

Vrede en Welvaart

‘De vis wordt duur betaald’ laat Herman Heijermans Kniertje zeggen in zijn toneelstuk *Op hoop van zegen*. De slechte en riskante positie van de visser kan niet korter tot uitdrukking worden gebracht. Al behoort de uitbuiting in de visserij al lang tot het verleden, het beeld van de ‘verzopen’ echtgenoot en zonen van Kniertje, in armoede ondergedompeld, spreekt nog immer tot de verbeelding.

De Nederlandse visserij

Eeuwenlang is de ‘grote’ visserij vooral haringvisserij. Ze wordt door de overheid gekoesterd en met rust gelaten vanwege haar grote faam. Aan de vooravond van de 20^{ste} eeuw komt daar verandering in. In nog geen twintig jaar wordt de verouderde vloot van hoekers en buizen vrijwel geheel vervangen. De komst van de moderne logger brengt ook verandering in het werkpatroon van de visserij. Met de zware en onhandige buizen en hoekers wordt slechts in het najaar bij de Doggersbank op haring gevestigd. De rest van het jaar blijft men dicht onder de kust op platvis vissen. Met de komst van de logger wordt de haringvangst meer continu uitgevoerd. De zware hennep, waarvan het drijfnet is vervaardigd, wordt na eeuwenlange dienst vervangen door katoen. Katoen is lichter en dus kan het net langer worden met als gevolg een grotere vangst. De scheepjes raken nu sneller vol, maar door hun geringe snelheid zijn de hoekers en buis niet productief genoeg. De lichtere en snellere logger is daar het antwoord op. De laatste hoeker gaat in 1886 uit de vaart. In 1916 wordt met 900 loggers, verreweg de meeste varen nog onder zeil, het grootste aantal bereikt. In 1895 wordt voor het eerst stoomkracht aangewend om de netten binnen te halen. Voorheen gebeurde dat met handkracht; een zeer zwaar werk. De haringvisserij met drijfnet of vleet is een seizoenbedrijf dat van mei tot december/januari wordt uitgevoerd. De jaarlijkse vangst bedraagt 80 tot 100 miljoen kilo waarvan 70% wordt uitgevoerd. Naast de logger komt aan het eind van de 19^{de} eeuw ook de trawler in de vaart. Het hele jaar door kan de trawler worden uitgeoefend. Voor het slepen van de trawl, een zakvormig net, dat over de zeebodem wordt gesleept, is een groot motorvermogen nodig. In 1914 wordt door 150 stoomtrawlers 30 miljoen kilo vis aangevoerd, waarvan zo’n 50% wordt geëxporteerd naar Duitsland en België. De grotere vangsten maken het nodig de vis langer vers te houden. Eerst gebeurt dat met behulp van Noors natuurijs al spoedig met kunstijs. De zeevissers vormen rond de eeuwwisseling van de 19^{de} naar de 20^{ste} eeuw een groep, die afgesloten van de rest van de gemeenschap in Vlaardingen, Scheveningen, Maassluis, Katwijk en Noordwijk onder erbarmelijke omstandigheden leven. Maatschappelijke ‘schipbreukelingen’ trekken ten tijde van de ‘teelt’ naar de vissersplaatsen om een tijdelijk bestaan te zoeken op de vissersvloot. Moeilijk is het om

Aan boord van de Vlaardingen 172

“Is er geen vlees aan boord?” “Neen, dat is geen gebruik. Maar als we haring gevangen hebben, eten we elken avond rijst met gebakken haring. Dat is lekker mijnheertje. Heb je ze wel eens gegeten? Niet – nou de rijkdom weet het zoo niet, maar dat is smullen, gebakken haring. Je moet ze met dikke ruggen hebben. In het voorjaar dan is ze zo vet, dat je haast geen olie in de pan hoeft te doen. Haring is het fijnste vissie dat er in de plas rondzwemt, en wat zeg jij Gerrit?” “Nou kokkie, zei Gerrit met zijn dikke hand schuddend, terzij van zijn hoofd, een groot hoofd met dikke wangen. ‘k Wou dat we al maar geschoten hadden. ’t Is een smulletje mijnheer!” Gerrit was de oudste der scheepsjongens en de jongste der matrozen. Men noemde hem ‘jongste’ en zijn werkzaamheden bij de vangst bestonden onder meer in het zorg dragen voor het in de kluis blijven van de reep bij ’t inhalen van de netten. De kluis is een diepe gleuf voor aan het schip, ietwat rechts naast het midden.” “t Is niets lekker, de zeeziekte mijnheer”, zei Gerrit. “Ik heb er altijd last van. Dit is nu al mijn derde reis, maar ik ben net als u ziek geweest.” “Ben je graag op zee?” “Nee mijnheer, maar mijn vader is ook matroos en die wou het. Voor mijn moeder mocht ik wel thuis blijven. Deze reis wou ik eerst nog niet meegaan. Mijn moeder was er erg op tegen. Ik ben d’r enigste zie je.” “Hou je veel van je moeder?” Hij knikte van ja en keek dan naar den einder met droomerigen langen blik. “Ik hou niet van de zee, mijnheer. D’er zijn er al zoveel in verdrongen. Twee van mijn ooms en ook mijn broer. Als ik wegga huil ik altijd erg en mijn moeder ook, die huilt het ergste” Hij keek weer naar den einder. Daarna tussen zijn zwarte tanden door in zee spuwend, met zijn oogen naar het rustige groene vlak. “Bah smerige zee.” En hij liep naar zijn twee kameraden toe, die aan bakboord op het middenschip bij de verschansing stonden en een stuk lood aan een dun, lang touw bonden. “Hij is niet uit Vlaardingen, mijnheer”, zei Piet, de grooten visser, die door de kok als de klimmer en stouwer was aangeduid. “Hij is uit Middelharnis; al de anderen aan boord zijn Vlaardingens. Het echte bloed zit er bij hem niet in. En dan is-ie zoo moederziek. ’s Nachts leit-ie in zijn kooi om zijn moeder te huilen. Hij moest er maar met varen uitscheiden; als je geen liefhebberij er in heb is het niets.” “Heb jij liefhebberij in je vak?” “Tegenwoordig niet meer. Als je met al je werken nog niet genoeg thuis bij je vrouw en kinderen kunt achterlaten om er mee rond te komen, dan word je ontevreden. Wat is nu acht gulden in de week voor een huishouding met vijf kinderen?”

Uit: B. Canter, *Een droomer te haringvangst* (Amsterdam 1896)

deze, bij de dag levende mensen, het nut van organisatie in te laten zien.

Eendracht maakt Macht

Vlaardingen heeft omstreeks 1900 een van de grootste haringvloten in Nederland. In 1896 wordt in Vlaardingen de eerste stoomlogger in de vaart gebracht. Vier jaar later wordt er de eerste motorlogger in gebruik genomen. Er is dus sprake van modernisering, maar niet op het terrein van de arbeidsverhoudingen. De verhouding tussen de reders en de opvarenden van de vissersvloot is er een van onderworpenheid en angst. Een eerste poging tot organisatie in het visserijbedrijf mislukt daardoor dan ook jammerlijk. In het najaar van 1905 zijn er spanningen in het visserijbedrijf. De dan pas één jaar oude zeevissersvereniging *Eendracht maakt Macht* kan echter niet inspelen op het dreigende loonconflict. Geen bestuurder van de vereniging durft op te treden uit angst voor verlies van werk. De vereniging stort dan ook in.

Vrede en Welvaart

De rederijen leggen het risico van hun bedrijf zoveel mogelijk neer bij de vissers, die varen 'op deel'. Van elke gulden besomming (het financieel resultaat van een reis) ontvangen de bemanningsleden enige procenten (het deel). Wordt er niets gevangen dan wordt er ook niets verdiend. Op het deel wordt menigmaal door de reder ook nog 'gepingeld', wat niet zo moeilijk voor ze is aangezien de rederijen ongecontroleerd de besomming kunnen maken. In het najaar van 1905 doen enkele reders een poging om het deel te verlagen. De onderwijzer H. van der Linde grijpt in en weet de kwestie tot een oplossing te brengen. Hij zet de vissers aan tot organisatie en 19 van hen stichten op 27 december in lokaal Excelsior aan de Oosthavenkade *Vrede en Welvaart*. De statuten van de vereniging getuigen van de idealistische, maar niet altijd even nuchtere invloed van de Vlaardingse onderwijzer. De contributie bedraagt slechts vijftig cent per jaar! In 1907 verzet de nog jonge vereniging zich tegen de verslechtingen in de arbeidsvoorwaarden bij de wintervaart. Financiële onmacht is de hoofdoorzaak dat er maar weinig wordt bereikt. De contributie wordt daarna tot f1,50 per jaar verhoogd, maar al snel dringt het besef door dat dit ook geen bedrag is waarmee men bergen kan verzetten. In 1909 wordt de contributie op f2,50 per jaar gebracht met tegelijkertijd invoering van een werklozenkas. De statuten krijgen een zakelijker inhoud. In 1913 wordt Willem Drop secretaris-penningmeester van de vissersvereniging. In enkele jaren tijd weet Vrede en Welvaart de ban der moedeloosheid onder de Vlaardingse vissers te verbreken en het ledental stijgt. In 1912 wordt het 500^{ste}

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 klassenstrijdtheorie. 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. In 1913 wordt hij ook secretaris-penningmeester van de Vlaardingse vissersorganisatie Vrede en Welvaart. 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 munterij op de Zeven Provinciën plaatsvindt vraagt hij een interpellatie aan over de arbeidsomstandigheden bij de Marine. Drop maakt van 1919-1922 en 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.

lid ingeschreven. Afdelingen worden gesticht in Maassluis, Scheveningen en Spakenburg-Bunschoten. Veel Spakenburgers monstere 's zomers aan op de Vlaardingse loggers. Er worden kleine successen geboekt bij regeling van uitbetalingsproblemen. Door een goed opgezette propaganda actie kan de instelling van een uniforme maar onrechtvaardige monsterrol worden voorkomen. In het jaarverslag van 1912 schrijft Drop: "Het werd meer en meer duidelijk: samengaan der organisaties van koopvaardij en vissersvloot was in het belang van de zeeman. Vooral ook omdat ze strijden voor dezelfde zaken op wetgevend terrein". Nog voor eind 1912 krijgen de leden van Vrede en Welvaart de stembiljetten voorgelegd om te besluiten over een fusie met de *Nederlandsche Zee-mansvereniging 'Volharding'* te Rotterdam. Vrijwel met algemene stemmen wordt de fusie aanvaard en de nieuwe vereniging gaat verder onder de naam Volharding met 1.500 leden.

Staking in het haringvisserijbedrijf

In 1938 komt de onvrede onder de vissers tot een uitbarsting. Een reis duurt gemiddeld 25 dagen en het inkomen is afhankelijk van de besomming. De werkzaamheden aan boord: uitzetten en binnenhalen van de netten, het kaken, het zouten en het bergen van de vis in het ruim zijn zwaar en onregelmatig. Als regel is de werkdag 13 tot 14 uur maar soms ook langer. De weinige tijd die overblijft om te rusten moet worden doorgebracht in de bekrompen ruimte op het kleine schip. Na de lange reis moet in de thuishaven eerst de vis worden gelost en de netten aan wal worden geborgen eer het gezin kan worden opgezocht. Na enkele dagen moet al weer worden aangepakt bij het laden voor een nieuwe reis. Het extra werk van in- en uitladen wordt niet betaald. De visser is immers 'deelgenoot' in de vangst. De bonden vragen tevergeefs om een gunstiger regeling van de rusttijden en verbetering van de betaling. De maandenlange onderhandelingen worden zonder resultaat afgebroken. Onder de vissers in Scheveningen, Vlaardingen en Katwijk telt de christelijke bond de meeste leden. De Centrale Bond van Transportarbeiders (CBT) waarin De Volharding in 1918 is opgegaan is in ledental de tweede bond. De katholieke bond 'St. Bonifacius' heeft alleen een aantal leden in Vlaardingen. De drie organisaties geven hun leden het parool om niet aan te monstereen en de schepen ook niet reisklaar te maken. De staking zal van 11 mei tot 9 juli duren, maar nog voor aanvang trekt de christelijke bond zich terug, zonder ook maar een lid te hebben geraadpleegd. De christelijke bond is tot de ontdekking gekomen dat de staking hen tenminste de helft van hun vermogen gaat kosten. De CBT neemt het op zich om de christelijke vissers van een uitkering te voorzien. In Scheveningen en Vlaardingen is de staking vrijwel algemeen. In Katwijk wordt de stakingsoproep deels opgevolgd. De christelijke bond keert zich na enige tijd zelfs tegen de staking door werkwilligen financiële steun en hulp te beloven. Een voorstel van rijksbemiddelaar Jitta om aan het werk te gaan en een bindende arbitrage af te wachten wordt met 1489 tegen 66 stemmen en 33 blanco verworpen. Op 8 juli wordt eindelijk onderhandeld en geven de reders op een aantal punten toe, zoals aan de eis van tenminste zes uur vrij direct na terugkomst van een reis, terwijl ook het aantal vrije dagen tussen twee reizen wordt verruimd. Een dag later besluiten de stakers unaniem weer aan het werk te gaan.

De visserijstaking van 1964

Het 'eisenpakket' dat eind 1963 wordt ingediend voor een nieuwe cao is stevig te noemen. Dat heeft alles te maken met de achterstand van de arbeidsvoorwaarden in het visserijbedrijf en het einde van de geleide loonpolitiek. Alle cao bedragen moeten met 10% worden verhoogd, er moet een groter aandeel in de besomming komen en de vakantie dient van 15 op 17 dagen te worden gebracht. Adri de Boon voert namens de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij

Adri de Boon

Adri de Boon is in 1912 in Sliedrecht geboren. Zijn vader sterft jong, zodat zijn moeder nog voor haar 20^{ste} weduwe is. Om in haar levensonderhoud en in die van haar twee zoons te voorzien begint ze een kruidenierswinkeltje annex groentezaakje. De groente komt uit eigen tuin. Uit het tweede huwelijk van zijn moeder met een sleepbootkapitein stammen nog zes kinderen. Al op tienjarige leeftijd verlaat De Boon, op advies van de huisdokter, de lagere school. Hij werkt in de groentetuin en vent met aardappelen, groenten en fruit. In Sliedrecht is het baggeren zo overheersend, dat vrijwel elk gezin wel iemand in de 'bagger' heeft werken. Na als knechtje op een zeilend binnenschip te hebben gewerkt, komt hij eerst als kok en later als dekknecht op een baggermolen en werkt een aantal jaren aan de Zuiderzeewerken. De werktijden zijn lang en slechts éénmaal in de vier weken is er een vrij weekend. De Boon is vanaf die tijd lid van de bond. In de crisisjaren, waarin bijna geheel Sliedrecht werkloos is, wordt De Boon actief. Hij doet van alles: bestuur SDAP-afdeling, bestuur Vrijdenkersvereniging, propaganda materiaal verspreiden en leden winnen voor de bond. In 1937 gaat De Boon naar de kaderopleiding van de bond in Avegoor en volgt hij daarna de opleiding aan de Troelstraschool. In WO II verzorgt hij illegale nieuwsberichten. Direct na de bevrijding werkt De Boon mee aan het heroprichten van de Transportarbeidersbond in Sliedrecht. Al snel valt hij op en wordt gevraagd om bezoldigd bestuurder te worden. Hij durft het niet aan en ziet er vanaf. Later dat jaar treedt hij in dienst van de bond als assistent van het hoofdbestuur. Zijn carrière in de CBT gaat dan snel: via penningmeester en algemeen secretaris is hij al spoedig 2^e voorzitter. De Boon zal in zijn werkzaam leven veelvuldig betrokken zijn bij arbeidsconflicten. De eerste is die van de baggeraars in Zeeland. Het College van Rijksbemiddelaars heeft de cao afgekeurd vanwege een loonsverhoging van f3,00 per week. De stakingsbereidheid onder baggeraars is hoog. Het kabinet Drees bemoeit zich er mee en dreigt de bond en de baggeraars via de media zwart te maken. Zij immers laten het verdrongen land in Zeeland in de steek. De CBT durft niet tegen het kabinet in te gaan en last de staking af. De Boon krijgt de onaangename taak dat aan de leden uit te leggen. Het lukt hem en hij krijgt zelfs een unaniem besluit. Later slaagt hij er ook in de loonsverhoging los te peuteren, zij het in de vorm van een voedseltoeslag. Als in 1954 de zogenaamde bedrijfstakgewijze organisatie wordt ingevoerd en het NVV wordt gereorganiseerd verhuist De Boon mee met de zeevarenden en vissers naar de Centrale van Zeevarenden. In de visserij maakt hij een paar stakingen mee waaronder een staking van zeven weken in 1964. In 1964 zegt hij ja, na een eerdere weigering, tegen een zetel in het verbondsbestuur van het NVV. Hij heeft de portefeuille: loonpolitiek. De Boon schuwt de confrontatie niet en is op zijn best bij arbeidsconflicten. Zo bemiddelt hij o.m. bij de bouwstaking in 1969 en onderhandelt hij in 1970 in de havenstaking. De Boon die een 'eeuwige tweede' voorzitter lijkt te zijn wordt een tijdlang voorzitter van het NVV als Harry ter Heijde plotseling opstapt. Op zijn eigen karakteristieke wijze leidt hij het NVV door de bestuurlijke crisis en is zo de wegvoorbereider voor het succesvolle voorzitterschap van Wim Kok. In 1975 gaat De Boon met pensioen.

(CKV) de onderhandelingen. Dwars door de onderhandelingen heen stelt het Onafhankelijk Verbond van

Bedrijfsorganisaties (OVB), die veel leden telt in Scheveningen, maar niet aan de onderhandelingstafel zit, een ultimatum. Voor 6 januari 1964 moeten de reders instemmen met een wijziging van het loonsysteem. Die wijziging houdt in een verhoging van het garantieloon met gelijktijdige verlaging van het aandeel in de besomming. Het voorstel van het OVB is gunstig voor bemanningen van kleine schepen, maar ongunstig voor die van grote schepen. In Scheveningen gaat het merendeels om grote schepen. Voor de meeste Scheveningers zou inwilliging van de OVB-eis een verlaging van het inkomen betekenen. Op een OVB-ledenvergadering wordt de eis van het OVB fel bekritiseerd; met als gevolg dat de bond het voorstel voor het garantieloon nog eens fors verhoogd. Door de reders, die overigens niet door het OVB in kennis zijn gesteld van de verhoogde eis van het garantieloon, wordt niet ingegaan op het ultimatum. Op 2 januari, nog voor de afloop van het ultimatum, begint de staking. De stakingsoproep wordt alleen in Scheveningen vrij algemeen opgevolgd. In Katwijk vaart de hele vloot uit. In IJmuiden en Vlaardingen varen alle schepen uit die niet door Scheveningers worden bemand. Op 13 januari wordt in kort geding uitgesproken dat het OVB haar stakingsoproep moet intrekken op straffe van een dwangsom van f50.000, -. Het OVB legt de uitspraak van de rechter naast zich neer. Opmerkelijk genoeg wordt het vonnis niet tot uitvoering gebracht. De CAO-onderhandelingen kunnen op 9 januari succesvol worden afgerond. De leden van de CVK en het CBC (de christelijke bond) gaan in meerderheid akkoord, maar zolang het OVB'ers niet instemmen duurt de staking voort. Op de reders wordt via bemiddelingsvoorstellen de druk opgevoerd om de voorstellen van het OVB over te nemen. Uiteindelijk stemt het CVK en de CBC in om de zojuist overeengekomen cao open te breken en conform het OVB wens het

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

garantieloon op te trekken. De staking die dan zeven weken duurt, wordt beëindigd.

Literatuur

W. Boender, *Daar komme de rojje!* (Vlaardingen 1979)

A. de Boon, 'Visserijconflict in Scheveningen' in: *De Vakbeweging (17-3-1964)*

J. Giele, *Arbeidersleven in Nederland 1850-1914* (Nijmegen 1979) p. 202-211

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

L. Heerma van Voss, 'Drop, Willem' in: *Biografisch Woordenboek van het Socialisme en de Arbeidersbeweging in Nederland.* (Amsterdam 1986) Deel 1

A.G.U. Hildebrandt, *De Nederlandse visserij* (Utrecht 1939)

R. Laan Sr., *1918- '55 jaren van principiële strijd. Geschiedenis van de Centrale Bond* (Rotterdam 1956)

J. Varkevisser, *Vraaggesprek met Adri de Boon* (30 april 1985) (niet gepubliceerd)

Staking in het haringvisserijbedrijf 1938 (Rotterdam 1938)

'Traditie onder stoom' in: A.F. Manning en P.W. Klein, *Nederland rond 1900* (Amsterdam 1997)

©Dik Nas/Vakbondshistorische Vereniging

5 december 2002