

Scheepsbouwers

Eerst in de tweede helft van de 19^{de} eeuw ontwikkelt zich in Nederland de metaalindustrie. Alhoewel er eerder sprake is van plaatselijke organisaties komt de vakorganisatie onder metaalbewerker eerst tegen het einde van de 19^{de} eeuw van de grond. Het duurt tot de jaren twintig van de 20^{ste} eeuw al eer de metaalbewerkerbonden toonaangevend zullen zijn in de Nederlandse arbeidsverhoudingen.

Het ijzeren tijdperk

Het dal (Gorge) van de Severn in Engeland is de bakermat van het 'moderne' gietijzer en de geboorteplaats van de 'Industriële Revolutie'. Het is Abraham Darby, een Quaker en messinggieter, die er in 1709 in slaagt, in een gehuurde oude houtskooloven, ijzer te smelten met goedkope kolen in plaats van dure houtskool. Darby staat met zijn ontdekking aan de wieg van de Industriële Revolutie. Zijn gietijzer zal de wereld van aanzien doen veranderen. Alle omstandigheden die uiteindelijk tot succes leiden zijn in de Gorge aanwezig: waterkracht, transport over water, kolen, erts en kalksteen voor de toeslag. Het duurt evengoed toch nog zes jaar voor Darby een goed product levert en dan nog voor een beperkte markt. Gietijzer is hard en niet goed smeedbaar en derhalve alleen geschikt voor gietstukken. Vooralsnog blijft smeedijzer, geproduceerd in hoogovens gestookt met houtskool, in gebruik. Eerst nadat ontdekt is hoe in een z.g. Cupoloven door poedelen (opnieuw verhitten en roeren) het koolstofpercentage kan worden verlaagd, komt er een 'taaiër' soort ijzer, dat ook als smeedijzer bruikbaar is. De Industriële Revolutie is allerminst een 'revolutie', maar een ontwikkeling van jaren en jaren. Het meest interessant zijn de min of meer parallelle gebeurtenissen die elkaar beïnvloeden en versterken. De samenhang laat zich niet in een paar woorden duiden, daarvoor is het te complex. Het is een spectaculaire evolutie, vanwege zijn duurzame en indringende invloed op de samenleving, maar geen revolutie hetgeen immers een fundamentele verandering met onmiddellijke ingang betekent. Je kan zeggen dat de 'Industriële Evolutie' zijn basis vindt in ijzer en kolen. Samen maken ze de (stoom)machines. Ze leveren de energie en de apparatuur. De 19^{de} eeuw zou je met enige dichtertelijke vrijheid het ijzeren tijdperk kunnen noemen. Gietijzer aanvankelijk alleen aangewend voor huishoudelijke attributen, als potten en pannen krijgt een steeds bredere toepassing. Het meest in het oog springend is het gebruik van ijzer als constructiemateriaal van bruggen, stationoverkappingen en grote hallen zoals, het Paleis van Volksvlucht te Amsterdam en schepen. 'Wolkenkrabbers' zoals het beroemde New York Statebuilding worden mogelijk vanwege de toepassing van staalconstructies. Ook veel 'straatmeubilair' zoals lantaarnpalen is van ijzer. Zowel de beperkte binnenlandse vraag als het ontbreken van de nodige grondstoffen zijn bepalend voor de ontwikkeling en het karakter van de Nederlandse metaalindustrie. Ondanks deze beperkingen is het aan het eind van de 19^{de} / begin 20^{ste} eeuw een belangrijke tak van industrie.

Zeemanscolleges

Scheepvaart is belangrijk voor Groningen. Dat komt niet alleen tot uiting in de aanwezigheid van scheepswerven, maar ook door de maatschappijen die zich vanuit de Groninger Veenkoloniën bezig houden met vooral de kustvaart naar Engeland, Noord-Duitsland, Scandinavië en de Oostzee. De zeelieden organiseren zich al vroeg in de 19^{de} eeuw in zogenaamde 'zeemanscollege's'. De Groninger Veenkoloniën kenden verschillende van deze zeemanscolleges. De winter-maanden, als de meeste zeeschepen in de thuishaven lagen, zijn de drukste maanden voor de colleges.

Naast gezelligheidsverenigingen zijn de colleges belangenverenigingen. De zorg voor gezinnen, die achterblijven na een scheepsramp, worden door speciaal daarvoor ingestelde fondsen verlicht. In Veendam ontstaat in 1817 het college *Tot Nut der Zeevaart. De Vooruitgang* in Sappemeer en *De Voorzorg* in Nieuwe Pekela volgen in 1827 en 1831. In Oude Pekela wordt in 1851 *De Trouw* en Stadskanaal sluit de rij met *L Union*. Enkele colleges blijven tot in de 20^{ste} eeuw bestaan als laatste De Voorzorg te Nieuwe Pekela die het tot in de jaren '30 weet vol te houden.

Bron: Veenkoloniaal Museum Veendam

De ijzerproductie in Nederland is in het midden van de 19^{de} eeuw bescheiden. Wel is er sprake van een groot aantal gieterijen, bliklagerijen en (grof-)smederijen. Het betreft kleinschalige bedrijven, die weinig gemechaniseerd en gespecialiseerd zijn en voornamelijk producten op bestelling leveren voor huishoudelijk gebruik of voor het leger. Na 1850 komt de machine-industrie op en is er sprake van toenemend gebruik van ijzer voor de scheepsbouw en voor constructiedoeleinden.

Scheepsbouw

Groningen is een van de vroegst geïndustrialiseerde gebieden in Nederland. De vorm die de industrialisatie hier aanneemt wordt wel een 'agrarisch-industriële complex' genoemd. Vanaf 1850 maakt de landbouw een sterke groei door en op het Groninger platteland vestigen zich een aantal industrieën die min of meer met de landbouw zijn verbonden. Naast de landbouw-industrie in engere zin, zoals de strokarton-, aardappelmeel- en zuivelindustrie zien we confectie, steen-

bakkerijen en de al langer bestaande scheepsbouw. Scheepsbouw vinden we met name in de agglomeraties: Veendam-Wildervank, Hoogezand-Sappemeer en in de beide Pekela's. De Groninger scheepsbouw dankt zijn ontstaan aan de ontginning van de hoge venen in het zuiden van de provincie. De kanalen die worden gegraven om de gewonnen turf af te kunnen voeren worden gedurende de 17^{de} en 18^{de} eeuw bevaaren door binnenschepen. Als de vraag naar turf in Holland toeneemt nemen deze schepen ook deel aan de vaart over de Wadden en de Zuiderzee en ondernemende schippers breiden dat uit met de vaart op Noord-Duitsland en later naar de Oostzee en Engeland. Voor de bouw en reparatie van de eerste turfscheepjes zijn werven nodig die daarna ook de bouw van de groeiende vloot aan wadvaarders voor hun rekening nemen. De economische crisis rond 1870 de overgang naar de bouw van ijzeren schepen veroorzaken dat veel oude werven verdwijnen. Rond 1900 is de bedrijvigheid weer aangetrokken en worden er weer volop kustvaarders gebouwd in de vorm van twee- en driemastschoeners. Dit type zeilschip houdt het nog het langste vol in de concurrentie met de mechanisch voortbewogen schepen. De overgang gaat geleidelijk maar tegen 1930 is de motorkustvaarder algemeen in gebruik en het zeilschip uitzondering geworden. In het midden van de 20^{ste} eeuw zijn er een twintigtal werven actief langs de kanalen van het Noorden.

Metaalbewerkeren organiseren zich

In oktober 1889 komt hert bijna tot een staking op de machinefabriek en scheepswerf van de gebr. Smit in Hoogezand. Het ontslag van een werknemer is de directe aanleiding. Uit solidariteit dreigt een deel van het personeel het werk neer te leggen. De kwestie loopt toch nog met een sissert af en het ontslag wordt ingetrokken. Drie weken later wordt wel de voorzitter van de Sociaal Democratische Bond (SDB) in Hoogezand-Sappemeer ontslagen omdat hij het woord voerde namens de protesterende werknemers. Dat de SDB de leiding heeft is niet zo verwonderlijk aangezien een vereniging van metaalbewerkeren eerst enige jaren later wordt opgericht. Aanleiding tot oprichting is alweer een conflict bij gebr. Smit. In oktober 1892 moet de zestienjarige Jacob Buining, in met cholera besmet water een ketting onder het roer van een schip aanbrengen. Protesterende werknemers worden in opdracht van Smit, die niet alleen werfbaas, maar ook wethouder is, door de politie van de werf verwijderd. Enkele dagen later wordt door de SDB een protestvergadering georganiseerd. De 450 aanwezigen trekken op naar het huis van Smit, die de bui zag hangen en naar Groningen is uitgeweken, en slaan de ruiten in. Door de burgemeester wordt daarop een samenscholingsverbod afgekondigd. De vereniging van metaalbewerkeren treedt in 1893 toe tot de in 1886 opgerichte Algemeene Nederlandsche Metaalbewerkerenbond (ANMB). De Hoogezanders maken propaganda tochten naar naburige plaatsen om ook tot oprichting van een vereniging te komen. Veel succes boeken ze daar

Jan Wacht

Wacht, geboren op 19 september 1885 te Wildervank, wordt door de erbarmelijke sociale omstandigheden in de Groningse veenkolonien getekend voor het leven. Op elfjarige leeftijd gaat hij in de leer bij smederij Baas in Wildervank. Als jongmaatje werkt hij twaalf tot dertien uur per dag voor de 'beloning' van drie gulden per maand. Op twintigjarige leeftijd, op 17 december 1905, richt hij te Stadskanaal, waar hij werkt als metaaldraaier, een afdeling van de Algemeene Nederlandsche Metaalbewerkerenbond (ANMB) op. Een nogal opmerkelijk initiatief aangezien deze bond in 1905 nog nauwelijks enige omvang kent; nog geen 800 leden verdeeld over 21 afdelingen, vrijwel uitsluitend in het westen van het land. Zijn vertrek naar Assen is de start van een jarenlange 'omzwerving' door het land. In 1906 treffen we hem aan in Amsterdam, waar hij al snel deel uitmaakt van het bestuur van de ANMB. Hij werkt als draaier bij Spijker, maar wordt in 1908 ontslagen vanwege de verkoop van propaganda materiaal. Hij komt in Amsterdam op de 'zwarte lijst' en vertrekt naar Delft. Zijn propagandistische activiteiten zorgen ervoor, dat hij ook in Delft zonder werk komt. Wacht werkt daarna achtereenvolgens in Rotterdam, Eindhoven en Hoorn. Begin 1910 is hij terug in de hoofdstad en maakt weer deel uit van het Amsterdamse bestuur. Door de ledengroei kan de ANMB zich een groter bezoldigendencorps permitteren. Wacht wordt in 1916 betaald bestuurder en keert terug naar zijn geboortestreek. Naast bestuurder is hij ook redacteur van het blad *De Jonge Metaalbewerker*. Hij kiest domicilie in de stad Groningen alwaar hij wordt ingeschreven in het bevolkingsregister als propagandist. De term van bestuurder is dan nog nauwelijks gangbaar. Het voornaamste werk is dan ook het 'uitbouwen' van de organisatie die op veel plaatsen van de grond af gestalten moet krijgen. Vijf jaar lang werkt Wacht aan de opbouw van de bond, dan wordt 'tijdelijk' overgeplaatst naar Rotterdam. De overplaatsing is nodig vanwege het vele werk in het Rotterdamse waar de kern ligt van de grote metaalstaking in 1921. Het organisatorisch talent van Wacht zorgt er voor dat 'tijdelijk' 'permanent' wordt. Tot aan zijn pensioen in 1948 zal hij in Rotterdam als bestuurder blijven werken. In 1954 verschijnt er van zijn hand *Heet voor de vuren*, de geschiedenis van de ANMB in Rotterdam.

niet mee. Alleen in Veendam ontstaat er een zustervereniging van metaalbewerkeren met weinig leden. In 1896 zijn beide verenigingen alweer verdwenen. Het zal tot 1908 duren aler er een duurzame afdeling van de ANMB wordt opgericht in Hoogezand-Sappemeer. Veendam zal eerst in 1914 volgen, al is er tussen 1906 en 1909 ook al sprake van een afdeling. Drie keer is hier dus scheepsrecht. In zijn geheel komt de organisatie onder de metaalbewerkeren laat en traag op gang. Slechts de stad Groningen, Hoogezand-Sappemeer en Veendam kennen in de 19^{de} eeuw een vereniging van metaalbewerkeren, die allen slechts enkele jaren bestaan. Eerst in de 20^{ste} eeuw krijgt de ANMB in het Groningse enige voet aan de grond. Duurzame afdelingen komen tot stand in: Groningen (1902), Winschoten (1912), Stadskanaal (1916), Oude Pekela (1918) en Appingedam (1931). In alle gevallen zijn er meerdere pogingen aan de definitieve oprichting voorafgegaan.

Jaren zestig

In de jaren zestig van de 20^{ste} eeuw groeit de industriële werkgelegenheid in Nederland en niet in het minst in de metaalindustrie. Ook in Groningen groeit de werkgelegenheid in deze bedrijfstak, met uitzondering van de scheepsbouw. De scheepsbouw vertoont zelfs een achteruitgang ten opzichte van de jaren vijftig. Er zijn twee oorzaken aan te wijzen voor de achteruitgang van de noordelijk scheepsbouw: er wordt weinig gedaan om nieuwe werkmethoden te ontwikkelen en vanwege de markt die om grotere schepen vraagt, die in Groningen niet kunnen worden gebouwd vanwege de beperkte afmetingen van de waterwerken. De organisatiegraad in het noorden is hoog en op de werven nog wel het hoogst van al. De ANMB in Groningen kent een organisatiegraad van meer dan 40%. De totale organisatiegraad – inclusief de christelijke en katholieke bond van metaalbewerkers – is ruim 52%. Deze hoge organisatiegraad is opmerkelijk aangezien landelijk de ANMB een organisatie kent van circa 20%. De arbeidsverhoudingen in de jaren zestig kenmerkt zich door overleg. De landelijke cao voor de metaalindustrie regelt de arbeidsvoorwaarden in de bedrijfstak, terwijl overleg per onderneming zorgt voor de invoering van regelingen die in het raam van de cao zijn afgesproken. Op de werven wordt veelal in de vorm van ‘aangenomen werk’ gewerkt waarvoor een contract wordt opgesteld volgens een overeengekomen ‘raamcontract’. Door de uitwerking van de aangenomen werk contracten is de overdienstenpercentage op de werven groter dan elders in de metaalindustrie en kan wel oplopen tot 80%. Er bestaan in de metaalindustrie twee cao’s. Een voor handarbeiders (cao-a) en een voor beampten (cao-b). In het midden van de jaren zestig worden afspraken gemaakt om beide cao’s te integreren tot een nieuwe cao, de zogenaamde cao-c. De wijze van invoering is per onderneming. Het betekent dat per onderneming overleg gevoerd moet worden om de arbeidsvoorwaarden van de handarbeiders en beampten te integreren. Verschillen zijn er onder meer in vakantie en pensioen, maar ook in de tertiaire arbeidsvoorwaarden zoals vrijaf voor doktersbezoek. Het allerbelangrijkste is echte de afstemming van de loonschalen. Allereerst wordt daarvoor een nieuw functieclassificatiesysteem ingevoerd, die anders dan voor die tijd beampten en handarbeiders gelijkelijk behandelt. Daarna wordt een nieuw loongebouw afgesproken waarin vrijwel het gehele personeel in is terug te vinden. Zodra er overeenstemming is bij een onderneming wordt cao-c van toepassing en vervallen de afzonderlijke cao’s a en b. Door de invoering per bedrijf zal het tot ver in de jaren zeventig duren alvorens in de gehele bedrijfstak cao-c is ingevoerd en de cao’s a en b niet meer worden afgesloten.

Wijnand Segaar

De carrière van de in 1890 geboren Wijnand Hermanus Segaar is welhaast het spiegelbeeld van die van Jan Wacht. Wordt Wacht in Groningen geboren en komt hij na enige omzwervingen als bestuurder in Rotterdam terecht, Segaar wordt in Rotterdam geboren en komt na enige omzwervingen als bestuurder in Groningen terecht. Segaar die bankwerker is komt, na actief te zijn geweest in Amsterdam in 1920 in dienst van de ANMB als bode-administrateur met als standplaats Nijmegen. Hij is daar ook politiek actief voor de SDAP in de gemeenteraad. Kort na elkaar wordt hij in de functie van bode-administrateur eerst overgeplaatst naar Schiedam (1926) en vervolgens naar Groningen (1927). Anderhalf jaar later volgt zijn benoeming tot bode-propagandist voor het noorden van het land. Segaar betoont zich een zeer actieve en succesvolle bestuurder en onder zijn leiding groeit de bond in Groningen van 750 naar 2500 leden. Segaar neemt in 1941 ontslag, omdat hij onder de Duitse bezetting niet verder wenst te werken. Hij voorziet in zijn onderhoud als verkoper van plaatwerken. Geruime tijd wordt hij door de Duitsers opgesloten in St. Michielsgestel. Na de bevrijding pakt hij het werk voor de bond in het noorden weer op, echter nog maar voor korte tijd want in 1946 wordt hij door congres gekozen tot hoofdbestuurder.

Om het optillen van de onderkant

De Industriebonden van NVV en NKV zijn op 1 januari 1972 nog maar net met hun werkzaamheden gestart als een van de grootste naoorlogse conflicten zich begint af te tekenen. De inzet is in wezen simpel: geen centen, maar procenten. De voorstellen voor een nieuwe cao in de metaalindustrie worden in het najaar van 1972 ingediend. De werkgevers wijzen het nivelleringsvoorstel voorstel af. Na het stellen van een ultimatum breekt op 20 februari 1973 een staking uit die zich al snel uit zal breiden tot 51 bedrijven verspreid over het hele land. Op 14 maart gaan 450 werknemers in staking bij de werven E.J. Smit te Westerbroek, Van Diepen te Waterhuizen en Bodewes te Hoogezand. De actiecentra bevinden zich in het Dorpshuis te Westerbroek en in Café Berg in Hoogezand. Onder de werknemers bestaat grote actiebereidheid, maar de actieleiding wenst te verkomen dat de verveling gaat toeslaan en organiseert rond de staking niet alleen de broodnodige bijeenkomsten om de stakers te informeren over het verloop van de strijd, maar ook bijeenkomsten ter ‘ontspanning’ waar bijvoorbeeld de ‘Hoogoven-film’ wordt vertoond. Ook een demonstratie naar het gemeentehuis om een petitie aan te bieden ontbreekt niet. Voor de stakers is het gebrek aan medezeggenschap op de werven een belangrijk motief om aan de staking deel te nemen. De directies betrekken de werknemers niet of nauwelijks bij besluiten. De ondernemingsraden, voorzover ze bestaan, worden door de bedrijven niet of nauwelijks geïnformeerd over de gang van zaken op het bedrijf. Stakingsleider Henk Oldenburger zegt het aldus: “Je mag meepraten zolang het in hun in verhaal past, daarna is het afgelopen.”

De sfeer tijdens de staking is gespannen. De werkgevers geven er blijk van geen enkel begrip te hebben voor de grieven van hun personeel. Directeur Van Diepen verklaart aan de pers: "Als ik een handgranaat had gooide ik hem boven op het Dorpshuis in Westerbreek." Bij Smit staat een schip op de helling die op de dag waarop de staking uitbreekt te water zou worden gelaten. Smit doet een poging om met gebruik van koppelbazen 's nachts de tewaterlating te laten uitvoeren. De stakers krijgen lucht van het voornemen en leggen een hecht cordon rond de werf. De busjes met koppelbaaspersoneel moeten rechtsomkeert maken. Op 4 april gaat ook het personeel van Pattje in staking waardoor het aantal stakers groeit naar 540. Op 13 april wordt de staking bij de werven in Hoogezand/Sappemeer opgeschort. De werknemers bij Philips in Winschoten en Stadskanaal nemen het stokje over en zetten de staking voort. Henk Oldenburger: "Als je een concreet resultaat moet noemen is er nog niets bereikt want de actie gaat in andere bedrijven voort. Wat hier in Hoogezand e.o. bereikt is, is dat de werven die een heel stuk uit elkaar lagen veel dicht bij elkaar zijn gekomen. Er is een belangrijk stuk solidariteit gegroeid." De acties voor het 'optillen van de onderkant' worden beëindigd door het z.g. 'Paasbestand'. De bonden maken een eind aan de stakingen om weer in onderhandeling met de werkgevers te kunnen komen. Het over de hoofden van de stakers afkondigen van dit Paasbestand zet veel kwaad bloed. De cao's worden uiteindelijk met compromissen afgesloten. Nergens wordt het 'geen procenten, maar centen' gerealiseerd, maar wel combinaties van beide door vloeren in de prijscompensatie af te spreken en/of de prijscompensatie af te toppen.

Herstructurering

De wereldwijde crisis in de scheepsbouwindustrie treft ook de werven in Groningen. De door de regering ingestelde 'Beleidscommissie Scheepsbouw' brengt begin 1977 het *Beleidsplan voor de herstructurering van de Nederlandse scheepsbouw* uit. In het beleidsplan worden de Nederlandse werven in vijf groepen ingedeeld die elk een begeleidingscommissie krijgen bestaande uit werknemers en werkgevers en een onpartijdig voorzitter. Doel van deze begeleidingscommissies is het opstellen van een herstructureringsplan voor hun groep van werven. De noordelijke scheepsbouw worden ingedeeld in werfgroep 5 met oud minister-president Biesheuvel, die commissaris is bij de werf Amels in Friesland, als onpartijdig(!) voorzitter. Het rapport dat voor werfgroep 5 wordt opgesteld wordt zolang mogelijk voor de werknemers en hun vertegenwoordigers geheim gehouden. De werkgevers hebben het rapport al twee weken in handen voordat enige dagen voor het overleg de werknemers ook inzage krijgen. Het bevordert het vertrouwen tussen werknemers en werkgevers, wat toch al geen sterk punt is in de scheepsbouw, niet. Voorgesteld wordt om de noordelijke werven intensiever samen te laten werken door de bedrijven op te laten gaan in twee holdings: Conoship-Amels en Nescos. Tevens moet er een stevige personele afslanking plaatsvinden zonder

De Vakbondshistorische Vereniging

Dit voorlichtingsblad is tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van de Vakbondshistorische Vereniging (VHV). De VHV is een centrum voor mensen die de geschiedenis van de vakbeweging levend willen houden. De VHV is uniek. Leden van FNV, CNV en MHP werken er in samen. De VHV verzamelt historisch materiaal op het gebied van de arbeidersbeweging en zorgt voor goede bewaring en conservering door het onder te brengen bij het Vakbondsmuseum en het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG). De VHV organiseert bijeenkomsten, stimuleert publicaties van artikelen en boeken en geeft vier maal per jaar een nieuwsbrief uit.

De VHV is tevens de 'vereniging vrienden van het Vakbondsmuseum'.

Meer weten? Kijk op www.vakbondshistorie.nl

Lid worden?

Noteer mij

■ als lid en donateur van het Vakbondsmuseum (€ 16 p.j.)

■ alleen als lid (€11,50 p.j.)

Naam.....

Adres.....

Geboortedatum.....

Postcode.....Woonplaats.....

Telefoonnummer.....

■ lid van (naam vakbond).....

Datum..... Handtekening.....

Zenden aan: (geen postzegel nodig)

Vakbondshistorische Vereniging

Antwoordnummer 10737

1000 RA Amsterdam

gedwongen ontslagen. Ton de Hoog, districtsbestuurder voor de Industriebond NVV in Groningen: "Wij vinden dat er één houdstermaatschappij moet komen, waarin alle noordelijke scheepswerven ondergebracht moeten worden. Vooral moet die nieuwe maatschappij het werk tussen de werfjes onderling betere gaan verdelen. Het is toch waanzinnig dat bij de ene werf werktijdverkorting moet worden aangevraagd terwijl een paar honderd meter verderop aan hetzelfde kanaal een scheepswerf bulkt van het werk en misschien wel orders moet afstoten omdat ze volledig vol zitten."

Bestuurders van de Industriebond NVV bezoeken onverwachts de werven om het personeel te informeren over de gang van zaken. Het personeel wordt opgetrommeld naar de kantines waardoor het werk een paar uur stilligt. Ton de Hoog, die klein van stuk is, wordt bij de werf Pattje beschuldigd van huisvredebreuk door de directeur van het bedrijf, en terwijl deze hem bij de schouder pakt, roept: "Jij gaat eruit!" Een paar uit de kluiten gewassen scheepsbouwers pikken dat niet en voegen hun directeur toe: "Je blijft van die kleine af." De Hoog, die als bestuurder zeer gezien is bij de werknemers, kan zo beschermt toch zijn verhaal afsteken.

Het herstructureringsproces wordt doorkruist door het faillissement van de werf Suurmeijer. De opzet om dit bedrijf samen te laten gaan met Volharding en Bijlholt kan geen doorgang vinden en de herstructurering komt op de helling. Pattje, de enige werf die nog over voldoende orders beschikt, doet niet mee aan de herstructurering en weigert werk over te hevelen naar Suurmeijer, ook niet als de regering daarvoor vijf miljoen gulden beschikbaar stelt. De herstructurering mislukt en Suurmeijer gaat dicht. De werknemers verliezen hun werk. De afvloeiingsregeling die nog tot stand is gekomen is dan nog een schrale troost.

ijer, ook niet als de regering daarvoor vijf miljoen gulden beschikbaar stelt. De herstructurering mislukt en Suurmeijer gaat dicht. De werknemers verliezen hun werk. De afvloeiingsregeling die nog tot stand is gekomen is dan nog een schrale troost.

Literatuur

- Luuk Brug e.a., *Organisatie in het ijzeren tijdperk* (Amsterdam 1995)
Geert Bruintjes, *Socialisme in Groningen 1881-1894* (Amsterdam 1981)
A.R.J.R. Callewaert, 'De Nederlandse metaalindustrie 1850-1990' in: *Basis-metaal-, metaalproduktenindustrie en scheepsbouw. Een geschiedenis en bronnenoverzicht* (Amsterdam 1992)
P. Danz, *De grote strijd in de metaalindustrie* (Amsterdam 1922)
G. v.d. Houven, *Een Halve Eeuw* (Amsterdam 1936)
Hans van den Hurk, *Grepen uit de geschiedenis der Groningse arbeidersbeweging* (Groningen 1987)
Dik Nas, 'Wacht, Jan' in: *Biografisch woordenboek van het socialisme en de arbeidersbeweging in Nederland* (Amsterdam 2001) Deel 8
Martien Stege, *Welvaart kwam waar armoe was* (Amsterdam 1995)
De Nederlandse zeehavens/The Netherlands seaports (Amsterdam 1956)
Situatieschets distrikt II Groningen ANMB (Groningen 1966)

© Dik Nas / Vakbondshistorische Vereniging
30 april 2002