vernietigende crises van het kapitalisme: de Eerste Wereldoorlog en de economische crisis van de dertiger jaren. Havenuitbreidingen waren het gevolg van de groei en er vestigde zich ook meer industrie in het Rotterdamse havengebied. De Shell-raffinaderij van 1936 is hier een goed voorbeeld van 14).

De Tweede Wereldoorlog was de derde golf van vernietiging die het kapitalisme in het verlengde van de eerste twee opriep. De haven bleef niet gespaard en havenarbeiders en haveninstallaties werden nu zelfs fysiek vernietigd. Na de grote slachting zette een periode van herstel en tevens modernisering in. De nieuwe kademuren hadden een grotere belastbaarheid en erop stond een moderner uitrusting 15). In het gebied rond de Rotterdamse haven ontwikkelde de industrie zich nu ook veel meer dan voorheen, mede op initiatief van de overheid die een expansieve structuurpolitiek voerde 16). Met nationaal-economisch oogpunt nam met name de chemische basisindustrie waarmee de Shell voor de oorlog een begin had gemaakt enorm in omvang toe. Chevron opende een raffinaderij in 1950, Esso tien jaar later, Gulf in 1963 en British Petroleum sloot de rij in 1967. Vrijwel uit het niets (1

miljoen ton in 1936) was een raffinagekapaciteit opgebouwd van jaarlijks 73,5 miljoen ton in 1970 en 90 miljoen tot twee jaar later 17).

De scheepsgrootte nam onder andere in verband met de enorm gestegen wereldhandel en de sluiting van het Suez-kanaal in 1967 toe 18), maar de gigantiese hoeveelheden olie die daarmee in een keer werden aangevoegd konden niet ineens worden verwerkt of doorgevoerd. De Rotterdamse haven veranderde daarom in een stapelhaven, zoals we die in een andere vorm uit vroeger tijden kennen. De aangevoerde olie wordt opgeslagen om daarna te worden geraffineerd of afgevoerd. Deze afvoer vindt plaats per pijpleiding (1960 Rotterdam-Rijn, 1968 Rotterdam-Amsterdam en 1971 Rotterdam-Antwerpen), lichter of zeeschip 19). De haven van Rotterdam werd een belangrijke distributiehaven voor West-Europa van ruwe olie; minder dan in de vijftiger jaren is de olie bestemd voor eigen gebruik in Rotterdam. Dit blijkt wel uit het volgende:

Staat 1. Bestemming van aangevoerde ruwe olie, 1955 en 1975

- Raffinage in Rotterdam: 1955: 56% | 1975: 41%
- Afvoer via pijpleiding: 1955: | 1975: 22%
- Afvoer per lichter: 1955: 16% | 1975: 7%
- Afvoer per zeeschip: 1955: 32% | 1975: 27%

(Bron: Baggen p. 17)

Ook de ertsoverslag gaf een ontwikkeling naar opslag en distributiefunctie te zien. De hier eveneens groter wordende zeeschepen (bulkcarriers) veroorzaakten problemen daar waar het lossen op stroom in lichters de enorme stootsgewijze aanvoer voor het Ruhr-gebied niet aankon. Opslag was het antwoord, want de zeeschepen moeten zo snel mogelijk worden gelost. Enorme opslagterreinen werden in de onmiddellijke omgeving van Rotterdam aangelegd, vanwaar het erts wordt verspreid, gedistribueerd. Bij de rest van de massagoedsektor (kolen, graan enz.) trad iets dergelijks op 20). In de ertssektor kreeg de ontwikkeling naar opslag voor 't eerst duidelijk gestalte in het bedrijf Müller-Hanna (1955), later geheten: Op- en Overslagbedrijf Botlek. Het zwaveloverslagbedrijf van Frans

Swarttouw is een voorbeeld uit het overig massagoed, evenals Rosilco 21).

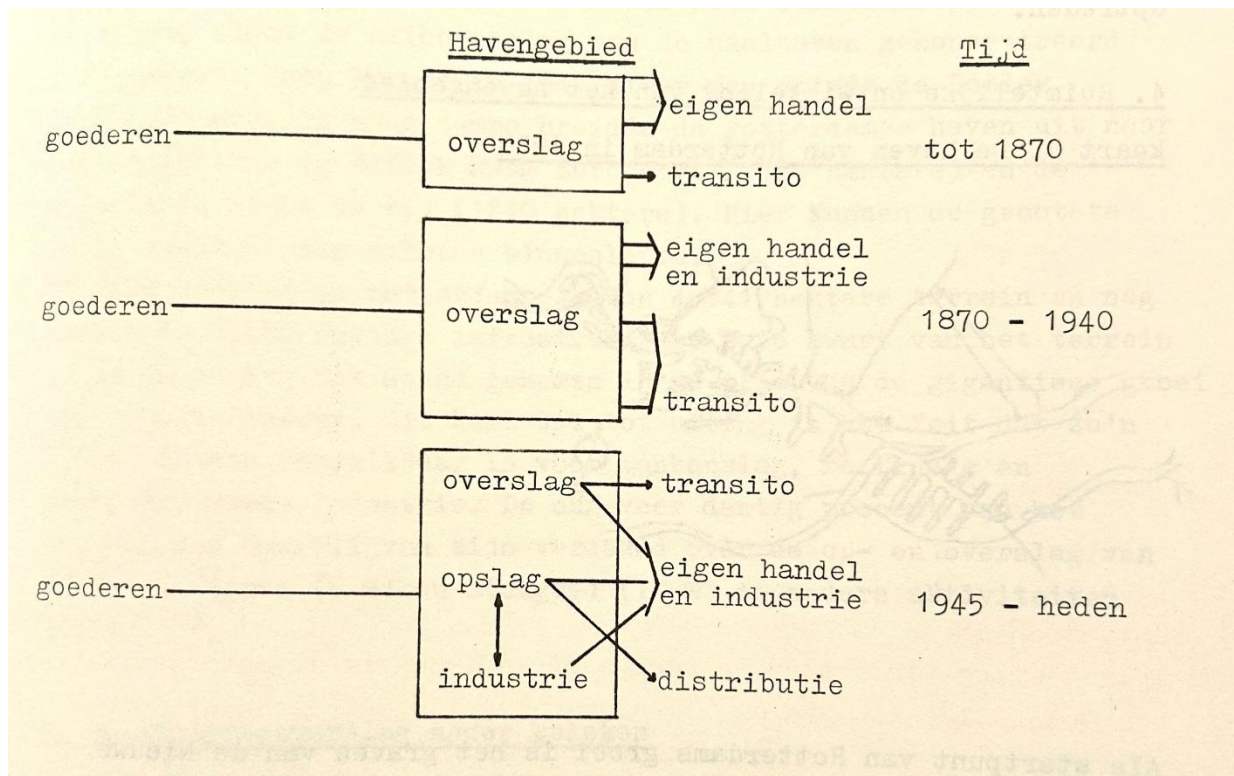
Niet alleen in de massagoedsektor, ook in de stukgoedsektor groeide de opslag- en distributiefunctie. De grote verschepers streefden er namelijk naar de 'physical distribution' van hun produkten voor een bepaald gebied in één hand te krijgen. Zo is Rotterdam

distributiehaven geworden voor alle Japanse auto's met uitzondering van Datsun en werden er in 1980 via de autoterminal van Quick Dispatch aan de Britanniëhaven 170.000 Japanners overgeslagen en geparkeerd (opslag) 22). Een steeds groter deel van de stukgoederen is in de loop der jaren overgeslagen via dergelijke terminals. De bananenoverslag van Müller-Progress aan de Beatrixhaven (1966) is hier het eerste voorbeeld van. Later volgden Rotterdam Fruit Pier (1971), Thomsens overslag van boomstammen en staalprodukten en voor bosprodukten Svenska Cellulose AB en Seaport Terminals 23).

Deze ontwikkeling die sterk bevorderd is door het systeem van vrij-entrepôt, waarbij dus over die goederen die doorgevoerd worden naar het buitenland geen invoerbelasting betaald hoeft te worden, gaat niet onbeperkt door. In verband met fluktuaties in de markt komt het de rederijen namelijk beter uit schepen te hebben varen die niet afhankelijk zijn van één of twee produkten. Het verschijnsel van de Combi-schepen dat hier het gevolg van is heeft geleid tot multi-purposeterminals, die zowel containers als verschillende soorten stukgoed kunnen verwerken 24).

Samenvattend zien we de volgende ontwikkeling: van een transitohaven voor het Duitse achterland (1870-1940) ging de lijn door de groter wordende schepen naar een opslaghaven met vooral sinds 1965 distributiefunctie: een nieuwe stapelhaven.

Schema 2. De ontwikkeling van de havenfuncties



Bekijken we de functies uit schema 1 in het kader van deze paragraaf, dan valt op dat er eigenlijk weinig tot niets lijkt te zijn veranderd in de loop der tijd. De functie van kargadoor is eigenlijk de enige die echt op de tocht is komen te staan doordat er in veel gevallen steeds meer sprake is van het in handen komen van een koncern van de hele bedrijfskolom.

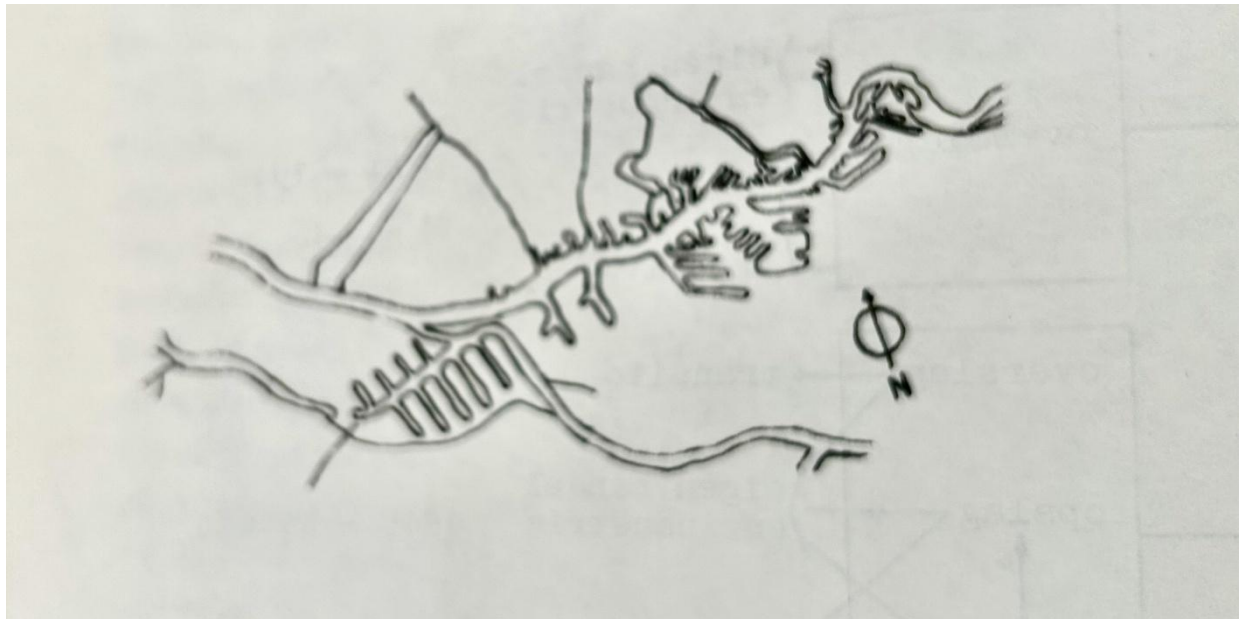
Wat betreft technische functies verandert er vrijwel niets in de bedrijfskolom. De belangrijke verandering bestaat uit het overwicht dat de ene functie op de andere heeft en krijgt. In de jaren sinds 1945 is bijvoorbeeld de opslagfunctie heel belangrijk geworden, terwijl ze in de jaren daarvoor tamelijk marginaal was. Dergelijke veranderingen, zoals die in de voorgaande bladzijden zijn uiteengezet, maken van de bedrijfskolom uit paragraaf 1 een levend dynamisch geheel. Zonder de analyse van die ontwikkelingen is het schematiseren van een bedrijfskolom zinloos.

Met name bij de olieoverslag zien we het verschijnsel dat technische gezien alle functies, wederom met uitzondering van die van kargadoor, hetzelfde zijn gebleven door de jaren. Economisch beschouwd zijn alle functies echter samengesmolten: de olie is vanaf de productie tot de

verkoop aan de eindverbruiker in handen van dezelfde maatschappij. In de andere havensektoren zien we iets dergelijks optreden.

4. Ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied

Kaart 1. De haven van Rotterdam in 1980



Als startpunt van Rotterdams groei is het graven van de Nieuwe Waterweg genoemd. In de eeuw die hierop volgde is de diepte regelmatig aangepast aan de toegenomen scheepsgrootte. Ze nam bijvoorbeeld toe van 4,3 meter in 1875 tot 9,3 meter vijftien jaar later 26). Bij het graven en uitdiepen van dit water kon de overheid het natuurlijk niet laten: er moesten ook nieuwe havens komen. De havens in de oude binnenstad voldeden niet meer.

Daarom werden de eerste stappen over de Maas heen gezet. Rotterdam-Zuid kwam tot stand met Binnenhaven, Spoorweghaven, Katendrechtse haven en Rijnhaven. De laatste was de eerste zeehaven zonder een het scheepvaartverkeer belemmerende brug aan de havenmond 27). Voor de tien jaar later gereedgekomen Maashaven werden 700 huizen gesloopt en 3500 mensen van huis en haard verdreven 28).

Maar de haven grew en ook op de rechter Maasoever werden nieuwe havens gegraven (zie tabel 1). Ook werd de haven via Parksluizen en

Coolhaven beter met het Rotterdamse achterland aan de Schie verbonden dan voorheen het geval was geweest via Voorhaven en Kolk te Delfshaven.

De groeiende aanvoer van massagoederen maakte het noodzakelijk dat er een grote haven kwam waar schepen op stroom gelost konden worden. Daarom werd in 1907 besloten tot aanleg van de Waalhaven, die in 1931 klaar kwam 29).

In de tussentijd was reeds begonnen met een grootscheepser uitbreiding in westelijke richting; de 540 hectare grote petroleumhavens van Pernis. Het was hier dat de Shell haar raffinaderij in 1936 vestigde, nadat de olieoverslag aan de Waalhaven gekonsentreerd was geweest. Toen Pernis in 1947 klaar was, volgde de Botlek (750 hectare). In hoog tempo breidde de Rotterdamse haven uit naar het westen: na de Botlek kwam Europoort (1780 hectare) en de Maasvlakte sloot de rij (1240 hectare). Hier kunnen de grootste in de vaart zijnde schepen binnenlopen.

In 1978 besloeg de Rotterdamse haven 4.841 hectare terrein en nog eens zo'n 5.000 hectare infrastructuur. Drie kwart van het terrein is na de oorlog tot stand gekomen in de tijd van de gigantiese groei van de olieaanvoer. Dit komt wel tot uiting in het feit dat zo'n 2.700 hectare beschikbaar is voor tankopslag, raffinage en (petro)chemische industrie. De ongeveer dertig procent van het terrein die overblijven zijn verdeeld over de op- en overslag van droog massagoed (5%) en stukgoed (10%) en andere activiteiten (15%) 30).

5. De goederenoverslag nader bekeken

In paragraaf 3 heb ik reeds enige opmerkingen gemaakt over de aard van de te Rotterdam overgeslagen goederen. Hier wil ik daar in het kort iets dieper op ingaan.

De totale overslag is in tachtig jaar tijd enorm gestegen, wat moge blijken uit het volgende staatje, tabel 2 en grafiek 1.

Staat 2. Totale overslag te Rotterdam in tonnen van duizend kilo

- 1900: 10.500
- 1913: 29.400
- 1930: 35.100
- 1938: 42.400
- 1947: 12.109
- 1950: 29.688
- 1955: 66.242
- 1960: 83.414
- 1965: 122.706
- 1970: 225.790
- 1975: 273.185 (31)

Sinds het jaar waarin de havenoutillage weer op vooroorlogs peil was (1950) was de overslag in 1975 dus vernegenvoudigd. Hierbij moet opgemerkt worden dat zich in het laatstgenoemde jaar nog een daling van 12% had voorgedaan ten opzichte van 1973 als gevolg van de 'oliekrisis'. Dit geeft duidelijk aan hoe belangrijk de olie voor de totale overslag is.

In procenten uitgedrukt komt dat op het volgende neer: in 1947 was het aandeel van olie in de totale overslag nog slechts 22,3%. Een voortdurende stijging van dat aandeel bracht het percentage in 1975 op 64 (zie hiervoor grafiek 2). De Rotterdamse haven die zo machtig lijkt is anders gezegd voor drie-vijfde afhankelijk van de Opec en de oliemaatschappijen. De zogenaamde oliecrisis is dan ook hard aangekomen: de overslag die in 1973 bijna 310 micron ton bedroeg is sindsdien niet meer op dat peil teruggeweest.

Naast olie worden er natuurlijk ook andere produkten te Rotterdam aan- en afgevoerd. Daarvoor wordt de tweedeling massagoed-stukgoed gehanteerd. Massagoed is daarbij alles wat per grijper, elevator, magneet enz. aangevat kan worden. Stukgoed maakt de andere goederen uit 32).

Door de groeiende transitofunctie voor 1940 van de haven nam het stukgoed een in die tijd steeds onbelangrijker plaats in in de totale overslag. Het aandeel bedroeg ruim dertig procent in 1913, maar nog slechts 17 in 1938 33). In de jaren na 1945 daalde het aandeel – na een korte opleving – nog verder:

Staat 3. Stukgoed-aandeel in de totale overslag, in procenten

- 1947: 30%
- 1950: 20%
- 1955: 17%
- 1960: 17%
- 1965: 15%
- 1970: 8%
- 1975: 8% (34)

De stukgoedoverslag maakt dus nog slechts een fractie uit van de totale overslag. Binnen de stukgoedsektor is bovendien nog een verdeling ontstaan als gevolg van de opkomst van nieuwe vervoers- en overslagtechnieken en overslagtechnieken (zie hoofdstuk 2). In 1968 begon de Scheepvaart Vereniging Zuid (zie hoofdstuk 3) met een berekening van die verdeling. Het resultaat van die berekening staat in tabel 3. Voor een aantal jaren volgt hier de procentuele verdeling.

Staat 4. Verdeling van stukgoederen naar vervoerstechniek, in procenten

Jaar	Konventioneel + pallets	Kontainers + flats	Roll-on / off	Roll- LASH / Seabee
1968	90%	8%	2%	2%
1970	75%	19%	4%	2%
1975	45%	37%	12%	8%
1979	34%	51%	11%	4%

Veel van de hier gebruikte termen zullen de lezer niet duidelijk zijn, maar in hoofdstuk 2 worden zij uitgelegd. Wat wel duidelijk blijkt is dat in tien jaar tijd de moderne vervoers- en dus overslagmethoden de konventionele verdrongen hebben.

Rest nog de massagoedsektor. Deze is evenals de stukgoedsektor na 1945 afgenomen ten gunste van de olieoverslag. In 1947 maakte ze nog de helft van de totale overslag uit, maar in 1975 was dit slechts 28%.

Waaruit bestaat nu dit massagoed? Rond 1900 waren het vooral de produkten erts, graan, steenkool, rond hout en minerale olie 35). Backx noemde in 1929 ook nog zout, cement en bogore 36). Na de oorlog werd olie vanwege haar bijzondere en steeds groeiende belang apart vermeld, waardoor we de kategorie overig massagoed overhielden. Deze kan weer worden verdeeld in nat massagoed (vooral chemiese produkten) en droog massagoed. Ondanks de procentuele daling van het massagoed steeg de overslag in tonnen uitgedrukt enorm 37).

Dit had twee oorzaken. Enerzijds de toegenomen aanvoer van de oude massagoederen (erts, graan) en anderzijds de massifikatie van het stukgoed (zie hoofdstuk 2). Veel van de produkten die in 1960 nog als stukgoed werden behandeld, werden in 1970 in bulk vervoerd: zwavel, fosfaat, pyriet, bauxiet, chamotteklei, silicium, rutiel, carbon black, kaoline en potas. Ook andere produkten werden reeds in bulk vervoerd of daar werd naar gestreefd: suiker, copra, wijn, aardnoten, vloeibare chemicaliën, veevoer, oliezaden en dierlijke en plantaardige oliën 38).

Al met al is het fysieke uiterlijk van de te Rotterdam overgeslagen goederen na de Tweede Wereldoorlog nogal veranderd. Voorheen bepaalden boten beladen met dozen, kisten, zakken of stortgoederen het beeld, na de oorlog waren het al snel de met ruwe olie beladen tankers die de aanblik van de Rotterdamse haven veranderden. De haven waar de grote massa van de overslag plaatsvond verschoof naar het westen (Botlek, Europoort en Maasvlakte) en in het oude havengebied bleef de overslag van het stukgoed gekonsentreerd. Sinds 1965 veranderde echter ook de aanblik van de stukgoed. Steeds meer werd het beeld bepaald, niet door losse dozen en zakken of zelfs losse produkten, zoals trossen bananen, maar door vierkante stalen kisten (containers) en andere moderne verpakkingsmethoden.

Hoofdstuk 2. Techniese veranderingen in de overslag

De in hoofdstuk 1 besproken veranderingen in het aanzicht van de haven gingen gepaard met en waren deels het gevolg van veranderingen in de haventechniek. De Rotterdamse stukgoedhaven ziet er anno 1981 heel anders uit dan in 1950 door de invoering van containers.

Daarnaast spelen ook veranderingen in de massagoedoverslag hun rol: de enorme toename van de olieoverslag bijvoorbeeld. Ook hier echter weer de techniese veranderingen.

In dit hoofdstuk ga ik nader in op deze veranderingen. Het belang ervan voor mijn onderzoek is gelegen in het feit dat deze veranderingen grote gevolgen hebben voor de havenarbeiders. In hoofdstuk 5 kom ik daar nader op terug.

Dit hoofdstuk is verdeeld in de volgende paragrafen:

1. Het begin,
2. Na 1945,
3. Barge carriers en Ro/Ro,
4. Kontainerisatie algemeen, en
5. De Rotterdamse laadkist (kontainer).

1. Het begin

In de goederenstroom hebben zich nogal wat veranderingen voorgedaan. Goederen die vroeger in balen werden aangevoerd en op de nek van een arbeider het schip verlieten worden nu bijvoorbeeld met bulldozers naar een plaats in het ruim geschoven vanwaar ze door middel van een grijper, magneet of zuigpijp worden gelost.

Het lossen en laden van zeeschepen is in de loop der jaren kortom gemechaniseerd. Het begin van deze ontwikkeling te Rotterdam kunnen we dateren in 1853 toen de eerste moderne kraan in gebruik werd genomen. Deze werd nog door mankracht bewogen maar al snel volgden de stoom- (1865) en hydrauliese kranen (1879). In 1894 veroverden na een proef van drie jaar de elektrische kranen een plaats in de haven 1).

Welk een ingrijpende verandering het gebruik van kranen ook bracht ten aanzien van los- en laadtijden, één ding bleef onveranderd. De 'hijs' die door de kraan in of uit het schip werd gehesen moest zijn opgebouwd uit eenheden die door een mens hanteerbaar waren. Mensen moeten immers de hijs maken of leeghalen. Het transport was met andere woorden gebaseerd op wat een mens kan hanteren, georiënteerd op 'man-loads'.

Er bestaan als we kijken naar de fysieke kwaliteiten van goederen drie soorten: vloeistoffen (en gassen), stortgoederen (korrels e.d.) en goederen met een eigen vorm (bijvoorbeeld een tros bananen of een koelkast) 2). Het is bij de eerste twee dat zich het eerst een verandering kon voordoen. Olie bijvoorbeeld werd vanaf de eerste partij die in 1862 aankwam in houten vaten aangevoerd, maar kwam sinds 1888 in tankers aan die kunnen worden leeggepompt 3). Kolen en ertsen die eerst in manden en bakken het schip werden uitgedragen, werden met de invoering van kolentip en laadbrug ook niet meer als 'man-load' overgeslagen. De elevator betekende iets dergelijks voor het graantransport.

Naast de overslag van stukgoed (goederen met een eigen vorm en tot man-loads omgebouwde vloeistoffen en korrels) ontstond zo eind 19e begin 20e eeuw het massagoed, bulk-loads.

Vanaf die tijd tot de Tweede Wereldoorlog stond de ontwikkeling eigenlijk stil. De kranen wurden wel groter en veranderden van kranen met vaste arm in wip- of topkranen, die de gehele oppervlakte van een cirkel kunnen bestrijken en tevens de hijs horizontaal verplaatsen. In essentie veranderde er weinig. De meeste produkten werden in bulk overgeslagen via laadbruggen, elevators of brugkranen en de rest als stukgoed in de vorm van vooral zakken, dozen en kisten via kranen (zie de foto's op bladzijde 15).

2. Na 1945

Voor 1940 zag de haven eruit als een gebied met veel wipkranen (vanwege de karakteristieke beweging ook wel 'yoyo' genoemd), laadbruggen, drijvende kranen en elevators. Na de oorlog werd deze haven weer bijna hetzelfde opgebouwd. Alleen met grotere kranen en

betere kaden, wat wel blijkt uit het volgende staatje betreffende het vermogen van een aantal los- en laadwerktuigen.

Staat 5. Maximaal vermogen in tonnen van duizend kilo

Jaar Vaste wipkraan Laadbrug Drijvende elevator (per uur)

1947 10	8	500
1950 10	15	300
1955 20	16	300
1960 12,5	25	400
1965 20	25	400
1970 25	32	400
1975 32	50	400
1977 35	50	800 (4)

Alleen de drijvende elevators hebben dus gedurende vrijwel de gehele periode onder het maximum-vermogen van de beginfase gezeten. Dit heeft te maken met de toenemende lossing van granen via walelevatoren, die zowel in aantal als in vermogen toenamen in de naoorlogse jaren 5).

In 1951 konstateerde Backx al met al terecht dat ondanks de betere kranen en loodsen het beeld van de haven in wezen nog hetzelfde was als dertig jaar daarvoor 6).

Toch was er wel iets veranderd in de overslagtechnieken. De vorkheftruck en het laadbord (pallet) hadden hun intrede gedaan. De pallet is een plateau -meestal van hout- waarop verscheidene stukgoederen vervoerd kunnen worden 7). De invoering van de pallet vormt het begin van een ontwikkeling die wel het 'unitiseringsproces' wordt genoemd. Dat wil zeggen dat het vervoer niet meer gebaseerd is op wat een mens kan hanteren, maar op bepaalde transporteenheden. In officiële termen: een verandering van man-load-oriëntatie naar unit-load-oriëntatie.

In principe is deze overstap mogelijk voor vrijwel alle stukgoed met uitzondering van die stukken die door hun omvang of gewicht als aparte eenheid vervoerd blijven worden (bijvoorbeeld een treinwagon). De invoering van de pallet kunnen we in een voorbeeld tegenover de oude, konventionele methode zetten.

Een partij transistors -verpakt in dozen- uit Japan kan op twee verschillende manieren vervoerd worden. Bij de Japanse fabriek worden de dozen stuk voor stuk in een vrachtwagen geladen. Deze wagen wordt in de haven van Kobe uitgeladen en van de dozen wordt een hijs gemaakt door de havenarbeiders, die binnenboord wordt leeggehaald waarna de dozen worden gestuwd. In Rotterdam maakt de ploeg binnenboord er weer een hijs van, waarna deze buitenboord wordt afgehoekt en leeggehaald. Er wordt vervolgens een vrachtwagen geladen die bij de afnemer wordt gelost. Iedere doos is nu acht maal door mensenhanden gegaan.

Het had ook anders gekund. In de fabriek hadden de dozen per vijftigtal op pallets gestapeld kunnen worden, waarna de vorktruckrijders in de verschillende havens het laden en lossen van zeeschip en vrachtwagen op zich hadden genomen. Bij de afnemer wordt de pallet leeggehaald en dat is de tweede maal dat de dozen door mensenhanden gaan. Het werk gaat met pallets kortom sneller en dus goedkoper.

In hun boek over transport en opslag geven Jansen en Croese hier een cijfervoorbeeld van. Duizend stukgoederen moeten zestig meter verplaatst worden. Eén man die ze allemaal moet sjouwen doet daar 36 uur over, diezelfde man met een steekwagen 17 uur en als hij ze op een magazijnwagen kan vervoeren kost het hem nog maar 12,5 uur. Wanneer hij het werk met een kollega samen kan doen aan een bandtransporteur zijn ze vijf uur bezig, ofwel 10 manuren. Laat een vorkheftruckrijder echter de op pallets gestapelde eenheden verplaatsen en na anderhalf uur is het karwei geklaard: een besparing van 34,5 arbeidsuren 8).

Palletisering levert dus een enorme besparing op, hoewel in de praktijk tussenvormen voorkomen. Zo worden bijvoorbeeld veel goederen in de haven van verschepping van de pallets gehaald en los gestuwd, waarna in de ontvangsthaven palletisering volgt. Zelfs dan nog treedt echter een enorme besparing van arbeidsuren op 9). Deze tussenvorm wordt vooral gekozen om het ruimteverlies door pallets in de zeeschepen tegen te gaan.

Dit ruimteverlies is een van de drie problemen die Evans signaleerde naar aanleiding van palletisering. De andere zijn de vrij hoge kosten

van pallets en de administratieve rompslomp om een pallet weer bij de rechtmatige eigenaar terug te krijgen 10).

Naast unitisering trad sinds vooral 1965 een ander verschijnsel op: massifikatie. Meer goederen werden in bulk vervoerd omdat de te vervoeren hoeveelheden toenamen. Voor kleine hoeveelheden is het niet lonend een bulk-carrier te laten varen 11). Vele goederen die volgens een normering uit het begin van de jaren vijftig tot het stukgoed behoorden, waren in de jaren zestig feitelijk massagoed geworden. De officiële tabellen uit die tijd geven dan ook -gebaseerd als ze zijn op die oude normering- een verkeerd beeld van de overslag. Zo steeg het stukgoed volgens de jaarverslagen van de Scheepvaart Vereniging Zuid tussen 1963 en 1968 van 16,3 miljoen ton naar 24,6 miljoen ton. Een latere herberekening door diezelfde vereniging liet zien dat in werkelijkheid de overslag stil had gestaan: in 1963 16,3 en veertien jaar later 15,2, dus zelfs een daling 12).

Deze massifikatie ging ten koste van het stukgoed en dat was ook min of meer de bedoeling. De stukgoedsektor, die zoals we nog zullen zien zeer arbeidsintensief is, werd naar de zin van reders en stuwadoors door de arbeidskosten te duur 13). Anders gezegd: de te hoge kosten van de stukgoed lealden samen met de toename van de overslag tot pogingen de stukgoed gedeeltelijk te massificeren.

Unitisering en massifikatie verlaagden aldus beide de arbeidskosten.

3. Barge-carriers en Ro/Ro

Hiervoor zagen we hoe de vorm van de te vervoeren goederen werd veranderd door unitisering en massifikatie. Een andere ontwikkeling is geweest het in een zeeschip vervoeren van het vervoermiddel dat vanaf de zeehaven gebruikt wordt. Dus het per zeeschip vervoeren van vrachtwagens en binnenvaartschepen.

Roll-on/Roll-off (ook wel: Rij-op/Rij-af) is hiervan het oudste. Het begon allemaal vlak na de oorlog in 1950 met de dienst Felixstowe-Rotterdam met voormalige landingsvaartuigen van de Engelse marine 14). Vooral bruikbaar voor korte afstanden grew het Ro/Ro-verkeer zowel nationaal als internationaal sinds 1965. Een belangrijke stap was de opening van de veerdienst Rotterdam-Hull op 18 december 1965

15) en een groeiend aandeel van de stukgoedoverslag werd sindsdien door de Ro/Ro opgeëist. In 1968 was het nog twee procent, in 1970 vier en in 1979 elf procent (zie hoofdstuk 1, tabel 3).

Technies gezien indrukwekkender is de ontwikkeling van barge-carriers of kangoeroe-schepen. Dit zijn zeeschepen die in hun ruim binnenvaartschepen vervoeren. Twee systemen zijn het bekendst geworden: Lighter Aboard Ship (LASH) en Seabee. Bij de eerste worden de lichters door middel van een kraan aan en van boord gehesen, bij de tweede gebeurt dit met een lift 16). Het grote nadeel van deze systemen is de watergebondenheid; er moeten goed bevaarbare binnenwateren zijn. Het grote voordeel is dat laden en lossen op stroom plaats kan vinden, waardoor dure terminals niet meer nodig zijn. Een ander voordeel is dat havenarbeiders vrijwel geheel overbodig worden.

Het barge-carrier systeem zou vooral gebruikt worden voor die goederen die in aanmerking kwamen voor massifikatie, maar het heeft nooit echt doorgezet. Nadat eind 1969 de *Acadia Forest* met gejuich in de Waalhaven werd ontvangen en in 1972 het eerste Seabee-schip, nam de overslag via LASH/Seabee al snel weer af 17).

Naast de tot nu genoemde ontwikkelingen die alle zijn te vatten onder de begrippen unitisering en massifikatie, veranderde er meer. Zo kwam in 1960 het *All-Hatch* schip in de vaart dat zo was gebouwd dat een kraan in alle delen van het schip terecht kan komen 18). Ook kwamen er schepen in de vaart die dit gegeven combineerden met een eigen kraan aan boord (zie foto 8).

Meerdere ontwikkelingen hebben zich voorgedaan die het laden en lossen van schepen sneller en gemakkelijker lieten verlopen. Een voorbeeld wil ik daarvan hier nog vermelden. In 1964 arriveerde bij de Steenkolen Handels Vereniging (SHV) een kolenschip met een eigen losinstallatie met transportbanden. Het lossen van dit schip verliep 5,5 maal zo snel als bij een konventioneel kolenschip 19).

Hoewel het niet het eigenlijke stuwadoorswerk betreft wil ik nog een andere ontwikkeling bespreken: de toegenomen scheepsgrootte die blijkt uit tabel 2. In 1976 vervoerde een zeeschip in de Rotterdamse haven gemiddeld vijeeneenhalf keer zoveel ton als in 1946. Deze ontwikkeling is trouwens nauwelijks van invloed geweest op het stukgoedverkeer, daar zijn de schepen vrijwel niet in grootte

toegenomen. De reeds genoemde *Acadia Forest* bijvoorbeeld met slechts 43.000 ton (20) en dat in 1969 toen olietankers van meer dan 200.000 ton Rotterdam reeds aandeden. De gigantiese toename van scheepsgrootte heeft zich met andere woorden vooral voorgedaan in de massagoedsektor en zoals zoveel veranderingen in de haven waren ook hier de zestiger jaren een breekpunt. Een overzicht van de grootste olietankers die Rotterdam hebben aangedaan laat dit zien:

- 1948: *Bulkpetrol*, 30.000 ton draagvermogen (DWT)
- 1959: *Cosmic*, 47.000 DWT
- 1962: *Frisia*, 92.000 DWT
- 1965: *Golar Nor*, 106.000 DWT
- 1969: *Melo*, 210.000 DWT (21)

Ook de bulk-carriers voor droog massagoed namen in grootte toe. In januari 1975 kon het dan ook gebeuren dat een ertsschip met aan boord 230.000 ton lading de haven aanded, terwijl in hetzelfde jaar een graanschip met aan boord 90.000 ton afmeerde en een olietanker gevuld met 250.000 ton ruwe olie gelost moest worden (22).

Op nog duidelijker wijze laat onderstaande tabel zien dat de scheepsgrootte voor massagoed-transport in de zestiger jaren sterk toenam.

Staat 6. Te Rotterdam gearriveerde bulk-carriers, naar grootte

Grootteklasse	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
0 – 40.000 ton	98%	95%	87%	74%	57%	53%	47%
40 – 75.000 ton	2%	5%	13%	26%	42%	41%	44%
75.000 ton + groter	—	—	—	—	1%	6%	9% (23)

Alle ontwikkelingen in met name de stukgoed zoals die hiervoor zijn behandeld en zelfs de ontwikkelingen in het massagoed zinken echter in het niet bij die ene ontwikkeling die het aanzien van de haven zo drasties heeft veranderd: de containerisatie.

4. Containerisatie algemeen

In de literatuur komen we een aantal redenen tegen die tot het verschijnsel 'kontainer' in de havens op grote schaal hebben geleid. In een publikatie van de [Internationale Arbeids Organisatie](#) noemt Evans de volgende voordelen van kontainervervoer:

1. Lagere arbeidskosten,
2. Grotere snelheid van laden en loss,
3. Minder verpakking nodig,
4. Minder schade en verspilling,
5. Minder diefstal en
6. Veiliger werken 24).

Deze voordelen wurden in het vakbondsblad *Haven* voor een deel ook als reden voor de kontainerisatie genoemd. Deze zou zijn opgetreden als gevolg van:

1. De hoge arbeidskosten,
2. Het arbeidstekort,
3. Een verkorting van de laad- en lostijden en
4. Bevordering van de handel 25).

Punt drie werd in dit blad aangevoerd als de belangrijkste reden tot kontainerisatie. De rederijen wilden voor hun dure schepen een gunstiger verhouding tussen vaar- en ligtijden, want een schip brengt slechts geld op als het vaart.

In haar blad *Havennieuws* konstateerde de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ) twee jaar later dat naast een groeiend aandeel van het konstant kapitaal in de totale kosten en een noodzakelijke herscholing van de arbeiders, de verhouding vaar-ligtijd inderdaad was verbeterd 26). Een konventioneel schip lag 45% van het jaar in havens, door de kontainerisatie was dit teruggelopen tot 20%.

In het lijvige boek *Rotterdam Europoort 1945-1970* werd deze verkorting van de los- en laadtijden ook als belangrijkste reden voor de kontainerisatie genoemd, naast de gestegen lonen en het arbeidstekort 27).

De vraag werpt zich echter op waarom dan niet eerder is overgegaan tot massale kontainerisatie. Immers, containers waren reeds lange tijd bekend. Dit blijkt wel uit het volgende: vóór 1940 voerde Hudig & Pieters al containers uit Engeland aan in Rotterdam en vanaf 1958 voeren twee speciale containerschepen tussen Harwich en Rotterdam. In het eerste jaar vervoerden zij 2.160 containers, maar in 1962 was dit

aantal al gestegen tot 15.263 28). Toen in het daaropvolgende jaar Quick Dispatch een nieuw terrein aan de Eemhaven betrok, was dit reeds berekend op de overslag van containers 29). Dit was dus de eerste 'kontainer-terminal'. Aan de andere kant hebben de reders er natuurlijk altijd al belang bij gehad dat hun schepen zo lang mogelijk per jaar 'verdienden', dus voeren.

Dit probleem werd blijkbaar pas echt urgent toen de schepen duurder wurden door de gestegen arbeidskosten in de westerse landen. Zowel de schepen wurden duurder als de zeelui. De schepen kunnen goedkoper worden doordat de bouw ervan naar de zogenaamde 'lage-lonen landen' verdwijnt, iets dat we de afgelopen jaren hebben zien gebeuren. Een efficiënter gebruik van de schepen via bijvoorbeeld containerisatie maakt ze relatief goedkoper.

Ook het verlagen van de totale loonsom voor zeelui was uiteraard een mogelijkheid. Zo wilde de Holland-Amerika Lijn (HAL) in 1971 een duizendtal zeelui ontslaan en in ruil voor hen goedkope Indonesiërs aannemen 30). Dezelfde HAL had sinds 1966 een belang van twintig procent in de Atlantic Container Line (ACL) en in de Container Terminal Prinses Margriethaven N.V. Ook behoorde zij tot die rederijen die reeds in de vijftiger jaren containers vervoerden 31). Naast de reders grepen ook de stuwadoors de kans aan om de arbeidskosten te verlagen en het havenwerk te 'industrialiseren'. De adjunct-direkteur van Burger & Zoon, J. Lamain, verklaarde bijvoorbeeld het volgende: "Het duurder worden van de handenarbeid gaat in steeds toenemende mate fungeren als de prikkel, die de overgang van ambachtelijke naar industriële verwerking van stukgoederen teweegbrengt." 32).

Het invoeren van containers had twee directe gevolgen voor de overslag. Op de eerste plaats wurden de laad- en lostijden verkort en daaraan gekoppeld nam het aantal arbeiders per overgeslagen hoeveelheid af. In een rapport voor de SVZ uit 1966 verwachtten Noortman en Meeuse dat in 1980 de behoefte aan manuren voor de totale stukgoed nog slechts de helft zou zijn van die uit 1965, terwijl de overslag met twee-derde zou stijgen 33). Uitgesplitst voor de kontainer- en Ro/Ro-sektor verwachtten zij dat de overslag hier zou verzesvoudigen, maar het aantal benodigde manuren met ruim negentig procent zou dalen. Wat is daarvan terechtgekomen?

De container- en Ro/Ro-overslag steeg van 1 miljoen ton in 1965 tot 18 miljoen in 1980. De stijging was dus drie maal zo sterk als Noortman c.s. verwachtten. Het totaal aantal arbeiders dat onder de haven-CAO viel nam tussen 1965 en 1980 met 23% af tot 12.675. Anders gezegd: in vijftien jaar tijd verdwenen er in de Rotterdamse haven bijna vierduizend arbeidsplaatsen.

In latere hoofdstukken kom ik hier nog op terug, maar daarop vooruitlopend kan ik reeds het volgende stellen. Het lijkt erop dat de containerisatie meer een aanval van reders en stuwadoors op de havenarbeiders is geweest, die gekombineerd is geworden met een aanval op arbeiders in de scheepsbouw en zeelui, dan dat het een technische ontwikkeling was die iedereen overviel en tot heil der mensheid een plaats verwierf in het havengebeuren.

5. De Rotterdamse laadkist (container)

Foto 9 toont ons een met containers beladen schip zoals dat in 1981 de Nieuwe Waterweg opvoer. Het betreft hier de zogeheten stukgoedcontainers, die het beeld van containers voor de haven bepalen.

Naast deze containers bestaan nog verscheidene andere soorten, zoals de vloeistofcontainers. Het bekendste naast de op de foto getoonde zijn echter de niet geheel gesloten containers, de flats. Foto 10 toont ons een aantal flats en duidelijk laat deze zien dat een flat eigenlijk het midden houdt tussen een pallet en een container.

De overslag van containers en flats kwam in de Rotterdamse haven, zoals in de vorige paragraaf is uiteengezet, reeds vroeg op gang. In de vijftiger jaren wurden al heel wat containers overgeslagen, in 1963 kwam de eerste containerterminal tot stand en iedereen die wat met de haven te maken had sprak in die jaren over de enorme veranderingen die in het verschiep lagen.

Er gingen inderdaad dingen veranderen. De Europe Container Terminus (ECT), een initiatief van Quick Dispatch, Thomsen's Havenbedrijf en de Nederlandse Spoorwegen, was nog geen twee maanden open of er wurden honderden arbeiders ontslagen 34).

Een belangrijke datum in de gehele containerisatie is 3 mei 1966. Toen arriveerde het eerste volledige containerschip uit de Verenigde Staten in Rotterdam en zette zo een stormachtige ontwikkeling in het containerverkeer in gang 35). De toename in dit verkeer kan als volgt in aantallen worden uitgedrukt.

Staat 7. Overslag per container, groter dan 8 voet, te Rotterdam

Jaar	Tonnen	Index	Groter dan 20 voet	40 voet
1968	1.137.941	100	—	—
1970	2.946.531	259	98,8%	22,9%
1975	8.262.378	726	99,8%	41,4% (36)

In een tiental jaren dus een stijging van vele honderden procenten, waar een daling van 25% in het konventioneel vervoer tegenover stond. Deze gestegen belangrijkheid van het containervervoer betekende voor de reders een kostendaling. Deze daling, dit voordeel, kan per ton goederen in guldens worden uitgedrukt. In guldens van 1971 bedroeg dit voordeel in 1969 f 11,14, 1971 f 13,60 en 1974 f 15,75 37). Nog anders gezegd komt het erop neer dat door de containerisatie de overslagkosten tot een derde gedaald zijn. Volgens een recente schatting van het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam zal het voordeel in het jaar 2000 zelfs f 35,59 bedragen 38). Hier heb ik het dan nog slechts over het voordeel in de overslagkosten. Een tweede voordeel behalen de reders door de gunstiger verhouding lig-vaartijd, die reeds vermeld is.

Voor de stuwadoor bestaat het grote voordeel uit de verlaagde arbeidskosten als gevolg van een afname van de benodigde hoeveelheid arbeiders. Enkele arbeiders op een containerterminal kunnen in een uur evenveel goederen overslaan als enkele ploegen in de konventionele stukgoed in een dag.

Het variabel kapitaal (lonen) neemt door de containerisatie dus af ten opzichte van het totaal. Het vaste konstante kapitaal (kranen, bruggen enz.) neemt weliswaar toe, maar kan over een grotere hoeveelheid goederen worden omgeslagen, is dus makkelijker terug te verdienen.

Reder en stuwadoor hebben aldus voordeel bij de containerisatie. Dit voordeel vloeit in de zakken van de grote konserns die we in het volgende hoofdstuk zullen tegenkomen. Wat is echter het voordeel voor de arbeiders? Op de eerste plaats neemt het aantal arbeidsplaatsen af wat werkloosheid voor velen betekent. Niet bepaald een voordeel in een maatschappij waar de uitkeringen niet bijster hoog zijn en door de heersende arbeidsmoraal mensen zonder werk wurden uitgekotst. Treden er dan misschien verbeteringen in de arbeidsomstandigheden op? Vooruitlopend op hoofdstuk 5 waar dit aspect nader aan de orde komt kan reeds gesteld worden dat dit nauwelijks het geval is.

In buitenlandse havens hebben de arbeiders zich soms krachtig geweerd tegen de containerisatie, zoals in 1968 toen 116.000 arbeiders in de Verenigde Staten in staking gingen. Een jaar later gebeurde hetzelfde in Engeland, toen daar door de *Overseas Containers Ltd. - Associated Container Transportations* (OCL ACT) een kontainerteminal in de haven van Londen werd ingericht. De dertig arbeiders die daar zouden beginnen staakten anderhalf jaar lang met steun van de transportarbeidersbond voor loonsverhoging, tegen massa-ontslag en voor arbeidstijdverkorting. Door de containerisatie waren er namelijk in twee jaar tijd vijeenduizend arbeidsplaatsen verdwenen, dit terwijl er aan de andere kant nog geregeld door arbeiders negentien uur aan een stuk gewerkt moest worden. In april 1970 gingen de arbeiders weer aan het werk als gevolg van een toegezegde loonsverhoging, maar vooral ook omdat de dreiging steeds groter werd dat de reders hun containeraktiviteiten naar Antwerpen en Rotterdam zouden verhuizen 39). In 1972 brak in Londen weer een strijd uit tegen de containerisatie. Nu omdat de bedrijven vaak niet als havenarbeider geregistreeerde arbeiders gebruikten voor het laden en lossen van containers, die dan ook nog eens veel minder verdienden dan geregistreeerde havenarbeiders. Dit leidde in combinatie met de doorzettende afname van het aantal banen in de haven tot een algemene staking 40). Toen in 1980 het resultaat van 1972 bedreigd werd stelde de *Transport and General Workers Union* (TGWU) een ultimatum. De 23.000 havenarbeiders die van de 60.000 van het eind van de zestiger jaren waren overgebleven zouden op 22 september een algemene staking beginnen. De zogenaamde Iron Lady Thatcher overreedde de havenondernemers toe te geven met als gevolg dat de

pensioengerechtigde leeftijd op zeventig jaar werd gesteld en de afkoopsom voor vrijwillig ontslag werd verhoogd. De resterende Engelse havenarbeiders hebben aldus een voordeel uit de containerisatie weten te slepen 41).

De strijd richtte zich overigens dus niet tegen de container als technische vooruitgang, maar vooral tegen de gevolgen zoals massa-ontslag en loondruk. Zoals uit hoofdstuk 7 zal blijken hebben de gevolgen van de containerisatie ook te Rotterdam tot felle stakingen geleid in de zeventiger jaren.

Hoofdstuk 3. Het havenkapitaal

In het voorliggende hoofdstuk zal ik vooral ingaan op de fusiebeweging ofwel de centralisatie van het havenkapitaal. Deze centralisatie heeft zich enerzijds zo opvallend gemanifesteerd in de na-oorlogse periode en is anderzijds voor de strijd van de havenarbeiders van dusdanig belang dat geen enkele onderzoeker van de Rotterdamse haven eromheen kan. De opvallende manifestatie komt vooral tot uiting in het feit dat vele van de bekende oude Rotterdamse havenbedrijven anno 1981 niet meer bestaan (bijvoorbeeld Progress, Corn. Swarttouw, Burger en Pakhuismeesteren) of nog slechts als naam in een fusie voortleven (bijvoorbeeld Müller en Thomsen in Müller-Thomsen Rotterdam).

Het belang voor de arbeidersstrijd ligt in het gegeven dat de arbeiders niet meer staan tegenover een over vele min of meer kleine bedrijfjes verdeeld havenkapitaal. Ze zien zich tegenwoordig geplaatst tegenover gigantiese konserns die financieel slechts voor een beperkt deel afhankelijk zijn van hun havenactiviteiten en dus de strijd langer vol kunnen houden. In de strijd die de ondernemers omgekeerd voeren speelt dit alles ook een rol. Stuwadoorsbedrijven gebruiken als argument voor hun optreden zoals het niet ingaan op looneisen van de arbeiders of het invoeren van arbeidsbesparende machines meestal de concurrentiepositie van het bedrijf. Andere bedrijven of havens handelen ook zo en als wij niet meegaan dan lopen

de reders bij ons weg, zo luidt steevast de redenering. Niet vermeld wordt dan dat die reders vaak tot hetzelfde konsern behoren en dat met die andere havenbedrijven in eigen en vreemde haven evenzovaak belangenverstrengelingen bestaan.

Naast het punt van de centralisatie komt ook de konsentratie aan de orde. Dat is het proces waarbij het kapitaal in steeds minder handen terechtkomt, iets dat niet per sé samen hoeft te gaan met centralisatie. Teoreties gezien kunnen fusies namelijk gepaard gaan aan het daarnaast oprichten van nieuwe bedrijven, waardoor het kapitaal in onzelfde verhouding over de bedrijven verdeeld blijft. In de praktijk komt het er echter meestal op neer dat door de fusiebeweging grotere delen van het kapitaal in minder handen terechtkomen dan voorheen het geval was. Omdat door het besloten karakter van de havenbedrijven weinig of geen zicht te krijgen is op hun feitelijk kapitaal meet ik de konsentratie aan de marktaandelen. Het derde punt dat in dit hoofdstuk aan de orde komt zijn de winsten die in de haven worden gemaakt. Het reeds genoemde besloten karakter van de bedrijven maakt het ook moeilijk hier inzicht in te krijgen. Voor de eerste twintig na-oorlogse jaren heb ik voor een aantal bedrijven wat gegevens kunnen verzamelen bij de Rotterdamse Kamer van Koophandel. Voor de volgende jaren geef ik de winstcijfers van de konserns waar de grootste havenbedrijven toe behoren. De individuele havenbedrijven zijn hier niet uit te halen, maar dat is niet zo erg. Die bedrijven maken immers deel uit van een vrijwel geïntegreerd vervoerssysteem binnen een konsern. Binnen dat konsern kunnen voor de buitenwacht onduidelijke kapitaalsverplaatsingen plaatsvinden, al naar gelang het voor de konsern-politiek zo uitkomt. De konsernwinst is het uiteindelijke resultaat en die bekijk ik.

Als laatste kijk ik naar het orgaan in de haven dat namens alle ondernemers de onderhandelingen voert met de vakbonden over arbeidsvoorwaarden en ook de belangen van 'de haven' naar de overheid toe vertegenwoordigt, de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ).

Het hoofdstuk is als volgt onderverdeeld:

- A 1. Centralisatie en konsentratie algemeen,
- A 2. Stukgoed algemeen,
- A 3. Samensmelting van stuwadoorsaktiviteiten,
- A 4. Marktaandelen,
- A 5. Van klein- naar grootbedrijf?,
- A 6. Overig massagoed algemeen,
- A 7. Centralisatie,
- A 8. Marktaandelen,
- A 9. Graanbedrijven algemeen,
- A 10. Fusies,
- A 11. Marktaandelen,
- B 12. Winsten van de havenbedrijven,
- C 13. De Scheepvaart Vereniging Zuid, en
- D 14. Machtsverhoudingen in de haven – konklusie.

A 1. Centralisatie en konsentratie algemeen

Centralisatie en samenwerking in het stuwadoorsbedrijf zijn niet altijd even duidelijk in kaart te brengen. Met name de periode 1945-1965 blijft vrij duister. Niet alleen voor mij trouwens. Naar aanleiding van de Graan Elevator Maatschappij en haar beheersstructuur schrijft het Financieele Dagblad:

"Uit het vorenstaande blijkt wel duidelijk de sterke verwevenheid van de in de havens werkzame bedrijven, waardoor het voor een outsider bijzonder moeilijk is een juiste indruk te geven van de wederzijdse bindingen. De bijzonder sterke geslotenheid van de respectievelijke directies op dit punt is typerend voor de gehele situatie." 1).

Voor het dagblad is het zelfs nog maar de vraag of de situatie voor insiders wel duidelijk is. Dat was in 1967.

Een voorbeeld uit later jaren is de relatie Scheepvaart- en Steenkolen Maatschappij (SSM) met de Steenkolen Handels Vereniging (SHV). In het genoemde dagblad wordt op 1 en 2 september 1966 uit de doeken gedaan wat 'n belangrijke zelfstandige kolenboer de SSM is. De SSM treedt naar voren als de tegenpool van de SHV sinds beider

oprichting in 1896. In 1972 bleek echter dat de SSM al vijftig jaar een dochter was van diezelfde SHV 2).

Eenzelfde ondoorzichtigheid komt men tegen met betrekking tot de bedrijfsresultaten. De havenondernemers hebben vanouds nogal sterk de neiging het pottenkijkers, inclusief het eigen personeel, zo moeilijk mogelijk te maken. Vroeger waren het vooral familiebedrijven.

Tegenwoordig zijn het de Besloten Vennootschappen (BV) achter welks sluier men zich verschuilt. In 1979 kenden 214 van de 247 bedrijven die lid waren van de Scheepvaart Vereniging Zuid deze juridies vorm 3). Er zijn dan nog slechts zes Naamloze Vennootschappen (NV), die een veel verdergaande publikatieverplichting hebben, over. Dat betreft dan met name de grote konserns (Nedlloyd en Internatio-Müller bijvoorbeeld) wier dochterbedrijven echter weer BV's zijn. Er was in dat jaar één Commanditaire Vennootschap (CV), maar in 1980 dreigde deze nóg beslotener vennootschapsvorm dan de BV de rage te worden. Bij het massagoedbedrijf Frans Swartttouw konden de vakbonden deze ontwikkeling bijvoorbeeld nog maar net tegenhouden 4).

Ondanks de beslotenheid van het havenbedrijf is het toch wel mogelijk de ontwikkeling van vooral de periode na 1965 te rekonstrueren.

Binnen de bedrijven die een stuwadoorsfunctie vervullen in de Rotterdamse haven kunnen we een – reeds eerder gesignaleerde – onderverdeling maken naar gelang de goederen die er worden overgeslagen en eventueel opgeslagen. Enerzijds massagoed en anderzijds stukgoed, waarbij beide groepen verder onderverdeeld kunnen worden. Massagoed in olie, graan en overig massagoed, stukgoed in konventioneel/pallets, kontainer/flats, Ro/Ro en LASH/Seabee.

Aangezien de olie-overslag sinds het verschijnen van de eerste in de Rotterdamse haven eind vorige eeuw is losgemaakt van het eigenlijk havenbedrijf, laat ik deze hier buiten beschouwing. Vervoer, overslag en opslag van olie zijn in handen van de grote oliemaatschappijen. Slechts de opslagbedrijven Paktank en Nieuwe Matex doorbreken dit monopolie.

Er blijven drie sectoren over die ik hier zal behandelen: stukgoed, overig massagoed en graan.

A 2. Stukgoed algemeen

In onderstaande staatje is het aantal SVZ-leden met stukgoedstuwadoorsactiviteiten over een aantal jaren gegeven. Vanaf 1966 geven de jaarverslagen van de SVZ waaraan deze gegevens ontleend zijn helaas nog slechts bedrijfsnamen. Daardoor is het vanaf dat jaar nog slechts mogelijk na te gaan welke bedrijven er verdwenen zijn. Aan de hand van andere gegevens heb ik een schatting gemaakt van het totaal aantal bedrijven.

Staat 8. Aantal stukgoedstuwadoors, 1949-1979

Categorie	1949	1955	1960	1965	1970	1975	1979
Aantal	26	43	37	28	—	—	± 30
Verdwenen	—	3	2	4	11	13	1
Bijgekomen	—	9	11	6	—	—	—
Netto verandering	—	+2	+9	+6	—	—	—

(Bron: Jaarverslagen SVZ, verschillende jaren)

De tabel is duidelijk: van 1949 tot en met 1965 komen er voortdurend bedrijven bij en verdwijnen er slechts weinig. In de periode daarna verdwijnt meer dan de helft van de bedrijven. De nieuwkomers zijn voor een groot deel de resultaten van fusies van de verdwenen bedrijven of nieuwe werkverbanden van de grote konserns.

A 3. Samensmelting van stuwadoorsactiviteiten 5)

De gehele fusiebeweging start in het midden van de jaren zestig. Daarvoor weinig fusies, daarna een echte golf. Een duidelijke samenhang is er met de invoering van moderne vervoersmethoden, die in dezelfde periode plaatsvindt. De kosten die deze modernisering met zich mee brachten stimuleerden in dubbel opzicht de centralisatie. Direkt, doordat de kosten van haveninstallaties vaak snel stegen en geheel nieuwe installaties moesten worden aangeschaft. Indirekt, doordat de reders als gevolg van de duurdere schepen (de container- en multi-purpose schepen vervangen zeer snel de konventionele

stukgoedschepen) meer nog dan voorheen vroegen om snelle afhandeling van de vracht. Immers, enkel een schip dat vaart levert geld op. Ook de vanaf 1964 snel stijgende loonkosten (zie hoofdstuk 4) speelden in de centralisatie een belangrijke rol, zoals ze ook in de mechanisatie een rol speelden.

De centralisatie begint al in 1964. Toen nam Wm. H. Müller & Co het stuwadoorsbedrijf Progress (opgericht in 1946, 800 arbeiders) over en voegde het met zijn stuwadoorsafdeling samen tot Müller-Progress N.V. Vier jaar later kocht Müller ook Thomsen's Verenigde Bedrijven op, waarna de stuwadoorsafdelingen in 1973 samensmolten tot Müller-Thomsen Rotterdam (MTR).

In de tussentijd was uit een fusie in 1969 het agglomeraat Internatio-Müller N.V. gevormd, dat buiten het havenbedrijf vele belangen heeft.

Ondertussen hadden zich ook elders in de haven soortgelijke ontwikkelingen voorgedaan. In 1967 kwam een samenwerking tot stand tussen de Rotterdamse Stuwadoors Maatschappij (in 1906 opgericht door Furness en sinds 1914 werkend onder de naam RSM, 500 arbeiders) en de Internationale Stuwadoors Maatschappij T. & G. Gibb (opgericht in 1897) die ook opgaat in Furness. Dit bedrijf nam in 1969 ook alle aandelen over van Corn. Swartttouw (opgericht in 1887), wiens massagoedafdeling over ging naar naamgenoot Frans Swartttouw. De drie havenbedrijven van Furness fuseerden na een aanlooperperiode van twee jaar in 1971 tot Seaport Terminals N.V. Weer twee jaar later werd Havenbedrijf Burger nog opgekocht en geïntegreerd in Seaport Terminals. Ook Furness was intussen, evenals Internatio-Müller, uitgegroeid tot een groot agglomeraat van ondernemingen binnen en buiten het vervoer.

In schema 3 op de volgende bladzijde zien we de boven beschreven ontwikkelingen nog eens voor de duidelijkheid in beeld gebracht. De centralisatie ging echter door. In 1968 had Furness samen met de Stuwadoors Maatschappij Heyplaat op basis van gelijkwaardigheid het containerbedrijf Unitcentre opgericht, waar ook konventionele lading behandeld zou worden. Heyplaat dat in 1963 door vier grote bedrijven (Holland-Amerika Lijn, Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, SSM en SHV) was opgezet, werd langzaam een volledige dochter van de SHV. Toen in 1970 Furness afstand deed van her belang in Unitcentre was ook dit

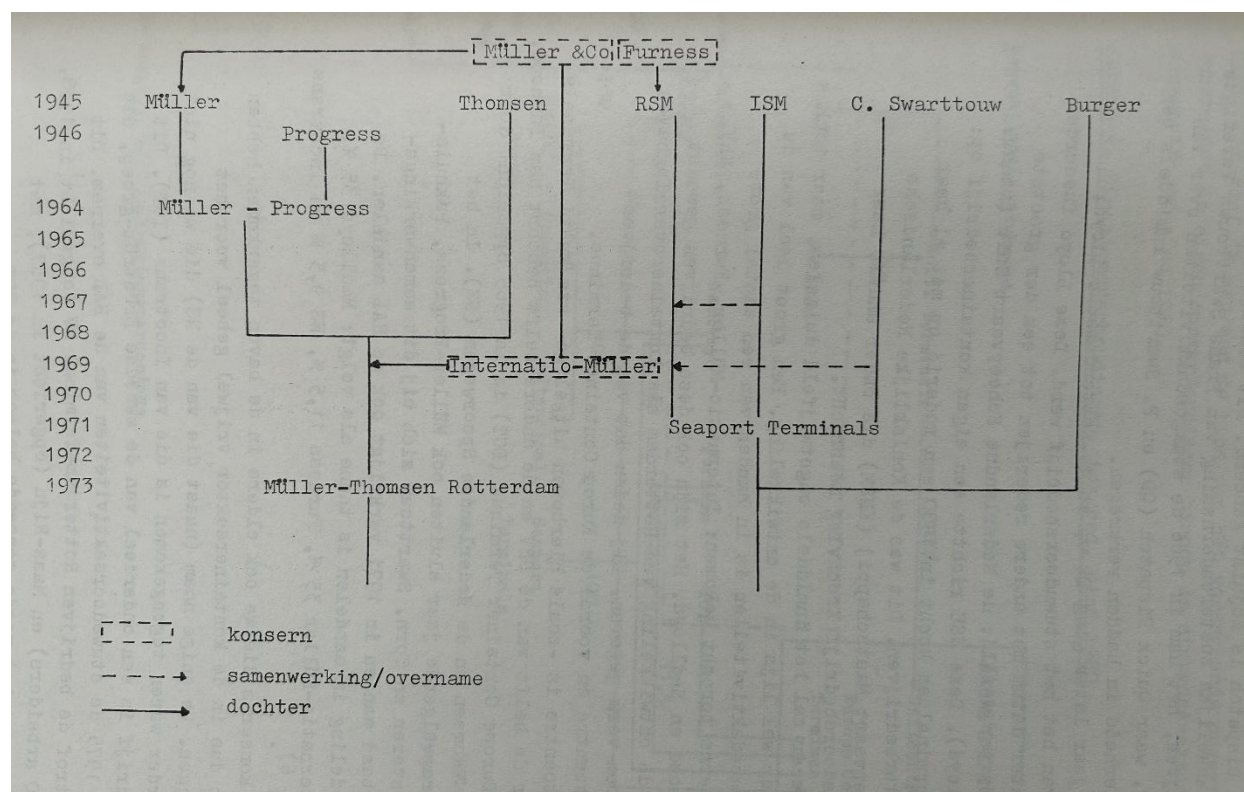
bedrijf een volledig SHV-belang geworden. Heyplaat en de stuwadoorsafdeling van SSM verdwenen erin.

Per 1 januari 1976 fuseerde Unitcentre met Pakhoed-Rotterdam BV tot Multi Terminals (1250 arbeiders), een gedeeld belang van Pakhoed en SHV.

Het zojuist genoemd bedrijf Pakhoed is ook al het resultaat van een fusie. In 1967 gingen Pakhuismeesteren (opgericht in 1818) en Blaauwhoed (opgericht in 1616), dat juist een mislukte samenwerking met Thomsen achter de rug had, samen. Blaauwhoed nam Presto's Stuwadoors Maatschappij N.V. mee en Pakhoed-Rotterdam werd het op twee na grootste stuwadoorsbedrijf.

In 1970 stootte Pakhoed vele havenactiviteiten af en verkocht Presto aan Quick Dispatch. Het hield zich verder vooral bezig met onroerend goed via Polyzathe en de opslag van olie via

Schema 3. Totstandkoming van Müller-Thomsen Rotterdam en Seaport Terminals



Paktank, maar met Multi Terminals behield Pakhoed een aanzienlijk belang in het Rotterdamse stuwadoorsbedrijf.

Quick Dispatch is zojuist genoemd. Dit bedrijf begon als onafhankelijke zusteronderneming van Frans Swarttouws Verenigde Bedrijven, het nam in 1966 de stukgoedactiviteiten over van Aegir, waar Quick Dispatch (QD) en F. Swarttouw inmiddels een meerderheid in hadden verkregen.

Twee jaar later ging QD op in de Rotterdamsche Lloyd, waarvan het het stuwadoorsbedrijf werd. Deze Lloyd fuseerde op later datum met andere rederijen tot een der grootste reders ter wereld: de Nederlandse Scheepvaart Unie (thans: Nedlloyd). Deze NSU richtte een eigen kontainerbedrijf op: Uniterminal en kocht in 1980 een rederij op met al haar dochterbedrijven. Dit was de Koninklijke Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij (KNSM) die onder andere haar stuwadoorsbedrijf Kroonvlag meebracht.

De lezer zal het inmiddels ongetwijfeld duizelen, maar toch zit er wel lijn in de ontwikkeling. Een groot deel van de stukgoedactiviteiten is in handen van een aantal grote konserns terechtgekomen: Internatio-Müller, Furness, SHV, Pakhoed en Nedlloyd. Het zijn ook deze bedrijven geweest die de ontwikkeling van Rotterdam als kontaineroverslaghaven hebben vorm gegeven. Zij deden dat via de bedrijven Unitcentre en vooral de Europe Container Terminus.

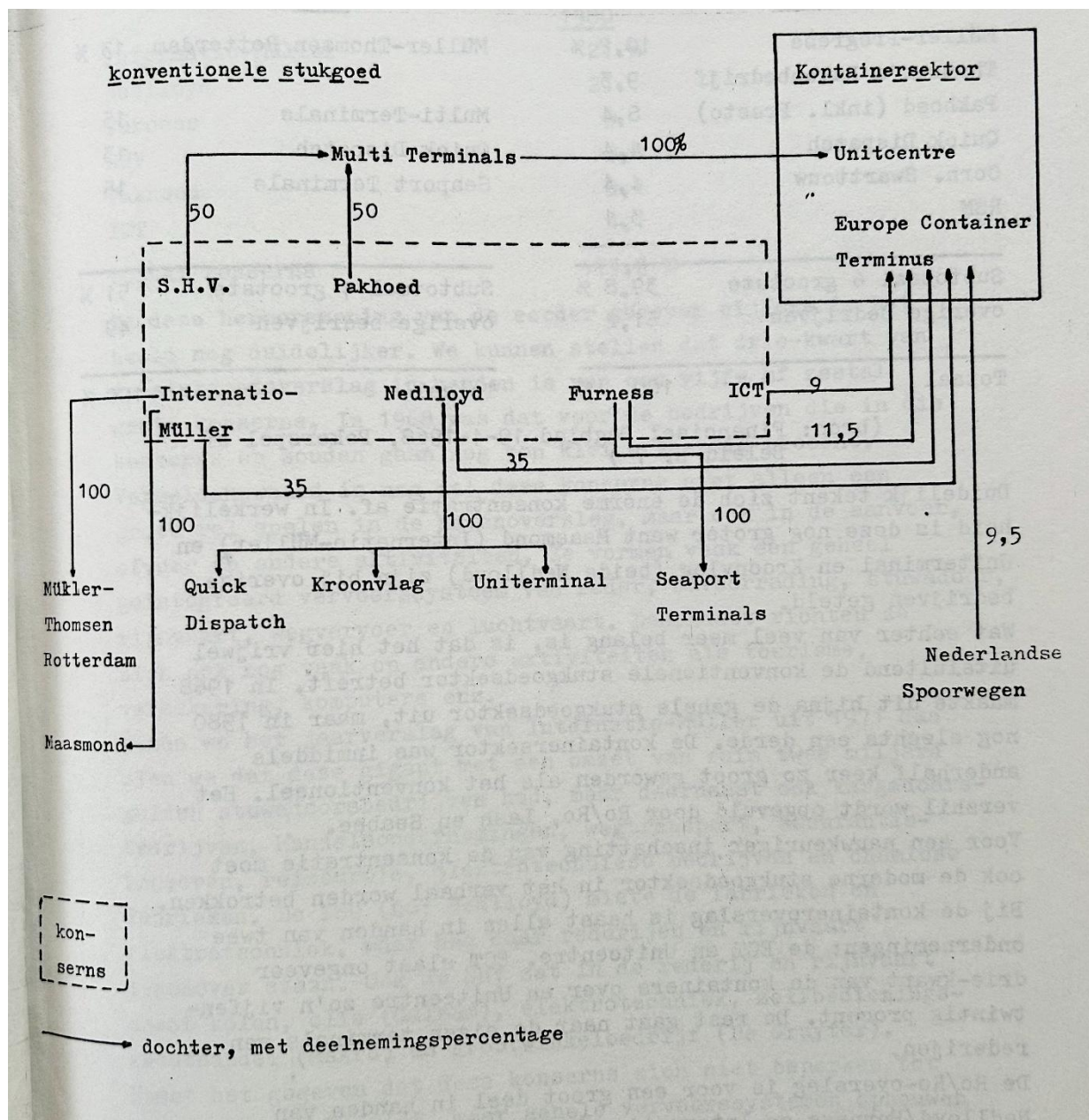
Unitcentre is zoals hierboven uitgelegd via Multi Terminals voor de helft van de SHV en de andere helft behoort aan Pakhoed. De Europe Container Terminus (ECT) is in 1965 opgericht door QD, Thomsen en de Nederlandse Spoorwegen (NS). In het daaropvolgende jaar sluiten ook Müller-Progress, Pakhuismeesteren en Corn. Swarttouw zich bij dit samenwerkingsverband aan en in 1971 verkrijgt ook de HAL aandelen. De verdeling in aandelen is thans als volgt: Nedlloyd 35%, Internatio-Müller 35%, Furness 11,5%, NS 9,5% en Incotrans 9% 6).

De konserns die we ook elders in de haven tegenkomen hebben het dus in de kontainersektor vrijwel geheel voor het zeggen. De enige naam (naast die van de NS) die we nog niet eerder waren tegengekomen is die van Incotrans (ICT). Dit bedrijf is een onderdeel van de Zweedse Bröström-groep, die in 1975 de stuwadoorsactiviteiten van de HAL overnam. Dit betrof de bedrijven Rotterdam-Terminal BV (opgericht in 1938, 400 arbeiders) en Maas-Rijn (opgericht in 1967), met daarnaast het reeds genoemde belang in de ECT.

In 1980 verkocht ICT het bedrijf Rotterdam-Terminal voor 22 miljoen gulden aan de gemeente Rotterdam.

Hieronder geef ik een aan de hand van het vorengaande opgesteld schema dat de eigendomsverhoudingen binnen de stukgoedsektor weergeeft per eind 1980.

Schema 4. Eigendomsverhoudingen stukgoed, eind 1980



A 4. Marktaandelen

Met betrekking tot de marktaandelen valt niet veel te zeggen over de periode vóór 1965. In 1968 publiceerde het [*Financieele Dagblad*](#) een overzicht dat hier naast een soortgelijk overzicht uit 1980 staat.

Staat 9. Marktaandeel van bedrijven in de stukgoedsektor

Bedrijf (1968)	Aandeel (1968)	Bedrijf (1980)	Aandeel (1980)
Müller-Progress	10,2%	Müller-Thomsen Rotterdam	13%
Thomsen's Havenbedrijf	9,3%	Multi-Terminals	15%
Pakhoed (inkl. Presto)	8,4%	Quick Dispatch	13%
Quick Dispatch	4,4%	Seaport Terminals	15%
Corn. Swarttouw	4,4%	—	—
RSM	3,1%	—	—
Subtotaal 6 grootste	39,8%	Subtotaal 4 grootste	51%
Overige bedrijven	61,2%	Overige bedrijven	49%
Totaal	100%	Totaal	100%

(Bron: *Financieel Dagblad* 19-4-1968, *Pokerspel of Beleid* p. 7)

Duidelijk tekent zich de enorme konsentratie af. In werkelijkheid is deze nog groter want Maasmond (Internatio-Müller) en Uniterminal en Kroonvlag (beide Nedlloyd) zijn bij overige bedrijven geteld.

Wat echter van veel meer belang is, is dat het hier vrijwel uitsluitend de konventionele stukgoedsektor betreft. In 1968 maakte dit bijna de gehele stukgoedsektor uit, maar in 1980 nog slechts een derde. De containersektor was inmiddels anderhalf keer zo groot geworden als het konventioneel. Het verschil wordt opgevuld door Ro/Ro, LASH en Seabee.

Voor een nauwkeuriger inschatting van de konsentratie moet ook de moderne stukgoedsektor in het verhaal worden betrokken. Bij de kontaineroverslag is haast alles in handen van twee ondernemingen: de ECT en Unitcentre. ECT slaat ongeveer drie-kwart van de containers over en Unitcentre zo'n vijeentwintig procent. De rest gaat naar de eigen terminals van rederijen.

De Ro/Ro-overslag is voor een groot deel in handen van Nedlloyd/Furness en Internatio-Müller via hun respektievelijke dochters North Sea Ferries en Harwich Ferry Agentuur, maar in totaal neemt deze een relatief bescheiden plaats in in de overslag. Nemen we even aan dat er slechts sprake is van konventioneel en kontainer-overslag, dan is de totale overslag in de stukgoedsektor als volgt over de konserns verdeeld voor het jaar 1980.

Staat 10. Marktaandeel van konserns in de totale stukgoedsektor

Concern	Marktaandeel 1980
Internatio-Müller	21%
Nedlloyd	21%
Furness	9%
SHV	9,4%
Pakhoed	9,4%
ICT	4,1%
Totaal konserns	73,9%

Na deze herberekening van de eerder gegeven cijfers is het beeld nog duidelijker. We kunnen stellen dat drie-kwart van de stukgoedoverslag in handen is van een vije of zestal grote konserns. In 1968 was dat voor de bedrijven die in die konserns op zouden gaan nog een kleine veertig procent.

Vermeldenswaard is nog dat deze konserns niet alleen een grote rol spelen in de havenoverslag, maar ook in de aanvoer, afvoer en andere activiteiten. Ze vormen vaak een geheel geïntegreerd vervoerssysteem van reder, bevoorrading, stuwadoor, rijnvvaart, wegvervoer en luchtvaart. Daarnaast richten ze zich ook nog vaak op andere activiteiten als toerisme, verzekering, computers enz.

Nemen we het jaarverslag van Internatio-Müller uit 1971 dan zien we dat deze gigant met een omzet van ruim twee miljard gulden stuwadoorsbedrijven had, maar daarnaast ook kargadoorsbedrijven, handelsondernemingen, wegtransport, assurantiekantoren, reisburo's, elektrotechnische bedrijven en chemische fabrieken. De NSU (nu: Nedlloyd) miste de fabrieken en elektrotechniek, maar had daar rederijen en rijnvaart tegenover staan. Ook de SHV zat in de rederij en rijnvaart naast kolen, olie (Calpam), elektrotechniek, zelfbedieningsgroothandel (Makro) en grootwinkelbedrijf (De Gruyter). Naast het gegeven dat deze konserns zich niet beperken tot het stuwadoorsbedrijf, maar gehele vervoerssystemen opbouwen en ook daarnaast nog activiteiten ontplooiën, begeven ze zich tevens buiten de stads- en landsgrenzen.

Internatio-Müller had naast haar Rotterdamse belangen ook nog havenbedrijven in Amsterdam en Antwerpen. De NSU had ook zowel in Amsterdam als Antwerpen een stuwadoorsbedrijf, maar dit konsern komen we ook in Marseille en Genua tegen.

Verderop bij graan en overig massagoed zullen we deze en andere konserns weer tegenkomen, maar het moge nu reeds duidelijk zijn dat niet meer gesproken kan worden van de 'Rotterdamse' haven. Zij die het kapitaal bezitten en beheren doen dat ook elders. En wanneer de niet-Rotterdamse belangen zwaarder wegen wordt het zwaartepunt naar die andere haven verplaatst, zoals een topman van een konsern dat we nog zullen tegenkomen het uitdrukte: "Als Thyssen-Bornemisza-man roest het m'n reet of ik m'n centen verdien in Amsterdam, Rotterdam of Terneuzen." 7). Centen verdienen is waar het hen om gaat en lokale of nationale belangen spelen daarin een ondergeschikte rol.

A 5. Van klein- naar grootbedrijf?

Een konklusie van Ter Hoeven in zijn reeds verscheidene malen geciteerde studie uit 1962 schiep bij mij in eerste instantie enige verwarring. Hij konkludeert namelijk dat ongeveer de helft van de ondernemingen in de haven zéér kleine bedrijven zijn (minder dan 10 arbeiders). Hij noemt het "niet zonder betekenis dat het havenbedrijf

wordt gekenmerkt door ondernemingen van kleine en middelgrote omvang.". Dit is "een belangrijke aanvullende verklaring voor de problemen.". Vervolgens konstateert hij dat de grootste groep arbeiders werkt bij de stuwadoorsbedrijven. "Op deze arbeiders is dan ook de analyse primair gericht" 8).

Tien jaar later konstateert Hoekema echter dat het havenbedrijf wordt gekenmerkt door grootbedrijf, althans dat er een oligopoliese marktform heerst. Volgens Hoekema wordt het havenbedrijf dus beheerst door een aantal grote ondernemingen 9).

De konklusie lijkt zich nu natuurlijk op te dringen dat in tien jaar tijd de havenbedrijven via fusies zijn gegroeid van kleine bedrijven tot zeer grote bedrijven. Nadere bestudering van Ter Hoevens eigen materiaal levert echter een heel ander beeld op. In een klassifikatie ten behoeve van de door de [Nederlandse Stichting voor Statistiek](#) uit te voeren enquête werden tien stukgoedbedrijven als groot en zeer groot vermeld. Dat is 27% van het totaal! Nog eens acht bedrijven worden geklassificeerd als middelgroot ofwel 22% 10).

De helft van het aantal stukgoedbedrijven is dus klein te noemen.

In 1962 werkte echter zo'n 75% van het havenpersoneel in stukgoedbedrijven of anders gezegd: gemiddeld 270 arbeiders per bedrijf. Wat heeft Ter Hoeven dus gedaan? Enerzijds stelt hij de analyse te richten op de arbeiders in de stuwadoorsbedrijven en anderzijds kijkt hij – als hij een uitspraak doet over de bedrijfssomvang – naar alle in de haven werkzame bedrijven, waaronder kargadoors, expediteurs enz.

Reeds in 1960 werkten de meeste havenarbeiders bij grote bedrijven in tegenstelling tot wat Ter Hoeven beweert.

Interessant hierbij is het waar te nemen dat de grote fusiebeweging van na 1965 vooral betrekking had op de grote en zeer grote bedrijven, zoals Müller, Progress, Thomsen, Corn. Swarttouw, Pakhuismeesteren en de HAL (zeer groot) en verder Blaauwhoed & Presto, Quick Dispatch, KRL en Nordevaart (groot). De echt kleine bedrijven zijn nauwelijks betrokken geraakt bij de fusies. Een interessante uitzondering is de fusie tussen Dekam en Hanno tot Dekam-Hanno. Hier betreft het echter weer een dochterbedrijf van een groot koncern; het Duitse BASF 11).

We kunnen de volgende konklusies trekken:

1. De stukgoedsektor ontwikkelde zich van een sektor waarin een behoorlijk aantal grote en zeer grote bedrijven de dienst uitmaken tot een sektor waarin nog slechts een zestal bedrijven dat doet (MTR, Multi-Terminals, Quick Dispatch, Seaport Terminals, ECT en Unitcentre). Waren de vroegere bedrijven zelfstandig, de zes huidige zijn dochters van grote koncerns.
2. Deze ontwikkeling heeft zich in een aantal jaren op het eind van de jaren zestig voltrokken. In de periode daarvoor heeft een dergelijke grootscheepse ontwikkeling niet plaatsgevonden 12).
3. In de konventionele stukgoed is nog wel sprake van zelfstandige bedrijven, maar in de moderne stukgoed maken de genoemde koncerns geheel de dienst uit.

A 6. Overig massagoed algemeen

Analoog aan het staatje met aantallen stukgoed-stuwadoors volgt hier een histories overzicht van de massagoed-stuwadoors.

Staat 11. Aantal massagoedstuwadoors, 1949-1979

Categorie	1949	1955	1960	1965	1970	1975	1979
Aantal	11	13	14	14	—	—	± 10
Verdwenen	—	1	2	1	3	6	0
Bijgekomen	—	3	3	1	—	—	—
Netto verandering	—	+2	+1	—	—	—	-4

(Bron: SVZ-jaarverslag, verscheidene jaren)

Het aantal bedrijven dat er in de jaren tussen 1949 en 1965 is bijgekomen, ging er in de volgende periode weer ruim vanaf. De verdwijnende bedrijven betrof het afstoten van de massagoed-afdelingen van fuserende bedrijven zoals Corn. Swarttouw en Thomsen's Havenbedrijf en het opgaan van bedrijven in grotere eenheden. De bedrijven die erbij kwamen waren vooral nieuwe samenwerkingsverbanden.

A 7. Centralisatie

Ook in de massagoedsektor traden de veranderingen op in de periode na 1965. De centralisatie is ook hier voor een groot deel het gevolg van de invoering van moderne technieken en vervoersmethoden, opgeteld bij de loonexplosie van 1964.

De grotere en duurdere schepen vereisten ook in het massagoed een sneller laden en lossen van de goederen, waardoor duurdere haveninstallaties noodzakelijk wurden.

Daarnaast werkten de grotere schepen nog via een andere weg de noodzaak tot aanschaf van dure haveninstallaties in de hand. Het massagoed en vooral de ertsen die in Rotterdam aangevoerd worden zijn grotendeels bestemd voor de Duitse industrie. In binnenvaartschepen worden ze stroomopwaarts van Rotterdam naar Duitsland vervoerd. De binnenvaart bleek niet in staat om de stootsgewijze aanvoer van goederen te Rotterdam iedere keer ineens te verwerken. Omdat de zeeschepen echter zo snel mogelijk gelost moeten worden, werd het noodzakelijk de goederen tijdelijk in Rotterdam op te slaan. Dure installaties (transportbandsystemen bijvoorbeeld) en grote terreinen waren het gevolg 13).

Ook in de massagoedsektor ontstond zo voor veel bedrijven de noodzaak samen te werken met anderen of op te gaan in grotere verbanden. In een eerdere periode was hier ook al sprake van.

Zo vermeldde Backx in zijn proefschrift van 1929 dat verscheidene havenbedrijven verbonden waren met de Duitse mijnbouw en zware industrie 14). Dit was een logies gevolg van het feit dat Rotterdam als doorvoerhaven van groot belang was voor die industrie.

Zo was het havenbedrijf Kruwal, dat tussen 1914 en 1940 een vestiging had aan de Waalhaven, een dochter van het staalkoncern Krupp. In 1955 zou Kruwal weer terugkeren in de Rotterdamse haven 15).

Omdat het het veruit grootste massagoedbedrijf is, zal ik in het navolgende Frans Swarttouw's Havenbedrijf volgen in zijn ontwikkeling van familiebedrijf tot onderdeel van grote koncerns.

Dit in 1887 opgerichte havenbedrijf is in de jaren na de Tweede Wereldoorlog uitgegroeid tot het grootste massagoedoverslagbedrijf in Europa. In 1959 verwierf het aandelen in Stuwadoors Maatschappij Aegir N.V. en ook richtte het het Europees Zwaveloverslagbedrijf N.V.

op (1963), dat het Europees distributiecentrum voor vloeibaar zwavel werd.

Het jaar 1968 was van groot belang voor Frans Swarttouw. Toen besloot de directie namelijk om het bedrijf van de hand te doen aan de twee grootste concurrenten: Wm. H. Müller & Co (25% eigenaar van Overslag- en Opslagbedrijf Botlek N.V. en volledig eigenaar van Thomsen's Havenbedrijf) en de Bank voor Handel en Scheepvaart (50% eigenaar Botlek en 100% Havenbedrijf Vlaardingen-Oost). Zoals de toenmalige directeur J. Schoufour, stammend uit de familie Swarttouw, het in 1979 uitdrukte: "We hebben met vooruitziende blik gezegd: jongens, dit is niet vol te houden, we moeten veel geld hebben en dat kan de familie niet opbrengen. Ik wist dat ik wel tegen de familie kon zeggen: jongens, je krijgt dit jaar geen dividend, maar om tegen ze te zeggen: je moet ieder jaar tien, twaalf miljoen ophoesten... Wat moest ik vertellen tegen m'n tante in Frankrijk? Die vond het al niet leuk dat ze heel weinig dividend kreeg. Tweede mogelijkheid was om me zwaar onder de last van de bank te drukken met alle risico's van dien. Maar gewoon nuchter denken en zeggen: kijk, dát is een grote concurrent en dat is een grote concurrent, we gaan die drie nou eens bij mekaar zetten." 16). De drie genoemde havenbedrijven, F. Swarttouw, Botlek en Vlaardingen-Oost, werden vervolgens geïntegreerd onder directie van F. Swarttouw 17).

In datzelfde jaar 1968 richtte Swarttouw samen met de SHV en het Franse bedrijf Manufrance het Verenigd Overslagbedrijf Maasvlakte N.V. (VOM) op, dat in 1973 met de overslag van erts begon 18). In 1974 startte nog een samenwerkingsverband tussen deze drie giganten in het bedrijf Europees Massagoed Overslag B.V. De VOM veranderde in 1975 overigens nog van naam in: Erts- en Kolenoverslagbedrijf Maasvlakte B.V. (EKOM).

In 1979 was de situatie zo dat Swarttouw een belang van 30% in de EKOM had en $38 \frac{2}{3}$ in de EMO. Daarnaast was Swarttouw de volledige eigenaar van de volgende bedrijven: Aegir, Rotterdamse Silo Combinatie Rosilco B.V. (sinds 1970, in 1967 op fifty-fifty basis met Pakhoed gestart voor de op- en overslag van losgestorte goederen zoals Borax en kwartszand), Haven- en Scheepvaartbedrijf Bulk-Storage B.V. (sinds 1962), Botlek en Sleepdienst Neptunus B.V. Een belang van

één derde van het aantal aandelen in Overslagbedrijf Terneuzen Ovet N.V. completeerde het stel 19).

De genoemde VOM was een reactie van Swarttouw c.s. op de opening in 1970 van een geheel Duits overslagbedrijf, Europoort C.V. Dit is een dochteronderneming van het grootste Europese staalbedrijf August Thyssen-Hütte AG (50%) en Krupp en Mannesmann 20). Zij wilden niet samenwerken met de bedrijven Swarttouw, SHV en Manufrance, waarna deze – zoals gezegd – de VOM oprichtten. Krupp sloot na de opening van Europoort C.V. zijn havenbedrijf Kruwal.

Reeds genoemd is het Overslag- en Opslagbedrijf Botlek N.V. In 1958 startte dit havenbedrijf als een 50% belang van Müller en een 50% belang van het Amerikaanse Hanna Mining. Eind 1966 kocht de Bank voor Handel en Scheepvaart (onderdeel van het internationale familie-koncern Thyssen-Bornemisza) de helft van Botlek op, zodat Müller en Hanna de rest deelden. Daarna volgde in 1968 de reeds vermelde integratie met Frans Swarttouw, waarna Botlek in 1975 een 100% dochter werd van Swarttouw 21).

Er resteert nu nog een aantal bedrijven die voor de op- en overslag van droog massagoed van belang zijn. Op de eerste plaats is daar de Scheepvaart- en Steenkolen Maatschappij. Het spelletje dat de SHV hiermee heeft gespeeld is reeds vermeld. Het raakte na de oprichting in 1896 als tegenpool van de SHV reeds snel in handen van diezelfde SHV. De SSM die de belangen van de Engelse kolenindustrie moest vertegenwoordigen bleek met andere woorden reeds snel een onderdeel van de Duitse kolenbelangen te zijn.

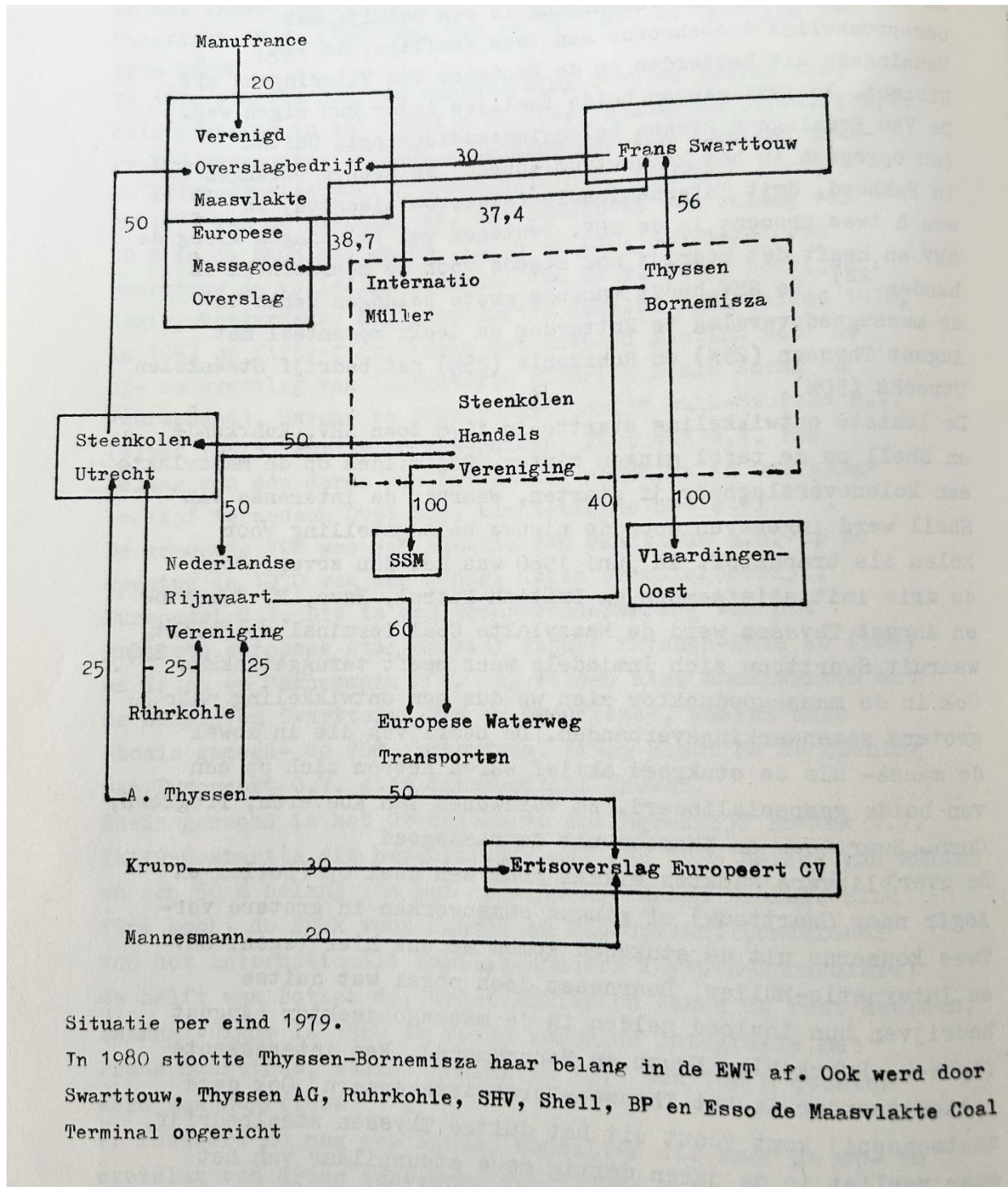
De Steenkolen Handels Vereniging is een bedrijf dat oorspronkelijk toebehoorde aan twee families, de Van Beuningens uit Rotterdam en de Fentener van Vlissingens uit Utrecht. In 1954 gingen beide families ieder hun eigen weg. De Van Beuningens kregen beleggingsmaatschappij Unitas (nu opgegaan in het konsortium Robeco) en hebben belangen in Pakhoed, Smit Internationale (sleepbootdiensten) en een twee procent in de SHV. Fentener van Vlissingen kreeg de SHV en heeft dat bedrijf nog steeds voor de meerderheid in handen 22). De SHV heeft vanouds grote belangen gehad in de massagoedoverslag te Rotterdam en deelt momenteel met August Thyssen (25%) en Ruhrkohle (25%) het bedrijf Steenkolen Utrecht (50%).

De laatste ontwikkeling startte in 1978 toen SHV, Ruhrkohle en Shell om de tafel gingen zitten. Zij wilden op de Maasvlakte een kolenoverslagbedrijf starten, waarbij de interesse van Shell werd ingegeven door de nieuwe belangstelling voor kolen als brandstof. In juni 1980 was het dan zover. Door de drie initiatiefnemers en British Petrol, Esso, F. Swarttouw en August Thyssen werd de Maasvlakte Coal Terminal opgericht, waaruit Swarttouw zich inmiddels weer heeft teruggetrokken 23).

Ook in de massagoedsektor zien we dus een ontwikkeling naar grotere samenwerkingsverbanden. De bedrijven die in zowel de massa- als de stukgoed actief waren hebben zich op een van beide gespecialiseerd. Zo verdwenen Van Koeveren, Progress, Corn. Swarttouw en Thomsen uit de massagoed. De overblijvers slokten elkaar voor een deel op (Botlek en Aegir naar Swarttouw) of gingen samenwerken in grotere verbanden. Twee konserns uit de stukgoed komen we ook hier tegen: SHV en Internatio-Müller. Daarnaast doen nogal wat Duitse bedrijven hun invloed gelden in de massagoedsektor (August Thyssen, Ruhrkohle, Krupp en Mannesmann). Een interessante buitenstaander is het Thyssen-Bornemisza-koncern. Ook deze maatschappij komt voort uit het Duitse Thyssen staalbedrijf, maar verliet in de jaren dertig deze steunpilaar van het Hitler-regime 24). Als eigenaar van de meerderheid van Swarttouws aandelenpakket is Thyssen-Bornemisza naast de SHV het tweede familiebedrijf dat enorme belangen heeft in de Rotterdamse haven.

Sterker nog dan in de stukgoed zijn de bedrijven in de massagoedsektor onderling verbonden, zie schema 5.

Schema 5. Eigendomsverhoudingen Overig massagoed



(Situatie per eind 1979. In 1980 stootte Thyssen-Bornemisza haar belang in de EWT af. Ook werd door Swarttouw, Thyssen AG, Ruhrkohle, SHV, Shell, BP en Esso de Maasvlakte Coal Terminal opgericht).

We komen dus in de massagoedsektor weliswaar meer moederbedrijven tegen dan in de stukgoed, maar hun onderlinge belangenverstrengeling is ook veel groter.

A 8. Marktaandelen

Staat 12. Aandeel van verschillende bedrijven in de massagoedoverslag, april en december 1968

Bedrijf (April 1968)	Percentage	Bedrijf (December 1968)	Percentage
Aegir + Frans Swarttouw	26%	SHV	21%
SHV	20%	Kruwal	18%
Kruwal	20%	Müller	15%
C. Swarttouw	6%	Hanna	4,5%
Müller	4,5%	Thyssen-Bornemisza	34%
Hanna	4,5%	—	—
Thomsen	1%	—	—
Thyssen-Bornemisza	18%	—	—
Totaal	99%	Totaal	93,5%

(Bron: *Financieele Dagblad* 19-4-1968 en 27-12-1968)

Voor latere jaren heb ik niet meer zo'n mooi overzicht kunnen vinden, maar toch zegt dit overzicht al heel wat. Vrijwel de gehele massagoed-overslag was reeds in 1968 in handen van een aantal konserns. Later zijn de reeds beschreven verschuivingen opgetreden, maar aan dit principe van een oligopoliese markt veranderde niets.

A 9. Graanbedrijven algemeen

Wederom begin ik met een histories overzicht van het aantal graanbedrijven. Genoteerd zijn de leden van de SVZ bedrijfsgroepen 4 en 5 (elevatorbedrijf en graan op- en overslag).

Staat 13. Aantal graanbedrijven, 1949-1979

Categorie	1949	1955	1960	1965	1970	1975	1979
Aantal	11	9	9	9	—	—	3
Verdwenen	—	3	0	1	5	2	—
Bijgekomen	—	1	0	1	—	2	—
Netto verandering	—	-2	—	—	—	—	-5

(Bron: Jaarverslagen SVZ)

Wederom een enorme verandering na 1965. Vanuit een verscheidenheid aan bedrijven veranderde de situatie in een overheersing door de Graan Elevator Maatschappij en Furness.

A 10. Fusies

Evenals in de stukgoed en de overig massagoed bracht de duurdere apparatuur die nodig was voor een steeds groeiende massa granen en derivaten met zich mee dat in deze sektor de bedrijven samen moesten gaan werken.

Het bedrijf bij uitstek dat het graan-beeld van Rotterdam bepaalde en bepaalt is de in 1908 opgerichte Graan Elevator Maatschappij (GEM). Twee jaar later werd voor de opslag van het graan de Graan Silo Maatschappij (GSM) opgericht. Vanuit deze twee bedrijven is het gigantiese bedrijf gegroeid dat momenteel enorme vestigingen in de Botlek en Europoort heeft.

Aan het *Financieele Dagblad* van 8/10 april 1967 en 19 april 1968 ontleen ik het volgende met betrekking tot de belangenstructuur rond GEM GSM.

De GSM was een 50/50 belang van het Zwitserse Société Générale de Surveillance en de GEM. De GEM op haar beurt was een samenwerking van enerzijds de Onderlinge Beleggings Maatschappij Elevator (OBM) en HES. In de OBM namen onder andere HES, Furness (via de RSM) en de Nederlandse Elevatormaatschappij (NEM) deel. De NEM die een belang van 33,3% had in de OBM was voor 34,9% eigenaresse van C. Swarttouw, maar had ook weer een belang in de HES. Een onoverzichtelijke kluwen

van belangen kortom, waarbij ook Quick Dispatch nog een rol in speelde 25).

In 1969 nam de GEM alle aandelen in de GSM over, zodat beide bedrijven nu echt één geheel konden gaan vormen.

De verdere ontwikkeling blijft enigszins duister, maar in 1979 verwierf HES alle aandelen in GEM GSM. HES trad nu verder op als houdstermaatschappij van de GEM, HES International Project Services BV en HES Energy BV. Wie er verder achter HES zitten blijft enigszins duister, maar de namen Internatio-Müller en Nedlloyd worden in dit verband genoemd 26). HES op haar beurt heeft weer belangen in Furness (8,7%) en het Amsterdamse Nederlandse Silo-, Elevator- en Graanfactormaatschappij (33%), waar de KNSM mede-eigenaar van is (19%). En deze KNSM is inmiddels weer opgekocht door Nedlloyd... Furness, dat dus met de GEM verbonden blijkt te zijn, richtte in 1973 haar eigen elevatorbedrijf op: Grainwave. Al snel kwam het tot nauwe samenwerking met de GEM door stichting van de gezamenlijke dochter Ghent Grain Terminal (1976) die in 1979 volledig in gebruik werd genomen 27).

Met Nedlloyd werkte de GEM verder sinds 1970 samen in de NV Terneuzense Graansilo Maatschappij, een 50/50 belang. In 1980 tenslotte ging de GEM een samenwerkingverband aan met Pakhoed en Concordia Silo BV in de Maashaven Silo BV 28).

In 1971 was sprake van de oprichting – na fel verzet van de GEM – van graafbedrijf Bunge, een dochter van de Amerikaanse Bunge Corporation 29).

En dat was dan wat er qua aantal aan graanbedrijven in de Rotterdamse haven was overgebleven: GEM, Grainwave en Bunge.

A 11. Marktaandelen

Hierover kan ik zeer kort zijn. De GEM heeft zo'n negentig procent van de totale overslag van graan, graanprodukten en oliehoudende zaden 30). De rest blijft liggen voor de twee andere bedrijven.

B 12. Winsten van de havenbedrijven

In de inleiding tot dit hoofdstuk heb ik aangegeven wat het belang van winstcijfers van de havenbedrijven is voor het verkrijgen van inzicht in het havengebeuren. Bedrijfsresultaten zijn namelijk een belangrijk 'argument' in handen van de ondernemers voor het voeren van een bepaalde politiek. Het voorgenomen ontslag van honderden arbeiders bij Müller-Thomsen Rotterdam in 1980 bijvoorbeeld werd vanuit de bedrijfsresultaten beargumenteerd. Het ging slecht met MTR dus moesten er arbeiders de laan uit. Dat het onder andere slecht ging met MTR omdat een andere dochter van Internatio-

Page 18

Müller, ECT, een groot deel van het ladingpakket bij MTR weghaalde, werd door de directie 'vergeten'. Vakbondsman Kees Voormeulen suggereerde ook dat het een bepaalde konsernpolitiek betrof, toen hij zich afvroeg: "Of past het in een bepaalde politiek, zo van: terugtrekken uit de gevarenczone van het stukgoed en investeren in de kip met de gouden eieren, de containeroverslag?" 31).

Men kunt zich zelfs afvragen of er wel verlies gemaakt wordt bij MTR. Uitsluitel hierover valt echter niet te krijgen. Jaarverslagen van MTR worden aan derden niet ter inzage gegeven en jaarverslagen van Internatio-Müller geven slechts konserncijfers.

De officiële cijfers zijn in een ander opzicht nog onbetrouwbaarder. In de boekhouding kan gerommeld worden waardoor de netto-winst laag lijkt. Iedere kleine zelfstandige doet dit, dus deze grote bedrijven die een hele staf van boekhouders, accountants en advocaten tot hun beschikking hebben doen het zeker. In 1973 en 1974 maakte de HAL bijvoorbeeld zogenaamd geen winst, maar plaatste wel 34,7 en 31,0 miljoen gulden op de reserveverekening. Over alle boekhoudkundige trucs om de winst te drukken zou een hele verhandeling te schrijven zijn. Ik zal me daar echter niet mee bezighouden.

Het belangrijkste is dat de cijfers uit tabel 5 en staat 14 voldoende aangeven dat er in de haven gedurende de gehele na-oorlogse periode miljoenenwinsten zijn gemaakt. En dat deze winsten doorgingen, ook in tijden dat de ondernemers kreunden over de achteruitgang.

Staat 14. Bedrijfsresultaten koncerns in miljoenen guldens, 1969–1979

Jaar HAL Internatio-Müller Nedlloyd Furness Pakhoed SHV Thyssen-Bornem.

1969	6,2	29,6	—	—	—	—	—
1970	6,2	28,2	65,9	5,4	16,4	94,0	13,8
1971	6,1	31,6	60,2	5,2	19,5	107,0	29,2
1972	6,0	34,3	59,2	—	23,0	—	48,6
1973	—	42,2	72,7	—	26,2	—	58,9
1974	—	42,4	146,7	—	34,9	—	78,5
1975	—	15,3	101,9	7,1	39,1	59,0	101,0
1976		30,1	102,5	5,8	43,1	93,0	120,0
1977		31,5	91,4	5,0	3,9	67,0	111,0
1978		30,7	40,6	6,0	0,5	36,0	114,0
1979		6,2	64,1	3,7	27,8	109,0	127,0

**(Bron: diverse jaarverslagen) Per 31-12-1974 heeft de HAL de stuwadoorsactiviteiten verkocht aan Bröström-groep. Laatste twee jaar batig saldo naar reserve).*

C 13. De Scheepvaart Vereniging Zuid

Zoals in een volgend hoofdstuk aan de orde zal komen lukte het de vakbonden nooit – behoudens een korte periode vlak na 1945 – om alle arbeiders te organiseren. Zeker in de beginjaren van deze eeuw was de organisatiegraad laag en in het algemeen de verdeeldheid groot. Losse en vaste arbeiders waren vaak zeer slecht tot solidariteit bereid en anders waren er altijd nog de lieden van buiten de haven die de arbeidersstrijd door hun onderkruiperswerk (tegenwoordig heet dat heel mooi werkwillegheid) aan banden legden.

Hoe anders was dit aan de zijde der ondernemers. Als reactie op de grote elevatorstaking van 1905 sloten de stuwadoors zich aaneen in een vereniging en de kargadoors in de Scheepvaart Vereeniging te Rotterdam. In een Engelstalig oprichtingsmanifest, gedateerd september 1907, liet laatstgenoemde vereniging geen enkele twijfel bestaan over haar doelstelling:

"De aanhoudende arbeidsonrust die de scheepvaart in onze haven de laatste tijd heeft getroffen heeft het voor de werkgevers noodzakelijk gemaakt samen te werken met het doel om in staat te zijn de reders te beschermen tegen vertraging en onredelijke eisen van de kant der arbeiders." 32).

De stakende havenarbeiders uit dat jaar hebben het al direkt geweten. Zij werden door deze vereende krachten die de hulp kregen van politie, leger en onderkruipers verslagen 33).

De bloeiende samenwerking tussen de twee verenigingen leidde in 1917 tot een samengaan. Twee jaar later zag de naam Scheepvaart Vereniging Zuid – ter onderscheiding van de in Amsterdam zetelende Scheepvaart Vereniging Noord – het licht 34). Alle havenondernemers verenigden zich in deze SVZ: stuwadoors, kargadoors, reders, vemen, expeditiebedrijven enz.

Onderling op elkaar aangewezen als schakels in een vervoersketen waren zij elkaars vrienden en vijanden. Tegen één vijand hanteerden zij echter de oude leus: 'Eén voor allen, Allen voor één', de arbeidersklasse. Over tarieven waren zij het niet snel eens, maar zij vonden elkaar op één punt in eensgezindheid. Weg met buitensporige eisen als een 8-urige werkdag of een bestaansminimum.

De SVZ zou tot op heden hun gezamenlijke vijand bestrijden. Zij voerde het CAO-overleg, zij weigerde met wilde stakers te onderhandelen, zij gaf vorm aan sociale politiek en zij hield de zwakkere broeders in het gareel die aan arbeiders-eisen wilden toegeven.

De activiteiten van de SVZ op velerlei gebied komen nog uitgebreid aan de orde, reden waarom ik deze paragraaf kort kan houden. Slechts over het karakter van deze ondernemersvereniging wil ik hier nog iets kwijt. Ze is het orgaan in de haven dat de vaak tegenstrijdige belangen van verschillende groeperingen tracht samen te smelten. Reders hebben andere belangen dan stuwadoors en stuwadoer A heeft weer andere belangen dan stuwadoer B. Er is voor hen allen echter het 'hogere' belang dat de haven goed draait en blijft draaien. Kortzichtige groepsbelangen moeten met het oog op de lange termijnbelangen het onderspit delven. De SVZ is het die als organisatie in de haven gericht is op deze algemene belangen. Zij is in tegenstelling tot de vele individuele havenkapitalen als het ware

de Totaalkapitalist. Zij heeft echter tegenwoordig meer as vroeger te maken met grote konserns die elkaar dan weer bestrijden en dan weer samenwerken, dan met kleine individuele bedrijfjes.

D 14. Machtsverhoudingen in de haven — konklusie

Als we al het voorgaande over de bedrijven in de stukgoed, overig massagoed en graan bij elkaar nemen, dan krijgen we het volgende beeld.

De Rotterdamse haven wordt beheersd door een aantal grote konserns, die in hoge mate met elkaar verbonden zijn. Al zijn er dan nog zo'n 44 stuwadoorsbedrijven, zij zijn voor het merendeel dochterbedrijven van een zevental vervoerskonserns (Internatio-Müller, Thyssen-Bornemisza, Nedlloyd, SHV, Furness, ICT en Pakhoed) en verder van vaak direkt belanghebbenden, zoals de Duitse staalbedrijven en de oliemaatschappijen.

Niets is er meer over van het beeld dat de Rotterdamse haven ons na de Tweede Wereldoorlog en vooral ook vlak daarvoor toonde: een haven beheersd door kleine familiebedrijfjes. Nee, het zijn nu de giganten die hun kapitaal in de haven investeren. Gelijktijdig met groeiende overslag. Gelijktijdig met de 'industrialisering' van het vervoer en de daaruit voortvloeiende grote investeringen in kranen, bruggen en carriers. Gelijktijdig ook met de groeiende massifikatie van het stukgoed, die samen met de groeiende overslag opslag en distributie in de hand werkte, wat grote investeringen in materieel met zich meebracht. Gelijktijdig ook met de steeds groter wordende schepen, die sneller gelost moeten worden om rendabel te zijn. Gelijktijdig ook met de stijgende loonkosten.

Gelijktijdig met al deze factoren groeide in het havenbedrijf de noodzaak van grote investeringen en dus van bundeling van belangen. Uit de oude havenbedrijven en rederijen kwamen er een aantal tevoorschijn die de anderen opslokten of vrijwillig met anderen samengingen.

Gigantiese miljoenenwinsten werden hun deel en ze richtten zich ook op allerlei andere activiteiten. Hele vervoerssystemen bouwden ze op,

waarbij de bedrijfskolom transport soms in handen van één bedrijf kwam.

De onderlinge samenwerking tussen de konserns was en is ook enorm; alles is met iedereen verbonden. Daar waar geen samenwerking voorhanden is treedt dan de SVZ als verbindend element op.

Eén aspect wil ik hier nog belichten. Al gaat het tegenwoordig dan om enorme konserns, het is niet zo, dat dat betekent dat de macht een zuiver onpersoonlijk iets is geworden. Er is nog steeds sprake van grote familiebelangen, die het wel en wee van duizenden arbeiders en hun gezinnen bepalen. Enkele van deze namen zijn reeds gevallen: Van Beuningen (Pakhoed, Smit-Internationale en Robeco), Fentener van Vlissingen (SHV, Pakhoed), maar ook: Schoufour (Frans Swarttouw), Van der Vorm (HAL), Ruys (Nedlloyd, Smit-Internationale), De Monchy (Pakhoed, HAL) en natuurlijk niet te vergeten Thyssen-Bornemisza. Thyssen-Bornemisza and de SHV zijn echte familiebedrijven, zoals de haven vroeger beheerst werd door familiebedrijfjes. De dialektiese wet van de negatie van de negatie lijkt hier treffend van toepassing: familiebedrijfjes worden door fusies en overnames van de kaart geveegd om plaats te maken voor grotere en machtiger familiebedrijven.

Hoofdstuk 4. De havenarbeiders

In dit hoofdstuk belicht ik de andere kant van de klassenverhouding in de haven. Kwamen in het vorige hoofdstuk de ondernemers aan bod, nu is het de beurt van de arbeiders.

Ik heb me hierbij een grote beperking opgelegd: de arbeiders worden slechts behandeld in hun hoedanigheid van havenarbeiders. Hoe ze verder wonen, leven en hun vrije tijd doorbrengen blijft buiten beschouwing. Vrouw en kinderen – hoe belangrijk ze voor het leven van de arbeiders ook zijn – blijven verborgen.

Wat ik wel behandel is het aantal havenarbeiders, hun sociale en regionale wortels, loon, werktijd en organisaties.

Het hoofdstuk is als volgt verdeeld:

- A 1. Hoeveel havenarbeiders zijn en waren er?
- A 2. De her- en afkomst van havenarbeiders.

- A 3. Pendelarbeid in de Rotterdamse haven.
- A 4. Buitenlandse arbeiders.
- A 5. Sociale afkomst van Rotterdamse havenarbeiders.
- A 6. Konklusie.
- B 7. Geschiedenis van de Havenarbeidsreserve.
- B 8. Het systeem van de HAR.
- B 9. Het ontstaan van de Centrale voor Arbeidsvoorziening.
- B 10. De verhouding tussen lossen en vasten in aantallen.
- B 11. Konklusie.
- C 12. Arbeidsvoorwaarden.
- C 13. Het loon van havenarbeiders.
 - o a. De na-oorlogse ontwikkeling.
 - o b. Loonverschillen in de haven.
 - o c. De lonen in het havenbedrijf en daarbuiten.
 - o d. Konklusie.
- C 14. a. De arbeidstijden te Rotterdam.
 - o b. De indeling van de arbeidstijd.
 - o c. Overwerk.
 - o d. Klaar-naar-huis.
 - o e. Reistijden.
 - o f. Vakantie en verlofdagen.
 - o g. Konklusie.
- D 15. De organisaties van havenarbeiders.
 - o a. Tot de tweede wereldoorlog.
 - o b. Na de oorlog.
 - o c. Het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties en de Federatieve Haven Vakvereniging.
 - o d. Van Unieverkeer naar Vervoersbonden FNV.
 - o e. Ledentallen van de verschillende vakbonden.
- 16. Aktiecommittees in de haven.

A 1. Hoeveel havenarbeiders zijn en waren er?

De Rotterdamse haven geeft werk aan vele duizende mensen. Dat varieert dan van vrachtwagenchauffeurs, typistes, slepers en binnenvaartschippers tot havenarbeiders. De eerste groep valt onder

het begrip 'havengebonden' werkgelegenheid, de tweede is kadegebonden.

In dit onderzoek beperk ik me tot de kadegebonden werkgelegenheid. Tot zij die fysiek zorg dragen voor de overslag van goederen uit en in zeeschepen. De mannen die in de loop der jaren de benaming 'bootwerker' of 'havenarbeider' hebben gehad. In een volgend hoofdstuk zal ik nader ingaan op de verschillende functies die zij uitoefenen. Hier beperk ik mij ertoe te bekijken hoeveel er gedurende de na-oorlogse periode zijn geweest.

In 1913 waren er in Rotterdam zo'n 13-14.000 havenarbeiders en het is opvallend dat ondanks de enorme stijging van de overslag in latere jaren het aantal arbeiders nooit veel groter is geweest. Het na-oorlogse rekord lag op 16.870 per 1 januari 1967 (zie tabel 6) maar het gemiddelde over de periode 1946-1980 bedroeg 13.570.

In vrijwel alle naoorlogse jaren tot 1967 is sprake geweest van een tekort aan havenarbeiders. De ondernemers konden niet genoeg mensen vinden om in de haven te komen werken.

Daarna was de meest opvallende ontwikkeling wel het schoksgewijs afnemen van het aantal havenarbeiders. In 1977 waren er nog 13.149 en weer drie jaar later nog maar 12.675. Een daling van 3.721 arbeiders sinds 1967. Deze afname is grotendeels het gevolg van de containerisatie en andere technische ontwikkelingen. Dat blijkt uit het volgende.

Als we alleen rekening houden met de arbeiders die rechtstreeks in dienst zijn van de verschillende havenbedrijven, dan kan de arbeidsproduktiviteit voor verschillende categorieën personeel worden berekend. In 1973 was die voor het personeel bij de gewone stukgoedbedrijven 1951,8 ton per jaar en in 1979 1953,8. Voor het personeel bij de container- en Ro/Ro-bedrijven bedroeg de produktiviteit respectievelijk 15.340,9 en 18.544,1 ton per jaar. Het beeld is enigszins vertekend doordat bij de gewone stukgoedbedrijven ook een aantal containers wordt overgeslagen, die echter statisties hier bij de containerbedrijven zijn verwerkt. De tendens is echter duidelijk: het containerbedrijf kent een veel hogere produktiviteit, die ook sneller stijgt.

Doordat de stukgoedoverslag vooral ook als gevolg van die hogere produktiviteit steeds meer per container plaats vindt, daalt de

behoefte aan personeel. Bij het machinaal- en graanbedrijf zijn dergelijke verschuivingen veel minder opgetreden. Daar is de behoefte aan personeel vrijwel stabiel na een enorme groei aan het eind van de 60-er jaren.

De algemene ontwikkeling van afnemende aantallen benodigde arbeiders in de stukgoedsektor is nog niet ten einde gekomen. Volgens het Gemeentelijk Havenbedrijf zal de werkgelegenheid in de stukgoed tot 1990 nog eens met 1.700 arbeidsplaatsen afnemen, wat nauwelijks gekompenseerd zal worden door toename van het aantal arbeidsplaatsen in de container- en Ro/Ro-bedrijven.

De afname van het aantal havenarbeiders is schoksgewijs verlopen. Het begon al direkt in de zomer van 1967 met het massaontslag van enkele honderden havenartiesten. De afname in dat jaar bedroeg 1.176 man ofwel zo'n 7% van het totaal. Meer massaontslagen kwamen in de jaren die volgden. Tot op de dag van vandaag gaat dat door. Nu zijn het vooral de bedrijven Müller-Thomsen Rotterdam (MTR) en Seaport Terminals die het nieuws halen met hun ontslagplannen.

MTR is een heel bijzonder geval in deze. Weliswaar is bij alle stukgoedbedrijven het aantal arbeiders teruggelopen, maar bij MTR is ook de lading verminderd. Vakbonden en aktiekomitees vragen zich dan ook terecht af of er hier geen sprake is van een bewuste konsernpolitiek:

"Terugtrekken uit de gevarenzone van het stukgoed en investeren in de kip met gouden eieren, de containeroverslag".

Het lijkt er inderdaad veel op dat Internatio-Müller bewust MTR kapot heeft gemaakt. Dat zou wel eens verklaard kunnen worden uit het feit dat de arbeiders bij MTR zich altijd heel strijdbaar hebben opgesteld. 'Strijdbare arbeiders kunnen staken, containers niet', zo moet de direktie van Internatio-Müller gedacht hebben.

A 2. De her- en afkomst van havenarbeiders

Toen de haven aan het eind van de negentiende eeuw begon te groeien trok zij – zoals we reeds hebben gezien – velen van buiten Rotterdam aan. Deze immigranten vormden het leger waaruit de lossen

havenarbeiders geronseld ('bestoken') werden. De vasten waren veeleer van stedelijke komaf.

Na het totstilstandkomen van de bevolkingsaanwas door immigratie ontstond langzaam een andere situatie. De meeste havenarbeiders waren Rotterdammer van geboorte. Zij waren de tweede generatie Rotterdammers, van wie Bouman en Bouman zeggen dat zij de dragers waren van 'gevoelens van oppositie en de neiging akties tot lotsverbetering te ondernemen'.

In hoofdstuk 2 noemde ik een aantal motieven voor de migratie aan het eind van de negentiende eeuw. De landbouwkrisis, die eind negentiende eeuw het Europees agrarisch bedrijf teisterde en een gevolg was van de Amerikaanse produktie, verjoeg delen van de plattelandsbevolking naar de steden. Zij was de motor van de migratie.

In de jaren tot de tweede wereldoorlog was vervolgens sprake van een voortdurend arbeidsoverschot. Werkloosheid teisterde in steeds heviger mate de arbeidersgezinnen.

Na de tweede wereldoorlog daarentegen ontstond al snel een arbeidstekort door de industrialisatie-politiek die welbewust door de regeringen in Oost en West gevoerd werd. Daarnaast nam op wereldschaal de werkgelegenheid in de landbouw af door de na-oorlogse politiek om voedsel als wapen in de klassenstrijd te gebruiken.

Binnenlandse migratie of pendel naar de steden en gastarbeid lagen in het verschietsel. Ondernemers en nationale regeringen voerden een actief beleid tot werving van pendel- en gastarbeiders. Op de eerste plaats werd dit beleid dus gevoerd door het arbeidstekort aan het eind van de na-oorlogse herstelperiode.

In 1955 werden de eerste buitenlanders voor Nederland aangetrokken, niet alleen om lege of moeilijk vervulbare vakatures te vervullen, maar vooral om de opwaartse loondruk die uit het arbeiderstekort resulteerde een halt toe te roepen. Bovendien zijn gastarbeiders en vaak ook pendelaars een garantie voor arbeidsrust. De eersten kunnen voor het minste of geringste in het vliegtuig naar hun thuisland worden gezet (zeker de zogenaamde 'illegalen'). De pendelaars zijn vaak enigszins te vergelijken met de negentiende eeuwse boerenmigranten, gevangen in de ideologische kluisters van dorpsleven en christendom.

Pendelarbeid en gastarbeid zijn zo de oplossing voor het arbeidstekort en tevens een faktor die de arbeidersklasse verdeelt.

A 3. Pendelarbeid in de Rotterdamse haven

Vanaf het begin van de jaren vijftig was ook in de haven sprake van een geregeld tekort op de arbeidsmarkt. Naast de algemene reden tot dit tekort, de versnelde industrialisatie, waren er in de haven enkele factoren die dit nog versterkten.

De stedelijke arbeiders voelden er vaak niets voor om in de haven te werken. Vele arbeiders vonden havenarbeid namelijk vuil, gevaarlijk en zwaar, terwijl daarnaast het losse karakter van de havenarbeid (zie paragraaf 6) een grote rol speelde.

Via de SVZ werden daarom al vroeg in de vijftiger jaren pendelaars aangetrokken. De eerste 510 pendelaars deden in 1950 hun intrede in de haven, maar een jaar later was dit aantal weer gedaald tot gemiddeld 116. In 1953 waren er nog maar 3. Een jaar later trad echter wederom een tekort op in de haven. Dit leidde tot enerzijds loonstijging (van gemiddeld f 64,59 per week in 1953 tot f 77,79 in 1954 voor alle havenarbeiders) en anderzijds toegenomen pendel. De drie pendelaars van 1953 zagen zich versterkt met 798 kollega's tot een totaal van 801. Het jaar daarop waren het er reeds 1352. (Het betreft hier nog steeds gemiddelden).

Alvorens wat meer te zeggen van de hoeveelheden pendelaars, wil ik hier eerst vooruitlopen op paragraaf 11 waarin de beloning aan de orde komt. Pendelaars drukken op twee manieren de lonen. Doordat pendelaars het aanbod aan arbeiders vergroten bij een gegeven vraag naar arbeiders hoeven de ondernemers de lonen niet te verhogen om more arbeiders aan te trekken.

Daarnaast hoeven vaak aan hen geen bijzonder hoge lonen te worden uitbetaald omdat ze uit gebieden komen waar het loonpeil laag ligt en ze vaak geen alternatief hebben. Een vergelijking van de per taak (periode van 4 of 4 1/2 uur) betaalde lonen aan pendelaars met die van alle Rotterdamse havenarbeiders tesamen levert het volgende beeld op.

Grafiek 2. Verhouding van de lonen der pendelaars tot de lonen van alle havenarbeiders, 1955-1966 (loon alle havenarbeiders = 100). Het loon van pendelaars lag stelselmatig onder dat van alle arbeiders; vanaf 1964 wordt dat verschil een stuk minder.

Bron: SVZ-jv]

Pendelaars verdienen dus beduidend minder dan de rest van de havenarbeiders, maar meer dan de andere CVA-arbeiders. Door de geringere mogelijkheden om overwerk te verrichten is dit verschil in de weeklonen groter.

In weinige jaren werd de pendel van groot belang voor de haven. In 1955 was reeds zeventien procent van de havenarbeiders pendelaar, in 1963 was dit dertig procent (zie tabel). Nadien is het percentage pendelaars wel weer iets gedaald, maar gedurende de gehele periode was één op de vier à vijf havenarbeiders afkomstig van buiten Rotterdam.

De met vele tientallen bussen aangevoerde niet-Rotterdamers zetten kwaad bloed bij de Rotterdamers. Ze drukten de lonen, maar werkten zeker in het begin door hun onervarenheid ook trager en gevaarlijker. De onbekendheid van de pendelaars met de haven werd in 1966 door vakbondsman W. Hulsker met het volgende voorbeeld treffend weergegeven: "Een Brabantse pendelaar die voor het eerst in zijn leven in Rotterdam was en daar zeeschepen zag, hoorde zich door de baas indelen 'buiten boord'. Luid protest van de verschrikte man: Hij kon niet zwemmen".

Of dit nu een waar gebeurd voorval betreft of niet doet weinig ter zake, het typeert de situatie. Erg geliefd bij de Rotterdamers zijn de pendelaars, de 'boeren', niet en niets kan dit beter illustreren dan de volgende uitspraak van een Rotterdamse havenarbeider over zijn kollega's: "Het zijn havenverzekers, dommekrachten zonder enig verantwoordelijkheidsgevoel, uitbeners, die nog heer en meester zijn in de haven ook. Veiligheid kennen ze niet, en ze mogen alles wat een Rotterdammer niet mag". Op hun beurt hebben de pendelaars veelal een hekel aan de Rotterdamers.

4. Buitenlandse arbeiders

Over het verschijnsel gastarbeid in de Rotterdamse haven kan ik vrij kort zijn. Het komt slechts zeer weinig voor. Aan het begin van de zestiger jaren werft de SVZ in Spanje enkele honderden arbeiders. Het zijn allen havenwerkers van beroep, afkomstig uit Melilla en Ceuta. Deze episode in de geschiedenis van de haven loopt uit op een volslagen fiasko. De meeste Spanjaarden keren al snel weer terug naar Spanje omdat daar de lonen stijgen en ze hier ontevreden zijn. In 1967 werkt er vrijwel geen buitenlander meer in de haven, die zijn er met het massaontslag van dat jaar uit gewerkt. In later jaren komen er weer enkele honderden in Rotterdam werken. In 1972 zijn het er 286 en vijf jaar later 366, maar het blijft een fractie van het totale arbeidersbestand. Ook deze arbeiders zijn niet erg geliefd bij hun Rotterdamse kollega's: "Ik ben ploegleider vanaf 1964. Bij Thomsen ben ik begonnen met Turken. Er waren daar zo'n 40 man. Nou die zijn net zo dom als ze lang zijn. Nachtmerries kreeg ik van ze. Allemaal niks, joh, die buitenlanders in de haven. Het tempo ligt te hoog. Ze kennen niet mee, hè, willen het ook niet. En ze zijn altijd bang dat ze achtergesteld worden, dat worden ze ook, maar ze vragen erom. Ze lopen maar een beetje en ze kijken maar een beetje, maar ze zien niks..."

5. Sociale afkomst van Rotterdamse havenarbeiders

Naast de regionale herkomst van havenarbeiders die we in de vorige paragrafen zagen, is het ook interessant te bezien uit welk sociaal milieu havenarbeiders afkomstig zijn. Ik heb daarvoor in de literatuur enkele beperkte aanwijzingen gevonden. In een onderzoek onder oud-havenarbeiders uit 1960 vond Bambang Oetomo het volgende: 44% van de geïnterviewden kwam uit een milieu van ongeschoolde arbeiders, 28% van geschoolde arbeiders en de rest uit de kleine middenstand (12,5%), middenstand (9%) and kantoorpersoneel (6%). Vijf jaar later vond een onderzoek plaats onder leerlingen van de Haven Vak School, waarvan gemiddeld zo'n negentig procent in de haven komt te werken. Hieruit bleek dat een kwart uit ongeschoold milieu

kwam en 59% uit een geschoold milieu. Zo'n 30% der leerlingen had een vader die in de haven werkte.

Aan de begrippen geschoold-ongeschoold zal ik hier geen aandacht schenken, maar duidelijk is wel dat de meeste havenarbeiders uit een arbeidersgezin komen. Bekeken naar de wijk waar de leerlingen wonen klopt dit ook wel. Dertig procent komt uit typiese arbeiderswijken op Noord als Oud-Mathenesse, Spangen, Crooswijk en Tussendijken.

Vijfenzestig procent komt uit arbeiderswijken op Rotterdam-Zuid:

Hoogvliet, Pendrecht, Charlois, Katendrecht, Feyenoord, Bloemhof enz.

A 6. Konklusie

De havenarbeiders komen in meerderheid uit het rotterdamse arbeidersmilieu. Een grote groep reist echter iedere dag op en neer tussen Rotterdam en de pendelgebieden. Het betreft hier mensen die door werkloosheid in hun agrarische omgeving naar de haven worden getrokken, omdat veel Rotterdammers vinden dat er geen adekwate beloning staat tegenover het havenwerk. Hetzelfde geldt voor de veel kleinere groep buitenlanders.

B 7. Geschiedenis van de havenarbeidsreserve

De reeds vermelde organisatie van de arbeid in de haven rond 1900 hield in dat een meerderheid 'lossen' tegenover een kleine groep arbeiders met vast inkomen stond. De lossen werden vaak in kroegen 'bestoken' uit de duizenden werklozen voor een baantje van een dag. Voor de arbeiders betekende dit een onregelmatig inkomen en als ze een keer werk hadden arbeidsdagen van soms 72 uur aan een stuk. De ondernemers hadden een echt reserveleger ter beschikking waaruit ze naar behoeven mensen konden aannemen. Als er geen werk was hadden ze ook geen kosten.

Toch ging dit systeem langzaam aan minder voldoen. Het inzicht drong door bij de havenbaronnen dat losse arbeiders geen band voelen met het bedrijf. Ze zijn daardoor minder betrouwbaar en moeilijker tot hard werken aan te sporen. Daar kwam nog bij dat de mechanisatie een een steeds grotere groep vaste arbeiders vereiste. Kraandrijvers,

elevatormachinisten en -schippers en laadbrugmachinisten vormden een groep die een dusdanige ervaring nodig hadden dat het zonde zou zijn ze aan de kade werkloos te laten toekijken. Hun aantal stond ook veel meer vast, aangezien dat gekoppeld was aan het aantal werktuigen.

De nadelen van het bestaande systeem voor de arbeiders zijn reeds genoemd. Zij kwamen rond de eeuwwisseling dan ook geregeld in verzet tegen de gevolgen van de arbeidsorganisatie. Mede om dit verzet een halt toe te roepen werkten de ondernemers aan een toename van het vaste personeelsbestand. Toch kwam de definitieve aanzet tot een betere regeling van de arbeid eraan.

De grote werkeloosheid en lage uitkeringen gedurende de eerste wereldoorlog leidden tot enorme onvrede. Op vrijdag 22 juni 1917 brak daarom een algemene staking uit met als eisen verhoging van de uitkeringen en instellen van een Havenreserve.

Binnen enkele dagen was de zaak beklonken: de Havenreserve werd opgericht met 4500 arbeiders. Zij hadden het eerste recht op werk en kregen bij werkeloosheid een uitkering. Een jaar later werd onder stakingsdreiging de reserve met 2000 man uitgebreid. De werkeloosheidsuitkering werd echter met 20%-30% verlaagd. Tegen deze verlaging brak een wilde staking uit, waarop de Havenreserve werd opgeheven.

De staking sleepte zich nog drie weken zonder resultaat voort en op 18 augustus gingen de arbeiders weer aan het werk. De SVZ richtte een nieuwe Havenreserve op met 2000 man. In 1919 werd deze omgezet in de Haven Arbeids Reserve (HAR) met een eerste ploeg van 6500 man en een tweede die drieduizend man omvatte. Deze laatste ploeg of 'ban' waarvan de leden – in tegenstelling tot die van de eerste ban – geen enkel recht op een uitkering konden doen gelden, werd in 1922 opgeheven.

B 8. Het systeem van de HAR

De HAR hield een wijze van arbeidsbemiddeling in die tussen haar ontstaan en verdwijnen in 1955 nauwelijks van opzet veranderd is.

De arbeiders waren verdeeld in verschillende groepen. Vooreerst waren daar de 'blikvasten'. Zij werkten altijd bij hetzelfde havenbedrijf, maar waren daar niet in vaste dienst.

Alle andere HAR-arbeiders werkten al naar gelang de behoefte in dienst van verschillende bedrijven. De HAR had dus geen arbeiders in dienst, maar was zuiver een bemiddelende instelling tussen de havenbedrijven en de arbeiders die bij haar waren ingeschreven.

De niet-blikvasten waren in drie klassen verdeeld, die werden benaamd naar de kleur van hun werkboekje:

- De blauwen: die zich dagelijks verplicht zagen zich te melden en bij gebrek aan werk recht op een uitkering hadden.
- De bruine boekjes: hadden wel meldplicht, maar kregen geen uitkering.
- De houders van weekkaarten: tenslotte kregen geen uitkering, hoefden zich niet te melden en hadden vaak nog een andere baan. Zij vormden de groep die ook wel de naam 'gelegenheidsarbeiders' droeg. Bij inschrijving door de HAR begonnen de meesten als weekkaarthouder of bruin boekje. Enkele malen per jaar bestond de mogelijkheid tot promotie naar blauw.

Op Rotterdam Noord en Zuid stonden aannemingslokalen (het 'hok') waar de arbeiders zich voor werk aanmeldden. Per dag konden ze twee taken nemen van ieder 4 of 4 1/2 uur. Als ze geen werk konden bemachtigen kregen de arbeiders een stempel. Op vrijdagavond en zaterdagmiddag volgde dan de uitbetaling via de HAR.

P. de Joinville aan wie het vorenstaande in grote lijnen is ontleend somde de voordelen op die hij in het HAR-systeem zag. Het werkte tijds- en geldbesparend, er waren altijd genoeg arbeiders, de betaling in kroegen hield op te bestaan en de arbeiders hadden geregelder werk, eventueel met uitkeringen.

In principe veranderde er – zoals gezegd – niet veel in dit systeem tot 1955. Alleen gold de garantie-uitkering sinds de HAR-regeling van 1948 voor alle lossen. Ook kregen de arbeiders vanaf die tijd uitkeringen op erkende christelijke feestdagen. De daar nog bij komende regelingen als de ongevallenuitkering van 80% en de ziektegelduitkering op basis van de garantie maakten het geheel echter nog steeds geen vetpot. Dat er echter grote vooruitgang was

geboekt in verhouding tot de situatie aan het begin van de eeuw is eveneens zonneklaar.

B 9. Het ontstaan van de Centrale voor Arbeidsvoorziening

Op 19 november 1954 werd tussen de SVZ en de vakbonden van de Unie Verkeer (NVV, KAB en CNV) overeenstemming bereikt over een nieuw systeem. De Centrale voor Arbeidsvoorziening (CVA) werd per 2 januari 1955 opgericht en de HAR opgeheven.

Beide partijen waren het eens over een zevental voordelen van de CVA boven de HAR. Het belangrijkste was wel dat de arbeiders nu niet meer met verschillende ondernemers te maken hadden, maar nog slechts met één: de Scheepvaart Vereniging Zuid.

Vanaf nu kregen alle arbeiders een dagelijks garantie-loon van 80% van het normale loon. Daarbovenop kwam per melding een betaling van drie-kwart uurloon, waardoor een arbeider die een dag geen werk vond toch bijna zijn normale loon ontving. Op de meldingstijden 07.00, 10.00 en 15.00 uur konden de arbeiders worden aangenomen.

Het werd verplicht gesteld zich twee maal per dag te melden in het hok, waar de aanname plaats had via het 'houten-baas-systeem'. Het oude systeem werd daarmee verlaten. Nu koos een baas niet meer uit de verzamelde menigte de in zijn ogen meest geschikten. Ook de arbeider kreeg de mogelijkheid duidelijk te maken waar hij wilde werken. Hij deed daartoe zijn werkboekje in een houten kastje met de naam van de uitverkoren baas. Kwam zijn keus overeen met die van de baas, dan ging hij daar werken. Was dat niet het geval, dan bepaalde de CVA waar de arbeider moest werken.

De arbeiders worden ook nu weer verdeeld in drie groepen: blauwe, bruine en groene boekjes, wat ditmaal korrespondeerde met dienstdtijd. (respektievelijk 18 maanden en langer, 6-18 maanden en 0-6 maanden). De loonhoogte nam toe met de dienstdtijd.

Van de vele andere regelingen is de volgende nog belangrijk. Per kwartaal werd een aantal arbeiders vastgesteld waar de verschillende havenbedrijven recht op hadden (kwartaalgarantie). In grote lijnen is dit systeem tot op heden onveranderd gebleven. Per 1967 werd weliswaar de CVA omgezet in een formeel van de SVZ onafhankelijke

stichting: de Stichting Samenwerkende Havenbedrijven (SHB). Het systeem als zodanig bleef onveranderd.

B 10. De verhouding tussen lossen en vasten in aantallen

Zoals we eerder al hebben gezien stonden er rond 1900 ongeveer achtduizend losse 'havenartiesten' tegenover zeventienhonderd vasten. Ook is reeds opgemerkt dat om verschillende redenen de verhouding veranderde. De havenbedrijven namen steeds meer vasten in dienst als gevolg van het stijgend aantal specialistiese functies. Ook groeide het inzicht dat vasten een betere band met het bedrijf voelen. Vlak voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren er in Rotterdam daardoor drieduizend vasten en ruim vierduizend lossen. Na de oorlog vond een echte omslag plaats. Eerst was de groep lossen nog groter dan de groep der vasten. In 1952 was voor 't eerst in de geschiedenis het aantal vasten het grootst. Vanaf die tijd nam het aantal vasten sterk toe ten opzichte van het losse bestand.

Staat 15. Aantallen vaste en losse havenarbeiders, 1950-1956

Jaar	Vast	Los
1950	4.873	5.931
1951	5.782	6.562
1952	6.146	5.494
1953	5.863	5.036
1954	6.201	5.346
1955	7.871	5.328
1956	8.647	4.257

(bron: SVZ-jaarverslag, verschillende jaren)

Deze toename had vooral te maken met het toen heersende tekort aan arbeiders. De havenbedrijven probeerden zoveel mogelijk personeel vast te krijgen, want alle personeel dat via HAR/CVA werd aangenomen moest worden gedeeld met andere bedrijven.

De bedrijven probeerden daarom ook personeel van de CVA uit te kopen. Dit kon echter bestraft worden met een lagere kwartaalgarantie.

De CVA en later de SHB werden aldus steeds meer een buffer voor kleine personeelstekorten bij de bedrijven. Op 1 januari 1978 was de verhouding zo dat een kleine tweeduizend SHB-arbeiders tegenover ruim elfduizend arbeiders in dienst van ondernemingen stond.

Ik schrijf hier met opzet niet meer 'lossen' en 'vasten', want sinds 1955 bestaan er in de rotterdamse haven officieel geen lossen meer. Iedereen heeft een vast dienstverband, waarmee de rotterdamse en in het algemeen nederlandse havens een tamelijk uitzonderlijke positie innemen. In het buitenland overheerst – de staatskapitalistische landen van het Oostblok en de Verenigde Staten daargelaten – nog steeds het los arbeidersbestand.

In Rotterdam bestaat één uitzondering: de soms vele honderden 'opstappers'. Arbeiders die via koppelbazen in de haven werken. Officieel is dit verboden, maar door de altijd aanwezige frikties op de arbeidsmarkt komt het vrijwel gedurende de hele na-oorlogse periode voor. Het verschijnsel van de koppelbazen speelde bijvoorbeeld een duidelijke rol bij de grote stakingen van 1950 en 1970. Volgens de Federatieve Haven Vakvereniging leidde de afnemende pandel in 1970 ertoe, dat er een personeelstekort ontstond. Dit werd onder andere opgevangen door het via 'ronselaars' inhuren van opstappers of 'studenten'.

Het feit dat deze losse arbeiders minder vakkennis en ervaring hebben dan de vasten, maar vaak met meer geld naar huis gaan, zet uiteraard kwaad bloed bij die vasten. In de CAO is het gebruik maken van opstappers daarom verboden, maar uitgebannen is het verschijnsel niet.

B 11. Konklusie

Het voorgaande overziend kan gesteld worden, dat:

- A. Er officieel sinds 1955 geen losse arbeiders meer bestaan in de rotterdamse haven,
- B. De oprichting van de CVA, die een eind maakte aan het verschijnsel van de losse arbeid, aansloot op een ontwikkeling waarin het aandeel van de losse arbeiders minder aan het worden was, en

- C. Bedrijven illegaal nog wel losse arbeiders aannemen (de zogenaamde opstappers).

C 12. Arbeidsvoorwaarden

De reden dat arbeiders bij een baas gaan werken is dat de verkoop van hun vermogen om te werken het enige is dat hen ten dienst staat om in leven te blijven. Ze hebben over het algemeen geen vermogen waarvan ze kunnen rentenieren; zij hebben slechts hun arbeidskracht. Dit is de algemene reden tot het in loondienst treden van mensen.

De vraag waarom arbeiders bij een bepaald bedrijf gaan werken is minder makkelijk te beantwoorden. Verschillende factoren kunnen hier een rol spelen al naar gelang de situatie op de arbeidsmarkt. In tijden van grote werkloosheid zullen veel arbeiders minder kieskeurig zijn. Er moet immers brood op de plank komen. In de voor het kapitalisme zeldzame tijden van volledige werkgelegenheid kunnen de arbeiders uit een groter aanbod kiezen. Ze zullen dan meer aspecten dan alleen het loon een rol laten spelen.

In bedrijven met arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden die de arbeiders niet bevallen zal in die situatie sneller dan elders een arbeiderstekort optreden. Elementen als los dienstverband zoals dat tot 1955 in de haven heerste kunnen bij de afweging een rol spelen. Het karakter van de arbeid, het beeld dat men van de kollega's heeft en de mogelijkheden tot promotie zijn evenzovele factoren.

Zo vrij als de keus hier voorgesteld wordt is ze echter niet. Immers, met al deze factoren in het achterhoofd en niet vergetend dat de verkoop van arbeidskracht, dus loon, het belangrijkste element van een dienstverband is, zou nooit en te nimmer iemand gevonden kunnen worden voor het vuile, zware en gevaarlijke werk dat in de maatschappij ruim voorhanden is. Er zijn zaken in het spel die de beroepskeuze onvrij maken.

Op de eerste plaats is daar de geografiese ligging van woon- en werkplaats. In principe kan iemand uit Bergen op Zoom of Edrevit (Turkije) niet in de rotterdamse haven werken. Zoals we hebben gezien bieden pendel en gastarbeid (eventueel emigratie) de oplossing voor

deze beperking. Juist dan echter is de keus het meest onvrij. Gedreven door armoede of zelfs honger trekt men naar Rotterdam. Op de tweede plaats zijn iemands jeugd, opvoeding en opleiding in hoge mate bepalend voor het later uit te oefenen beroep. In paragraaf 5 is reeds gekonstateerd dat de meeste havenarbeiders uit het rotterdamse arbeidersmilieu komen. Jongens die na de lagere school naar de Haven Vak School (HVS) gaan, zullen voor het grootste deel (92%) later in de haven terecht komen. Het feit dat aan het begin van de schooltijd aan de HVS slechts een minderheid in die haven wil werken doet daar niets aan af. Ook de leerlingen van de HVS die eigenlijk liever onderwijzer, ingenieur, architect, veearts of uitvinder willen worden (1,5%) lopen een grote kans hun leven onder de balen te moeten slijten. De zogenaamde vrije keus die de arbeidsmarkt mensen stelt om een beroep te kiezen is dus niet zo vrij als het misschien lijkt. Binnen de door het milieu opgelegde grenzen bestaat echter wel een mogelijkheid tot kiezen. Hiervoor zijn er reeds een aantal genoemd. In de volgende paragrafen zal ik twee belangrijke arbeidsvoorwaarden behandelen: loon en werktijd. De verschillende arbeidsomstandigheden komen in het volgende hoofdstuk uitgebreid aan de orde.

13. Het loon van havenarbeiders

a. De na-oorlogse ontwikkeling

Op grond van tabellen in de jaarverslagen van de SVZ die van 1947 tot en met 1966 lopen en van CBS-cijfers over latere jaren is het mogelijk geweest de voorgaande grafiek samen te stellen van de in die jaren verdiende gemiddelde reële bruto-weeklonen.

[GRAFIEK PLACEHOLDER: Grafiek 3. Ontwikkeling van het reël loon, 1947-1973 (1966 = 100).

Een vrijwel voortdurend stijging, onderbroken door drie korte dalingen in 1950, 1957 en 1968. Bronnen: SVZ-jv, CBS-sociale maandstatistiek]

Op deze grafiese voorstelling van de reële loonstijging tussen 1947 en 1973 valt wel het een van het ander aan te merken. Op de eerste plaats betreft het bruto-lonen, dat wil zeggen dat de loonbelasting en sociale verzekeringspremies eigenlijk nog van het loon afgetrokken zouden moeten worden alvorens het reële loon berekend kan worden. Anderzijds dient de kinderbijslag er nog bijgeteld te worden. In de officiële statistieken is dat geen gebruik, maar voor een tweetal jaren uit het begin en het eind van de behandelde periode zal ik dat hier laten zien.

In 1947 droeg een havenarbeider ongeveer veertien procent van zijn loon af, in 1971 was dat gestegen tot 27%. Dit betekent dat de reële loonstijging tussen beide jaren geen 168,8% bedroeg zoals de grafiek aangeeft, maar 128,2%.

De bruto-lonen zeggen niets over wat een arbeider of zijn vrouw kan kopen. Wat heeft het dus voor zin bij berekeningen van het reël loon uit te gaan van dat bruto-loon zoals het CBS doet. De groep havenarbeiders die zich verenigd heeft onder de naam Havenvuist heeft in 1980 een berekening gemaakt van de ontwikkeling van het reël netto-loon in de periode januari 1971-januari 1980. In de grafiek die zij op grond daarvan hebben samengesteld valt op, dat het loon gedurende die periode regelmatig achterbleef bij de prijzen. In negen jaar tijd steeg het reël loon volgens hen met slechts drie procent, terwijl volgens het CBS in die jaren een stijging van zes procent optrad.

Het verschil in uitkomst komt niet alleen doordat de havenarbeiders het netto-loon als maatstaf nemen en het CBS het bruto-loon. Ook een rol speelt het gegeven dat sinds 1977 bij de toekenning van loonsverhogingen om de prijsstijging te compenseren (de prijskompensatie) uitgegaan wordt van het zogenaamde 'geschoonde' of gezuiverde prijsindexcijfer.

Het belangrijkste verschil tussen dit geschoonde en het echte prijsindexcijfer is dat in het eerste geen rekening wordt gehouden met de invloed van de Belasting Toegevoegde Waarde (BTW) op de prijzen. De stijging van de geschoonde prijzen was tussen 1977 en 1979 7,9%, van de werkelijke prijzen 8,9%.

Wat de havenarbeidersgroep niet heeft kunnen herberekenen zijn alle heffingen zoals motorrijtuigenbelasting, reinigingsrecht enz. die sowieso al niet in het prijsindexcijfer zijn opgenomen.

Een derde probleem dat vastzit aan de officiële berekening van het reël loon is het volgende. Er wordt geen rekening gehouden bij de bepaling van het prijsindexcijfer met regionale prijsverschillen. In de vijftiger jaren gaf het CBS wel de prijsindexcijfers voor de grote steden. Dat van Rotterdam week toen af van het landelijk cijfer; in de Maasstad was de prijsstijging vrijwel ieder jaar iets hoger dan de landelijke stijging.

Het vierde en laatste probleem dat ik hier wil aanstippen betreft de wegingsfactoren op grond waarvan het prijsindexcijfer wordt vastgesteld. Aan alle produkten die de arbeiders kunnen kopen wordt door het CBS een zogenaamde wegingsfaktor toegekend. Anders gezegd: op grond van een konsumentenonderzoek wordt bepaald hoeveel procent van zijn inkomen de gemiddelde arbeider met vrouw en twee kinderen uitgeeft aan bepaalde produkten. Deze percentages zijn in de loop der jaren aan verandering onderhevig; het konsumptiepatroon verandert. Waar het CBS echter niet bij stilstaat zijn de verschillen tussen groepen arbeiders. Er wordt een gemiddelde berekend dat op iedereen van toepassing wordt geacht. Twee elementen maken dit echter onwaarschijnlijk.

Op de eerste plaats het reeds genoemde regionale prijsverschil. Daar komt nog iets bij. Een arbeider die in Arnhem woont heeft bossen en rekreatiemogelijkheden om de hoek liggen. Een rotterdamse arbeider moet een flink eind met de auto rijden om onder de rook van de Rijnmond uit te komen. Een stacaravan in Brabant of Zeeland is een geliefde ontsnappingsmogelijkheid voor vele Rotterdammers. Dit is slechts één voorbeeld.

De Havenvuist vroeg een viertal willekeurige havenarbeiders naar hun uitgavenpakket. Sterk in het oog springend waren de verschillen bij de uitgaven voor gas en licht tussen wat men op grond van de CBS-wegingsfactoren zou verwachten en wat ze werkelijk uitgaven:

- Gezin 1 gaf 82% meer uit
- Gezin 2 gaf 306% meer uit (!!)
- Gezin 3 gaf 97% meer uit
- Gezin 4 gaf 92,6% more uit

Als we al het voorgaande in aanmerking nemen ligt één konklusie voor de hand. Het reële loon kan in de jaren na de tweede wereldoorlog nooit zo sterk zijn gestegen als de officiële statistieken ons willen doen geloven. Zeker voor de jaren zeventig is een lichte daling waarschijnlijker dan een grote stijging.

Helaas moeten we het toch grotendeels doen met de officiële stijgingscijfers. De reeds gegeven grafiek geeft een vloeiend beeld van de ontwikkeling. Bij het in stukjes breken van de reeks krijgen we het volgende beeld:

Staat 16. Gemiddelde jaarlijkse stijging van het reël loon (in %)

- 1947-1950: 2,5%
- 1950-1955: 3,8%
- 1955-1960: 4,4%
- 1960-1965: 5,9%
- 1965-1970: 5,8%
- 1970-1973: 2,9%

Dit staatje kunnen we als volgt lezen: in de eerste jaren na de oorlog steeg het loon slechts mondjesmaat. Vanaf 1955 ging het allemaal wat sneller, maar met name de jaren zestig gaven een behoorlijke sprong voorwaarts voor de arbeiders te zien. In de jaren zeventig kwam het al snel tot stilstand, wat nog sterker tot uiting komt in de cijfers van de Havenvuist. Weliswaar zijn die niet te vergelijken met cijfers van het CBS, maar ze geven wel te denken. In de jaren 1911-1979 zou de gemiddelde jaarlijkse stijging van het reël loon ongeveer 0,4% hebben bedragen.

In het voorafgaande heb ik slechts de algemene loonontwikkeling van alle havenarbeiders laten zien in de jaren sinds de bevrijding. Hoe die ontwikkeling tot stand is gekomen is een verhaal apart.

Zoals we in een later hoofdstuk nog zullen zien, regelde in de jaren na de oorlog het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen (BBA) de industriële verhoudingen op centralistische wijze. Een loonsverhoging kon slechts plaats hebben na goedkeuring door de overheid. De loonontwikkeling werd dus van buitenaf geleid en was niet slechts het resultaat van de machtsverhoudingen tussen individuele ondernemers en

hun arbeiders. Bij alle loonontwikkelingen tot 1967 moeten we dit in het oog houden, daarna trad een periode van vrije loonvorming in. Al snel werd deze echter weer beperkt door van overheidswege afgekondigde loonmaatregelen waardoor de lonen aan een bepaalde maximum-stijging werden gebonden. Binnen deze politieke konstellatie hebben SVZ, vakbonden en arbeiders moeten manoeuvreren.

Het begon direct in 1945 al met een grote wilde staking om dertien eisen waaronder een loonsverhoging van vijftientig procent. Deze werd in Amsterdam reeds betaald, maar in Rotterdam verliepen de onderhandelingen tussen SVZ en de erkende vakbonden moeizaam. Door de wilde staking die van 28 juni tot 5 juli duurde kwam er schot in. Op 1 juli reeds werd door de SVZ de verhoging toegezegd.

In latere jaren werden de loonsverhogingen centraal bepaald. Of het nu om de Joekes-gulden (een toeslag van zegge één gulden per 1 november 1948) gaat of de drie opeenvolgende verhogingen met 5% in 1951-1952. In 1954 en 1955 kreeg de SVZ toestemming om zes procent meer loon uit te betalen ter 'bescherming' van de bedrijfstak. Het heersende arbeiderstekort werd zo getracht weg te werken. Hoger loon en pendel waren immers de middelen om genoeg arbeiders aan te trekken.

De lonen stegen in de jaren die volgden door een mengeling van overheidsmaatregelen en overleg tussen bonden en SVZ. De bonden werden geregeld onder druk gezet door hun leden. Eind 1963 bijvoorbeeld keurden de leden van de sociaal-demokratiese en de katolieke bonden de CAO-voorstellen af, waarna er een gewijzigde CAO uit de bus kwam. In 1966 gebeurde dat nogmaals: de leden verwierpen de CAO en na wijzigingen aksepteerden ze hem alsnog.

In 1969 daalde het reël loon van de havenarbeiders voor het eerst sinds 1958. De prijzen waren sneller gestegen dan de lonen. Om een herhaling hiervan te voorkomen werd een prijsindexeringsregeling ingevoerd. In het vervolg zou een toeslag van twee procent op het loon gegeven worden zodra het door het CBS berekende prijsindexcijfer voor gezinskonsumptie twee procent is gestegen. Deze indexeringsregeling leverde samen met de grote havenstaking van 1970 een gemiddelde loonstijging voor de arbeiders op van 17,3 procent.

In de zeventiger jaren was de indexeringsregeling echter niet voldoende om de reële lonen op peil te houden. De bij CAO-

onderhandelingen overeengekomen stijgingen van het reël loon bleken in de praktijk net voldoende om dat loon op peil te houden. De grote wilde staking van 1979 tenslotte leidde tot een extra loonsverhoging die door bonden en SVZ niet voorzien en gewenst was. De cijfers die ik tot nu toe gebruikt heb zijn eigenlijk vertekenend. Het betreft namelijk de totale bruto-lonen. De samenstelling van het loon komt hierin niet tot uiting. Gedacht kan hierbij op de eerste plaats worden aan het overwerk. Verder spelen allerlei toeslagen een rol. Het loon van havenarbeiders blijkt voor een aanzienlijk deel tot stand te komen door overwerk en toeslagen. Over de periode 1947-1961 kan ik dit met betrekking tot het overwerk als volgt in beeld brengen.

Grafiek 4. Basisloon van de vaste arbeiders in procenten van het werkelijk ontvangen loon, 1947-1961

(werkelijk ontvangen loon = 100)

(bronnen: basisloon, Ter Hoeven 1963, p. 403; werkelijk loon, Jaarverslagen SVZ)

[GRAFIEK PLACEHOLDER: Verloop van het basisloon dat daalt van ca. 92% in 1947 via een dieptepunt van ca. 76% in 1954 naar ca. 71% in 1961 ten opzichte van het werkelijke loon.]

Het blijkt dat over deze tijd het basisloon een steeds kleiner deel is gaan uitmaken van het werkelijk verdiende loon. Anders gezegd: een aanzienlijk deel van het loon bestaat uit gemaakte overuren (zie verderop 14.c.) en allerlei toeslagen. In de betreffende periode werden bijvoorbeeld een huurtoeslag (1957), een ruimtetoeslag (1960) en een tariefdervingstoeslag (1960) betaald.

Deze verschillende toeslagen leidden tot onzekerheid over de hoogte van het loon. In 1979 bestond het loon van stuw- en loodsen vaak voor tussen de veertien en twintig procent uit toeslagen. Er bestaan in de haven heel wat van deze extraatjes. Een havendoeslag, transportkostenvergoeding, stand-by regeling, verhoogde taaklonen, koudetoeslag, vorsttoeslag, switchpremie en meldingsvergoeding. Het grote nadeel voor de arbeiders hiervan zit 'm hierin, dat bij ziekte en tijdens vakanties slechts uitkering gedaan wordt over het kale loon.

In dit opzicht is er gedurende de na-oorlogse periode weinig veranderd. Toeslagen en overwerk brachten het loon van havenarbeiders op een 'fatsoenlijk' peil. Het is zelfs zo dat de havenarbeiders met de ontwikkeling van hun basisloon zeer vaak onder de prijsindex hebben gezeten. Niet eerder dan in 1955 steeg het reël basisloon boven het peil van 1947.

De reeds eerder gekonstateerde stijging van het reël brutoloon is dus vrijwel uitsluitend een gevolg van overwerk en toeslagen. Voor het overige waren de jaren vlak na 1945 voor de havenarbeiders een periode van matiging en armoe. Ze volgden het patroon dat ook elders in Nederland werd gevolgd. In de jaren tot 1954 als volgt te omschrijven: "De loonstop blijft in deze jaren gehandhaafd. Als de lonen verhoogd worden gaat het steeds om het inlopen van achterstand op de prijsontwikkeling."

Na die datum komt er wel enige verlichting, maar nog in 1958 was Nederland het land in Europa met de op een na laagste loonkosten. In 1966 was het verschil aanmerkelijk teruggelopen; de arbeiders begonnen ook een deel van de lusten te krijgen.

b. Loonverschillen in de haven

Tot hier heb ik gebruik gemaakt van algemene gemiddelden over de haven. Zo zijn in de grafiek voor de algemene loonontwikkeling te Rotterdam (grafiek 3) de lonen opgenomen van toezichthoudend personeel, kraanmachinisten, overige havenarbeiders in dienst van bedrijven, CvA-arbeiders met blauwe, bruine en groene boekjes en pendelaars. Het zal duidelijk zijn dat tussen deze groepen aanzienlijk loonverschillen kunnen bestaan.

Het volgende staatje laat dit ook duidelijk zien. Hierin staan indexcijfers van de verdiende bruto-lonen door verschillende groepen arbeiders, waarbij de 'overige arbeiders in dienst van bedrijven' als basis =100 zijn genomen.

Staat 17. Indexcijfers van de door verschillende groepen
havenarbeiders verdiende lonen, 1947-1965

Jaar	Toe- zichthouders	Kraanmachin.	Blauw	Bruin	Groen	Pendel
1947	139	107	89	80	70	—
1950	137	105	89	82	77	—
1955	139	113	94	90	80	85
1960	134	115	90	83	77	74
1965	130	119	—	—	—	91

(Voor alle jaren geldt: Overige arbeiders in dienst van bedrijven = 100)

(bron: Jaarverslagen van de SVZ, verschillende jaargangen)

Een aantal ontwikkelingen is interessant. De kraanmachinisten nemen blijkbaar een steeds belangrijker positie in, hun lonen stijgen in ieder geval relatief zeer sterk. Lossen en pendelaars worden in de loop der jaren steeds meer gelijkgetrokken aan de vasten. De CvA-arbeiders zakken na de aanvankelijke euforie van hun vaste dienstverband met hogere lonen echter weer terug.

Het zal duidelijk zijn dat al het in de voorgaande bladzijden besprokene meer of minder geldigheid heeft voor de verschillende groepen. Toch is de onderverdeling naar loon nog niet volledig. Binnen de groep havenarbeiders in vaste dienst bij een bedrijf bestaan ook nog aanmerkelijke verschillen. Dit hangt af van de functie die zij vervullen en uiteraard de uren die zij maken.

Om me hier tot de functie te beperken. Voor het jaar 1975 heb ik de CAO's voor het stukgoedbedrijf, het machinaal bedrijf en de ECT naast elkaar gelegd. Dan blijkt dat voor deze drie sectoren het basis weekloon uiteenloopt van f 330,10 tot f 492,23. De laagstbetaalde is de werker in het machinaal bedrijf zonder ervaring en de hoogst betaalde is de all-round ECT-arbeider. Overigens heb ik dan de echt laagstbetaalde arbeiders, de jongeren die in het stukgoedbedrijf op achttienjarige leeftijd met f 206,54 naar huis gingen, zelfs nog buiten beschouwing gelaten.

c. De lonen in het havenbedrijf en daarbuiten

Een interessante vraag die we ons kunnen stellen is: verdienen havenarbeiders meer of minder dan andere arbeiders. De cijfers van SVZ en CBS geven een aardig inzicht in die vraag. Omdat de cijfers niet helemaal op elkaar aansluiten heb ik twee grafieken gemaakt. De eerste gaat over de periode 1947-1966, de tweede over 1962-1973.

Grafiek 5a. Lonen van havenarbeiders in verhouding tot de lonen van mannelijke nijverheidsarbeiders, 1947-1966

(lonen havenarbeiders = 100)

(bronnen: SVZ-jv, CBS-sociale maandstatistiek)

[GRAFIEK PLACEHOLDER: Lijn die vanaf ca. 114% in 1947 daalt naar ca. 104% in 1950, piekt rond 108% in 1952, daalt tot onder de 100% in 1955, en na schommelingen rond 1966 sluit rond de 100%.]

Grafiek 5b. Lonen van havenarbeiders in verhouding tot de lonen van mannelijke nijverheidsarbeiders, 1962-1973

(lonen havenarbeiders = 100)

(bron: CBS-sociale maandstatistiek)

[GRAFIEK PLACEHOLDER: Lijn die tussen 1962 en 1966 rond de 100% schommelt, stijgt tot ca. 105% in 1966, inzakt tot ca. 94% in 1969/1970 en daarna weer herstelt richting de 98% in 1973.]

Het beeld is duidelijk. De havenarbeiders hebben gedurende de gehele eerste periode een achterstand in loon gehad op de mannelijke industrie-arbeiders. Zij het dan dat deze achterstand steeds kleiner werd. Vanaf 1967 zijn de gemiddelde bruto-havenlonen hoger dan de industrielonnen.

De inzinking in 1969 kan – zoals we hebben gezien – verklaard worden uit de hoge prijsstijging in dat jaar. In 1970 wurde dat ruimschoots gecompenseerd door de prijsindexklausule die toen in de CAO is opgenomen. Belangrijker is echter de grote wilde staking van dat jaar.

Het lijkt gezien de eerder gedane konstatering dat de lonen in de havens in de jaren zeventig nauwelijks zijn gestegen niet onwaarschijnlijk dat het nivo rond de 100 is blijven schommelen. Ook in de metaalindustrie is in ieder geval in de jaren 1972-1976 sprake

geweest van een nullijn. Er is weinig reden om aan te nemen dat dat elders anders is geweest.

Samengevat komt het erop neer dat de havenarbeiders eind jaren zestig een jarenlang opgelopen achterstand in hebben gehaald. In de jaren zeventig zijn de verschillen vermoedelijk minimaal geweest.

d. Konklusie

Op de lonen zal ik in het volgende hoofdstuk nog terugkomen. Daar wordt een nadere specificatie van de lonen naar functie uitgewerkt.

Tot hier kan echter reeds het volgende gekonkludeerd worden.

Nadat tot het midden van de jaren vijftig de lonen op een minlijn hebben gezeten trad een stijging op. Deze had voor een groot deel te maken met het tekort aan arbeiders dat toen heerste. In de zestiger jaren groeiden de lonen snel en vooral door de staking van 1970 schoot de loonindex omhoog. De toen volgende periode gaf weer een geheel ander beeld te zien; de lonen zaten vrijwel op een nullijn. Een groot deel van het door de havenarbeiders verdiende loon bestaat uit toeslagen en extra verdienste door overwerk, wat de uiteindelijk te verdienen lonen onzeker maakt. Gedurende lange tijd verdienden de havenarbeiders desondanks minder dan andere handarbeiders. Eerst in de zestiger jaren veranderde dit.

14.a. De arbeidstijden te Rotterdam

Eerder reeds heb ik het gehad over de lange werktijden die aan het begin van deze eeuw werden gemaakt. De stakingsgolven en internationale revolutiedreiging die aan het eind van de eerste wereldoorlog het internationale kapitaal teisterden dwongen overal konsessies af. Zaken die voorheen niet hadden gekund bleken nu ineens mogelijk.

In het havenbedrijf werd bijvoorbeeld de achturige werkdag ingevoerd. Bij een werkweek van vijf dagen plus de zaterdagmorgen hield dat een 45-urige werkweek in. Een enorme vooruitgang met de voorafgaande periode. Het gevaar voor de bourgeoisie was echter snel geweken. Ze durfde weer terug te strijden en toen de vakbonden in de haven een

loonsverhoging eisten van 25% voor de losse arbeiders hield zij haar poot stijf.

Een grote staking was het gevolg (14 februari - 2 april 1920), maar de ondernemers waren niet bang meer. De stakende arbeiders leden een gevoelige nederlaag en en passant werd voor het machinaal bedrijf de kontinudienst ingevoerd. In drie 'spillen' van $\frac{1}{2}$ uur werd daar vanaf die tijd kontinu gewerkt. Vrije zaterdagmiddag en 45-urige werkweek begonnen te wankelen.

In 1922 wensten de ondernemers een loonsverlaging van tien procent toe te passen. De laatste grote staking voor de oorlog brak uit. Na vijf dagen reeds gingen de vakbonden door de knieën en op 31 mei hervatten de arbeiders het werk. Deze nederlaag kostte de Centrale Bond veel leden en lang nog bleef ze in het geheugen van de arbeiders hangen. Een nieuwe CAO werd vervolgens afgesloten op 22 januari 1923. De lonen daalden met zeven procent en de werktijd werd weer verlengd. Acht-en-een-half uur bij een 48-urige werkweek waren de nieuwe arbeidstijden. In de Stuwadoorswet van 1931, een aangepaste versie van de in 1914 ingevoerde wet, werd dit nog eens wettelijk vastgelegd.

Na de tweede wereldoorlog werd door de regering direkt een 48-urige werkweek voor het hele bedrijfsleven verplicht gesteld. Deze maatregel werd op twee gronden genomen. De uurlonen waren zo laag dat bij werkweken van minder dan 48 uur sommige arbeiders onder een bestaansminimum uit zouden komen. De tweede reden was verhoging van de produktie. Ook in de havens werd de normale werkweek dus op 48 uur gesteld.

In 1945 en 1955 staakten de arbeiders tevergeefs voor verkorting van de arbeidstijd, maar niet voor 1958 werd de werkweek verkort. Per 19 januari van dat jaar, dus bijna veertig jaar na de eerste invoering van de 45-urige werkweek, werd een werkweek ingevoerd van 45,75 uur voor de stukgoed. Het machinaal bedrijf ging 40 uur per week werken. In 1961 werd vervolgens de vrije zaterdag ingesteld met de verplichting eens in de drie weken op zaterdag te werken, de zogeheten kloszaterdag. De werkweek bedroeg inmiddels 43,75 uur. De verkorting van de werkweek ging nu snel: 1967 41,25, 1969 40 en 1973 38,75 uur.

In 1978 was door deze veranderingen de situatie als volgt: ECT, stukgoed en graanbedrijf werken 38,75 uur in de normale arbeidsweek en het machinaal bedrijf 38,25 uur in kontinudienst.

b. De indeling van de arbeidstijd

De hierboven weergegeven werkweek wordt uiteraard niet aan een stuk door gedraaid. Allerlei schema's (cyclussen) zijn uitgedacht om zo veel mogelijk uur per dag de arbeiders aan het werk te houden. Stukgoed. Tot de invoering van de vrije zaterdag werd normaal gewerkt op zaterdagmorgen en kon arbeid op zaterdagmiddag en zondag verplicht worden. In de week waren verschillende arbeidstijden mogelijk. Zo bestonden er in 1948 een ochtendtaak, een middagtaak, een avondtaak, een 1e nacht- en een 2e nachttaak. Goed beschouwd werd er dus de gehele week in het stukgoedbedrijf gewerkt. Echter niet volgens een kontinu-rooster, er zat een grote afwisseling in de te werken taken. Waar echter containers ingevoerd werden om de ligtijden van schepen te verkorten, daar kwam natuurlijk ook de gedachte op om arbeiders continu aan het werk te hebben. Invoering van kontinudienst zou de ligtijden immers nog verder kunnen verkorten en bovendien de haveninstallaties efficiënter laten gebruiken.

In juli 1970 kwam Backx, de toenmalige voorzitter van de SVZ, met een streng vertrouwelijk rapport, waarin hij stelde dat op langere termijn voor de gehele haven gestreefd moet worden naar vol-respektievelijk semi-kontinu. In het akkoord dat naar aanleiding van de havenstaking van dat jaar tussen vakbonden en SVZ werd gesloten, werd reeds een begin gemaakt met de invoering van de kontinu-arbeid. Een cyclusrooster werd ingesteld met vier cyclussen.

De meeste arbeiders kozen toen voor de zogenaamde D-cyclus. Zij werken nu twee weken dagdienst (07.30-16.00 uur), 1 week avond (16.30-00.45 uur) en een keer per drie weken 's zaterdags (07.30-16.00 uur of 16.30-00.45 uur). De tweede nachttaak verdween uit het rooster. Het wachten was nu op het eerste echte kontinu-rooster. Dat kwam in 1980 bij Quick Dispatch. In de eigenlijk containerbedrijven is de ontwikkeling nog veel verder gegaan.

Kontainersektor. In de kontainerbedrijven golden aanvankelijk de gewone stukgoedregelingen, maar al snel werd er kontinudienst ingevoerd. In 1971 was het zover. Bij de ECT bestonden ten tijde van de CAO voor 1975 vier werkschema's: dagdienst, een week dag en een week avond (1 om 1), drie-ploegendienst en volkontinu. Arbeiders in de volkontinu werken als volgt:

- 1e week: maandag/donderdag 07.15-15.30 uur
- 2e week: maandag/zondag 15.15-23.30 uur
- 3e week: woensdag/zondag 23.15-07.30 uur
- 4e week: maandag/dinsdag 23.15-07.30 uur, vrijdag/zondag 07.15-15.30 uur

Anders gezegd komt het hierop neer: 7 dagen werken, 3 vrij, 7 werken, 2 vrij, 7 werken, 2 vrij en weer van voren af aan. Ter compensatie van het iets te veel gewerkte krijgt men per vier weken één vrije dag extra.

Bij het andere kontainerbedrijf, Unitcentre, wordt semi-kontinu gewerkt. Toen in 1975 de direktie daar volkontinu wilde invoeren brak daartegen een korte wilde staking uit.

Graanbedrijf. Ook de arbeiders in de graanbedrijven zijn lange tijd onder de stukgoed-CAO gevallen. Ook hier echter wilden de ondernemers kontinu-dienst invoeren en dit met steun van de bonden. De arbeiders hebben zich in 1973 al tegen kontinu-roosters verzet, onder andere met een handtekeningenactie en stiptheidsakties. Twee jaar later is het echter doorgedrukt.

Eerst gingen de bonden akkoord met de maatregel dat alleen nog arbeiders aangenomen werden die bereid zijn drie-ploegendienst te draaien. Vervolgens werd na een voorlichtingsactie onder de zeshonderd arbeiders een stemming gehouden over de drieploegendienst. Een meerderheid bleek echter tegen. Wat dus gedaan? Nog een stemming. Weer een meerderheid tegen. Wat toen gedaan?.....alweer een stemming en weer een meerderheid tegen.

Er moest iets anders bedacht worden, anders zou die drieploegendienst er nooit komen. De notaris bood de helpende hand. Bij de laatste stemming hadden 263 arbeiders tegen gestemd, 221 voor en 96 blanco. Dé oplossing was dus de voor- en blanco-stemmen bij elkaar op te tellen en een meerderheid bleek ineens voor.

Een handtekeningenactie onder de controlebedrijven van de GEM, waar tachtig procent tekende, haalde niets meer uit. Op 'demokratiese' wijze had de directie er een beslissing van haarzelf doorgedrukt en de vakbonden vonden het wel best zo. Bij de GEM en Grainwave zijn sindsdien de arbeidstijden als volgt geregeld. Er bestaat een dagdienst, een twee-ploegendienst en een drie-ploegendienst. Bij de laatste wordt de eerste week zes dagen dagdienst gedraaid, na een day vrij volgen vijf dagen met avonddienst. Twee dagen vrij scheiden de avonddienst van vijf nachtdiensten, waarna wederom twee vrije dagen volgen en het schema weer overnieuw kan beginnen.

Machinaal. In de machinale sektor, de vanouds technies verst ontwikkelde sektor, bestaat al langer kontinu-werk dan in de andere sectoren. Eigenlijk gaat het echter om semi-kontinu, want het rooster loopt in de week-einden niet door. In drie spillen wordt een vijfdaagse werkweek gemaakt, waarbij de ene week de ochtendspil wordt gemaakt, de volgende week de middag-avondspil en de derde week de nachtspil. Eens in de drie weken – evenals in de stukgoed – een kloszaterdag completeert het schema. Overigens bestaat sinds 1974 bij de Europoort CV vierploegendienst.

De werktijden zoals die tot hier behandeld zijn wekken een redelijke indruk. De gemiddelde normale arbeidsweek is niet bijster lang, al leven er onder de arbeiders al verlangens naar een 35-urige werkweek of een zes-urige werkdag. Onder druk van de wilde staking van 1979 werd bij de ECT al snel na de werkhervatting vijf-ploegendienst met verkorting van de arbeidstijd tot 33,5 uur aangekondigd. Dit ging echter wel ten koste van het loon.

Over kontinu-dienst is de laatste jaren heel wat literatuur verschenen, maar overheersend is toch zeker vanuit de kant van de arbeiders – dat het fnuikend is voor de gezondheid en in ieder geval voor het sociale leven. Een container-werker die uit de nachtdienst kwam, zei:

"Dan kom je woensdagmorgen thuis en dan is het eigenlijk zonde om naar bed te gaan. Want je hebt enkel die woensdag maar, dat is dan een slaapdag en een donderdag vrij, dat is veel te kort. Want die woensdag ga je niet naar bed, want je hebt maar twee dagen in feite. En als je woensdag gaat liggen slapen, dan heb je eigenlijk niets meer."

Lid van bijvoorbeeld een voetbalklup worden is er bij volkontinu niet meer bij en ook feesten en partijen schieten er noodgedwongen vaak bij in. "Dit alles betekent dat het werken in de vol-continu bedreigend voor de gezondheid is en nadelig voor het welbevinden en levensgeluk."

En dan te bedenken dat alle werk in de haven overdag kan plaatsvinden. Er is geen enkele technische noodzaak tot kontinu-arbeid. Puur winstbejag is de grond voor het kontinu-bedrijf in de haven. Niet alleen in de haven trouwens, voor ruim de helft van de kontinu-bedrijven in Nederland geldt dit.

De vijfploegendienst, recentelijk zo warm aanbevolen door de vakbeweging, is uiteraard geen wezenlijke oplossing. De vrije tijd neemt iets toe, maar de het lichaam en de geest ontregelende ploegenwisseling blijft gewoon bestaan.

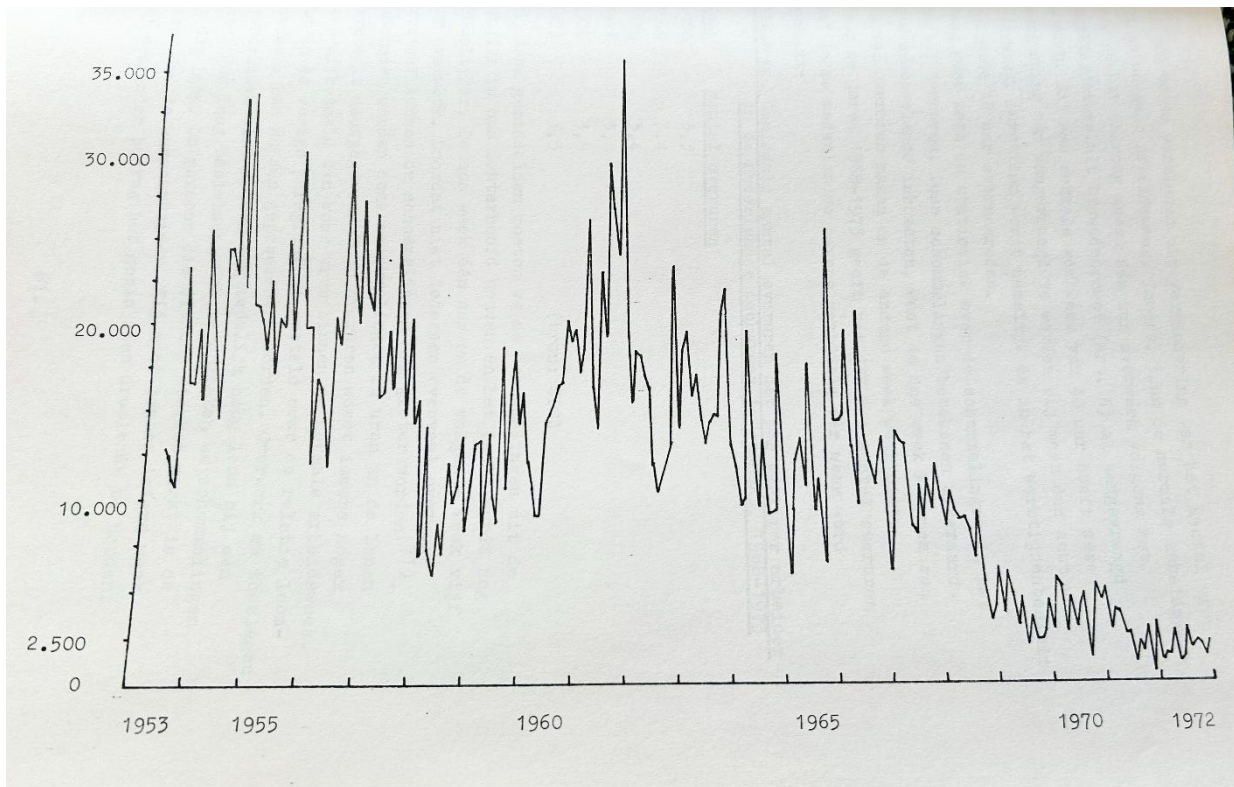
Het eerste probleem dat gesignaleerd kan worden bij de behandeling van arbeidstijden in de haven is dus de ploegendienst en in het algemeen de onregelmatigheid van het werk. Daar blijft het echter niet bij, want er bestaat nog een voor de haven karakteristiek en voor de arbeiders nadelig verschijnsel. Naast de in werkschema's en roosters ingebouwde onregelmatigheid kennen we in de havenbedrijven een andere onregelmatigheid. Het vele overwerk en klaar-naar-huis.

c. Overwerk

In de CBS-uitgave Sociale Maandstatistiek worden al jaren uitgebreide tabellen bijgehouden van de verleende vergunningen voor overwerk in de rotterdamse haven. Voor de periode 1953 tot en met 1972 heb ik die in een grafiek uitgezet. Deze grafiek treft de lezer op de volgende bladzijde aan.

Twee dingen vallen direkt op. Op de eerste plaats de duidelijk afnemende tendens. Dit moet in eerste instantie zeker niet verklaard worden uit de veronderstelling dat het aantal overuren per arbeider is afgenomen. Eerder is de afname te verklaren uit vermindering van het aantal uren in de normale arbeidsweek.

Grafiek 6. Vergunningen voor overwerk in arbeidsuren x 1.000, 1953-1972



[GRAFIEK PLACEHOLDER: Curve die schommelt tussen de 25.000 en 35.000 vergunningsuren in de jaren 1953-1956, daarna stapsgewijs daalt tot onder de 10.000 uur vanaf het midden van de jaren 60 en uitstroomt rond de 2.500 uur in 1972.]

(bron: Sociale Maandstatistiek)

Immers, toen de normale arbeidsweek nog 48 uur bedroeg moest één uur overwerk volgens het Werktijdenbesluit Stuwadoorswet (art. 6) al aangevraagd worden. Bij een normale werkweek van 40 uur hoeft deze vergunning pas aangevraagd te worden bij meer dan acht uur overwerk. Eerst dan wordt namelijk de in het Werktijdenbesluit genoemde 48 uur overschreden.

Veel meer zegt de statistiek over de schommelingen in het aantal overuren. Deze schommelingen betekenen uiteraard ook schommelende inkomsten, want de ene week kan men een aantal overuren maken en de andere week weer niet. Voor de jaren 1968-1973 geeft het CBS het

aantal overuren dat in de nederlandse havens gemiddeld per week werd gemaakt:

Staat 18. Gemiddeld aantal overuren dat per week per arbeider in de nederlandse zeehavens is gemaakt, 1968-1973

Jaar	Aantal overuren
1968	3,3
1969	3,4
1970	3,4
1971	3,0
1972	3,8
1973	3,3

(bron: CBS)

Bij deze gemiddelden moeten we de schommelingen uit de grafiek in ons achterhoofd houden en het beeld wordt nog duidelijker. De ene week één uur en de volgende week vijf uur overwerk. Doordat niet iedereen evenveel overwerk verricht kunnen de schommelingen nog groter worden. Bovendien worden deze schommelingen in uren in de lonen versterkt doorgegeven. Voor overuren wordt immers hoger loon uitbetaald dan voor uren binnen de normale arbeidsweek.

Wat in de vorige paragraaf is gesteld over de relatie loon-overwerk kan nu dus gepreciseerd worden. Overwerk en toeslagen veroorzaken niet alleen een redelijk hoog loon bij een overigens laag basisloon. Ook veroorzaken ze schommelingen in dat loon. De persoon die dit het sterkst merkt is de vrouw van de havenarbeider. Zij moet immers iedere week met een ander bedrag het gezin zien draaiende te houden.

d. Klaar-naar-huis

Terwijl de werkdag door overwerk verlengd wordt, wordt ze door klaar-naar-huis juist verkort. 'Klaar-weggezen' is een systeem waarbij de arbeiders opdracht krijgen op een bepaalde dag een zekere klus te klaren. Zodra ze daarmee klaar zijn mogen ze naar huis. Voor het bedrijf heeft dat het voordeel dat de boot eerder klaar is. En voor de arbeiders? Ze zijn eerder thuis, hebben meer vrije tijd.

"Je hoort wel 'ns zeggen: die zijn om elf uur klaar geweest met honderddertig, honderdveertig ton. (...) Kom je om één uur thuis in plaats van om half vier. Volgens mij lééft het bedrijf er gewoon van. (...) 't Komt erop neer dat jij je rug loopt te verslijten voor de winst van het bedrijf en toch doe je het."

Officieel is iedereen tegen, maar het blijft in de praktijk gewoon gebeuren. De arbeiders zijn bereid hun rug en gezondheid te slopen om een paar uur eerder thuis te zijn en het bedrijf heeft er grote baat bij. Bonden en arbeidersgroepen verzetten zich er altijd tegen. Soms breekt er zelfs een staking uit naar aanleiding van klaar-naar-huis, zoals op 7 november 1977 toen tweehonderd arbeiders van het Nederlands Transport Bureau tegen klaar-naar-huis staakten. Het blijft echter bestaan. Vooral pendelaars doen het graag, dan ontlopen ze het spitsuur.

"Dat de pendelaars zo hard werken is wel te begrijpen. Die jongens komen vaak van ver: Zeeland, Brabant en ook wel Utrecht. Die willen weer zo snel mogelijk thuis zijn. Als ze om 14.30 uur klaar zijn met hun werk dan zijn ze snel thuis. Want dan zijn er nog geen files. Maar zijn ze om 16.00 uur klaar dan duurt het twee maal zo lang. Daarom werken ze zo hard in die haven."

Dit is een extra reden voor tegenstellingen tussen Rotterdammers en pendelaars.

e. Reistijden

Waar in officiële publikaties vrijwel nooit aandacht aan besteed wordt als het gaat om de arbeidstijd, dat zijn de reistijden. Het is duidelijk dat deze voor de pendelaars heel lang kunnen zijn, maar ook voor de Rotterdammers valt het niet mee. Zeker niet nu steeds meer bedrijven naar het westen opschuiven en tegelijk de arbeidersbevolking naar de slaapsteden en wijken is gedirigeerd. Om die reden is de ondernemingsraad van de ECT bijvoorbeeld tegen verplaatsing van het bedrijf naar de Maasvlakte. Al met al zijn werkweken inklusief reistijd – want dat is wat voor de arbeider telt, de tijd die hij van huis is – van vijftig tot zestig uur geen uitzondering.

f. Vakantie- en verlofdagen

Op jaarbasis bezien behoren deze twee uiteraard ook bij de arbeidstijd. Veel valt er overigens niet over te zeggen, behalve dat ze zijn toegenomen.

In 1948 kregen vaste arbeiders per gewerkte maand één dag vakantie met behoud van loon. Negen jaar later kwamen er drie dagen bij plus een vakantietoeslag van een-zesde weekloon. In 1962 werd de toeslag een-vijfde van het weekloon en kregen de arbeiders met een lang dienstverband extra dagen. Drie jaar later werd de vakantie verlengd naar 17 dagen, kregen jongeren tot twintig jaar er drie extra en werd op de vakantietoeslag een extra toeslag van 12% gegeven.

In 1969 trad een verslechtering op. Zestien dagen vakantie, minder extra dagen voor lang dienstverband en een vakantietoeslag van vijftien daglonen. Deze verslechtering had te maken met de gelijktijdige verkorting van de arbeidsweek naar veertig uur. Een gestage uitbreiding van het aantal vakantiedagen leverde een totaal op van 25 in 1980.

g. Konklusie

Nadat de eerste dertien jaar na de bevrijding de arbeidsweek op 48 uur lag werden de werktijden in de zestiger jaren in hoog tempo verkort. Vanaf 1970 is steeds grotere druk op de arbeiders uitgeoefend om in kontinudienst te gaan werken. De containersektor kent reeds vanaf 1971 een kontinu-rooster met vier-ploegendienst, maar ook in de andere sectoren is deze dienst in opmars. Klaar-naar-huis en het vele overwerk maken de werktijden erg wisselend, terwijl de lange reistijden de werkweek extra verlengen.

D. 15. De organisaties van havenarbeiders

Over de funktie van vakbonden onder het kapitalisme bestaan verscheidene meningen. Die zal ik hier niet uitgebreid behandelen, maar wel wil ik er in het kort enige opmerkingen over maken.

Men behoeft de individuele geschiedenissen van vrijwel alle vakbonden in alle landen maar te bekijken om te beseffen, dat de vakbond als organisatie er niet op is gericht het bestaande maatschappelijke systeem omver te werpen. Slechts enkele voorbeelden zijn er te vinden van vakbonden die van begin tot het eind 'revolutie' in het vaandel hadden staan en daar ook naar handelden.

Ik zal hier niet verder konkreet op ingaan, want dat zou te ver van de rotterdamse haven voeren. Maar of men nu de boeken van het echtpaar Webb leest of de studie van F. de Jong Edz. om maar niet te spreken van de geschiedenis van de amerikaanse teamsters, steeds dringt zich het beeld op van een vakbeweging die zich met handen en voeten heeft gebonden aan het belang van de bestaande maatschappij. De vakbeweging als maatschappelijk verschijnsel kan dan het beste worden beschouwd als een organisatie ter behartiging van de belangen harer leden binnen de grenzen van die maatschappij. Wanneer de leden die grenzen raken of zelfs overschrijden vinden ze dan ook steevast niet alleen politie en leger, maar ook het vakbondsapparaat tegenover zich. Binnen de maatschappelijk aanvaardbaar geachte marges strijdt de vakbeweging echter voor de belangen van her leden.

Zo vervult ze in het kapitalisme een onmisbare functie; die van regulator van de arbeidskracht. Ze is noodzakelijk:

"om te verhinderen, dat onder de druk van een almachtig kapitaal de arbeiders zo verzwakt en vernietigd worden, of anders zo tot een wanhoopsstrijd op leven en dood aanzet, dat ze voor het kapitaal zelf onbruikbaar worden."

a. Tot de tweede wereldoorlog

De eerste vakbond in de rotterdamse haven was het resultaat van een staking. In 1889 brak de eerste grote havenstaking uit voor loonsverhoging. De arbeiders verenigden zich gedurende die staking in de Rotterdam Branch van de engelse Dock, Wharf, Riverside and General Labourer's Union. Deze bond die weer snel van het toneel verdween was het begin van een stroom van kleine bondjes. Enkele groeiden incidenteel uit tot machtige bonden met duizenden leden, zoals de

Nieuwe Nederlandsche Bootwerkersbond die in 1896 vierduizend leden telde.

In reactie op de radikale Rotterdam Branch werd direkt met financiële steun van de havenbaronnen een anti-socialistische bond opgericht. In 1900 volgde het protestantse Patrimonium en een jaar later ontstond een rooms-katolieke vakbond. Tot de eerste wereldoorlog bleef het vakverenigingswezen in de haven een rijk geschakeerd panorama bieden: bonden komen en gaan.

Eerst in 1918 kwam het tot centralisatie ter linkerzijde. De Centrale Bond van Transportarbeiders (CBT) werd opgericht als onderdeel van het Nederlandsch Verbond van Vakverenigingen (NVV). De CBT vertegenwoordigde daarmee de 'moderne' stroming in de vakbeweging. De stroming die door overleg naast eventueel staken haar leden een beter bestaan wil garanderen binnen het kapitalisme.

Daartegenover stond de oudere, syndikalistiese vleugel van het Nationaal Arbeids Secretariaat (NAS) die een revolutionair perspectief voor ogen had. Ze wilde bijvoorbeeld geen Collectieve Arbeids Overeenkomsten afsluiten, want "een contract is maar scheurpapier". In 1916 vond deze stroming haar representant in de Nederlandsche Federatie van Transportarbeiders.

Naast deze twee grote bonden – waarvan de Federatie de grootste was omdat zij haar rekruteringsveld vooral onder de losse arbeiders had – stonden de konfessionele organisaties. De Nederlandsche Bond van Christelijke Fabrieks- en Transportarbeiders (CNV) en de Nederlandsche R.K. Bond van Transportarbeiders te water en te land St. Willibrordus (RKWV).

De periode van centralisatie rond de eerste wereldoorlog was tevens de periode van groeiende ledentallen. In vroeger jaren was sprake van een lage organisatiegraad. Gaastra voert in zijn studie naar de arbeidsverhoudingen in de rotterdamse haven rond 1900 drie oorzaken daarvoor aan:

1. het grote aantal losse arbeiders, die moeilijker dan vasten tot organisatie te bewegen zouden zijn;
2. het ontbreken van een groepsgevoel als gevolg van de migratie naar Rotterdam. Veel van de lossen waren nieuwkomers;
3. daarnaast kwam er weinig stimulerende invloed van buiten de groep havenarbeiders om tot vakorganisatie over te gaan.

De ledengroei in de jaren na 1914 zou volgens Gaastra het gevolg zijn van twee factoren. De afnemende handelsbeweging bewerkte dat er nog slechts een hechte kern van havenarbeiders overbleef, waardoor de onderlinge band of kohesie toenam. Daarnaast speelde de noodregeling-Treub natuurlijk een grote rol. De werkloosheidsuitkeringen werden nu immers via de vakbonden geregeld. Door deze factoren nam het percentage georganiseerden toe van een ruime minderheid in 1913 tot 75% in 1919. In de jaren 1920-1940 veranderde er weinig.

b. Na de oorlog

Onder invloed van de algemene samenwerkingstendens vlak na de bevrijding en ook als voortzetting van de vooroorlogse ontwikkeling verbonden de drie vakbonden uit NVV, Katholieke Arbeiders Beweging (KAB) en CNV zich in 1945 in de Unie-Verkeer. De namen van deze drie luiden inmiddels: Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf, de Nederlandsche Bond van Christelijke Fabrieks- en Transportarbeiders en de Nederlandsche R.K. Bond van Transportarbeiders St. Bonifacius. Het NAS en zijn Transport Federatie waren in het begin van de oorlog verdwenen en keerden niet terug.

De bonden van de Unie-Verkeer onderhandelden weliswaar uit naam van de duizenden havenarbeiders met de SVZ, maar veel vertrouwen genoten zij niet onder de arbeiders. Slechts zeer weinigen werden lid, wat zeker veel te maken had met de op z'n zachtst gezegd merkwaardige houding van het NVV tegenover de fascistten in de oorlog.

Wel veel aanhang kreeg de Eenheids Vak Beweging (later: Eenheids Vak Centrale, EVC) die niet belast was met een halfslachtig oorlogsverleden én de verdeeldheid van de vooroorlogse vakbeweging. Kommunisten en syndikalistten, maar ook vele anderen vonden elkaar in de EVC en in het bijzonder in haar Algemene Bedrijfsbond Transport (ABT). Arie Slaager bijvoorbeeld vermeldt in zijn autobiografiese brosjure dat hij van het NVV overstapte naar de EVC na de eerste na-oorlogse staking die door het NVV niet werd gesteund:

"We werden trouwens allemaal lid van de EVC, omdat we een Eenheidsvakbeweging erg nodig vonden. Want er viel veel te veranderen

in het arbeidsklimaat." De EVC-ABT was dus in de eerste na-oorlogse jaren de grootste vakbond in de haven.

Zeker was het niet zo dat de EVC een staak-maar-raak politiek voerde, zoals door tegenstanders wel beweerd werd. Ook binnen de EVC werd rekening gehouden met andere zaken als het direkte arbeidersbelang. Met het eigen belang van de organisatie bijvoorbeeld. Zo vertelde een oud EVC-voorman in een gesprek met Huub Sanders, Cor Smit en mij enkele jaren geleden het volgende verhaal: "We hebben nog es gelachen met een staking bij Wilton, toen was 't om twee procent en daar zat ik zogenaamd niet in. D'r was een soort kommittee, dat leidde de staking, ik niet. Als we gingen demonstreren dan zorgden de jongens wel dat er niemand bij me kon komen en al deed ik niet mee dan kwamen ze om raad en dan zat ik wel ergens. Die procent was ons toegezegd maar die kwam maar niet af. (...) Wij bij de EVC zaten te donderjagen: hoe krijgen we nou een end aan dat konflikt want we hebben geen centen. Want als 't langer duurt dan drie dagen dan is 't een uitsluiting en dan moeten wij betalen, maar wij hebben geen centen. Hoe maken we dus een end aan die staking want die twee procent die kwamen niet. Daar sta je dan met de gedachte: we moeten een eind aan die staking maken, maar hoe maak je d'r een end aan zo dat 't geen nederlaag is voor ons. Dat we door de knieën zakken en maandag als geslagen honden weer naar binnen gaan."

Het verhaal gaat zo verder, dat deze zegsman het personeel weer aan het werk kreeg in ruil voor de toezegging van de directeur met de andere metaalwerkgevers over die twee procent te zullen praten.

"Toen ging ik naar de jongens en binnen vijf minuten was die fabriek weer aan de gang. Zo werd het EVC gered: we hoefden niet te betalen." Dat de arbeiders die twee procent toch hebben gekregen doet niets af aan het feit dat de EVC zich evenals de oude vakbonden liet leiden door organisatiebelangen.

Een ander belang waar vakbonden zich door laten leiden is het belang van een bedrijfstak of de nationale ekonomie als geheel. Dit wordt dan beredeneerd vanuit de gedachte: wat goed is voor het bedrijf is goed voor de arbeiders. De geschiedschrijver van de SVZ, Teychiné Stakenburg, schreef in 1957 het volgende over NVV-voorman Brautigam: "Dit moet men, terugziend op bijna een halve eeuw geleden, van de heer Brautigam vóór alle andere goede dingen zeggen: hij was een man-

uit-één-stuk, wiens woord, eenmaal gegeven, altijd gestand gedaan werd, die nooit kortzichtig eigen belangen verdedigde zonder die van de werkgevers te hebben onderzocht en, als het naar eer en geweten moest, zelfs te hebben verdedigd."

Een derde belang waardoor vakbonden zich kunnen laten leiden is politiek belang. Door de band met politieke partijen worden dan vaak politieke ideeën of machtsposities belangrijker geacht dan het arbeidersbelang.

De geschiedenis van de havenvakbonden bevestigt vrijwel zonder uitzondering het bovenstaande. De erkende vakbonden die samen met de SVZ kollektieve arbeidsovereenkomsten afsloten onderschreven tot ver in de jaren zeventig jaarlijks de grondgedachte van die CAO. Een deel daaruit luidde als volgt:

"De totstandkoming van de huidige overeenkomst tussen werkgevers en werknemers is in goede harmonie geschied. Beide partijen zijn zich ervan bewust, dat hun belangen zodanig hand in hand gaan, dat zij uiteindelijk één zijn. Ten bate van dit gemeenschappelijk belang dienen allen, die in het havenbedrijf werkzaam zijn, hun volle arbeidskracht in een geest van samenwerking in te zetten, ten einde het hunne bij te dragen tot bloei ervan en hierdoor tot de bloei der Rotterdamse haven.

Dit streven wordt bevorderd door de regeling der bij de collectieve arbeidsovereenkomst behorende loon- en arbeidsvoorwaarden, waarin een waarborg ligt voor een menswaardige levensstandaard en een bevredigende sociale positie der werknemers.

Werkgevers en werknemers zijn overtuigd van het groot gemeenschappelijk belang, dat de bedrijfsvrede wordt gehandhaafd en de arbeidsvreugde zoveel mogelijk wordt verhoogd, hetgeen een onontbeerlijke voorwaarde is voor geordende toestanden in de Rotterdamse haven.

Allen, die van hoog tot laag hun arbeid aan het havenbedrijf geven, zullen dan ook naar onderlinge samenwerking en begrip voor elkander moeten streven." 90).

Ook de EVC liet zich zoals gezegd in de jaren na de oorlog vaak leiden door een 'hoger' belang dan dat van de arbeiders. Naar aanleiding van de eerste na-oorlogse staking merkt Reinalda op: "In de leiding van de Eenheidsvakbeweging is men er zich van bewust dat

deze staking voorkomen had moeten worden, omdat de belangen van het volk eisen dat de levensmiddelen zo spoedig mogelijk worden gelost." 91). Wat we in vakbonden vaak zien trad ook hier duidelijk aan het licht: een tegenstelling tussen leiding en leden en tussen landelijke en plaatselijke leiding. De Rotterdammers in de EVC verzetten zich tegen genoemde houding van de landelijke leiding. Toen daarbovenop de verwevenheid van de EVC met de CPN sterker werd groeide ook de tegenstelling tussen Rotterdam en de landelijke leiding. De CPN, die vlak na de oorlog erg groot was 92), hoopte namelijk op ministerszetels. Daartoe trachtte ze de EVC te bewegen minder stakingen te steunen. De grote havenstaking van 1946 kwam zo ook onder voortdurende CPN-EVC-druk te staan 93).

Bij de landelijke EVC-leiding speelden ook erkenning van de EVC als onderhandelingspartner en de fusieonderhandelingen met het NVV een grote rol. Om een betrouwbare partner te lijken moest het gebruik van het stakingswapen beperkt worden. Daarom steunde de EVC-leiding vanaf augustus 1946 geen enkele staking meer 94).

EVC and CPN offerden aldus al snel na de oorlog het belang van de arbeiders op aan organisatiebelangen en politieke belangen.

c. Het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties en de Federatieve Haven Vakvereniging

Een groot deel van de voor-oorlogse NAS-leden weigerde na verloop van tijd verder aan de EVC-politiek mee te doen. Ook anderen ervoeren de steeds toenemende CPN-invloed als drukkend. De reeds geciteerde Arie Slaager zegt daarover: "Allengs komt de EVC in duidelijk communistisch vaarwater en dan is het voor mij afgelopen. Ik keer weer naar de Centrale Bond terug." 95). Vele duizenden gingen in de loop der jaren met hem mee en de EVC die in 1948 totaal bijna 177.000 leden had werd na een slepend doodsbed in 1964 opgeheven 96).

De syndikalistengingen echter niet naar het NVV. Zij richtten op 25 maart 1948 een nieuwe bond op. Op een ledenvergadering van de EVC te Rotterdam waar ruim achthonderd mensen aanwezig waren werd met twee stemmen tegen besloten tot oprichting van het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties (OVb) 97). Veel Rotterdamse EVC-leden gingen

over naar het OVB, wat deze vakbond tot een belangrijke faktor in de haven maakte. Veel meer EVC-leden hielden het echter voor gezien en werden weer ongeorganiseerd.

In 1963 tenslotte werd nog een nieuwe vakbond opgericht: de Federatieve Haven Vakvereniging (FHV). Deze oorspronkelijk als organisatie van controleurs gestarte vakbond werd opgericht uit protest tegen de verzuiling in de vakbeweging volgens het principe van de Engelse 'Union' (geen politieke invloed, a-religieus, gericht op alle havenwerkers en strevend naar erkenning) 98). Het doel van de FHV was het "welzijn van havenwerkers én de bedrijven waar zij hun brood verdienen." 99). Hiermee onderscheidde de FHV zich niet bizonder van de drie erkende bonden, die de geciteerde grondgedachte van de CAO onderschreven.

In juni 1980 besloot de FHV tot een fusie met de OVB, waarna de naam FHV uit de haven verdween.... om binnen een jaar weer terug te keren 100). Om onduidelijke redenen klapte de fusie snel uit elkaar.

d. Van Unie-Verkeer naar Vervoersbonden FNV

De geschiedenis van de erkende havenvakbonden ben ik in 1945 bij de oprichting van het samenwerkingsverband Unie-Verkeer gestopt. Negen jaar zou die Unie bestaan. Toen trad de Centrale Bond uit naar aanleiding van problemen in de samenwerking tussen de vakcentrales. De vakcentrales kenden namelijk sinds 1944 een soortgelijk samenwerkingsverband als de Unie: de Raad van Vakcentralen (RvV). Op 1 mei 1954 kwamen de rooms-katolieke bisschoppen met een 'mandement' waarin het aan katholieken verboden werd lid van het NVV te zijn, naar de VARA te luisteren of deel te nemen aan andere socialistiese activiteiten. Hierop stapte het NVV uit de RvV en de Centrale Bond uit de Unie-Verkeer 101).

Een echt definitieve breuk betekende dit alles echter niet. Op de eerste plaats was de KAB in het geheel niet zo gelukkig met het bisschoppelijk mandement. Dit in tegenstelling tot het CNV dat veel meer van de gelegenheid gebruik maakte tegen het NVV te schoppen. Veel belangrijker echter is het feit dat de drie vakcentralen en hun respektievelijke bonden samen bleven werken bij het afsluiten van

CAO's en in de na-oorlogse korporatieve organen. Gezamenlijk traden zij daarin op als zijnde de officiële, erkende vertegenwoordigers van de arbeiders. Dat er sprake was van onderlinge tegenstellingen doet aan dit feit niets af. De Centrale Bond was weliswaar groter dan de beide andere erkende bonden ofwel meer arbeiders hadden vertrouwen in haar, maar het algemene beeld voor zowel de Rotterdamse als de Amsterdamse havenarbeiders is weinig rooskleurig voor de bonden. In 1960 zei een Amsterdamse havenarbeider: "Het grootste gros wil niks van de bond weten. Deze mensen zeggen: de bestuurders roken dikke sigaren van mijn centen. De opkomst op vergaderingen is treurig: er zijn veel papieren leden. De bond is een vuilnisbak." 102).

Dat was in 1960. Toen hadden de bonden de arbeiders echter nog redelijk onder controle. Tien jaar later was dat niet meer het geval; ze hadden toen alle krediet bij de havenarbeiders verspeeld. In de grote staking van 1970 werden de bonden door de arbeiders symbolies begraven.

De bondsbesturen begrepen dat het zo niet langer ging en de bond werd geheel gereorganiseerd. Onder het mom van meer 'demokratie' werd een structuur opgebouwd waarin de havenarbeiders even weinig te vertellen hielden als voorheen. In 1972 werden bijvoorbeeld de massavergaderingen en -stemmingen over het CAO-beleid afgeschaft, vanaf toen gingen de stemmingen schriftelijk. Gepoogd werd om het radikalisme van de havenarbeiders met een demokraties sausje in te dammen. Tevergeefs, want in 1979 brak weer een staking uit waarin de bonden buiten spel stonden.

Een groepje havenarbeiders zong toen op een door henzelf uitgegeven grammofoonplaatje:

"Hé vakbondsbestuurder zit je lekker warm?

Wij niet, wij staan in de kou

Waar blijf je nou?

Je rookt van ons geld een dure sigaar,

maar ga aan je werk en maak je eens waar,

doe niet zo raar, maak je eens waar.

Je draaide ons al vele loeren,

bracht onze kontributie naar de hoeren.

Van onze noden heb je geen weet

Je lapt onze eisen aan je reet,

ja aan je reet, hé kale neet.
Hé maatje, je maakt 't te gek
vandaag of morgen breken we je nek
ja je nek, jouw gore nek." 103).

In twintig jaar tijd is de houding van de havenarbeiders er kennelijk niet vriendelijker op geworden, ook niet als we bedenken dat veel van de arbeiders die dergelijke uitlatingen doen toch lid van de bond zijn. De verzorgings- en verzekeringsaspecten van de bond staan hier borg voor; het is altijd makkelijk een advocaat achter de hand te hebben.

De afkeer van de bonden die onder de arbeiders leeft kan goeddeels verklaard worden uit het feit dat de bonden om de tafel zitten met de 'heren' waar de arbeiders zo de schurft aan hebben 104).

Over de innige samenwerking van de bonden met de SVZ in allerlei instellingen kom ik nog te spreken. Hier wil ik alvast wijzen op het vakbondstientje dat sinds 1966 voor elk lid door de ondernemers werd uitbetaald 105). Betaalden de havenbaronnen van 1895 tot 1900 jaarlijks f 200 aan de anti-socialistische Bootwerkers Vereeniging De Nederlandsche Vlag 106), vanaf 1966 werd de socialistiese vakbond van havenarbeiders de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (sinds 1956 de voortzetting van de Centrale Bond) ook door de ondernemers gesponsord. Van de kant van de ondernemers niet vreemd als we de woorden van SVZ-voorzitter Backx lezen. Deze verklaarde bij zijn aftreden als voorzitter namelijk dat het zijn overtuiging was, dat "een krachtige vakbond in de haven veel goeds kan verrichten." 107). De toenmalige voorzitter van de NBV, Hulsker, had zich bij hetzelfde afscheid van "mijn goede vriend Backx" laten ontglippen: "Bij de CAO onderhandelingen zit er vaak een stuk komedie. En dat doen we dan ten behoeve van onze achterban." 108).

In het kader van de samensmelting van NVV en NKV (sinds 1964 de voortzetting van de KAB) in de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) gingen in 1976 de katolieke en socialistiese bonden samen in de Vervoersbonden FNV. Aan het optreden van vakbondsbestuurders veranderde deze fusie helemaal niets, zoals met name tijdens de uitbarsting van 1979 bleek. Als gevolg van deze staking ontstonden grote ruzies binnen de Vervoersbond. Onder andere in verband met de

enorm gecentraliseerde structuur van de bond, waardoor de leden weinig tot niets hebben in te brengen. Iets waar Ter Hoeven reeds twintig jaar geleden op wees 109).

e. Ledentallen van de verschillende vakbonden

Het is niet eenvoudig een totaal-overzicht te geven vanaf 1945. Sommige bonden (EVC, OVB, FHV) geven slechts sporadies inzicht in hun kontributie betalende leden en bijvoorbeeld de Centrale Bond gaf in haar jaarverslagen slechts inzicht in de regionale verdeling van haar ledental. Aangezien niet alleen havenarbeiders lid waren komen we daar niet veel verder mee. De literatuur geeft echter een aantal aanwijzingen die ik hier chronologies zal volgen.

De EVC zou in enkele dagen tijd tijdens de staking van juli 1945 gestegen zijn van 19 naar 3.400 leden. Aan het einde van dat jaar zou ze tussen de vier en vijfduizend leden in de haven hebben geteld 110). De andere bonden kwamen er gewoonweg niet aan te pas. De Haven van mei 1950 echter meldt dat de EVC nog maar 300 leden zou hebben. Overdreven als dit kan zijn doordat het een opgave van de Centrale Bond betreft, toch geeft het wel het enorme verval van de EVC aan. Volgens Jensen 111) telde de EVC in 1960 nog slechts dertig leden. Dit verdwijnen van een vakbond die vlak na de oorlog haast alle havenarbeiders omvatte had natuurlijk ook te maken met de reeds behandelde splitsing waaruit het OVB voortkwam. Hoeveel leden deze nieuwe bond in haar beginperiode in de haven had is onduidelijk; totaal had zij zo'n tienduizend leden. Hieronder zaten ongetwijfeld veel Rotterdamse havenarbeiders.

In 1954 meldde De Haven dat OVB en EVC tien procent van de havenarbeiders organiseerden en drie jaar later werd dit nog eens herhaald 112). In 1960 had de OVB volgens Jensen duizend leden in Rotterdam en tien jaar later waren dit er volgens een eigen opgave van de OVB tussen de 1000 en 1500 113). Gedurende de staking van 1979 deed de OVB uitkering aan driehonderd leden 114). De roemruchte geschiedenis van EVC-OVB leek daarmee op een einde te zijn gekomen 115).

De FHV heeft in de loop van haar geschiedenis ook al niet rondgestrooid met mededelingen betreffende het ledental. Bij de oprichting in 1963 zou zij reeds vierhonderd leden hebben geteld en voor de jaren daarna heb ik de volgende aantallen gevonden. In 1970 gaf de FHV zelf op 2.800 leden te hebben 116) en volgens een opgave uit 1975 waarvan de herkomst mij onduidelijk is telde deze bond duizend leden 117). Twee jaar later merkte de FHV in haar blad *Vaste Koers* op qua ledental de tweede bond in de Rotterdamse haven te zijn 118). Het lijkt niet onwaarschijnlijk dat de FHV gedurende de zeventiger jaren zo'n duizend leden heeft gehad, de uitschieter van 2.800 in 1970 zou dan een tijdelijk gevolg van de havenstaking zijn geweest. De FHV steunde deze staking immers.

Van de erkende bonden bestaan meer gegevens. Volgens de gegevens van Ter Hoeven was in 1950 een kleine zestien procent van de havenarbeiders georganiseerd in de drie erkende bonden van de Unie-Verkeer. Tien jaar later organiseerden zij 26,4% van de Rotterdamse havenarbeiders 119). Ruim tachtig procent van deze leden hoorden bij de NBV of anders gezegd: op iedere vijf arbeiders was er één lid van het NVV. De NVV-bond schetste in haar blad *De Haven* een heel ander beeld van de toestand. In 1954 beweerde zij alleen al veertig procent van de arbeiders te organiseren, drie jaar later kan men lezen dat de erkende organisaties tesamen 35% organiseren 120). Ook zij moet echter toegeven dat een meerderheid ongeorganiseerd was.

Groei was er wel. In 1970 organiseerden de erkende bonden namelijk volgens eigen opgave 121) zo'n 64% van de havenarbeiders. Als we daar de 26% van OVB en FHV bij optellen komen we tot negentig procent. Een onwaarschijnlijk hoog percentage. Het lijkt mij dat dit te verklaren is uit dubbeltellingen. Tijdens wilde stakingen zijn er namelijk altijd veel mensen die hun lidmaatschap op willen zeggen: "de mensen die ik sprak die wel lid waren, zeiden allemaal dat ze zo gauw ze hun geld binnen hadden hun lidmaatschap op zouden zeggen. Ze hebben ons verraden zeiden ze" 122). Een deel van deze arbeiders gaat dan naar andere bonden die de staking wel steunen. De erkende bonden aksepterden deze opzeggingen echter niet, want het is slechts mogelijk met een opzegtermijn als lid te bedanken 123). De andere bond aksepteert de nieuwe leden uiteraard wel en de dubbeltelling is een feit. Bovendien zitten in de opgaven van de bonden ook kantoormensen,

die niet tot het eigenlijke havenpersoneel gerekend dienen te worden 124) .

Hulsker zei in 1967 dat zestig procent georganiseerd was en dat klinkt al heel wat aannemelijker. Tien jaar later zou dit zijn gestegen tot zeventig procent, aldus Hulskers opvolger Piet van Keulen 125) .

Vatten we het voorgaande samen dan ontvouwt zich het volgende beeld. Direkt na de oorlog was een overgrote meerderheid van de havenarbeiders lid van de EVC. De erkende bonden die de onderhandelingen met de SVZ voerden hadden haast geen leden in de havens. Toen de EVC kapot ging aan het gekuip van de CPN en haar verlangen om erkend te worden gingen vele leden weg en stichtten de OVB. Anderen keerden terug naar het NVV, maar nog veel meer havenarbeiders werden of bleven ongeorganiseerd.

Het vertrouwen dat de erkende bonden in en na de oorlog hadden verspeeld wonnen zij slechts langzaam terug. Maar zij wonnen het terug en de enorme macht die de niet-erkende bonden als EVC en OVB in de eerste tien jaar na de oorlog hadden gehad verdween. Ook al bleef gedurende de hele latere periode zo'n tien procent van de havenarbeiders niet-erkend georganiseerd.

Het feit dat de meerderheid van de havenarbeiders in een latere periode vakbondslid is wil echter niet zeggen dat het vertrouwen in de bestuurders groot is. Er heerst gedurende de gehele periode eerder een groot wantrouwen tegen de bestuurders, dat een enkele maal tot een uitbarsting komt. Meestal vindt zo'n uitbarsting plaats tijdens of na een staking. Zoals in 1970 toen duizenden havenarbeiders de NBV demonstratief 'begroeven'. Of in 1979 toen een ledenvergadering van de Vervoersbonden FNV de bestuurders unaniem betichtte van 'klasseverraad van de bovenste plank' 126) .

16. Aktiecommittees in de haven

Door de jaren heen zijn aktiegroepen een bekend verschijnsel geweest in de Rotterdamse haven. Vaak zijn het mantelorganisaties geweest van OVB of EVC. Nog vaker echter zijn het politieke groeperingen die

verscholen achter een actiegroep trachten hun invloed in de haven te doen gelden.

Van het eerste is een voorbeeld het Comité van Actie in de Rotterdamse Haven dat in 1950 opriep tot een staking, waaraan goed gevolg werd gegeven.

Voorbeelden van het tweede zijn de kommittées Arbeidersmacht, het Actiecomité Rotterdamse Havenarbeiders voor behoud van de koopkracht en onmiddellijke uitbetaling van de 2% prijsindexering (CPN, 1976), het Aktiekommittee Rotterdamse Havenarbeiders (CPN, 1978), het Gezamenlijk Aktiekommittee van Rotterdamse Havenarbeiders (CPN, onafhankelijken en Groep Marxisten-Leninisten (GML), 1979) en de groep Havenvuist (onafhankelijk, 1979).

De geschiedenissen van deze en andere aktiekommittées zal ik niet behandelen. Voor zover deze voor de arbeiders werkelijk van belang geweest zijn komen ze aan de orde bij de behandeling van havenstakingen, want juist in die stakingen floreren zij.

Voor Arbeidersmacht echter maak ik een uitzondering. Dat heeft twee redenen. Allereerst dat die geschiedenis illustratief is voor de geschiedenissen van vele aktiekommittées en ten tweede dat ik als toenmalig lid van de Kommunistiese Eenheidsbeweging Nederland (marxisties-leninisties) (KEN-ml) wat meer inzicht heb in die geschiedenis.

Op vrijdag 28 augustus 1970 breekt een van de grootste na-oorlogse havenstakingen uit. Twee dagen later vergaderen vier havenarbeiders met enkele leden van de KEN-ml op Jan Porcellisstraat 40b, het hoofdkwartier van genoemde organisatie. De KEN is de voortzetting van het Marxisties-Leninisties Centrum Nederland (MLCN), een organisatie die in het midden van de zestiger jaren is voortgekomen uit de CPN. Grofweg kan gesteld worden dat het MLCN (de 'maoïsten') China en de CPN de Sowjet-Unie volgden in de internationale scheuring in het kommunisme. De met leden van de studentenbeweging versterkte CPN-dissidenten vormden in 1970 de KEN-ml.

Door een aantal kontakten in de haven en verricht onderzoek naar de situatie in de haven was men in die tijd binnen de KEN goed op de hoogte van wat er aan de hand was. Toen de staking spontaan uitbrak en al snel de eis van 75 gulden gehoord werd viel vrij onverwacht de leiding over een massale staking aan de KEN ten deel. Een naam was

gauw gevonden evenals een embleem; beide ontleend aan de beroemde Belgiese mijnstaking van 1969 127). Arbeidersmacht met haar karakteristieke vuistsymbool was geboren!

Wouter ter Braake werd als woordvoerder naar voren geschoven, hij was organisatiesekretaris van de KEN en had bij buurtakties in het Oude Westen bewezen goed van de tongriem gesneden te zijn.

Maandag 31 augustus werd tijdens een bijeenkomst van 2.000 arbeiders op het Schouwburgplein het kommittee Arbeidersmacht in feite gevormd met 30 havenarbeiders. Dit kommittee leidde de staking tot 9 september. Een nieuw kommittee nam toen de leiding over met nieuwe eisen en meer CPN-georiënteerde leden. Zelfs Fré Meis van de CP kwam helemaal uit Groningen over om de maoïsten 'eruit te werken' 128). De rol van Arbeidersmacht was uitgespeeld.

Toch ging men door met het uitdelen van pamfletten, waarvoor tientallen studenten uit Leiden, Nijmegen en Tilburg overkwamen. Ze moesten dan wel eerst hun lange haar af laten knippen om zo op arbeiders te lijken.

Wat gebeurde was dat een kommittee opgezet was door de KEN, dat op het juiste moment met de juiste eisen naar voren kwam. De arbeiders herkenden hun eigen eisen en in het machtsvacuum dat was ontstaan door het na enkele dagen niet meer steunen van de staking door de bonden kon Arbeidersmacht de leiding van de staking op zich nemen. Totdat een nieuw kommittee met nieuwe eisen beter aansloot op de gevoelens onder de arbeiders. Zoals dat nieuwe kommittee de niet-havenarbeider Fré Meis liet overkomen, zo maakte Arbeidersmacht gebruik van de bouwvakker Wouter ter Braake en de vertegenwoordiger Niko Schrevel. De laatste gaf samen met Willem van den Oord - wel een havenarbeider - namens Arbeidersmacht een perskonferentie 129). Twee van de drie woordvoerders van Arbeidersmacht gedurende de staking waren hooggeplaatsten uit de KEN-hiërarchie; Ter Braake als organisatie-sekretaris en Schrevel als politiek sekretaris.

Tijdens de staking was reeds het besluit genomen met Arbeidersmacht verder te gaan als organisatie van de arbeiders; de bonden zouden dan niet meer nodig zijn.

Arbeidersmacht ging inderdaad door. Er waren regelmatig vergaderingen waarop echter steeds minder mensen aanwezig waren. Er werd eens in de twee weken een mooi uitgevoerd krantje verspreid en er werd aan

uitbreiding van de organisatie gewerkt. In december van het stakingsjaar ging men het krantje ook in de Amsterdamse haven verspreid en in april 1971 werd de landelijke organisatie Arbeidersmacht opgericht, met lidmaatschapskaarten en al. Veel stelde het echter niet voor. De krantjes van Arbeidersmacht werden vooral verkocht door leden van de Marxisties-Leninistiese Studentenbond (MLS) 130). Heel wat studenten die via de MLS lid werden van de KEN kregen daar min of meer de opdracht in fabrieken te gaan werken. De waanzin brak werkelijk los: lange haren moesten eraf, 'burgerlijke' boeken werden verkocht want alleen de werken van Marx, Engels, Lenin, Stalin en Mao (de 'Klassieken') werden nog gelezen, mensen veranderden opeens van naam (Pierre werd bijvoorbeeld Piet) en ga zo maar door. Het grote ideaal van deze wildgeworden kleinburgers leek opeens het dragen van een slobbertrui onder een kaalgeschoren koppie te zijn geworden. De unieke situatie ontstond zo dat er een nieuwe vakbond was opgericht waarvan het kader voornamelijk uit 'geproletariseerde' studenten bestond 131).

Een minderheid binnen de KEN - vooral zetelend in Rotterdam en Tilburg - was het oneens met deze lijn. In de zomer van 1971 kwam het tot een scheuring. De meerderheid ging verder onder de naam Kommunistiese Partij van Nederland en later als: Socialistiese Partij. Zij nam ook de naam Arbeidersmacht mee. Arbeidersmacht bestaat nu nog steeds als een klein vakbondje dat vooral in sommige plaatsen in het oosten des lands enige aanhang heeft.

De minderheid ging door onder de naam KEN. Zij zag zoals gezegd niets in het oprichten van een nieuwe vakbond en voelde er meer voor om in de bestaande vakbonden oppositie te voeren. Daarnaast werden er op verschillende bedrijven 'bedrijfscellen' gevormd. Een voorbeeld daarvan is de Bedrijfsgroep Havens van de Kommunistiese Eenheidsbeweging Nederland (m.l.) met haar krant Arbeidersmacht. Een enkele havenarbeider was hier lid van en verder werd de lijn van deze bedrijfsgroep centraal door de KEN bepaald. Eind 1971 verspreidde deze groep een drietal kranten in de haven die nogal opschudding veroorzaakten. De KEN had namelijk toegang tot vertrouwelijke SVZ-rapporten betreffende het CAO-overleg en die werden uitgebreid geciteerd of afgedrukt.

Toen de KEN weer verder scheurde omdat met name de afdeling Rotterdam zich verzette tegen het ver doorgevoerde centralisme was het ook met deze bedrijfsgroep afgelopen. Een zeer klein groepje havenarbeiders verspreidde in de loop van 1972 nog een drietal blaadjes onder de naam Arbeidersmacht, maar het was nog slechts een stuiptrekking. Ik ben vrij diep ingegaan op de geschiedenis van Arbeidersmacht. Het geeft namelijk een aardig beeld van de afhankelijkheid van dergelijke kommittes. De ontwikkeling binnen de politieke partij waarvan het kommittee een mantelorganisatie is blijkt doorslaggevend te zijn voor de ontwikkeling van het kommittee. Vanuit de partij wordt het beleid uitgestippeld en slechts op momenten dat dit beleid kruist met de belangen van de arbeiders kan het kommittee een faktor van belang zijn. De rest van de tijd bestaat het uit een klein groepje mensen die agitatie voeren.

Kenmerkend is echter de macht van de politieke partij. In die zin is de geschiedenis van Arbeidersmacht typerend voor vele kommittes in de haven. Het bijzondere karakter van de geschiedenis wordt verklaard door de van oorsprong geringe arbeidersaanhang van de KEN. De CPN bijvoorbeeld heeft een veel grotere arbeidersaanhang, waardoor het kader van aktiekommittes niet gevormd hoeft te worden uit geproletariseerde studenten. Het wroeten is echter hetzelfde. In een gesprek met een oude kommunist die al voor de oorlog lid was van de CPN, even voor 1970 werd geroyeerd en vervolgens naar MLCN-KEN ging, werd mij het volgende gezegd: "Ik ben 't niet altijd eens geweest met die scheuringen maar ik heb 't wel vaak kunnen begrijpen. Omdat ik de taktiek van de CPN ken. Zij zijn de alleenzaligmakenden en zodra je dat niet wil, dan is het afgelopen. (..) Als je nou kijkt naar de MLCN en de groepjes die daaruit zijn voortgekomen, dat ze eigenlijk nou precies eender zijn als de CPN. Alleen doen ze of 't anders is."

Hoofdstuk 5. Arbeid in de haven van Rotterdam

In het vorige hoofdstuk zijn de mensen in het vizier gekomen, die in de haven werken. Hier zal ik het werk behandelen dat zij daar moeten verrichten. Ook de omstandigheden waaronder dat werk verricht wordt komen aan de orde.

Voorheen was alle werk in zeehavens handwerk, maar sinds de invoering van kranen en elevatoren is daar verandering in gekomen. Werden de zakken, balen en kisten in een vroegere periode op de nek van een arbeider het schip uitgedragen, later bestond de taak van een arbeider eruit een 'hijs' samen te stellen van die goederen. De kraanmachinist tilde de hijs op de wal of andersom, waarna verdere afhandeling volgde.

De preciese ontwikkeling van het werk voor de tweede wereldoorlog zal ik niet behandelen. Uitgangspunt is de situatie vlak na die oorlog, een situatie, die zoals reeds eerder is opgemerkt weinig verschilde met de toestand dertig jaar eerder.

Achtereenvolgens zal ik de ontwikkeling in de stukgoedsektor, de graan en het overig machinaal de revue laten passeren. Ook komen aan de orde de onderlinge verhoudingen tussen de arbeiders, hun relatie tot de bazen, de waardering van het havenwerk, de scholing tot havenarbeider en de kwaliteit van het werk.

Afsluitend volgt een paragraaf die de vraag behandelt of de specifieke aspecten van het havenwerk ook een voor havenarbeiders specifieke subcultuur met zich meebrengen.

Het hoofdstuk is verdeeld in de volgende paragrafen:

- 1.a. Stukgoed
- 1.b. Kontainersektor
2. Graansektor
3. Overig machinaal
4. Ploegenarbeid of individualisme
- 5.a. Functiehiërarchie
- 5.b. Samenvatting en konklusie ten aanzien van de functieopbouw
6. Bazen en arbeiders
7. Kwalifikatie van havenarbeid
8. Scholing, formeel en informeel
9. Kwaliteit van de havenarbeid
 - 9.a. Zwaar werk
 - 9.b. Werken in weer en wind
 - 9.c. Het gevaar bij havenarbeid
 - 9.d. Konklusie en opmerkingen met betrekking tot de kontainersektor
10. Bestaat er een havenarbeiderssubcultuur?

1.a. Stukgoed

Tot de mechanisatie-golf die aan het eind van de jaren zestig inzette in het stukgoed-bedrijf veranderde er weinig in de organisatie van het werk. In essentie bleef het hierop neerkomen. Een ploeg arbeiders binnenboord (de putgasten) sleept of sjouwt de goederen uit alle delen van het schip tot onder de luiken. Daar wordt in een net of strop een hijs samengesteld, die na te zijn 'aangehoekt' door de kraanmachinist of winchdrijver wordt opgetild en naar de wal overgedraaid. Daar staat een ploeg walwerkers die de hijs afhoekt en leegmaakt. De goederen worden afgevoerd naar de stukgoedloods of verdwijnen in een spoorwegwagon, die onder de poten van de portaalkraan staat. In plaats van naar de wal kunnen de goederen ook over het zeeschip in een lichter getild worden, waar ze voor verder vervoer worden gestuwd.

Het omgekeerde van dit proces, dus het laden van een schip, vindt uiteraard ook plaats. Uitgaande van het lossen van een zeeschip in een lichter en tevens op de wal zal ik het proces nu volgen aan de hand van de functies der betrokken arbeiders.

- I. De havenarbeiders binnenboord houden zich bezig met het verplaatsen en stapelen (stuwen) van goederen aan boord van schepen, maar eventueel ook op de kade of in loodsen. De volleurde havenarbeider doet het moeilijke werk, terwijl de aankomend havenarbeider aan eenvoudiger werk wordt gezet. Vanaf 1962 werden deze arbeiders in de CAO's benoemd als stuerer.
- II. De in het ruim werkende arbeiders staan onder direkte leiding van een 'kras' ofwel onderbaas.
- III. De door de stuwars samengestelde hijs wordt gehesen door de winchdrijver, die dus als functie heeft het bedienen van de aan boord opgestelde hefwerktuigen (winches).
- IV. Naast de winch wordt gebruik gemaakt van een op de wal opgestelde verrijdbare portaalkraan, die wordt bediend door een kraanmachinist.
- V. Kraanmachinist en winchdrijver krijgen aanwijzingen van een bootsman met betrekking tot het hijsen en vieren. Met name de kraanmachinist heeft immers geen enkel zicht in het ruim en kan dus niet zelfstandig bepalen wanneer een hijs kan worden opgehaald.

- VI. Op de wal wordt de hijs leeggemaakt door walwerkers. Zij stapelen de goederen eventueel op een pallet voor vervoer naar de loods of zij beladen een spoorwegwagon. Evenals op de wal werkende havenarbeiders (stuwers) rijden zij zo nodig met een elektrokar.
- VII. In de lichter wordt de hijs leeggemaakt en de goederen gestuwd door havenarbeiders buitenboord.
- VIII. De vorktruckrijder verplaatst op de wal de goederen naar de loods.
- IX. In de loods worden de goederen gestapeld door loodswerkers.
- X. De botenbaas tenslotte heeft de algehele leiding bij het lossen van een zeeschip. 1)

Bij de behandeling van containers en Ro/Ro-schepen kwamen er vanaf het eind van de zestiger jaren uiteraard nieuwe functies bij. Deze zal ik verderop behandelen. In de traditionele stukgoedsektor is echter in al die jaren weinig veranderd. De functies bleven vrijwel hetzelfde, ook al traden in het werk wel veranderingen op zoals de lossing van een bananenboot in de zeventiger jaren laat zien.

1.b. Kontainersektor

De hiervoor behandelde traditionele stukgoedsektor is sinds 1968 in steeds grotere mate verdrongen door de kontainersektor. Door de geheel eigen wijze van overslag zijn daar ook nieuwe functies ontstaan.

Wat er gebeurt is dat containers uit een zeeschip worden geladen, op het terrein worden gestald om vooral per vrachtwagen afgevoerd te worden. In de eerste jaren zijn alle ECT-arbeiders te vatten onder de functiebenaming 'terminalwerker'. Afhankelijk van ervaring en diploma's worden zij betaald. In 1973 verscheen een uitgebreide karakteristiek van de functies op de CT-terminal 2).

- I. De sjorder maakt de containers aan boord los en zet ze aan de wal eventueel weer vast.
- II. De kraanmeester bedient de containerkraan, die de containers uit het schip tilt en in een lichter plaatst of op de wal op wagons of chassis.

- III. De tugmaster-chauffeur bestuurt een terminaltrekker voor het weghalen van de chassis. Een nieuwe ontwikkeling is de kontainer trein, die vijf tot tien chassis tegelijk kan trekken, ofwel een arbeidsbesparing van tachtig tot negentig procent 3).
- IV. De Vancarrier-chauffeur tilt de kontainer van zijn chassis en plaatst hem op een per radio aangegeven plaats op de terminal.
- V. Het voorgaande kan ook gebeuren door een transtainer-operator. Deze bedient een portaalkraan die een deel van het terrein beslaat.
- VI. De container-vorktruckchauffeur werkt op een zware heftruck, die geschikt is voor het verplaatsen van containers.
- VII. De radioman is degene die aanwijzingen geeft aan de kraanmeester terzake veiligheid e.d.
- VIII. De kraanteamleider geeft aanwijzingen aan de kraanmeester ten aanzien van het op de juiste wijze plaatsen van de containers.
- IX. De loodswerkers tenslotte zijn belast met het stufen en strippen (volstouwen en leeghalen) van containers, voor zover dit op de terminal gebeurt.

2. Graansektor

In de graansektor bestaat verschil tussen enerzijds die plaatsen waar gewerkt wordt met de elevators zoals we die sinds het begin van deze eeuw kennen. Anderzijds bestaat er de qua overslag veel grotere sektor waar met moderne losinstallaties gewerkt wordt in Botlek en Europoort.

De traditionele funkties op een graanelevator zijn:

- I. de graantremmer, die in het ruim van het schip het graan naar de zuigmond van de elevator schept. Eventueel snijdt hij bij aanvoer van zakgoed de zakken open.
- II. Pijpenvoerder of Düsewerker. Deze stuurt de zuigmond van de elevator, maar helpt ook met tremmen en het koppelen van pijpen.
- III. De pijpenvierder bedient de lieren voor het optrekken of vieren der elevatorpijpen.
- IV. De bootsman regelt alle werkzaamheden aan boord.
- V. De elevatorweger houdt het automatisies wegen in de weegkamer in de gaten.

Stoker, tweede en eerste machinist en elevatorschipper completeren het beeld 4). Analooq aan de botenbaas in het stukgoed treedt hier de elevatorbaas op als hoogste leidinggevende op een elevator.

De technische ontwikkeling in de graanoverslag heeft tot een nieuwe functieindeling geleid. We onderscheiden nu in vier afdelingen de volgende arbeiders:

- I. Aankomend en geoefend graan- en derivatenwerkers en tremmers.
- II. Operators, ofwel tremmers die na een bedrijfsopleiding tewerk gesteld kunnen worden als knoppeur (bediener van pneumatische installaties), kratseur (bediener van mechanische installaties) of bulldeur (bediener van bulldozers).
- III. Operators die naast het in II vermelde ook nog tewerkgesteld kunnen worden als schipper, weger of voorman.
- IV. De functies schipper, weger en voorman ofwel plaatsvervangend baas.

Hierboven staat dan de baas, die de direkt verantwoordelijke is voor de werkzaamheden van een laad- en losinstallatie met de daarbij tewerkgestelde personen.

Binnen de technische afdeling opereren daarnaast nog de machinisten, kraanmachinisten, pneumatisten en de bulldozerkoördinator 5).

3. Overig machinaal

In de machinale overslagbedrijven bestonden rond 1960 de volgende functies voor het te beschrijven arbeidsproces. Bij het lossen van een zeeschip beladen met kolen of erts zijn het de:

- I. Tremmers die met schoppen de lading onder bereik van de grijpers moeten brengen.
- II. Dit kan ook gebeuren door laadschoprijders, die met laadschoppen de lading onder bereik van de grijpers brengen.
- III. De bakkenbestuurders brengen de grijper op zijn plaats, geven aanwijzingen aan tremmers en laadschoprijders en helpen eventueel tremmen.
- IV. Kraandrijver of laadbrugdrijver halen vervolgens de lading op om die in het binnenvaartschip te deponeren.
- V. De bootsman geeft aanwijzingen aan alle voorgaande functies.

Het stuwen van kolen gebeurde ook eventueel met machines, de tremmachine. Deze werd bediend door de tremmachinedrijver en in bedrijf gehouden door de tremgenerator-drijver. De handlanger hielp de machinedrijver.

Aan het hoofd van al deze werkzaamheden op een machinaalbedrijf stond tenslotte de hoofdbaas 6).

Door de technische ontwikkelingen, maar vooral door de veranderde functie van de haven (van doorvoer naar opslag) kwamen er in later jaren enkele functies bij. In grote lijnen bleef het arbeidsproces echter ongewijzigd. In 1975 zag de funktielijst er als volgt uit: 7)

- I. Algemeen personeel zonder ervaring en na zes maanden.
- II. Algemeen personeel dat ook tewerk kan worden gesteld als bakkenbestuurder-bootsman, bediener transportbandensysteem of motordrijver.
- III. Personeel dat behalve voor werkzaamheden uit II kan worden tewerkgesteld als laadschoprijder of schipper-bootsman of schipper-motordrijver of lichterbelaader.
- IV. Personeel dat niet alleen onder II en III, maar ook als tremmachinebestuurder, rangeerder of weger kan worden tewerkgesteld. Ook laadbrugdrijvers en kraanmachinisten in opleiding vallen hieronder.
- V. Personeel dat naast werk in II, III en IV ook kan optreden als ijker, bediener bandlaadmachines en terreinbulldozers.

De hoogste CAO-functies tenslotte zijn de 1e machinist, 1e laadbrugdrijver en de 1e kraanmachinist.

Wat in alle sectoren het meest opvalt wanneer men de verandering van functies bekijkt is dat steeds meer functies eigenlijk kombi-functies zijn. In steeds meer gevallen kunnen arbeiders op verschillende plaatsen ingezet worden. Een stuwder kan vaak ook optreden als vorktruckrijder, winchdrijver, bootsman of teller. Of een tremmer kan optreden als laadschoprijder.

Tegen een iets hogere beloning (in 1978 twee procent) veranderen havenarbeiders door de kombi-functies van arbeiders met een bepaalde functie in multi-inzetbare arbeiders. Dat deze vergrote inzetbaarheid de mogelijke uitstoot van arbeid uit de haven vergroot is zonneklaar 8).

4. Ploegenarbeid of individualisme

Wat in het voorgaande bij de beschrijving van het werk slechts tussen de regels valt te lezen is dat havenwerk ploegenarbeid (niet te verwarren met ploegendienst) is. Arbeiders moeten nauw samenwerken in ploegverband.

Afhankelijk van het soort lading wordt in het stukgoed de grootte van de ploeg bepaald. Overigens heeft het tot 1972 geduurd voor hierover iets in de CAO op papier werd gezet. Toen werd een zeventiental voorbeelden gegeven van ploeggrootten. Bij het werken in zakgoed waarbij moet worden gekapzakt of aangegoooid bestaat een ploeg bijvoorbeeld uit veertien havenwerkers/stuwers en bij het verwerken van vlees (voor- en achterpoten) uit negentien man 9).

Er bestaan naast deze ploegsterkte-regeling vaste ploegen arbeiders die altijd met elkaar samenwerken. Bij bepaald werk worden deze arbeiders door niet tot een vaste ploeg behorende arbeiders aangevuld tot de ploegsterkte.

De ploeg is in de stukgoed een belangrijke eenheid. De arbeiders ontwikkelen een speciale band met elkaar ondanks allerlei ruzies en problemen die uiteraard ook kunnen voorkomen.

"Ik heb veel plezier in m'n ploeg gehad; we hebben heel wat afgelachen en lol gemaakt onder het werk, dat ondanks alles toch door moest gaan. Zij noemden onze ploeg de 'Rock 'n roll ploeg!'" 10) zei een havenarbeider in 1960.

In 1979 beschreef Vrij Nederland de naar zijn voorman genaamde ploeg-Schildwacht. Wie nu zou denken dat er iets veranderd is als gevolg van alle veranderingen in de haven komt bedrogen uit.

"We hebben het er wel eens over gehad wat er zou gebeuren als de ploeg uit elkaar gehaald zou worden. Ik zou wat in de bouw zoeken. En als ik bij m'n maats weg moet, denk ik, stappen de anderen ook op." Ton Hoek, in een ander gesprek: "Als ik in een andere ploeg gezet zou worden—" Jan Lops valt in: "Dan zou ik gelijk weggaan." En Hoek maakt ook zijn zin af: "—dan zou ik acuut de haven uitgaan." 11).

Blijkbaar is de ploeg voor havenarbeiders in de stukgoedsektor nog steeds heel belangrijk.

Opvallend is de voortdurende klacht over het optreden van jongeren. Die wordt in 1960 en 1980 een negatieve instelling verweten ten

opzichte van het werk en de ploeg. Ter Hoeven konstateerde dit in 1960 en in 1979 zei een lid van de ploeg-Schildwacht: "In het begin vond ik het leuker. Nou heb je veel meer jonge mensen, die hebben een veel negatievere instelling, die interesseert het minder als de jongens van pakweg tien jaar geleden." 12).

Binnen de ploeg hebben de arbeiders nog een speciale band met hun vaste maat, waar ze iedere dag mee werken. "Ik werk altijd samen met Ton Hoek. Al een jaar of drie. We zijn goed op mekaar ingewerkt, kunnen mekaar blindelings vinden. Het is misschien gek gezegd, maar ik vind, zoals ik met Ton ben, dan moet je van elkaar houden. 't Is gewoon een band die je met z'n tweeën kweekt. Je groeit met elkaar op als 't ware." 13).

De ploeg en vaste maat in de stukgoed zijn dus de basiseenheden waar het werk op draait. Het is zelfs zo dat met name in de stukgoed – waar sprake is van handwerk – de ploeg de produktiviteit bepaalt. In de andere sectoren (kontainer, graan, overig machinaal) wordt de produktiviteit bepaald door de snelheid waarmee de machines kunnen draaien. Hier lijken de arbeiders in dit opzicht veel meer op fabrieksarbeiders; aanhangsel van de machine. Van de ploegen is daarmee ook niet veel overgebleven. In de kontainersektor wordt door De Havenvuist bijvoorbeeld een ploegsterkte voorgesteld van vier man plus een dekgast.

5.a. Funktiehiërarchie

In 1959 werd in een werkklassifikatie (waarover meer in hoofdstuk 7) aan de verschillende funkties in de haven een puntenwaardering gegeven. Hoe groter het aantal punten, hoe hoger de eisen die aan een funktie gesteld worden. Er werd gekeken naar veertien aspecten. Benodigde kennis, zelfstandigheid, het al dan niet uitoefenen van gezag, zwaarte van de arbeid en persoonlijk risico zijn daar slechts enkele van.

De waardering liep in 1959 uiteen van 16 punten (pijpenvierder) tot en met 114 punten voor de all-round 1e machinist op een graanelevator. Dit grote verschil in puntenwaardering kwam overeen

met een verschil in beloning volgens de CAO van 1960 van veertien procent 14) .

Voor de sectoren stukgoed en graanbedrijven heb ik tussen 1948 en 1970 de ontwikkeling in aantal functies en aantal betalingsgroepen als volgt kunnen achterhalen.

Staat 19. Aantal functies en betalingsgroepen in de sectoren stukgoed en graanbedrijven, 1948-1970

Jaar Aantal functies Aantal betalingsgroepen

1948	17	7
1954	17	6
1960	14	13
1965	19	16
1970	21	19

(Bron: CAO's diverse jaren)

De ontwikkeling van het aantal functies zegt niet zoveel. Het is vooral zo, dat een aantal functies pas later apart in de CAO's vermeld werd. Wat echter wel interessant is, is de verhouding tussen aantal functies en aantal betalingsgroepen. Aanvankelijk was er per ongeveer tweeëneenhalve functie één betalingsgroep. Aan het eind van de periode was er gemiddeld ongeveer per functie een betalingsgroep. Deze verandering is vooral het gevolg geweest van de instelling van betaling naar ervaring. De arbeiders worden daarmee naar betaling verder verdeeld.

In bijlage 93 a, b, c en d treft de lezer een functie-klassering aan van de sectoren stukgoed, graanbedrijven, overig machinaal en containerbedrijven. Met uitzondering van de containersektor die in 1959 nog niet bestond wordt een vergelijking gemaakt tussen enerzijds 1959 en anderzijds de verdeling in 1975 (en voor de graansektor 1977) .

Achtereenvolgens zal ik op deze vier overzichten enig commentaar geven.

In de stukgoedsektor is opvallend dat de functies wal- en loodswerkers, havenarbeiders (ervaren en onervaren), vorktruckrijders en kraanmachinisten in 1975 uiteen waren gevallen over een aantal betalingsgroepen als gevolg van de gespecificeerde betaling naar

ervaring en diploma's. In het algemeen is de klassering der functies echter nauwelijks veranderd; een kraanmachinist bleef hoger dan een havenarbeider.

Ook in de graansektor zien we een vrij grote stabiliteit in de hiërarchie. Opvallend is de blijvend lage klassering van de tremmers. Gewone havenarbeiders zien we in de stukgoed al tot V en IV komen, tremmers blijven in II steken. Het grootste verschil tussen havenfuncties komen we in deze sektor tegen. In 1959 98 punten en in 1977 32,1% loonverschil.

Sterker dan in de andere sectoren is in de sektor Overig machinaal het verschijnsel kombi-functies opgetreden. Binnen de hiërarchie zijn hier ook wel wat wijzigingen opgetreden, maar juist door de kombi-functies is het moeilijk een vergelijking te maken, want in 1975 kon iemand immers zowel op een tremmachine, een laadschop alswel als bakkenbestuurder tewerk worden gesteld. Dit waren in 1959 echter drie geheel verschillende functies.

In de kontainersektor valt uiteraard niets over ontwikkelingen te zeggen. Het enige dat gekonstateerd kan worden is dat het loonverschil nergens zo klein is als juist hier (12,5%). Daarbij moet echter wel worden opgemerkt dat bij indiensttreding aan iedereen ongeacht functie 96% van het klasse I-loon wordt uitbetaald. Eerst na een jaar verdient een ECT-arbeider zijn funktieloon. Dit betekent dat het eigenlijke loonverschil bij de ECT zeventien procent bedraagt, evenveel als in de gewone stukgoed.

5.b. Samenvatting en konklusie ten aanzien van de funktieopbouw

Algemeen overheersend is de indruk dat twee ontwikkelingen hebben plaatsgehad.

Op de eerste plaats is een vermenging van functies opgetreden: de kombi-functies. Één arbeider verenigt meerdere functies in zich. Dit heeft voor de ondernemers het grote voordeel dat minder arbeiders nodig zijn. In de machinale sektor lijkt deze ontwikkeling het verst te zijn voortgeschreden.

De tweede ontwikkeling is het uitsplitsen van functies naar ervaring en opleiding. In de jaren voor en na de tweede wereldoorlog werd een

havenarbeider aangenomen tegen een bepaald vaststaand loon, dat verder niet meer veranderde. Vanaf 1957 werd het loon variabel naar gelang diensttijd en vanaf 1962 ook naar het behaald hebben van het certificaat havenwerker 15). Enerzijds werden de functies dus gedifferentieerd, anderzijds werden ze gekombineerd.

6. Bazen en arbeiders

Een functie waar ik tot hier weinig aandacht aan besteed heb is die van baas. De botenbaas, die de leiding heeft over het laden en lossen van een schip.

Om maar weer eens te beginnen met een citaat: "De bazen zijn de bolsjewieken van de havens; wreed, hard, niet te bepraten en corrupt." 16) Niet bepaald een sympatiek beeld. Wel een beeld dat in Rotterdam algemeen verbreid is. Zelfs het standbeeld van Zadkine, stad zonder hart, wordt in de volksmond vergeleken met een botenbaas: "Z'n klauwen staan verkeerd, hij heeft een grote muil en geen hart in z'n donder." 17).

Wat men ook hoort over bazen, de arbeiders oordelen in het algemeen negatief over hen. Ze hebben een grote mond en dringen te veel aan op hard werken. "Tonnen draaien, tonnen draaien, hoe meer hoe liever, dat is het enige waaraan de bazen denken." 18).

De agressie is overigens wederzijds, want veel bazen hebben het idee door de bootwerkers beduveld te worden: "Ook maak je mee dat de mensen jou besodemieteren: zeggen dat hun vrouw ziek is en of ze eerder weg mogen, terwijl ze kaartjes voor Dorus hebben." 19).

Bovendien – en dat is misschien het belangrijkste – zijn de bazen vaak zo als ze zijn, omdat ze worden gemangeld tussen directie en arbeiders. Zij krijgen van boven opdrachten, maar van onder worden die niet geaksepteerd. De arbeiders reageren dan hun kwaadheid over situaties af op de dichtstbijzijnde hogergeplaatste: de baas. Ook de bazen zijn echter slechts speelballen in het winststreven van de directie. "De bazen worden regelmatig bij elkaar geroepen en dan wordt gekeken waarom de één meer produktie met een groep haalt dan de ander. Er wordt geen rekening gehouden met verschillende

omstandigheden. De bazen worden op die manier uitgespeeld tegen elkaar." 20).

Ten tijde van Ter Hoevens onderzoek werd de functie van baas uitgehold door het arbeidstekort. Hij kon niet meer selekteren, optreden en straffen als vroeger: de arbeiders moesten vastgehouden worden 21).

Met de veranderingen in de haven sinds het midden van de jaren zestig is de functie van baas fundamenteeler veranderd. De macht over het werk is meer bij de direktie gekomen of anders gezegd: het management heeft de macht over het produktieproces aan zich getrokken. Degene die de feitelijke leiding over het lossen en laden heeft is niet meer de botenbaas, maar de inspekteur die vanuit het kantoor het hoe en wat bepaalt.

"De botenbaas, de toezichthouder, die eigenlijk de boot op heeft, die heeft niets meer te vertellen. Wie is nog aan boord de baas? Dat is niet meer de botenbaas, maar dat is de inspekteur. En die inspekteur, nou ja, dat is iemand, die dan zeg maar planmatig dat hele karwei en de belading of de lossing in zijn kop heeft en zo moet dat gebeuren. En wat die inspekteurtjes zeggen tegen die botenbazen, dat moet worden gedaan. Voorheen was het zo, dat als de botenbaas de boot op had, dan had ie de boot op. (...) Tegenwoordig is dat niet meer zo. Dat wordt allemaal uitgemaakt door zo'n baas, door zo'n inspekteur." 22).

Door de industrialisatie van het havenwerk is kortom de functie van de botenbaas belangrijk minder van belang geworden. Het toezicht houden op de arbeiders waarom hij door hen gehaat wordt blijft hij doen, maar de planning van het werk is hem uit handen genomen.

7. Kwalifikatie van havenarbeid

Aan het begin van deze eeuw werd havenarbeid algemeen gezien als ongeschoold werk en de havenarbeider gold als "het type van den ruwen, verdierlijkten arbeider" 23). Hier begon echter verandering in te komen tengevolge van de mechanisatie. Niet iedereen kon zomaar een kraan bedienen of een elevator en ook het stuwen van een lading

goederen leert men eigenlijk niet in enkele uren. De mening begon dan ook post te vatten dat havenarbeid geschoold werk is.

In 1915 reeds beweerde C. Barnes in zijn boek *The Longshoremen* 24) dit en in 1929 schreef de latere voorzitter van de SVZ, Backx, dat havenarbeid niet alleen voor dommekrachten is. "Niets is minder waar. Ook hier wordt een zekere scholing vereischt, een vaardigheid die niet is aangeboren, en het is in strijd met het belang van de haven, dat een ieder willekeurig dit vak beoefent." 25).

Tien jaar later reeds is in ieder geval in havenkringen deze mening gemeengoed geworden blijkens de volgende opmerking: "Hier kan worden volstaan met vast te stellen, dat de tijd voorbij is, waarin havenarbeiders als geheel ongeschoolde arbeiders werden beschouwd." 26).

Na 1945 is het zo'n algemeen aanvaarde mening geworden dat ik nog slechts één auteur wil noemen. In 1965 beweerde Peters dat door de mechanisatie – die toen nog maar in een beginstadium was (schr.) – een havenarbeider niet lager gekwalificeerd behoeft te worden dan een bankwerker 27).

Buiten havenkringen duurde het echter heel wat langer voor deze mening had postgevat. Enkele literatuur-voorbeelden kunnen dit illustreren. In 1950 werd in Engeland een onderzoek gedaan waaruit bleek dat volgens de gangbare standaardklassifikatie havenarbeid het laagst werd gewaardeerd, terwijl uit een enquête bleek dat de ondervraagden havenarbeid in een lijst van dertig beroepen als een na laagste klasseerden 28). Bij een soortgelijk onderzoek in Nederland bleken in 1953 havenarbeiders op een lijst van 57 beroepen nummer 55 te staan 29).

Ten tijde van Ter Hoevens onderzoek bleek zeventig procent van de ondervraagde niet-havenarbeiders van oordeel dat havenarbeid een vak is 30) – een duidelijk ander oordeel dan aan het begin van de eeuw gebruikelijk was. Ter Hoeven vergeleek ook de uitkomst van het werkklassifikatie-onderzoek uit 1959, waaruit bleek dat de havenarbeider op 57 punten uitkwam met een soortgelijk onderzoek onder stedelijke handarbeiders. Daaruit bleek dat de Rotterdamse handarbeiders op 71 punten uitkwamen, gemiddeld dus hoger dan de havenarbeiders. Ten aanzien van vakbekwaamheid bleek dit nog duidelijker. Hiervoor behaalden de havenarbeiders 33 punten, wat lage

vakbekwaamheid inhoudt. Slechts een vijfde van hun kollega-handarbeiders scoorde evenlaag 31).

Al vereiste havenarbeid in de loop van enkele tientallen jaren dus meer scholing en is de erkenning van het beroep toegenomen; toch mag niet worden vergeten dat het een beroep blijft met relatief weinig noodzakelijke scholing. Dat verklaart ook grotendeels waarom zo gemakkelijk pendelaars en opstappers aangetrokken kunnen worden. De enorme campagne uit de jaren vijftig en zestig van SVZ en bonden om iedereen duidelijk te maken dat havenarbeid een vak is, is sterk gestimuleerd door de noodzaak om arbeiders aan te trekken. Er heerste immers een arbeiderstekort.

8. Scholing, formeel en informeel

Van oudsher is havenarbeid een beroep geweest dat in de praktijk geleerd werd. In 1938 echter begon Thomsen's Haven Bedrijf met een vakopleiding 32) en na de oorlog werd voor de gehele Rotterdamse haven een vakopleiding gestart 33). Voor de oorlog waren er binnen de SVZ reeds plannen ontwikkeld om te komen tot een opleiding voor dek Gasten, controleurs en toezichthouders. Door de oorlog kwam hier verder niets van, maar het na de oorlog optredende tekort aan controleurs en dek personeel blies de gedachte aan een opleiding voor havenarbeiders nieuw leven in 34).

Advies werd ingeroepen bij de psycholoog Rutten en deze kwam op 25 juli 1947 met een rapport op tafel 35). Daarin stelt hij: "Voor de opvoering van de productiviteit per arbeider, de vermindering van schade aan goederen en materiaal, de vermindering van het aantal ongevallen, stelden wij in het havenbedrijf de noodzaak vast van een doelmatige opleiding." 36). Hij stelde voor jongens te werven die nog in militaire dienst zaten, "dan kan de opleiding aansluiten bij de training en de geest, die zij bij het leger of vloot ontvingen." 37). Deze opmerking geeft een treffend inzicht in de functie van de dienstplicht alswel in de 'Befehl ist Befehl'-mentaliteit die van de arbeider verwacht werd door deze psycholoog.

In 1951 zette Peters nog eens alle argumenten op een rijtje voor de in 1949 gestarte vakopleiding 38):

1. De arbeiders moeten beter werk leveren.
2. De vele ongevallen moeten worden teruggedrongen.
3. De specialisatie van functies die een gevolg is van de mechanisatie moet worden opgevangen.
4. Teamwerk moet worden aangeleerd.
5. Het aanzien van het vak moet verbeterd worden.
6. De arbeiders moeten een groter verantwoordelijkheidsgevoel krijgen.
7. Het verloop moet worden teruggedrongen; de binding aan het vak die een gevolg zal zijn van een opleiding kan dit bewerkstelligen.
8. De produktiviteit moet worden opgevoerd, waardoor de opleiding zichzelf ook zal terugbetalen.

Kortom, allemaal argumenten die het belang van het bedrijf voorop stellen.

De in 1949 begonnen vakopleiding voor volwassenen bestond uit drie onderdelen: een basisopleiding, een specialistenopleiding en een bazenopleiding 39). Toch waren de ondernemers hier niet tevreden mee. Wat was namelijk het geval? In de Stuwadoorswet van 1916 is geregeld, dat havenarbeid niet mag worden verricht door "personen beneden 18 jaar" (art. 4.1). Met een leerplicht die lager lag betekende dat, dat iedere havenarbeider eerst elders werk had gehad. In de praktijk betekende het zelfs dat velen eerst ook nog de militaire dienstplicht hadden vervuld alvorens in de haven terecht te komen.

Het ging er nu om jongeren vanaf hun veertiende tot hun achttiende aan het havenbedrijf te binden. Immers: "De ervaring van vroeger leerde dat het moeilijk was volwassenen die vaak in andere beroepen mislukt waren vóór ze in de haven kwamen, nog te vormen en te beïnvloeden. Vakvorming zou succesvoller zijn als men daarmee al rond het 14e jaar kan beginnen. De nieuwe opleiding in de havenvakschool heeft dan ook de bedoeling dit te doen en daarmee een nieuw soort havenvaklieden te vormen." 40).

Het gaat er bij de oprichting in 1953 van de Haven Vak School dus duidelijk niet alleen om vaklieden te vormen, maar tevens een nieuw soort havenarbeider te vormen. Anders gezegd: jonge mensen te vormen naar het ideaalbeeld dat de ondernemers van een havenarbeider hadden. Een zestiental onderwijsdoelen moest ertoe leiden de techniese, pedagogiese en sociale opvoeding van toekomstige havenarbeiders

gestalte te geven. De scholing van havenarbeiders was en is daarmee gestoeld op het oude principe van bedrijfsscholing, zoals dat in 1882 reeds door de Delftse fabrikant Van Marken is geformuleerd 41).

Middels een uitgebreid vakkenpakket werd getracht vorm te geven aan de onderwijsdoelen: Engels, rekenen, aardrijkskunde, geschiedenis, maatschappijleer, muziek, havenleer, levensvragen, kulturele vorming, kennis der natuur, tekenen, metaal- en houtbewerking, vrije expressie, schiemanswerk en lichamelijke opvoeding 42).

Vanaf hun twaalfde jaar worden jongens toegelaten tot de Haven Vak School. In een drie jaar durende opleiding worden ze opgeleid tot 'maat', waarna ze naar het leerlingstelsel doorstromen. Als 'gezel' kan een jongen dan in dienst treden bij de SHB of een partikulier havenbedrijf. Ook is het mogelijk nog een voortgezet leerlingstelsel te volgen en opgeleid te worden tot vorktruck- of kraanwagenrijder, kabelgast, controleur of winchdrijver 43).

In 1963 werd voor 't eerst in de CAO een eis tot vakkennis bij havenarbeiders opgenomen. Dit hield in dat een havenarbeider op de hoogte moet zijn van de benaming van en omgang met stuwadoersgereedschap, een hijs moet kunnen samenstellen, een zekere mate van warenkennis hebben en bekend zijn met de veiligheidsvoorschriften 44). Daarmee werd formeel vastgelegd dat havenarbeid een vak is.

Spoedig na deze erkenning zette een proces in, waardoor dit vakmanschap minder nodig was. De mechanisatie in met name de stukgoedsektor door de containerisatie maakte het overbodig dat arbeiders in de haven weten hoe ze een hijs moeten samenstellen, hoe ze een lading moeten stuwen of dat ze warenkennis bezitten. De specifieke havenkennis neemt door de mechanisatie af, iets dat ook in de haven van Londen gekonstateerd is 45).

Door de uniformering van het op containers gebaseerde transport ontstaat zo eerder een beroep dat met algemene transportkennis beoefend kan worden. Het werken op een havenkontainerterminal verschilt immers niet zoveel van het werken op een kontainerterminal van de spoorwegen. In feite is deze ontwikkeling al eerder ingezet. Vorktruckrijders vormen ook geen havengebonden groep, maar kunnen in vele andere bedrijven eveneens aan het werk.

Als ik het voorgaande samenvat zien we het volgende. Havenarbeid is een in verhouding tot andere handarbeidersberoepen laag geschoold beroep. In het belang van de produktiviteit en de veiligheid en ook om het beroep in een tijd van chronies tekort aan havenarbeiders aantrekkelijk te maken is na de tweede wereldoorlog veel nadruk gelegd op scholing voor havenarbeiders. Kontainerisatie en andere techniese ontwikkelingen maken veel van deze scholing weer overbodig. Het belang van de sociale scholing blijft uiteraard wel bestaan. Het is immers een voor de maatschappij blijvend en misschien zelfs groeiend belang dat de arbeiders aan de normen en waarden van die maatschappij worden aangepast. Het iedere ochtend op school hijsen van de vlag is daarbij wel het meest doorzichtige, maar zeker niet een minder typerend programma-onderdeel dan het vak 'levensvragen'. Dit alles wil overigens nog niet zeggen, dat het beroep havenarbeider op de maatschappelijke ladder daalt. Deze ontwikkeling – het terugdringen van vakmanschap – zien we namelijk in andere bedrijfstakken ook optreden 46). Deze ontscholing houdt in dat het meer en meer gemechaniseerde en geautomatiseerde werk een steeds lager kwalifikatienivo vereist. Slechts in geval van storingen worden hoge eisen aan de arbeider gesteld ten aanzien van kennis en ervaring. Het doorsnee-werk eist slechts lage scholing, terwijl aan de andere kant het scholingsnivo van de arbeiders steeds hoger wordt. Steeds meer mensen gaan steeds langer naar school, maar in het werk wordt steeds minder scholing gevraagd.

"Voor de werkende mens betekent dit dat zijn taak in versterkte mate een controlerende wordt, waarbij hij slechts in geval van storingen moet handelen. Daartoe dient hij over een hoog niveau van kennis en ervaring te beschikken: de opleidingseisen liggen doorgaans op het niveau van LTS en soms MTS. Aangezien deze kennis en ervaring slechts in uitzonderingsgevallen worden aangesproken, ontstaat dikwijls een gevoel van onderbezetting.", aldus het kommentaar van een officiële instantie 47).

9. Kwaliteit van de havenarbeid

In het vorige hoofdstuk hebben we gezien dat de kwaliteit van de arbeid havenarbeid voor de meeste stedelijke handarbeiders niet aantrekkelijk maakte in de vijftiger jaren. In deze paragraaf wil ik dit aspect iets verder uitwerken. Sommige zaken zijn algemeen voor het havenbedrijf, de meeste verschillen echter per sektor.

In zijn algemeenheid kunnen we zeggen dat havenwerk vuil werk is.

Laten we eens beluisteren wat de arbeiders daar zelf van zeggen:

"Het werk is verschillend. Vandaag heb ik in de ureum/zout (zwavel-ammoniak) gezeten. Dan moet je een hele dag achter een tremmachine staan. Dat is een machine die alle hoeken en gaten in het ruim volspuit. Dat is zeer slecht, ongezond werk. Je staat de hele dag in de vieze, vuile troep. Je ademt alles in. Je krijgt bloedneuzen. Je krijgt er van alles van wat niet goed is voor een mens." 48) Aldus een arbeider uit de massagoedsektor.

In de stukgoed is het al niet anders: "...koeienhuiden. Zat ik pas in de haven, in de nacht en ik kom thuis, de slaapkamer in, zegt m'n vrouw: 'En nou gauw de kamer uit! Wegwezen!' Allemachtig wat stinkt dat. Die natte koeienhuiden. Dan stond je in de stront en de larven en de vliegen en ze waren loodzwaar die vellen." 49).

Bij de werkklassifikatie van 1959 werd ten aanzien van het werk in de graansektor speciaal opgemerkt dat het stoffig werk is. Met name in de kopra vormen ongedierte en stank bezwarende werkomstandigheden.

In de kontainersektor is het werk uiteraard vrij schoon, maar in de Ro/Ro komen we weer aardig wat klachten tegen. "Al die trucks rijden op gas. De airconditioning die een ontzettende klere herrie maakt (dus oordoppen in) doet behalve de klere herrie maken weinig aan het verversen van de lucht. Dus als je zo een uurtje bezig bent, en je bent nog niet te pletter gereden is de lucht om te snijden." 50).

Vele voorbeelden zouden nog te geven zijn, maar ik wil met bovenstaande volstaan. Havenwerk is in het algemeen vuil en lawaaiig werk. In de kontainersektor is het werk nog wel vol lawaai, maar het vuil aanmerkelijk minder. De arbeiders komen immers niet meer in aanraking met de overgeslagen produkten.

9.a. Zwaar werk

Havenarbeid is niet alleen vuil, het is ook zwaar. Met name de stukgoed kent heel zwaar werk. In de loop der jaren is weliswaar het maximum toelaatbaar gewicht voor door arbeiders te sjouwen goederen behoorlijk afgenomen en momenteel ligt een norm van 25 kilo in het verschiets 51). Maar normen worden niet gesjouwd, balen wel en die wegen nog steeds soms honderd kilo. Hoog boven het hoofd moeten ze worden gestuwd, of laag van de grond getild. Slapen en aangeven, alles wat ongemakkelijk is moet er gebeuren met zware balen, zakken of dozen. Moderne stukgoedschepen zijn zo gebouwd dat ieder deel van het ruim met kranen bereikt kan worden, maar het blijft zwaar werken in de stukgoed.

In de machinale sektor en het graan wordt het echt zware werk steeds meer uitgebannen, hoewel het nog wel voorkomt. Met de hand tremmen wordt vervangen door bulldozers. "Wat wij vroeger met 100 man deden en dan met de schop, wordt nu met bulldozers etc. uit de dekken getransporteerd en dan komt er zo'n grote kraan van 10 ton, weet ik hoeveel tegelijk pakken en dan trekken ze zo'n boot in 24 uur of 36 uur leeg. Dat was er vroeger niet bij, hè" 52).

Voor de containerbedrijven geldt uiteraard hetzelfde.

9.b. Werken in weer en wind

Naast het vuile en zware werk speelt het weer een grote rol in de kwaliteit van de arbeid. 's Zomers kan het – als het niet té heet is – leuk zijn om buiten te werken, maar bij regen en vorst is dat wel even anders. 'Werkbaar' weer is een bekend begrip bij alle buitenwerk, zo ook in de havens. Daar komt op sommige schepen de kunstmatige klimaatbeheersing dan nog eens bij.

"Ze kunnen niet geloven dat de bootwerkers zich afbeulen op het werk tot ze erbij neervallen. Dat moet je eerst gezien hebben, daar moet je eerst een keer bij geweest zijn. Ik heb meegemaakt dat de mensen van een scheepswerf die kwamen repareren, zich niet konden voorstellen dat er havenarbeiders waren die voor zo'n loontje gingen werken in het vriesruim van een schip waar het op dat moment 22

graden vroom. (...) Het is zelfs zo erg dat deze mensen in de winter, als het zo'n 5 graden vriest, aan dek hun jas openmaken omdat ze het warm krijgen. Ze denken dat het zomer is. Sneu koud is het in die ruimten. Als je dat niet meegemaakt hebt, kun je dat niet voorstellen." 53).

Voor het werken in vriesruimen krijgen de arbeiders dan een toeslag van een paar dubbeltjes per uur. Bij vorst van een paar gulden per dag 54).

9.c. Het gevaar bij havenarbeid

Als er één doodoener is naast de opmerking dat de konventionele havenarbeid zwaar is, dan is het wel dat havenarbeid gevaarlijk is. Gedurende de gehele na-oorlogse periode het aantal ongevallen groot was. Het beste jaar was 1971 met één ongeluk per vijf arbeiders, het slechtste was 1954 met meer dan één ongeluk per arbeider.

Over het algemeen is echter wel een tendens naar minder ongelukken per arbeider te bespeuren. Een steeds groter deel van de ongelukken leidt echter tot staking van het werk. Al neemt het aantal ongelukken dan af, een onverdachte bron beweert dat het werk gevaarlijker is geworden dan vroeger als gevolg van grotere hoeveelheid zware werktuigen en de overslag van giftige stoffen 55).

Per sektor blijkt het gevaarlijke karakter van de havenarbeid – gemeten naar het aantal ongevallen – sterk te verschillen. In 1978 kwam in de stukgoed per acht arbeiders één ongeval voor, in de kolen- en ertsoverslag was dat per negentien arbeiders het geval en in de graansektor per vijftien 56). De minst gemechaniseerde sektor blijkt dus het gevaarlijkste te zijn.

Het zou echter een fout zijn te veronderstellen dat het werk vanuit zichzelf een onontkoombaar aantal ongevallen met zich meebrengt. Het veiligheidsbeleid van ondernemers en arbeiders speelt hierin een grote rol. De SVZ en de bonden hebben dit goed begrepen. In de na-oorlogse jaren heeft een stroom van veiligheidsacties plaatsgevonden. Het begint in 1948 als SVZ, partikuliere bedrijven, vakbonden en haveninspectie onder het motto 'Een goede haven Een veilige haven' de

eerste veiligheidsactie starten 57). In later jaren wordt met grote regelmaat een dergelijke actie georganiseerd.

Daarnaast worden maatregelen genomen ter voorkoming van ongevallen of op z'n minst om de gevolgen van ongevallen te verzachten. Een rookverbod in 1949, de verstrekking van werkhandschoenen, de verkoop tegen gereduceerde prijs van veiligheidsschoenen en een uiteindelijke verplichting tot het dragen van helmen; ziedaar enkele van de maatregelen.

Wat helpt het echter allemaal als het tempo omhoog moet en daarvoor de veiligheid uit het oog wordt verloren. Bij het klaar-naar-huis systeem worden er bijvoorbeeld veel meer tonnen in een hijs gedaan dan is toegestaan met het gevolg dat geregeld hijsen losschieten (een 'Amsterdammertje' zoals dat dan minachtend wordt genoemd). De veiligheid lijdt duidelijk onder het opjagen van het tempo.

De controle door de Arbeidsinspectie is ook niet alles. "Dikwijls krijgt de botenbaas een seintje van de portier als er een inspecteur het terrein opkomt" 58) klonk het in 1960. Twintig jaar later zei een functionaris van de Haveninspectie: "Kijk, u hebt met bedrijven te maken, met economische omstandigheden, met het maken van winst. En dan neemt men wel effe een leffie, dan waagt men wel eens wat. Dat zijn dingen die gebeuren in het leven." 59).

Ondanks dat ongevallen het bedrijf geld kosten 60), blijkt het voor de bedrijven toch rendabel het risico op ongevallen te vergroten door het tempo op te jagen. De arbeiders van hun kant gaan daar op in om zo snel mogelijk thuis te zijn. Arbeid in de haven is al met al gevaarlijk, maar het wordt nog gevaarlijker gemaakt.

9.d. Konklusie en opmerkingen met betrekking tot de containersektor

Ik kan deze paragraaf beëindigen met de konstatering dat havenarbeid vuil, zwaar en gevaarlijk is. Hierbij moet wel worden bedacht dat er verschillen bestaan tussen de onderscheiden sectoren. Met name de containersektor springt eruit. Hier is nauwelijks sprake van vuil werk, het werk kan slechts zwaar zijn bij het stufen en strippen van containers en het gevaar is ongetwijfeld niet bijzonder groot.

Ten aanzien van het gevaar valt nog wel op te merken dat dat ook hier grotendeels afhankelijk is van economische elementen. Als arbeiders op vier hoog gestapelde beijzelde containers worden gestuurd is dat geen technies gevaar, maar een kwestie van centen verdienen over de ruggen van de arbeiders. In de containersektor is naast de kontinu-dienst als belangrijkste bezwarende omstandigheid het al eerdergenoemde individuele karakter van het werk. Iedereen zit op z'n eigen stekkie en kommunikatie vindt per radio plaats.

"Bij het lossen krijg je je opdrachten vanuit de radio. Dan zit er zo'n kerel de hele tijd in dat ding te lullen, dat hoor je daar boven (...) De hele dag of nacht hoor je die vent ouwehoeren uit dat hokkie. Dan heb je ontzettend veel storing in dat ding, nou dat is datgeen waar ik helemaal knettergek van wordt." 62).

10. Bestaat er een havenarbeiderssubcultuur?

De in de titel van deze paragraaf gestelde vraag is een vraag die in de literatuur nogal eens terugkomt, vooral ter verklaring van stakingsgedrag 63). De theoretiese uitwerking van de havenarbeiderssubcultuur is verricht door Raymond Miller in een artikel uit 1969 64).

Op basis van een literatuuronderzoek en enkele in San Francisco en Karachi gehouden interviews kwam hij tot een beschrijving van de havenarbeid. In zeven punten zette hij deze uiteen:

1. Havenwerk is ongeregeld werk; de ene dag kunnen er tien schepen liggen, de andere geen.
2. Het werk is zwaar, gevaarlijk en gevarieerd. Een hoog ongevalpercentage is het gevolg.
3. Er bestaan in de haven vrijwel geen promotiekansen, waardoor de onderlinge solidariteit groot is.
4. De meeste arbeiders kennen een los dienstverband. Tussen 1860 en 1860 is dit overal hetzelfde gebleven, met uitzondering van de Sowjet-Unie.
5. Havenarbeiders komen in kontakt met buitenlandse goederen, mensen en ideeën.

6. Vanwege het losse karakter en dus de moeilijkheid iedere dag weer werk te vinden moeten de arbeiders dicht bij de havens wonen.

7. Havenarbeiders hebben het idee dat iedereen op hen neerkijkt.

Vanuit de gedachte van Oscar Lewis dat dezelfde sociale positie, ongeacht nationaliteit, eenzelfde gedrag en normen voortbrengen, beschouwde Miller deze zeven punten als evenzoveel voorwaarden voor een zes punten omvattende subcultuur:

1. Uit de individuele zwakte als gevolg van het losse karakter van de arbeid vloeit grote onderlinge solidariteit voort.

2. Er bestaat een histories gegroeid wantrouwen tegen buitenstaanders en met name ondernemers.

3. Havenarbeiders kennen een militant vakbondsbewustzijn en spelen een duidelijke voorhoederol in bijvoorbeeld de Verenigde Staten, Zuid-Afrika en Pakistan. Het gevolg is dat ze tot de best betaalde arbeiders behoren in landen als India, Tsecho-Slowakije, Israël, de Filippijnen, Japan, Puerto-Rico, Guatemala en Italië.

4. Ze hebben charismatische leiders uit eigen kring die hun gevoelens vertolken. Deze zullen in havens met een vast dienstverband minder voorkomen, omdat daar minder klachten leven.

5. Al zijn havenarbeiders politiek gezien dan vooruitstrevend, ten aanzien van technologische veranderingen zijn ze nogal behoudend.

6. Ze worden gekenmerkt door een vrije geest, dat wil zeggen creativiteit en weinig verantwoordelijkheidsgevoel.

Al deze punten zijn volgens Miller moeilijk meetbaar. De hele theorie berust dan ook op een impressionistische visie op het havengebeuren.

Het is wel een zeer goede impressie, want de herkenning van aspecten uit de Rotterdamse haven is bij lezing van Millers artikel groot.

Gaastra en Boomgaard hebben voor respektievelijk de periode 1900-1920 en 1946 Millers theorie getoetst met betrekking tot Rotterdam. Ze kwamen daarbij tot de volgende konklusies, die ik op sommige punten van kommentaar zal voorzien.

Het werk was in beide perioden onregelmatig van karakter, als gevolg van de overheersende wilde vaart. Gevaarlijk, vuil en zwaar zijn termen die de havenarbeid ook in Rotterdam goed omschrijven. Wel waren in 1946 de scherpste kantjes verdwenen doordat de arbeidstijd was verkort. Stuwadoorswet en HAR hebben deze uitwas beëindigd. De

mobiliteit was en bleef gering in Rotterdam; er waren weinig mogelijkheden op promotie om aan de groep te ontsnappen.

De organisatie van de arbeid kenmerkte zich door het losse karakter, hoewel de instelling van de HAR hierin verbetering bracht. Er kwam daardoor een groep lossen, die ook als ze geen werk had, geld kreeg. In essentie bleven het echter losse arbeiders.

In Rotterdam was geen sprake van echte arbeiderswijken, zoals we die elders kennen: in Amsterdam bijvoorbeeld Kattenburg 65). Toch wil dat niet zeggen dat de arbeiders niet dicht bij de haven woonden, en dat is waar het Miller om gaat.

De gedachte dat havenarbeiders een sociaal minderwaardigheidskompleks hebben is moeilijk meetbaar. Gaastra doet er in het geheel maar geen uitspraak over. Boomgaard echter beweert in 1976 dat daar nog nooit naar gevraagd is. Dat is onjuist. Ter Hoeven vroeg het in 1960 en kreeg van 54% van de havenarbeiders ten antwoord dat ze vonden dat de mensen te weinig respect voor havenarbeiders hebben 66). Dezelfde vraag werd door niet-havenarbeiders gunstiger beantwoord.

Havenarbeiders denken dus dat er slechter over hen gedacht wordt dan in werkelijkheid het geval is.

Ten aanzien van de inhoudelijke punten van de havenarbeiderssubcultuur komen Gaastra en Boomgaard tot de konklusie dat deze aanwezig waren. Er was grote onderlinge solidariteit, de arbeiders wantrouwden de buitenwereld, er was een militant vakbondsleven, de arbeiders hadden charismatische leiders (Leen van Os en Toon van den Berg in 1946), ze waren konservatief ten opzichte van veranderingen in het werk en er heerste onder hen een vrijheidsmentaliteit.

Toch wil ik bij deze konklusie wel een paar kanttekeningen maken. De onderlinge solidariteit bijvoorbeeld hield wel vaak op bij groepsgrenzen. In hoofdstuk 8 zullen we nog zien dat juist in Boomgaards tijd de lossen herhaaldelijk zonder de vasten staakten. Andersom is nimmer het geval.

Ten aanzien van dat vakbondsleven valt ook wel het een en ander op te merken. In het vorige hoofdstuk hebben we kunnen zien dat de Rotterdamse havenarbeiders in de jaren vijftig en het begin van de jaren zestig in meerderheid ongeorganiseerd waren. Door de erkende bonden voelden zij zich verkocht en verraden, en het geruzie in EVC-

OVB inspireerde ook al niet tot lidmaatschap. Daar kwam nog bij dat de arbeiders in de jaren na de oorlog wel strijd hadden gevoerd, maar waren verslagen. Teleurstelling en apatie hielden de arbeiders lange tijd niet alleen van massale strijd af, maar ook uit de vakbonden. De tegenstelling die Miller poneert en die door Boomgaard wordt overgenomen tussen politiek links en behoudend ten aanzien van de techniek is mijns inziens geen tegenstelling. Havenarbeiders zien en hebben vaak gezien dat nieuwe technieken banen kosten. Juist omdat ze 'links' zijn nemen ze dat niet. Ze komen in verzet, vaak met eisen die niet eens gericht zijn tegen de nieuwe techniek, maar waardoor ze mee kunnen plukken van de vruchten van die techniek.

Overzien we het voorgaande, dan wordt het beeld bevestigd dat we reeds eerder bij de behandeling van techniek en arbeidsorganisatie hebben ontmoet. Tussen 1920 en de periode vlak na de oorlog is er weinig in de haven van Rotterdam veranderd. Er was sprake van een havenarbeiderssubcultuur, maar de tegenstelling tussen lossen en vasten was gedurende die hele periode voelbaar.

Na de tweede wereldoorlog beginnen de veranderingen. In 1950 doen de eerste pendelaars hun intrede in de haven en vanaf 1955 zijn alle havenarbeiders in vaste dienst. Na de enorme organisatiegraad ten tijde van de EVC volgde een tijd van weinig vakbondsleven. Het werk bleef ongeregeld. Het werd lichter door de nieuwe technieken en het contact met buitenlandse goederen en mensen verdween ook grotendeels. Containers zijn allemaal hetzelfde of ze nu uit Londen of Kinshasa komen, en moderne schepen hebben haast geen bemanning meer.

Grote groepen havenarbeiders gingen evenals andere handarbeiders in de buitenwijken van Rotterdam wonen (Hoogvliet, Ommoord), terwijl de havens zich steeds verder van de bewoonde wereld vandaan bevonden. De onderlinge verdeeldheid nam toe als gevolg van de grotere diversifikatie in betaling.

Alle veranderingen die we in de tientallen voorgaande bladzijden hebben gekonstateerd leidden tot een veranderd soort havenarbeider. In stakingen blijkt dit ook sterk: de containerarbeiders staan wel naast, maar niet zij aan zij met de stukgoedarbeiders. Ze hebben hun eigen belangen en voeren hun eigen strijd. Ook de stukgoedarbeiders vertonen steeds minder de eigenschappen die Miller de havenarbeiders toedichtte, hoewel zij er nog wel het dichtst bij staan.

Hoofdstuk 6. De strijd tussen kapitaal en arbeid

In de nu volgende drie hoofdstukken behandel ik de sociale strijd tussen de in het voorgaande behandelde klassen. Onderwerp is dus de strijd tussen arbeiders en ondernemers: de klassenstrijd. Deze strijd vertoont grote overeenkomsten met oorlogsvoering; aanval, terugtrekken en verdediging zijn ook hier centrale begrippen. Internationaal gezien leidt klassenstrijd in de ene situatie ook tot moord en doodslag (de staatsgreep die in 1973 in Chili plaatsvond is daar een duidelijk voorbeeld van) en in een andere situatie tot wapenstilstand. Vandaar dat ik veel in dergelijke termen mijn onderwerp zal beschrijven.

Het eerste hoofdstuk is verdeeld in de volgende paragrafen:

1. Achtergronden.
2. Randvoorwaarden voor de strijd om het loon.
3. De strijd om het loon.

1. Achtergronden

Tot hier heb ik arbeiders en ondernemers in de Rotterdamse haven vrijwel uitsluitend behandeld als losstaande groepen. In de sociale werkelijkheid van alledag is dit uiteraard een beeld dat vertekent. Arbeiders en ondernemers zijn slechts arbeiders en ondernemers juist doordat zij een relatie hebben. In de koop en verkoop van de arbeidskracht gaan de arbeider en ondernemer een relatie, een ruilverhouding, aan.

De arbeider verkoopt zijn arbeidskracht, zijn vermogen om te werken, want dat is het enige dat hij bezit. De ondernemer koopt met een deel van zijn kapitaal de arbeidskracht om het andere deel van zijn kapitaal, de produktiemiddelen, in beweging te kunnen zetten. Marx beschreef dit proces in de formule $G - A$, geld dat omgezet wordt in arbeidskracht. Het doel van deze ruil is echter niet het verkrijgen van arbeidskracht, maar de vermeerdering van G . Aangezien menselijke arbeidskracht de enig waardescheppende waar is, kan geld slechts vermeerderd worden door de tussenkomst van arbeidskracht. De uiteindelijke formule luidt daarom $G - A - G'$.

Formeel gezien is de hoeveelheid geld die voor de arbeidskracht betaald moet worden gelijk aan haar waarde. Hierdoor is sprake van een eerlijke, gelijke ruil. Let wel: een eerlijke ruil binnen een systeem dat gebaseerd is op de overweldigende rijkdom van een klasse aan de ene en de absolute armoede van een klasse aan de andere kant. Beide partijen trachten van de eerlijke ruil af te wijken. De dragers van de arbeidskracht proberen meer geld te krijgen dan de waarde bedraagt, de kopers van de arbeidskracht proberen het omgekeerde. Aangezien de arbeidskracht voor een bepaalde periode gekocht wordt, speelt de strijd die gevoerd wordt om de hoogte van het geldbedrag, het loon, zich af in relatie tot die periode, de arbeidstijd. Loon en arbeidstijd zijn de twee factoren die een grote rol spelen bij het tot stand komen van $G - A$. In $G - A$ neemt het kapitaal de arbeidskracht in zich op; de drager van die arbeidskracht, de arbeider, treedt daarmee binnen in het kapitaal. Gezien de fundamenteel tegengestelde belangen van arbeid en kapitaal heeft daarmee "Het kapitaal (...) nu echter zijn vijand in zichzelf." 2). In deze zin moeten de woorden uit het Kommunisties Manifest ook begrepen worden over de bourgeoisie, de draagster van het kapitaal: "Zij produceert vóór alles haar eigen doodgraver." 3).

We zien dat het kapitaal arbeidskracht in zich opneemt. Arbeidskracht is echter een zeer bijzondere waar, wat reeds blijkt uit haar definitie. Ze is het vermogen om te werken, om waarde te produceren. Maar: slechts vermogen.

Arbeidskracht is een waar zoals alle andere in die zin dat zij ruil- en gebruikswaarde bezit. De ruilwaarde is het loon in abstracte zin, dus haar formele waarde. De gebruikswaarde is de arbeid, de produktie van waarde. Deze produktie is bij de ruil $G - A$ slechts vermogen, slechts potentieel aanwezig. Eerst in de produktie ontplooit zich de arbeid ofwel de gebruikswaarde van de arbeidskracht.

De drager van de arbeidskracht, de arbeider, heeft geen enkel belang bij de realisering van de arbeid. Het loon wordt immers bepaald naar de waarde van de arbeidskracht en niet naar de geleverde arbeid. Het is voor het kapitaal een zaak van groot belang om zijn kommando over de arbeiders uit te oefenen. Macht uit te oefenen over het produktieproces en over de arbeidstijd. De macht die de arbeiders hebben over het hoe en hoelang van bepaalde handelingen moet in het

belang van het kapitaal, in het belang van de vergroting van G, tot een minimum beperkt worden.

De strijd tussen arbeid en kapitaal speelt zich dus op twee terreinen af: bij de koop en verkoop van de arbeidskracht als ruilwaarde en bij de realisering van de gebruikswaarde van de arbeidskracht in het produktieproces.

Welke wapenen staan beide partijen nu ten dienste? Vanuit het voorgaande kan dit beredeneerd worden.

De arbeiders kunnen weigeren hun arbeidskracht nog langer ter beschikking te stellen; ze kunnen in staking gaan of ontslag nemen en ergens anders werk zoeken. Ook kunnen ze de gang van het produktieproces belemmeren door sabotage. Naast enkele andere mogelijkheden die zij hebben, kunnen ze tenslotte het kapitaal vernietigen door zich meester te maken van de produktiemiddelen. Zo beëindigen zij de vervreemdheid die bestaat tussen de arbeider en de produktievoorwaarden. Een voorafspiegeling van een dergelijke daad vormt de bedrijfsbezetting.

De strijdwijzen van de ondernemers zijn veelal het omgekeerde van die van de arbeiders. Ze kunnen eveneens de ruil $G - A$ weigeren in een uitsluiting of door individueel ontslag. Ze zullen ook kunnen proberen zich minder afhankelijk van de arbeiders te maken in de produktie. Bovenal zullen zij trachten de arbeiders aan hun kommando te onderwerpen. Twee voorwaarden zijn daartoe nodig:

- Op de eerste plaats moet de technologie los van het produktieproces komen te staan, zodat het kapitaal zelf nieuwe technieken kan ontwikkelen.
- Op de tweede plaats moet de arbeidersklasse verdeeld zijn. Slechts dan zal zij niet unaniem deze nieuwe technieken bestrijden.

Op zich is dit trouwens een belangrijk wapen voor de ondernemers: verdeeldheid zaaien in de rijen der arbeiders. Twee andere mogelijkheden completeren het beeld. Enerzijds de zachte aanpak (de fluwelen handschoen): het trachten de arbeiders ideologies en materieel aan zich te binden door propaganda en sociale politiek. De harde aanpak (de zweep) tenslotte houdt het inschakelen van de staatsmacht en andere middelen van geweld in. Uitsluiting en ontslag kunnen ook hieronder gerekend worden.

Al naar gelang de omstandigheden en de kracht van de tegenstander kiezen beide partijen een of meer wapenen. Zo komt het voor dat de fluwelen handschoen de zweep hanteert.

2. Randvoorwaarden voor de strijd om het loon

De bepaling van het loon wordt in het moderne kapitalisme niet meer uitsluitend geregeld tussen arbeiders en ondernemers. Als gevolg van de het kapitalisme zelf bedreigende ontwikkelingen in een eerdere fase is een toegenomen aandeel in de bepaling van deze zaak aan de staat toebedeeld. De staat die tot funktie heeft de maatschappelijke structuur te beveiligen en te reproduceren 4). Met de discussie over rol en funktie van de staat onder het kapitalisme zal ik me hier niet bezighouden. Wel hebben we ten aanzien van de Rotterdamse haven met staatsoptreden te maken.

Voor de periode na 1945 is van essentieel belang het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen (BBA), dat in oktober 1945 werd afgekondigd 5). Hierin werden drie dingen geregeld:

- Op de eerste plaats werd het ontslagrecht aan banden gelegd. Arbeiders moesten toestemming voor ontslag vragen aan het Arbeidsbureau als de ondernemer ze wilde houden. Andersom kon een onderneming zijn arbeiders niet zonder meer ontslaan.
- In het tweede deel van het BBA werd de 48-urige werkweek verplicht. Kortere werkweken waren niet meer toegestaan. Dit werd besloten om de arbeiders een zeker inkomen te garanderen en de produktie te verhogen.
- Tenslotte werd een nationale loonbeheersing ingevoerd. De minister van Sociale Zaken stelde volgens deze regeling een College van Rijksbemiddelaars (CvR) in dat de bevoegdheid kreeg bindende regels, waaronder het al dan niet goedkeuren van een Collectieve Arbeids Overeenkomst (CAO), vast te stellen.

Het CvR kon advies vragen aan de Stichting van de Arbeid, een overlegorgaan van vakbonden en ondernemersorganisaties. Vanaf 1950 kwam daar nog de Sociaal-Economische Raad (SER) bij ter advisering van de regering. De SER bestaat uit drie groepen: vakbondsvertegenwoordigers, vertegenwoordigers van de

ondernemersverenigingen en door de regering aangestelde 'onafhankelijke' kroonleden.

Deze SER was trouwens de bekroning op de Wet op de Bedrijfsorganisaties (PBO) uit dat jaar. Een wet die het sociaal-ekonomiese leven van Nederland op korporatieve wijze wilde schoeien. Uitgaande van de gedachte dat de belangen van ondernemers en arbeiders principieel gelijk zijn – al kan er wel eens verschil van mening heersen – werd de ekonomie verdeeld in bedrijfs- en produktschappen. Hierin zouden ondernemers en vakbonden samen moeten werken ter regulering van 'hun' schap. Dat dit hele systeem een droevige mislukking is geworden doet weinig af aan het veelzeggende feit dat het is ingevoerd. Ingevoerd, vijf jaar nadat de fascistiese regering het veld had moeten ruimen. Een fascisties regime dat een soortgelijke ekonomiese struktuur had ingesteld: de Woltersom-organisatie.

Maar goed, de PBO werd dan wel geen sukses, de SER werd dat wel. Als adviesorgaan voor de regering werd het een invloedrijk lichaam in de na-oorlogse ekonomie.

In 1963 werd het systeem gewijzigd. Op grond van de ramingen van het Centraal Planbureau (CPB) zou de SER de toegestane loonsverhogingen adviseren. Binnen die grens kon de Stichting bepalen of een CAO al dan niet goedgekeurd werd. De beslissingsbevoegdheid verschoof hiermee van een regeringinstantie (het CvR) naar een partikuliere instelling (de Stichting). Slechts bij onenigheid binnen de Stichting zou het CvR ingrijpen.

Deze hele nieuwe konstellatie werkte uiteindelijk niet goed, maar de instelling ervan was de wens van ondernemers en vakbeweging om zelf de loonsverhogingen te bepalen. Het grote tekort aan arbeiders maakte loonsverhoging voor de ondernemers een duidelijk instrument om arbeiders aan te trekken. Anderzijds ging het zo goed met de ekonomiese ontwikkeling van Nederland als gevolg van de lage lonen, dat de arbeiders van hun kant hun kans roken. Met het tekort aan arbeiders als steun in de rug wilden zij wel eens mee gaan profiteren van de bloeiende ekonomie. Zij zetten de vakbonden daarom onder druk en met stakingen in vooral 1960 en 1963 droegen zij hun steentje bij tot de verandering van het systeem van arbeidsverhoudingen.

Naar de zin van de regering stegen de lonen te hard in die jaren; de zogenaamde loonexplosie van 1964 is beroemd geworden 6). Bovendien konden ondernemers en vakbonden het meestal niet eens worden over dergelijke zaken in de Stichting. Het gevolg was dat eind 1966 de macht weer bij het CvR werd gelegd; de geleide loonpolitiek was terug.

In het volgende jaar tenslotte werd toch een geheel vrij systeem ingevoerd: vrije loonvorming. Alle CAO's worden vanaf dan in principe goedgekeurd. Het CvR zal slechts in gevallen dat zij vindt dat een CAO gevaar voor de nationale economie oplevert de minister waarschuwen. Deze kan dan na advisering door een kollege van wijze mannen besluiten tot onverbindend verklaring.

De minister zou binnen twee jaar met een loonwet komen, waarin nadere regelingen dienden te staan. Als naar de zin van de regering de lonen echter uit de hand dreigen te lopen, kondigt minister Roolvink in mei 1968 een verlenging van alle CAO's aan. Weer ligt de macht bij de centrale overheid. Ook in het ontwerp 'Wet op de loonvorming' behoudt de overheid een belangrijke vinger in de pap. De minister kan via zijn oordeel of het sociaal-ekonomies belang in het geding is bepalen of een CAO onverbindend verklaard dient te worden. Ten tweede kan hij voor een bepaalde termijn de lonen 'bevriezen'. Op 20 april 1970 wordt dit voorstel na een hoop geharrewar wet.

De jaren zeventig zijn het tijdperk van de loonmaatregelen, beperkingen van de loonontwikkeling door de regering. Er hebben zich in de jaren sinds de invoering van het BBA dus wel veranderingen voorgedaan in het systeem. De regering bleef echter veel macht hebben. Die macht taande slechts op het moment dat de arbeiders de bonden onder druk zetten en tegelijk de werkgevers vrijer op de arbeidsmarkt wilden opereren. De ondernemers verzetten zich in de jaren van de loonmaatregelen echter niet tegen deze regeringsingrepen; principieel tegen beperking van de onderhandelingsvrijheid waren ze zeker niet.

De vakbonden van hun kant hebben ook nauwelijks verzet geboden. In 1964 verklaarden de drie vakcentralen over het regeringsoptreden in de jaren vijftig: "Het achterblijven van het loonpeil is in de vijftiger jaren bewust aanvaard, teneinde in de bedrijven winsten

mogelijk te maken, die konden dienen voor uitbreiding en vernieuwing van het productieapparaat." 7).

Dit werd de arbeiders door de vakbonden in een groeitijd aangepraat. Toen de economische ontwikkeling stagneerde veranderde hier weinig in. Ook in de zeventiger jaren riep de vakbeweging op tot loonmatiging, opdat de winsten in meer werk omgezet zouden kunnen worden 8). Verzet tegen de loonmaatregelen uit deze tijd is door de vakbeweging dan ook nooit echt gevoerd.

Samenvattend kan ik stellen dat er gedurende de gehele na-oorlogse periode een belangrijke centrale macht is geweest. Zoals we ook in hoofdstuk 5 al hebben gezien bij de geschiedenis van de loonontwikkeling in de haven zijn er wel fasen aan te wijzen. Tot 1954 een loonstop, gevolgd door algemene loon- (welvaarts)-rondes. Vanaf 1959 trad loondifferentiatie op, waarbij in 1963 vakbonden en ondernemersorganisaties de beslissende instanties werden.

De loongolf van die jaren bracht de regering ertoe weer in te grijpen, maar slechts voor kort. 1967 markeert het begin van de vrije loonvorming, al blijft de regering via de loonwet een zeer essentiële vinger in de pap houden.

3. De strijd om het loon

In een vorig hoofdstuk hebben we de ontwikkeling van het loon gevolgd. In de volgende hoofdstukken behandel ik de strijdwijzen van arbeiders en ondernemers. Hier zal ik voor de landelijke ontwikkeling de relatie tussen beide bekijken.

In de periode vlak na de oorlog braken felle klassegevechten uit in West-Europa en Noord-Amerika. Alleen de Duitse arbeidersklasse, onderdrukt door het nazisme en murw gebeukt door de geallieerde bombardementen, hield zich stil 9). Het internationale kapitaal was hier echter op bedacht geweest; de heersers herinnerden zich maar al te goed de periode na de eerste wereldoorlog. De Marshall-hulp was het belangrijkste middel om enerzijds de arbeiders te voeden en anderzijds de produktie weer op gang te brengen.

Niet alleen de periode vlak na de eerste wereldoorlog mocht niet herhaald worden. Ook de periode daarna zou anders moeten verlopen.

Herstel en opbouw van de economie en volledige werkgelegenheid waren de belangrijkste na-oorlogse politieke elementen. De arbeidersklasse en haar verzet moesten in de kiem worden gesmoord.

Zo eenvoudig als de arbeiders na de eerste wereldoorlog hun zin kregen, bijvoorbeeld ten aanzien van de werktijdverkorting, zo halsstarrig weigerde de bourgeoisie nu in te gaan op de vele eisen van de arbeiders. Zoals we nog zullen zien verloren bijvoorbeeld de havenarbeiders vrijwel alle stakingen in de eerste jaren na de oorlog. Maar met de andere hand hield de bourgeoisie de arbeiders brood voor. De Nederlandse arbeiders werd door de regering, in samenwerking met ondernemers en vakbonden, een loonstop opgelegd die tot 1954 duurde. In de jaren daarna steeg het reëel loon wel iets, maar dat mag eigenlijk geen naam hebben 10).

De opwaartse druk op de lonen werd in die jaren vooral uitgeoefend door het arbeiderstekort, dat zich niet alleen in de havens maar in toenemende mate in het gehele bedrijfsleven voordeed. Ondanks het arbeiderstekort werd er niet geïnvesteerd in arbeidsbesparende machines en technieken. De lage lonen die officieel niet mochten worden overschreden vormden daar een rem op. In plaats daarvan werden er onofficiële 'zwarte' lonen uitbetaald, die de ondernemers minder kostten dan wanneer de witte lonen gestegen waren. Ook werden koppelbazen, pendelaars en gastarbeiders aangetrokken.

De arbeidersklasse herstelde zich echter van haar na-oorlogse nederlaag en rook haar kansen. Het ging goed met de economie, maar er waren te weinig arbeiders. Voor het eerst in tien jaar tijd braken in 1960 meer dan honderd stakingen uit; in 1963 gebeurde dat weer. De overgrote meerderheid van de stakingen in deze jaren was – zoals trouwens in de gehele na-oorlogse periode – wild.

Zo waren het de arbeiders die het systeem van geleide loonvorming lieten springen. In 1964 ontstond een 'loonexplosie' waarbij de lonen snel stegen. De arbeidersklasse was op een voor haar gunstig moment in de aanval gegaan. Voor het eerst sinds 1945 sloegen de machtsverhoudingen in haar voordeel om. In de haven van Rotterdam zien we bijvoorbeeld dat het reëel loon op basis van 1947=100 tussen 1956 en 1966 steeg van 133 naar 208, ondanks een kleine daling in 1958 van twee procent.

Leggen we de produktiviteitsindex per arbeider daarnaast, dan zien we een daling in die periode van 254 naar 252. Het dieptepunt lag op 216 in 1963. Hierbij moet wel worden aangetekend dat in de betreffende periode een daling van de overslag (exklusief olie) heeft plaatsgehad. Deze daling werd echter nog binnen de genoemde tien jaar weer tenietgedaan.

Op de volgende bladzijde staat de grafiese voorstelling van de loon- en produktiviteitsontwikkeling over die tien jaar.

Grafiek 7. Ontwikkeling van het reël loon en de produktiviteit per havenarbeiders, 1956-1970. 1947=100 11)

(Terwijl het loon voortdurend steeg en tamelijk gelijkmatig met een dipje in 1969, daalde de produktiviteit vanaf het begin tot 1964. Daarna steeg deze voortdurend in een stijle lijn)

Uit het bovenstaande blijkt wel dat de arbeiders meer middelen in de strijd gooiden dan alleen staking. Ze gooiden gewoon hun 'luiheid' in de strijd. Hierover meer in hoofdstuk 8.

De ondernemers van hun kant reageerden echter alert. Nu de lonen stegen was er voor de Nederlandse kapitalisten geen reden meer om in de breedte te investeren. Het Nederlandse produktieapparaat was in verhouding tot het buitenland sterk verouderd. Nederland had al die tijd de konkurrentie echter aangekund door de lage loonkosten. Deze waren nu weggevallen. Een versnelde vervanging van het produktieapparaat was het antwoord van de ondernemers op de loonexplosie 12). Diepte-investeringen vervangen met andere woorden de breedte-investeringen of nog anders gezegd: het kapitaal verwijderd de arbeid uit zijn midden. De arbeid die zo veel problemen veroorzaakt.

We hebben reeds gezien hoe in de haven kontainerisatie en massifikatie inderdaad hebben geleid en nog steeds leiden tot een uitstoot van arbeiders uit het produktieproces. Tegelijk is de produktiviteit enorm gestegen. De arbeiders werden weer in het defensief gedrongen. Werkloosheid werd in honderdduizenden arbeidersgezinnen weer een probleem.

Ze vochten echter terug. In 1970 wisten de arbeiders nog een behoorlijke loonstijging af te dwingen, maar in later jaren betrof

het vooral defensieve gevechten. De strijd tegen de loonmaatregelen van de elkaar opvolgende regeringen en tegen bedrijfssluitingen werd veelal door de vakbonden geleid. Juist als het getrokken zwaard echter scherp leek te worden, duwde de vakbondsleiding het keer op keer geschrokken weer terug in de schede 13).

Niet alleen door loondruk en werkloosheid werd de arbeidersklasse teruggeduwd. Ook de prijsstijgingen speelden hun rol. Op internationale schaal werden de prijzen van voedsel en energie opgedreven door de grote multinationale ondernemingen 14). Hier kan ik in het bestek van dit onderzoek niet op ingaan, maar duidelijk is wel dat het kapitaal de aanval van de arbeiders uit de jaren zestig voorlopig heeft afgeslagen.

Hoofdstuk 7. Strijdvormen van het kapitaal

Het hoofdstuk bestaat uit de volgende paragrafen:

1. De harde hand die de hongerzweep hanteert
2. De zachte hand van de sociale politiek
3. Sociale politiek na '45
4. Ingrijpen in het produktieproces
5. Van Taylor, Ford en de bedrijfspsychologie
6. De strijd om de produktie in de haven
7. De produktie na de oorlog
8. Samenvatting en konklusie

1. De harde hand die de hongerzweep hanteert

Zoals gezegd is de eerste methode het tijdelijk weigeren nog langer arbeidskracht te kopen. Vooral als reactie op het gedrag van de arbeiders kunnen ondernemers overgaan tot uitsluiting van het gehele personeel, individueel ontslag of schorsing.

Vooral in de eerste jaren na de oorlog reageerden de ondernemers fel op stakingen. Reeds bij stakingsdreiging werden vaak de werkboekjes van de losse arbeiders ingehouden 1). De geschiedenis van de eerste vijf na-oorlogse jaren toont ons de volgende gevallen:

- Op 8 augustus 1945 staakten op zeven boten de arbeiders. Zij wilden een vergadering van de EVC bijwonen. Van 17 arbeiders en 2 controleurs werden de boekjes ingenomen, wat betekende dat ze niet meer aan het werk konden 2).

- Een week later verkortten duizenden arbeiders de arbeidstijd door een half uur eerder naar huis te gaan. Ze werden uitgesloten, waarop een algemene staking uitbrak 3).

- Ook in 1946 komen we twee voorbeelden van uitsluiting tegen. De stakers die deelnamen aan de zogenaamde sinaasappelstaking werden uitgesloten. Ook de grote staking van dat jaar gaf het inhouden van boekjes en ontslagen te zien 4).

- Toen in het jaar daarop driehonderd arbeiders weigerden op tweede pinksterdag te werken, werden ze uitgesloten. Dit leidde tot een staking van tweeduizend arbeiders 5).

- Nog één keer zou het tot een massale uitsluiting komen. In 1955 verkortte een kwart van de arbeiders – evenals tien jaar daarvoor – de arbeidstijd. Zij werden allen ontslagen 6).

Naast deze gevallen van grootscheepse uitsluiting ben ik nog wat kleinere gevallen tegengekomen. In 1950 bijvoorbeeld werden de leden van het aktiekomitee dat toen een staking leidde ontslagen. Drie jaar later werden tien arbeiders bestraft met een dag looninhouding in verband met een korte staking. In 1970 tenslotte werden twee controleurs twee dagen geschorst en 23 arbeiders beboet als straf voor een korte staking 7). Ongetwijfeld zijn er veel meer van dergelijke kleine uitsluitingen voorgevallen, maar die heb ik in mijn bronnen niet gevonden.

Een van de belangrijkste straffen die in de haven bestaat is het zogenaamde 'kuieren', het onbetaald met verlof sturen tot een maximum van drie dagen 8). Het is een straf die nogal eens uitgedeeld wordt. Ik zal hier een voorbeeld van geven:

"Ik had hem (de botenbaas) een asociaal iemand genoemd toen hij eens tegen ons zei hoe wij moesten werken, terwijl wij dat zelf best konden beoordelen. Dan moet je bij de ordecommissie komen, je krijgt wel een verdediger van de ondernemingsraad mee, maar die heeft z'n bek niet opengedaan. Toen kreeg ik twee dagen kuieren. Je kan kiezen: twee dagen onbetaald verlof of ontslag op staande voet. Dus je hebt geen keus." 9).

Naast het kuieren bestaat de boete van maximaal één dag loon. Deze straffen – uitsluiting, ontslag, kuieren en boete – dienen ertoe het kommando van de ondernemers over de arbeiders te handhaven. Ze worden toegepast om stakingen te breken of de arbeiders te laten luisteren naar hun meerdere.

Ontslag en eventueel doorsturen naar de politie zijn de geijkte methoden om de veelvoorkomende havendiefstallen binnen de perken te houden. Hiervoor heeft de SVZ reeds in 1920 de Havencontrôle ingesteld 10). Haar doel was surveillance in de haven, het bewaren van rust en orde in de aanneemkantoren van de HAR en later ook – op verzoek en tegen betaling – toezicht op het terrein van leden.

Na de oorlog werd deze kontroledienst weer opgericht, nadat de eerste anderhalf jaar de havendiefstal was bestreden door de Pilferage-Prevention Committee. Tot maart 1946 was de Rotterdamse haven zelfs verboden gebied voor niet-militairen en niet-havenarbeiders 11). De Haven Controle Dienst van de SVZ zorgde voor het fouilleren van arbeiders die van hun werk kwamen en stuurde ze al dan niet door naar de Rivierpolitie (het 'vlotje'). Het openlijk fouilleren van arbeiders bezorgde de politie-ambtenaren minder vleierende benamingen als Gestapo en SS-ers.

De toenemende kosten noopten de SVZ er in 1976 toe de controle-dienst op te heffen, want veel bedrijven hadden eigen bewakingspersoneel in dienst genomen en de gemeente wilde geen subsidie geven 12).

Doeltreffender methoden dan een politiedienst zijn ook ontwikkeld. Zo adviseerde in 1965 de twee jaar eerder opgerichte commissie Mijn en Dijn naast een betere bewaking een personeelsregister. In 1966 ging dit van start. De konsekwentie was dat arbeiders die de laatste vijf jaar schuldig waren bevonden aan diefstal, fraude of bedrog niet meer aangenomen zouden worden. Van dit alles werd namelijk verplicht aantekening gehouden in het Centraal Personeels Register 13).

De strijd tegen diefstal wordt door de ondernemers dus op twee fronten gestreden: enerzijds sankties, anderzijds preventie. De harde hand bestaat trouwens vrijwel uitsluitend uit sankties. Pas als de arbeiders een bepaald gedrag vertonen, reageert het kapitaal erop. Preventie probeert dit gedrag juist te voorkomen en lijkt daardoor effectiever.

2. De zachte hand van de sociale politiek

Zoals eerder vermeld was elders in het bedrijfsleven reeds sprake van een sociale bedrijfsvoering toen in de haven nog geen spoor daarvan viel te bekennen. In verschillende industriële bedrijven traden aan het eind van de negentiende eeuw ondernemers op die beseften dat het in het belang van het bedrijf is als de arbeiders zich daar op enigerlei wijze thuis voelen. De bekendste Nederlandse vertegenwoordiger van deze stroming binnen de bourgeoisie was Jacob Cornelis van Marken (1845-1906) 14). Op vele andere plaatsen, maar in ieder geval ook in 1881 voor een Frans gehoor, verklaarde Van Marken dat zijn optreden niet filantropies was, maar in het belang van de industrieel, aangezien de arbeiders toegewijder werden 15).

Hiermee raakte hij treffend de kern van de sociale politiek. Niet de arbeiders en hun geluk zijn het doel. Nee, het gaat om het bedrijf en het belang daarvan is gediend met een sociale bedrijfsvoering. De arbeiders worden zo namelijk aan het bedrijf gebonden.

Deze politiek zien we in die tijd voornamelijk optreden in de nieuwe industrieën: chocoladefabrieken, olieslagerijen, bietsuikerfabrieken, aardappelmeel-, machine- en gistfabrieken, bierbrouwerijen en de margarineindustrie. Ziedaar de plaatsen waar de politiek van sociale ondernemers voor het eerst wortel schoot. Hier werd gewerkt met nieuwe procédés. Tezelfder tijd werkten in de havens nog vrijwel uitsluitend arbeiders die slechts gebruik maakten van hun lichaamskracht. Als ze wegliepen was dat geen enkel probleem, want iedereen met spieren kon het werk doen en er waren werklozen genoeg. Bovendien wisselde de behoefte aan arbeiders met de fluktuaties in het handelsverkeer.

Onder die omstandigheden hadden de havenbaronnen er niet het minste belang bij om een sociale politiek te voeren. Ongegeneerd halen en hebben was het devies dat zij hoog in hun vaandel voerden.

De toch ook in de haven optredende technische veranderingen waren zoals we nog zullen zien veelal een reactie op strijd die de arbeiders vanuit hun ellendige positie nog wisten te voeren. De nieuwe overslagtechnieken noopten de ondernemers er ook hier toe het beleid te wijzigen. Een groter deel van de arbeiders werd in vaste dienst tegen een redelijk loon aangenomen. Door hun 'losse' kollegas

werden zij de 'vijftien-gulden-gasten' genoemd. Zelfs het in vaste dienst aannemen van personeel was trouwens wel eens een direkte reactie op arbeidersstrijd. In 1896 werden bij de firma Wm. H. Müller & Co elektrische kranen aangeschaft voor de lossing van erts. Het gevolg hiervan zou inkrimping van de ploegen van twaalf tot negen arbeiders betekenen. De arbeiders gingen in staking en als reactie hierop nam Müller 150 boeren vast in dienst tegen vijftien gulden per week 16).

We hebben eerder ook reeds gezien dat de instelling van de HAR – het begin van een vast dienstverband voor alle arbeiders – het direkte gevolg van een staking was. De felle klassestrijd die de Europese en Amerikaanse bourgeoisie teisterden na de eerste wereldoorlog waren, zoals we ook reeds hebben gezien, onder andere in de haven aanleiding tot arbeidstijdverkorting. Andere sociale vooruitgang voor de havenarbeiders wurde in die tijd geboekt ten aanzien van ziekengeld, pensioen en werkloosheid 17).

Toen de arbeiders weer in het defensief waren gedrongen, werden deze maatregelen ten dele ook weer teruggedraaid. Het pensioen werd in 1923 reeds opgeheven, de werkloosheidsuitkering werd vanaf 1927 alleen nog maar aan de blauwe boekjes gegeven en verdween in 1932 helemaal van het toneel. In de haven was echter wel het een en ander veranderd en ook hier waren de ondernemers tot de konklusie gekomen dat havenarbeiders een zekere scholing moeten hebben en niet meer per dag vervangen kunnen worden. Vandaar dat de instelling van de HAR niet op grote weerstand stuitte en ze ook niet werd opgeheven. In 1929 werd binnen de SVZ een studie ter hand genomen naar de mogelijkheid van een nieuwe pensioenregeling. Bij Thomsen was men voor de tweede wereldoorlog al begonnen met een personeelsblad 18) en zo drongen de inzichten van de oude Van Marken c.s. ook langzaam in de haven door.

In de hele heersende klasse trouwens. De staat kondigde in 1919 een ongevallenwet af, in 1930 de ziektewet en in 1939 de kinderbijslagwet. Deze ontwikkeling naar wat later de welvaartsstaat zou gaan heten, werd door het Nazi-regime gewoon doorgezet: in 1941 zag de ziekenfondswet het licht 19).

3. Sociale politiek na '45

Tijdens de oorlog overheerste bij de SVZ de mening dat men na de bevrijding niet terug kon keren naar de vooroorlogse situatie. Er werd een studiegcommissie in het leven geroepen die zich met drie punten bezighield 20):

- Reorganisatie van de HAR stond als eerste op de agenda. Zoumen overgaan tot een vast dienstverband zoals in Amsterdam de plannen waren of nog niet? Besloten werd voorlopig alle arbeiders in ieder geval een garantie-inkomen te geven.
- Het tweede punt betrof de pensionering.
- Het derde de scholing van havenarbeiders.

Na de oorlog startte de SVZ met een sociaal beleid tezelfder tijd dat ze stakingen fel bestreed en de SVZ-politie weer oprichtte. Het motto van deze politiek werd in 1951 in een artikel van een belangrijk vormgever van het SVZ-beleid, A. Peters, als volgt weergegeven: "Het maatschappelijk werk in de bedrijven is gericht op het scheppen van zodanige verhoudingen, dat de werknemer naar zijn aanleg en gave zijn arbeid op de juiste plaats en in de juiste geest vervullen kan." 21). Om de juiste plaats te kunnen bereiken diende de vakopleiding die in 1949 van start ging. De juiste geest was gediend bij de in 1948 opgerichte Sociale Afdeling.

Een uitgebreid skala van maatregelen en instellingen moest vorm geven aan de Sociale Afdeling. In 1950 werd de Stichting voor Gezinsverzorging en Gezinshulp 'De Rotterdamse Haven' opgericht 22). Daarnaast kwam het volgende tot stand: de Havenarbeidersvereniging Ontspanning en Ontwikkeling voor gezellige avonden en klups, een bibliotheek, avonden voor gepensioneerden, kookkursussen voor de vrouwen van havenarbeiders en het in dienst nemen van maatschappelijk werksters 23).

Alle zaken die zestig jaar eerder bij Van Marken c.s. bestonden kwamen nu in de haven tot leven. Een personeelsblad, waar professor Rutten al op had aangedrongen, kwam in 1948 tot stand onder de naam Mededelingen. In datzelfde jaar werd ook een pensioenfonds opgericht. Allerlei verwickelingen binnen de genoemde instellingen laat ik voor wat ze zijn, maar aan één zaak wil ik wel aandacht besteden: de kern.

In 1949 werd een personeelsvertegenwoordiging voor de HAR-arbeiders opgericht. Na een aanvankelijk sukses – bij de eerste verkiezingen bracht 81 procent van de stemgerechtigde arbeiders ook daadwerkelijk zijn stem uit – kwam voor de arbeiders snel de kater. De kern klaagde al na een jaar dat er haast niets werd bereikt.

Toen in 1951 nieuwe verkiezingen werden gehouden, riep het OVB op tot een boycot. De ABT probeerde de arbeiders er vergeefs toe te brengen wel te stemmen. Het resultaat was een opkomst van slechts 34%; de oude kern bleef in functie. Voor februari 1952 werden vervolgens nieuwe verkiezingen uitgeschreven. Weer riep het OVB op niet te stemmen en de Centrale Bond deed ook niet mee omdat deze een moderne Ondernemingsraad wilde in plaats van een kern. Wederom was de opkomst laag en de kern werd door de SVZ opgeheven 24). Hiermee is weer eens bevestigd dat de OVB invloedrijk was onder de losse arbeiders.

Bij de vaste was dat heel anders. In 1952 had de Unie-Verkeer 84 procent van de kernzetels bij de volgende bedrijven: GEM, SHV, HAL, Lloyd, Thomsen, F. Swarttouw en Vlaardingen-Oost 25). Met name de losse arbeiders hadden dus niet zo'n groot vertrouwen in het sociaal beleid, maar de ondernemers zetten – gesteund door de vakbonden – stug door. Langzaam verrees een heel bouwwerk van sociale instellingen.

Deze sociale politiek werd door Van Zuuren in 1951 verantwoordelijk gesteld voor de na-oorlogse 'sociale vrede' 26). Dat het met die sociale vrede nogal meeviel zullen we verderop nog zien. Dat die gedachte echter leefde wordt hier weer eens temeer bevestigd. In een uit 1943 (!) stammende brochure van Monsanto over veiligheid in de Nederlandse havens stelde deze ook reeds dat door scholing niet alleen het veilig werken bevorderd zou worden, doch ook de inzet van de arbeiders zou toenemen. In deze tijd toen in West-Europa het kapitaal op de meest brute wijze zijn diktatuur uitoefende, werd er blijkbaar heel wat eerlijker over de doelstellingen van sociaal beleid en bedrijfsscholing gepraat dan in andere tijden. Geen gezemel over 'verheffing van de arbeiders', maar gewoon: 'scholing in dienst van de produktie' 27).

Ook in de afzonderlijke ondernemingen werd in de na-oorlogse jaren gewerkt aan een sociaal bouwwerk. De naam van Thomsen is reeds gevallen voor de voor-oorlogse periode. Na 1945 zette dit bedrijf

zijn sociale politiek met hernieuwde energie voort 28). Het in 1946 opgerichte Progress is een andere naam op dit gebied 29). Hier verkreeg de directie een 'goede' arbeidssfeer door een strenge personeelsselectie in te voeren en de nieuwe arbeiders met een uitgebreide introductie en een eigen basisopleiding te ontvangen. In de meeste bedrijven was men echter hardleers en gingen de veranderingen zeer moeizaam. "Het is vaak zeer lastig een modern beleid aan de directie te verkopen. In sociaal opzicht denkt 75% van de directies in de havens 19e-eeuws.", aldus een personeelschef in 1960 30).

Het sociaal beleid werd in de haven dus vormgegeven door enkele grotere en daardoor met een rationele, expliciete bedrijfsvoering opererende bedrijven en de SVZ 31). De SVZ die als belangenvertegenwoordiger van alle havenbaronnen beter afstand kon nemen van de problemen van individuele bedrijven en optrad als de totaal-kapitalist in de haven.

4. Ingrijpen in het productieproces

Naast de strijd om de arbeidsvoorwaarden woedt een permanente strijd binnen het productieproces. De arbeiders hebben immers geen belang bij een groeiende produktiviteit en de ondernemers des te meer. De ondernemers moeten dus proberen de arbeiders zo ver te krijgen dat ze meer produceren. In eerste aanleg bestaan er twee uitgangspunten. Er is de mogelijkheid van een langere arbeidstijd bij een gelijkblijvend of relatief minder stijgend loon. De ervaring heeft echter geleerd dat dat in het geheel niet betekent dat de produktie dan ook stijgt. Eerder is het tegendeel het geval. Een van de Nederlandse ondernemers die aan het eind van de 19e eeuw een moderne bedrijfspolitiek voerde, was de beetwortelsuikerfabrikant J. F. Vlekke. Hij schreef in 1901 dat arbeidstijdverkorting leidt tot de "verhooging der fysieke, morele, intellectuele en tengevolge daarvan ook der industriële geschiktheid der arbeiders", want "een te lange arbeidstijd moet de arbeidsverrichting schaden, dat is duidelijk." 32).

Het moderne kapitalisme zoekt, verrijkt met dit inzicht, betere methoden om de produktie te verhogen. Dit moest dan gebeuren binnen een arbeidsdag met een gegeven of gekrompen lengte; het tweede uitgangspunt. Verschillende methoden staan het kapitaal ten dienste. Het kan de arbeiders dwingen de onbenutte tijd die in de arbeidsdag zit opgesloten te benutten. Dit kan bijvoorbeeld door het reinigen van machines door een apart daarvoor aangestelde arbeider te laten doen, de aanvoer van materiaal centraal te regelen enz. Dit is dan intensivering van de arbeid. Voor ieder individueel produkt is evenveel arbeid nodig als voorheen, alleen wordt in een gegeven arbeidsdag meer arbeid aan de arbeidskracht onttrokken 33).

Naast intensivering van de arbeid bestaat verhoging van de produktiviteit van de arbeid als methode. Dit vindt plaats door de arbeider in bepaalde tijdseenheden meer te laten produceren dan voorheen. Dit kan door ze op te jagen met premiestelsels, ontslagdreiging enz. of door nieuwe, snellere machines te installeren.

Samengevat bestaan er voor het kapitaal dus drie methoden om uit dezelfde arbeiders een grotere produktie te krijgen: verlenging van de arbeidsdag, intensivering van de arbeid en produktiviteitsverhoging.

De eerste methode is zoals gezegd histories overleefd. Slechts in uitzonderingsgevallen zoals oorlogstijd keert het kapitaal er naar terug 34). In de havens lijkt het echter nog wel systematies voor te komen. Vrijwel dagelijks wordt daar de arbeidsdag verlengd met toestemming van de vakbonden en de arbeidsinspektie. Het betreft hier het zogenaamde 'afwerken'. In de CAO en het Werktijdenbesluit Stuwadoorswet (art. 6) is geregeld dat de ondernemingsleiding bevoegd is de arbeidstijd per etmaal te verlengen voor het afwerken van schepen, indien dat binnen anderhalf uur mogelijk is. Vanuit de eis van de reders dat hun schepen zo kort mogelijk aan de kade of boeien liggen, wordt hier de arbeidsdag van havenarbeiders absoluut verlengd.

De betaling gaat echter mee omhoog en zelfs onevenredig sneller. De arbeidsdag wordt dus wel verlengd, maar er is geen sprake van dat de verhoogde produktie geheel aan de ondernemers toevloeit. Een overgeslagen ton goederen kost de stuwadoor tijdens het afwerken meer

dan tijdens de normale werkdag. Absolute verlenging van de werkdag – zoals in de negentiende eeuw wel voorkwam – is dus ook in de haven een onbekend verschijnsel.

Intensivering en produktiviteitsverhoging daarentegen zijn een dagelijks voorkomende gebeurtenis. Alvorens daar op in te gaan voor wat betreft de Rotterdamse haven, wil ik eerst in het kort de internationale geschiedenis van dit verschijnsel aanstippen.

5. Van Taylor, Ford en de bedrijfspsychologie

Aan het begin van de geschiedenis van het kapitalisme staan twee elementen. Aan de ene kant de vrije arbeider en aan de andere kant het bijeengeschaapte of geroofde kapitaal. Het kapitaal zet de arbeid in beweging, maar kan hem nog niet vertellen hoe dat moet gebeuren. De arbeider of arbeidster bepaalt de loop van het productieproces en het is zijn of haar ambachtelijke vakkennis die het hoe en de snelheid van het productieproces bepaalt 35).

Zonder de vakarbeider kon het kapitaal niet groeien, maar tevens waren de vakarbeiders een belemmering voor de ongebreidelde groei van dat kapitaal. Door hun kennis vormden zij een haast onbreekbare macht. De enige manier om hun macht te breken was het afnemen van die kennis.

De man wiens naam onverbrekkelijk verbonden is met het onbelangrijk maken van de ambachtelijke kennis is F.W. Taylor (1866–1915). Omdat hij zelf vier jaar als modellenmaker en draaier had gewerkt, was het hem volkomen duidelijk dat de arbeiders beduidend minder presteerden dan ze zouden kunnen. Toen hij ploegbaas werd begon hij met tijdmetingen. Hij nam de tijd op die de verschillende handelingen in het productieproces kostten. Daarnaast bekeek hij welke van die handelingen al dan niet noodzakelijk waren voor het werk. Na eliminering van de overbodige handelingen en bepaling van de meest rationele wijze van uitvoering der overige handelingen bouwde hij een standaardmethode op 36). Zo moest het werk uitgevoerd worden en niet anders.

Het systeem van Taylor en andere arbeidsanalisten – waaronder de voormalig metselaar F.B. Gilbreth (1868–1924) een van de bekendste is

– brak de macht van de vakarbeider en haalde 'de hersenen uit de werkplaats'. De arbeider veranderde van volwaardig producent in uitvoerder. Hij bepaalde niet meer hoe het werk zou plaatsvinden, maar mocht het aan de hand van instructies nog slechts uitvoeren. Enerzijds betekende dit een intensivering van de arbeid, doordat per arbeidsdag meer arbeid aan de arbeiders onttrokken kon worden. Alle voorheen 'verloren' gegane minuten werden nu ineens wel gebruikt. Anderzijds veroorzaakte het taylorisme ofwel het 'scientific management' een verhoging van de produktiviteit van de arbeid. Immers de produktiewijze veranderde; de standaardmethode was de meest efficiënte wijze van produktie, waardoor de arbeiders in een gegeven tijdseenheid een hogere produktie haalden. Het scientific management scheidde in het produktieproces aldus konseptie en uitvoering met als gevolg een hogere produktie en verdere onderschikking van de arbeiders aan het kapitaal.

Er kleefde voor het kapitaal nóg een gebrek aan het type arbeider dat de nieuwe fabrieken bevolkte. Hij voerde nog steeds het hele produktieproces uit en bleef daarmee uiteindelijk de produktiesnelheid bepalen. De macht die hem dit bezorgde moest ook gebroken worden. Iedere belemmering van de macht van het kapitaal is immers een rem op de groei van dat kapitaal.

Het was de autofabrikant Henry Ford (1863–1947) die deze barrière als eerste nam. Hij ontwikkelde de lopende band of assemblagelijijn. Dat had drie voordelen voor het kapitaal:

1. De arbeidsduur wordt nog verder verdicht dan door het taylorisme geschiedde. De machine bepaalt in een straf ritme het tempo van de arbeid; de onbenutte momenten worden nog verder geëlimineerd.
2. De arbeid werd verbrokkeld met als gevolg een lagere noodzakelijke scholing van de arbeiders. Iedere arbeider hoefde slechts een deel van het proces uit te voeren waardoor nu werkelijk alle hersenen uit de werkplaats waren verdwenen. Iedereen kon in zeer korte tijd vrijwel alles leren in de moderne Ford-fabrieken.
3. Het derde punt betreft de vergrote controle, het strengere toezicht op de arbeiders 37).

Ford ging echter verder. Hij beseftte dat de op deze wijze enorm toegenomen spanningen in de produktie ontlast moesten worden. De ontlasting vond namelijk plaats in absenteïsme en verloop, iets waar

hij geen belang bij had. Daarbij gevoegd het feit dat Detroit (de plaats van vestiging van de Fordfabrieken) een basis van radikale vakbonden was geworden, maakte de noodzaak van een oplossing nog groter. Ford vond deze in verhoging van het loonpeil: de Five Dollars Day deed zijn intrede. Gekombineerd met de intensivering van de arbeid en de verhoging van de produktiviteit leidde de vijf dollar dag tot enorme winsten voor Ford. Henry I zelf zei het als volgt: "De bepaling van het loon voor een acht-urige werkdag op vijf dollar leverde één van de fraaiste besparingen op die ik ooit tot stand heb gebracht, maar de besparing zou nog fraaier geweest zijn wanneer ik er zes dollar van gemaakt had." 38).

Met Ford stapte het kapitalisme haar fase van massaproductie binnen. De waardemassa (de hoeveelheid produkten) neemt ontzagwekkend toe, terwijl de eenheidswaarde van iedere waar daalt. Dit is de basis van de latere 'welvaartsstaat', die door Keynes teoreties is gefundeerd. Kortere arbeidstijd en hoger loon bleken echter niet voldoende om de arbeiders aan het nieuwe systeem aan te passen. De psychiese en sociale beïnvloeding van arbeiders moest daarin uitkomst bieden.

Industriële psychologie en bedrijfssociologie vonden hun bestaansgrond. Met een ontstellende openheid onthult Münsterberg, de grondlegger van de industriële psychologie, de kern van zijn vak:

"Wij vragen ons af hoe we de mensen kunnen vinden met de meest geschikte geestelijke kwaliteiten voor het werk dat ze moeten doen; op de tweede plaats onder welke psychologische omstandigheden we de hoogste en meest bevredigende produktie per persoon kunnen garanderen; en tenslotte, hoe we zo volledig mogelijk invloed kunnen uitoefenen op de menselijke geest in het belang van het bedrijf."

39). Dit hele apparaat van beïnvloeding van de arbeiders in het bedrijfsbelang was uiteraard het wetenschappelijke sausje over ideeën zoals we die reeds ontwikkeld zagen bij figuren als Van Marken.

6. De strijd om de produktie in de haven

In de havens aan het eind van de vorige eeuw was zeker geen sprake van hooggeschoolde vaklui die een ambacht beheersten. De bootwerkers van toen ontwikkelden wel enige ervaring, maar in het algemeen waren

zij makkelijk vervangbaar. Voor de invoering van de stoomschepen was dat wel anders. Toen werden de schepen gelost en geladen door de scheepsoptuigers die verstand hadden van de tuigage van een zeilschip. Zo nodig werden zij bijgestaan door losse arbeiders 40). In een nog vroegere periode werden de schepen gelost en geladen door een gesloten ambachtelijke groep: het gilde der zakkendragers 41). Van dit alles was rond 1900 geen sprake meer. Ongeschoolde, veelal losse arbeiders deden het werk en zij waren makkelijk vervangbaar. De oprichter van de Steenkolen Handels Vereeniging klaagt in zijn gedenkschriften desondanks: "de interrupties in het werk, kleine stakinkjes waren niet van de lucht en vonden natuurlijk altijd plaats op de drukste momenten, want vanzelfsprekend had het volk al gauw door, dat dan de meeste kans bestond zijn eisen door te drijven. Het was dus geen wonder, dat ik allang zon op middelen om aan dit euvel, dat een sta-in-de-weg was voor het uitbreiden der bunkerzaken, paal en perk te stellen." 42).

Hij ontwikkelde daartoe in hoog tempo technische vernieuwingen, die het bedrijf minder afhankelijk van de arbeiders maakte. Als reactie op arbeidersstrijd deden vele nieuwe apparaten hun intrede in de haven. De arbeiders daarentegen gingen nu zo mogelijk nog harder in de slag.

De staking in 1896 bij Müller is reeds genoemd, maar er is het bekendere voorbeeld van de graanelevators. In 1905 deden de havenbaronnen een poging deze in te voeren in de haven. De graanwerkers gingen als reactie hierop in staking. Na tien dagen reeds was het pleit beslecht: de elevators werden opgeborg en de arbeiders hadden een overwinning behaald 43). Twee jaar later probeerden de ondernemers het weer. Nu volgde een langdurige en gewelddadige staking. De ondernemers zetten zo'n duizend onderkruipers in, die al gauw de naam Calandstraters kregen naar de naam van de straat waar zij werden aangenomen.

In juli van dat jaar waren Calandstraters aan het werk op het schip Hillhouse. "Op een gegeven ogenblik werd de Hillhouse bestormd door bootwerkers, die met motor- en roeiboten een aanval deden! Het werd een veldslag in zakformaat, waartegen de politie machteloos stond en de aanvallers hielden geweldig huis. In blinde woede sloegen de bootwerkers op de 'Calandstraters' los, pardon werd niet gegeven.

Verscheidene van hen sprongen in doodsangst overboord op de langs zij liggende lichters en velen moesten dien sprong met gebroken ledematen boeten. Wat niet overboord sprong werd eenvoudig over 'de muur' gesmeten en het gekerm en angstgeschreeuw der in doodsangst verkeerende en gewonde mensen was vreeselijk. Een politie-agent kreeg een messteek, terwijl enkele agenten om lijfsbehoud smeekten en hun sabels als bewijs van overgave in de hoogte staken." 44).

Op hun beurt kregen de bootwerkers een pak slaag van een grote militaire en politiemacht. Huzaren en oorlogsschepen, alles trok samen om de stakende arbeiders te verslaan. En dat lukte; na negen weken gingen de arbeiders weer aan het werk. Onderkruipers en elevators bleven.

In de massagoedsektor werd vanaf de invoering van laadbruggen, elevatoren enz. het tempo in hoge mate bepaald door wat de machine aankon en minder door de arbeiders. In de stukgoedverwerking bleef dat laatste wel het geval. Ook daar echter werden pogingen ondernomen de produktiviteit te verhogen; de toename van het aantal kranen wijst hierop. Ook de verschillende technische veranderingen in de kranen (met name van vaste kraan naar wipkraan) betekenden een verhoogde produktiviteit.

De eerste wereldoorlog stond echter voor de deur, gevolgd door de reeds beschreven aanval van de arbeiders op het kapitaal. Deze aanval werd afgeslagen als gevolg van de verdeeldheid van de arbeiders aan de ene kant en het brute geweld van het kapitaal aan de andere kant. De geschiedenis van de aanval en nederlaag van de arbeidersklasse in Nederland in die tijd moet overigens nog geschreven worden 45).

Na het terugdringen van de arbeidersklasse op haar plaats en het weer afnemen van verschillende gedane konsessies ging de bourgeoisie op haar beurt tot een aanval over: Taylor stond op het punt de wereld te veroveren. De geschiedenissen van Engeland, Frankrijk, Duitsland en Rusland laten na de eerste wereldoorlog de invoering zien van Taylor- en aanverwante stelsels 46). Ad Teulings verrichtte een onderzoek naar de Philips-fabrieken in Nederland en kwam daar tot dezelfde konklusie 47). Hier werd het Bedaux-systeem ingevoerd, een in de jaren twintig door C.E. Bedaux (1887-1944) ontwikkelde methode van werktijdstudie.

Verder zijn mij geen recente onderzoeken naar de Nederlandse situatie bekend. Wat betreft de haven kan ik aan de hand van de literatuur op drie ontwikkelingen wijzen:

- Een bekende methode om zowel de produktiviteit als de intensiteit van de arbeid op te voeren is de invoering van het 'juk' geweest. "Het juk was een duivelse uitvinding om twee hijsen tegelijk aan de kraan te hangen, wat niet alleen een dubbele portie betekende, maar waarbij je ook geen ruimte had 'om je kont te roeren'." 48). Door het juk werd de produktiviteit van de arbeid van de kraanmachinist verhoogd, want met dezelfde hoeveelheid arbeid produceerde hij meer. De putgasten moesten echter in dezelfde hoeveelheid tijd twee keer zoveel produceren: verhoogde intensiteit.

- Slaager, die in die tijd bij Thomsen werkte, vermeldt in zijn brochure een werkverbeteringssysteem van ene Strauss dat in 1938 op zijn bedrijf werd ingevoerd 49). Meer vertellen dan dat het volgens Strauss allemaal 'economischer' moest doet hij helaas niet, maar het geeft wel aan dat er in de haven al aanzetten werden ondernomen om tot een wetenschappelijke bedrijfsvoering te komen.

- De derde ontwikkeling is de invoering geweest van de psychotechniese dienst onder leiding van Jac. van Dael. Na een voorbereidingstijd van twee jaar in opdracht van de SVZ startte hij in 1936 met deze dienst 50). Boots- en winchlieden en controleurs, later gevolgd door technies personeel en kraanmachinisten, werden bij Van Dael psychies getest alvorens ze aan het werk konden. In 1937 schreef hij een boekje waarin hij uiteenzette wat de dienst deed 51). Na een grove klassifikatie van de havenarbeidersberoepen in drie groepen – leidend, leidend-uitvoerend en uitvoerend – te hebben gemaakt, zette hij uiteen dat om te bekijken of iemand een functie aan kan, van hem een psycho-technies profiel gemaakt moet worden. Voor de functie van kraanmachinist gaf hij aan uit welke elementen dit profiel diende te bestaan. Acht punten noemde hij: psychies nivo, intelligentie, opmerkzaamheid, oefeningsvatbaarheid, bestandheid tegen vermoeienis, reaktievermogen, het vermogen tot dieptezien en bewegingszin.

We herinneren ons de woorden van Münsterberg en ziedaar de toepassing. Strauss en Van Dael zijn pioniers van een wetenschappelijke bedrijfsvoering in de Rotterdamse haven. Verder

konden de havenbaronnen het vooralsnog af met tempo-opdrijven, lange werktijden en lage lonen.

7. De produktie na de oorlog

De Nederlandse arbeidersklasse kwam hongerend uit de oorlog. In de laatste oorlogswinter teisterde een verschrikkelijke hongersnood het westen van Nederland. Aan alles was gebrek en armoe troef. De produktie kon na de bevrijding slechts moeizaam op gang komen en ook de overslag in de haven had met grote moeilijkheden te kampen. Een groot deel van de havenoutillage (tegenwoordig ook wel suprastructuur geheten) was verwoest en moest weer opgebouwd worden.

De overslag groeide echter sterk en in 1954 overschreed de haven het peil van 1938 weer. Dit vond echter plaats met meer arbeiders dan voor de oorlog het geval was geweest. In haar jaarverslag over 1950 schreef de SVZ dan ook dat "de prestaties der arbeiders (...) zeer teleurstellend" waren 52). Dit ondanks het feit dat in deze jaren een begin was gemaakt met verdergaande mechanisatie. Pallets en vorkheftrucks deden hun intrede.

In een artikel uit 1951 weet Backx de matte en vreugdeloze stemming onder de arbeiders die tot de lage produktiviteit leidde aan een drietal zaken:

1. Aan het grote aantal losse arbeiders in verhouding tot het vaste arbeidersbestand; hierdoor hadden veel arbeiders geen band met het bedrijf.
2. Aan het kant het feit dat de meerderheid van de arbeiders ongeorganiseerd was en slechts een klein deel van de arbeiders aansluiting vond bij de Unie-Verkeer.
3. De derde oorzaak lag volgens Backx in het feit dat nog maar nauwelijks sprake was van een sociaal beleid 53).

Deze drie 'problemen' vonden zoals we reeds hebben gezien alle hun oplossing, maar een vierde probleem liet Backx wijselijk buiten beschouwing: de armoede die werd geleden. De lage lonen die door het staatsingrijpen ook bewust laag werden gehouden. Het lanterfant en ongeïnteresseerd werken waren voor de arbeidersklasse een van de weinige middelen om het leven nog een beetje dragelijk te maken.

De nationale overheid had dit reeds snel begrepen. Daarom kwam zij binnen het centrale loonbeleid al in 1948 met de Genormaliseerde Methode van Werkklassificatie. Deze methode diende twee doelen: op de eerste plaats loonbeheersing en op de tweede plaats het aansporen van de arbeiders tot grotere produktiviteit 54). Deze hele werkklassifikatie doet in feite weinig anders dan de in bedrijven bestaande verhoudingen in punten uit te drukken, waarop dan gezegd kan worden dat het objektief is en bedrijven met elkaar vergelijkbaar zijn.

In de haven ging men in 1952 ook op zoek naar iets dergelijks of om het in de woorden van de havenbaronnen te zeggen: "is langs verschillende wegen gezocht naar een verantwoord systeem ter bevordering van de produktiviteit en de hiermede samenhangende beloning." 55). In de loop der jaren is hieraan uitgebreid aandacht besteed. In 1959 verscheen daarop een uitgebreid rapport van het Loontechnisch Bureau te Haarlem met een werkklassifikatie. Over het doel van werkklassifikatie en dergelijke heb ik reeds genoeg gezegd, maar dit doel was voor de Centrale Bond geen enkele reden om niet mee te doen. Sterker nog: ze deed graag mee aan dit onderzoek, omdat het zou aantonen dat havenarbeid geschoolde arbeid is 56).

In later jaren is nog een produktiviteitsonderzoek uitgevoerd door het Raadgevend Bureau Berenschot volgens een methode die verwant is aan het Bedaux-systeem. Een van de meest in het oog lopende gevolgen van deze onderzoeken is de instelling aan het begin van de zestiger jaren van betaling naar ervaring geweest.

De produktiviteit van de arbeid steeg in ieder geval en in de tweede helft van de vijftiger jaren bereikte ze het voor-oorlogs peil. Dit werd bereikt door allerlei technische vernieuwingen en het personeelsbeleid. Het jaar 1955 bijvoorbeeld geeft een enorme produktiviteitsstijging te zien en zoals we ons herinneren was dat het jaar waarin alle arbeiders in vaste dienst kwamen.

Ook werd het een en ander gedaan aan betere planning van het werk. De macht van ploegen en bazen (die gezamenlijk het tempo in de stukgoed bepaalden) moest gebroken worden en het werk diende planmatiger te gebeuren. Slaager vermeldt dat de direktie een aantal bazen die hier niet aan wilden met vervroegd pensioen heeft moeten sturen 57). Bij Thomsen liep men trouwens toch wel voorop wat dit soort dingen

betreft. De Centrale Bond vermeldde in 1959 heel trots dat bij dat bedrijf prettiger arbeidsverhoudingen en hogere produktiviteit waren bereikt door een nieuw model organisatie van de arbeid. Het hele personeel werd daarbij in 'units' verdeeld 58). Ook had men bij Thomsen niet geschroomd het juk weer in te voeren, maar dat werd verijdeld door een staking van het personeel 59). Alles werd aangewend om de produktie op te voeren: planning, sociaal beleid en opjagen van de arbeiders gingen hand in hand en dienden slechts dat ene doel: meer winst.

De arbeiders werden echter onrustig. We hebben reeds gezien dat zij meer loon eisten aan het eind van de vijftiger jaren. Stakingen daartoe kwamen in de haven nauwelijks voor, maar er gebeurde iets heel anders: de produktiviteit daalde weer met sprongen! In 1958 zette een daling in en eerst in 1965 werd het peil van 1957 weer bereikt.

Grafiek 8. Index van de produktiviteit per arbeider, met uitzondering van die in de olie-overslag, 1947-1977 (1947=100)

(de inhoud wordt in de tekst uitgelegd)

Bron: tabel 4 en 5

Toen onder druk van deze daling, enkele stakingen en de algemene ontwikkeling in Nederland de lonen sterk begonnen te stijgen, grepen reders en havenbaronnen naar het wapen van de kontainerisatie en massifikatie. Vanaf 1967 veranderde het karakter van de havenarbeid ingrijpend. Het handwerk nam af en de machines namen het werk over. Grote veranderingen stonden voor de deur die echter één kenmerk gemeen hebben: de macht van de arbeiders over de produktie nam af. In 1964 reeds verzuchtte de direktEUR van het gemeentelijk havenbedrijf dat de overslag te afhankelijk was van de produktie van de individuele havenarbeider. Ook kondigde hij de oplossing van dit probleem aan 61).

Wat hield dit uiteindelijk in?

- Op de eerste plaats een geweldige uitstoot van arbeiders.
- Ten tweede bepaalt in de moderne sectoren de ploeg arbeiders niet meer het tempo, maar de machine. De macht van de bazen verdwijnt en alle opdrachten komen rechtstreeks van het 'kantoor'; de arbeiders

zijn nog slechts uitvoerders. De arbeidsprocessen worden meer en meer door de komputer gestuurd: "De techniek speelt zelfs zo'n belangrijke rol, dat zonder deze zelfs niet meer gewerkt kan worden, want dan ligt op alle boten het werk stil." 62).

- Het derde punt is de ontscholing van het werk. Met name bij de ECT werken veel niet tot havenarbeider opgeleiden. Specifieke havenkennis wordt deels overbodig.

In Rotterdam heeft geen verzet plaatsgevonden tegen de containerisatie, zoals we dat elders signaleerden. Wel zijn de arbeiders in de jaren zeventig verscheidene malen langdurig in staking gegaan tegen de gevolgen van de containerisatie. Immers, omdat de produktiviteit in de moderne sektor zo hoog ligt, moeten de andere bedrijven mee omhoog. Zij slaan uiteindelijk dezelfde goederen over, maar in een andere gedaante. In de traditionele stukgoedbedrijven zien we dan ook een versterkte tendens naar het opdrijven van het tempo. Uiteraard is dit iets dat in de haven altijd heeft plaatsgevonden, maar het komt alle mooie praatjes ten spijt weer versterkt terug. In 1971 probeerde Citex bijvoorbeeld om het juk weer in te voeren en tien jaar later wilde Deko Hanno tonnengeld invoeren, een soort stukloon 63). Door het verzet van de arbeiders mislukten beide pogingen, maar op andere plaatsen lukken dergelijke pogingen wel 64).

Het klaar-naar-huis heb ik reeds behandeld, maar in het algemeen wordt door de planning veel aan taakstelling gedaan. Verwacht wordt dat de arbeiders zo en zoveel klaar kunnen krijgen en dat gaat steeds verder omhoog. "Toen ik daar begon, begon je ongeveer met honderdtien ton vlees en honderddertig ton is tegenwoordig weinig, honderdveertig, honderdvijftig ton is normaal. In die periode van vijf, zes jaar is er zomaar dertig, veertig ton bijgekomen." 65). Wat de produktie ook erg opvoert is het verschijnsel van de kombi-funktie. Minder mensen kunnen daardoor meer werk doen, want iedereen kan overal ingezet worden. De sluipende invoering van de vol-kontinu completeert dit trieste verhaal.

De traditionele stukgoedsektor is aan het verdwijnen, maar het lijkt er sterk op dat de ondernemers in die sektor hun uiterste best doen er nog uit te halen wat er uit te halen valt. Terwijl aan de ene kant een moderne sektor is ontstaan die in ieder geval het zware

lichamelijke werk goeddeels heeft uitgebannen, wordt aan de andere kant in de oude sektor door intensivering van de arbeid het werk zwaarder gemaakt. De dialektiek van het kapitaal in de haven!!

8. Samenvatting en konklusie

De ondernemers hebben twee lijnen waarlangs hun reacties op niet gewenst gedrag van de arbeiders gebaseerd zijn: aan de ene kant reacties binnen de grenzen van een gegeven arbeidsproces en aan de andere kant verandering van juist dat arbeidsproces.

Het laatste houdt intensivering van de arbeid en verhoging van de produktiviteit in om meer arbeid aan de arbeidskracht onttrekken of met dezelfde hoeveelheid arbeid meer produktie te maken. Het hoogtepunt van de produktiviteitsverhoging na de oorlog is de kontainerisatie geweest. Binnen de grensvoorwaarden van een gegeven arbeidsproces kunnen de ondernemers hard optreden middels ontslag en uitsluitingen of zacht, door sociale politiek. Alle methoden die de ondernemers ten dienste staan hebben ze sinds 1945 gebruikt, soms als reactie op arbeidersgedrag, soms als aanleiding tot arbeidersgedrag.

Hoofdstuk 8: Strijdvormen van de havenarbeiders

Zoals in het vorige hoofdstuk de middelen zijn besproken die de ondernemers ten dienste staan in hun strijd tegen de klassevijand, zo zal ik nu het wapenarsenaal van de arbeidersklasse behandelen.

Het hoofdstuk is als volgt onderverdeeld:

- 1.a. Stakingen – algemeen
- 1.b. Stakingen – beweging van de arbeiders
- 1.c. De stakingsbeweging in Nederland na de tweede wereldoorlog
- 2.a. Havenstakingen – algemeen
- 2.b. Amsterdam versus Rotterdam
-
- 3. Stakingen in de Rotterdamse haven vanaf 1945
 - o 3.1. Stakingen waar betrekkelijk veel arbeiders bij betrokken zijn
 - 3.1.a. Chronologie der omvangrijke stakingen

- 3.1.b. Konklusies met betrekking tot de grote stakingen
- o 3.2. Stakingen waar betrekkelijk weinig arbeiders bij betrokken zijn
- 3.2.a. Chronologies overzicht kleinere stakingen
- 3.2.b. Konklusies ten aanzien van de kleinere stakingen
- o 3.3. Periodisering van de stakingsbeweging
-
- 4. Andere strijdvormen dan staking
- o 4.1.a. Ziekteverzuim algemeen
- o 4.1.b. In de Rotterdamse haven
- o 4.2. Sabotage
- o 4.3. Verloop
- o 4.4. Diefstal
- o 4.5. Kompensatie
-
- 5. Tot besluit

1.a. Stakingen — algemeen

Onder maatschappelijke verhoudingen waarbij de ene, grootste groep ondergeschikt is aan de andere, kunnen we altijd konstateren dat delen van de eerste groep en soms die groep of klasse als geheel in verzet komen tegen de elite en de sociale verhoudingen. Onder het kapitalisme zijn het de loonafhankelijken, de arbeiders die van tijd tot tijd trachten hun ketenen te verbreken of hun omstandigheden te verbeteren. Zij zijn immers de grote massa die zonder eigendom of zeggenschap over de produktiemiddelen moeten zien te overleven. Hun meest openlijke middel van verzet is het voor zekere tijd weigeren hun enig eigendom, de arbeidskracht, te verkopen. De arbeidskracht die voor de ondernemers de bron is van hun winst en kapitaalvergroting. Een periode waarin arbeiders (mannelijke, vrouwelijke, jonge, oude, blanke, zwarte enz.) weigeren hun arbeidskracht te verkopen noemen we een staking. Een staking is een uitzonderlijke toestand, waarin de arbeiders om uiteenlopende redenen weigeren nog langer hun maatschappelijke rol te vervullen: ze produceren geen waren of diensten meer. Het is een van

de weinige middelen om gemeenschappelijk bepaalde toestanden aan te klagen, verbeteringen te eisen en tevens macht in die richting uit te oefenen. Andere vormen van verzet zoals ik die verderop nog zal behandelen komen vaak niet verder dan de eerste twee elementen. De staking onderscheidt zich van die andere vormen in twee opzichten. Op de eerste plaats is de staking – een in tegenstelling tot verschillende andere vormen van verzet – bewuste, kollektieve handeling. Ten tweede is de staking een middel waarbij werkelijke macht wordt uitgeoefend, tijdelijk wordt geweigerd bepaalde maatschappelijke verhoudingen te aksepteren. Een bedrijfsbezetting gaat nog verder door ook de beheers- en eigendomsverhoudingen aan te tasten. Bij een staking blijven deze meestal onaangetast. De arbeiders beletten de ondernemer slechts zijn kapitaal te realiseren en te vergroten; het wordt hem niet afgenomen. De staking is dus voor de arbeiders een van de middelen waarmee ze hun overheersers bestrijden. Dit is de achterliggende reden waarom arbeiders geregeld staken: hun maatschappelijke positie binnen het kapitalisme. Er zijn echter meer redenen nodig voor arbeiders om te gaan staken. Als deze achterliggende, fundamentele reden immers voldoende was, zouden alle arbeiders over de gehele wereld iedere dag staken. Dat is dus niet het geval. Blijkbaar zijn er meer factoren die bepalen of arbeiders tot staking overgaan. Knowles verdeelt die factoren in twee groepen 1). Ten eerste voorwaarden die aanwezig moeten zijn. Die uiten zich in zaken als de organisatiegraad, maar daarnaast zijn ook elementen uit de politieke atmosfeer belangrijk. De economische conjunctuur en zelfs de weersgesteldheid zijn allemaal zaken die bepalen of arbeiders binnen het gegeven dat ze afhankelijk loonslaaf zijn ook daadwerkelijk overgaan tot een staking. Zijn de voorwaarden eenmaal aanwezig, dan kan iedere aanleiding voldoende zijn om een staking te laten uitbreken. Deze tweede groep van Knowles kan variëren van een grote mond van de chef tot een staking bij een naburig bedrijf. Een staking heeft twee dingen tegelijkertijd in zich. Enerzijds is het verzet tegen bepaalde maatschappelijke verhoudingen; het is een van de meest openlijke middelen van de arbeidersklasse in haar maatschappelijke worsteling met de bourgeoisie. In die zin werkt de staking als een leerschool voor de arbeiders, het verhoogt hun

klassenbewustzijn. Aan de andere kant is staking een middel om er binnen de gegeven klassenverhoudingen het beste van te maken en zo gunstig mogelijke arbeidsomstandigheden te bedingen. Een staking staat zo met het ene been midden in de maatschappij en met het andere been plaatsen de stakende arbeiders zich daarbuiten. Vandaar ook de vaak zo felle reactie van de totale heersende klasse op stakingen. Dit is echter sterk afhankelijk van de mate waarin die stakingen een echte bedreiging lijken voor de maatschappelijke orde en niet puur een drukmiddel op de arbeidsmarkt zijn. Vandaar dat het in de eerste fase van het kapitalisme wel voor kon komen dat vooruitstrevende ondernemers een staking steunden. Zo steunde de Delftse grootfabrikant Van Marken in 1888 een textielstaking te Almelo en was hij van mening dat "werkstaking een uiterst, maar in sommige gevallen daarom nog niet ongeoorloofd middel voor de werklieden (is) om hun bestaan te verbeteren." 2). De tijd dat de ook voor het kapitaal nadelige scherpste kantjes van het kapitalisme door de arbeidersbeweging en moderne ondernemers afgeslepen moesten worden, ligt echter in een hoogontwikkeld kapitalisties land als Nederland ver achter ons. Ondernemers die stakende arbeiders steunen komen dan ook niet meer voor.

1.b. Stakingen — beweging van de arbeiders

"Direkte aktie is aktie, waarin de arbeiders zelf onmiddellijk optreden, zonder vakverenigingsbesturen uit hun naam te laten onderhandelen. Wilde staking heet ze in tegenstelling tot de gereglementeerde, door de vakvereniging geproklameerde staking. Men weet, dat deze laatste toch zonder uitwerking is, als ze door de besturen, op aandrang der arbeiders, tegen hun eigen zin en inzicht geproklameerd wordt — vaak met de bijgedachte dat de arbeiders door de mislukking een lesje moeten krijgen — en steeds zo snel mogelijk weer wordt opgeheven. Als de druk te zwaar wordt, breekt, buiten de vakvereniging om, vaak nadat deze allang vruchteloos onderhandeld heeft, het verzet uit. De koppen worden bij elkaar gestoken, en spontaan barst de strijd van grotere of kleinere groepen los." 3).

Deze woorden van meneer Pannekoek uit 1946 illustreren een maatschappelijk verschijnsel dat te maken heeft met hetgeen in het voorgaande reeds aangestipt is. Uit de strijd van de arbeiders die in de beginfase van het kapitalisme werd gevoerd, ontstonden verenigingen van arbeiders. Deze verenigingen, de vakverenigingen, vakbonden en later vakcentrales, stelden zich ten doel de belangen van hun leden te behartigen. Daartoe werden allerlei middelen aangegrepen variërend van staking tot overleg. De vakbonden werden tot een 'verkoopkartel' 4) van arbeidskracht dat de verkoop tegen betere voorwaarden kon bedingen dan de individuele arbeiders. Ze stonden daarmee met beide benen in de kapitalistische maatschappij en stelden zich er niet buiten. Dat was de reden van hun succes, maar ook van het feit dat ze zich vaak op moesten stellen tegenover die arbeiders, die wel met een of beide benen buiten de maatschappij kwamen te staan door hun strijd te voeren en de maatschappelijke orde te bedreigen. De vakbond moet zich door haar maatschappelijke rol gedwongen houden aan de regels en wetten van de parlementaire democratie, het georganiseerd overleg waar ze zelf voor heeft gestreden en van het kapitalisme in het algemeen.

We zien dan ook overal het verschijnsel van een toename van het percentage 'wilde' stakingen. Er is echter niet zo duidelijk een onderscheid te maken tussen wilde en geleide stakingen als de statistieken ons soms willen doen geloven. Soms zijn als 'wild' geregistreerde stakingen duidelijk door de vakbond gestuurd en vaker nog zijn geleide stakingen dusdanig door de arbeiders afgedwongen, dat eigenlijk nauwelijks nog van een geleide staking gesproken kan worden. Er bestaat dus eigenlijk een breed spectrum van soorten staking in relatie tot de leiding daarover, dat niet zomaar in een simpele tweedeling wild-geleid valt te vangen. Desondanks is het overduidelijk dat de arbeidersklasse internationaal gezien steeds meer buiten haar officiële vertegenwoordigers om in strijd moet komen en ook komt.

1.c. De stakingsbeweging in Nederland na de tweede wereldoorlog

Ik kan hier uiteraard niet al te uitgebreid ingaan op de stakingen in Nederland sinds 1945. Toch wil ik er wel iets over kwijt.

Tijdens de spoorwegstaking van 1903 zien we hoe de eerste keer dat de Nederlandse arbeiders massaal staken de tegenstelling tussen

vakbonden en arbeiders, zoals die hiervoor geschetst is, meteen duidelijk naar voren treedt 5). In de jaren die daarop volgen komen we het verschijnsel van de wilde staking steeds weer tegen. Het hoogste percentage wilde stakingen is veertig in het jaar 1915 toen de internationale sociaal-demokratie zich als nooit tevoren had verbonden aan de heersende belangen. Toch bedraagt het gemiddelde percentage wilde stakingen in de zesentwintig jaar die vooraf gaan aan het uitbreken van de tweede wereldoorlog slechts negentien. De geregistreerde stakingsbeweging geeft dus het beeld te zien van een vakbeweging die vier van de vijf stakingen onder haar hoede neemt. Hoe anders werd dit na de grote kapitalistische vernietigingsoorlog! Het gemiddelde percentage wilde stakingen over de jaren 1946-1969 bedraagt 82, waarvan de jaren 1962 en 1966 met honderd procent het absolute hoogtepunt vormen. Na de oorlog blijken de verhoudingen radikaal omgekeerd en neemt de vakbeweging nog slechts één van de vijf stakingen onder haar hoede. De vakbeweging had haar totale inpassing in het kapitalistische stelsel bereikt en kwam meer en meer tegenover de arbeiders te staan wanneer dezen voor hun belangen opkwamen. Onder de noemer 'ingroei' werd dit in 1956 door F. de Jong Edz. bejubeld in zijn geschiedschrijving van het jarige Nederlands Verbond van Vakverenigingen 6).

De arbeiders waren er blijkens hun gedrag minder gelukkig mee en menigmaal werden vakbondsbestuurders op z'n zachtst gezegd onvriendelijk bejegend tijdens stakingen die zij wilden beëindigen. Het jaar 1970 wordt in dit opzicht vaak als een keerpunt gezien. De massale metaal- en havenstakingen die in dat jaar in vooral de Rijnmond gevoerd werden, waarbij vakbondsbestuurders uitgemaakt werden voor verraders en de regering dreigde met legeringrijpen, schudden de vakbondsbonzen wakker. Het kon zo niet langer en de vakbeweging leek radikaler te worden. Nog een grote wilde metaalstaking die echter door de Industriebond NVV geïnitieerd werd, daarna zijn de grote stakingsbewegingen van 1973 en 1977 met recht geleide stakingen. Vanuit een centraal punt worden bedrijven uitgezocht waar gestaakt mag worden (speerpuntenakties) en als op centraal nivo een overeenkomst wordt gesloten met de ondernemers moeten de arbeiders weer aan het werk 7).

Toch bedriegt hier de schone schijn, want al stijgt in de jaren zeventig het percentage geleide stakingen vaak ver boven de vijftig (1975-100%) toch wil dat niet zeggen dat de vakbeweging, waarvan de socialistiese en katolieke tak elkaar inmiddels in de Federatie Nederlandse Vakbeweging vinden, geen verantwoordelijkheid meer voelen voor het reilen en zeilen van de maatschappelijke orde. Juist hier lijkt het eerder aangehaalde citaat van Pannekoek op zijn plaats over de geleide stakingen die onder druk van de leden worden uitgeroepen maar niets opleveren. De staking van 1973 wordt verloren, bij de staking om het behoud van de automatiese prijskompensatie van 1977 aksepteert de vakbeweging toch een uitholling van die compensatie en ook de stakingen van 1979-1980 tegen de loonmaatregel van het kabinet Van Agt-Wiegel gaan verloren voor de arbeiders. Juist door gebruik te maken van het stakingswapen ziet de vakbeweging zo kans haar bijdrage te leveren aan de heersende bezuinigingswoede.

Al de genoemde stakingen lijken niet veel meer tot doel te hebben dan de druk van de pan te nemen, de arbeiders in een ongevaarlijke richting te sturen en de vakbeweging haar betrouwbaarheid als verkoopkartel van de arbeidskracht naar de ondernemers en de arbeiders toe te laten bewijzen. In 1979 breken als reactie op dit beleid van de bonden dan ook weer omvangrijke stakingen uit in vooral de Rotterdamse haven die wild zijn.

In het voorafgaande heb ik het steeds over dé vakbeweging gehad, alsof er geen tegenstellingen binnen die vakbeweging zouden bestaan. Bij splitsing van het voorafgaande naar de verschillende stromingen binnen de vakbeweging zou het verhaal niet fundamenteel veranderen. NVV en NKV zijn dusdanig naar elkaar toegegroeid, dat ze in de jaren zeventig fuseerden, maar zeker vlak na de oorlog tot in de jaren zestig was het NVV radikaler dan het NKV. Het CNV liep en loopt als derde achteraan.

In de jaren net na de oorlog bestond natuurlijk de EVC nog. Deze centrale die min of meer uit het verzet was voortgekomen was aanmerkelijk radikaler dan het NVV, maar ging ten gronde aan haar grote verlangen om erkend te worden als onderhandelingspartner in het georganiseerd overleg. Deze erkenning is voor een vakbond levensvoorwaarde, want een vakbond die niet erkend is heeft voor arbeiders en ondernemers geen of nauwelijks funktie als verkoopkartel

van de arbeidskracht. Erkenning betekent echter inleveren van radikalisme. Daarnaast viel de EVC ten prooi aan het wroeten en drijven van de CPN, die enerzijds andersdenkenden eruit werkte (zoals de afdeling Rotterdam in 1948) en anderzijds met het oog op mogelijke regeringsdeelname de lijn van de EVC matigde. De rol van de EVC was binnen een vijftal jaren dan ook uitgespeeld 8).

Zelfs daarvoor was het echter zeker niet zo, dat de EVC maar staakte om het staken en de arbeiders keer op keer in avonturen stortte. In de jaren 1946-1952 werden door het CBS 1.045 stakingen geregistreerd, waarvan de EVC 21% leidde, de andere vakverenigingen 6% en de overgrote meerderheid (73%) wild was. Zelfs de EVC verandert het hiervoor geschetste beeld van de stakingsbeweging na 1945 dus niet fundamenteel.

2.a. Havenstakingen — algemeen

Uit de onderzoeken van Kerr en Siegel enerzijds en Knowles anderzijds komen havenarbeiders naar voren als een groep met een hoge stakingsbereidheid 9). Kerr en Siegel vergeleken de stakingsbereidheid van de arbeiders in elf landen tussen de twee wereldoorlogen per bedrijfstak. De takken met de hoogste bereidheid waren de mijnbouw, de scheepvaart en havens en de schrijvers verklaren dit uit het feit dat het hier gaat om geïsoleerde groepen die onplezierig werk doen. Dergelijke groepen zouden meer bereid zijn tot staken dan groepen die veel meer geïntegreerd zijn in de hen omringende wereld en plezieriger werk verrichten.

De groepen arbeiders met een hoge stakingsbereidheid vinden Kerr en Siegel onder arbeiders die een vrij ongedifferentieerde massa vormen met betrekking tot functies in het bedrijf. Ze kennen weinig sociale mobiliteit, kunnen vaak niet makkelijk elders aan de slag als gevolg van de specifieke aard van het werk dat ze verrichten. Hierdoor vormen ze een vrij geïsoleerde groep arbeiders, die mede ook door het lage respect dat ze genieten een grote onderlinge band (kohesie) kennen. Vaak trekken ze zich helemaal op aan de vakbond die een soort partij of regering voor hen vormt.

Dergelijke geïsoleerde massa's staken meer en gewelddadiger dan andere arbeiders. De havenarbeiderssubcultuur waar ik het in hoofdstuk 5 over heb gehad wordt hier dus eigenlijk aangevoerd als verklaring voor het gekonstateerde feit dat havenarbeiders gemiddeld more staken dan de meeste andere arbeiders.

Passen we dit toe voor Nederland, dan stuiten we direkt op een aantal problemen. De gegevens van Kerr en Siegel over Nederland laten zien dat de sektor Verkeer en transport hier niet behoort tot de meest stakingsbereid zijnde groepen. Althans niet in de betreffende periode.

Voor de periode na 1945 heb ik de volgende gegevens. Ik heb bekeken hoe het aantal stakers uit de sektor Verkeer in een bepaald jaar zich verhiel tot het totaal aantal arbeiders in die sektor. Het quotiënt geeft volgens Knowles de relatieve bereidheid tot staken aan, dus: $\text{stakingsbereidheid} = \text{aantal stakers} / \text{aantal arbeiders}$.

Voor de jaren 1965 tot en met 1978 heb ik een onafgebroken reeks kunnen samenstellen op basis van cijfers over het aantal werkzame arbeiders (arbeidsvolume) uit het Statistisch Zakboek van het CBS en het aantal stakers uit de Sociale Maandstatistiek. Voor de jaren 1958 en 1963 heb ik deze cijfers ook.

De stakingsbereidheid-quotiënten voor de sektor Verkeer en voor alle arbeiders tesamen komen over die zestien jaar op respektievelijk 0,0148 en 0,0049. Hoe hoger het quotiënt, hoe hoger de bereidheid. Dit betekent dat er in de sektor Verkeer een drie maal zo hoge bereidheid tot staken bestaat als in de totale Nederlandse arbeidersklasse.

Weliswaar omvatten de cijfers voor Verkeer niet alleen havenarbeiders, maar ook vrachtwagenchauffeurs, slepers en zeelui. Toch kunnen we gerust stellen dat havenarbeiders relatief erg stakingsbereid zijn, want een zeer groot deel van de Verkeersstakingen heb ik kunnen achterhalen als zijnde havenstakingen. Het beeld uit de literatuur zien we dus bevestigd. Boomgaard konstateert in zijn onderzoek naar de stakingen van 1945 en 1946 ook dat havenarbeiders bekend staan als "notoire stakers" 10). Ter Hoeven daarentegen komt in zijn uit 1963 stammend onderzoek tot de gevolgtrekking dat "de staking (...) immers beslist geen populair strijdmiddel meer" is 11). Hij baseert deze mening op het feit dat er

de laatste jaren (1955-1960) minder grote stakingen voor waren gekomen dan voorheen en op de mening van de door hem ondervraagde arbeiders. Hij vroeg namelijk of de arbeiders bij moeizaam verlopende onderhandelingen bereid waren te staken. Dertien procent antwoordde staking in zo'n geval altijd of meestal beter te vinden, 22% vond dat dat soms het geval was, 43% wilde slechts in het uiterste geval staken en 21% nooit. Toen Hoekema eind 1967 dezelfde vraag stelde vond 22% staking altijd of meestal beter, 40% soms en 39% vrijwel nooit 12).

In zeven jaar tijd lijken de arbeiders dus weer meer stakingsbereid te zijn geworden. Dit kan te maken hebben met de achteruitgang van de werkgelegenheid die juist in 1967 leidde tot massa-ontslag in Rotterdam. Minstens zoveel zegt het echter over het belang van de vraagstelling voor het antwoord in een interview en over het belang van dit soort enquêtes in het algemeen. Hoekema gaf de arbeiders niet de mogelijkheid om 'nooit' te antwoorden, dus leidt zijn resultaat automaties tot de gevolgtrekking dat de arbeiders in 1967 meer tot staken bereid waren dan in 1960, toen Ter Hoeven zijn vragen stelde. In het algemeen is de waarde van dit soort enquêtes niet groot als men tenminste werkelijk enig inzicht wil krijgen in hoe de mensen denken. De omstandigheden waaronder een interview plaatsvindt zijn namelijk van groot belang. Indien de ondervraagde arbeider thuis gezellig bij het genot van een bakje koffie antwoorden geeft zullen ze heel anders klinken dan wanneer de vragen gesteld worden op het bedrijf, in de put vlak nadat de betreffende broodstomper een grote bek van de botenbaas heeft gehad.

Bovendien worden klassevraagstukken als stakingsbereidheid via dergelijke enquêtes geïndividualiseerd, thuis naar het gezin gebracht in plaats van onderzocht op de plaats waar de klassetegenstellingen en -strijd plaatsvinden: het bedrijf.

Maar afgezien van dit soort methodologische bezwaren tegen Ter Hoevens konklusie heeft de geschiedenis hem ongelijk gegeven. De reeks grote en kleine stakingen in de Amsterdamse en Rotterdamse havens uit de jaren zeventig bewezen dat de havenarbeiders het stakingsmiddel nog steeds niet schuwen. Ook al passen ze geregeld andere strijdmiddelen toe en wordt er dan minder gestaakt.

2.b. Amsterdam versus Rotterdam

Toen Ter Hoeven zijn vragen met betrekking tot stakingsbereidheid stelde kreeg hij van de Amsterdamse havenarbeiders radikalere antwoorden dan van de Rotterdammers. Vond in Rotterdam 13% staken altijd of meestal beter, in Amsterdam was dat 18%; nooit staken wilde in Amsterdam slechts 16% tegen 21% in de Maasstad. Hij achtte hiermee het beeld bevestigd dat de Rotterdammers strijdbaarder zijn dan de Rotterdammers.

Wanneer we dit probleem histories aanpakken dan zijn het vooral Gaastra en Jansen die hier enig onderzoek naar hebben gedaan voor de periode rond 1900. Uit de CBS-cijfers stelde Gaastra een tabel samen waaruit blijkt dat in de jaren 1901-1919 in Rotterdam 85 en in Amsterdam 98 havenstakingen plaatsvonden 13). Hoewel deze cijfers niet alles zeggen omdat er geen gegevens over duur en aantal stakers aan gerelateerd worden, kan toch gekonstateerd worden dat er gemiddeld over die jaren in Amsterdam meer gestaakt werd dan in Rotterdam. Zeker ook als we er rekening mee houden dat in Rotterdam anderhalf keer zoveel havenarbeiders werkten als in Amsterdam. Slechts gedurende de jaren van de eerste wereldoorlog overtrof Rotterdam Amsterdam.

Hoe valt dit nu te verklaren? Is het zoals Harmsen stug blijft volhouden te verklaren uit het feit dat Rotterdam laat industrialiseerde, waardoor er allemaal achterlijke boeren uit Brabant en Zeeland naar de Maasstad trokken en daar een niet erg strijdbaar proletariaat vormden? 14) De aanwezigheid van een oud proletariaat kan evenals in Amsterdam in Rotterdam aangetoond worden, maar iets verklaren doet die aanwezigheid niet, want waarom is de strijdbaarheid in een oude industriestad als Leiden dan zo klein? Bovendien, ook Amsterdam kende een enorme toeloop van buiten de stad in dezelfde tijd dat Rotterdam die meemaakte. Zelfs trok een deel van de Rotterdamse immigranten later door naar Amsterdam 15).

De verklaring voor het feit dat Rotterdam minder strijdbaar was dan Amsterdam moet dus noodzakelijkerwijs subtieler zijn. Jansen heeft hiervoor heel wat aannemelijker verklaringen aangedragen 16).

Op de eerste plaats wijst hij bij voortduring op het feit dat als we het hebben over de Rotterdamse haven we het hebben over een

bedrijfstak waar het proletariaat grotendeels uit losse arbeiders bestaat. In Amsterdam was veel meer sprake van vasten en dit feit is op zijn beurt weer gevolg van het feit dat de Rotterdamse haven vooral een massagoedhaven was en de schepen tot de wilde vaart behoorden. In Amsterdam overheerste de lijnvaart, dus een geregelder aankomst der schepen. De grote tegenstelling tussen lossen en vasten belemmerde de solidariteit der arbeiders.

Karakterverschillen tussen de havens stonden borg voor nog een opvallend verschil. Rotterdam als doorvoerhaven waar meestal op stroom de lading uit het zeeschip in lichters werd geladen kende nauwelijks opslagbedrijven. In Amsterdam daarentegen bestonden veel meer veembedrijven, met een groot en vast werkvolk. In Rotterdam kwam dus geen grootbedrijf voor, zoals de Amsterdamse vemen.

Deze twee aspecten verklaren volgens Jansen vooral het verschil in organisatiegraad tussen beide havens. Ook hij gaat echter niet heen om de immigratiegolf rond de eeuwwisseling. Afgezien van het feit dat de immigranten te Amsterdam voor een groot deel afkomstig waren uit Friesland waar reeds een sterke socialistiese beweging bestond, wijst hij er vooral op dat het oude Rotterdamse proletariaat zeer zeker niet strijdbaar was. Dat deze zelfs voor Europese begrippen toendertijd uitzonderlijke slechte toestanden het oude Rotterdamse proletariaat apaties en berustend hebben gemaakt komt ook Binneveld waarschijnlijk voor 17).

Verwonderlijk is het dan ook niet dat juist de tweede generatie immigranten die woonde in de nieuwe wijken buiten het oude stadscentrum (Crooswijk, Katendrecht) radikaal waren. Noch het oude, apatische proletariaat, noch het nieuwe proletariaat van agrariese afkomst, maar de kinderen van de laatsten die de geestelijke en kulturele belasting van het achterlijke platteland met zijn dominees en pastoors achter zich hadden gelaten waren opstandig. Deze verklaringen voor een bepaald arbeidersgedrag blijven echter niet altijd geldig en het doet dan ook wat vreemd aan als Harmsen de verklaring voor een wilde havenstaking te Rotterdam in 1979 nog steeds hierop wil terugvoeren.

Op grond van de CBS-stakingscijfers heb ik de volgende tabel samengesteld:

Staat 20. Gemiddeld aantal stakingen (N) en verloren arbeidsdagen (D) in Rotterdam (010) en Amsterdam (020) per jaar, 1947-1969

Periode	N010	N020	D010	D020
1947-1950	11,8	49,5	28.195,5	103.391,0
1951-1955	6,6	25,2	9.704,4	24.464,6
1956-1960	3,4	21,4	21.330,2	44.285,4
1961-1965	2,2	22,8	5.094,0	15.564,8
1967-1969	1,3	3,0	1.347,7	2.339,3

(Bron: CBS, Statistiek der Werkstakingen en Uitsluitingen 1947-1960; CBS, Sociale Maandstatistiek 1960-1969)

Verder lopen de cijfers niet; voor de jaren na 1969 is de uitsplitsing slechts naar provincie gemaakt. Over de hele periode genomen wordt er in Amsterdam bijna vijf maal zoveel gestaakt als in Rotterdam en gaan daarbij ruim driemaal zoveel arbeidsdagen verloren. De Rotterdamse stakingen zijn dus groter van omvang dan de Amsterdamse, maar al met al werd er in Rotterdam aanmerkelijk minder gestaakt. Wel is er een tendens merkbaar tot het naar elkaar toegroeien van beide steden qua stakingsgedrag. Binneveld legt de omslag daarin bij de metaalstaking van 1965.

De vervolgcijfers per provincie laten inderdaad zien dat over de jaren 1971-1979 in Zuid-Holland anderhalf maal zoveel gestaakt is als in Noord-Holland, waarbij dan vijf maal zoveel arbeidsdagen verloren zijn gegaan. Deze cijfers beslaan uiteraard voor het grootste deel de stakingen in Rijn- en IJmond. Liep Rotterdam dus vroeger achter, tegenwoordig is het koploper in de Nederlandse klassenstrijd!

Een specifieke verklaring voor deze verandering valt niet zo in zijn algemeenheid te geven. Binneveld heeft dit proces met betrekking tot de metaalindustrie geanalyseerd. Hij komt tot de konklusie dat de aanvankelijke arbeidsrust in Rotterdam na de tweede wereldoorlog het gevolg is geweest van op de eerste plaats de eenheid van de werkgevers binnen de Metaalbond Rotterdam. Hierdoor was het heel moeilijk voor de arbeiders om de ondernemers een voor een op de knieën te krijgen. De lokale vakbonden waren bovendien weinig militant of geneigd hun stakende leden te steunen en aktiecommittees

die in de plaats van de bonden hadden kunnen treden waren er niet of nauwelijks.

De groeiende onvrede van de arbeiders met dit sociaal beheersingssysteem vanaf het begin van de zestiger jaren leidde ertoe dat enerzijds de vakbonden militanter op moesten treden om verder gezichtsverlies onder de leden tegen te gaan. Aan de andere kant raakten de ondernemers door deze toenemende onrust verdeeld en waren individuele bedrijven sneller geneigd te zwichten voor arbeiderseisen.

Binnen de regio heeft de meer militante houding van de metaalarbeiders zeker een uitstraling gehad. Zo is het niet toevallig dat de havenstaking in 1970 begint bij Thomsens' Havenbedrijf dat tussen twee grote werven in gelegen is. Aan de andere kant kan deze uitstraling uiteraard niet meer dan een marginale functie hebben gehad. De voorwaarden in de haven voor stakingen moeten reeds aanwezig zijn geweest vanuit de relatief autonome ontwikkeling van de haven zelf.

3. Stakingen in de Rotterdamse haven vanaf 1945

Ik heb in totaal 113 stakingen en stakinkjes gevonden. Daaronder zijn tientallen zeer kleine, korte stakingen: de kleinste omvat vier arbeiders en de kortste duurt ongeveer twintig minuten. Deze 113 zijn ze zeker nog niet allemaal. Zo beschik ik over 1970 over betere bronnen dan voor andere jaren. In dat jaar heb ik dan ook – naast de grote staking en de proteststaking tegen de loonmaatregel – vijftien kleine wilde akties gevonden. En ook dat is wellicht maar een gedeelte van wat er werkelijk heeft plaatsgevonden. De beperktheid van de bronnen is een gegeven dat de lezer zich bij het lezen van de nu volgende bladzijden voortdurend moet realiseren.

Excurs: bronnen voor stakingsonderzoek

Het stakingsonderzoek in Nederland staat nog in zijn kinderschoenen. Hoewel er steeds meer verslagen en beschrijvingen verschijnen van aparte stakingen wordt er weinig cijfermatig onderzoek verricht naar de stakingsbeweging van de Nederlandse arbeidersklasse. Als

onderzoekers al overzichten geven van stakingen dan geven ze meestal de CBS-cijfers weer. Deze blijken echter zeer onvolledig te zijn. In de Leidse Werkgroep Geschiedenis van de Arbeidersbeweging zijn we ooit eens een onderzoek begonnen naar de na-oorlogse stakingsbeweging te Leiden. Al snel bleek dat de aan de CBS-cijfers ten grondslag liggende verslagen die bij Sociale Zaken berusten soms zeer onvolledig zijn. Alleen al door bestudering van het Leidsch Dagblad vonden we meer stakingen dan officieel verwerkt zijn. Door het bijhouden van een archief van krantenknipsels gedurende de zeventiger jaren kwam ik ook voor die periode soms hoger uit wat betreft aantal stakingen dan het CBS opgeeft. Het aantal stakingen in de haven dat ik gevonden heb in tijdschriften, kranten, brochures en verslagen is ook vele malen groter dan het aantal dat verwerkt is door het CBS. Een aardig voorbeeld hiervan is het volgende. Het verslag over 1947 van de Rotterdamse Kamer van Koophandel vermeldt dat er dat jaar in de haven door staking 40.400 arbeidsuren verloren zijn gegaan. Het CBS geeft op dat er in dat jaar voor de totale sector Verkeer 34.700 uren verloren gingen.

3.1. Stakingen waar betrekkelijk veel arbeiders bij betrokken zijn

Van de 113 stakingen zijn er 21 waarbij meer dan duizend arbeiders betrokken waren. Er zijn er zelfs acht of negen met meer dan vijfduizend stakers. De haven- en zeeliedenstaking van 1946 is wat onduidelijk; de schattingen over het aantal stakers lopen uiteen. Van deze 21 omvangrijke stakingen duurden er acht langer dan een week, vier zelfs langer dan twee weken. En dan spant die staking uit 1946 wel de kroon. Van 29 april tot en met 2 juli hielden de arbeiders het vol, tegen de verdrukking in. Echter zonder succes. De drie andere die langer dan twee weken duurden vonden alle in de zeventiger jaren plaats, en wel in 1970, 1977 en 1979. Van de resterende dertien stakingen duurden er tien één dag of korter.

3.1.a. Chronologie der omvangrijke stakingen

1. 28 juni 1945: Na de oorlog barst het al gauw los in de Rotterdamse haven. Er zijn grieven zat. Naar aanleiding van een incident – havenpolitie en Binnenlandse Strijdkrachten schieten op een bootje met arbeiders die ze van diefstal verdenken – gaat de haven plat. Deze eerste massale staking ontstaat spontaan en pas op de tweede dag worden er eisen (dertien in getal) geformuleerd en een leiding gevormd. De leiding komt bij de net opgerichte EVB en een aantal vertrouwenslieden. Tijdens deze staking zullen de arbeiders in grote getale lid worden van deze EVB/EVC, die zo dé vakbond van de havenarbeiders wordt. De lijst met geformuleerde eisen is uitgebreid. Zij omvat zowel looneisen, als eisen ten aanzien van de werktijd (onder andere een veertig-urige werkweek), ploegensterkte, pensioenregeling, werkkleding, kantines, zuivering van de HAR van kollaborateurs en verplicht lidmaatschap van de bond. Verregaande eisen en de arbeiders laten zich zeker niet alleen door looneisen leiden. Een aantal eisen heeft specifiek betrekking op de HAR, dus de losse arbeiders, wat logies is gezien het feit dat het vooral de losse arbeiders zijn die massaal staken. Op 5 juli werd op een stakingsvergadering op het Afrikaanderplein besloten de staking op te heffen. Dit gebeurde op aandringen van de stakingsleiding, maar toen zij dit voorstelde klonk uit de menigte een donderend "dóórgaan, dóórgaan" 18). De landelijke EVC-leiding die vanaf het begin van de staking al tegen geweest was kreeg echter toch haar zin: de staking werd officieel opgeschort. De belangrijkste overweging om voorlopig te knappen met de staking was dat hij niet zo best viel bij het 'publiek'. Niet zo verwonderlijk overigens gezien de pershetze die was losgebarsten, waarbij SDAP/PvdA en de 'erkende bonden' vooraan stonden in het gehuil over de onverantwoordelijkheid van de arbeiders. De eerste militaire uniformen (en deze keer geen Duitse) waren bovendien al in de haven verschenen. Een loonsverhoging van 25 procent – waar de bonden al over in onderhandeling waren – was echter in navolging van Amsterdam bereikt en verdere onderhandelingen waren toegezegd. Daarmee was de basis gelegd voor anderhalf jaar frustrerende strijd.

2. 23 juli 1945: Al op 23 juli vindt de volgende massale actie plaats, dit keer echter van beperkte duur. Op 21 juli werd op een EVC-vergadering besloten tot een 1-uursstaking. Deze was bedoeld als protest tegen het feit dat de EVC buiten de onderhandelingen met de SVZ gehouden werd. Bovendien speelden de arrestatie en snelle veroordeling van EVC-leider Leen van Os wegens diefstal mee. Deze juridiese maatregel werd namelijk gevoeld als een rancune- dan wel intimidatiemaatregel. De haven ging een uur volledig plat, maar noch de SVZ, noch de regering zijn van zins zaken te doen met de EVC. De akties gingen dan ook door. Op 12 augustus besluiten de EVC-arbeiders op 13 augustus een 24-uursstaking te houden als protest en vervolgens vanaf 14 augustus zelfstandig enige veranderingen in het werk door te voeren, die de arbeidstijd verkorten en de ploegensterkte op peil houden.

3. 13-18 augustus 1945: Aan de protestaktie van 13 augustus werd massaal meegedaan. Als dan de arbeiders op 14 augustus inderdaad overgaan tot zelfstandige invoering van hun eisen reageren de havenbaronnen keihard. Zij houden de werkboekjes van de betrokken arbeiders in, wat uitsluiting betekent. De arbeiders houden echter voet bij stuk en nog dezelfde dag ligt de hele haven weer plat. Een harde konfrontatie volgt tot op 18 augustus tijdens een openluchtvergadering tot opheffing van de staking wordt besloten. De arbeiders gaan weer op de oude voorwaarden aan de slag mits de SVZ met de EVC gaat onderhandelen. Men zegt zelfs toe een uitspraak van het College van Rijksbemiddelaars (CvR) te zullen aanvaarden, wat een opening geeft naar erkenning van de EVC. Weer speelt de dreiging van militair ingrijpen en het idee dat de EVC nog te weinig sympathie onder de bevolking zou hebben mee bij het advies tot werkhervatting van de EVC-leiding. Niet overal gaat men op de oude voorwaarden aan het werk. Frans Swarttouw en Müller en Co hebben op 17 augustus de eisen van de arbeiders ingewilligd. Ook in 1946 vinden enige omvangrijke akties plaats. Opvallend daarbij is dat er geen eisen gesteld worden die betrekking hebben op het havenwerk.

4. 25 februari 1946: In februari en maart vinden akties plaats tegen het fascistiese Franco-regime in Spanje. Op 25 februari weigeren ongeveer 1.500 arbeiders voor Spanje bestemde aardappelen te laden.

5. 18-25 maart 1946: Dit was nog maar een voorspel van de zogenaamde sinaasappelenstaking die op 18 maart begint en tot de 25ste zal duren. Tegen het advies van de EVC-leiding in, die liever een 'rustiger' oplossing ziet, besluiten ongeveer vierduizend havenarbeiders die op 18 maart aan de St. Jobsweg in vergadering bijeen zijn een 24-uurs proteststaking te houden en vervolgens te weigeren Spaanse sinaasappels te lossen. Aan de staking nemen ongeveer vijfduizend arbeiders deel. Als de arbeiders echter inderdaad weigeren de 'Orpheus' te lossen zoekt de SVZ wederom de harde konfrontatie. Weer houdt ze de werkboekjes in en ze dreigt zelfs de betrokken arbeiders uit de HAR te zetten. Hoeveel arbeiders er bij dit konflikt betrokken zijn is onduidelijk, maar het zijn er honderden. Het schip wordt echter door stakingsbrekers gelost, onder andere door studenten en kantoorpersoneel. Op 25 maart stoppen de arbeiders op zuid met de staking als duidelijk is dat ze weer op de oude voorwaarden aan het werk kunnen. Op noord willen de arbeiders eigenlijk doorgaan, maar op advies van EVC-voorman Toon van den Berg gaan ze toch ook maar weer aan het werk.

6. 29 april - 2 juli 1946: Op 29 april begint de langdurigste havenstaking. Ook ditmaal gaat het op het eerste gezicht niet om eigen eisen van de havenarbeiders: het is een solidariteitsaktie met stakende zeelieden. Opvallend is dat de havenarbeiders ditmaal niet die gretigheid aan de dag leggen als bij voorgaande stakingen. Op de 29e proklameert de EVC de staking in navolging van Amsterdam. Pas de volgende dag breidt de staking zich uit en ligt de haven nagenoeg stil. Ook ditmaal is de staking onder de losse arbeiders veel vollediger dan onder het vaste personeel. Trots op dit sukses meldt de Centrale Bond dat honderden van haar leden aan het werk bleven ondanks de 'terreur' 19). Daarnaast werden in totaal 1.400 stakingsbrekers georganiseerd, waaronder honderden studenten. Bovendien vaardigde burgemeester Oud begin mei een samenscholingsverbod uit voor het havengebied. Op 18 en 19 mei

verschenen 500 marechaussees en 1.500 soldaten ten tonele en reden pantserwagens de stad in. De SVZ koos, het ligt in de tot nu toe gevoerde lijn, ook voor de harde weg, wilde rancunemaatregelen en besloot tot een strafsanering van de HAR. Binnen de EVC werd vanaf begin mei gepleit voor opheffing van de staking. Het zijn vooral de CPN-leden in het bestuur die daarvoor pleitten en eind mei formuleerde de landelijke leiding een aantal voorwaarden voor opheffing. Dat zijn dan: afzien van rancunemaatregelen en snel onderhandelen. De stakers wijzen deze voorstellen echter verscheidene malen af, zowel op 1, 8 als 15 juni. Pas op 3 juli vindt het voorstel van de EVC-leiding voldoende steun bij de stakers, want dan is overengekomen dat er geen rancunemaatregelen zullen volgen en alle HAR-arbeiders weer tewerk zullen worden gesteld. Ondertussen had deze staking, die dus in een nederlaag voor de arbeiders eindigde, binnen de EVC tot grote tegenstellingen geleid, met name tussen de Rotterdamse havenarbeiders en de landelijke EVC. De splitsing die daar het gevolg van is geweest heb ik reeds behandeld. Waarom werden in deze staking geen eigen eisen door de arbeiders gesteld? Terecht konstateert Boomgaard dat ze niet louter uit solidariteit met de zeelieden in staking zijn gegaan. De negatieve beslissingen van het CvR ten aanzien van vakantietoeslag en extra schoeisel hebben zeker de onvrede onder de havenarbeiders aangewakkerd 20). In een later interview heeft Leen van Os het over een twintigtal eisen die nog steeds aanhangig waren. Volgens hem ligt de verklaring ervoor dat zij niet als zodanig zijn gesteld in de vooroorlogse traditie dat er bij een solidariteitsstaking geen eigen eisen worden gesteld. De schrijvers van het reeds meermalen geciteerde EVC-boek zoeken het echter meer in de politiek van de EVC, die op dat moment tegen uitbreiding van konflikten is, stakingen zoveel mogelijk tegenhoudt en als ze dan uitbreken ze beperkt tot solidariteitsakties zonder eigen eisen. Dit alles in het kader van de fusieonderhandelingen met het NVV en omdat de EVC-leiding van de EVC een voor de regering en ondernemers akseptabele gesprekspartner wil maken. De enige eis die dan ook opkomt is die van 'erkenning van de EVC'. Volgens een artikel in Het Vrije Volk (in deze natuurlijk een partijdige bron, als huisblad van de PvdA) gaat het degenen die doorstaken echter niet om erkenning van de EVC, maar willen zij opkomen voor betere

levensomstandigheden. Zoals een staker het uitdrukte: "Het zal mij een zorg zijn of de EVC erkend wordt." 21). Hoe dan ook, de staking, langdurig, intens en met botsingen tussen stakers en staat, bonden, werkgevers en werkwilligen eindigt in een nederlaag van de arbeiders.

7. 11 januari 1947: Op 9 januari 1947 roept de EVC, ditmaal zonder voorafgaande arbeidersvergadering, op om 11 januari te staken as protest tegen de negatieve beslissing van het CvR over elf in februari 1946 gestelde eisen. Ongeveer de helft van de havenarbeiders volgt het parool en gaat vijeenhalf uur in staking. Hoewel nog omvangrijk is deze aktie minder massaal dan die van de voorgaande jaren.

8. 27 mei 1947: Op tweede pinksterdag voert de EVC weer aktie. Volgens de nieuwe CAO moet er die dag door een aantal mensen gewerkt worden. Van de driehonderd vertikken dat er 240 op aanraden van de EVC. De SVZ deelt de volgende dag, 27 mei, mee dat die 240 niet meer aan het werk mogen. De EVC proklameert daarop een staking waaraan tweeduizend losse arbeiders meedoen. De EVC zoekt wel overleg en de SVZ deelt mee dat de 240 weer aan het werk mogen. De volgende dag wordt er weer door iedereen gewerkt.

In 1948 en 1949 zijn er geen stakingen in de Rotterdamse haven waaraan meer dan duizend arbeiders meedoen. Ondertussen is het OVB afgesplitst van de EVC en daarmee is de rol van de EVC in de haven nogal gereduceerd.

9. 12 juli 1950: Deze OVB nu roept op 12 juli 1950 op tot een sitdown-aktie van een uur. De eisen zijn: vijftig gulden kerstgratifikatie voor de losse en een extra weekloon voor alle arbeiders. Ongeveer duizend arbeiders doen mee met deze aktie. Een dreigende staking op 15 juli gaat niet door vanwege tegenstellingen tussen EVC en OVB in het gevormde strijdkomitee.

10. 13-22 augustus 1950: Dan belegt op 13 augustus een Comité van Actie in de Haven van Rotterdam (waarschijnlijk een EVC-mantelorganisatie) een vergadering en besluiten de 5 à 800 aanwezigen

in staking te gaan met als eis een loonsverhoging van tien procent. De volgende dag staken de meeste arbeiders, dat wil zeggen: de lossen. Ook het OVB ondersteunt de staking en eist vijftien procent loonsverhoging en een veertig-urige werkweek. Op 15 augustus ligt de hele haven plat en zijn er dus ongeveer tienduizend arbeiders in staking. Het wrijvingspunt waaruit de staking is ontstaan was het optreden van ronselaars (koppelbazen) waardoor onervaren krachten tegen een hoger loon in de haven kwamen werken. Daarnaast speelde solidariteit met een havenstaking in Antwerpen ook een rol. Zoals ook uit de ontstaansgeschiedenis blijkt werd de staking niet erg eendrachtig gevoerd. Zo is er sprake geweest van twee stakingskomitees; een op zuid en een op noord. De tegenstand daarentegen was zoals gebruikelijk wel eendrachtig. De Unie-Verkeer veroordeelde de staking scherp, de SVZ wilde weer niet onderhandelen en de burgemeester vaardigde reeds op 15 augustus een samenscholingsverbod uit. Ook de sociaal-demokratiese minister-president Drees sprak over de radio een hartig woordje mee. Hoe het ook zij, op 21 augustus gingen 2.500 arbeiders weer aan de slag en op de 22e was de staking prakties voorbij. De SVZ stootte vervolgens onder andere de leden van het Comité van Actie uit de HAR.

11. 27 maart 1954: Daarna duurde het tot 1954 eer de havenarbeiders weer in grote getale in beweging kwamen. Op 26 maart werden een of meer arbeiders ontslagen naar aanleiding van een incident om een kop koffie. De dag daarop organiseren OVB en EVC een proteststakng van 24 uur. Behalve intrekking van het ontslag werden ook een loonsverhoging van acht procent en verbetering van de ploegendiensten geëist. Ongeveer de helft van de losse arbeiders, zo'n 2.500 man, deden mee. Volgens de OVB werd de aktie met sukses afgesloten.

12. 1 augustus 1955: In augustus 1955 zijn er weer enige grootscheepse akties te melden. Op de eerste van die maand volgen ruim duizend arbeiders een oproep van het OVB op om een etmaal in staking te gaan uit protest tegen de afgesloten CAO. Tevens eisen zij loonsverhoging, een 44-urige werkweek en uitbetaling van het volle loon bij ziekte of ongeval.

13. 13-18 augustus 1955: In het kader van diezelfde aktie roept het OVB de arbeiders op om 13 augustus eerder naar huis te gaan. Ongeveer drieduizend losse arbeiders doen dit, waarop ze allemaal door de SVZ worden ontslagen. Als ze vervolgens de hele zaak plat willen leggen ziet het OVB dat niet zitten. Op de 17e deelt de SVZ mee dat iedereen weer op de oude voorwaarden aan de slag kan en de volgende dag is de staking voorbij. Toon van den Berg zou volgens De Haven van de Centrale Bond de arbeiders huilend hebben opgeroepen weer aan het werk te gaan 22). Het OVB had de arbeiders dus duidelijk niet in de hand, maar de EVC steunde ze niet eens. Evenmin trouwens als de 'erkende' bonden.

14. 18-21 oktober 1963: Na dit konflikt zijn er eigenlijk geen grote stakingen geweest tot 1970. Wellicht dat er bij de akties die in 1963 werden gevoerd ter ondersteuning van de eisen van de NBV meer dan duizend arbeiders betrokken waren. Dat gaat dan om 18 oktober toen Thomsens Havenbedrijven, NTB, QD en Rotterdam Terminal korte tijd plat gingen en om 21 oktober toen Korte Vaart, Hanno, Dekka en Hoogerwerff eveneens voor korte tijd stakten.

15. 28 augustus - 15 september 1970: Een betrekkelijk rustige tijd dus, tot de jaren zeventig beginnen met de grote klapper. Een wilde staking van 28 augustus tot 15 september. De staking begint spontaan bij Thomsen in de Merwehaven en binnen korte tijd zijn er 16.000 arbeiders uit alle sectoren in staking. Eisen zijn er niet, een leiding evenmin en die zal er eigenlijk niet komen ook, al zullen achtereenvolgens de FHV, Arbeidersmacht en het Comité Samenwerkende Havenbedrijven zich enigermate succesvol as woordvoerders opwerpen. De op 25 augustus begonnen metaalstaking en de praktijken van koppelbazen vormen de aanleiding waardoor een hoop onvrede over lonen, ploegensterkte en verhoudingen binnen de bedrijven tot een uitbarsting komt. In eerste instantie schaarden de erkende bonden zich achter de staking omdat hij hen niet slecht uitkwam; het CAO-overleg zat namelijk vast. Op 1 september echter sloten zij een akkoord met de SVZ en dit werd door de leden van de Ondernemingsraden aanvaard. Voor de stakers was het akkoord echter een heftige teleurstelling: f 25 bruto erbij en dan niet eens in het loon maar

via toeslagen. Als de bonden vervolgens alle steun aan de actie onttrekken gaan tienduizend woedende havenarbeiders in demonstratie door de stad, naar het kantoor van de NBV en dat van de SVZ. Bij de bond waren uit angst voor de woede van de arbeiders de ramen geblindeerd en de hele boel gebarricadeerd. Vanaf dat moment scharen de arbeiders zich achter de door het Comité Arbeidersmacht Rotterdamse Haven geformuleerde eisen. De looneis "f 75 ja, 25 nee" gaat de boventoon voeren, wat niet wegneemt dat Arbeidersmacht ook eisen ten aanzien van vakantie, pensionering en ploegensterkte stelde. Punten die ook te vinden waren in de vijftien eisen die de FHV op 31 augustus stelde. Leden van die bond waren in het begin van de staking nogal actief en er is zelfs ook sprake van dat zij f 75 eisen. Als de bonden zich hebben afgekeerd van de arbeiders vindt op het Schouwburgplein een grote vergadering plaats. Op die vergadering presenteert de FHV haar vijftien eisen weer, maar Arbeidersmacht ziet kans om de leiding op zich te nemen. De FHV zal zich in de loop van de staking onmogelijk maken door zich ervan te distantiëren. Op 7 september wil de FHV zelfs weer aan het werk als de Commissie Positieve Krachten dat vraagt. Deze Commissie die voornamelijk bestaat uit ondernemingsraadsleden van 23 bedrijven slaat totaal niet aan onder de arbeiders omdat ze het akkoord van de bond onderschrijft. Een soortgelijk comité, het Comité Samenwerkende Havenbedrijven met vertegenwoordigers uit 24 bedrijven slaat wél aan en neemt op 8 september de stakingsleiding over van Arbeidersmacht. Het comité wordt op die dag gepushed op een vergadering in Odeon door de speciaal uit Groningen overgekomen CPN-er Fré Meis. Op dat moment verkeert de staking in een zekere impasse. De SVZ weigert categorieën te onderhandelen met de stakers. In de pers is, zoals te doen gebruikelijk, een felle hetze tegen de staking en meer in het bijzonder tegen Arbeidersmacht aan de gang. Sommige arbeiders denken aan werkhervatting. Na de vergadering van 8 september is de rol van Arbeidersmacht uitgespeeld. Het CSH gaat met de eis van f 37,50 aan de slag en krijgt contact met de bonden en via de bonden met de SVZ. Op 14 september laten zij de eis van f 37,50 vallen, vragen een uitkering van f 200 netto en komen de volgende dag met een stencil waarop staat dat de bazen door de knieën zijn. Niets is echter minder waar; er was slechts een akkoord met de bond. In de verwarring ging

negentig procent van de arbeiders weer aan de slag. Hoewel velen zich belazerd voelden had men toch ook geen vertrouwen meer in Arbeidersmacht en liep de staking af. De arbeiders uit de machinale overslagbedrijven waren trouwens al sinds 4 september weer aan het werk. De enige vakbond die gedurende de hele staking achter zijn leden bleef staan was het OVB. In tegenstelling tot de vijftiger jaren speelde het echter geen enkele leidinggevende rol. De staking wekte veel beroering en lange tijd bleef het nog onrustig in de haven.

[hier zat een fout in het oorspronkelijke werkstuk, waar de telling ineens van 15 naar 17 ging. Is gecorrigeerd door Google AI]

16. 15 december 1970: Op 15 december vindt nog een omvangrijke aktie plaats, ditmaal op initiatief van NVV en NKV. De oproep tot een algemene 1-uursstaking tegen de loonmaatregel van de regering-De Jong vindt ook in de haven weerklank. Massale akties blijven daarna uit tot 1976. Dan begint een reeks akties rond de loonmaatregelen van de regering-Den Uyl, waarbij het gaat om handhaving van de prijskompensatie.

17. 19 mei 1976: Op 19 mei leggen ongeveer tweeduizend arbeiders bij QD, Kroonvlag, Hanno, Seaport Terminals, Felshaven, Pakhoed en MTR het werk neer. Dit naar aanleiding van een oproep van het Comité Rotterdamse Havenarbeiders voor behoud van de koopkracht en onmiddellijke uitbetaling van de 2 procentsprijsindexering, ook wel Comité Rotterdamse Havenarbeiders ofwel het kommittee met de lange naam genaamd. In het kommittee vinden we CPN-leden en ex-Arbeidersmacht-leden uit de staking van 1970 terug. De staking komt na weken durende onrust met als direkte oorzaak de loonmaatregel die tegen de afgesloten CAO ingaat. De Vervoersbonden distantiëren zich van de staking, de uren worden niet doorbetaald en de eisen afgewezen. Omdat de CPN-leden in het kommittee ernaar streven de akties meer binnen FNV-kader te voeren blijven verdere akties van het Comité uit.

18. 1 juli 1976: In juli komt die FNV dan in aktie. In het kader van akties tegen de verlenging van de loonmaatregel roepen de

Vervoersbonden NVV/NKV op tot een staking op 1 juli vanaf vier uur 's middags. De staking is vrij algemeen, er nemen zo'n tienduizend arbeiders aan deel. Piet van Keulen van het NVV vindt het nog wel nodig te vertellen: "Van dat comite trek ik me niets aan." 23).

19. februari 1977: In februari 1977 vindt een grootscheepse 'krachtmeting' plaats tussen de FNV en de Nederlandse ondernemers. Ook in de Rotterdamse haven. Het verloop van deze langdurige staking, waar op het hoogtepunt ongeveer zesduizend havenarbeiders bij betrokken waren is totaal anders dan van de andere langdurige stakingen. Op 7 februari gaan, geleid door de bonden, QD en NTB plat. De tiende februari volgen Frans Swarttouw en EMO. In het weekend blijven in de stukgoedsektor de ploegen spontaan thuis. Op 14 februari gaan ECT en Unitcentre plat en de volgende dag Aegir en EECV. Ook MTR en Seaport-Terminals gaan plat. Dit alles gaat gepaard met massale demonstraties. Op 23 februari beginnen besprekingen tussen SVZ, SVN en FNV. Deze leiden twee dagen later tot overeenstemming over een nieuwe CAO, waarin een – vergeleken met de resultaten elders – vrij gunstige prijskompensatie wordt bereikt en de VUT op 63 jaar wordt gebracht. Nog dezelfde dag presenteert Van Keulen de resultaten aan 4.500 stakers in het Sparta-stadion. Zijn oproep om gelijk weer aan het werk te gaan wordt echter genegeerd, eerst de maandag daarop gaan de arbeiders aan de slag. Opvallend is dat de SVZ zich voor haar doen vrij rustig opstelt. Ze komt bijvoorbeeld niet met een kort geding tegen de FNV zoals in andere bedrijfstakken wel gebeurt. Dat gebeurt niet uit "juridische en psychologische overwegingen", zoals ze zelf zegt, oftewel: ze is bang dat het de bonden dan uit de hand gaat lopen. Van Keulen zegt dan ook: "Mijn grootste probleem op dit moment is hoe ik die kerels allemaal binnen de poort hou." 24). Dat die kerels moeilijk binnen de poort te houden zijn bleek twee jaar later.

(transcriptie pamflet)

Gezamenlijk Aktiecomitee

Stakingsnieuws Nr. 15

Van der Louw, we lusten je rauw!

Wat zijn de gebeurtenissen van gisteren?

De wolf in schaapskleren heeft zich ontmaskerd. André van der Louw heeft het bij ons verpest. Door de M.E. op weerloze ongewapende mensen af te sturen en op hen in te hakken met knuppels, heeft hij laten zien wie hij nu werkelijk is. Er zijn slachtoffers gevallen aan beide zijden, want we hebben ons niet zonder weerstand af laten slachten.

Iedereen weet dat we in Courzand in demonstratie naar Unit Centre zouden gaan, om onze collega's ervan te overtuigen dat zij met ons solidair moeten zijn en dat zij in deze fase van de strijd voor ons als stakingsbreker optreden, omdat de inkomsten van de havenbaronnen toch nog steeds doorgaan. De enige voorwaarde om onze staking te winnen is dat de ECT zowel als Unit Centre plat gelegd worden, om werkelijk druk op de havenbaronnen te kunnen uitoefenen. Die bron van inkomsten lam te leggen was pure noodzaak. We moeten niet vergeten dat de ECT en Unit Centre samen in één uur meer overslaan dan 6 grote stuwadoorsbedrijven in één hele dag.

De havenbaronnen en de vakbondstop hebben voor de uithongeringstaktiek gekozen om ons klein te krijgen. Maar één ding is zeker: we hebben geleerd dat we niet kapot te krijgen zijn.

Bij de ECT op het kruispunt hebben vrouwen en kinderen van havenarbeiders het kruispunt enige tijd bezet gehouden. Met harde hand zijn ook zij door de M.E. verwijderd. Deze vergaande fascistische methoden laten ons duidelijk zien dat onze zogenaamde democratische rechten zoals het demonstratierecht, vrijheid van vergadering enzovoort, inderdaad vermeende rechten zijn. Arbeiders op de bres voor hun gezin worden geslagen en geschopt.

Versterkt zijn we uit de strijd gekomen. Onze wil om te winnen, ondanks alle intimidatie van het gezagsapparaat in dienst van de ondernemers, de vakbondstop en de regering, is groter geworden. Terecht zijn de mensen ontzettend kwaad geworden. Maar de enige werkelijke terroristen: de havenbaronnen, politie en vakbondstop, kennen we nu. Niets zullen zij nalaten; alles zullen zij tegen de havenarbeiders gebruiken. Om hun vastberaden strijd te verraden.

Gisterennacht zijn 3 posters bij de Kroonvlag gearresteerd. Eén van hen, Leen de Man, is toegetakeld door 7 man politie en politiehonden. Stukken van zijn jas hebben we daar ter plekke gevonden. Dit om alle geruchten de kop in te drukken dat havenarbeiders geweld gebruiken. De provocatie van de politie is overduidelijk.

Eén ding beseffen de havenbaronnen en ook André van der Louw en wethouder van de haven Riezenkamp erg slecht. Dat het sociale klimaat en het werkklimaat zeer ernstig zijn verstoord. Wat ook als deze staking afgelopen is, nog zeer lang zal nawerken in de haven.

WE STELLEN ANDRÉ VAN DER LOUW, DE HAVENBARONNEN EN DE VAKBONDSTOP DAARVOOR VERANTWOORDELIJK. ZIJ ZIJN DEGENEN DIE DE HAVEN KAPOT MAKEN. ZIJ ZIJN OOK DEGENEN DIE DE EKONOMIE NAAR DE KNOPPEN HELPEN.

Als we de troonrede goed beluisterd hebben, kunnen we maar één ding stellen: Jan met de Pet en de mensen die van een sociale uitkering moeten leven, worden weer bestolen. Buiten alle prijsstijgingen om kost het een gemiddeld gezin sowieso al ongeveer f 500,- netto.

Eens te meer zullen we moeten knokken om onze eis van f 30,- schoon boven water te halen. In het uurloon, want deze regering heeft weer een truc bedacht om de arbeiders te bestelen, namelijk door alle toeslagen uit het loon te halen als je ziek wordt. Dan heb je ongeveer f 100,- bruto in de week minder aan inkomen. En ga zo maar door.

We moeten blijven knokken. Alleen dan behalen we sukses. Nogmaals, een weg terug is er niet. Ze hebben gezien waartoe we in staat zijn. We zijn niet verslagen. We gaan door en behalen die resultaten waarvoor we aan de bak zijn gegaan. Met z'n allen zijn we één. Dat is ons enige wapen en dat vrezen zowel vakbondstop als de kapitalisten.

KOM NAAR HET AFRIKAANDERPLEIN OM 9 UUR

We houden een demonstratie naar Van der Louw om te protesteren tegen het politie-optreden.

Aktiecentrum: SARTO

HET GEZAMENLIJK AKTIEKOMITEE

(einde pamflet)

20. 28 augustus 1979: Weer ontstaat op 28 augustus spontaan een staking, die zelfs een week langer duurt dan die van 1970. Aanleiding tot de staking werd vooral een proces tegen de slepers van Smit Internationale, die al eerder in staking waren gegaan. De oorzaken liggen in de al sinds 1970 aan de gang zijnde loonmatiging en balen van de verslechterende werkomstandigheden. Maandag 27 augustus begint de staking en de volgende dag ligt de hele stukgoedsektor plat plus een aantal massagoedbedrijven. Op 30 augustus volgt Unitcentre, op 3 september de GEM en de ECT op 6 september. Deze drie gaan echter op 10 september weer aan de slag en de 14e wordt ook bij Seaport het werk gedeeltelijk hervat.

In eerste instantie leek het Aktiecomité Rotterdamse Havenarbeiders, het door de CPN geleide restant van het kommittee met de lange naam,

de leiding van de staking op zich te nemen. Een aantal havenarbeiders zag dat echter niet zitten, wist als het ware in te breken in de organisatie en daaruit ontstond het Gezamenlijk Aktiekomitee (GAK). Dit kommittee bestond uit twee vertegenwoordigers per bedrijf waar gestaakt werd, met uitzondering van de containerbedrijven, in totaal zo'n tachtig man. Ondanks de tegenstellingen binnen het GAK wist dit de eenheid van de aktie tot het eind vast te houden.

De eisen waren onder andere: f 20 schoon per week erbij, de VUT naar zestig jaar, 25 vakantiedagen en arbeidstijdverkorting (met name voor de arbeiders in de volkontinu). Besluiten werden genomen op openbare stakersvergaderingen op het Afrikaanderplein en een keer in Courzand en een keer in het Fijenoordstadion. Door de geroemde eenheid in het GAK bleek op deze bijeenkomsten overigens weinig van de verschillende opvattingen die onder de arbeiders leefden. Slechts de GAK-kopstukken Flip Schults, Jim Stavinga, Bertus van der Horst en Sjors Klaassen kwamen aan het woord.

De SVZ wenste zoals gewoonlijk niet met de stakers te spreken, maar wel werden nu ineens de allang gesloten CAO-onderhandelingen heropend. Daar komen wel wat extraatjes uit, maar dat steekt zo mager af bij de eisen van de stakers dat de onbezoldigde bestuurders van de Vervoersbond FNV dit vertikken aan de leden te verkopen en op 6 september allemaal opstappen. De FNV heeft zich vanaf het begin van de staking gedistantieerd; die zou namelijk het werk zijn van kommunistiese wroeters en maoïsten.

In een verslag van deze tot nu toe laatste algemene staking in de haven schreven de Vervoersbonden: "De werkwilligen moeten vaak het loodje leggen tegen intimidatiepogingen en bedreigingen met geweld die een kleine, harde kern van wilde stakers over hen afvuren." 25). Dit intimidatie- en terreurverhaal klinkt vrijwel identiek aan een soortgelijk verslag van de eerste na-oorlogse grote havenstaking. "Onze leden verklaarden te moeten wijken voor terreur", zo schreef de Centrale Bond toen 26). Alle zogenaamde democratiseringsmaatregelen binnen de bond hadden wat betreft het standpunt tegenover zelfstandig optreden van de arbeiders blijkbaar in het geheel niets veranderd. De officiële bonden keerden zich in 1979 in ieder geval zeer fel tegen de staking; ze beloofden buiten medeweten van de leden om aan de SVZ niet meer terug te zullen komen op het resultaat van 4

september. Het is tenslotte een maatregel van de bond geweest die de staking gebroken heeft. Op 20 september beloofde ze een uitkering van f 550 aan alle 'werkwilligen' 27). Een dag later gingen van de zeven à achtduizend stakers een veertienhonderd man aan het werk, waarna het GAK besloot de staking op te heffen.

Evenals in 1970 was het het OVB dat als enige vakvereniging de staking van begin tot eind steunde. De FHV haakte weer voortijdig af, wat tot een breuk leidde met een van haar bestuurders, Jim Stavinga. De Rotterdamse havenarbeiders stuitten in deze staking zoals gewoonlijk op gigantiese tegenstand. De SVZ wil gewoontetrouw niet met de wilde stakers onderhandelen. De bonden, PvdA-politici en vrijwel de gehele pers (met uitzondering van De Waarheid) keuren de aktie in felle bewoordingen af. De politie wordt ingezet: de Mobiele Eenheid lost sinaasappels uit een loods, ontruimt bezette kantoren (SHB en MTR) en op 19 september komt het zelfs tot een veldslag als de stakers de ECT-arbeiders ervan willen gaan overtuigen dat ze weer mee moeten doen. Bij deze gevechten zijn ook provokateurs van de politie opgetreden. Vermomd als havenarbeiders mengden ze zich onder de stakers om later op de dag aanwijzingen te geven voor de arrestatie van verscheidene stakers. Doordat de ECT en Unitcentre buiten de staking bleven stonden de stakers vrij zwak. De FNV gaf ze vervolgens zoals gezegd de genadeklap.

3.1.b. Konklusies met betrekking tot de grote stakingen

Het eerste dat opvalt is de radikaliteit van de stakingen. Ze zijn op twee korte en een langdurige na 'wild', in de zin van buiten de erkende vakbeweging om. Zelfs in de gevallen dat de staking geleid wordt door de niet-erkende EVC zetten de arbeiders meestal hun zin door tegen die van de leiding in. Uitzonderingen op deze wildheid en spontaniteit zijn de EVC-stakingen in 1947 en de FNV-akties in 1976 en 1977. In 1947 waren de arbeiders niet meer zo strijdlustig als in de jaren daarvoor. Dit hoeft ook nauwelijks verwondering te wekken gezien het feit dat de eerste na-oorlogse stakingsgolf vrijwel uitsluitend nederlagen voor de arbeiders te zien gaf.

Bij de aktie in 1976 was de druk van onderop zeer groot. Anderhalve maand eerder was er immers al een omvangrijke wilde staking. Ook de staking van 1977 moet in dit licht bekeken worden. Bovendien gingen bij die aktie veel arbeiders toch spontaan in staking, iets wat absoluut niet in de planning van de bond met haar speerpunten-akties lag. De geciteerde verzuchting van Van Keulen en de angst van de SVZ spreken wat dat betreft boekdelen.

Het is duidelijk dat de arbeiders in hun akties zich vrijwel iedere keer buiten de grenzen begeven van wat maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Dit radikalisme en het belang van de Rotterdamse haven voor de Nederlandse volkshuishouding maken dat de repressie iedere keer groot is. De heersende klasse zet geregeld haar gewapende macht in tegen de stakers. In 1945 en 1946 verschijnen legeronderdelen in de haven, in 1970 wordt daarmee gedreigd en in 1979 slaat de politie erop los. De autoriteiten keren zich in felle daden en bewoordingen tegen de stakers; in de jaren veertig organiseert de burgemeester zelfs stakingsbrekers.

De politieke kleur van de autoriteiten doet hierbij niet terzake. Als 'rechts' bestaande partijmannen doen dit uiteraard, maar ook PvdA-voormannen blazen hun partij mee. Drees, Den Uyl, burgemeester Thomassen en burgemeester Van der Louw keerden zich in de loop der jaren tegen de arbeiders. In 1979 steunde de Pacifisties-Socialistische Partij de stakers van geen kant en in het algemeen kan gezegd worden dat de Communistische Partij van Nederland slechts aan de kant van de stakers staat als ze zelf een vinger in de pap heeft. In de staking van 1970 was een van de motto's van Arbeidersmacht: De pers is onze vijand. Inderdaad gaan de meeste havenstakingen gepaard met een grootscheepse pershetze. Deze berust dan zonder uitzondering op drie thema's:

1. De stakers zijn onverantwoordelijk en asociaal.
2. Een kleine groep terroriseert de overgrote werkwillige meerderheid.
3. Deze groep bestaat uit beroepsagitatoren.

Bij het eerste punt valt weinig op te merken: inderdaad willen de arbeiders niet de verantwoordelijkheden en normen van de maatschappelijke orde akseptereren. Punt twee is een beetje belachelijk: hoe zou een kleine groep vele duizenden grote, sterke

kerels kunnen terroriseren? Het derde punt tenslotte: inderdaad is er sprake van een zeer klein groepje beroeps-revolutionairen, maar op de eerste plaats werken ze over het algemeen gewoon in de haven en op de tweede plaats laat de grote massa van havenarbeiders ze vallen als dat zo uitkomt. De geschiedenis van Arbeidersmacht in 1970 laat dit duidelijk zien; in zeer korte tijd was haar rol uitgespeeld. De terreur- en intimidatieverhalen lijken echter bij stakingen te horen, want slechts zo is het mogelijk de stakers te isoleren van de rest van de bevolking en ze bij hen verdacht te maken. Dat dan later het hoofd van het parket verklaart dat de stakers zich zo geweldig hebben gedragen, doet er natuurlijk niet meer toe. Het beoogde effect is allang bereikt.

De voornaamste tegenstander van de arbeiders is natuurlijk de SVZ, die juist is opgericht om de ondernemers tegen strijdende arbeiders te verenigen. De SVZ weigert kategories met de stakers te onderhandelen en laat zich daarin dekken door de 'erkende' vakbeweging en de overheid. Haar reactie is dikwijls zo hard dat door haar optreden met name in de veertiger en vijftiger jaren kleine konflikten uitgroeien tot grote stakingen. De stakingen van 1976 en 1977 zijn wat dit alles betreft uitzonderlijk. Ze blijven binnen de officiële banen en ontmoeten dan ook een veel zachtere 'repressie'. De arbeiders ontmoeten slechts felle tegenstand als ze zich begeven buiten de grenzen van het stelsel van industriële verhoudingen. Daarbinnen past geen zelfstandig optreden van de arbeiders; slechts via de vakbonden mogen ze optreden.

Van de grote eenheid die we aan de kant van de heersende klasse zien, is aan de andere kant vaak geen sprake. Er zijn binnen de groep havenarbeiders duidelijke verschillen. In de jaren 1945-1955 waren het vooral de losse arbeiders die in beweging kwamen. Vanaf 1946 deden de vaste arbeiders haast niet meer mee. De oplossing die in 1955 uitgevoerd werd (alle arbeiders werden toen in vaste dienst genomen) heeft misschien mede een rol gespeeld in het afnemen van de stakingsactiviteiten der arbeiders.

Als dan in de jaren zeventig weer vele stakingen losbarsten, blijken de arbeiders anders verdeeld te zijn. De tegenstellingen lopen nu meer langs de lijnen van de havensektoren. In 1970 stoppen de machinale overslagbedrijven eerder met de staking. In 1976 en 1977

worden de stakingen vooral gevoerd in die machinale bedrijven en de containersektor, terwijl het de stukgoedarbeiders zijn die steeds spontaan in actie komen. De staking van 1979 tenslotte was een typiese stukgoedstaking; andere bedrijven deden slechts voor kortere perioden mee. Deze tegenstellingen zijn niet zo vreemd. De omstandigheden zijn voor de onderscheiden groepen heel anders: andere functies, andere werktijden, andere lonen, zelfs andere CAO's. Tot slot wil ik nog enige woorden wijden aan de rol van de vakbonden. De erkende bonden steunen vrijwel geen stakingen en als ze wel actie voeren lijkt dat vooral bedoeld om het verzet van de arbeiders te kanaliseren en binnen de grenzen van de bestaande maatschappelijke orde te houden. In 1976 en 1977 lukt dat nog, zij het met moeite, maar in 1979 ging het helemaal 'fout'.

De EVC ontstond in Rotterdam in eerste instantie als uitdrukking van de strijd der havenarbeiders. Ze wordt weliswaar stelselmatig buiten de onderhandelingen gehouden (zeer korte periodes, afgedwongen door strijd daargelaten), maar toch heeft zij steeds meer de neiging zich te willen presenteren als akseptabele gesprekspartner. Dit leidt dan tot botsingen tussen de landelijke leiding en de Rotterdamse arbeiders. Hieruit komt het OVB voort, dat in de haven de rol van de EVC overneemt. Na 1955 is beider rol in de haven echter uitgespeeld. De EVC gaat in 1964 ter ziele, het OVB krimpt in maar steunt nog wel vrijwel konsekwent de arbeidersstrijd, maar de grote rol die kategoriale organisaties vlak na de oorlog speelden is voorbij. Ook de nieuwe bond, de FHV, kan die rol niet meer spelen. Haar verlangen om als gesprekspartner te worden geaksepteerd door bonden en ondernemers blijkt in 1970 en 1979 in ieder geval groter dan haar solidariteit met de stakende havenarbeiders.

3.2. Stakingen waar betrekkelijk weinig arbeiders bij betrokken zijn

Naast de boven behandelde grote stakingen heb ik ruim negentig kleinere gevonden en een aantal aanwijzingen dat er veel meer zijn geweest. Deze minder omvangrijke stakingen (minder dan duizend stakers) duren vrijwel allemaal één dag of korter. Alleen van de staking van kraanmachinisten bij QD in 1963 weet ik dat ze drie dagen

duurde. Wellicht dat ook de staking van de kraanmachinisten bij de KRL in 1957 langer doorging. Van de weinig omvangrijke akties telde ruim de helft minder dan honderd deelnemers.

3.2.a. Chronologies overzicht kleinere stakingen

In de eerste na-oorlogse stakingen werden veel korte wilde stakingen gehouden. Daar ken ik er echter maar heel weinig van. Arie Slaager zegt in zijn memoires: "We hielden 'n beetje iedere dag een staking. Soms gingen we om 3 uur naar huis, omdat we naar de vergadering moesten". Ook Leen van Os vertelt erover: "Dus als je nou een aktie wilde voeren, die weinig centen ging kosten maar die door ging slaan, dan zei je: zaterdag om 12 uur stoppen". Dit creëerde vooral voor de reders een onzekere situatie. Ik ken één zo'n aktie, namelijk begin maart 1946 als de havenarbeiders niet op zondag meel willen lossen. Eind 1946 zijn er moeilijkheden rond schepen die vanwege een staking in Antwerpen uitwijken naar Rotterdam; ze worden door de arbeiders 'besmet' verklaard.

Ook in de volgende jaren zijn er heel wat kleinere stakingen in de Rotterdamse haven geweest en daarvan heb ik een beter overzicht.

Staat 21. Overzicht van stakingen waar minder dan duizend arbeiders aan deelnamen, 1945-1980

Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal
1945	1	1954	5	1963	3	1972	2
1946	2	1955	1	1964	0	1973	1
1947	3	1956	1	1965	0	1974	2
1948	1	1957	4	1966	1	1975	1
1949	10	1958	1	1967	0	1976	1
1950	2	1959	1	1968	0	1977	1
1951	3	1960	1	1969	1	1978	2
1952	1	1961	6	1970	15	1979	4
1953	4	1962	1	1971	0	1980	5

(Bron: zie bijlage 10 van het originele werk)

Om verder te gaan met de beschrijving: in 1947 is er een succesvolle boycotactie tegen een troepentransport naar Indonesië. Komisch is het de staking van 8 november 1947 met die van 11 februari 1949 te vergelijken. Bij de eerste leggen 120 arbeiders spontaan het werk neer als protest tegen de CAO. De EVC legt hen op een vergadering echter uit dat het grote moment er nog niet is. De EVC dacht in 1949 zeker dat dat moment er toen wel was, want ze proklameerde een staking..... 65 arbeiders gaven gevolg aan deze oproep.

De hele jaren vijftig door heb ik her en der stakinkjes gevonden. Aan het eind van die periode zijn er mogelijk meer geweest. Bij het verslag van een actie bij RSM voor dubbel-dubbel verhoogd taakloon wordt gemeld dat er meer van dergelijke kwesties waren, onder andere bij Thomsen. Ter Hoeven noteerde in zijn rapport dat de arbeiders de laatste jaren de neiging hebben zelfstandig, tegen de zin van de baas in, te stoppen met werken als het regent. Ze introduceren het criterium 'werkbaar weer'.

De zestiger jaren beginnen dan met vrij veel kleine stakingen en onrust, maar dat ebt weg na de overwinning die de arbeiders behalen in de loonexplosie van 1964.

De zeventiger jaren geven weer een golf van kleine akties te zien. Na de grote staking van 1970 heb ik veertien kleine stakingen gevonden, waarvan er twaalf een vrijwel identiek verhaal kennen. Een of twee ploegen konstateren dat ze onderbemand zijn en vertikken het verder te werken zonder versterking. Voor zover ik weet zijn er nooit meer dan vijftientwintig arbeiders bij betrokken en er zijn aanwijzingen dat deze akties redelijk succesvol waren.

De andere twee hebben direkt betrekking op de resultaten van de grote staking. Op 1 oktober gaan acht man bij Felshaven in staking omdat ze de na de staking toegezegde uitkering van f 200 willen hebben. Op 12 november verlengen 150 man bij Müller-Progress de schaft met twee tot twee-en-een-half uur naar aanleiding van een circulaire over de ploegendiensten en in het bizonder de diverse cycli. Volgens de stakers ontbrak een van de toegezegde keuzemogelijkheden.

Opvallend is dat van de in totaal vijftien wilde akties in 1970 er zes bij Müller-Progress en vier bij Felshaven plaatsvonden. Waren deze bedrijven zo uitzonderlijk of had mijn bron (namelijk Arbeidersmacht) toevallig in deze bedrijven betere informanten? Meer

van de kleine stakingen in de volgende jaren vonden trouwens bij MTR plaats en wel vooral in de vestiging aan de Beatrixhaven. Zoals bij de proteststaking tegen het ontslag van enkele van diefstal verdachte kollega's in 1973. Tegen het eind van de jaren zestig steeg het aantal kleine stakingen.

3.2.b. Konklusies ten aanzien van de kleinere stakingen

De eerste konklusie is dat de minder omvangrijke akties ook vrijwel allemaal van korte duur zijn. Bovendien zijn ze, evenals de grote stakingen, voor het merendeel wild. Ze komen meestal voort uit de omstandigheden van het moment en de eisen van de arbeiders richten zich daar dan op: verhoogd taakloon in verband met werk in gevaarlijke of vervelende omstandigheden, niet willen werken bij slecht weer, vasthouden aan de ploegensterkte.

Sommige akties zijn daden van solidariteit: met stakers in andere havens of op zeeschepen, tegen de regeringspolitiek ten aanzien van Indonesië, tegen de Russische inval in Hongarije, de Zuid-Afrikaanse apartheidspolitik of het fascistiese regime in Chili. Enkele ook richten zich tegen het totaal van de arbeidsvoorwaarden. De laatste twee categorieën vinden meer plaats in het kader van vakbondsakties, hetzij een erkende, hetzij een kategoriale. Bovendien is een aantal akties bekend waarbij het gaat om specifieke groepen zoals kraanmachinisten of vorktruckrijders. Heel wat van de kleine akties worden in tegenstelling tot de grote door de arbeiders gewonnen.

3.3. Periodisering van de stakingsbeweging

Er zijn drie grote perioden te onderscheiden, waarbinnen ook weer sub-perioden vallen te herkennen:

1. 1945-1955: Jaren van regelmatig terugkerende omvangrijke strijd en talrijke kleinere konflikten. EVC en OVB spelen daarin een belangrijke rol, hoewel de arbeiders ook vaak hun wil doorzetten tegen deze organisaties in. De erkende organisaties staan zonder uitzondering tegenover de arbeiders. De eerste jaren direkt na de oorlog zijn een periode van felle arbeidersstrijd, maar door de

gekombineerde tegenaanval van de ondernemers, staat en vakbonden verliezen de arbeiders vrijwel alles. Ze worden verslagen en vanaf 1947 is het zo'n beetje gebeurd met de grote wilde stakingen en de niet-erkende bonden. Ook de vaste arbeiders haken grotendeels af. Nog enkele uitbarstingen van de losse arbeiders vinden plaats en dan treedt een relatieve rust in aan het stakingsfront.

2. 1955-1970: Jaren van betrekkelijk weinig tot geen stakingen. Er vindt slechts één grote actie plaats, in 1963. Deze is het hoogtepunt van een opwaartse beweging aan het begin van de jaren zestig, die zowel landelijk als in de haven besloten wordt met een loonexplosie. In de zes jaren die volgen vinden slechts twee kleine stakingen plaats.

3. 1970-heden: Jaren van veelvuldige massale stakingen en regelmatig kleine konflikten. Na de grote staking van 1970 treedt een betrekkelijke rust in; de bourgeoisie kan terugslaan met haar krisismaatregelen. Vanaf 1976 gaan de arbeiders echter de strijd weer volop aan, zij het dan dat het een defensieve strijd is, gericht tegen de gevolgen van de crisis.

4. Andere strijdvormen dan staking

Hoewel in ieder geval de belangstelling voor andere strijdvormen dan stakingen en bedrijfsbezettingen in links-radikale kring de laatste jaren is toegenomen, is het besef dat deze vormen bestaan al veel ouder. Knowles wees er in het voorwoord van zijn uit 1952 stammende studie naar stakingen reeds op met de woorden:

"Er mag natuurlijk niet vergeten worden, dat stakingen slechts één uiting zijn van industriële onrust. Een afname van het aantal stakingen kan slechts een zwakke aanwijzing zijn voor het succes van industriële vrede. In de industrie kan in tegenstelling tot de politiek een koude oorlog soms schadelijker zijn dan een hete. Zelfs als de mensen met succes van stakingen afgehouden konden worden zou de prijs hoger zijn dan het bereikte resultaat, wanneer ze het vertrouwen in de vakbonden zouden verliezen en overgaan tot langzaam-aan-akties en absenteïsme op grote schaal.".

In zijn latere studie van 1960 noemde Knowles nog meer vormen van industriële onrust: verloop, ziekteverzuim, ongevallen, sabotage, drankmisbruik en politieke aktiviteit. Het is vreemd dat hij diefstal niet noemt, aangezien de gedachte dat diefstal gezien kan worden als een vorm van passief verzet niet van vandaag of gisteren is. Zijn opmerking over de hoge kosten van andere akties dan staking is zeer interessant, aangezien de kosten van ziekteverzuim in Nederland (uitgedrukt in verloren arbeidsdagen) veel hoger zijn dan die van stakingen.

Alleen mag natuurlijk niet worden vergeten dat de kosten van een staking altijd hoger zijn dan alleen de verloren arbeidsdagen. Indien de ondernemer de staking verliest, kost hem dat nog eens bijvoorbeeld een loonsverhoging; de strijdbaarheid van de arbeiders kan zijn toegenomen wat hem in de toekomst nog meer kost, en zo zijn er meer gevolgen van een staking denkbaar die niet in de verloren arbeidsdagen tot uitdrukking komen.

Een veel belangrijker onderscheid dan dat op grond van de kosten voor de ondernemer, is mijns inziens een onderscheid dat is gebaseerd op elementen van klassenbewustzijn onder de arbeiders. Zo bestaat er een onmiskenbaar verschil tussen staking enerzijds en ontslagname (verloop) anderzijds. Is de eerste een kollektieve daad gericht op kollektieve verandering van bepaalde omstandigheden, verloop is een puur individueel ontvluchten van diezelfde omstandigheden in de hoop elders betere aan te treffen. Door ontslagname schuwt een arbeider de strijd.

Als ik dit zo in zijn algemeenheid stel, doe ik de arbeidersklasse echter onrecht. In bepaalde maatschappelijke omstandigheden, zoals fascistiese of staatskapitalistiese terreur, is verloop vaak een juist alternatief voor stakingen, die toch vaak in een bloedbad eindigen. Zelfs in laatkapitalistiese landen als Nederland kan verloop optreden als kollektief verzet tegen slechte arbeidsomstandigheden. Zo namen op 27 september 1978 elf taxichauffeurs van een bedrijf in Maastricht kollektief ontslag als protest tegen de slechte arbeidsomstandigheden. Ook meldden tien Amsterdamse ambtenaren zich een half jaar later uit protest ziek.

Zo blijken ook vormen van verzet die puur individueel lijken, onder bepaalde omstandigheden de vorm van kollektief verzet aan te kunnen

nemen. Toch meen ik dat het zeer wel mogelijk is de verschillende vormen van verzet in te delen op grond van hun mate van kollektiviteit, waarbij aangemerkt kan worden dat die vorm die de hoogste graad van kollektiviteit heeft ook de meest klassebewuste is. Immers, klassenstrijd is de strijd van een klasse en slechts dan voeren arbeiders klassenstrijd als ze als klasse, dus kollektief optreden. Men zou dus kunnen zeggen dat er 'lagere' en 'hogere' vormen van klassenstrijd bestaan. Bij de laagste vormen wordt dan geen kollektieve macht ontplooid en deze bieden waarschijnlijk vaak minder uitzicht op verandering van de omstandigheden.

De vormen van strijd met de grootste mate van kollektiviteit zijn revolutie, staking en bedrijfsbezetting. Alle drie deze vormen kunnen slechts kollektief gevoerd worden, zijn een vorm van machtsontplooiing en gaan gepaard met een bepaald bewustzijn.

Sabotage is een vorm van strijd die weliswaar niet kollektief gevoerd hoeft te worden, maar waarbij over het algemeen de kollektiviteit een grote rol speelt. Indien de kollega's deze vorm verwerpen, kan de eenling betrekkelijk weinig beginnen. Als sabotage gepleegd wordt, is een zekere mate van kollektief optreden onafwendbaar; het is dan ook in sommige landen een gewoon wapen van de vakbeweging geweest. Zo schreef Joe Hill voor de Amerikaanse Industrial Workers of the World de tekst 'Ta-ra-ra Boem Di-ee' over een boerenknecht die door zijn hooivork in de dorsmachine te steken uiteindelijk betere arbeidsomstandigheden afdwong van de boer.

De andere vormen, zoals verloop, ziekteverzuim en compensatie, zijn in eerste instantie onbewuste, individuele handelingen. Ze kunnen echter kollektief en bewust gevoerd worden, zoals we hierboven hebben gezien. Ze kunnen, evenals stakingen e.d. trouwens, ook alleen goed begrepen worden vanuit de dynamiek van de klassentegenstelling. Anders gezegd: het zijn in wezen toch kollektieve uitingen van onvrede met bepaalde omstandigheden. Veelvoorkomend ziekteverzuim of bepaalde vormen van compensatie zijn uitingen van weinig lust tot werken of zelfs haat tegen de arbeid, anders gezegd: van een lage arbeidsmoraal.

Samenvattend kunnen we stellen dat alle vormen van verzet de elementen van bewustheid en kollektiviteit in zich kunnen dragen. Een aantal echter (opstand, langzaam-aan-actie, bedrijfsbezetting en

sabotage en natuurlijk staking) doet dit altijd, hoewel ook hierbinnen een hiërarchie voorkomt. Een revolutie ontplooit een hoger bewustzijn en vereist een grotere mate van kollektiviteit dan een sabotage-aktie. De andere strijdvormen kunnen deze elementen ook in zich verenigen, maar dat hoeft niet per se.

In het nu volgende zal ik verschillende strijdvormen behandelen, zoals hiervoor de stakingen uitgebreid aan de beurt zijn geweest.

4.1.a. Ziekteverzuim — algemeen

Zoals gezegd is ziekteverzuim reeds lang een middel van arbeiders om even uit de sleur van alledag te komen. Knowles liet in zijn eerdergenoemde boek zien dat bij mijnwerkers het vrijwillig absenteïsme hoog was wanneer er weinig gestaakt wordt, en omgekeerd. Voor Nederland zijn geen cijfers bekend voor vrijwillig absenteïsme, het gewoon niet opkomen dagen. Een verschijnsel dat in de auto-industrie in de Verenigde Staten epidemische vormen heeft aangenomen en ook elders veel voorkomt. Voor zover het verschijnsel zich dus hier voordoet, moet het zijn opgenomen in de ziekteverzuimcijfers. Zoals uit bijlage 12 blijkt, is dat cijfer gestegen van vier procent in 1950 tot 9,2% in 1977. Dit betreft dan alleen mannen; voor vrouwen waren de cijfers nog hoger: van 4,6 naar 11,5 procent. Dit betreft dan jaargemiddelden voor heel Nederland; in individuele bedrijven kunnen de cijfers nog veel hoger liggen. Toen ik begin 1980 bij Hoogovens te IJmuiden werkte, was het ziekteverzuimcijfer van de Koudbandwalserij 2 18,6%. Het cijfer voor de inpakkerij van deze ultramoderne fabriek met vierploegenstelsel bedroeg zelfs 26,7%. Nu is het natuurlijk zo dat deze cijfers voor een groot deel bestaan uit verzuim wegens echte ziekte. Het werk in een modern kapitalisties bedrijf gaat de arbeiders niet in hun koude kleren zitten. Ploegendiensten ontregelen het gehele biologiese en sociale funktioneren, lopende-bandwerk maakt mensen geestelijk ontregeld en de vele onzekerheden van de huidige kapitalistische maatschappij met zijn voortdurende dreiging van milieurampen en atoomoorlog maken mensen snel rijp voor arts of psychiater.

Daarnaast is het echter zeker zo dat ziekteverzuim niet alleen voortkomt uit mediese of psychiese 'afwijkingen'. Het feit dat in Duitsland het 'krankfeiern' een begrip is, zegt in dat opzicht genoeg. De arbeiders beschouwen ziek-zijn vaak as een moment waarop ze gelukkig niet hoeven te werken. Vandaar bijvoorbeeld ook dat zelfverwonding voorkomt. Van de vleesfabriek Zendijk te Olst is bekend dat aan de hammenband arbeiders zich in de buik steken, hun slagader doorsnijden of zich anderszins dusdanig verwonden dat ze de ziektewet in kunnen. Bij Hoogovens hoorde ik het verhaal van een arbeider die net zo lang met zijn hand op de rugleuning van een personeelsbusstoel sloeg tot hij die hand niet meer kon gebruiken. Verhalen over andere dergelijke 'akties' deden de ronde.

Zo beschouwd bestaan de ziekteverzuimcijfers voor een groot deel uit ziekten die een rechtstreeks gevolg zijn van de maatschappelijke verhoudingen. Of een arbeider of arbeidster nou overspannen raakt door het lopen van ploegendienst of dat hij of zij zich ziekmeldt om een dag vrij te hebben. In beide gevallen reageren zij op de maatschappelijke positie die ze innemen.

Een ander deel van de ziekteverzuimcijfers bestaat vanzelfsprekend uit de 'gewone' ziekten as griep. Zelfs hier werken de maatschappelijke verhoudingen en de houding die de arbeiders daartegenover innemen echter mee. Immers, een arbeider die een vanuit het kapitaal bekeken positieve instelling tegenover de arbeid heeft, zal zich minder gauw ziekmelden bij een lichte griep dan een arbeider met een lagere arbeidsmoraal. Andere factoren spelen ook nog een rol, maar in het algemeen kan ik de konklusie van een rapport uit 1962 van het Instituut voor Praeventieve Gezondheidszorg onderschrijven: "Het ziekteverzuim moet dus eerder gezien worden als een graadmeter voor de sociaal-economische toestand dan als een zuivere weerspiegeling van de algemene gezondheid."

Toch wil ik afsluitend opmerken het voorgaande niet zo op te vatten, dat ik wil betogen dat mensen in de ziektewet over het algemeen niet echt ziek zouden zijn. Het is namelijk zeker zo, dat het kapitalisme in al zijn geledingen en op alle nivo's de mensen ziek of gek maakt. Geestenziekten zijn een van snelst groeiende ziekten in de westerse wereld, zo had in 1975 achttien procent van de mensen in de WAO dit te wijten aan psychiese oorzaken enw as dit percentage stijgende 46).

Medies-socioloog W. Aakster konkludeerde in 1973 zelfs dat zeventig procent van alle gezondheidsklachten veroorzaakt worden door maatschappelijke omstandigheden 47).

Desondanks blijft het zo, dat ziek-zijn ook gezocht wordt om er een tijdje 'uit' te zijn en dat het een alternatief kan zijn voor kollektieve strijd. Zoals Knowles een dergelijke berekening in Engeland maakte, zo maakte Metz een korrelatievergelijking voor het ziekteverzuim en de stakingscijfers gedurende de stakingen van 1977. Ook hij konkludeerde dat er in 1977 minder verzuimd werd dan 'normaal' in die bedrijfstakken waar gestaakt was 48).

4.1.b. In de Rotterdamse haven

[deze paragraaf is op mirakuleuze wijze door Google AI herschreven; ze is er niet slechter op geworden...]

In de Rotterdamse en Amsterdamse havens werd in 1970 een specifiek onderzoek gedaan naar het ziekteverzuim door mevrouw Van Dijkum-de Jong. Haar cijfers beslaan de periode 1953-1968, een periode waarin het ziekteverzuim steeg van ruim zeven procent tot bijna dertien procent. Er was een gemiddelde jaarlijkse toename van het ziekteverzuim van 0,39%.

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat in 1967 een belangrijke wijziging in de registratie optrad als gevolg van de invoering van de WAO; het ongevallenverzuim werd vanaf die datum bij het ziekteverzuim geteld. Landelijk gezien kent het ongevallenverzuim een afnemende tendens, te verklaren uit betere arbeidsomstandigheden en meer zorg voor de veiligheid. Als we het ongevallenverzuim herberekenen als percentage van het totaal verzuim in de periode voor 1967, dan blijkt dat tussen 1950 en 1960 een daling van twintig naar elf procent is opgetreden. In 1968 bedroeg dit percentage voor de havens echter nog 16,4%, waaruit wel blijkt dat het gevaarlijke karakter van het havenwerk het ziekteverzuim de hoogte instuwt.

Het ongevallenverzuim is echter niet de enige verklaring voor een hoog totaal verzuim en Van Dijkum-de Jong heeft dan ook naar meerdere factoren gekeken. Het bleek haar dat er verschil bestond tussen verschillende leeftijdsgroepen. Ouderen verzuimen minder, maar dan

wel langer dan jongeren. De jongeren blijken zich nogal makkelijk ziekmelden, maar door de vaak zeer onschuldige aard van hun aandoening zijn ze ook snel weer beter. In de kontainer en Ro/Ro-sektor, waar meer jongeren werken dan in de massagoedsektor, werd vaker en korter verzuimd dan in die massagoedsektor. De ouderen in de kontainerbedrijven blijken echter meer te verzuimen dan de ouderen in de massagoedbedrijven, evenals de jongeren meer verzuimen dan hun jonge massagoed-kollega's.

Er moet dus nog een verklarende faktor zijn. Van Dijkum zoekt deze logieserwijs in de normen van havenarbeiders, waarbij ze uitging van het begrip 'arbeidssatisfaktie' ofwel de tevredenheid van arbeiders met hun werk. Een grote tevredenheid leidt via een hoge arbeidsmoraal tot een lagere verzuimfrekwentie of anders gezegd: een hoge verzuimdrempel. De keerzijde hiervan is dat het verzuim vaak lang zal duren omdat de betreffende arbeiders pas de ziektewet ingaan als ze erg ziek zijn. De arbeidssatisfaktie leidt bovendien tot meer of minder stress op het werk, stress die kan leiden tot lichamelijke klachten, dus ziekteverzuim. Op twee manieren leidt ontevredenheid met het werk dus tot een hoger verzuim.

De vraag is nu natuurlijk hoe die arbeidssatisfaktie of (on)tevredenheid nu moet en kan worden gemeten. Van Dijkum doet dit door er gewoon naar te vragen: Bent U tevreden met Uw werk in de haven? Het bleek haar dat dertien procent ontevreden tot zeer ontevreden was en de rest tevreden tot zeer tevreden.

Wat mij nu in het geheel niet verwondert is dat de onderscheiden groepen vrijwel in het geheel niet voldeden aan de verwachtingen. De 'tevreden' en 'ontevreden' havenarbeiders melden zich even vaak ziek en hoe tevredener de arbeiders zijn hoe korter de verzuimduur is. Volgens mij komt de verwachtingenreeks die op grond van de hypothese gesteld wordt niet uit omdat de manier waarop tevredenheid gemeten wordt onjuist is. Simpelweg aan arbeiders vragen of ze tevreden zijn kan haast niets opleveren.

- Op de eerste plaats zal een groot deel van de arbeiders denken dat, gegeven hun omstandigheden (opleiding, kansen en verwachtingen), ze het zo slecht nog niet hebben. Zoals ook de Volkswagen-eigenaar gezien zijn beschikbare geld best tevreden zal zijn over zijn kevertje. Maar... zou hij toch niet liever een Mercedes hebben?

- Op de tweede plaats blijken arbeiders vaak iets anders te verstaan onder het gevraagde begrip dan de onderzoeker bedoelt. Ze blijken 'tevredenheid' vaak niet zozeer als een gemoedstoestand, doch veeleer als een eigenschap op te vatten. Ze blijken dan vaak te denken dat er gevraagd wordt of ze zich kunnen schikken in de omstandigheden. Ze beantwoorden een vraag die over het werk gaat dan dus met een opmerking die over henzelf gaat. Dergelijke misverstanden komen voort uit de maatschappelijke afstand die bestaat tussen arbeiders en wetenschappers, een afstand die ook maakt dat een arbeider eerder geneigd zal zijn dát te antwoorden waarvan hij verwacht dat het niet gevaarlijk voor hem is. Er bestaat immers een groot wantrouwen tegen dit soort onderzoeken, of anonimiteit nu verzekerd is of niet.

- Op de derde plaats is het zo dat het antwoord dat de arbeiders geven slechts een momentopname is. Op één dag of uur wordt een mening gevraagd en dat zou dan een gedrag over jaren moeten verklaren. Die mening is echter veranderlijk; immers, in het jaar dat mevrouw Van Dijkum-de Jong bij haar onderzoek ontdekte dat bijna negentig procent van de havenarbeiders tevreden is, brak een van de grootste naoorlogse havenstakingen uit.

Waar het bij dit soort onderzoek primair om moet gaan is te onderzoeken wat de mensen doen, en niet wat ze denken, om de oude meneer Marx maar eens te parafraseren. En dan blijkt het arbeidersgedrag heel wat meer te zeggen over de satisfaktie dan de op een willekeurig moment gevraagde mening. Ziekteverzuim is dan eerder een aanwijzing voor de satisfaktie. Van Dijkum-de Jong moet dit ook wel hebben begrepen, want zij stelt in haar konklusie dat het hoge verzuim in de havens vooral aan twee factoren te wijten is:

1. De waardering die havenarbeiders hebben voor het werk ofwel de satisfaktie. Deze is laag en leidt tot een hoog verzuim in verhouding tot andere bedrijfstakken.
2. Het ongevalletrisico. Hoe hoger dit risico, hoe groter het verzuim.

Opvallend hierbij is het resultaat van een Duits onderzoek door Horst Jürgen Helle. Hij konkludeerde naar aanleiding van een in 1958 gehouden enquête onder havenarbeiders van Antwerpen, Bremen, Bremerhaven, Hamburg en Rotterdam dat arbeiders met een lage arbeidssatisfaktie (door hem genoemd: negatieve attitude) als gevolg

van hun vijandige houding tegenover hun omgeving vatbaarder zijn voor ongevallen dan arbeiders met een positievere attitude.

Tot nu toe hebben we eigenlijk slechts de verandering tussen 1953 en 1968 bekeken. Na 1968 begon de stijging echter pas goed. Tussen 1968 en 1973 was de gemiddelde jaarlijkse stijging namelijk 0,76%, waarna het verzuimcijfer zich rond de twaalf procent stabiliseerde.

Staat 22. Verzuimpercentage door ziekte en ongevallen bij de SHB-Rotterdam, 1971-1977

Jaar	Percentage
1971	10,9%
1972	11,2%
1973	12,5%
1975	9,5%
1976	11,1%
1977	12,1%

(Bron: Stand van Zaken, verscheidene jaren)

Bij individuele bedrijven lagen de percentages trouwens vaak beduidend hoger. De reeds geciteerde uitgave van het NIPG waarin gekonkludeerd wordt dat ziekteverzuim meer over de maatschappelijke omstandigheden zegt dan over de lichamelijke gesteldheid van de mensen wordt door al het bovenstaande ruimschoots bevestigd.

Overigens bleek Van Dijkum wel dat de meeste arbeiders toch wel behoorlijk ziek zijn willen ze zich ziek melden. Haar bleek dat de meeste arbeiders, als ze zich om wat voor reden dan ook ziek voelen, in eerste instantie gewoon doorwerken of naar de dokter gaan, maar zeker niet snel thuisblijven. Dus ook al geven de omstandigheden in de havenbedrijven daar alle aanleiding toe, toch gaan de arbeiders niet gauw de ziektewet in. Ik zou dan ook deze paragraaf willen afsluiten met de opmerking dat allerlei maatschappelijke ontwikkelingen tot een hoger ziekteverzuim hebben geleid, maar dat het nog lang niet hoog genoeg ligt.

4.2. Sabotage

Sabotage zouden we in het algemeen kunnen omschrijven als arbeidersoptreden dat de vlotte gang van zaken van het productieproces verstoort. Dit kan dan variëren van langzaam-aan-akties tot het moedwillig vernielen van machines of produkten. De eerste aktievorm wordt in Nederland door de erkende vakbeweging wel toegepast, met name in die gevallen waar stakingen officieel verboden zijn zoals bij de PTT in 1970 of de Leidse brandweer in 1976 56). De tweede vorm daarentegen valt geheel buiten het kader van de officiële arbeidersbeweging; de FNV zal haar leden nimmer oproepen een machine in de soep te laten lopen.

In de geschiedenis van de arbeidersbeweging is het bekendste voorbeeld van sabotage de beweging der Luddisten. Tot ver in de negentiende eeuw werden op die plaatsen waar de vakbeweging zwak was machines en werkplaatsen vernield door de arbeiders. Niet zoals de officiële mythe van de arbeidersbeweging nog steeds luidt om de machines en dus de 'vooruitgang' tegen te houden, maar gewoon als machtsmiddel in de klassenstrijd. De zelfstandige en spontane strijd van de arbeiders in de vorm van het Luddisme stond aldus reeds in de beginfase van het kapitalisme tegenover het overleg van de vakbonden. Bekende vakbondsleiders keerden zich dan ook tegen de Luddieten en schaarden zich daarmee aan de kant van ondernemers en regering 57). Tot in de zestiger jaren van de vorige eeuw komen we in Engeland Luddieten-akties tegen en later zien we sabotage-akties terugkomen in de syndikalistiese vakbeweging. Met name de Industrial Workers of the World hebben hiermee naam gemaakt en het voorbeeld van Joe Hill's lied Ta-ra-ra Boem Di-ee heb ik reeds vermeld.

Aan de basis van langzaam-aan-akties staan de havenarbeiders van Glasgow. Toen in 1889 hun staking geen sukses had, besloten ze weer aan het werk te gaan. Ze werkten nu echter in hetzelfde tempo als de boeren die tijdens hun staking onderkruiperswerk hadden verricht; de havenbaronnen hadden immers steeds volgehouden dat ze dat zo goed deden. Voor de echte havenarbeiders hield dit tempo echter een langzaam-aan-aktie ('ca'canny') in. Om kort te gaan: binnen korte tijd werden al hun eisen ingewilligd 58).

Evenals voor andere vormen van 'informeel' verzet om de term van Metz maar te gebruiken 59), geldt voor sabotage dat het minder gebruikt wordt als strijdmiddel om bijvoorbeeld loonsverhoging te krijgen. Eerder passen arbeiders het toe om het werk te verlichten of wraak te nemen voor een bepaalde handeling van chef of bedrijfsleiding. Honderden Leidse studenten hebben de afgelopen jaren via uitzendbureau Kriterion bij Johnson Wax aan de lopende band gestaan. Allen hebben ze daar meegemaakt dat flacons of doppen verkeerd werden neergezet waardoor de band blokkeerde. Zelf maakte ik tijdens een tijdelijke baan bij Bruynzeel in Bergen op Zoom mee dat een Spaanse arbeider toezegde de volgende dag slechts de helft van de normale dagproductie op de band te zetten. Waarom hij dit deed? De chef had commentaar op zijn werk gehad.

"In Amerika werkte een computerprogrammeur bij een elektriciteitsmaatschappij. Omdat hij verwachtte binnenkort ontslagen te zullen worden, gaf hij de computer een 'sub-routine program' dat in werking zou treden als zijn nummer van de loonlijst werd afgevoerd. Dat gebeurde; hij werd ontslagen, zijn nummer werd afgevoerd, het sub-routine program trad in werking en het totale geheugen werd uitgewist." 60).

Sabotage blijkt dus naast de officiële vormen van overleg die door de vakbeweging worden beheerst een uitlaatklep voor onlustgevoelens te zijn. Veelal individueel plegen dagelijks duizenden arbeiders en arbeidsters sabotage, niet geregistreerd en vaak niet eens opgemerkt. Het moet natuurlijk een ongelukje lijken.

Kollekieve sabotage-akties komen voor. Zo weigerden buschauffeurs in Amersfoort het in 1979 om kaartjes aan de passagiers te vragen. Twee dagen gratis openbaar vervoer waren het gevolg. Later herhaalde deze actie zich op grote schaal in Rotterdam 61). Vele tientallen voorbeelden zou ik nog kunnen geven uit bedrijfsverslagen, memoires en eigen ervaringen van sabotage-akties waarmee arbeiders hun haat tegen het werk tot uiting brengen of in ieder geval hun gemak zoeken. Het stelen van de baas z'n tijd valt hier mijns inziens ook onder. 'Als ze me roepen ben ik poepen en als ze me missen ben ik pissen' is een van de vele in zwang zijnde uitdrukkingen die aangeven dat de WC een ideale vluchtplaats is voor arbeiders.

Het wordt echter tijd dat ik overstap naar het havenbedrijf. Er bestaat geen systematies onderzoek naar sabotage in de havens en het enige dat ik hier kan doen is wat verspreide gevallen vermelden. In het algemeen wijst niets erop dat de situatie in de haven fundamenteel anders is als elders.

Arie Slaager vermeldt in zijn memoires het volgende geval: "Ik herinner mij het maken van hijsen zwaar triplex. Dirk zei: 'Slaager, nog een paar erop' en het was al zo'n zware hijs. Ik zei: 'Waarom doe je dat nou?' en hij zei dat ik dat wel zou zien. En dat gebeurde, want die onmenselijk grote hijs 'pleurde' van de wagen af en voordat ze dat allemaal weer in orde hadden, hadden wij een blaas." 62). Dit voorbeeld stamt uit 1939, maar in een latere periode komen dergelijke gevallen ook voor. Vaak is het moeilijk een onderscheid te maken tussen moedwillige vernieling en een ongelukje, zoals uit het volgende verhaal van een botenbaas blijkt:

"Soms gooien ze een auto van 20.000 gulden in de puinpoeier... En als ze ze straft dan zeggen ze: 'Je grijpt een huishouding'... Dat standpunt neem ik niet in, want ik grijp hém... Laatst gooide er een een pakket dure boeken voor een kerk in Denemarken over de kade, alles uit elkaar. Ik stuurde hem meteen weg... Die kerel zei na een paar weken tegen mij: 'Je hebt mijn gezin mooi te pakken gehad'..." 63).

Deze baas weet dergelijke voorvallen aan de slechter geworden mentaliteit van de havenarbeiders, waarin hij gesteund wordt door een oudere havenarbeider die in het algemeen de jongeren een rotmentaliteit verwijt: "Ik kom om te werken en dat doe ik ook. Ik sloof me niet uit. Maar soms werken de mensen helemaal niet. Soms kunnen ze een hijsje maken, maar ze doen het niet. Ze zijn niet allemaal zo. Maar 40 procent zou je eruit willen schoppen... hoofdzakelijk jonge mensen... overjarige teenagers." 64).

Geen verantwoordelijkheidsgevoel en de kantjes eraf lopen, soms in een hoek gaan liggen slapen 65) komen dus ook na de oorlog en misschien zelfs juist na de oorlog voor. Vroegtijdig vertrekken is een handelwijze die ook door de jaren steeds gekonstateerd wordt 66). Het grote voorbeeld van sabotage is wel de enorme daling in de produktiviteit die reeds gekonstateerd is aan het begin van de zestiger en het eind van de vijftiger jaren. Ook de door de SVZ

vervloekte lage produktiviteit vlak na de oorlog is daar een voorbeeld van.

Na de staking van 1970 kwamen vele kleine stakingen voor, maar ook lag de produktiviteit lange tijd aanmerkelijk lager dan normaal. Zo voerden de arbeiders een langzaam-aan-actie onder het motto 'geen natte ruggen voor het geld dat we nu krijgen' 67). Ook de staking van 1979 werd afgesloten met een oproep door het GAK om het rustig aan te gaan doen 68).

Al met al kan ik konkluderen dat ook in de haven langzaam werken en andere vormen van sabotage geen vreemd verschijnsel zijn.

4.3. Verloop

In zijn studie van 1979 meldt Hans Metz dat verloop, het nemen van ontslag om elders een baan te zoeken of geheel van de arbeidsmarkt te verdwijnen (de vlucht in het huisvrouwenbestaan) een aanwijzing is voor slechte arbeidsomstandigheden. De arbeiders of arbeidster trachten deze aldus te ontvluchten. Jonge arbeidsters beschouwen het huwelijk vaak als hun ontsnapping uit de fabriek en in het algemeen zijn het vooral jongeren die middels ontslagname een beter heenkomen zoeken. Nog niet gebonden als ze zijn aan een gezin, een hypotheek, funktiejaren enz. zijn ze snel bereid een andere baan te zoeken. De maatschappelijke verhoudingen onder het kapitalisme maken echter dat het slechts een vlucht is door een labirint, waarvan de uitgang vrijwel nooit gevonden wordt. In ieder bedrijf komen de arbeiders weer soortgelijke omstandigheden tegen; als ze zwaar lichamelijk werk zijn ontvlucht komen ze misschien op een geestdodend kantoor terecht. Echt ontsnappen aan de loonarbeid met al zijn vervreemdende invloeden kan de arbeidersklasse niet door van het ene individuele kapitaal naar het andere te trekken. Wel kunnen de arbeiders in hun ogen optimale omstandigheden zoeken binnen het systeem van loonafhankelijkheid.

Zo speelt verloop een rol op de arbeidsmarkt. Arbeiders nemen onder omstandigheden van volledige werkgelegenheid of een overspannen arbeidsmarkt ontslag bij de 'slechte' bazen om betere arbeidsomstandigheden te zoeken. De slechte bazen moeten vervolgens

de voorwaarden in hun bedrijf verbeteren om arbeiders te krijgen. In de maatschappelijke werkelijkheid werkt dit als gevolg van twee omstandigheden natuurlijk niet zo mooi:

- Op de eerste plaats zijn niet alle arbeiders voor alle werk geschikt; een iel, klein kantoorklerkje kan niet zomaar stratemaker worden, terwijl een metselaar geen leraar aan een middelbare school wordt.

- Op de tweede plaats is een situatie van volledige werkgelegenheid onder kapitalistische verhoudingen een uitzonderlijke toestand, die bijvoorbeeld in Nederland slechts gedurende een korte periode heeft bestaan. Onder omstandigheden van werkloosheid zijn de arbeiders in sterke mate gebonden aan de baan die ze hebben en kunnen ze omwille van hun dagelijks brood niet zomaar weglopen.

Toch speelt het mechanisme wel geregeld een rol, bijvoorbeeld tussen twee bedrijfstakken. Zo is bekend dat havenarbeiders vaak de wijk nemen naar de bouw. Ter Hoeven, die zijn onderzoek juist deed met het oog op de arbeidsmarkt, besteedde behoorlijk wat aandacht aan verloop onder havenarbeiders. Hij konkludeerde kortweg dat de havenarbeiders twee methoden kennen om een in hun ogen beter evenwicht te krijgen tussen de arbeidsprestatie die ze verrichten en de beloning die ze ervoor krijgen: op de eerste plaats protest, zoals onofficiële onderhandelingen en korte stakingen, en op de tweede plaats verloop 69).

Ook in de haven waren het vooral de jongeren die relatief snel ontslag namen. De groep van dertig tot vijfenveertig jaar koos vaker voor protest, hoewel hun kansen op de arbeidsmarkt toen zo slecht nog niet waren. De echte ouderen daarentegen hadden helemaal geen kansen op de arbeidsmarkt.

Het verloop blijkt hem voor een groot deel te zitten in arbeiders die tijdens hun proeftijd ontslag nemen; zestig procent van het totale verloop in de jaren 1957-1961 bleek afkomstig te zijn van ontslag in het eerste dienstjaar. Het NBV-verslag over 1961-1963 meldt dat van de 140 in die periode aangenomen spaanse arbeiders er 120 uit ontevredenheid binnen hun proeftijd ontslag namen.

Waarom vertrekken die arbeiders uit de haven? De belangrijkste reden blijkt te zitten in ontevredenheid met het loon en de ongeregelde werktijden. Minder belangrijke redenen zijn onvrede met het zware,

vuile en gevaarlijke werk, gezondheidsredenen, de ruwe sfeer, geringe promotiekansen, slechte behandeling en in Rotterdam nam acht procent ontslag na ruzie met bazen of het kantoor (in Amsterdam was dit slechts twee procent) 70).

Ook in de haven blijkt ontslagname een duidelijk alternatief te zijn voor strijd om de arbeidsomstandigheden te verbeteren. Een alternatief dat echter afhankelijk is van de toestand op de arbeidsmarkt, want zoals Ter Hoeven liet zien: in perioden van slapte is het verloop kleiner.

4.4. Diefstal

Diefstal door arbeiders is iets dat vanouds is voorgekomen. Ik zal eerst enkele voorbeelden geven om aan te geven dat het geen incidenteel verschijnsel is. Mensen die bij de Amsterdamse Droogdok Maatschappij hebben gewerkt schreven: "Er wordt gestolen bij het leven. Allerlei soorten gereedschap, allerlei dingen van boord. Wat los zit aan boord dat wordt meegenomen." 71). Toen de Zaanlandse over de kop ging dachten de arbeiders: "Nou het is mijn gereedschap, ik heb hier gewerkt, en als zij denken mij te kunnen besodemieteren dan zal ik dat ook wel eens even doen." 72).

In een uit 1948 stammend artikel van Van der Graaf wordt het voorbeeld genoemd van een amsterdamse textielfabriek waar zoveel gestolen werd dat de produktie belemmerd werd 73). De eerste bouwvakker die naar de doe-het-zelf handel gaat om een plank te kopen moet waarschijnlijk nog gemaakt worden en zo wordt er in alle bedrijven wel in meerdere of mindere mate gestolen.

Nu zitten er aan deze diefstal natuurlijk twee aspecten. De arbeiders kunnen het doen uit pure armoe, zoals zeker in de periode vlak na de oorlog het geval is geweest. Of ze stelen niet omdat ze het nou zo ontzettend hard nodig hebben, maar meer omdat ze het wel kunnen gebruiken en het er toch ligt.

Bij het eerste geval zullen meer mensen er begrip voor hebben dan in het tweede geval en waarschijnlijk zullen ook meer mensen het dan – gedreven door wanhoop – doen. In het tweede geval zal ook meer de houding overheersen: er ligt zoveel, als ik er eentje van afneem mist

niemand dat. Of zelfs kan gedacht worden: de baas buit mij uit, dus waarom zou ik niet iets terugpikken. In alle gevallen kunnen we stellen dat de arbeiders inderdaad iets terugnemen van de winst die zij voor het kapitaal produceren, hoewel dit slechts in het laatste geval bewust gebeurt.

Kollektiviteit treedt vrijwel helemaal niet op bij bedijfsdiefstal. Het risiko op verraad is immers te groot; heel wat arbeiders hebben al de zak gehad omdat ze door kollega's verlinkt waren.

Diefstal door havenarbeiders is een internationaal bekend verschijnsel, zoals wel blijkt uit de volgende uitspraak van een west-duitse manager: "Werf- en havenarbeiders kunnen alles gebruiken, ze jatten alles; als ze niet zo groot en zwaar waren zouden ze ook de schepen meenemen. Het misdadigste volk kom je in de haven tegen. Ondernemers en ook de staat staan daar machteloos tegenover." 74). Dergelijke ongezouten uitspraken zijn uit nederlandse mond niet te vernemen, maar dat heeft meer te maken met takties inzicht van de ondernemers dan dat nederlandse havenarbeiders niet veel zouden stelen. Gedurende de gehele na-oorlogse periode komen we klachten van ondernemers, vakbonden en politie tegen over havendiefstallen. Om in Amsterdam te beginnen: vlak na de oorlog werden daar tachtig man marechaussee ingezet in verband met havendiefstallen. In drie maanden tijd maakten zij vierhonderd verballen op, wat slechts als een fraktie van het totaal werd beschouwd 75). Ook van de rotterdamse haven is bekend dat er na de oorlog veel werd geklauwd, wat in verband wordt gebracht met de armoe en de lage lonen 76). Hoewel Ter Hoeven beweert dat er gajes in de haven kwam werken, speciaal om daar te stelen is het duidelijk dat ook de gewone havenarbeider geregeld met een gevulde knijverzak naar huis ging.

Na de aankondiging dat er streng opgetreden zou gaan worden tegen havendiefstal 77) brak op 28 juni 1945 een staking uit omdat een boot met havenarbeiders beschoten werd door politie en Binnenlandse Strijdkrachten. De arbeiders werden ervan verdacht gestolen te hebben... 'Roeivereniging De Bergweg' heeft ook in later jaren nog vele leden gehad in de haven. Dat blijkt wel uit een oproep van de SVZ in haar personeelsblad Mededelingen om niet te stelen. Drie jaar later wordt in hetzelfde blad gekonstateerd dat de havendiefstallen een toename te zien geven en in 1955 vindt de moderne bond het ook

nodig zich met het probleem te bemoeien. Hoewel ze er wel begrip voor op kan brengen, roept ze in verband met de risico's op toch maar niet te stelen 78).

Ter verduidelijking geeft Hoekema, die een uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar havendiefstal, voor de jaren 1963-1968 de volgende cijfers:

Staat 23. Havendiefstallen die door de politie zijn afgehandeld
(1963-1968)

1963	961
1964	827
1965	792
1966	817
1967	579
1968	514

(Bron: Hoekema, p. 116)

Bij deze cijfers merkt hij nog op dat geschat wordt dat de bedrijfsafhandeling van diefstal in de haven vier tot vijf keer zo groot is als de politieafhandeling. Dit zou betekenen dat gemiddeld over deze jaren zo'n vijeentwintighonderd havendiefstallen werden ontdekt. Het werkelijke aantal havendiefstallen valt dus haast met geen pen te beschrijven; per drie arbeiders werd jaarlijks één diefstal ontdekt.

Opvallend in deze jaren is overigens een daling van het aantal diefstallen. Volgens Hoekema 79) zou dit vooral te wijten zijn aan de dalende conjunctuur; de scherpe daling in 1967 valt inderdaad samen met het jaar van de massa-ontslagen. Daarvoor had de daling echter al ingezet.

1967 Is trouwens ook het jaar waarin de containerisatie begon door te zetten. Een van de vermeende voordelen van containerisatie in die tijd was juist een verwachte afname van het aantal havendiefstallen 80). Dat dit tegen is gevallen blijkt wel uit de politieklacht van 11 april 1974 over de gigantiese vormen die havendiefstal op dat moment aannam, en dan met name... uit containers 81). Zeven maanden eerder hadden trouwens honderd arbeiders van MTR nog gestaakt tegen het ontslag wegens diefstal van enkele kollega's 82).

Alvorens op enkele aspecten van havendiefstal wat dieper in te gaan, wil ik nog één algemene opmerking maken. Bedrijfsdiefstal heeft vaak te maken met afkijken wat de directie of het hoger personeel doet. Zo is van de haven bekend dat er door de stuwadoors heel wat geregeld wordt door bijvoorbeeld zakken iets te weinig te vullen, waardoor er meer zakken overblijven. Veertig procent van de havenarbeiders verklaarde dat dit vaak tot heel vaak voorkwam en de overige zestig procent ontkende dit niet, maar antwoordde: bijna nooit of niet zo vaak 83). In een dergelijk klimaat, dat ook voor de oorlog reeds heerste, is het des te verklaarbaarder dat er veel door de arbeiders versierd wordt.

Diefstal gaat altijd met bepaalde normen gepaard; men kan vinden dat het normaal is wat men doet en men kan vinden dat het eigenlijk niet hoort, maar het om allerlei redenen toch doen. Op de eerste plaats is het daarbij zo dat alle gemorste materialen (spil, veegsel) als afgeschreven worden beschouwd. Meenemen hiervan is dus sowieso geen diefstal, hoewel het opzettelijk maken van spil weer wel als diefstal wordt beschouwd.

Wat echter de ergst denkbare vorm van diefstal is, is het pikken van maats. Wie zoiets doet valt er helemaal buiten, zoals wel blijkt uit het volgende verhaal van Slaager: "Toen ik na een bezoek aan de strafgevangenis op verzoek van de reclassering bij de ploeg ging vragen of de jongens terug mochten keren, mocht wel diegene terugkeren die een krakie had gezet in een juwelierszaak, maar niet degene die een fiets van een maat had gestolen." 85).

Toen Hoekema aan de arbeiders vroeg waarom ze niet stalen, antwoordde een derde dat dat met zijn geweten te maken had, 27% bang te zijn om gesnapt te worden en slechts 17% dat je je nu eenmaal aan de wet moet houden. Toen hij echter vroeg waarom ze dachten dat andere arbeiders niet stalen, dacht 65% dat angst om gesnapt te worden de belangrijkste drijfveer was om niet te stelen. Hieruit blijkt wel dat een groot deel van de havenarbeiders er moreel geen probleem mee heeft van het bedrijf te stelen en er met name door angst van wordt weerhouden. De pakkans en de te verwachten straf zijn dus van groot belang bij de vraag of men al dan niet zal stelen.

Een kleine zestig procent verwachtte niet dat het kantoor erachter zou komen en als het erachter zou komen verwachtte bijna de helft

ontslag. Een zeer groot deel dacht niet dat de politie ingeschakeld zou worden. Wanneer dat toch gebeurde en het vlotje (de politie) niet seponeerde – iets wat ruim een derde verwachtte – dan beseften men wel de pineut te zijn. Ruim tachtig procent realiseerde zich dat men dan voor één of twee weken de gevangenis in zou gaan. In werkelijkheid was het in die jaren zo dat 55% naar de Noordsingel ging en 30% een geldboete kreeg.

De havenarbeiders verwachten kortom zelfs voor de iets zwaardere gevallen maar ternauwernood gesnapt te worden, met de politie in aanraking te komen of de gevangenis in te draaien. Toch overkwam dit laatste in 1966 aan 219 en in 1967 aan 160 havenarbeiders.

Naast een normbesef waarbij havenarbeiders verschillende vormen van diefstal in het geheel niet erg vinden, schatten ze de kans bestraft te worden ook nog eens laag in. Een ideale voedingsbodem voor diefstal kortom, zeker ook omdat de arbeiders het goede voorbeeld van de bedrijfsleiding krijgen. Havenarbeiders blijken dus hun loon zeer geregeld aan te vullen door wat ze kunnen meenemen.

Een enkele maal is diefstal zelfs een zeer duidelijke reactie op bepaalde beslissingen van de directie. Zoals blijkt uit het verhaal van een havenarbeider over zijn bedrijf waar in 1960 de jaarlijkse tantièmes niet werden uitgekeerd: "Toen kreeg je een felle reactie in diefstal en onverschilligheid. Later zwakt dat dan wel weer af." 86). Belangrijk voor de instandhouding van deze strijdvorm van de havenarbeiders is de onderlinge solidariteit. Zolang een arbeider door zijn optreden het bestaan van de ploeg niet in gevaar brengt, zal men hem zijn gang laten gaan. Immers: "Als arbeiders sta je centraal tegenover de werkgevers en de bazen. Een kameraad die wat versierd heeft, verraad je niet." 87).

4.5. Kompensatie

"De openlijke knechting van industriearbeiders kennen wij niet meer. Maar de intensivering van de technologische ontwikkelingen heeft geleid tot een ontmenselijking en een vervreemding van de arbeidswereld op een schaal die groter is dan ooit tevoren. Voor de mannen uit de arbeidersklasse die ik heb ontmoet zijn deze dingen, al

worden ze niet zo geformuleerd, erg reëel. De meesten zijn voortdurend aan het vechten om enige orde en continuïteit te scheppen in de brokstukken van hun leven. Als ze van hun werk thuiskomen storten ze zich op een karwei dat hun de mogelijkheid geeft zich weer nuttig, competent en heel te voelen: ze repareren de auto, verbouwen de keuken, timmeren iets voor de kinderen. Anderen – degenen die de hoop al opgegeven lijken te hebben – zakken duf en uitgeput in een stoel en komen alleen maar overeind om te eten, te drinken en televisie te kijken. In beide gevallen is het duidelijk wat dat voor hun gezinsleven betekent." 88).

Kompensatie is wel de minst actieve en meest individuele vorm van 'verzet'; het is het zich afzetten tegen het werk. Het is het dromen van een beter bestaan, het de tong uitsteken naar de chef (maar wel achter zijn rug), het wegvlugten in drank of religie. Kortom al datgene waarmee arbeiders het vervreemdende effect van stompzinnig werk trachten te doorbreken.

Zo zijn er arbeiders die de hele dag aan een lopende band staan en door de bedrijfsleiding voor dom worden versleten. Toch blijken veel van hen in de avonduren hobby's te hebben die een inzicht en vernuft eisen, waarvan in het dagelijks werk nog geen fractie gebruikt wordt. Verspilling van talent noemt men dat.

In Vrij Nederland van 8 december 1979 stond een interview met de rotterdamse havenarbeider Euft Steeg, 25 jaar oud en werkzaam in de stukgoed. Aan dit gesprek ontleen ik de volgende uitspraken:

"Als ze tegen mij zouden zeggen, hier is je loon, blijf jij maar lekker thuis, je hoeft niet meer te komen, dan zagen ze me nooit meer. Natuurlijk wil ik miljonair worden, maar dan in één keer hè. Ik zou een bescheiden huisje kopen, op een mooi plekje. Aan mooi viswater. De rest van het geld zou ik vastzetten en dan zou ik gaan rentenieren. Je moet werken om je te onderhouden. Niet dat ik het erg vind, maar ik doe het liever niet. Dat is toch logisch. Ik denk dat alle arbeiders dat wel willen: niet werken en toch rijk worden... Ik speel in de lotto, ik speel in de staatsloterij, ik speel in een loterij van de banken... De toto doe ik niet aan mee, daarvoor is het bedrag te klein.

Dat ik rijk wil worden en dan gelijk wil kappen met de hele handel dat begrijpen ze niet in de ploeg. Is schijnbaar vreemd. Zij schijnen

werken leuk te vinden. Dat ken ik mezelf zo moeilijk voorstellen. Ik vind werken niet erg, maar ik zal m'n uiterste best doen om zo snel mogelijk te kappen. Het liefste nog voor m'n veertigste. Ik zie dat helemaal niet zitten, op je tweeënzestigste kapot, ziek, op krukken. Als arbeider heb je maar weinig keus: een erfenis of de loterij. Een erfenis hoef ik helemaal niet op te rekenen. Mijn vader en moeder zijn altijd arm gebleven, dus mijn enigste kans is de loterij."

Terwijl de havenbaronnen hun jaarlijkse winsten opstrijken, droomt de producent van die winst van de grote klap die hij wil maken. Dat hij hem waarschijnlijk nooit zal maken is een tweede, want: "Je moet iets hebben om naar te streven. Ik heb een dóél. Dat is toch wel belangrijk, anders beland je in zo'n sleur. Hoop doet leven."

In het door de SVZ uitgegeven personeelsblad *Havennieuws* staan gesprekken met havenarbeiders die iets aparts hebben gedaan. Of het nu met de feesten- en partijenzanger Fred Smeehuijzen ('Macdoodle'), de operettezangers Wim Boelhouwer en Henk van Heiningen of de modelbouwer Frans Blok is. In alle gevallen zien we personen die door een aktiviteit buiten hun werk tonen dat ze naast arbeider ook nog mens zijn. Ze ontplooien talenten die in hun arbeid verborgen blijven; ze doorbreken de vervreemding van hun bestaan als loonarbeider in hun vrije tijd.

Toch zal de grote meerderheid van de havenarbeiders niet op een dergelijke wijze hun vervreemding bestrijden. De meesten genieten zichtbaar opgelucht als ze in het week-end naar de camping kunnen. Vroeger, voor de oorlog, was de drank voor havenarbeiders het kompensatiemiddel bij uitstek. Tegenwoordig is een enorme diversifikatie opgetreden in de arbeid en ook in de kompensatiemogelijkheden. Kenden havenarbeiders vroeger alleen de drank om de ellende te ontvluchten, tegenwoordig zijn er vele mogelijkheden. Maar het vervreemdende karakter van die loonarbeid wordt door de kompensatie nog steeds niet uitgebannen en is door de industrialisatie van het havenwerk eerder toegenomen.

Of hij nou op zaterdag en zondag grote lol op de camping heeft, zijn hoop op de loterij heeft gezet of als Macdoodle door een hossend publiek wordt toegejuicht: in de put moeten ze allemaal even hard peunen voor het rendement van het bedrijf en daar is de wil van de baas wet.

Ook binnen dat werk proberen de arbeiders echter compensatie te zoeken voor de vervelende kanten van het werk. Uit gesprekken met stukgoedarbeiders komt een beeld naar voren van mensen die in een ploeg werken en met de maats ontzettend veel lol hebben. Die ploeg is hun veilige haven binnen de haven; gezamenlijk en met veel humor houden ze het zo wel uit. Niet om het werk vinden ze het fijn om daar te werken, nee vanwege de ploeg. Zonder deze elementen van compensatie zouden mensen het als arbeider niet uithouden. De eindeloze reeks van compensatiemomenten binnen en buiten het werk (drinken, naar de disko, vechten, voetballen, naar voetbal kijken, keet schoppen, Privé lezen, maar ook: naar de kerk, hobbyen enz.) zijn dan ook onlosmakelijk verbonden aan het arbeidersleven. "In werkelijkheid vinden deze (klassentegenstellingen) hun uitweg in een moeilijk te beschrijven systeem van grappen, heimelijke boykots, spontane woedeaanvallen, maar ook in gesprekken over kleren, het weer, het gezin, door alle mogelijke verdraaiingen en grimassen, door streken uit te halen en te doen alsof, door een merkwaardige gemoedelijkheid en gemakkelijheid, waarvan compensatie en apatie alleen het negatieve aspekt aangeven." 89).

5. Tot besluit

Het geheel overziend kunnen we konkluderen dat in de rotterdamse haven alle alternatieve strijdvormen voorkomen zoals we die uit de literatuur kennen. Hieruit blijkt dat de havenarbeiders – zoals sovele andere groepen arbeiders – niet in een toestand van lijdzaamheid van staking naar stakinkje gaan. Ook in de perioden die liggen tussen de verschillende stakingen, perioden die in de officiële geschiedschrijving van de arbeidersbeweging meestal worden vergeten, woedt in de haven klassenstrijd.

De arbeiders verzetten zich vrijwel permanent tegen de hen opgedrongen arbeidsomstandigheden, of ze dat nu doen door een tros bananen mee te nemen, zich ziek te melden, de baas een grote bek te geven, een hijs te vol te stouwen of ontslag te nemen. In al deze gevallen geven ze er blijk van ontevreden te zijn met de arbeidsomstandigheden. De mate waarin arbeiders op deze wijze

reageren is een oneindig betere maatstaf voor de tevredenheid van arbeiders dan het antwoord op de vraag: Bent u tevreden?

De werkelijke onvrede met het werk van de havenarbeiders hebben ze in de jaren sinds 1945 overduidelijk gedemonstreerd met tientallen stakingen, een niet te stuiten reeks diefstallen, groeiend ziekteverzuim enzovoorts:

- In de eerste tien jaar na de oorlog ging een enorme golf van stakingen gepaard met veel diefstal en lanterfantent, ofwel een lage produktiviteit.
- In de volgende jaren nam het aantal stakingen af en kwam de produktiviteit op het peil van 1939.
- Tijdens de periode van krapte op de arbeidsmarkt aan het eind van de jaren vijftig en het begin van de jaren zestig nam het aantal stakingen toe en daalde de produktiviteit met sprongen, terwijl de diefstal op een vrij hoog peil kwam. Het ziekteverzuim steeg gedurig.
- Na de loonexplosie werd er in de haven haast niet meer gestaakt, daalde het aantal diefstallen en steeg de produktiviteit weer vanaf 1965. Het lijkt erop of de arbeidersklasse in een overwinningsroes leefde; strijd hoefde er nauwelijks gevoerd te worden en hard gewerkt ook niet. De produktiviteit steeg vooral door de nieuwe vervoers- en overslagtechnieken.
- In 1970 barst dan een zeer agressieve staking los; de arbeiders willen in één keer alles binnenhalen, zo lijkt het wel, en ze halen ook veel binnen.
- Na een korte periode van veel stakingen en lage produktiviteit zakt de strijdlust weer, waarop de ondernemers een tegenaanval plaatsen met een personeelsstop in de haven en algemene loonmaatregelen. De arbeiders reageren hier aanvankelijk op met weinig stakingen, maar een toename van het aantal diefstallen en een waarachtige explosie van het ziekteverzuim.
- In 1976 oefenen de arbeiders echter zo'n druk uit op de bonden dat deze in dat en het volgende jaar stakingen in de haven uitroepen. De strijd die gevoerd wordt is echter defensief, een poging de verslechtingen tegen te houden. Het ziekteverzuim stabiliseert en daalt zelfs iets, maar de stakingsgolf gaat tot op de dag van vandaag door.

Beschouwen we de haven zo, dan krijgen we een beeld van een deel uit de arbeidersklasse dat altijd voorop loopt als het erom gaat de strijd met het kapitaal aan te gaan. Mannen die voor de ondernemers grote lastposten zijn. Ze stelen als raven, als het ze niet zint nemen ze ontslag en voor het minste of geringste blijven ze in de kantine zitten.

Hoofdstuk 10. Samenvatting van de hoofdstukken en konklusie

A. Samenvatting

[Dit had hoofdstuk 9 moeten zijn, maar niemand heeft dat ooit opgemerkt...]

1. De rotterdamse haven ontwikkelde zich de afgelopen honderd jaar van een haven die vooral bestond voor de eigen handel en behoefte tot een haven die voornamelijk diende als doorvoerhaven voor het duitse achterland en zijn industrie. Na de tweede wereldoorlog verschoof het belang van de haven voor een aanzienlijk deel naar de eigen opkomende chemiese basisindustrie. De toegenomen grootte van zeeschepen leidde als gevolg van het feit dat de binnenvaart hiermee geen gelijke tred kon houden tot een groeiende opslag van goederen. Meer en meer werd de rotterdamse haven de plaats van waaruit grote verladers hun goederen over Europa distribueren.

2. Rond de eeuwwisseling werd een groot deel van de overslag gemechaniseerd; de machinale lossing van goederen, de massagoederen deden hun intrede in de haven. Vanaf het midden der jaren zestig werd een toenemend deel van de overige goederen (het stukgoed) gemassificeerd, dus als massagoed verwerkt. De rest van het stukgoed werd in steeds grotere mate geunificeerd; in transporteenheden vervoerd. Containers, barges, flats en Ro/Ro namen een steeds groeiend aandeel van de stukgoedoverslag voor hun rekening.

3. De veel kapitaal verslindende moderne technieken en de stijgende loonkosten gaven de stoot tot een enorme konsentratiebeweging in de haven. In enkele jaren fuseerden vele havenbedrijven of werden ze opgekocht. Vanaf 1964 veranderde het aanzien van de

stukgoedbedrijven: de konventionele stukgoed werd vrijwel opgeslokt door grote konserns, zodat in 1980 de dochterbedrijven van die konserns ruim de helft van de overslag verwerkten. De moderne stukgoedsektoren zijn vrijwel geheel in handen van een aantal konserns. In de massagoedsektor deed zich een dergelijke ontwikkeling voor, maar hier was het eerder de versterking van een bestaande situatie. De rotterdamse massagoederen werden vanouds al door een beperkt aantal bedrijven overgeslagen. Dit heeft te maken met enerzijds de duitse invloed in de haven als gevolg van de belangrijke functie die Rotterdam voor die duitse bedrijven vervult. Anderzijds speelt de al van eerder datum daterende mechanisatie in het massagoed een rol. Beide werden na 1965 versterkt.

4. De konserns waar de belangrijkste havenbedrijven een deel van zijn, zijn enerzijds de direkt belanghebbende afnemers van de overgeslagen goederen. Anderzijds zijn het internationale vervoerskonserns, die vaak ook in andere bedrijfstakken belangen hebben.

5. De mechanisatie in met name de stukgoedsektor zorgde voor een ontspanning op de arbeidsmarkt voor havenarbeiders; de gestegen produktiviteit bracht namelijk een kleinere vraag naar arbeiders voort. Tot het begin van de jaren zestig was vrijwel permanent sprake van een tekort aan havenarbeiders. Daarom trokken de ondernemers pendelaars, buitenlanders en opstappers aan. De mechanisatie bood echter structureler uitkomst. In een golf van ontslagen en een vakaturestop werd het personeel in de haven in vijftien jaar tijd met een kwart uitgedund. De afname vond vooral plaats in de stukgoedsektor.

6. De havenarbeiders komen in meerderheid uit het rotterdamse arbeidersmilieu. Een grote groep reist echter iedere dag op en neer tussen Rotterdam en de pendelgebieden (met name Brabant en Zeeland). Het betreft hier mensen die door werkloosheid in hun agrarische omgeving naar de haven worden getrokken, omdat veel Rotterdammers vinden dat er geen adekwate beloning staat tegenover het vuile,

gevaarlijke havenwerk (zie punt 16). Hetzelfde geldt voor de veel kleinere groep buitenlanders.

7. In de eerste jaren na de tweede wereldoorlog werd de voor-oorlogse situatie gehandhaafd wat betreft het losse dienstverband van de grootste groep havenarbeiders. Wel kregen alle geregistreeerde havenarbeiders een garantieloon ingeval er geen werk was. Een terugkeer naar de stand van zaken in 1917. In 1955 echter werden alle havenarbeiders in vaste dienst aangenomen, wat betekende dat iedereen iedere dag recht had op een vast loon en het gewone ontslagrecht ging gelden. In de twintig jaar die volgden nam het aantal arbeiders dat in dienst was bij de Centrale Vakopleiding (CVA) / SHB gestadig af ten gunste van het aantal arbeiders dat rechtstreeks in dienst van bedrijven werkte. Vanaf 1973 is echter weer een stijging merkbaar in het aantal SHB-arbeiders ten opzichte van de 'vasten'. Zo hoefden de ondernemers in deze tijd van werkloosheid minder arbeiders in dienst te houden. De enige echte losse arbeiders zijn de opstappers, die in de gehele na-oorlogse geschiedenis een rol spelen.

8. De lonen van de havenarbeiders kenden tot het midden van de jaren vijftig een 'minlijn', slechts door overwerk en toeslagen stegen ze. Daarna steeg ook het basisloon als gevolg van een tekort aan arbeiders; met hogere lonen werd geprobeerd arbeiders aantrekken. In de zestiger jaren stegen de lonen explosief. Na een kleine inzinking in 1969, die in 1970 ruimschoots werd goedge maakt, volgde een periode van stabilisatie: de lonen stegen nauwelijks meer. Wat voor de jaren vijftig is gezegd over toeslagen en overwerk bleef gedurende de gehele periode geldig. Havenarbeiders verdienen in vrijwel alle na-oorlogse jaren minder dan hun kollega-industriearbeiders tot 1967. Eerst door de staking van 1970 gingen zij ruim meer verdienen, maar het verschil werd al snel weer kleiner.

9. Binnen de haven verdienen de vasten aanvankelijk meer dan de lossen. De pendelaars van hun kant gingen na enige tijd meer verdienen dan hun rotterdamse kollega's. In een latere periode verdienen de containerwerkers meer dan de andere havenarbeiders.

10. Nadat de eerste dertien jaar na de bevrijding de werkweek op 48 uur lag, werden de werktijden in de zestiger jaren in hoog tempo verkort. Vanaf 1970 is steeds grotere druk op de arbeiders uitgeoefend om in kontinu-dienst te gaan werken. In de kontainersektor is in 1971 reeds een kontinu-rooster ingevoerd, terwijl bij de graan en machinaal drie-ploegendiensten bestaan. Bij de graanbedrijven vanaf 1975 en in het machinaal vanouds. Ook in de machinale sektor bestaan aanzetten tot en reeds ingevoerde vier-ploegendienst.

11. Buiten de gewone 'normale' werktijden om zijn de arbeidstijden enorm wisselend als gevolg van veel overwerk en klaar-naar-huis. De lange reistijden voor Rotterdammers, maar vooral de pendelaars maken de werkweek nog langer. Enigszins wordt dit alles wel gekompenseerd door de steeds langere vakanties.

12. De havenarbeiders van Rotterdam kenmerken zich over het algemeen door een in vergelijking met het landelijk gemiddelde vrij hoge organisatiegraad. Daarbij bestaat echter wel een vrijwel altijd aanwezig groot wantrouwen tegen de bestuurders van die bonden. In de jaren vijftig was het wantrouwen zelfs zo groot dat na de teleurstellende ervaringen met EVC en erkende bonden vlak na de oorlog een meerderheid van de arbeiders ongegeorganiseerd was. Naast de vakbonden opereren in de haven aktiekommittees, die meestal hun basis hebben in linkse vakbonden of politieke partijen.

13. Ten aanzien van de funktieverdeling van havenarbeiders zijn twee ontwikkelingen op te merken. Enerzijds een samenvoegen van funkties tot kombi-funkties, wat besparend werkt op het personeelsbestand. Anderzijds werden de funkties uitgesplitst naar ervaring en opleiding.

14. De havenarbeid in de stukgoedsektor vindt plaats in ploegen, waarbij iedere arbeider een vaste maat heeft. Het werk in de gemechaniseerde sektoren is veel individualistischer georganiseerd. Bovendien wordt het tempo van het werk hier veel sterker bepaald door machines en komputers dan in de konventionele stukgoed. In de laatste

sektor bepaalt in het algemeen de ploeg de produktiviteit, maar ook hier trekt het management steeds meer macht over het arbeidsproces naar zich toe. Daarmee wordt ook de funktie van de 'baas' verder uitgehold.

15. In het belang van de produktiviteit en de veiligheid, maar ook om het beroep van havenarbeider in een tijd van chronies tekort aantrekkelijker te maken, werd na de oorlog begonnen met een opleiding tot havenarbeider. Een belangrijk onderdeel van deze scholing bestond uit sociale scholing: aanpassen aan de maatschappij (socialisatie). Door de mechanisatie werd een aanzienlijk deel van het specifieke havenarbeidersberoep ondergraven – bijvoorbeeld schiemanswerk, materialenkennis en stuwadoorsgereedschap zijn van minder belang geworden. Het werk vereist een lager kwalifikatienivo, hoewel het belang van de sociale scholing blijft bestaan en zo mogelijk groter wordt.

16. Havenarbeid is vuil, zwaar en gevaarlijk werk dat onder wisselende weersomstandigheden moet worden uitgevoerd. Met name de kontainersektor wijkt van dit beeld af. Dáár is het werk minder vuil en zwaar, maar maakt het individuele karakter van de arbeid het werk onaangenaam.

17. In vroegere decennia is er zoiets als een havenarbeiderssubkultuur geweest. De inhoud die deze had voor stukgoedarbeiders over de hele wereld is door de techniese veranderingen aanzienlijk gewijzigd. In ieder geval is die oude subkultuur snel bezig te verdwijnen.

18. De ondernemers hebben twee lijnen waarlangs hun reakties op niet gewenst gedrag van de arbeiders gebaseerd worden: aan de ene kant reakties binnen het arbeidsproces (variërend van uitsluitingen tot sociale politiek) en aan de andere kant veranderingen van datzelfde arbeidsproces. Door de laatste methode zijn meestal minder arbeiders nodig die beter in bedwang gehouden kunnen worden. Het zaaien van verdeeldheid onder de arbeiders is daarbij heel belangrijk.

19. In de eerste tien jaar na de oorlog is het geregeld tot uitsluitingen gekomen. In twee van de zes gevallen escaleerde hierdoor een beperkt konflikt tot een algemene staking. In latere stakingen en konflikten is de SVZ veel voorzichtiger opgetreden.

20. In 1948 werd de Sociale Afdeling opgericht die tot uiteindelijk doel had dat de arbeider zijn werk in de juiste geest zou kunnen verrichten ofwel dat de produktie zou stijgen. De sociale politiek wurde in het algemeen vooral gedragen door de SVZ en de grote, gerationaliseerde bedrijven.

21. De na-oorlogse geschiedenis van de haven laat een voortdurende strijd om de produktie zien. De ondernemers trachten voortdurend door intensivering en produktiviteitsverhoging meer arbeid aan de arbeidskracht te onttrekken of met dezelfde hoeveelheid arbeid meer 'tonnen te draaien'. Planning, betere apparatuur, het in vaste dienst nemen van de lossen, opjaag-systemen: alles werd aangewend om de produktie de hoogte in te jagen. Omdat de arbeiders toch niet in toom bleken te houden, ging vanaf het midden van de jaren zestig het kontainerisatieproces van start, naast de andere in punt 2 genoemde ontwikkelingen. Hierdoor daalde het aantal arbeiders, nam de macht van de blijvers over het arbeidsproces af en ontschoolde het werk.

22. Nederlandse havenarbeiders zijn in de na-oorlogse periode, evenals bijvoorbeeld hun engelse kollega's, een snel tot staking bereid zijnde groep. Daarbij is opvallend dat de Rotterdammers na een decennia oude achterstand in de jaren zeventig hun amsterdamse mede-havenarbeiders wat betreft stakingsbereidheid voorbijstreefden.

23. In de jaren sinds 1945 hebben 21 stakingen plaatsgevonden waar meer dan duizend havenarbeiders aan deelnamen. Vrijwel allemaal gingen zij buiten de erkende vakbeweging om. In de eerste tien jaar na de oorlog hadden EVC en OVB nog wel een stevige vinger in de pap, maar veelal niet van harte. Zeker de EVC trok geregeld aan de noodrem omdat zij bang was erkenning of de fusie met het NVV mis te lopen. De enkele stakingen die wel door erkende bonden zijn geleid, kunnen maar ternauwernood door die bonden in bedwang worden gehouden; steeds weer

dreigt hen de greep op de staking te ontglippen. Het belang van de haven voor de nederlandse volkshuishouding brengt keer op keer de staatsmacht ertoe in te grijpen met fysiek geweld. De SVZ van haar kant reageert de eerste jaren keihard met uitsluitingen; later deed ze dat niet meer. Wel weigert ze kategories te onderhandelen met de stakingsleiding; slechts het overleg met de bonden telt voor haar.

24. De arbeiders zijn in vrijwel alle stakingen duidelijk verdeeld. Die verdeeldheid loopt echter langs verschillende lijnen. In de beginperiode is het duidelijkste onderscheid dat tussen lossen en vasten. De eerste staken meer en konsekwenter, soms slepen zij de vasten mee, maar vaak haken deze dan weer vroegtijdig af. In 1946 kan daarnaast voor de eerste keer een verschil tussen stukgoed en machinaal gekonstateerd worden: de arbeiders uit de laatste sektor gaan eerder aan het werk. Vanaf 1955 verdwijnen de losse arbeiders uit de haven en verdwijnt dus ook het onderscheid tussen los en vast. Nieuwe verschillen dienen zich aan. De pendel had zijn intrede in de haven gedaan en tijdens de stakingen van de jaren zeventig vormt dat een dubbel probleem voor de stakers. Sommige pendelaars staken vanuit hun gelovige achtergrond niet mee en van de rest wordt tijdens een staking weinig gemerkt; zij blijven thuis in hun dorp en komen niet bij de bedrijven posten. Een nog ingrijpender verschil is dat tussen de konventionele stukgoedsektor en de moderne sectoren. In 1970 openbaarde zich dat andermaal toen de machinale overslagbedrijven reeds na een week weer aan het werk gingen. In 1979 deden ze ook slechts voor kortere perioden mee. In 1977 daarentegen deden deze bedrijven wel volop mee. Het lijkt er dus op of deze bedrijven eerder bereid zijn met vakbondsakties mee te doen, maar veel minder met de wilde stukgoedstakingen. Omgekeerd doen de stukgoedbedrijven wel mee met de vakbondstakingen, omdat deze ook hun belangen raken. De stukgoedarbeiders, met hun restanten van een havenarbeiderssubcultuur, zijn simpel gezegd strijdbaarder en minder ingekapseld. Toch moet dit aspekt niet overdreven worden; de vakbonden hebben er hun handen vol aan om de arbeiders uit de machinale bedrijven in bedwang te houden, want ook bij die arbeiders staat hun klassebelang voorop.

25. Naast de grote stakingen is sprake van een reeks kleine stakingen. Deze zijn vrijwel zonder uitzondering wild, gericht op directe arbeidsomstandigheden. Daarnaast zijn ook vele andere vormen van verzet (absenteïsme, diefstal, sabotage enz.) in de haven veelvoorkomende verschijnselen.

26. De strijdcyklus in de haven loopt vrijwel parallel aan de landelijke ontwikkeling, hetgeen met twee dingen te maken heeft: aan de ene kant met de centraal geleide loonpolitiek die alle nederlandse arbeiders gelijkelijk trof, en op de tweede plaats met het feit dat het opgeven van deze politiek leidde tot een ook in de haven gekonstateerde golf van fusies en verdergaande mechanisering en automatisering, dus uitstoot van arbeiders en ontscholing van het werk. Dit nog eens gekombineerd met een aanval op het levenspeil in de zeventiger jaren.

B. Konklusie

Deze konklusie heb ik in de volgende vorm gegoten. Eerst geef ik een kort totaal-overzicht van de na-oorlogse klassenstrijd. Vervolgens beantwoord de in de inleiding gesteld vraag.

In de eerste na-oorlogse jaren woedde in de haven heftige klassenstrijd. Veel grote en kleine stakingen, veel diefstal en een lage produktiviteit; ziedaar de middelen waarmee de arbeiders hun aanval openden. Reeds gedurende de oorlog echter had het kapitaal zich op deze – gezien de ervaring van 1918 – te verwachten aanval voorbereid. Het Marshall-plan vormde het grote raam waarbinnen de verschillende frakties van het kapitaal en hun regeringen zouden bewegen. Binnen een snel herstellende volkshuishouding reageerde het havenkapitaal enerzijds keihard op arbeidersoptreden en poogde het anderzijds met een stelsel van sociale politiek diezelfde arbeiders voor zich te winnen. Het kapitaal had hiermee groot sukses en rond 1955 was de aanval van de arbeiders afgeslagen. Gestaakt wurde er haast niet meer, de produktiviteit steeg, de arbeiders leken verslagen en de lonen bleven laag.

Het na-oorlogse systeem draaide de ondernemers echter een loer. De produktie en daarmee de overslag waren massaal geworden volgens de principes van Ford en Keynes. Doordat de nederlandse bourgeoisie echter kans zag de lonen laag te houden, was er voor haar geen enkele reden het produktieproces te veranderen. De technische voortgang ging zeer traag met als gevolg dat er steeds meer arbeiders nodig waren. Dezen raakten echter op en import van buitenlandse arbeiders kon het probleem slechts gedeeltelijk oplossen. De arbeidersklasse had nu een machtig wapen in handen om loonsverhoging af te dwingen.

Verloop of ontslagname werd pressiemiddel binnen een overspannen arbeidsmarkt. Daarnaast gooiden de havenarbeiders rond 1960 diefstal, een stijgend ziekteverzuim en hun luiheid in de strijd. Vanaf 1960 kwam daar nog een grote hoeveelheid kleine stakingen bij, die kulmineerden in een vrij massale stakingsbeweging in 1963. Deze ontwikkeling, die parallel liep aan de landelijke ontwikkeling, leidde in 1964 tot een loonexplosie. De arbeiders hadden een grote slag gewonnen. De komende jaren zouden ze daar zonder strijd te hoeven leveren veel profijt van hebben.

De ondernemers bereidde echter een tegenaanval voor. De loonexplosie veroorzaakte op de eerste plaats een re-organisatie van het kapitaal. De kleinere bedrijven konden de gestegen loonkosten niet opbrengen en gingen failliet of fuseerden. Fusies deden zich overigens vooral voor tussen de grotere bedrijven, die een reëel antwoord op de overwinning van de arbeiders zochten. Zij startten het proces waardoor de arbeiders uit de haven werden gestoten. De dure arbeid zou vervangen worden door machines; de massifikatie en unitisering deden hun intrede. Reeds in 1967 volgde het eerste massaontslag in de haven. Nog één keer lanceerden de arbeiders een offensieve aanval. In 1970 staakten ze voor het eerst sinds de na-oorlogse aanval massaal, gevolgd door vele agressieve korte stakingen. De havenbaronnen sloegen echter effectief terug. De werkgelegenheid in de haven nam ontzettend af en verslechteringen als de kontinu-dienst deden hun intrede. Daarnaast werden de havenwerkers verdeeld naar sectoren, ieder met hun eigen CAO en arbeidsvoorwaarden. Kortom, de arbeiders werden in het defensief gedrongen. Niet alleen in de haven, maar in de hele wereld drong het kapitaal – geholpen door de

bezuinigingsregeringen – de arbeiders terug en legde hen verslechtingen op. Een heuse crisis barstte los.

De havenarbeiders streden voorzichtig terug met een toename van de diefstal en een gigantiese stijging van het ziekteverzuim. Tot 1976, toen een golf grote en kleine stakingen begon die tot op de dag van vandaag doorrolt. Door de verdeeldheid van de arbeiders viel het resultaat van deze strijd vooralsnog echter matig uit.

Toch is deze en andere strijd van de haven- en andere arbeiders de enige uitweg uit het grote dilemma van deze tijd. Een dilemma dat in de geschiedenis van het kapitalisme al eerder gesteld is: de keus tussen 'socialisme en barbarij'. Een keus waarvan de havenbaronnen zich terdege bewust zijn, blijkens het zich organisatorisch voorbereiden op een oorlog in Europa door de SHV (zie de *Volkskrant* van 21 mei 1980).

De vraag die de jaren tachtig aan onder andere de havenarbeiders stellen, is of zij zich weer een keer naar de slachtbank laten leiden zoals in '40-'45. Of dat ze in staat zullen zijn weer, maar dan nu een definitieve overwinning te behalen. Gesteld tegenover dit probleem lijken werkloosheid en reële loonsverlaging slechts wissewasjes. Juist deze verslechtingen echter maken als niets anders de weg vrij voor verrechtsing en oorlog. Werklozen vinden immers snel hun weg naar het militaire en politie-apparaat en de schuld van de werkloosheid wordt maar al te makkelijk geschoven in de schoenen van buitenlanders en werkende vrouwen. De werklozen op hun beurt krijgen de schuld van de overige verslechtingen. Het resultaat is een totaal verdeelde arbeidersklasse, waarbinnen een aangewakkerd nationalisme de weg vrij maakt voor oorlog.

Zolang de arbeiders echter blijven strijden tegen marginaal lijkende zaken, verliezen zij hun werkelijke klasse-vijand niet uit het oog en krijgt ook de vredesbeweging een steun in de rug.

In de voorgaande regels en ook reeds eerder in dit onderzoeksverslag is eigenlijk al antwoord gegeven op de hoofdvraag van mijn skriptie, namelijk of technische en sociale veranderingen iets met elkaar te maken hebben. Dat hebben ze dus in hoge mate en dat is ook theoretisch verklaarbaar. Immers, in een warenmaatschappij valt vrijwel alles te herleiden op de produktie van waren. Als een technische verandering

ingevoerd wordt moet daar een reden voor zijn voortvloeiend uit de warenproduktie; hobbyïsme werkt op dat nivo niet.

De containerisatie is daar een duidelijk voorbeeld van. Zij kwam pas goed op gang toen de arbeiders hoge lonen wisten af te dwingen en zij in de scheepsbouw, scheepvaart en het transport 'te duur' werden.

Goedkopere wegen werden gezocht en toen er eenmaal één schaar over de dam was volgden er – gedwongen door de konkurrentie – meer. Er is dus geen sprake geweest van een autonome ontwikkeling van de vervoerstechniek, maar deze ontwikkeling is gedreven door de ontwikkeling van de klassenverhoudingen.

De oude stelling geldt dus ook hier:

"De geschiedenis van elke tot nog toe bestaande maatschappij is de geschiedenis van klassenstrijd"

Lijst van gebruikte afkortingen

Afkorting Betekenis

ABT	Algemene Bedrijfsbond Transport
AG	Aktien Gesellschaft
AM	Arbeidersmacht
BBA	Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen
BV	Besloten Vennootschap
CAO	Collectieve Arbeids Overeenkomst
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBT	Centrale Bond van Transportarbeiders
CNV	Christelijk Nationaal Vakverbond
CPB	Centraal Plan Bureau
CPN	Communistische Partij van Nederland
CV	Commanditaire Vennootschap
CVA	Centrale voor Arbeidsvoorziening
CVR	College van Rijksbemiddelaars
DWT	Dead Weight Ton
ECT	Europe Container Terminus

EKOM Erts- en Kolenoverslagbedrijf Maasvlakte
 EVC Eenheids Vak Centrale
 FHV Federatieve Haven Vakvereniging
 FNV Federatie Nederlandse Vakbeweging
 GAK Gezamenlijk Aktie Komitee Rotterdamse Havenarbeiders
 GEM Graan Elevator Maatschappij
 GML Groep Marxisten-Leninisten
 GSM Graan Silo Maatschappij
 HAL Holland-Amerika Lijn
 HAR Haven Arbeids Reserve
 HVS Haven Vak School
 ICT Incotrans
 KAB Katholieke Arbeiders Beweging
 KEN Kommunistiese Eenheidsbeweging Nederland
 KNSM Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij
 KRL Koninklijke Rotterdamsche Lloyd
 LASH Lighter Aboard Ship
 MLCN Marxisties-Leninisties Centrum Nederland
 MLS Marxisties Leninistiese Studentenbond
 MTR Müller Thomsen Rotterdam
 NAS Nationaal Arbeids Secretariaat
 NBV Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel
 NEM Nederlandse Elevator Maatschappij
 NS Nederlandse Spoorwegen
 NSU Nederlandse Scheepvaart Unie
 NV Naamloze Vennootschap
 NVV Nederlands Verbond van Vakverenigingen
 OBM Onderlinge Beleggings Maatschappij
 OVB Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties
 PBO Publiek Rechtelijke Bedrijfsorganisatie
 QD Quick Dispatch
 RKWV Rooms-Katholiek Werklieden Verbond
 Ro/Ro Roll/on-Roll/off
 RvV Raad van Vakcentralen
 SHV Steenkolen Handels Vereniging
 SSM Scheepvaart- en Steenkolen Maatschappij
 SVZ Scheepvaart Vereniging Zuid

VOM Verenigd Overslagbedrijf Maasvlakte

VUT Vervroegde Uittredingsregeling

Lijst van foto's

[deze foto's staan in de oorspronkelijke uitgave, zijn in de digitale versie niet opgenomen]

1. Een losinstallatie van olie.
2. Het schip met de naam van Hitlers steunpilaar Fritz Thyssen wacht op lossing.
3. Een traditioneel stukgoedbedrijf.
4. Graanelevator.
5. Rij-op/Rij-af.
6. LASH
7. LASH-bakken in de Waalhaven.
8. All-Hatch schip.
9. Kontainerschip.
10. Flats.
11. Een moderne kontainerterminal.
12. In de 'put'.
13. Idem.
14. Vakkundig wordt de hijs van zeeschip naar lichter overgedraaid.
15. Het blijft zwaar werk.
16. De bananenelevator.
17. Sjorders aan het werk.
18. Op grote hoogte doet hij zijn eenzaam werk.
19. De van-carrier in ruste.
20. De chauffeur in aktie.
21. De moderne 'graanarbeider' aan het werk.
22. Een moderne losinstallatie in bedrijf.
23. De kraandrijver stort zijn lading in een lichter.
24. De laadbrugdrijver.
25. Smerig werk in het ruim.
26. Ook buiten is geen frisse lucht.
27. De overslag van giftige stoffen houdt een potentieel gevaar in.
28. Dertig jaar na de afkondiging van het algehele rookverbod in de haven.

29. De slag om de Heyplaat.
30. Postende stakers in 1970.

Lijst van grafieken

1. Totale overslag, 1900-1975 (bijlage 13)
2. Verhouding van de lonen der pendelaars tot de lonen van alle havenarbeiders, 1955 - 1966
3. Ontwikkeling van het reëel loon, 1947-1973
4. Basisloon van de vaste arbeiders in procenten van het werkelijk ontvangen loon, 1947-1971
5. a. Lonen van havenarbeiders in verhouding tot de lonen van mannelijke nijverheidsarbeiders, 1947-1966
b. Lonen van havenarbeiders in verhouding tot de lonen van mannelijke nijverheidsarbeiders, 1962-1973
6. Vergunningen voor overwerk, in arbeidsuren, 1953-1972
7. Ontwikkeling van het reëel loon en de produktiviteit per havenarbeider, 1956-1970
8. Index van de produktiviteit per arbeider, met uitzondering van die in de olie-overslag, 1947-1977
9. Ontwikkeling van het reëel basisloon in indexcijfers, 1947-1961

Lijst van schema's

1. Bedrijfskolom anno 1980
2. De ontwikkeling van de havenfuncties
3. Totstandkoming van Müller-Thomsen Rotterdam en Seaport Terminals
4. Eigendomsverhoudingen stukgoed, eind 1980
5. Eigendomsverhoudingen overig massagoed, eind 1979

Lijst van staatjes

1. Bestemming van aangevoerde ruwe olie, 1955 en 1975
2. Totale overslag te Rotterdam in tonnen van duizend kilo, 1975

3. Stukgoedaandeel in de totale overslag, in procenten, 1900, 1947, 1975
4. Verdeling van stukgoederen naar vervoerstechniek, in procenten, 1968-1979
5. Maximaal vermogen in tonnen van duizend kilo, 1947-1977
6. Te Rotterdam gearriveerde bulk-carriers naar grootte, 1963-1969
7. Overslag per container groter dan 8 voet te Rotterdam, 1968-1975
8. Aantal stukgoedstuwadoors, 1949 - 1979
9. Marktaandeel van bedrijven in de stukgoedsektor, 1968, 1980
10. Marktaandeel van konserns in de totale stukgoedsektor, 1980
11. Aantal massagoedstuwadoors, 1949-1979
12. Aandeel van verschillende bedrijven in de massagoedoverslag, april - december 1968
13. Aantal graanbedrijven, 1949-1979
14. Bedrijfsresultaten konserns in miljoenen guldens, 1969-1979
15. Aantallen vaste en losse havenarbeiders, 1950-1956
16. Gemiddelde jaarlijkse stijging van het reëel loon (in procenten), 1947-1973
17. Indexcijfers van de door verschillende groepen havenarbeiders verdiende lonen, 1947- 1965
18. Gemiddeld aantal overuren dat per week per arbeider in de nederlandse zeehavens is gemaakt, 1968-1973
19. Aantal functies en betalingsgroepen in de sectoren stukgoed en graanbedrijven, 1948-1970
20. Gemiddeld aantal stakingen en verloren arbeidsdagen in Rotterdam en Amsterdam per jaar, 1947-1969
21. Overzicht van stakingen waar minder dan duizend arbeiders aan deelnamen, 1945-1980
22. Verzuimpercentage door ziekte en ongevallen bij de SHB-Rotterdam, 1971-1977
23. Havendiefstallen die door de politie zijn afgehandeld, 1963-1968
24. Graanelevatoren in de rotterdamse haven, 1947-1977
25. Stukgoedoverslag in miljoenen tonnen, 1963-1970
26. Ontwikkeling prijsindexcijfers Nederland - Rotterdam, 1951 - 1961
27. Verhouding lonen der rotterdamse CvA-arbeiders en de pendelaars, 1962-1966

28. Aantal arbeiders dat overuren maakt per week, in procenten van het totaal, 1954-1966

Bijlage 1, tabel 1: Havenaanleg te Rotterdam, 1870- 1980

Haven	Tijd	Plaats	Oppervlak
Binnenhaven	1870-1879	zuid	—
Entrepôthaven	1870-1879	zuid	—
Spoorweghaven	1870-1879	zuid	—
Katendrechtse haven	1890-1894	zuid	8 hectare
Rijnhaven	1887-1894	zuid	17 hectare
Maashaven	1898-1905	zuid	23 hectare
Parkhaven	1890-1909	noord	—
St. Jobshaven	1890-1909	noord	—
Schiehaven	1890-1909	noord	—
IJselhaven	1912-1918	noord	80 hectare
Lekhaven	1912-1918	noord	—
Kellehaven	1912-1918	noord	—
Merwehaven	1931	noord	—
Waalhaven	1907-1931	zuid	148 hectare
Wilhelmhaven	—	noord	—
Wiltonhaven	—	noord	—
Vulkaanhaven	—	noord	—
Pernis	1929-1947	zuid	540 hectare
Botlek	1947-1957	zuid	750 hectare
Europoort	1957-1971	zuid	1.780 hectare
Maasvlakte	1965-1973	zuid	1.240 hectare

(Bronnen: Baggen, bijlage 114; Riezenkamp 1979; RH 1, 1937)

Bijlage 2, tabel 2: Binnengekomen zeeschepen en totale
goederenoverslag, 1945- 1977

Jaar	Aantal zeeschepen	Index	Goederenoverslag in tonnen	Index
1945	1.398	28	—	—
1946	4.947	100	8.097.144	100
1947	6.808	138	12.108.925	150
1948	8.502	172	15.759.643	195
1949	11.604	235	20.743.119	256
1950	12.883	260	29.687.713	367
1951	13.709	277	36.881.209	455
1952	15.443	312	39.782.197	491
1953	16.301	330	41.013.061	507
1954	18.024	364	48.759.273	602
1955	20.348	411	66.241.760	818
1956	21.239	429	72.214.369	892
1957	22.028	445	74.113.920	915
1958	21.956	444	73.843.413	912
1959	23.268	470	70.693.191	873
1960	24.344	492	83.414.453	1.030
1961	24.553	496	90.141.442	1.113
1962	25.636	518	96.640.667	1.194
1963	26.112	528	103.280.100	1.276
1964	27.548	557	113.633.800	1.403
1965	28.103	568	122.705.700	1.515
1966	28.352	573	130.379.900	1.610
1967	30.671	620	141.373.800	1.746
1968	32.145	650	158.896.200	1.962
1969	32.023	647	182.646.400	2.256
1970	31.867	644	225.789.600	2.789
1971	32.980	667	232.781.000	2.875
1972	33.164	670	268.474.100	3.316
1973	34.196	691	309.820.400	3.826
1974	33.296	673	267.115.500	3.299
1975	32.499	657	273.184.800	3.374
1976	31.993	647	288.129.000	3.558
1977	30.638	619	279.941.000	3.457

(Bron: Statistiek van Handel, Nijverheid en Verkeer, 1945-1977)

Bijlage 3, tabel 3: Stukgoed-overslag, verdeeld in man-loads en
transporteenheden in miljoenen tonnen van duizend kilo, 1964- 1979

Jaar	Konventioneel/Pallets	Kontainers/Flats	Ro/Ro	LASH/Seabee	Totaal
1964	—	—	—	—	16,1
1965	—	—	—	—	16,1
1966	—	—	—	—	n.b.
1967	—	—	—	—	n.b.
1968	13,7	1,2	0,3	—	15,2
1969	13,1	2,3	0,7	—	16,1
1970	12,8	3,3	0,7	0,3	17,1
1971	11,7	4,2	1,1	0,6	17,6
1972	10,5	5,4	1,6	1,0	18,5
1973	11,5	8,6	2,2	1,4	23,7
1974	12,0	9,5	2,7	1,7	25,9
1975	10,2	8,4	2,6	1,3	22,5
1976	11,7	9,7	2,6	1,2	25,2
1977	10,7	11,0	2,9	1,4	26,0
1978	13,5	16,6	3,6	2,0	35,8
1979	11,6	17,6	3,8	1,3	34,5

(Bronnen: Jaarverslag SVZ 1970; Havennieuws 178, 188)

Bijlage 4, tabel 4: Procentuele verdeling van de totale overslag over
sektoren, 1946-1977

Jaar	Stukgoed (%)	Olie (%)	Massagoed (%)
1946	21,2	27,2	51,6
1947	30,3	22,2	47,5
1948	24,9	20,3	53,4
1949	24,5	25,3	51,1
1950	21,8	32,0	45,1
1951	20,1	32,4	48,2
1952	19,3	33,7	49,4
1953	17,8	38,3	43,8
1954	16,6	42,7	38,0
1955	16,2	38,0	46,3
1956	15,7	40,3	46,3
1957	15,5	40,4	44,9

1958	15,8	48,7	36,2
1959	16,3	46,7	34,9
1960	16,7	48,1	34,7
1961	16,7	52,1	31,7
1962	15,9	54,6	29,0
1963	15,1	57,6	26,9
1964	14,3	54,5	31,4
1965	13,3	56,0	30,9
1966	12,1	58,0	29,8
1967	11,0	55,7	33,0
1968	9,9	54,5	35,9
1969	9,0	58,8	32,4
1970	8,1	63,8	28,6
1971	7,7	66,9	25,5
1972	7,9	70,0	23,1
1973	8,0	69,5	22,8
1974	8,2	60,2	30,1
1975	8,7	64,0	27,8
1976	8,7	63,5	27,8
1977	9,3	62,8	27,9

(Bronnen: Statistiek voor Handel, Nijverheid en Verkeer, 1945-1980;
De Haven 1970, p. 24; Havennieuws)

Bijlage 5, tabel 5: Bedrijfsresultaten enkele stuwadoorsbedrijven, 1945-1979 (winst/verlies in duizenden guldens)

Jaar	Handelsveem	Fr.Swarttouw	Felshaven	CT Prinses Margriethaven
1945	34,9	51,7	—	—
1946	36,5	42,3	—	—
1947	39,3	13,4	—	—
1948	75,1	35,5	—	—
1949	119,0	28,2	—	—
1950	209,8	—	—	—
1951	101,1	—	—	—
1952	92,0	767,5	—	—
1953	31,4	719,0	—	—
1954	132,1	1.235,5	—	—
1955	177,7	2.472,1	—	—
1956	177,8	1.975,4	—	—
1957	—	2.405,5	—	—

1958	—	1.778,9	-258,4	—
1959	—	1.526,3	-419,3	—
1960	—	1.886,9	235,8	—
1961	—	1.822,7	36,7	—
1962	—	1.918,9	154,3	—
1963	—	2.062,6	14,6	—
1964	—	4.775,5	486,3	—
1965	—	1.760,1	596,0	—
1966	—	396,3	429,1	—
1967	—	428,5	85,6	—
1968	—	—	773,8	—
1969	—	—	476,6	—
1972	—	—	—	—
1973	—	—	—	747,4
1974	—	—	—	838,3
1975	—	—	—	1.214,4
1976	—	—	—	264,9
1977	—	—	1.132,3	1.075,7
1978	—	—	1.392,1	1.234,8
1979	—	—	—	1.114,6

(Bron: De zeer onvolledige dossiers 1123, 3850, 93371 en 108644 van de Kamer van Koophandel)

Bijlage 6, tabel 6: Havenarbeiders te Rotterdam per 1 januari, 1946-1980

Jaar	Ondernemingen	HAR / CVA / SHB	Totaal	Index
1946	—	—	6.650	100
1947	—	—	7.790	117
1948	—	—	9.028	136
1949	—	—	9.186	138
1950	—	—	13.194	198
1951	—	—	13.194	198
1952	—	—	12.890	194
1953	—	—	12.003	180
1954	—	—	11.302	170
1955	—	—	12.978	195
1956	—	—	13.134	198
1957	—	—	13.747	207
1958	—	—	13.883	209
1959	—	—	13.764	207
1960	—	—	12.869	194

1961	—	—	14.546	219
1962	10.042	4.556	14.598	220
1963	11.082	4.459	15.541	234
1964	12.174	3.851	16.025	241
1965	12.571	3.479	16.450	247
1966	13.337	3.369	16.706	251
1967	13.808	3.062	16.870	254
1968	13.488	2.206	15.694	236
1969	12.200	2.322	14.522	218
1970	12.595	2.292	14.887	224
1971	13.342	2.200	15.540	234
1972	13.094	1.956	15.050	226
1973	12.571	1.864	14.435	217
1974	13.605	2.010	15.615	235
1975	13.271	2.037	15.308	230
1976	13.706	1.893	13.706	206
1977	11.304	1.845	13.149	198
1978	11.259	1.982	13.241	199
1979	11.024	2.052	13.076	197
1980	10.741	1.934	12.675	191

(Bronnen: Ter Hoeven 1962, p. 396 en Jaarverslagen SVZ)

Bijlage 7, tabel 7: Pendelaars in de rotterdamse haven, 1955-1976

Jaar	Aantal per 1 januari	% van alle arbeiders	% van CVA/SHB
1955	2.202	17	—
1956	2.857	21	—
1957	3.246	24	—
1958	3.470	25	—
1959	2.802	22	—
1960	4.272	29	—
1961	4.556	30	—
1962	4.429	30	—
1963	4.593	30	62
1964	—	—	57
1965	—	—	58

1966	4.547	27	60
1967	4.900	29	62
1968	3.440	22	64
1969	3.540	24	66
1970	-	-	-
1971	-	-	-
1972	3.702	25	-
1973	3.430	24	-
1974	3.464	22	-
1975	3.589	23	-
1976	3.603	26	-

(Bronnen: Ter Hoeven 1962, p. 398; Hoekema a.w., p. 32; Jaarverslagen SVZ)

Bijlage 8, tabel 8: Aantal ongevallen per arbeider, 1948- 1974

Jaar	Alle ongevallen	Ongevallen waardoor het werk gestaakt werd
1948	0,65	0,27
1949	0,77	0,30
1950	0,88	0,36
1951	1,08	0,42
1952	0,97	0,38
1953	1,08	0,44
1954	1,18	0,51
1955	1,08	0,54
1956	0,89	0,44
1957	0,82	0,42
1958	0,83	0,40
1959	0,88	0,44
1960	0,82	0,42
1961	0,78	0,43
1962	0,70	0,39
1963	0,65	0,37
1964	0,64	0,36
1965	0,62	0,36
1966	0,57	0,35
1970	0,38	0,22

1971	0,19	0,10
1972	0,25	0,15
1973	0,25	0,15
1974	0,25	0,14

(Bron: SVZ-jaarverslagen; Jaarverslagen Vereniging Ongevallendienst voor de Vervoer- en Havenbedrijven, gevestigd te Rotterdam, 1947-1967)

Bijlage 9: Functieklassering stukgoed, graanbedrijven, overig machinaal en containerbedrijven, 1959- 1975

A. Stukgoed

1959	Klasse	1975
Walwerkers, loodswerkers	I	Havenarbeiders (A), vorktruckrijders (A)
Havenarbeiders (onervaren), kraanmachinisten (laagste) en vorktruckrijders (laagste)	II	Havenarbeiders (B), vorktruckrijders (B) en kraanmachinisten (laagste)
Vorktruckrijders (hoogste) en winchdrijver B	III	Stuwer (certifikaat)
Winchdrijver A	IV	Stuwer (I), vorktruckrijder (C), winchdrijver, bootzman
Havenarbeider (ervaren) en bootzman	V	-
-	VI	Stuwer (kombi), vorktruckrijder (certifikaat)
Kraanmachinisten (hoogste)	VII	-

-	VIII	Kraanmachinisten (hoogste)
	IX	Ploegleider 2
Ploegleider	X	Ploegleider 1

(Bron: Werkclassificatie 1959 en CAO-1975)

B. Graanbedrijven

1959	Klasse	1977
Graantremmer, pijpvierder	I	Aankomend en geoefend graan- en derivatenwerker
Pijpenvoerder	II	Tremmer
-	III	-
Bootsman, stoker	IV	Knoppeur, kratseur, bulldeur
Weger, schipper	V	Operator-schipper, weger, voorman, 2e machinist
2e machinist	VI	Schipper, weger
-	VII	Voorman
-	VIII	-
-	IX	Baas, 1e machinist
1e machinist	X	Assistent- hoofdmachinist

Bronnen: Werkclassificatie 1959 en CAO-1977

C. Overig massaged

1959	Klasse	1975
Tremmer, handlanger	I	Onervaren algemeen personeel
-	II	Algemeen personeel na zes maanden

-	III	-
Bakkenbestuurder, bootzman, tremgeneratorrijver	IV	Algemeen personeel ook als bakkenbestuurder, bootzman, bediener transportbandensysteem of motordrijver
tremmachinedrijver	V	Idem, ook als laadschoprijder, schipper- bootzman, schipper- motordrijver of lichterbelader
Laadbrugdrijver (laagste)	VI	-
laadschoprijder	VII	Idem, ook als tremmachinebestuurder, rangeerder of weger, laadbrugdrijvers/machinisten in opleiding
Kraandrijver (laagste)	VIII	Idem, ook als ijker, bediener handlaadmachine en terreinbulldozers
-	IX	-
Kraandrijver (hoogste) en laadbrugdrijver (hoogste)	X	1 ^e machinist, 1 ^e laadbrugdrijver en 1 ^e kraanmachinist

Bronnen: Werkclassificatie 1959 en CAO-1975

D. Containersektor (ECT)

1979	Klasse
Transtrainer operator	I
Radioman	II
Kraanteamleider, containervorktruck-chauffeur en tugmaster-chauffeur	III
Loodswerker, sjorder	IV
-	V

Van-carrier chauffeur, kraanmeester	VI
	VII
	VIII
	IX
Werkvoorbereider	X

Bron: CAO-1979

Bij het maken van deze overzichten heb ik voor 1959 het puntenverschil tussen de hoogste en de laagste per sektor in tien verdeeld en zijn daar de andere functies ingeschaald. Voor de tweede kolom is hetzelfde gedaan met het loonverschil. De overzichten geven dus slechts de relatieve plaats aan die een bepaalde functie binnen zijn eigen sektor inneemt.

Bijlage 11: Lijst van stakingen in de Rotterdamse haven, 1945–1980

Decennium 1940

• 1945

1. 28-06 / 05-07 | Vindplaats: RJ, CBT '45, Coomans, Boomgaard, Reinalda, Inspectie '42-'45
2. 23-07 | Vindplaats: RJ, Coomans, Reinalda
3. 08-08 | Vindplaats: RJ, CBT '45, Coomans, Reinalda
4. 13-08 / 20-08 | Vindplaats: RJ, CBT '45, Coomans, Reinalda

• 1946

1. 25-02 | Vindplaats: Coomans, Reinalda
2. Maart | Vindplaats: Coomans
3. 18-03 / 25-03 | Vindplaats: Coomans, Reinalda
4. 29-04 / 02-07 | Vindplaats: RJ, KvK, CBT '46-'47, Boomgaard, Coomans, Reinalda
5. 30-12 | Vindplaats: RJ

• 1947

1. 11-01 | Vindplaats: RJ, Haven 1-1947
2. 26-05 / 27-05 | Vindplaats: RJ
3. 30-07 | Vindplaats: SVZ-lijst

4. 23-08 / 25-08 | Vindplaats: SVZ-lijst

5. 08-11 | Vindplaats: RJ, SVZ-lijst

- 1948

1. 13-03 | Vindplaats: OVB-30 j.

- 1949

1. 09-02 | Vindplaats: SVZ-lijst

2. 11-02 | Vindplaats: RJ, pamflet ABT, SVZ-lijst

3. 16-02 | Vindplaats: SVZ-lijst

4. 05-01 | Vindplaats: SVZ-lijst, pamflet ABT

5. 26-02 | Vindplaats: SVZ-lijst

6. 09-03 | Vindplaats: SVZ-lijst

7. 16-04 | Vindplaats: SVZ-lijst

8. 04-07 / 07-07 | Vindplaats: SVZ-lijst

9. 20-07 | Vindplaats: SVZ-lijst

10. 25-08 | Vindplaats: SVZ-lijst

Decennium 1950

- 1950

1. 31-03 | Vindplaats: SVZ-lijst

2. 12-06 / 13-06 | Vindplaats: Haven en Strijd 26-6

3. 12-07 | Vindplaats: SVZ-lijst, RJ, OVB-30 j., Haven aug.

4. 14-08 / 22-08 | Vindplaats: RJ, KvK, CBS, Haven aug., CBT '50-'51, SVZ-lijst

- 1951

1. 23-02 | Vindplaats: SVZ-lijst

2. 22-03 | Vindplaats: SVZ-lijst

3. 15-10 | Vindplaats: SVZ-lijst

- 1952

1. 06-05 | Vindplaats: SVZ-lijst

- 1953

1. 02-06 | Vindplaats: pamflet ABT 3-6-1950

2. 24-06 | Vindplaats: SVZ-lijst

3. 16-07 | Vindplaats: SVZ-lijst

4. 12-08 | Vindplaats: SVZ-lijst

• 1954

1. 26-03 | Vindplaats: RJ, Haven 2-4-1954, SVZ-lijst, CBWT '54, Nieuwe Strijd apr., OVB-30 j.

2. 12-04 | Vindplaats: SVZ-lijst

3. 23-04 | Vindplaats: SVZ-lijst, Haven 23-4

4. 25-08 | Vindplaats: OVB-30 j.

5. 05-09 | Vindplaats: –

6. 15-10 | Vindplaats: –

• 1955

1. Juni | Vindplaats: OVB-30 j.

2. 01-08 | Vindplaats: RJ, KvK, SVZ-lijst, OVB-30 j., Haven aug.

3. 13-08 / 18-08 | Vindplaats: RJ, SVZ-lijst, OVB-30 j., Haven aug.

• 1956

1. 05-11 | Vindplaats: RJ, KvK, Haven 17-11

• 1957

1. 08-04 | Vindplaats: SVZ-lijst

2. 04-06 | Vindplaats: Transportband 15-6, NBV '56-'57

3. 07-08 of 07-09 | Vindplaats: SVZ-lijst, Haven 7-9

4. 05-07 | Vindplaats: SVZ-lijst

• 1958

1. 01-12 | Vindplaats: SVZ-lijst, Haven 13-12

• 1959

1. 15-01 | Vindplaats: Haven 7-2

• 1960

1. 19-08 | Vindplaats: SVZ-lijst

]

Decennium 1960

• 1961

1. 26-01 | Vindplaats: SVZ-lijst
2. 23-02 | Vindplaats: SVZ-lijst
3. 29-06 / 03-07 | Vindplaats: RJ, KvK, SVZ-lijst, OVB-30 j.
4. 19-07 | Vindplaats: SVZ-lijst
5. 26-07 | Vindplaats: SVZ-lijst
6. 30-11 | Vindplaats: SVZ-lijst

- 1962

1. 23-02 | Vindplaats: RJ

- 1963

1. 18-10 / 19-10 | Vindplaats: RJ, NBV '61-'63, SVZ-lijst
2. 21-10 | Vindplaats: NBV '61-'63, SVZ-lijst
3. 23-10 / 25-10 | Vindplaats: NBV '61-'63, SVZ-lijst
4. 25-10 | Vindplaats: NBV '61-'63, SVZ-lijst

- 1964

-

- 1965

-

- 1966

1. 17-06 | Vindplaats: SVZ-lijst

Decennium 1970

- 1970

1. 30-01 | Vindplaats: Aantekening Eric Nijhof op SVZ-lijst
2. 28-08 / 15-09 | Vindplaats: Teulings 1970, 1974, Werken en Staken, RN, RJ, Havenloods, RT jrg. 6 (no. 10, 11, 12, 1970), RT jrg. 7 (no. 7, 1971), Dien het Volk jrg. 1 (no. 1, 1970), AM pamfletten, AM 1, 4 (1970), Brendel 1970, Van Haaperen 1973, De Tijd 19-11-1970, Vaste Koers jrg. 6 (no. 7, 8, 9, 1970)
3. 16-09 / 17-09 | Vindplaats: AM 1
4. Onbekende datum | Vindplaats: AM 7
5. 01-10 | Vindplaats: AM 2, 3

6. Onbekende datum | Vindplaats: AM 3
7. 13-10 | Vindplaats: AM 3
8. 03-11 | Vindplaats: AM 4
9. 10-11 / 11-11 | Vindplaats: AM 5
10. 12-11 | Vindplaats: HVV 12-11-1970
11. 13-11 | Vindplaats: AM 5
12. 16-11 | Vindplaats: AM 6
13. 17-11 | Vindplaats: AM 6
14. 17-11 | Vindplaats: AM 6
15. 17-11 | Vindplaats: AM 6
16. 10-12 / 11-12 | Vindplaats: AM 7
17. 14-12 | Vindplaats: AM 7
18. 15-12 | Vindplaats: RJ

- 1971

- 1972

1. 15-09 | Vindplaats: Aantekening Eric Nijhof
2. 22-09 | Vindplaats: Aantekening Eric Nijhof

- 1973

1. 17-09 | Vindplaats: RJ, De Tijd 17-9-1973

- 1974

1. Januari | Vindplaats: RT 1-3-1974
2. 18-02 | Vindplaats: RT 1-3-1974

- 1975

1. Onbekende datum | Vindplaats: Spartacus jrg. 35, no. 5, 1975

- 1976

1. 19-05 | Vindplaats: S&K 11 (1976), Spartacus jrg. 36 (no. 8, 1976), Nieuwe Strijd 27 (1976), VK 20-5-1976 en 25-5-1976, OVB-30 j.
2. 01-07 | Vindplaats: VK 1 en 2-7-1976, OVB-30 j., Spartacus jrg. 36 (no. 8, 1976)
3. 01-09 | Vindplaats: VK 2-9-1976

- 1977

1. 07-02 / 28-02 | Vindplaats: FNV-gaat niet opzij, Metz, KvK, VK
2. 07-11 | Vindplaats: Metz, VK 7-11, Vaste Koers

- 1978

1. 28-01 | Vindplaats: Vaste Koers jan/feb
2. 20-04 | Vindplaats: RM jrg. 2, no. 6, 1978

- 1979

1. Maart | Vindplaats: De Groene 18-4-1979
2. 30-03 | Vindplaats: De Groene 18-4-1979
3. 19-06 | Vindplaats: Onderweg 28-6-1979
4. 28-08 / 21-09 | Vindplaats: MK Leiden 1979, Tolerantie is voorbij, Homma 1979, CPN 1979, Subversief no. 3 (1979), Dwalers en dweilers, Daad en Gedachte jrg. 15 (no. 10, 1979) en jrg. 16 (no. 1, 6 en 7, 1980), Tribune extra 1, 2 (1979), jrg. 15 (no. 17, 18, 1979), RT extra 1979, jrg. 8 (no. 31, 32, 1979), RM extra 1979, jrg. 4 (no. 9, 1979), RV jrg. 16 (no. 10, 11, 1979), Klassenstrijd 32, 33 (1979), Nieuwe Strijd sept. 1979, Vrije Socialist sept. 1979, Tijl Uilenspiegel 2 (1979), Politiek & Cultuur jrg. 39 (no. 9, 1979), Spartacus jrg. 39 (no. 4, 1979), Socialistiese Kritiek jrg. 7 (no. 26, 1979), Wereldrevolutie no. 6 (1979/1980); VK, LD, NRC, Waarheid, HP, VN, De Groene, Nieuwe Revu, Elseviers Weekblad, Onderweg; pamfletten aktiekommittee, CPN, GML en Solidariteitskommittee
5. December | Vindplaats: Havenvuist 1, 1980

Decennium 1980

- 1980

1. 04-03 | Vindplaats: LD 4-3-1980, VK 5-3-1980
2. 24-03 | Vindplaats: VK 25-3-1980
3. 15-04 | Vindplaats: VK 16-4-1980
4. 02-10 | Vindplaats: RM jrg. 4 (no. 11, 1980), VK 3-10
5. 14-11 | Vindplaats: RM jrg. 4, no. 12, 1980

- 1981

1. 19-03 / 20-03 | Vindplaats: VK 20 en 21-3-1981

2. Onbekende datum | Vindplaats: RM jrg. 5, no. 3, 1981
3. 02-04 | Vindplaats: RM jrg. 5, no. 4, 1981
4. 01-06 | Vindplaats: VK 2-6-1981
5. 10-07 | Vindplaats: RM 28-7-1981
6. 23-12 | Vindplaats: VK 24-12-1981

(De betekenis van de gebruikte afkortingen is te vinden in de lijst van gebruikte literatuur en bronnen).

Bijlage 12, tabel 10: Stakingsbereidheidscoëfficiënten van de totale volkshuishouding en de sektor Verkeer, 1958 en 1963–1978

Jaar	Totale volkshuishouding	Sektor Verkeer
1958	0,002	0,003
1963	0,008	0,030
1964	—	—
1965	0,006	0,010
1966	0,003	0,004
1967	0,0004	—
1968	0,001	0,020
1969	0,003	0,004
1970	0,010	0,050
1971	0,009	0,004
1972	0,005	0,020
1973	0,010	0,002
1974	0,0008	0,006
1975	0	0,0003
1976	0,004	0,050
1977	0,009	0,030
1978	0,0006	0,005

(Bron: CBS - Sociale maandstatistiek)

Bijlage 13: Ontwikkeling van de overslag in miljoenen tonnen (1900–1975)

(Noot: Betreft de grafische weergave van de overslagstatistieken per historisch ijkjaar).

- 1900: ca. 15 miljoen ton
- 1913: ca. 35 miljoen ton
- 1920: ca. 40 miljoen ton
- 1938: ca. 45 miljoen ton
- 1947: ca. 12 miljoen ton
- 1960: ca. 85 miljoen ton
- 1970: ca. 225 miljoen ton
- 1975: ca. 273 miljoen ton

(Bronnen: Riezenkamp 1979; Statistiek van Handel..., verschillende jaren)

Lijst van gebruikte literatuur en bronnen

A. Algemene literatuur

- Alle Dagen Moeilijkheden, Bedrijfsverslag Amsterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., Amsterdam 1975 (ADM 1975)
- De Arbeidersbeweging en de beweging der arbeiders, Uitg.: Daad en Gedachte, Lelystad 1979 (D & G 1979)
- Nico Beemsterboer, Staken is geen werk, relaas van een arbeidsconflict, de stakingen van begin 1977 en wat eraan vooraf ging, Rotterdam 1977 (Beemsterboer 1977)
- Hans Binneveld, De Rotterdamse metaalstaking van 1965, Amsterdam 1977 (Binneveld 1977)
- J.M.W. Binneveld, P.W. Klein, H.H. Vleesenbeek, De groei van de welvaartsstaat, in: P.W. Klein (red.), Van stapelmarkt tot welvaartsstaat, Rotterdam 1970 (Klein 1970)
- Harry Braverman, Labor and Monopoly Capital. The degradation of work in the twentieth century, NY 1974 (Braverman 1974)
- Bert Breij, Een kwestie van principe, getuigschrift voor stakers, De fascinerende strijd van de Industriebonden in 1973, Baarn 1973 (Breij 1973)

- Steven Brill, *The teamsters*, NY 1979 (Brill 1979)
- Eckhard Brockhaus, *Zusammensetzung und Neustrukturierung der Arbeiterklasse vor dem ersten Weltkrieg*, München 1975 (Brockhaus 1975)
- Geoff Brown, *Sabotage, A study in industrial conflict*, Nottingham 1977 (Brown 1977)
- I.J. Brugmans, *Paardenkracht en Mensenmacht, sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940*, 's Gravenhage 1961 (Brugmans 1961)
- U. Bruseker, *Unilever, Meneba, Philips en de olieconcerns als inflatiemakers; een bestrijding van de looninflatie-theorie*, Amsterdam 1974 (Bruseker 1974)
- Harry Cleaver, *Food, famine and the international crisis*, in: *Zerowork 2*, 1977, p. 7-69 (Cleaver 1977)
- Paul Coomans, *Truike de Jonge, Erik Nijhof, De Eenheidsvakcentrale (EVC) 1943-1948*, Groningen 1976 (Coomans 1976)
- Benjamin Coriat, *De werkplaats en de stopwatch. Over taylorisme, fordisme en massaproductie*, Amsterdam 1981 (Coriat 1981)
- Florian Diepenbrock, *Verbetering zij ons streven. Een verkennend materiaalonderzoek naar de stakingsbeweging te Amsterdam tussen de beide wereldoorlogen*, Amsterdam 1979 (Diepenbrock 1979)
- Kees van Doorn, Gerrit Dubbeld, Pieter Rosielle, Frans van Waarden, *De beheerste vakbeweging. Het NVV tussen loonpolitiek en loonstrijd 1959-1973*, Amsterdam 1976 (Van Doorn 1976)
- D. Draaisma en P.G.W. Smulders, *Ziekteverzuim en het bedrijf*, Leiden/Antwerpen 1978 (Draaisma 1978)
- Pieter van Driel, Wiemer Salverda, Niko Siljee, *Het loonbeleid in 1976*, in: *Tijdschrift voor Politieke Economie* 1977, no. 2 (Van Driel 1977)
- Pieter van Driel, Niko Siljee, *De stijging van de reële lonen 1972-1976 een kritiek op de officiële cijfers*, in: *Tijdschrift voor Politieke Economie* 1977, no. 3 (Van Driel 1977-2)
- M.I. Finley, *Slavery*, in: *International Encyclopedia of the Social Sciences*, vol. 14, z.p. 1968, p. 307-311 (Finley 1968)
- FNV-plan 1977 (FNV 1977-1)
- *De FNV gaat niet opzij, Hoe de vakbeweging de grote staking van '77 won*, z.p. 1977 (FNV 1977-2)

- D.J. Gouda, De Nederlandse zeevisserij tijdens de eerste wereldoorlog 1914-1918, Haarlem/Antwerpen 1978 (Gouda 1978)
- M.H.K. van der Graaf, Onderneming en strafrechter, de bestrijding van fabrieksdiefstallen, in: M&O jrg. 2, 1948-49, p. 171-185 (Graaf 1948)
- John Hall and D. Caradog Jones, Social grading of occupations, in: The British Journal of Sociology, vol. 1, 1950, p. 31-55 (Hall & Jones 1950)
- Ger Harmsen en Bob Reinalda, Voor de bevrijding van de arbeid, beknopte geschiedenis van de Nederlandse vakbeweging, Nijmegen 1975 (Harmsen 1975)
- H. den Hartog, H.S. Tan, Investerings, lonen, prijzen en arbeidsplaatsen, Centraal Planbureau, augustus 1974 (Den Hartog 1974)
- H.C. Hermans, Arbeidsstudie, Amsterdam/Brussel 1964 (Hermans 1964)
- P.J.A. ter Hoeven, Diefstal, straf en beroepsprestige, in: Tijdschrift voor strafrecht deel LXXIII, 1964, p. 113-129 (Ter Hoeven 1964)
- Ad van Ingen, De stakingen van 1973 en 1977 en de 'nieuwe ingroei', Nijmegen 1978 (Van Ingen 1978)
- IPSO, Moderne uitbuiting, psychische overbelasting, stijgend ziekteverzuim, Amsterdam 1973 (IPSO 1973)
- Albert de Jong, De spoorwegstaking van 1903, Heemstede 1953 (De Jong 1953)
- F. de Jong Edz., Om de plaats van de arbeid, Amsterdam 1956 (De Jong 1956)
- J.R. de Jong, Ploegenarbeid. Waarom, wanneer en hoe?, Leiden 1974 (De Jong 1974)
- Meer scholing, stommer werk, Katernen 2000 no. 9, 1978 (Katernen 1978)
- De verloedering van het werk, Katernen 2000 no. 6/7, 1980 (Katernen 1980)
- Clark Kerr & Abraham Siegel, The interindustry propensity to strike - An international comparison, in: Arthur Kornhauser e.a. (ed.), Industrial Conflict, NY 1954, p. 189-212 (Kerr & Siegel 1954)
- H.J. Keuning, Het Nederlandse volk in zijn woongebied, hoofdlijnen van een economische en sociale geografie van Nederland, Rotterdam 1965 (Keuning 1965)

- K.G.J.C. Knowles, *Strikes: a study in industrial conflict*, Oxford 1954 (Knowles 1954)
- K.G.J.C. Knowles, 'Strike-proneness' and its determinants, in: W. Galenson / S.M. Lipset (ed.), *Labor and trade unionism*, NY 1960, p. 301-318 (Knowles 1960)
- Joyce L. Kornbluh (ed.), *Rebel Voices, an I.W.W. anthology*, Ann Arbor 1972 (Kornbluh 1972)
- F.H.A.M. Kruse, *Het verloop onder jeugdige arbeidskrachten*, in: *Problemen van werkende jongeren*, Groningen 1970 (Kruse 1970)
- Ernest Mandel, *Het laatkapitalisme. Proeve van een marxistische verklaring*, Amsterdam 1976 (Mandel 1976)
- J.C. van Marken, *La question ouvrière, essai de solution pratique*, Paris 1881 (Van Marken 1881)
- NVV, *Verslag van collectief ontslag*, z.p. 1970 (NVV 1970)
- Karl Marx en Friedrich Engels, *Die heilige Familie oder Kritik der kritischen Kritik*, in: *Marx-Engels Werke*, Bd 2, Berlin 1974, p. 7-223 (oorspr. 1845) (MEW 1974)
- Karl Marx en Friedrich Engels, *Het communistische manifest*, Amsterdam 1971 (oorspr. 1848) (ME 1971)
- Karl Marx, *Het Kapitaal, deel 1*, Hilversum/Antwerpen 1967 (oorspr. 1867) (Marx 1867)
- Hans Metz, Rein van der Horst, *Arbeidskonflikten en vakbondsstrategie, stakingen en bedrijfsbezettingen in Nederland*, Groningen 1978 (Metz 1978)
- Hans Metz, *Vormen van informeel arbeidersverzet*, in: *Paradigma* jrg. 9, no. 4, 1979 (Metz 1979)
- *Mijnwerkersmacht Arbeidersmacht*, z.p. z.j. (Mijnwerkersmacht z.j.)
- Mario Montano, *Notes on the international crisis*, in: *Zerowork* 1, 1975, p. 32-50 (Montano 1975)
- NIPG, *Ziekte- en ongevallenverzuim in de periode 1947-1961*, Leiden 1962 (NIPG 1962)
- Fred Ortmans, *De illusie van het konfliktgerichte vakbondsbeleid - een linksradikale kritiek op de 'nieuwe Frankfurters'*, Nijmegen 1978 (Ortmans 1978)
- OVB, *30 jaar 1948-1978*, Rotterdam 1978 (OVB-30 j.)
- Anton Pannekoek, *De arbeidersraden*, Amsterdam 1971 (oorspr. 1946) (Pannekoek 1946)

- H. Philipsen, Afwezigheid wegens ziekte, een onderzoek naar oorzaken van verschillen in ziekteverzuim tussen 83 middelgrote bedrijven, Groningen 1969 (Philipsen 1969)
- Projektgroep Techniek, Organisatie, Arbeidsmarkt, Nijmegen, Maatschappelijke bepaaldheid van techniek en organisatie, in: TPE jrg. 3, no. 4, 1980 (PTOA 1980)
- Piet Rademakers, Absenteïsme: ziekteverzuim of arbeidsverzuim, in: IK nr. 35, 1974, p. 5-20 (Rademakers 1974)
- Henriette Roland-Holst, Kapitaal en arbeid in Nederland:
 - o Deel 1: Bijdrage tot de economische geschiedenis der 19e eeuw, Amsterdam 1902
 - o Deel 2: Rotterdam 1932 (Roland-Holst 1902 en 1932)
- Karl-Heinz Roth, Die 'andere' Arbeiterbewegung und die Entwicklung der kapitalistischen Repression von 1880 bis zur Gegenwart, München 1977 (Roth 1977)
- Lillian Breslow Rubin, Pijn en moeite. Hoe arbeidersgezinnen leven, Baarn z.j. (oorspr. 1976) (Rubin 1976)
- A.J.C. Rüter, De spoorwegstakingen van 1903. Een spiegel der arbeidersbeweging in Nederland, Leiden 1935 (Rüter 1935)
- H.J. Scheffer, November 1918, journaal van een revolutie die niet doorging, Amsterdam 1971 (Scheffer 1971)
- Gerard Scholten, Passen en meten met functiewaardering, Alphen aan de Rijn 1981 (Scholten 1981)
- Gerard Snels, Arbeidsethos en arbeidersethos:
 - o Deel 1, in: IK 42-43, jrg. 6, no. 3, 1975
 - o Deel 2, in: IK 44, jrg. 7, no. 1, 1976 (Snels 1975 en 1976)
- E.M. Staerman, Die Blütezeit der Sklavenwirtschaft in der Römischen Republik, Wiesbaden 1969 (Staerman 1969)
- A. de Swaan, Een boterham met tevredenheid, gesprekken met arbeiders, Amsterdam 1972 (De Swaan 1972)
- Ad Teulings en Frans Leynse, Nieuwe vormen van industriële aktie. Arbeidersstrijd en vakbeweging in Nederland en Engeland, Nijmegen 1974 (Teulings 1974)
- Ad Teulings, Philips. Geschiedenis van een wereldconcern, Amsterdam 1976 (Teulings 1976)
- Malcolm I. Thomis, The Luddites, machine-breaking in regency England, Newton Abbot 1970 (Thomis 1970)

- Charles Tilly and Edward Shorter, The shape of strikes in France 1830-1960, in: CSSH 13, 1971, p. 60-86 (Tilly & Shorter 1971)
- M.W.F. Treub, Oorlogstijd, herinneringen en indrukken van..., Haarlem/Amsterdam 1916 (Treub 1916)
- Mario Tronti, Arbeiter und Kapital, Frankfurt 1971 (Tronti 1971)
- J.T.M. van Tulder, De beroepsmobiliteit in Nederland van 1919 tot 1954, een sociaal-statistische studie, Leiden 1962
- Kees van Twist, Gastarbeid ongewenst, Baarn 1977 (Van Twist 1977)
- Thorstein Veblen, On the nature and uses of sabotage, NY z.j. (oorspr. 1919) (Veblen 1919)
- Sjaak van der Velden, Politieke economie van het sociaal ondernemerschap. Leven en werken van J.C. van Marken in het licht van de ontwikkeling van het kapitalisme in Nederland, Leiden 1977 (Typoskript) (Van der Velden 1977)
- J.F. Vlekke, Sociale opstellen. Eene bloemlezing, Roermond 1901 (Vlekke 1901)
- Ruud Vreeman, Klein hebben ze ons niet gekregen. Over arbeidersorganisatie en productieproces, z.p. 1980 (Vreeman 1980)
- Johan de Vries, De Nederlandse economie tijdens de 20ste eeuw. Een verkenning van het meest kenmerkende, Utrecht/Antwerpen 1973 (De Vries 1973)
- Sidney en Beatrice Webb, Geschiedenis van het Britsche vakvereenigingswezen, Amsterdam 1900 (Webb 1900)
- -, Theorie en praktijk van het Britsche vakvereenigingswezen, Amsterdam 1901-1902 (twee delen) (Webb 1901-02)
- John P. Windmuller, Arbeidsverhoudingen in Nederland, Utrecht/Antwerpen 1970 (Windmuller 1970)
- J. Zerzan, Organized labor versus 'the revolt against work', in: Unions against revolution, Detroit/Chicago 1975 (Zerzan 1975)
- John en Paula Zerzan, Wie vermoordde Ned Ludd?, in: IK 49/50, 1978, p. 49-54 (Zerzan 1978)

B. Literatuur over Rotterdam en de haven

- Michael Abendroth e.a., Hafenarbeit. Eine industriesoziologische Untersuchung der Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den Bremischen Häfen, Frankfurt/New York 1979 (Abendroth 1979)

- Arbeidersmacht Antwerpse Haven, Verslag havenstakingen Antwerpen 9 april - 5 juni 1973, Antwerpen 1973 (AM-Antwerpen 1973)
- Arbeitskämpfe 1978, Dokumente und Materialien, Offenbach 1979, p. 13-24, Der Hafenarbeiterstreik (Arbeitskämpfe 1978)
- J. Baart, De oudere havenwerker. Een wetenschappelijk onderzoek. Populaire samenvatting van het proefschrift: 'De oudere havenwerker, aspecten van zijn cardiorespiratoire conditie', Rotterdam 1974 (Baart 1974)
- J.Ph. Backx, De haven van Rotterdam. Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische beteekenis, in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen, Rotterdam 1929 (Backx 1929)
- -, De opbouw van Rotterdam, Rotterdam 1945 (Backx 1945)
- -, Arbeid in de haven van Rotterdam, in: M&O jrg. 5, 1951, p. 322-326 (Backx 1951)
- Marion Baggen, Nic Kentgens, Onderzoek en planning in de Rijnmond, Eindhoven 1978, bijlagen: Een regionaal onderzoek in de Rijnmond (Baggen 1978)
- Daniel Bell, The racket-ridden Longshoreman, in: W. Galenson, S.M. Lipset (ed.), Labor and trade unionism, NY 1960, p. 245-264 (Bell 1960)
- F. Bernard, De havenvakschool te Rotterdam, een vergelijkend onderzoek tussen HVS en LTS, Groningen 1966 (Bernard 1966)
- P. Boomgaard, De havenstaking van 1946 in Amsterdam en Rotterdam. Confrontatie met conflict- en stakingstheorieën, in: Economisch en Sociaal-Historisch Jaarboek XL, 1977, p. 242-312 (Boomgaard 1977)
- P.J. Bouman en W.H. Bouman, De groei van de grote werkstad, een studie over de bevolking van Rotterdam, Assen 1955 (Bouman en Bouman 1955)
- J. Brautigam, Langs de havens en op de schepen, herinneringen van..., Amsterdam 1956 (Brautigam 1956)
- Cajo Brendel, Der Hafenarbeiterstreik in Rotterdam, in: Die soziale Revolution ist keine Parteisache, nr. 1, 1971, p. 58-62 (Brendel 1971)
- Brochure Solidariteit met stakende Belgiese havenarbeiders, z.p. z.j. (Rotterdam 1973)

- W. Buitelaar, G. Evers, H. Peer en B. Westerveld, Werken in de Rotterdamse haven. Achtergronden van het arbeidsconflict in het najaar van 1979, in: Intermediair 29-08-1980 (Buitelaar 1980)
- D.J. Connolly, Social repercussions of new cargo handling methods in the port of London, in: International Labour Review, vol. 105, 1972, p. 543-568 (Connolly 1972)
- Wouter Cool, Les installations mécaniques du Port de Rotterdam, 's Gravenhage 1911 (Cool 1911)
- CPN, Kranten kiezen een kant, mensen kiezen een krant. De havenstaking van '79 zwart op wit, Amsterdam 1979 (CPN 1979)
- CPN Utrecht, De havenstaking een doorbraak. Een vergelijking van de berichtgeving over de rotterdamse havenstaking in De Volkskrant, Utrechts Nieuwsblad en De Waarheid, Utrecht z.j. (1980) (CPN 1980)
- Ton Crijnen, De FHV en de havenstaking, in: De Tijd 14-09-1979 (Crijnen 1979)
- Jac. van Dael, Het psychotechnisch onderzoek, toegelicht met voorbeelden uit het onderzoek van havenarbeiders, Amsterdam 1937 (Van Dael 1937)
- B. van Dijkum-de Jong, Het ziekteverzuim in de amsterdamse en rotterdamse havens, Amsterdam 1973 (Van Dijkum 1973)
- N.E.H. van Esveld, A.P.M. Houtman, J.H. Koningsveld, De ontslagen bij de HAL en de aanstelling van indonesisch personeel, in: Sociaal Maandblad Arbeid jrg. 27, 1972, p. 388-399 (Van Esveld 1972)
- A. Evans, Technical and social changes in the world's ports, Geneva 1969 (Evans 1969)
- F.S. Gaastra, Werknemers en werkgevers in de Rotterdamse haven 1900-1920, in: Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis 2, 1975 (Gaastra 1975)
- Gezamenlijk Aktiecomité van Rotterdamse Havenarbeiders, Werken in de rotterdamse haven, Rotterdam 1979 (GAK 1979)
- -, Pokerspel of beleid, Rotterdam 1980 (GAK 1980)
- Joseph P. Goldberg, Longshoremen and the modernisation of cargo handling in the United States, in: International Labour Review vol. 107, 1973, p. 253-279 (Goldberg 1973)
- Handelswereld en wereldhandel, honderd jaar Internatio, Red. Baudet, z.p. 1963 (Handelswereld 1963)

- Toon van Haperen, De meerwaardehonger van het havenkapitaal en de arbeidersstrijd in de rotterdamse haven, enige historische gegevens, in: IK nr. 28/29, 1972-1973, p. 23-37 (Van Haperen 1972)
- -, De rotterdamse havenstaking, in: Politeia scholingsmap, Nijmegen 1973 (Van Haperen 1973)
- De Haven van Rotterdam, Rotterdam 1912 (De Haven 1912)
- De haven van Rotterdam. Ontwikkeling, uitrusting en economische betekenis, Rotterdam 1934 (De Haven 1934)
- De Haven van Rotterdam, Rotterdam 1961 (De Haven 1961)
- Haven van Rotterdam 1930-1969, Rotterdam 1970 (De Haven 1970)
- De Havenloods, De haven door heel andere ogen, Rotterdam 1971 (Havenloods 1971)
- Horst Jürgen Helle, Die unstetig beschäftigten Hafenarbeiter in den nordwesteuropäischen Häfen, Stuttgart 1960 (Helle 1960)
- Bea Hertogs, Havenarbeiders en stakingen, in: De Gids op maatschappelijk gebied jrg. 64, 1973, p. 969-981 (Hertogs 1973)
- A.J. Hoekema, Rechtsnormen en sociale feiten. Een sociologisch onderzoek naar repressieve reacties op kleine havendiefstal, Rotterdam 1972 (Hoekema 1972)
- P.J.A. ter Hoeven, Havenarbeiders van Amsterdam en Rotterdam. Sociologische analyse van een arbeidsmarkt, Leiden 1963 (Ter Hoeven 1963)
- -, Havenarbeiders en hun werk, z.p. z.j. (Ter Hoeven z.j.)
- -, Sociale spanningen bij arbeiderszelfbestuur, het havenbedrijf Transitoveem rond 1960, Rotterdam 1977 (Ter Hoeven 1977)
- Harry Homma & Bram Hoeksema, Doorbraak aan de Maas. De havenstaking 1979, Amsterdam 1979 (Homma 1979)
- Jan van Hoof, Explosieve situatie in Rotterdamse haven, in: Elseviers Magazine 19-05-1979 (Van Hoof 1979)
- Wat doet de inspectie van de havenarbeid?, Den Haag 1979 (Inspectie 1979)
- I.O.N.W., Werken en staken in de rotterdamse haven, Utrecht 1971 (Werken en staken 1971)
- Karel van Isacker s.j., Afscheid van de havenarbeider 1944-1966, Antwerpen 1967 (Isacker 1967)
- -, De havenstaking te Antwerpen in 1950. Een politieke staking tegen de terugkeer van Leopold III slaat om tot een beweging die de

- hele havenorganisatie in het geding brengt, in: Spiegel Historiae jrg. 3, no. 1, 1968 (Isacker 1968)
- Michael P. Jackson, Labour relations on the docks, Westmead/Lexington 1973 (Jackson 1973)
 - A.M. Jansen & H.M.W. Croese, Intern transport en opslag, Amsterdam 1955 (Jansen & Croese 1955)
 - D.P. Jansen, Wat de havenarbeider moet weten, handleiding voor de havenarbeid, Amsterdam 1957 (Jansen 1957)
 - —, Het hoe en waarom van de stuwadoorsarbeid, Amsterdam 1961 (Jansen 1961)
 - Peter Jansen, Historiese ontwikkeling van de rotterdamse haven een eerste schets, Leiden 1981 (stencil) (Jansen 1981)
 - Tony Jansen, 'De wil der bazen regelt het werk' Havenarbeiders rond 1900 in Rotterdam en Amsterdam, in: Jaarboek voor de geschiedenis van socialisme en arbeidersbeweging in Nederland 1979, p. 7-87 (Jansen 1979)
 - Tony Jansen & Jacques Giele, 'Volgt het vaandel van de arbeid'. Hein Mol en de rotterdamse havenarbeiders, in: Hein Mol, memoires, p. 225-274 (Jansen & Giele 1980)
 - Vernon H. Jensen, Hiring of dock workers and employment practices in the ports of New-York, Liverpool, London, Rotterdam and Marseilles, Cambridge (Mass.) 1964 (Jensen 1964)
 - P. de Joinville, L'organisation du travail dans le port de Rotterdam, in: Journal des économistes jrg. 89, 1930, p. 293-300 (Joinville 1930)
 - E. Korsakov, Technical progress and its effect on Soviet dockworkers, in: International Labour Review vol. 105, 1972, p. 531-542 (Korsakov 1972)
 - F.W.G. Leeman, Van barkschip tot 'Willem Ruys', Rotterdam 1961 (Leeman 1961)
 - Frans Leynse & Ad Teulings, Fl. 75, ja, Fl. 25, nee, de grote werf- en havenstaking van 1970, Rotterdam 1970 (Leynse & Teulings 1970)
 - Logboek SHV 1896-1956, Utrecht z.j. (Logboek SHV)
 - J.G. Loohuis, Rotterdam als petroleumhaven in de negentiende eeuw, Rotterdam 1952 (Loohuis 1952)
 - Jan Mens, Er wacht een haven, Amsterdam 1978 (oorspr. 1950) (Mens 1950)

- R.C. Miller, The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations, in: CSSH XI, 1969, p. 302-314 (Miller 1969)
- Hein Mol, Uit het Rotterdamsch Havenbedrijf, in: De Socialistische Gids 1920, I en II (Mol 1920)
- —, Memoires van een havenarbeider, Nijmegen 1980 (oorspr. 1932) (Mol 1932)
- W.T.M. Molle, De haven van Rotterdam als bron van werkgelegenheid en inkomen, in: Economisch-Statistische Berichten jrg. 65, 1980, p. 700-706 (Molle 1980)
- H.E. Monsanto, Het veiligheidsvraagstuk in de nederlandse havens, Rotterdam 1943 (Monsanto 1943)
- Muurkrant Leiden, Kranen omhoog, de haven plat, Leiden 1979 (MK Leiden 1979)
- H.J. Noortman en G.C. Meeuse, (R)evolutie in de goederenbehandeling in de rotterdamse haven, Rotterdam 1966 (Noortman & Meeuse 1966)
- T.C. Osinga, Scriptie Havenvakschool, Leiden 1965 (getypt) (Osinga 1965)
- OVB, Rotterdamse havenstaking '79, z.p. z.j. (OVB z.j.)
- A. Peters jr., Havenarbeid is een vak, in: M&O jrg. 5, 1951, p. 341-354 (Peters 1951-1)
- —, Plaats, taak en werkzaamheden der Sociale Afdeling, in: idem, p. 355-373 (Peters 1951-2)
- —, De gezinsverzorging in de rotterdamse haven, in: idem, p. 374-378 (Peters 1951-3)
- —, Onderwijs, opleiding en vorming voor de rotterdamse haven, in: M&O jrg. 19, 1965, p. 67-73 (Peters 1965)
- L.J. Pieters, De werkgelegenheid in de haven van Rotterdam, in: Sociaal Maandblad Arbeid no. 29, 1974 (Pieters 1974)
- N.J. van Putten, Een aantal gegevens en opmerkingen over de zeehavens en zeehavenindustrialisatie van Zuidwest Nederland, z.p. 1970 (stencil) (Van Putten 1970)
- Regionaal Onderzoek Rijnmond, projektverslag 1981, Leiden 1981 (ROR 1981)
- Bob Reinalda, De rotterdamse haven- en zeeliedenstakingen in 1945 en 1946, in: TEU 14, 1973, p. 853-908 (Reinalda 1973)

- Rode Morgen, Tolerantie is voorbij, nu staken ik en jij.
Havenarbeiders aan het woord over hun staking, Amsterdam 1980
(Tolerantie is voorbij 1980)
- -, Laatste hijs in de stukgoed?, z.p. 1980 (Laatste hijs 1980)
- Rotterdam Europoort 1945-1970, G.E. van Walsum (red.), Rotterdam 1972 (RE 1972)
- Rotterdam Wereldhaven, laatste ontwikkelingen, Rotterdam 1970
(Wereldhaven 1970)
- De Rotterdamse havenstaking aug. - sept. '70, Rotterdam 1970
(verslag Sociale Academie Rotterdam, stencil) (Havenstaking 1970)
- Rotterdams Nieuwsblad, Verslag van een havenstaking 14 maart 1971
(RN-verslag 1971)
- -, Verslag van wilde staking Rotterdam 1979, Rotterdam 1979
(Dwalers en dweilers 1979)
- De Rotterdamse haven, kleurenbijlage bij Vrij Nederland 08-12-1979
(VN 8-12-1979)
- J.W. Rosenstok, Brochure over de N.V. Wm. Müller en Co's Erts- en
Scheepvaartbedrijf, Rotterdam 1930 (Rosenstok 1930)
- A. Schelling, The older dockworker, evaluation and follow-up of a
screening program, Rotterdam 1975 (Schelling 1975)
- P. Serton, Rotterdam als haven voor massale goederen, Nijmegen 1919
(Serton 1919)
- Arie Slaager, Klaar naar huis. 40 jaar rotterdamse haven, Rotterdam
1977 (Slaager 1977)
- Spartacus, 'In de rotterdamse haven', in: Spartacus jrg. 35, no. 5,
1975 (Spartacus jrg. 35, no. 5, 1975)
- A.J. Stakenburg, Sociale voorzieningen in de haven van Rotterdam,
in: M&O jrg. 5, 1951, p. 327-340 (Stakenburg 1951)
- -, Zakkendragers van Rotterdam, z.p. z.j. (Stakenburg z.j.)
- Stand van Zaken 1907-1957, 50 jaar arbeidsverhoudingen in de
rotterdamse haven, Rotterdam 1957 (door: A.J. Teychiné Stakenburg)
(SVZ 1957)
- Stuwadoorswet, Nederlandse staatswetten, editie Schuurman &
Jordens, no. 107, Zwolle 1972 (Stuwadoorswet)
- Subversief pamflet no. 3, Wilde staking van havenarbeiders
(Rotterdam 79): feiten, meningen en vraagtekens, Amsterdam 1979
(Subversief no. 3, 1979)

- J. Sunier, Ziekteverschijnselen na het lossen van Castormeel, in: M&O jrg. 3, 1949-1950, p. 436-440 (Sunier 1949)
- -, De gezondheidszorg in de haven van Rotterdam, in: M&O jrg. 5, 1951, p. 379-415 (Sunier 1951)
- SVZ, 1 jaar vakopleiding, 1949-1950, Rotterdam 1950 (SVZ 1950)
- -, Inleiding tot de stuwadoorsarbeid, Rotterdam 1962 (SVZ 1962)
- De Tribune, Onrust in de haven, in: De Tribune jrg. 9, no. 5, 1973 (Tribune jrg. 9, no. 5, 1973)
- Rode Tribune, Uitbuiting, gekonkel en verraad in Rotterdamse haven, in: Rode Tribune jrg. 5, no. 11, 1969 (RT jrg. 5, no. 11, 1969)
- -, Wie is wie in rotterdamse haven, Hitler-financier Thyssen koning van havenconcerns, in: Rode Tribune jrg. 5, no. 12, 1969 (RT jrg. 5, no. 12, 1969)
- -, Arbeidersmacht in rotterdamse haven, wat doen de vakbondsbestuurders?, in: Rode Tribune jrg. 6, no. 1, 1970 (RT jrg. 6, no. 1, 1970)
- Unctad, Multinational shipping enterprises, NY 1972 (Unctad 1972)
- P. Verhoog, De ontwikkeling van onze scheepvaart en havens, Amsterdam 1959 (Verhoog 1959)
- A. Vermeij, De stakingen in 1979 in Rotterdam, in: Het tijdschrift voor de politie 1980 (Vermeij 1980)
- J. Verseput, Kamer van koophandel en fabrieken voor Rotterdam 1928-1953, Rotterdam 1955 (Verseput 1955)
- Vervoersbonden FNV, Gaat het stukgoed goed stuk?, z.p. 1980 (FNV 1980)
- Joh. de Vries, Amsterdam - Rotterdam. Rivaliteit in economisch-historisch perspectief, Bussum 1965 (De Vries 1965)
- A.D. Wentholt, Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn, Rotterdam/'s Gravenhage 1973 (Wentholt 1973)
- Werkgroep Socialistiese Arbeidersvereniging, 25 nee!! 75 ja. De rotterdamse havenstaking van 1970, z.p. z.j. (Rotterdam 1975) (WSA 1975)
- P. van Zuuren, De menselijke factor in de rotterdamse haven, in: Economisch Statistische Berichten 24-10-1951, p. 789-791 (Zuuren 1951)

C. Tijdschriften en kranten

- Arbeidersmacht Rotterdamse Haven, 1970-1973 (AM)
- Bijdraaien, personeelsorgaan Seaport Terminals 1974 (Bijdraaien)
- Daad en Gedachte 1972- (Daad en Gedachte)
- Dien het Volk 1970-1971 (DhV)
- Does, personeelsblad van de GEM 1976- (Does)
- Financieele Dagblad 1967-1970 (FD)
- GEM, Port of grain (GEM)
- De Groene Amsterdammer 1973- (De Groene)
- Handels & Transport Courant 1965- (HTC)
- De Haven, Uitg. van de CBT 1947-1967 (De Haven)
- Havennieuws 1962- (HN)
- De Havenvuist 1979-1981 (Havenvuist)
- Van huis tot huis, personeelsorgaan ECT 1976 (Van huis tot huis)
- Internationale Korrespondentie, voorheen: Griekenlandbulletin 1971-1980 (IK)
- Klassenstrijd, uitg. Internationale Kommunisten Bond 1978- (Klassenstrijd)
- Leidsch Dagblad 1976-1980 (LD)
- Mededelingen, uitgegeven door de SVZ 1948-1962 (Mededelingen)
- Mens en Onderneming 1947-1977 (M&O)
- Nieuwe Strijd in het Transportbedrijf, uitg. OVB 1964-1965 (Nieuwe Strijd T)
- Onderweg, tweewekenkrant van de Vervoersbonden FNV 1979- (Onderweg)
- Politiek & Cultuur, uitg. CPN 1971- (P&C)
- Rode Morgen, uitg. Groep Marxisten-Leninisten 1976- (RM)
- Rode Tribune, uitg. Marxistisch Leninistisch Centrum Nederland, vanaf 1970 van: Kommunistiese Eenheidsbeweging Nederland 1967- (RT)
- Rode Vlag, uitg. Kommunistiese Arbeiders Organisatie 1978- (RV)
- Rotterdam Europoort, kwartaaluitgave van het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam 1961- (RE-hgR)
- Rotterdams Jaarboekje 1945-1979 (RT)
- Rotterdamse Havenkroniek, 3 delen, 1937-1939 (RH)
- Socialisties Zelfbeheer 1975- (SZ)
- Spartacus, uitg. Spartacusbond 1971- (Spartacus)
- Stand van Zaken, uitg. SVZ 1972-1979 (SVZ)
- Tijnl Uilenspiegel 1979 (Tijnl Uilenst.)

- De Tribune, uitg. Socialistiese Partij 1971- (Tribune)
- Tussenspel, personeelsblad van Incotrans (vanaf mei 1975 voortzetting onder de naam Het Spuigat) (Tussenspel, resp. Spuigat)
- Vaste Koers, uitg. FHV 1966-1979 (Vaste Koers)
- De Volkskrant 1972- (VK)
- Vrije Socialist 1977- (Vrije Socialist)
- Vrij Nederland 1969-1980 (VN)
- Wereldrevolutie, uitg. Internationale Kommunistiese Strooming 1979- (Wereldrevol.)

D. Statistieken

- Centraal Bureau voor de Statistiek, Sociale Maandstatistiek
- -, Statistiek der vakverenigingen van werklieden in Nederland, Bijdragen tot de statistiek van Nederland, nieuwe reeks LVII, deel 2, 1905 (CBS 1905)
- -, Statistiek der werkstakingen en uitsluitingen 1946-1960
- -, 75 jaar statistiek van Nederland, Den Haag 1975 (CBS 1975)
- -, Statistisch Zakboek
- Statistiek van Handel, Nijverheid en Verkeer, uitg. Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, 1947-1979

E. Verslagen, rapporten, dossiers

- Arbeidersmacht Rotterdamse Haven, Over containers, Rotterdam 1972 (AM-containers 1972)
- R. Bambang Oetomo, Rapport over de post-exitinterviews onder oud-havenarbeiders in Amsterdam en Rotterdam, Leiden 1960, SORAH-rapport 2 (stencil) (Bambang 1960)
- Bedrijfs Werk Groepen voorbereidingsstuk voor het KEN-kongres van 30/31 oktober 1971, z.p. z.j. (stencil) (BWG)
- 5e Benelux havenstudiedagen, Antwerpen 1968:
 - o J.Ph. Backx, De sociale toestand van de havenarbeider in vergelijking met deze van de werknemer in het algemeen (Backx 1968)
 - o E.J. van Dijk, Sociaal-economische studie van de havenarbeider (Van Dijk 1968)
 - o P.W. Klein, Historisch overzicht (Klein 1968)

- J. Bosman, Werkindeling en werktoewijzing in de rotterdamse en amsterdamse havenbedrijven, Leiden z.j., SORAH-rapport 5, strikt vertrouwelijk (stencil) (Bosman z.j.)
- CAO voor werknemers in de haven- en aanverwante bedrijven te Rotterdam 1947-1978 (CAO)
- Commissie Zeehavenoverleg, Kwalitatieve aspecten van de arbeidsmarktontwikkeling in zeehavengebieden, eerste deelrapport, 's Gravenhage 1980 (Zeehavenoverleg 1980)
- Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, Container Terminal Maasvlakte, Rotterdam 1975 (CTM 1975)
- R.W.A. Hermans, De beloning van havenarbeid, Leiden 1962, SORAH-rapport 18 (stencil) (Hermans 1962)
- International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA), Technische ontwikkelingen in het goederenvervoer, z.p. 1972 (ICHCA 1972)
- Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, dokumentatiemappen 2333, 2341, 2314 (IISG 2333, 2341, 2314)
- Jaarverslag der Inspectie van den havenarbeid 1942
- Jaarverslag van de inspectie van de havenarbeid 1946-1978 (Haveninspectie jv.)
- Jaarverslagen van de NV/BV:
 - o Containerterminal Prinses Margriet
 - o ECT
 - o Furness
 - o HAL
 - o Handelsveem
 - o HES
 - o ICT
 - o Internatio-Müller
 - o NSU (later: Nedlloyd)
 - o Pakhoed
 - o SHV
 - o F. Swarttouw 1945-
- Jaarverslagen, Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam (en beneden-Maas) 1946-1977 (KvK)
- Jaarverslagen, Vereniging Ongevallendienst voor de vervoer- en havenbedrijven, gevestigd te Rotterdam 1947-1967 (Jv-ongevallen)

- Kamer van Koophandel, dossiers:
 - o 93371 | Felshaven
 - o 1123 | Handelsveem
 - o 3850 | F. Swarttouw
 - o 108644 | Containerterminal Prinses Margriethaven en ECT
 - o 56281 | GEM
 - o 64333 | NTB
 - o 4344c | Furness
 - o 121212b | Pakhoed
 - o 129791 | NSU / Nedlloyd
- P. Looyen, Introductie van nieuwe havenarbeiders bij vier maatschappijen, Leiden z.j., SORAH-rapport 6, strikt vertrouwelijk (stencil) (Looyen z.j.)
- Nederlandse Stichting voor Statistiek, A 1433 sept. 1960, vertrouwelijk, Enquete havenarbeiders in opdracht van SORAH, 's Gravenhage (NSS 1960)
- -, A 1788, maart 1963, vertrouwelijk, Veiligheid en veiligheidsactie in de rotterdamse haven. Opinie-onderzoek havenwerkers in opdracht van de SVZ (NSS 1963)
- Overzicht van het jaar 1970-1971 vanaf 4 maanden voor de havenstaking, geschiedenis en ontstaan van de MLS-Rotterdam, z.p. z.j. (stencil) (Overzicht MLS)
- Pamfletten, berustend bij de Gemeentelijke Archiefdienst te Rotterdam van EVC, OVB en SVZ, 1949-1954
- Pamfletten van de GML, GAK, SP en IKS uit de havenstaking van 1979 (eigen kollektie)
- Pamfletten Veiligheidsactie 1948, Gemeentelijke Archiefdienst XXXI C 22
- Paritaire Kommissie Werkgelegenheid, De kadegebonden werkgelegenheid in de rotterdamse zeehaven, inleiding tot een diskussie, Rotterdam mei 1975 (PKW 1975)
- Personeelsenquêtes:
 - o 1e Waalhaven 1966
 - o 2e Eemhaven 1969
 - o 7e Pernis-Botlek 1967
 - o 8e Pernis-Botlek 1969
 - o Andere havens 1970 (P)

- Rapport betreffende: een werkclassificatie van functies bij de Haven- en aanverwante bedrijven, aangesloten bij de SVN te Amsterdam en SVZ te Rotterdam, Loontechnisch Bureau van de Algemeene Werkgevers Vereeniging, Haarlem 15 april 1959 (Werkclassificatie 1959)
- J. Riezenkamp, Havennota, Rotterdam 1979 (Riezenkamp 1979)
- F.J.Th. Rutten, Rapport voor de Scheepvaart Vereniging Zuid, Nijmegen 25 juli 1947 (Rutten 1947)
- -, Opleiding van bazen en havenarbeiders, Nijmegen 19 januari 1948 (Rutten 1948)
- Stakingen in de haven van Rotterdam ged. 1945 - heden, getypte lijst d.d. 18-01-1966 uit het SVZ-archief (SVZ-lijst)
- Stukgoed Rotterdam, Ontwikkelingen en perspectief-beleidsvoornemens, Rotterdam 1980 (Stukgoed 1980)
- Stukgoednota, schriftelijke reacties. Verslagen van de hoorzittingen op 21 en 22 januari 1981, Rotterdam 1981 (Stukgoednota 1981)
- Verslag van de werkzaamheden der Scheepvaart Vereniging Zuid 1940-1952, voortgezet onder de titel: SVZ, Verslag van de werkzaamheden over het jaar 1953- (SVZ-jv)
- Verslag van de werkzaamheden der Centrale Bond van Transportarbeiders 1945-1951 (CBTA-jv)
- Verslag van de Centrale Bond van werkers in het transportbedrijf, vakgroep haven en aanverwante bedrijven 1952-1954 (CBWT-jv)
- Verslag van de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (NBV-jv)

F. Andere bronnen

- Bertus en de posters, Oh M.E. wat doe je nou?, RCS 1096 (grammofoonplaat)
- Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, Knipseldienst op microfilm vanaf 1965
- Interview Huub Sanders, Cor Smit en Sjaak van der Velden met anonieme Rotterdamse kommunist, zomer 1976 (in eigen bezit)
- Lezing Jim Stavinga (stakingsleider in 1970 en 1979) in 1980 te Leiden

Noten per hoofdstuk

Noten bij hoofdstuk 1

1. SVZ 1962, p. 52-55.
2. Roland Holst 1902, p. 147-148; SVZ 1962.
3. Jansen & Giele 1980, p. 241, 243, 256.
4. Idem, p. 257; zie ook: Bouman & Bouman 1955.
5. Mol 1932.
6. Jansen & Giele 1980, p. 259.
7. Jansen 1979, p. 31.
8. Idem, p. 31-34; Jansen & Giele 1980, p. 253.
9. Jansen 1979, p. 42.
10. In dit verband vallen o.a. de namen Van Marken, Vlekke, Stork en Verkade te noemen, cf. Van der Velden 1977.
11. Roland Holst 1902, p. 162-163.
12. Jansen 1979, p. 67.
13. Brugmans.
14. Baggen 1978, p. 45.
15. RE 1972, p. 15.
16. De Vries 1973, p. 159 e.v.
17. Baggen 1978, p. 45; Riezenkamp 1979, p. 15.
18. Baggen 1978 - bijlage, p. 14 meldt dat de grootste olietankers in 1955 60.000 en in 1978 500.000 ton maten.
19. Baggen 1978, p. 17.
20. Idem.
21. RE 1972, p. 42, 120; HN mrt 1963.
22. HN mrt 1981.
23. Baggen 1978 - bijlage, p. 31; RE 1972, p. 106-107.
24. Zeehavenoverleg 1980, p. 65.
25. Baggen 1978, p. 41.
26. Backx 1929, p. 133-134.
27. De Haven 1934, p. 9.
28. De Haven 1912, p. 43.
29. De Haven 1934, p. 10.
30. Riezenkamp 1979, p. 29.
31. Idem, p. 13, tabel 2.
32. SVZ-jv 1965.

33. Backx 1929, p. 261; SVZ-jv 1947.
34. Baggen 1978, p. 44; SVZ-jv, verschillende jaargangen.
35. De Haven 1934, p. 10.
36. Backx 1929, p. 10.
37. 1950: 12.625 en 1970: 64.507 ton. Baggen 1978, p. 44; SVZ-jv 1950.
38. SVZ 1962, p. 113-120; RE 1972, p. 88, 121-126; Evans 1969, p. 25-26.

Noten bij hoofdstuk 2

1. Haven 31-10-1959; RH 2-1938; HN dec. 1970.
2. Noortman & Meeuse 1966, p. 4.
3. Loohuis 1952, p. 124-130.
4. Statistiek van Handel, Nijverheid en Verkeer, verscheidene jaren.
5. Staat 24. Graanelevatoren in de Rotterdamse haven, 1947-1977
 - o 1947: Vaste: 11 (vermogen 200), Drijvende: 27 (vermogen 500)
 - o 1950: Vaste: 9 (vermogen 200), Drijvende: 26 (vermogen 300)
 - o 1955: Vaste: 9 (vermogen 200), Drijvende: 24 (vermogen 300)
 - o 1960: Vaste: 11 (vermogen 225), Drijvende: 28 (vermogen 400)
 - o 1965: Vaste: 15 (vermogen 400), Drijvende: 28 (vermogen 400)
 - o 1970: Vaste: 15 (vermogen 400), Drijvende: 25 (vermogen 400)
 - o 1975: Vaste: 19 (vermogen 1.000), Drijvende: 26 (vermogen 400)
 - o 1977: Vaste: 23 (vermogen 1.200), Drijvende: 24 (vermogen 800)(Bron: Statistiek van Handel, Nijverheid en Verkeer). Het totaalvermogen kwam steeds meer bij de walelevatoren terecht: 1947: 17%, 1960: 18%, 1970: 38% en 1977: 59%.
6. Backx 1951, p. 322.
7. Idem; Jansen & Croese 1955, p. 268; Slaager 1977, p. 29.
8. Jansen & Croese 1955, p. 269-270.
9. Idem, p. 270.
10. Evans 1969, p. 23.
11. Noortman & Meeuse 1966, p. 8.
12. Staat 25. Stukgoedoverslag in miljoenen tonnen (SVZ-jv herberekeningen), 1963-1970
 - 1963: 16,1 | 1964: 16,1 | 1965: niet berekend | 1966: niet berekend | 1967: 15,2 | 1968: 16,1 | 1969: 17,1 | 1970: 19,8
13. RE 1972, p. 105.
14. Idem, p. 28.

15. Idem, p. 116; RJ 1965; Evans 1969, p. 24.
16. RE 1972, p. 114.
17. HN nov. 1969, aug. 1972. In 1970 werd 1,8% van het stukgoed per LASH/Seabee overgeslagen, in 1974 was dat 6,6%, 1978: 5,6% en 1979: 3,8%.
18. HN mrt 1970.
19. HN feb 1964. Ook wordt reeds gedacht aan een soort buizenpost (Zeehavenoverleg 1980) en slurry, d.i. het vloeibaar maken van vaste massagoederen als steenkool (SVZ-jv 1972, p. 13).
20. HN dec 1969.
21. RE 1972, p. 211-212.
22. RJ 1975; HN jan 1975.
23. AM-kontainers 1972, p. 9.
24. Evans 1969, p. 10-11.
25. Haven 24-12-1966.
26. HN apr. 1968.
27. RE 1972, p. 109.
28. HN juni 1963.
29. HN sept 1963.
30. RT jrg. 7, no. 7, 1971; Van Esveld 1972.
31. Wentholt 1973, p. 313; HN sept. 1967.
32. RT jrg. 5, no. 12, 1969.
33. Noortman & Meeuse 1966, p. 13-16.
34. SVZ-jv 1967.
35. HN mei 1966.
36. Statistiek van Handel, Nijverheid en Verkeer, verscheidene jaren.
37. AM-kontainers 1972, p. 11; CTM 1975, p. 54.
38. CTM 1975, p. 67.
39. AM 5; VN 20-12-1969, 11-4-1970.
40. 05-08-1972.
41. D & G jrg. 16, no. 11, 1980.

Noten bij hoofdstuk 3

1. FD 8/10-4-1967.
2. Kabopost 13-9-1979.
3. SVZ-jv 1979.
4. Onderweg 7-2-1980.

5. De gegevens zijn ontleend aan RJ, jaarverslagen van de bedrijven en de knipseldienst van het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam.
6. FD 19-4-1968; GAK 1980.
7. VN 8-12-1979.
8. Ter Hoeven 1963, p. 28-29.
9. Hoekema 1972, p. 28.
10. NSS 1960, t.o. p. 28.
11. Samenwerking tussen bedrijven, verbindingen met grotere kapitaalsbelangen en vestigingen in het buitenland bestonden ook eerder al. Het jaarverslag van de KvK over 1947 vermeldt samenwerking tussen C. Swarttouw en Thomsen bij het in gebruik nemen van een 10-tons laadbrug. De samenwerking tussen SSM, Lloyd, HAL en SHV in S.M. Heyplaat dateert van 1963. NEM had reeds vroeg aandelen in C. Swarttouw en tevens belangen in de GEM. Thomsen had vestigingen in Antwerpen, Hamburg en Amsterdam. Felshaven had in 1964 al belangen in Spanje.
12. RE 1972, p. 105; Baggen 1978, p. 46.
13. Backx 1929, p. 263.
14. RE 1972, p. 54, 101.
15. VN 8-12-1979.
16. RE 1972, p. 123.
17. RJ 1973.
18. FD 30-6-1967.
19. Dossier 3850 KvK.
20. HN okt, dec 1970; RE 1972, p. 100-102.
21. RE 1972, p. 85, 123; FD 26-9-1966.
22. VN 8-12-1979.
23. Maart, dec 1979, juli 1980.
24. VN 8-12-1979.
25. FD 19-1-1968.
26. GAK 1980; Onderweg 4-9-1980.
27. HN nov 1973.
28. HN sept 1980.
29. RE 1972, p. 101.
30. GAK 1980, p. 19.
31. Onderweg 4-9-1980.
32. SVZ 1957, foto t.o. p. 49.

33. Idem, p. 50.
34. Idem, p. 48.

Noten bij hoofdstuk 4

1. Jansen & Giele 1980, p. 259.
2. Jensen 1964, p. 241; Hoekema 1972, p. 30-31.
3. HN aug 1978, mei 1980; Stukgoednota 1981, p. 20.
4. Stukgoednota 1981, p. 20.
5. Zie bv. VK 1-12-1981.
6. Onderweg 4-9-1980; RM jrg. 4, no. 11, 1980.
7. Klein 1968, p. 4.
8. Bouman & Bouman 1955, p. 34.
9. Idem, p. 22.
10. Zie voor een analyse van dit proces: Zerowork, political materials 2.
11. Van Twist 1977, p. 19.
12. Ter Hoeven 1963, p. 65.
13. Haveninspectie-jv 1954.
14. Handels & Transport Courant 5-11-1966.
15. Bambang 1960, p. 31.
16. Ter Hoeven 1963, p. 185.
17. SVZ-jv 1961-1966; Verslag NBV 1961-1963.
18. SVZ-jv 1972; HN dec 1977.
19. VN 8-12-1979.
20. Bambang 1960, p. 8.
21. Bernard 1965, p. 53-54.
22. Eigen waarneming en oordeel.
23. Bernard 1965, p. 52-53.
24. Klein 1968, p. 5.
25. Mol 1932, p. 203.
26. Idem, p. 204; Gaastra 1975, p. 230.
27. Jensen 1964, p. 224-226.
28. Joinville 1930, p. 299-300.
29. Verslag CBWT 1952-1953.
30. RJ 1954.
31. Verslag CBWT 1952-1954; Jensen 1964, p. 233 e.v.
32. Jensen 1964, p. 233 e.v., 240-246.
33. RH 3, 1939.

34. Jensen 1964, p. 246.
35. SVZ-jv 1978.
36. Vaste Koers sept 1970; RN 29-8-1970 (aantal opstappers van 300-500 per dag).
37. Bernard 1965, p. 103.
38. Mededelingen 29-10-1948; Havenvuist 1, 1980.
39. Staat 26. Ontwikkeling prijsindexcijfers Nederland-Rotterdam, 1951-1961
(1951 = 100): 1952: 101/101; 1953: 101/103; 1954: 105/105; 1955: 106/107; 1956: 108/108; 1957: 119/121; 1958: 122/123; 1959: 123/124; 1960: 126/128; 1961: 128/130 (Bron: Statistisch Zakboek).
40. In 1949 ging het CBS ervan uit dat 37,7% aan voedsel opging. In 1959/60 was dit gedaald tot 32,7% om in 1964 weer te stijgen naar 34,9%. In 1969 daalde het naar 32,2% en in 1975 verder naar 28%.
41. Havenvuist 1, 1980.
42. Zie ook Van Driel 1977-2.
43. Reinalda 1973, p. 854-855.
44. KvK-jv.
45. RJ 1963, 1966; Verslag NBV 1964-1966.
46. GAK 1979, p. 39.
47. Grafiek 9: Ontwikkeling van het reël basisloon in indexcijfers, 1947-1961 (1947 = 100). Prijzen vs loon kruisten pas in 1955 in het voordeel van het loon (Bronnen: CBS; Ter Hoeven 1963, p. 403).
48. Van Doorn 1976, p. 45.
49. Windmuller 1970, p. 364.
50. Staat 27. Verhouding lonen der Rotterdamse CvA-arbeiders en de pendelaars, 1962-1966 (Pendel = 100): 1962: 105; 1963: 98; 1964: 97; 1965: 97; 1966: 97 (Bron: SVZ-jv).
51. Siljee 1977-2.
52. SVZ 1957, p. 105.
53. Jensen 1964, p. 226.
54. Windmuller 1970, p. 285.
55. Verslag NBV 1958-1960.
56. CAO's.
57. CAO's.
58. CAO 1948-1949.
59. RN 14-10-1970.

60. Havenvuist 3, 1980.
61. HN sept 1971.
62. Spartacus jrg. 35, no. 5, 1975.
63. RT 21 en 25, 1973.
64. Spartacus jrg. 35, no. 5, 1975; HN aug 1973.
65. SVZ-jv 1974.
66. Paul Rosenmüller van de FNV in 1982 (De Groene 28-4-1982).
67. VK 12-2-1981.
68. GAK 1979, p. 29.
69. IPSO 1973, p. 26.
70. De Jong 1974, p. 13.
71. Staat 28. Aantal arbeiders dat overuren maakt per week (%), 1954-1966
1954: 15,8% | 1955: 12,5% | 1956: 10,9% | 1957: 10,4% | 1958: 9,7% |
1959: 12,7% | 1960: 12,9% | 1961: 10,6% | 1962: 6,0% | 1963: 5,7% |
1964: 4,9% | 1965: 5,5% | 1966: 7,0% (Bron: CBS).
72. VN 8-12-1979.
73. AM, Havenvuist e.a.
74. Vaste Koers sept-okt 1977.
75. GAK 1979, p. 22-23.
76. Van Huis tot Huis 29-6-1978.
77. GAK 1979, p. 28.
78. CAO's.
79. Webb 1901; De Jong 1956; Brill 1979.
80. Pannekoek 1946, p. 50-51.
81. SVZ 1957, p. 18, 28; Mol 1932; Brautigam 1956.
82. SVZ 1957, p. 56.
83. Gaastra 1975, p. 231-232.
84. Treub 1916.

Noten bij hoofdstuk 5

1. Bernard 1965, p. 12-13; SVZ 1962, p. 22-24; Werkclassificatie 1959.
2. Van Huis tot Huis 12-7-1979.
3. Havenvuist 9, jan. 1981.
4. Bernard 1965, p. 13; SVZ 1962, p. 26.
5. CAO GEM, Grainwave 1977.
6. Bernard 1965, p. 14; SVZ 1962, p. 25.

7. CAO-machinaal bedrijf 1975.
8. Korsakov 1972, p. 538.
9. CAO-stukgoedbedrijf 1978.
10. Bambang 1960, p. 26.
11. VN 8-12-1979.
12. Idem.
13. Idem.
14. CAO-1960.
15. CAO-1957, 1962-1963; Jaarverslag NBV, 1961-1963.
16. Bambang 1960, p. 32.
17. Persoonlijke herinnering uit Rotterdam.
18. Bambang 1960, p. 20.
19. Ter Hoeven 1963, p. 202.
20. GAK 1979, p. 23.
21. Ter Hoeven 1963, p. 197.
22. GAK 1979, p. 19.
23. Serton 1919, p. 162.
24. Geciteerd bij Miller 1969, p. 306.
25. Backx 1929, p. 146.
26. RH 2, 1938.
27. Peters 1965, p. 67.
28. Hall & Jones 1950, p. 40.
29. Van Tulder 1962, p. 17.
30. Ter Hoeven 1963, p. 46.
31. Idem, p. 20-21.
32. Haven 15-6-1963.
33. Bernard 1965, p. 19.
34. Osinga 1965, p. 4; SVZ 1950.
35. Rutten 1947.
36. Idem, p. 3.
37. Idem.
38. Peters 1951, p. 343-344.
39. Bernard 1965, p. 19.
40. Osinga 1965, p. 6.
41. J.C. van Marken, in: De Fabrieksode 8-7-1882.
42. Peters 1965, p. 72.
43. Bernard 1965, p. 16.

44. Idem, p. 12.
45. Connolly 1972, p. 560.
46. Zie Vreeman 1980, Katernen 1978 en Braverman 1974.
47. Zeehavenoverleg 1980, p. 32.
48. GAK 1979, p. 25.
49. VN 8-12-1979.
50. Havenvuist 8, 1980.
51. Noortman & Meeuse 1966, p. 9.
52. Zeehavenoverleg 1980, p. 16.
53. GAK 1979, p. 22.
54. Idem, p. 25.
55. CAO.
56. RE 1972, p. 170.
57. Does 5, 1979.
58. Mededelingen 1948; 2-4, 9-7, 29-10.
59. Bambang 1960, p. 21.
60. VN 8-12-1979.
61. HN 1971 (Directe kosten van havenongevallen bedroegen f 2.200.000).
62. GAK 1979.
63. Boomgaard 1977.
64. Miller 1969.
65. Mooi beschreven in: Mens 1950.
66. Ter Hoeven 1963, p. 439.

Noten bij hoofdstuk 6

1. Marx 1867, hfdst. 5.
2. Tronti 1971, p. 107.
3. ME 1848, p. 55.
4. Mandel 1976.
5. Windmuller 1970, hfdst. 7; Beschrijving vanaf 1967: zie Van Doorn 1976.
6. Veel van de loonstijging uit dat jaar werd gebruikt om de zwarte lonen te 'witten'.
7. Windmuller 1970, p. 325.
8. FNV 1977-1.
9. Roth 1977, hfdst. IV, a.
10. Van Doorn 1976, p. 48.

11. Zie grafiek 7.
12. Van Doorn 1976, p. 161; Den Hartog 1974.
13. Van Ingen 1978.
14. Montano 1975; Bruseker 1974.

Noten bij hoofdstuk 7

1. Coomans 1976, p. 292.
2. Idem, p. 303; RJ 1945.
3. Coomans 1976, p. 304-307; Reinalda 1973, p. 862-864.
4. Reinalda 1973, p. 884-886; Coomans 1976, p. 364-366.
5. RT 1947.
6. RJ 1955; KvK-jv; Haven no. 8, 1955.
7. RJ 1950; pamflet ABT 3-6-1953; Vaste Koers jrg. 6, no. 3, 1970.
8. Arbeidsreglement voor werknemers in dienst van de SHB.
9. VN 8-12-1979.
10. SVZ 1957, p. 94.
11. Idem, p. 153-154.
12. HN aug-sept 1976.
13. SVZ-jv 1963, 1965, 1966.
14. Zie Van der Velden 1977.
15. Van Marken 1881.
16. SVZ 1957, p. 29.
17. Idem, p. 100-103.
18. Slaager 1977, p. 16.
19. SVZ 1957, p. 145.
20. SVZ-jv 1940-1947; SVZ 1957, p. 146-148.
21. Mr. M.J.A. Moltzer, in: Peters 1951, p. 355.
22. RJ 1950.
23. Peters 1951, p. 359-362.
24. Mededelingen 1949-1952; SVZ-jv 1952; pamfletten OVB/ABT.
25. Haven no. 4, 1952.
26. Van Zuuren 1951.
27. Monsanto 1943.
28. Slaager 1977.
29. HN sept. 1963.
30. Ter Hoeven 1963, p. 339.
31. Hoekema 1972, p. 324-325.
32. Vlekke 1901, p. 20, 23.

33. Marx 1867, p. 400.
34. Brown 1977, p. 271.
35. Brockhaus 1975, p. 14-16; Coriat 1981, p. 18.
36. Hermans 1964, p. 15.
37. Coriat 1981, hfdst. 3.
38. Idem, p. 68.
39. Braverman 1974, p. 143.
40. Küter 1903, p. 223.
41. Stakenburg z.j.
42. VN 8-12-1979.
43. Mol 1932, p. 177.
44. Idem, p. 180.
45. Zie wel: Scheffer 1971.
46. Brown 1977, deel 5; Coriat 1981, hfdst. 3; Roth 1977; Snels 1976.
47. Teulings 1976, hfdst. IX.
48. Slaager 1977, p. 43.
49. Idem, p. 10.
50. SVZ 1957, p. 119.
51. Van Dael 1937.
52. SVZ-jv.
53. Backx 1951, p. 324-325.
54. Scholten 1981, p. 21.
55. SVZ-jv 1964.
56. Haven 2-11-1957.
57. Slaager 1977, p. 29.
58. Haven 10-1-1959.
59. Slaager 1977, p. 43.
60. Berekend via overslag minus olie gedeeld door aantal arbeiders.
61. RE-hgR 1964-2, p. 9.
62. GAK 1979, p. 22.
63. Van Haperen 1972, p. 37.
64. VK 29-5-1981; Havenvuist 21, 1981.
65. VN 8-12-1979.