

Streven naar Verbetering

De haven. Plaats van over- en opslag. Knooppunt in de goederenstroom van producent naar consument. Immer in beweging. Mensen, schepen en producten komen en gaan. Na het graven van de Nieuwe Waterweg is er een onstuimige groei van stad en haven. De bootwerker torst letterlijk en figuurlijk de groei van de havenstad uit de almaar komende en gaande schepen. Rotterdam, motor van de Nederlandse economie, verdient het in en aan het water.

De Rotterdamse haven

In het midden van de negentiende eeuw is Rotterdam een rustige, provinciale handelsstad met minder dan 100.000 inwoners. Hoewel de bereikbaarheid van de haven te wensen over laat heeft de stad betekenis in het verkeer tussen Engeland en Duitsland. Het Goereese Gat is bij oostenwind onveilig en het Voornse Kanaal is voor veel schepen niet breed genoeg. Rotterdam heeft een nieuwe verbinding met de zee nodig. In 1868 is de doorgraving van de Nieuwe Waterweg een feit. Bruggenbouw, havenaanleg en verhoogde activiteiten in het scheepvaartbedrijf doen de vraag naar arbeidskrachten stijgen. Tussen 1870 en 1880 groeit de stad met 32.000 inwoners. Demping van de Binnenrotte, de bouw van het spoorwegviaduct en het station Delftse Poort geven de stad een ander aanzien. De verbetering van de Nieuwe Waterweg in 1885 maakt de stad toegankelijk voor stoomschepen met flinke diepgang. Het havencomplex krijgt een stevige uitbreiding met onder meer de Eerste en Tweede Katendrechtse Haven (1888-1896) en de Rijnhaven (gereed 1894). De ontplooiing van de haven trekt andere economische activiteiten aan. De stad groeit onstuimig. Bij de aanvang van de twintigste eeuw telt de stad 318.500 inwoners. Een decennium later zijn het er nog 100.000 meer. Het havenareaal wordt verder uitgebreid. De Maashaven is gereed in 1905 en de aanleg van de Waalhaven start in 1907. Het aantal binnenvallende schepen verdriedubbelt van 3.700 schepen in 1885 tot meer dan 10.000 in 1914. De overgeslagen tonnage verzesvoudigd in dezelfde periode van ruim twee miljoen ton tot bijna dertien miljoen ton. Dat de groei van het leger van havenwerkers gelijke tred houdt met de groei van de haven laat zich raden. Naast 1.700 vaste arbeiders en ruim 3.000 arbeiders behorend tot vaste ploegen zijn er in 1900 zo'n 7.000 losse arbeiders. Tien jaar eerder telde het leger van bootwerkers nog 'slechts' 5.000 manschappen. In de groeiende behoefte aan bootwerkers wordt veelal voorzien door immigratie van het platteland. De grote havenstad oefent aantrekkingskracht uit op de plattelandsarbeider, hij hoopt daar het 'grote geld' te verdienen.

De havenstaking van 1889

De eerste grote havenstaking in 1889 ontstaat naar voorbeeld van de Londense havenwerkers. De staking in Londen verloopt zeer gedisciplineerd en kan met succes

Hein Mol:

“Het was een soort van sprookje, dat men vroeger over Rotterdam vertelde en de groote menschenkinderen van het platteland luisterden er naar met open mond en ooren. Af en toe kwamen familieleden van plaatsgenoten, die vroeger naar Rotterdam waren gegaan, met plezierboot of trein eens een dagje over. Ze branieden met dikke sigaren in het hoofd, met hun confectiepakken en hun gleufhoeden door het plaatsje waar wij woonden en sneden in de kleine kroegjes op van het groote stuk geld, dat zij verdienden. Voor geen geld gingen zij weer naar hun vroegere negorij terug, waar je geen enkel vooruitzicht had ooit iets meer te worden dan sjouwerman op de steenfabrieken of boeren-knecht.”

“Want onder de 'boeren', zoals men de bootwerkers die van buiten kwamen algemeen noemde waren er heel wat, die graag naar hun negorij terug waren gegaan alszij maar hadden gekund. Maar de haven hield hen vast, meedogenloos, zijn werden geringeloorde en geknauwd als willoze slachtoffers. Maar dat vertelden ze niet. Ze spraken niet over de beestachtig lange werktijden van vier en twintig en zes en dertig uur en hondsche behandeling, over loondiefstallen en willekeur, over de bedompte krotwoningen in de huurkazernes in sloppen en stegen, waarin vrouwen en kinderen kleur en levenslust verloren. Daarover zwegen zij. Hun opsnijden was niets dan bluff. Hun uiterlijke welvaart niets dan schijn. Zij wilden niet erkennen bedrogen te zijn door die groote stad, waar zij hard moesten zwoegen en slaven en toch maar zooveel konden verdienen om de mond open te houden. Het was valsche schijn, die telkens weer nieuwe drommen menschen van buiten naar de haven lokte. Het ging er mee als met het zoeken naar goud. Duizenden gingen met hoop in het hart en slechts enkelen behoorden tot de uitverkorenen die er in slaagden zich een betere positie te verwerven.”

Uit: Memoires van een havenarbeider

worden afgesloten. De Rotterdamse afdeling van de Sociaal Democratische Bond (SDB), onder leiding van Willem Helsdingen, het latere Tweede Kamerlid voor de SDAP, belegt een vergadering van bootwerkers. Er worden eisen geformuleerd en een ultimatum gesteld. De ondernemers onderschatten de spanning onder de bootwerkers en negeren de eisen. De staking, uitbrekend op donderdagochtend 26 september, grijpt snel om zich

heen. Eind september is het ongewoon stil in de haven. Vijftig stoomboten en zo'n veertig zeilvaartuigen wachten tevergeefs om gelost of geladen te worden. De burgerpers is perplex. Een staking van die omvang is in Nederland nog nimmer vertoond. De werkgevers kiezen eieren voor hun geld en de onderhandelingen met het stakingscomité nemen niet veel tijd in beslag. De uurlonen stijgen met 25 cent en er komt een toeslag van 50% voor het werken op zondag waarmee de eisen van de stakers volledig zijn ingewilligd.

Staken, organisatie, staken, organisatie,

Het Londense voorbeeld doet niet alleen de werknemers in de haven tot staking besluiten, maar ze besluiten ook een afdeling - de 'Rotterdam Branch' - van de Londense bond - de Dock, Wharf, Riverside and General Labourers Union - op te richten. Ook Amsterdam kent een afdeling van de Engelse bond. Vanwege anti-socialistische motieven komt er nog hetzelfde jaar concurrentie door het oprichten van De Nederlandsche Vlag die zich bij het Algemeen Nederlandsch Werklieden-Verbond aansluit. Veel haalt het niet uit. De Rotterdam Branch is met een jaar zo goed als verdwenen en ook De Nederlandsche Vlag leidt een kwijnend bestaan. Enkele groepen havenwerkers organiseren zich apart in verenigingen van graan- en kolenwerkers

In 1893 wordt de Nederlandsche Bootwerkersbond opgericht - in zekere zin een voortzetting van de Rotterdam Branche - met afdelingen in Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Terneuzen en Zaandam. Ook in confessionele kringen komt het tot organisatie. Begin 1891 wordt de bootwerkersvereniging 'Kardinaal Manning' opgericht en wat later in het jaar, op Feijenoord, de R.K.-Havenarbeiders Vereeniging 'Leo XIII'. Bij een staking in 1896 treedt de afdeling Rotterdam van de Nederlandsche Bootwerkersbond uit en richt de Nieuwe Nederlandsche Bootwerkersbond (NNBB) op, die het blad De Bootwerker uitgeeft. Binnen enkele weken telt deze bond 4.000 leden. De strijd lust onder de bootwerkers neemt toe en een loonconflict bij de firma De Poorter wordt aangegrepen om op 8 mei 1896 een algemene havenstaking uit te roepen. De werkgevers houden deze keer het been stijf en met behulp van onderkruipers wordt het werk in de haven gaande gehouden. De staking gaat verloren en het aantal leden van de NNBB slinkt snel. In 1900 is de bond vrijwel geheel verdwenen. In hetzelfde jaar komt het opnieuw tot een staking. De Rotterdamse organisaties van havenwerkers vormen te samen de Federatie van het Watertransport onder leiding van Cees Kaak, voorzitter van De Nederlandsche Vlag. Het gaat ditmaal niet om een loonsverhoging, maar om het beperken van de nacht- en zondagsarbeid. Door concessies van de kant van de werkgevers en door een grote aanvoer van onderkruipers verloopt de staking. De Nederlandsche Vlag gaat ten onder en de Federatie van het Watertransport spat uiteen.

Willem Drop

Al op twaalfjarige leeftijd moet de op 22 augustus 1880 in Vlaardingen geboren Willem Drop gaan werken in de kuiperij. Na een begin als koffiejongen wordt hij zaagjongen en op zijn 21ste jaar kuiper en haringpakker. In 1903 sluit hij zich aan bij de in 1890 in Vlaardingen opgerichte Algemeene Nederlandsche Kuipersbond. Als in 1906 het NVV haar werkzaamheden begint, pleit Drop voor de aansluiting van zijn bond bij deze vakcentrale. In datzelfde jaar sluit hij zich aan bij de SDAP. Een stap die hij met grote aarzeling zet vanwege zijn bezwaar tegen de klassestrijd-theorie. Inmiddels is hij secretaris van de kuipersbond geworden. In 1908 treedt hij in bezoldigde dienst van zijn bond. De kuipersbond is een kleine organisatie die zich eigenlijk geen volledig vrijgestelde kan permitteren, zodat Drop ook werkt voor andere Vlaardingse organisaties. Eveneens werkt hij voor het Bureau van Arbeidsrecht. In 1916 leidt hij in Vlaardingen acties voor doorbetaling van de lonen van de vissers die opgebracht zijn naar Engeland en daar worden vastgehouden.

Als de kuipersbond fuseert met een aantal andere bonden tot de Centrale Bond van Transportarbeiders komt Drop bij deze nieuwe organisatie in dienst en wordt er de secretaris van. Naast zijn vakbondsactiviteiten is Drop actief in de politiek. Van 1921 tot 1925 is hij de penningmeester van de SDAP. In 1925 wordt hij in de Tweede Kamer gekozen, waar hij de woordvoerder is voor de sociale verzekeringswetten en de belangen behartigt van vissers en zeelieden. Kort voordat de mouterij op de Zeven Provinciën plaatsvindt vraagt hij een interpellatie aan over de arbeidsomstandigheden bij de Marine.

Drop maakt zowel van 1919-1922 als van 1935-1939 deel uit van de Rotterdamse gemeenteraad. Als religieus-socialist is hij betrokken bij de Arbeiders Gemeenschap der Woodbrokers, waarvan hij van 1922 tot 1933 bestuurslid is. Moe gewerkt overlijdt Drop in 1939. Hij is dan nog geen 59 jaar oud.

Streven naar Verbetering

In 1905 verplaatst de Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond (NS en BB) zijn zetel van Amsterdam naar Rotterdam. De Rotterdamse afdeling van de NS en BB heet 'Streven naar Verbetering'. In Amsterdam is er weliswaar meer aan organisatie, maar Rotterdam heeft meer potentieel. De bond ziet zich geplaatst voor erbarmelijke arbeidsomstandigheden. Dertig tot veertig uur werken aan één stuk om een boot te lossen is een normaal verschijnsel. Excessen tot zeventig uur aaneengesloten werken komen voor. Janus Wessels van de NS en BB schrijft een pamflet met een oplage van 40.000 stuks met de veelzeggende titel 'De Noodkreet'. Het pamflet wijst niet alleen op de overmatig lange werktijden, maar ook op de vele ongevallen en het uitbetalen van de lonen in de kroeg. Het pamflet dringt door tot in het parlement. Wessels heeft succes en slaagt er in verbeteringen te realiseren al zal het tot 1916 duren al eer de Stuw-

doorswet de havensinspectie ingrijpende bevoegdheden geeft.

De Elevatorstaking

De mechanisering van het havenbedrijf wekt beroering. In 1896 vindt een staking plaats bij de firma Muller tegen de invoering van elektrische havenkranen. De staking wordt met behulp van grote aantallen onderkruipers gebroken. Als in mei 1904 bekend wordt dat er een bedrijf is opgericht voor het exploiteren van drijvende graanelevatoren komen daar van de zijde van de havenwerkers direct scherpe reacties op. Een kleine staking in 1905 is voldoende om de elevatoren buiten bedrijf te houden. Uitstel is echter geen afstel. In maart 1907 komen de elevatoren in bedrijf. De Meters-Wegers Bond roept op tot boycot van alle importeurs die gebruik maken van de Elevator Maatschappij. Toenadering, de protestants christelijke bootwerkersbond en Kardinaal Manning verklaren zich solidair. De metersvereniging Volharding is tegen de boycot en de Elevator Maatschappij kan ook rekenen op de cargadoors en stuwadoors die een vaste ploeg bootwerkers in dienst hebben, die de Calandstraters worden genoemd naar de plaats van hun bedrijfsvestiging. In juli 1907 komt het tot een conflict bij het lossen van de s.s. Hillhouse. Een elevator zuigt een schip niet schoon leeg. In het ruim blijft graan achter, dat met de hand moet worden gelost. Vanwege de boycot weigeren de bootwerkers dit te lossen. De Calandstraters worden ingezet om het karweitje te klaren. De verbittering onder de bootwerkers komt tot een uitbarsting en met roei- en motorboten wordt een aanval gedaan op de s.s. Hillhouse. De politie staat machteloos tegen de bestorming en de Calandstraters krijgen er geducht van langs. Een aantal van hen redt zich door over boord te springen. Anderen worden zonder pardon over de reling gekiept. Het is een ware veldslag. Vanwege herhaling worden militairen ingezet voor bewaking. De burgemeester van Rotterdam bemiddelt tevergeefs. Half september besluiten de bootwerkers in staking te gaan. Er is echter weinig kans van slagen. De verdeeldheid is groot en de werkgevers weten een groot aantal onderkruipers in te zetten. Op 22 november geven de bootwerkers de staking op. De mechanisering van de haven zal verder niet meer op verzet stuiten. Graanelevatoren, elektrische kranen, kolentransporteurs, laadbruggen ze worden de normale dagelijkse gereedschappen in de haven.

Centrale Bond van Transportarbeiders

Na 1906 opereren er zes bonden in de Rotterdamse haven. Met Toenadering, Kardinaal Manning, Leo XIII en Streven naar Verbetering hebben we reeds kennis gemaakt. Op 5 januari 1908 komt daar de Algemeene Bond van Arbeiders in het Havenbedrijf bij. De oprichting is een initiatief van het NVV als reactie op het besluit van Streven naar Verbetering om zich niet bij het NVV aan te sluiten. Bij oprichting telt de bond 190, leden deels af-

Arie Heijkoop

Arie Heijkoop wordt geboren op 26 augustus 1883 te Rotterdam als zoon van een kruidenier/slijter wiens winkel dicht bij de haven is gevestigd. Zijn jeugd brengt hij door in en rond de haven waardoor hij vertrouwd is met het wel en wee van de havenarbeiders. Heijkoop wordt in 1902 ambtenaar bij 's Rijks Belastingen te Rotterdam. De opleiding aan de Normaalschool (een beperkte onderwijs-zersopleiding) heeft hij afgebroken. Een jaar later komt hij voor twee avonden per week als assistent te werken op het Bureau van Arbeidsrecht. Hij komt daar sterk onder de invloed van Hendrik Spiekman. Daartoe bewogen door Spiekman geeft Heijkoop in 1906 zijn vaste betrekking op en treedt, tot ergernis van zijn familie, volledig in dienst van de Rotterdamsche Bestuurdersbond, waaronder het Bureau van Arbeidsrecht ressorteert. In 1909 wordt hij voor de SDAP, waarvan hij in 1904 lid is geworden, gekozen in de gemeenteraad. Voorlopig opereert hij daar in de schaduw van Spiekman. Tot veler verwondering wordt de kleine en tengere Heijkoop in 1909 in dienst genomen van de Algemeene Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Havenbedrijf. Hij werkt jarenlang aan de opbouw van de bond en mede dankzij zijn inzet komt op 1 januari 1918 de Centrale Bond van Transportarbeiders (CBT) tot stand, waarvan hij voorzitter wordt en Johan Brautigam secretaris. Een loopbaan in de vakbeweging ligt voor de hand, maar Heijkoop kiest voor de politiek. In 1918 wordt hij voor de SDAP in de Tweede Kamer gekozen en treedt hij af als voorzitter van de CBT. Het is het einde van een veelbewogen en slopende periode onder havenarbeiders met talloze spreekbeurten, rumoerige toehoorders en zelfs handtastelijkheden. Hij weerde zich echter duchtig en vaak won hij door scherpe argumentatie en meeslepende welsprekendheid. Met zijn geestigheid wist hij vaak de lachers op de hand te krijgen.

komstig uit Streven naar Verbetering onder wie Hein Mol en Arie Kievit. Doel van de nieuwe vereniging is: "door krachtige organisatie de belangen der leden te bevorderen en hunne bestaansvoorwaarden zoo gunstig mogelijk te maken". Na een half jaar telt de bond 235 leden, maar een jaar later zijn dat er nog maar 154, doordat de bij oprichting aan blok toegetreden Vereniging van Veemen Expeditiewerkers weer uittreedt. Hein Mol is van 1913 tot 1915 voorzitter van de bond, die in 1911 zijn naam wijzigt in Centrale Bond van Transport- en Havenarbeiders. De naamswijziging illustreert dat de bond zich ook richt op andere categorieën werknemers in het transportbedrijf. De vakbeweging wint in de laatste jaren van de Eerste Wereldoorlog terrein. Hiervan getuigt wat Rotterdam betreft de oprichting - op 1 januari 1918 - van de Centrale Bond van Transportarbeiders (CBT). De CBT ontstaat door een fusie tussen de Centrale Bond van Transport- en Havenarbeiders (opgericht 1908), de Bond van Machinisten, Stokers en Dekpersoneel in Nederland 'Sta Pal' (opgericht 1896), de Nederlandsche Bond van

Arbeiders in het Handels- en Transportbedrijf te Land (opgericht 1909), de Nederlandsche Zeemansvereniging 'Volharding' (opgericht 1909) en de Nederlandsche Vereniging van Kuipers >Wij streven naar Verbetering= (opgericht 1890). De bond telt ruim 13.000 leden waarvan 6.000 in Rotterdam. Voorzitter is Arie Heijkoop en secretaris Johan Brautigam. Het zijn mannen die strijdvaardigheid weten te combineren met een goede inschatting van het haalbare. De R.K. bonden Leo XIII en Kardinaal Manning gaan in 1910 samen met onder meer St. Clemens uit Amsterdam. Na een afsplitsing van de fabrieksarbeiders, die een zelfstandige organisatie vormen, ontstaat in 1918 de R.K. Bond van Transportarbeiders >St. Bonifacius=.

Een cao, geen cao, een cao,

Eind 1906 komt er voor het havenbedrijf een loonregeling tot stand tussen de bonden en de organisaties aan werkgeverszijde. Een cao kan dit nog niet worden genoemd. Een heuse cao komt er in 1908. De constructie is een mantelcontract, waarin de rechten en verplichtingen van partijen in een aantal paragrafen zijn vastgelegd en in een bijlage zijn de lonen- en overige arbeidsvoorwaarden opgenomen. Het geheel is door de betrokken partijen gesigeneerd en gezegeld. Een historisch document, dat veel belangstelling krijgt en een voorbeeld wordt in andere bedrijfstakken in Nederland en daar buiten. In de jaren die op dit succes volgen worden er weliswaar loonsverbeteringen afgesproken, maar een tweede volledige cao komt pas weer in 1917 tot stand.

In de onderhandelingen voor een cao in 1920 stellen de bonden een loonsverhoging van /8,- per week voor. De werkgevers willen niet verder gaan dan de weeklonen van /33,- te verhogen tot /36,-. De onderhandelingen blijven zonder resultaat en er volgt een staking die van 14 februari tot 28 april duurt en het gehele verkeer te water lam legt. Nadat is gebleken dat van werkgeverszijde geen enkele concessie mag worden verwacht wordt op 28 april de staking zonder resultaat opgeheven. De confessionele organisaties stellen daarop voor een overeenkomst te sluiten op basis van de werkgeversvoorstellen. Er komt dus alsnog een loonsverbetering van /3, - tot stand. Nieuw zijn de afspraken over continu arbeid. De CBT en de Federatie - het vroegere Streven naar Verbetering - blijven buiten het contract. Voorlopig zal dat ook zo blijven. In 1922 komt er geen cao tot stand. Er kan geen overeenstemming worden bereikt over een door de werkgevers voorgestelde loonsverlaging van 10%. De loonsverlaging wordt eenzijdig door de werkgevers doorgevoerd. Een korte staking van vijf dagen kan dat niet tegenhouden. In 1923 kan er weer eens een cao worden getekend. Tegenover de 7% loonsverlaging staan de vastlegging van de 48-urige werkweek en de 82-urige werkdag. Ook daarna wisselen de periodes met wel en geen cao elkaar gestaag af.

Johan Brautigam

Als jochie van negen jaar komt Johan Brautigam met zijn familie 'kaal en berooid' in Amsterdam. Het rooms-katholieke en kinderrijke gezin is afkomstig uit Uithoorn, waar hij op 18 mei 1878 is geboren. Op 11 jarige leeftijd moet hij van school af om bij een banketbakker te gaan werken. Het gezin kan de schamele drie kwartjes loon niet missen. Na een aantal baantjes monstert Brautigam aan als kolentremmer op een weekboot en komt zo in aanraking met de organisatie van zeelieden. In 1901 komt hij in dienst van de in 1900 opgerichte Algemeene Nederlandsche Zeeliedenbond. Na enige omzwervingen wordt zijn standplaats Rotterdam. In tegenstelling tot de Amsterdammers, die meer aanhanger zijn van het syndicalistische Nationaal Arbeids-Secretariaat (NAS), zijn de Rotterdammers meer de moderne richting van het NVV toegedaan. Onder invloed van Spiekman kiest Brautigam, die aanvankelijk meer gecharmeerd is van het syndicalisme, voor het Rotterdamse standpunt. Het komt tot een scheuring in de zeeliedenbond. Brautigam richt in juni 1909 de Vereniging van Zeelieden 'Volharding' op, die zich in 1911 bij het NVV aansluit. Brautigam ontwikkelt zich tot een nuchter en zakelijk vakbondsbestuurder. Hij is niet bang voor een actie of staking, maar niet alvorens het overleg faalt. In 1911 slaagt hij er in voor de eerste maal een cao af te sluiten voor de zeelieden. Met Heijkoop spant hij zich in om meer eenheid te brengen onder de verschillende organisaties van vervoerspersoneel. Het resultaat is de oprichting van de CBT op 1 januari 1918. In 1919 volgt Brautigam Heijkoop op als voorzitter van de CBT. Deze functie zal hij tot 1931 met grote inzet vervullen, naast zijn raadslidmaatschap -vanaf 1918 - voor de SDAP, waarbij hij zich in 1910 heeft aangesloten en - vanaf 1919 - het lidmaatschap van de Tweede Kamer.

In 1931 zit de SDAP in Rotterdam dringend verlegen om een wethouder voor sociale aangelegenheden. Tot vreugde van velen blijkt Brautigam bereid de benoeming te aanvaarden. Het betekent echter dat hij zich terug moet trekken uit de Tweede Kamer en aftreedt als voorzitter van de CBT.

Wederopbouw

Op 5 mei 1945 is ook het westen van het land weer bevrijd. De verwoeste economie, de verarmde bevolking en de geleide loonpolitiek laten de vakorganisaties niet veel speelruimte en dat terwijl geradicaliseerde groepen werknemers hun eisen stellen en demonstratief blijf geven van hun ontevredenheid. In bezettingstijd is bij vele de wens ontstaan naar grotere eenheid. De vooroorlogse politieke en religieuze verdeeldheid hoefde wat hen betreft niet terug te keren binnen de arbeidersbeweging. De Eenheids vakbeweging - later Eenheidsvakcentrale (EVC) - komt sneller opgang dan de overige vakcentrales en enige honderdduizenden werknemers worden lid. Deze gang van zaken treft ook de afzonderlijke bonden. Weliswaar zijn een aantal bestuurders direct weer op hun post, maar de vakbondsgebouwen zijn leeggeroofd of bij anderen in ge-

bruik. In het kantoor van de CBT aan de Heemraadsingel in Rotterdam heeft de gemeentepolitie gehuisd en huisgehouden. Alerd de CBT de tijd krijgt de organisatie op orde te brengen breken er arbeidsconflicten uit. De bond raakt daarmee in een lastig parket. Net als de andere NVV-organisaties heeft de CBT de geleide loonpolitiek aanvaard en dat laat geen ruimte om tegen besluiten van het College van Rijksbemiddelaars in actie te komen. Aan de geleide loonpolitiek, welke een lage-lonenbeleid is, zit ook een positieve kant. Vanwege het solidariteitsprincipe krijgen werknemers in zwakke bedrijfstakken evenveel loonsverhoging als de werknemers in sterke bedrijfstakken. Daarmee blijven historisch gegroeide loonsverschillen wel in stand en levert het de kapitaalverschaffers in de sterke ondernemingen wel meer winst. Er is wel een loonbeheersing, maar geen winstbeheersing.

Naar aanleiding van een incident: een aangehouden bootje met havenwerkers ter controle op diefstal, waarbij door de Binnenlandse Strijdkrachten wat al te dierst wordt opgetreden, leggen de werknemers in de haven het werk neer. Op 28 juni 1945 is de staking vrijwel algemeen. Op een door de EVC op 29 juni belegde vergadering blijkt de grote onvrede. Er wordt een eisenpakket opgesteld met dertien punten waaronder een loonsverhoging van 25% en geen gewapende leden van de Binnenlandse Strijdkrachten meer in de loodsen en op de schepen. De EVC-Transport groeit als kool en geeft voorlopig de andere bonden het nakijken. Het conflict krijgt een extra dimensie door de eis dat de EVC erkend moet worden. Regering en werkgevers zijn hiertoe bereid, maar de stakers eisen het exclusieve recht van vertegenwoordiging op voor de EVC, maar overspelen daarmee hun hand. De staking, die toch al niet kan rekenen op steun in de publieke opinie, loopt vast en op 5 juli besluiten de stakers weer aan het werk te gaan.

In de eerste naoorlogse jaren blijft de CBT onder de georganiseerde havenarbeiders, zeelieden, vissers en taxichauffeurs in de minderheid. Nergens is de tegenstelling tussen NVV en EVC zo scherp als in de transportsector. De fusiebesprekingen, die uiteindelijk zullen mislukken, worden nergens zo fel afgekeurd als bij de CBT en de EVC-Transport. Er ontbrandt nu in de EVC een strijd om de macht tussen de communistische leiding en de syndicalistische oppositie onder leiding van Toon van den Berg en Leen van Os. Als deze worden geschorst door de EVC-leiding scheurt de EVC-Transport en ontstaat in 1948 het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties (OVB). Buiten Groningen en enkele vissersplaatsen vinden we de aanhang van het OVB vooral in Rotterdam. In totaal heeft het OVB zo'n 10.000 leden. Nog een aantal jaren zal het OVB in de Rotterdamse haven over een grotere aanhang beschikken dan de CBT.

Vervoerspersoneel in een bond

Op 1 januari 1951 begint het Verbond van Werknemersverenigingen in het Nederlandse Vervoerswezen, kortweg het Vervoersverbond, formeel haar werkzaamheden. Het is een federatieve samenwerking van een viertal NVV-bonden. Het Vervoersverbond kent een indeling in groepen en wel: 1. spoor-, tram- en wegvervoer; 2. koopvaardij en visserij; 3. haven; 4. binnenvaart en baggerbedrijf; 5. luchtverkeer. Slechts enkele jaren zal het Vervoersverbond stand houden. In 1955 begint een ingrijpend proces van fusie en splitsing. Er komt een fusie tussen de CBT en de Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel (spoor- en tramwegpersoneel), maar tegelijkertijd staat de CBT haar leden ter koopvaardij en in het vissersbedrijf af aan de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij en de baggeraars aan de Bouwbedrijfsbond. Deze ingreep betekent het overschrijven van meer dan 9.000 leden, terwijl aan andere bonden nog eens meer dan 9.000 leden worden afgestaan. Toch kan de nieuw ontstane Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (NBV) beginnen met 40.000 leden. De reorganisaties zijn een gevolg van het besluit binnen het NVV om bedrijfsbonden te vormen, dus beambten en handarbeiders voortaan in een organisatie, terwijl ook de werkerreinen van de bonden opnieuw zijn ingedeeld om zo efficiënt mogelijk te kunnen opereren en overlappings te voorkomen.

In rooms-katholieke kring wordt het beginsel van de bedrijfstakgewijze organisatie wel en die van het bedrijfsbond principe niet gevolgd. St. Raphaël (spoor- en tramwegpersoneel) en St. Bonifacius fuseren in 1963 tot de Nederlandse Katholieke Bond van Vervoerspersoneel. In 1972 wordt zowel bij de NVV- als bij de NKV-bond de naam gewijzigd in Vervoersbond NVV respectievelijk Vervoersbond NKV. Op 1 januari 1982 gaan deze bonden samen in de Vervoersbond FNV.

'75, - ja, '25,- nee

“'75,- ja, '25,- nee”. De slogan van de werf- en havenstaking in 1970 klinkt duizendvoudig op de Coolingsingel in Rotterdam. De staking, welke eigenlijk een dubbele staking is, begint op 25 augustus bij Wilton-Fijenoord. Een dag later sluiten de werknemers van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij en De Nieuwe Waterweg zich bij de staking aan. Per dag zal de staking zich uitbreiden en op 30 augustus ligt de gehele metaalindustrie in het Waterweggebied plat en staken er zo'n 20.000 werknemers. De staking in de metaalindustrie wordt beëindigd op 4 september. De havenstaking begint op 27 augustus bij de avondploeg van Thomsens Havenbedrijf. Deze staking duurt tot 15 september en kent op het hoogtepunt zo'n 14.000 stakers. Het conflict breekt uit bij Wilton Fijenoord met als eis / 25,- tot / 30,- meer per week voor het vaste personeel. De eis is het gematerialiseerde ongenoegen rond de ontduiking van de cao door de werkgevers en daaraan gepaard het ongebreidelde gebruik van

koppelbazen. Op dinsdagochtend 25 augustus komt het conflict aan de oppervlakte in de ondernemingsraad van Wilton-Fijenoord. De ondernemingsraad verwijt de directie ontduiking van de cao. Afgezien van het ietwat hoogdravende taalgebruik, cao's eigen, is de cao-tekst ondubbelzinnig en is het achterwege laten van overleg inderdaad ronduit ontduiking van de cao door de werkgevers te noemen. Deze ontduiking gebeurt niet alleen bij Wilton-Fijenoord maar breed in het Waterweggebied. De arbeidsmarkt is overspannen. Vreemde werknemers' die via koppelbazen worden geworven zijn niet alleen 'concurrenten' op de arbeidsmarkt voor het vaste personeel, maar ook concurrenten die met minder vakbekwaamheid meer betaald krijgen. Er bestaat geen betere manier om een werknemer van zijn marktwaarde bewust te maken dan door aan een minder geschoolde 'losse werknemer' meer te betalen dan aan de vakman in vaste dienst.

De NBV formuleert in overleg met de kaderleden van de bond op 28 augustus de eisen aan de werkgevers en plaatst zich achter de stakers. De wrok tegen de hoge lonen die de koppelbazen betalen zit diep. In het Waterweggebied zijn naar schatting zo'n 600 koppelbazen actief waarvoor zo'n 7.000 mensen werken, die $\square 25,-$ tot $\square 30,-$ per week meer verdienen dan het vaste personeel. Op 1 september bereiken de bonden overeenstemming over een loonsverhoging van $\square 25,-$ bruto. Het resultaat wordt door de ondernemingsraadsleden afgewezen. Hun eis is: $\square 25,-$ netto. De NBV, die zich gebonden voelt aan het akkoord dat gesloten is in de Stichting van de Arbeid en dat voorziet in een loonsstijging van maximaal $\square 400,-$ bruto voor de rest van het jaar, distantieert zich van de staking. Aan de oproep om weer aan het werk te gaan wordt geen gehoor gegeven. De leiding van de staking komt in handen van het Comité Arbeidersmacht, die de weinig realistische eis stelt van $\square 75,-$ loonsverhoging. Arbeidersmacht kan de leiding van de staking niet lang houden. Al snel wordt getracht een meer gematigde te eisen stellen waar iedereen zich bij aan kan sluiten. De havenwerkgevers zijn echter niet bereid de onderhandelingen ter heropenen. De NBV komt opnieuw met de SVZ - de werkgeversvereniging - in gesprek en slaagt erin naast de $\square 25,-$ loonsverhoging ook tweemaal $\square 100,-$ netto te bedingen bij de hervatting van het werk. Op 15 september na een staking van 18 dagen wordt er in de haven weer gewerkt.

Adri de Boon, vice-voorzitter van het NVV, zegt in een interview in de Haagse Post van 29 september 1972: "De

Literatuur:

Prof. Dr. P.J. Bouwman en W.H. Bouwman, *De groei van de grote werkstad* (Assen 1955)

J. Brautigam, *Verleden, heden en toekomst van de Nederlandse havens* (Rotterdam 1950)

G. Harmsen en F. van Gelder, *Onderweg. Uit een eeuw actie- en organisatiegeschiedenis van de Vervoersbonden* (Baarn 1986)

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'.

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

geschiedenis wreekt zich. We hebben 25 jaar achter de rug van geleide loonpolitiek, van nationale afspraken. De bonden hadden een uitvoerende taak. Als er dan acties kwamen in de bedrijven, waren dat wilde acties en keerden de bonden zich daartegen." De Boon sluit met deze woorden een periode van sociaal-economische politiek definitief af. De vrije loonpolitiek heeft zijn intreden gedaan en de onderhandelingen over de arbeidsvoorwaarden verschuiven van het centrale niveau naar de bedrijfstakken.

- L. Heerma van Voss, 'Drop, Willem' in: *Biografisch Woordenboek van het Socialisme en de Arbeidersbeweging in Nederland*. Deel 1 (Amsterdam 1986)
- T. Jansen, 'De wil der bazen regelt het werk' in: *Jaarboek 1979 voor de geschiedenis van het socialisme en arbeidersbeweging in Nederland* (Nijmegen 1979)
- R. Laan Sr., *1918- '55 jaren van principiële strijd. Geschiedenis van de Centrale Bond* (Rotterdam 1956)
- Mr.W.F. Lichtenauer e.a., *Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam 1803-1928* (Rotterdam 1928)
- Chr.A. de Ruyter-de Zeeuw, 'Brautigam Johan' in: *Biografisch Woordenboek van het Socialisme en de Arbeidersbeweging in Nederland*. Deel 4 (Amsterdam 1990)
- Chr.A. de Ruyter-de Zeeuw, 'Heijkoop, Arie Wouter' in: *Biografisch Woordenboek van het Socialisme en de Arbeidersbeweging in Nederland*. Deel 4 (Amsterdam 1990)
- Chr.A. de Ruyter-de Zeeuw, *Hendrik Spiekman* (Rotterdam 1971)
- Dr. A.J. Teychiné Stakenburg, *SVZ stand van zaken. Een halve eeuw arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven* (Rotterdam 1957)
- W.H. Vliegen, *De dageraad der volksbevrijding*. Tweede deel (Amsterdam 1922)

© Dik Nas / Vakbondshistorische Vereniging
12 december 2000