

De Rotterdamse havenarbeiders: verburgerlijkt of strijdbaar?

Enkele hoofdlijnen uit de ontwikkeling van hun mentaliteit en levensstijl sinds 1900

1. De controverse: het integratieproces

Over weinig groepen arbeiders zijn zoveel stereotype voorstellingen in omloop als over havenarbeiders. Van oudsher werden ze afgeschilderd als een ruw en ongebonden volkje, spontaan en onberekenbaar:

'De havenarbeiders waren heel moeilijk tot organisatie te brengen. Zij vormden een breede, onontwikkelde, onverschillige, luimige massa, die spoedig en spontaan in beweging kon komen, maar even spoedig weer neerzank en verliep, om daarna weer voort te leven in een roes van slaafsche onverschilligheid voor eigen lot en toekomst' (1).

Deze uitspraak van de oud-havenarbeider Hein Mol geeft goed weer, hoe de sociaal-democraten in het begin van deze eeuw dachten over een groep van voornamelijk losse arbeiders, waarop ze nauwelijks enige invloed hadden weten te krijgen.

Juist vanwege deze vermeende ongebondenheid, deze ongrijpbaarheid voor de traditionele vakorganisaties, deze neiging hun eigen weg te gaan en hun belangen onder alle omstandigheden door te zetten, worden ze ten zeerste gewaardeerd door de 'operaïsten', die alleen heil zien in de spontane en autonome strijd van onderop:

'Zij vormden een onderdeel van het segment arbeiders, wier werk altijd al ongeschoold is geweest. (...) Als gesteld wordt dat de havenarbeid in 1960 nog steeds ongeschoolde arbeid is, betekent dat, dat we de havenarbeiders een heel eigen strijdhouding en strijdtraditie toeschrijven, die zich sinds het einde van de vorige eeuw heeft ontwikkeld.

Zij zijn geen gedekwalificeerde vakarbeiders, die strijden voor

het herstel van een oude situatie, waarin zij weer macht kunnen ontleen aan hun positie in het arbeidsproces en trots kunnen zijn op het resultaat van hun arbeid. Zij zijn historisch gezien ongeschoolde (massa)arbeiders, die niets te verliezen hebben, werken voor het geld, onverschillig staan ten opzichte van het werk, "onverantwoordelijk" zijn en zich niet aansluiten bij de traditionele arbeidersorganisaties' (2).

Vooraf in de jaren vijftig en zestig vallen heel andere klanken te beluisteren: diepe tevredenheid over de pacificatie van deze ongebonden voert de boventoon bij werkgevers, erkende vakorganisaties en sociologen; de bestaande maatschappelijke orde van het vrije, democratische westen heeft zijn kracht bewezen door ook deze recalcitrante groep in zijn beschavingskring op te nemen. Zo schreef de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ), de organisatie van de Rotterdamse havenwerkgevers, in een brochure naar aanleiding van het instellen van een vakopleiding voor de losse havenarbeiders juichend:

'De tijd is voorbij, dat hoofdzakelijk lichaamskracht nodig was om een goede "bootwerker" te zijn. Met het verdwijnen van de oermens is ook het woord "bootwerker" uit de mode geraakt. (...) Het is een onzalige gedachte, dat voor ongeschoolde en ongeoefende arbeiders alleen de haven nog redding kan brengen. (...) Een havenarbeider is een behendig mens, die zijn handen en hersens gebruikt. Hij is een onmisbare schakel tussen al die andere duizenden in de haven, van wie de prestaties overal in de wereld bewondering wekken' (3).

Ook de erkende vakorganisaties meenden aan dit beschavingsproces een grote bijdrage te hebben geleverd:

- 'Tradities zijn taai en sinds 1905 (...) bleef jaren achtereen de bootwerker behoren, althans in de ogen van het publiek, tot de meest ongeciviliseerde arbeider, die ongeschoolde arbeid verricht. De gestage arbeid van de erkende vakbonden, de verbetering van de lonen en arbeidsvoorwaarden hebben een grondige verbetering gebracht, zowel materieel als moreel, in de mentaliteit van de "bootwerker" en thans is de naam bootwerker veranderd in havenarbeider.' (4)

De socioloog Ter Hoeven bespeurde in navolging van vele collega's een fundamentele verandering in de houding van de arbeiders, onder invloed van de langdurige hausse na 1950:

'In de jaren na de tweede wereldoorlog hebben de arbeiders in het algemeen een niet onaanzienlijke inkomstenstijging weten te verwerven. (...) Deze verandering in de economische positie van de arbeiders heeft mogelijkheden geschapen ter bevrediging van hun groeiende sociale en culturele behoeften. Daarmee is een grootscheeps verburgerlijgingsproces op gang gebracht. In dit kader blijkt nu de havenarbeid minder goed te passen. (...) Havenarbeid is (...) vermoeiend, onaangenaam en veeleisend. Door deze eigenschappen is men niet in staat de nieuwverworven welvaart ten volle uit te buiten. Zo wil men niet alleen vrije tijd, maar vooral besteedbare vrije tijd hebben.' (5)

De meningen lopen blijkbaar nogal uiteen. Dit kan niet zonder meer worden teruggevoerd op de tijd waaruit de citaten stammen. Over de mate van integratie van de onderste lagen van de arbeidersklasse in de rest van de samenleving bestaat al heel lang een controverse, waarop we hieronder voor wat betreft de Rotterdamse havenarbeiders nader zullen ingaan.

Maar ook als duidelijk wordt in welke mate deze integratie heeft plaatsgevonden blijven er vragen over de aard van dit proces. Moet dit worden gezien als een geslaagde poging tot *emancipatie of verheffing* van dit eens zo geminachte subproletariaat? Is dit een bewijs dat deze groep zich volledig heeft aangepast aan de normen van de maatschappij, met andere woorden is verburgerlijkt? Of is deze aanpassing het resultaat van een min of meer bewuste poging van bovenaf tot *disciplinering* van deze recalcitrante groep arbeiders?

2. Een subcultuur van havenarbeiders? De theorie van Miller

Als we in deze discussie verder willen komen, is het noodzakelijk dat we de mentaliteit en leefwijze van de havenarbeiders nauwkeurig analyseren door deze uit te splitsen naar een aantal nader toetsbare factoren. Een eerste aanzet voor een dergelijke benadering vinden we in het werk van Kerr en Siegel, die een verklaring zochten voor het opmerkelijke verschijnsel, dat bepaalde groepen arbeiders (zoals de mijnwerkers en de havenarbeiders) in een aantal door hen onderzochte landen steeds tot de meest strijdbare delen van de arbeidersklasse behoren. Van belang is daarbij hun verklaring:

'If the job is physically difficult and unpleasant, unskilled or semi-unskilled, and casual or seasonal, and fosters an independent spirit (...), it will draw tough, inconstant, combative and virile workers, and they will be inclined to strike. (...) Industries will be highly strike-prone when the workers (i) form a relatively homogeneous group, which (ii) is unusually isolated from the general community and which (iii) is capable of cohesion.' (6)

Vooral aan de laatste groep factoren hechtten ze grote verklarende waarde. Hiervoor introduceerden ze de term 'isolated mass', die in de sociaal-wetenschappelijke literatuur school zou gaan maken als voorbeeld van een sociaal-psychologische verklaring voor arbeidersgedrag.

Het concept van de 'isolated mass' werd nader uitgewerkt door de Engelse socioloog M.C. Miller, die de verklaring voor de strijdbaarheid van de havenarbeiders vooral zocht in de omstandigheid, dat ze overall een eigen militante subcultuur ontwikkelden, die hen als het ware immuniseerde tegen de integratiepogingen van de burgerlijke maatschappij (7).

Om die reden lijkt de theorie van Miller geschikt als uitgangspunt om onze eerste vraag te beantwoorden (was er sprake van een dergelijke immuniserende subcultuur onder de Rotterdamse havenarbeiders?), maar doordat zijn indicatoren zo gekozen zijn dat die de belangrijkste elementen uit de werk- en leefsituatie van de havenarbeiders bestrijken, geven deze ook een inzicht in de werking van de integratieprocessen, voorzover die van invloed waren. Om het bestaan van een subcultuur zichtbaar te maken formuleerde hij de volgende indicatoren: een hechte onderlinge solidariteit; een diepgevoert wantrouwen jegens de bedrijfsleiding en de buitenwereld; een voorkeur voor ongebondenheid; strijdbare vakorganisaties en een charismatisch leiderschap; een conservatieve houding ten opzichte van technische vernieuwingen en een radicale politieke instelling; een onregelmatig gezinsleven.

a. *Een hechte onderlinge solidariteit*, zonder enig voorbehoud betoond, was in Rotterdam zo nu en dan wel te onderkennen, maar niet in de compromisloze vorm die Miller postuleert. Tijdens stakingen was er vaak een grote eensgezindheid; vooral die van 1920 en 1946 werden met een buitengewone hardnekkigheid uitgevochten. Ook bij kortere conflicten lieten havenarbeiders een opmerkelijke mobilisering van alle krachten zien, waarbij niet zelden alle categorieën werkers waren

betrokken. Deze solidariteit gold als een beroepscode; wie zich er niet aan hield, kon na de staking rekenen op een langdurig ostracisme omdat hij zijn collega's in de steek had gelaten.

Deze houding valt echter vanuit de strijdsituatie te verklaren en is waarschijnlijk ook niet uniek voor de havenarbeiders. Opmerkelijk zou het zijn als de havenarbeiders ook in 'vredestijd' voortdurend een gesloten front bleven vormen. Dat is echter niet het geval: de onderlinge solidariteit was aan grenzen gebonden en werd vaak genoeg ook doorbroken. De betoonde solidariteit was geen natuurlijke eigenschap van de havenarbeider, het was veeleer een wankel compromis tussen ieders onmiddellijk eigenbelang en de collectieve belangen op wat langere termijn - een compromis dat aan een voortdurend proces van heroverweging en herdefiniëring onderhevig was. Dit kan het beste worden geadstrueerd aan het reilen en zeilen van het kleinste collectief dat het leven van de havenarbeider in hoge mate bepaalde: de *ploeg*.

Het was in het belang van alle ploegleden om één lijn te trekken tegenover de bazen en de bedrijfsleiding: zeker in een tijd van arbeidsschaarste konden ze dan een niet onaanzienlijke invloed uitoefenen op hun dagelijkse werkomstandigheden door een tactiek van informele onderhandelingen en korte confrontaties. Dit kon gaan over het werktempo: al of niet in samenwerking met de kraanmachinist werd dit op een 'redelijk' peil gehouden, waarboven extra prestaties mogelijk waren, die dan weer apart beloond moesten worden in de vorm van korter werken ('klaar naar huis'), toeslagen voor vermeend vuil werk of bijgeschreven uren, een toegeknepen oog bij disciplinaire overtredingen zoals roken in het ruim, ongeoorloofde pauzes, te laat komen, kleine diefstallen. Ook de interpretaties van de veiligheidsvoorschriften, bedrijfsreglementen en CAO's konden heel wat rekbaarder blijken dan een eerste lezing ervan zou doen vermoeden, vooral als er veel schepen met grote haast lagen te wachten. Een effectief optreden van de arbeiders was echter alleen mogelijk als de ploeg eensgezind was en hiervoor werd in de jarenlange praktijk van de havenarbeid een heel informeel normensysteem ontwikkeld, waarin het gezamenlijke belang van de ploegleden centraal stond (8).

Ter Hoeven noemde als voornaamste groepsnormen: één front maken tegenover de bedrijfsleiding; het inwerken van nieuwelingen door ervaren arbeiders; een redelijke bijdrage van alle ploegleden aan de arbeidsprestatie, waarbij de ouderen door jongeren worden ontlast (9).

Al deze ongeschreven codes hebben één achtergrond gemeen: ze zijn in een jarenlang leerproces ontwikkeld, getoetst, geherformuleerd en overgedragen op nieuwe lichtenigen havenarbeiders; ze zijn een integraal onderdeel van de vakkennis die iedere arbeider zich eigen maakt. Maar daarin ligt ook de kwetsbaarheid ervan: de codes bewijzen hun waarde slechts aan de arbeiders die lang in de haven blijven werken en die daarom ook eerder hun belangen collectief en op de lange termijn definiëren. Een eerste probleem bij het handhaven van de ploegcode vormde het ontbreken van vaste ploegen in Rotterdam (dit in tegenstelling tot Amsterdam). Dit obstakel is minder zwaar dan het lijkt, omdat hier wel de gewoonte bestond dat veel ploegen regelmatig bij dezelfde werkgever arbeidden, de zogenaamde 'losvaste' of 'blikvaste' ploegen. Vooral na 1950 werd deze praktijk steeds algemener, terwijl vanaf die tijd ook het aantal arbeiders in vaste dienst bij de ondernemingen sterk toenam (deze arbeiders werkten doorgaans wel in een vaste ploeg). Ernstiger was vooral dat na 1953 een sterke instroom van onervaren, meest jonge arbeiders, die geheel buiten de traditie van de havenarbeiders stonden plaatsvond, zodat de cohesie van de ploegen begon af te brokkelen. In 1946 vormde de groep van 46 jaar en ouder 52,6% van alle havenarbeiders, in 1955 was dat nog bijna 38% en in 1965 33,5%. Terwijl de midden-categorie (31-45 jaar) tussen de 35 en de 40% schommelde, nam het aandeel van de jongere arbeiders toe van 9% in 1946 tot 28% in 1955 en bijna 30% in 1965. Deze jongeren vond men niet onder de stedelijke losse arbeiders, waarvan de ouderen de helft en in 1962 zelfs tweederde uitmaakten, maar vooral onder de vasten en de pendelaars (10).

De jongere arbeiders bleken steeds minder geneigd het zware werk van hun oudere collega's over te nemen, maar probeerden zo veel mogelijk geld te verdienen door toeslagen en overwerk of hun werktijd te bekorten door het klaar-naar-huis-systeem. Dit leidde niet zelden tot hevige spanningen binnen de ploeg met de oudere arbeiders. Ook de vakopleidingen maakten veel jongere arbeiders voor hun professionele vorming minder afhankelijk van de ouderen (11). De pendelaars vormden een ander probleem. Deze mensen hadden een heel andere achtergrond: ze hadden vaak op het land of in de kleine industrie gewerkt en kenden nauwelijks een traditie van georganiseerde strijd. Omdat bij deze groep de ploegindeling gebaseerd was op de bussen waarmee ze werden vervoerd, doorbraken ze niet zo gauw het verband van de stedelijke ploegen, maar tussen beide soorten ploegen konden wel allerlei spanningen ontstaan als ze sa-

men aan één boot moesten werken, en dit kwam nogal vaak voor.

b. *Bestond er onder de havenarbeiders een diepgeworteld wantrouwen jegens de bedrijfsleiding en de buitenwereld?*

Een antwoord op deze vraag is alleen mogelijk als we apart ingaan op beide genoemde aspecten, waarbij het bovendien noodzakelijk is bij de bedrijfsleiding een onderscheid te maken tussen het hogere niveau (management) en het lagere (bazen).

Het management werd vanouds diep gewantrouwd door de arbeiders, en gezien het ontbreken van enige 'sociale' dimensie in het ondernemersbeleid mag dat weinig verwondering wekken: de arbeider was in feite een verlengstuk van de havenoutillage, die klaar moest staan voor elk voorkomend ladingaanbod. Waren er arbeiders teveel, dan werd het overschot zonder pardon weer afgestoten. De instelling van een Haven Arbeids Reserve in 1917 betekende niet veel meer dan dat er 2000 lossen werden uitgekozen die niet als eersten bij slapte werden afgevoerd.

In 1960 leek het oordeel van de arbeiders echter veel gematigder te zijn geworden: hoewel velen (43%) nog verwachtten bij een economische teruggang onmiddellijk te worden ontslagen - wat bij de recessie van 1957-1958 inderdaad ook het geval was geweest - ontwaarde Ter Hoeven bij zo'n 20 tot 35% een dubbele loyaliteit:

'Zij voelden zich enerzijds gebonden aan hun collega's, maar anderzijds ook aan hun werkgever. Hun solidariteitsgevoelens zijn dus niet meer eenzijdig gericht op andere arbeiders. Ook tegenover de werkgevers willen zij een redelijk en begripend standpunt innemen.' (12)

Dit opmerkelijk gunstiger oordeel bij een deel van de havenarbeiders zal zeker mede zijn veroorzaakt door de langdurige economische hausse, die in 1960 duidelijk begon door te werken op hun levenspeil. Maar anderzijds zal ook de sociale politiek van de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ, de werkgeversorganisatie op sociaal terrein) van invloed zijn geweest, aangezien uit cijfers blijkt dat een aantal initiatieven van de SVZ vrij veel respons heeft gevonden. Het lidmaatschap van de bij de Sociale Afdeling aangesloten verenigingen (voor gezinsverzorging, ter leniging van bijzondere financiële noden) begon vooral na 1956 spectaculair te stijgen, om in 1965 tweederde van alle losse arbeiders te omvatten. Opmerkelijk is verder dat dezen ook zeer regelmatig het advies inriepen van een maatschappelijk werk-

ster van de Sociale Afdeling, ook voor kwesties die hun gezinsleven betroffen. Het totaal van de behandelde gevallen bedroeg in 1950 een per losse arbeider, in 1956 was dit al gemiddeld twee per jaar en in 1964 kwam de losse arbeider gemiddeld drie maal in contact met een maatschappelijk werkster. Het aandeel van de gezinsproblemen (huisvesting, financiële nood, huwelijksproblemen) bedroeg steeds 30 tot 50% van het totale aantal gevallen (13). Ook vaste arbeiders maakten veelvuldig gebruik van dergelijke bedrijfsvoorzieningen, waarvan - net als bij de losse - vooral de bedrijfsvakantiehuisjes in trek waren. In plaats van een sterk antagonisme of een diepgeworteld wantrouwen spreekt uit al deze gegevens eerder een pragmatische houding, waarbij elke voorziening op haar bruikbaarheid werd beoordeeld.

Ook de houding ten opzichte van de bazen was in 1960 niet meer doordrenkt van vijandschap. Jegens de harde, autoritaire bazen van de oude stempel koesterden de arbeiders weinig genegenheid. Desondanks viel het Ter Hoeven op, hoeveel begrip de meeste arbeiders nog wisten op te brengen voor de positie van de bazen, die vaak zaten ingeklemd tussen tegenstribbelende arbeiders en veeleisende bedrijfsleiders (14).

Ook Hoekema merkte naast alle kritiek ook waardering op voor die bazen, die de kunst verstonden door een soepele politiek van geven en nemen een werkbare samenwerking op te bouwen met de arbeiders en het management (15). Beide auteurs hebben echter hun onderzoek verricht in een tijd van arbeidskrapte: het is niet onwaarschijnlijk dat juist toen de bedrijfsleiding en de bazen een toontje lager zongen. Wat de bazen betreft ging dit meestal niet van harte: dit waren vaak oudere arbeiders, die het vak reeds lang vóór 1940 hadden geleerd in een situatie dat er nooit enig gebrek aan arbeiders was en waarin iedere baas als een onmisbaar onderdeel van zijn vakbekwaamheid beschikte over een eigen arsenaal aan scheldwoorden en krachttermen. Latere generaties bazen, die doorgaans hiertoe een opleiding hadden gehad, schijnen wat soepeler in hun optreden te zijn geweest.

Koesterden de havenarbeiders een diepgeworteld wantrouwen jegens de buitenwereld in het algemeen? Dit is vaak beweerd, maar in feite ontbreekt hiervoor een duidelijke bewijsvoering (16). Uit het enige onderzoek, waarin dit punt expliciet ter sprake kwam, dat van Ter Hoeven, bleek eerder het tegendeel: de ondervraagde arbeiders beschouwden zich als onderdeel van de hele arbeidersklasse, waarop

ze zich met hun levensstijl en hun aspiraties richtten (17). Uit het onderzoek van Bouman en Bouman, dat vooral de immigranten en hun kinderen vóór 1940 betreft, valt een dergelijk wantrouwen evenmin af te lezen (18). Het ligt ook niet voor de hand dat ze zich scherp zouden afzetten tegen de groep waartoe ze wilden gaan behoren op het moment dat deze aansluiting verwezenlijkt ging worden ten gevolge van de stijgende levensstandaard. Dat zo gemakkelijk wordt aangenomen dat dit wel het geval was, kan veroorzaakt zijn door de hardnekkigheid waarmee de buitenwereld dit negatieve beeld in stand hield en de daaraan gekoppelde veronderstelling, dat de havenarbeiders van de weeromstuit ook front maakten tegen al degenen die hen zo stigmatiseerden. Dit mechanisme kon alleen op die manier werken, als de gediscrimineerde groep geen enkele hoop of verwachting koesterde om ooit deel uit te maken van een referentiegroep vlak boven haar, in dit geval de laag van de geschoolde, regelmatig levende, 'fatsoenlijke' arbeiders. Zo'n bescheiden - men kan ook zeggen: ontbrekend - aspiratieniveau treffen we eigenlijk alleen aan bij een relatief kleine groep havenarbeiders, die al sinds lang gewoon waren het ene (ongeschoolde) beroep in te wisselen voor het andere en die vooral in de volksbuurten woonden. Overigens werden in de jaren '50 ook steeds meer mensen uit deze groep aangeraakt door de begeerte naar een 'fatsoenlijk' bestaan (19).

c. Een '*casual frame of mind*', een voorkeur voor ongeregeld werk in los dienstverband was evenmin een kenmerk van *de* (losse) havenarbeiders van Rotterdam. Al in een vroeg stadium ijverden de vakorganisaties voor regelmatigere werktijden en een vast dienstverband, en daarbij sloten ze aan bij de opvattingen die onder het merendeel van de havenarbeiders leefden. Ze waren juist fel gekant tegen de vrijwel onbepaalde zeggenschap van de werkgevers over de arbeiders. Een belangrijke factor was hierbij de hoge prioriteit die in de Nederlandse arbeidersbeweging werd gegeven aan een regelmatig en ordelijk gezinsleven. Dit was van invloed op de mentaliteit van grote groepen havenarbeiders, allereerst op die met vast werk. Voor de lossen lag dit moeilijker, aangezien de havenarbeid hiervoor weinig bevorderlijk scheen. Toch zijn er aanwijzingen dat velen onder hen hun aspiraties op een geregeld bestaan bleven richten, en dat gold met name voor de tweede generatie immigranten, die afkomstig waren van de Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden. Toen in 1955 de losse arbeiders in een min of meer vast dienstverband kwamen te werken, waarbij de ingeschrevenen ook *verplicht* werden hun arbeidskracht aan te bie-

den, klonken hiertegen geen bezwaren. Op zichzelf lijkt dit een vanzelfsprekendheid, maar in de Britse havens hebben de vakorganisaties zich lange tijd met succes verzet tegen 'decasualisation' (20). Ook in Antwerpen stond deze eis nimmer op de voorgrond (21), terwijl in de Westduitse havens eveneens dit punt een minder hoge prioriteit genoot dan in Rotterdam en Amsterdam (22).

d. *Strijdbare vakorganisaties en een charismatisch leiderschap* waren vooral in de jaren 1945-1955 kenmerkend voor het optreden van de Rotterdamse havenarbeiders. Militante organisaties zijn er vanaf 1889 geweest, maar vielen dan ook weer snel uiteen. De syndicalistisch georiënteerde Nederlandse Federatie van Transportarbeiders was wel een langer leven beschoren (1918-1940), maar bereikte afgezien van een hoogtepunt in 1920 nooit een grote omvang. Een grotere en ook constantere aanhang had de bij het NVV aangesloten Centrale Bond van Transportarbeiders, maar deze organisatie voerde steeds een zeer gematigde politiek: ze was uiterst terughoudend bij stakingen, met als argument dat de verdeeldheid onder de havenarbeiders te scherp was en hun organisatiegraad te laag (23).

In 1945 bleek deze situatie radicaal veranderd: de Eenheidsvakcentrale (EVC), die in 1943 op initiatief van de CPN was opgericht in een poging om in een klap een geheel nieuwe op initiatief van de CPN was opgericht in een poging om in één klap een geheel nieuwe eenheidsorganisatie van de grond te krijgen, kreeg in de Rotterdamse haven een ongekende en onverwachte weerklank. Zonder dat er van enige voorbereiding tijdens de oorlog sprake was (zoals in Amsterdam), ontstond in een tijdsbestek van enkele weken in juni 1945 de Rotterdamse afdeling van de EVC, die in de haven vrijwel alle arbeiders wist te organiseren, waaronder ook het merendeel van de 'baantjesgasten' (de toezichhoudende en technische functies). Vooral in de beide stakingen in de zomer van 1945 groeide deze organisatie stormachtig; daarbij traden ook twee leidende figuren met een onmiskenbaar charisma naar voren: Leen van Os en Toon van den Berg (24). Het opmerkelijke van deze stakingen was, dat niet alleen uit de eigenlijke eisen - die een forse verbetering van de arbeidsomstandigheden, meer medezeggenschap en regelmatiger werktijden inhielden - maar ook uit de wijze waarop deze werden geuit, duidelijker naar voren kwam dat de havenarbeiders niet langer als een verlengstuk van de lading beschouwd wensten te worden, maar als mensen met een behoefte aan een behoorlijk bestaan.

Hierna, in 1946, volgden twee solidariteitsstakingen: een korte, als

protest tegen de Nederlandse relaties met het Franco-regime, en een zeer lange en slepende, ter ondersteuning van de strijd van zeelieden voor een betere CAO, die uiteindelijk uitliep op een verbitterd gevecht om de erkenning van de EVC als onderhandelingspartner. De EVC kreeg echter niet haar zin en bleef uitgesloten van het centrale arbeidsvoorwaardenoverleg, en teleurgesteld verlieten de eerste leden de organisatie, meestal om ongeorganiseerd te blijven maar soms ook om lid te worden van de CBT (NVV), die wel een CAO kon afsluiten. Grotere schade liep de EVC echter op door het onvermogen de eenheid in eigen rijen te bewaren; tegenstellingen over de te volgen politiek tussen voor- en tegenstanders van de CPN resulteerden begin 1948 in een scheuring in Rotterdam, waarbij de havenarbeiders de kern vormden van het nieuwe Onafhankelijke Verbond van Bedrijfsorganisaties (OVB). Het OVB was nog een tijd lang de grootste organisatie in de haven, maar voelde de hete adem van de CBT steeds meer in de nek; ondertussen was rond 1950 wel de organisatiegraad tot ongeveer 30% gedaald.

De CBT, die in 1956 na een reorganisatie Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (NBV) ging heten, liep geheel aan de leiband van de geleide loonpolitiek, die stakingen praktisch onmogelijk maakte. Toch wist deze organisatie geleidelijk het ledental uit te breiden, omdat zij wel CAO's kon afsluiten en het niet-erkende OVB niet. Na 1960 stelde de NBV zich geleidelijk wat militanter op, omdat duidelijk was geworden dat hij zijn gestegen ledental alleen zou kunnen vasthouden als hij agressiever optrad om zijn sterke positie op de arbeidsmarkt te verzilveren. Omdat de werkgevers in die situatie geen arbeidsconflicten wensten en ook de geleide loonpolitiek ter ziele ging, viel er aan de onderhandelingstafel heel wat te bereiken. Toen echter de havenarbeiders tot tweemaal toe (1970, 1979) spontaan overgingen tot een staking voor meer loon en korter werken, vonden zij de NBV tegenover zich, wat tot een diepe vertrouwenscrisis leidde tussen de bondsbestuurders en hun achterban, voorzover deze lid bleef. De NBV zocht nu echter toenadering tot de vroegere stakingsleiders en gaf een aantal van hen binnen zijn rijen leidende posities, waarmee een radicalere koers werd ingeluid. Deze werd zichtbaar in de recente stakingen van 1984 en 1987, die voor het eerst door een bij het NVV aangesloten bond werd geïnitieerd en geleid. Hierbij stond het behoud van werkgelegenheid voorop (25). Of er daarbij sprake was van een charismatisch leiderschap valt nog niet te zeggen: daarvoor is meer nodig dan het leiden van één staking. Al met al kunnen we voor de Rotterdamse haven zeker niet spreken van

één eenduidig stakingspatroon, evenmin van een continuïteit in de ontwikkeling van de vakbonden wat betreft hun strijdbaarheid en hun leiderschap.

e. Havenarbeiders zouden een zeer conservatieve houding hebben ten opzichte van technische innovaties, die scherp contrasteerde met hun radicale of progressieve politieke opvattingen.

Wat het eerste betreft: alleen rond de eeuwwisseling was er verzet tegen de invoering van moderne apparatuur, die vooral in het massa-goed haar intrede deed. In 1896 verzetten de ertswerkers zich tegen de nieuwe elektrische kranen bij Muller & Co., echter zonder resultaat. In 1905 wisten ze de ingebruikneming van de graanelevatoren tegen te houden, maar in een tweede staking (in 1907) moesten ze toch het loodje leggen (26). Vanaf dat jaar hebben de havenarbeiders zich niet meer verzet tegen het doorvoeren van technische innovaties, wel hebben ze bij tijd en wijle punten in hun eisenprogramma opgenomen die beoogden de meest ongunstige gevolgen te neutraliseren; de inzet van een staking waren deze nimmer.

Naar de politieke opvattingen van de havenarbeiders is weinig onderzoek verricht, wel vinden we bij diverse auteurs terloopse opmerkingen. Volgens Jansen en Giele waren de oorspronkelijke havenarbeiders weinig radicaal:

‘In de Rotterdamse haven waren socialistische arbeiders in de jaren tachtig van de negentiende eeuw waarschijnlijk op de vingers van één hand te tellen. De havenarbeiders moesten maar weinig hebben van deze gevaarlijke nieuwlichters met hun opruiende ideeën.

Onder de meeste Rotterdamse arbeiders bestond van oudsher een sterk wantrouwen tegen radicale opvattingen. Godsdienst en Oranjeliefde inspireerden het lompenproletariaat tot agressieve daden tegen alles wat afweek van het traditionele patroon.’ (27)

Uit de context blijkt duidelijk dat beide auteurs hier de bewoners van de *volksbuurten* op het oog hebben; op het verschil met de *arbeiderswijken* wordt bij het volgende punt (f) ingegaan. Anderen benadrukken juist het verschil tussen deze mensen en aan de andere kant de immigranten en hun nazaten, die ontvankelijk bleken voor het socialisme, aanvankelijk in zijn ‘ongedisciplineerde, anarchistische’ vorm, later, na een reeks van pijnlijke nederlagen, in zijn meer gematigde, sociaal-democratische variant, die onder de havenarbeiders de domi-

nante stroming zou worden (28). Ter Hoeven constateerde dat de Rotterdamse havenarbeiders opvallend genuanceerd oordeelden over de nog steeds ervaren maatschappelijke ongelijkheid, genuanceerder in ieder geval dan hun Amsterdamse collega's (29). Ironisch genoeg ontwikkelden de politieke voorkeuren van de volksbuurtbewoners zich in precies tegenovergestelde richting: uit al het naoorlogse onderzoek blijkt een zeer sterke oververtegenwoordiging van de CPN. Hierbij past overigens wel de kanttekening, dat we aan dit kleurbekennen vooral een symbolische waarde moeten toekennen: het ging hierbij steeds om het stemmental; als we kijken naar het lidmaatschap van deze partij, of zelfs naar dat van een vakbond, ook van de niet-erkende, dan zijn deze mensen opvallend afwezig (30).

f. *Een onregelmatig gezinsleven* zou een volgend kenmerk van de subcultuur zijn, dat haar pendant vond in de slechte woonsituatie in de volksbuurten. Helaas beperkt Miller zijn analyse tot de arbeidssituatie en laat hij dit uiterst belangrijke punt onbesproken, dat bij vele andere auteurs wel aan de orde komt (31). Young en Willmott gaven in de eerste editie van hun boek over Bethnal Green nog een zeer plastische beschrijving van dit gezinsleven. Naast grote kinderrijkdom, frequente periodes van werkloosheid en onverstandige besteding van het inkomen constateerden ze een voortdurende angst bij de vrouw, haar man als kostwinner te verliezen door dood, ziekte, werkloosheid of kwaadwillige verlating - en geen wonder:

'The husband was not only mean with money. He was callous in sex, as often as not forcing a trial of unwanted pregnancies upon his unwilling mate. He was harsh to his children. He was violent when drunk, which was often.' (32)

Ook bij de Sociale Afdeling van de SVZ werd in de jaren vijftig dit verband tussen werk en gezin al in dezelfde richting gezocht:

'Zagen we (...) hoe de mentaliteit van de losse havenarbeider goeddeels bepaald wordt door zijn werk, ook op het gezin drukt de arbeid zijn stempel. Wanneer geconstateerd is dat de havenarbeiders door enkele eigenschappen zich onderscheiden van werknemers in andere bedrijfstakken, heeft het zin na te gaan of het havenarbeidersgezin afwijkt van het doorsnee arbeidersgezin. Dit is naar onze mening inderdaad het geval. (...) Opvallend is, dat zeer dikwijls in het gezin de havenarbeider een dominerende figuur is en het

gezinsleven zich tot in allerlei details naar hem richt. Enerzijds is dit een gevolg van de geringe neiging zich aan te passen, die wij reeds eerder herkenden bij de arbeider, anderzijds speelt hier de waardering van de gezinsleden een rol. In het onderhavige milieu wordt namelijk zeer sterk de mening gehuldigd, dat zware, lichamelijke arbeid in de buitenlucht de hoogst te waarderen vorm van menselijke arbeid is. (...)

De zeer geringe behoefte aan gebondenheid, tot uiting komend zelfs in de voorkeur voor het losse dienstverband boven het vaste, uit zich bij betrekkelijk velen ook in een minder sterke binding aan het gezin. Zo ontmoet de maatschappelijk werker hier veel gevallen van echtscheiding, concubinaat, buitenechtelijke verhoudingen.'

Toch konden ook deze mensen tot maatschappelijk aanzien komen. Behalve door werkgeversmaatregelen zoals de instelling van een vakopleiding, vormende activiteiten en een politiek van 'decasualisation' konden deze arbeiders ook zelf veel aan hun lot verbeteren. Daarbij speelde de kwaliteit van het gezinsleven een sleutelrol:

'De materiële basis van het gezinsleven, samenhangend met de arbeidstijden, is zeer inconstant, soms zelfs van dag tot dag wisselend. Dit eist van de huisvrouw een grote mate van organisatie en aanpassingsvermogen. Waar deze gaven ontbreken, vertoont het gezin een desintegratie, die niet zelden funest is voor het aankweken van een gevoel voor orde en regelmaat bij de kinderen. (...) Is echter voor de arbeider zijn gezin de natuurlijke tegenhanger tot zijn arbeid, dan ontstaat ook een hechte eenheid en is huiselijkheid het alles overheersende kenmerk van het gezinsleven.' (33)

Uit deze beschrijving door de directeur van de Sociale Afdeling krijgt men sterk de indruk dat het met het gezinsleven van de arbeiders niet zo best was gesteld en dat dezen nog heel wat beschavingsarbeid nodig hadden om normaal te worden, zodat voor deze instantie nog een zegenrijke taak scheen weggelegd. Op hetzelfde moment schetste de directeur van het grootste stuwadoorsbedrijf, Backx, een heel ander beeld:

'Er bestaat in ons land een oud misverstand omtrent de havenarbeider. Men denkt bij de Rotterdamse "bootwerker" nog dikwijls aan een rauwe, ongeschoolde kerel, die veel drinkt en zijn vrouw slaat. Dat is een onrechtvaardig oordeel. De havenarbeider van tegenwoordig is een geschoolde arbeider.'

der, die voor zijn gezin zorgt en zijn kinderen een goede opvoeding geeft.' (34)

Backx' ijver om de haven een betere naam te bezorgen speelde ongetwijfeld een rol bij deze uitspraak, maar deze oordelen over het gezinsleven lopen te zeer uiteen om ze louter op de verschillende posities van beide auteurs te kunnen terugvoeren: ze praten niet over dezelfde groepen havenarbeiders.

Al eerder zinspeelden we op het verschil tussen volksbuurten en arbeiderswijken; dit blijkt in dit verband van zeer groot belang. Een volksbuurt is een in de regel oudere buurt, veelal gelegen in of vlak om de oude stadskern, met nogal wat kleine, nauwelijks bewoonbare maar goedkope huizen. Ze wordt gekenmerkt door een gesloten karakter naar buiten, maar door een grote openheid naar binnen: een groot deel van het gezinsleven speelt zich af op straat, de mensen richten zich veel minder op het gezinsleven, dat ook niet zo'n centrale plaats in hun leven inneemt. Ook de beroepsstructuur heeft een bijzonder aanzien: veel mensen verdienen als kleine zelfstandigen hun brood, terwijl er ook een zeer grote categorie is van losse arbeiders, die zeer vaak van beroep wisselen en ook vaak zonder werk zijn. Een arbeiderswijk heeft een bevolking, die overwegend is samengesteld uit geschoolde en geoefende arbeiders, die meestal in wat jongere wijken in een wat ruimere cirkel rond het centrum wonen; meestal zijn dit relatief wat duurder eengezinswoningen, ruimer en beter van kwaliteit. Het gezin neemt in het leven van de bewoners een veel centralere plaats in en van een bloeiend straatleven is nauwelijks sprake (35).

Voor een vergelijking van het gezinsleven van havenarbeiders uit beide soorten buurten kunnen we gebruik maken enerzijds van een enquête van de Sociale Afdeling van de SVZ onder de bij de Haven Arbeids Reserve (HAR) ingeschreven arbeiders, die in de jaren 1948-1952 met pensioen waren gegaan en die een min of meer representatief beeld geeft van het gezinsleven van deze groep, anderzijds van een sociografisch onderzoek naar het leven in de volksbuurt Cool, uitgevoerd in 1956 (36).

Deze vergelijking levert de volgende resultaten op: in de volksbuurt leefden naar verhouding meer alleenstaanden, kwamen meer echtscheidingen voor en meer gevallen van concubinaat dan onder de HAR-gepensioneerden; ook ten opzichte van de totale Rotterdamse bevolking waren deze verschillen significant (37). Uit de diverse bronnen blijkt dat we de uitkomsten van deze vergelijking mogen

generaliseren: onder de losse arbeiders hebben heel lang twee gezinstypes naast elkaar bestaan. Het type dat zo vaak met de havenarbeiders werd geassocieerd blijkt vooral te zijn voorgekomen in de volkswijken en slechts voor een beperkte groep havenarbeiders kenmerkend te zijn geweest. Maar al in de jaren vijftig begon het daarmee samenhangende leefpatroon te verdwijnen: door de grotere bestaanszekerheid en het gestegen welvaartspeil verhuisden veel mensen uit de volkswijken naar de arbeiderswijken, waar ze de leefgewoonten van hun omgeving overnamen. Belangrijk was daarbij de vraag in hoeverre bij deze mensen het aspiratieniveau was gestegen: van oudsher werd hun gedrag en hun denken gekenmerkt door een generaties lang ontwikkelde overlevingsstrategie in de onderste regio's van de maatschappij, waarin ze zonder enige scholing of opvoeding en zonder financiële reserves waren overgeleverd aan het wisselvallige stadsbestaan. Ze waren daarbij in hoge mate op hun buurtgenoten en familieleden aangewezen en waren dan ook niet snel geneigd deze banden te verbreken. Voor een besloten gezinsleven was daarin weinig plaats (38).

Het gesloten, ordelijk levende kerngezin was al voor 1940 zeer sterk verbreid onder de losse havenarbeiders, en hoogstwaarschijnlijk al de dominante leefvorm; na 1945 was dit in ieder geval niet meer aan twijfel onderhevig.

Voor dit naast elkaar bestaan van twee zulke uiteenlopende leefpatronen onder de losse havenarbeiders wordt door sommige auteurs een interessante suggestie gedaan, die helaas door geen van hen nader is uitgewerkt: *de leefgewoonten van die immigranten, die vanaf 1880 in grote getale naar Rotterdam trokken, weken in belangrijke mate af van die van de autochtone arbeiders, en wat belangrijker is: deze verschillen bleven bestaan, ook tussen de latere generaties van de beide groepen*. De immigranten vestigden zich vooral in de arbeiderswijken die zich als een olievlek uitbreidden in een steeds wijdere kring rond het centrum; alleen degenen die mislukten waren gedwongen zich blijvend te vestigen in de volkswijken, waar de huren veel lager waren. Aanvankelijk deelden veel immigranten hetzelfde onzekere, kommervolle bestaan van de oorspronkelijke bevolking, maar na een moeilijke aanpassingsperiode slaagden de meesten erin, een 'fatsoenlijke', geordende levensstijl te ontwikkelen waarin het gezinsleven een centrale plaats innam. Ze dronken minder en waren zuiniger, wisten zich ondanks hun geringe en onregelmatige inkomsten gezonder te voeden en probeerden zo lang mogelijk buiten de armenzorg te blijven. De autochtonen uit de volksbuurten waren er

daarentegen juist op uit, zoveel mogelijk ondersteuning in de wacht te slepen, en voelden daarover geen enkele schaamte (39). Ook in hun beroeps carrière waren de immigranten waarschijnlijk succesrijker. In de volkswijk Cool bleek 22,5% van de oorspronkelijke arbeiders zich aan geen enkele bedrijfstak te binden tegen slechts 15% van de arbeiders die buiten de wijk geboren werden (40). We mogen aannemen dat deze laatste groep arbeiders hun beroepsperspectief veel sterker in de haven legde en er ook in grotere mate in is geslaagd in de haven regelmatig werk te vinden.

Dit alles betekent niet dat het gezinsleven van deze arbeiders nu opeens een regelmatig en ordelijk karakter vertoonde, zoals bij de geschoolde industriearbeiders met regelmatige werktijden. De havenarbeid legde een zware druk op het gezin, en dat gold evengoed voor de mensen in de toezichthoudende en technische functies. Het verschil met de volksbuurtbewoners ligt in de aanhoudende pogingen om het gezinsleven *desondanks* zo geordend mogelijk te laten verlopen. Vooral de rol van de huisvrouw was hierin doorslaggevend, zoals bleek uit een groot aantal interviews, afgenomen tijdens mijn onderzoek. In vrijwel alle interviews vertelde de vrouw hoeveel moeite dit kostte, maar het belang hiervan was zo geïnternaliseerd, dat dit als de gewoonste zaak werd beschouwd. Als het gezin een verwaarloosde indruk maakte, zakte men in de ogen van de buurtgenoten en in eigen ogen af tot het peil van de volksbuurtbewoners.

Na 1955 begon zich een nieuwe generatie havenarbeiders aan te dienen, die er in vele opzichten een heel andere mentaliteit op nahield:

'De jongeren hebben nog nooit gewerkt onder kapitalistische voorwaarden. Zij hebben geen last van het werkloosheids-trauma van de jaren '30. De jongeren zijn niet "dankbaar" voor het feit dat ze werk hebben. Integendeel: ze willen hun deel van de welvaart, ze willen een goed leventje, ze willen hun werk doen in een zo kort mogelijke tijd en daarvoor zoveel mogelijk geld vangen. (...) De nieuwe generatie havenarbeiders (...) mist iedere vereenzelviging met de havenarbeid. Er worden tonnen gedraaid om geld te verdienen. Hun voldoening (zo men daar al van kan spreken) ligt in het geld, zeker niet in de arbeid. Hoe meer geld in zo min mogelijk tijd verdiend kan worden, des te beter wordt het eigenlijke leven van de arbeider: het leven buiten de haven, buiten de uitbuitingsverhoudingen.' (41)

Nu zullen ook de oudere generaties om het geld in de haven zijn gaan werken, maar deze zochten hun compensatie voor de lage status en de ongunstige arbeidsvoorwaarden vooral binnen het werk, door op te komen voor verbeteringen en een zekere vaktrots te ontwikkelen. Voor de jongere arbeiders ging de privé-sfeer een steeds centralere rol spelen en wel in dezelfde mate als dit het geval was voor de arbeidersklasse in haar geheel, waarbij de stijging van het reële inkomen en de kortere arbeidstijd de materiële voorwaarden vormden.

Deze groep jongere havenarbeiders waren van een veel heterogeenere samenstelling dan de oudere. Een eerste lichting deed haar intrede vanaf 1953, toen vooral bij de vasten jongeren werden aangevoren; het aandeel van de arbeiders, jonger dan 30 jaar steeg daar van 19,8% in 1953 tot 28% in 1955. Vanaf datzelfde jaar 1953 begon ook de recrutering van de pendelaars, die onderling zeer sterk van elkaar verschilden: de stedelingen uit Den Haag, Den Bosch, Bergen op Zoom, Breda en Roosendaal waren heel andere mensen dan de plattelanders, die weer onderscheiden moeten worden naar protestantse en katholieke gebieden. Daarnaast was er een constante instroom van leerlingen van de Havenvakschool en van arbeiders die door wervingscampagnes uit de meest uiteenlopende beroepen werden aangetrokken.

Overzien we dit alles, dan wordt duidelijk dat er onder de Rotterdamse havenarbeiders geen overheersende subcultuur in de door Miller bedoelde zin bestond. De door hem genoemde kenmerken van een subcultuur gingen nog het meest op voor de bewoners van de oude volksbuurten vóór 1940. De meeste havenarbeiders onderscheidden zich echter in hun gedrag niet wezenlijk van de overige arbeiders, zeker niet wat betreft hun streven naar regelmaat in het werk en een ordelijk gezinsleven. Toch zagen we ook verschillen: deze traden vooral op in de periode 1945-1955 en sinds 1970, toen de Rotterdamse havenarbeiders een sterkere neiging vertoonden tot militante collectieve acties.

Voor de verklaring van hun gedrag kunnen we opnieuw te rade gaan bij de theorie van Miller, die een aantal ontstaansvoorwaarden voor het optreden van een subcultuur onderscheidde: 'casual employment'; het uitzonderlijke karakter van het werk; de geringe functiedifferentiatie; het negatieve beeld van de havenarbeiders; de slechte woonsituatie in de volkswijken. Het loont de moeite om ook deze punten nader te beschouwen.

a. De *onregelmatige tewerkstelling en, daarmee verbonden, het losse dienstverband* spelen een belangrijke rol bij elke poging het gedrag van de havenarbeiders te verklaren. Beide elementen duiden we gezamenlijk aan met de term '*casual employment*'. Rond 1900 was hiervan in Rotterdam duidelijk sprake: er waren ongeveer 1700 arbeiders in vaste dienst bij de bedrijven, maar 6000 tot 8000 in losse dienst, rond 1910 zelfs nog enige duizenden meer. Daartussen stonden de 'blikvasten', 3000 à 4000 in getal: dit waren losse arbeiders die regelmatig door dezelfde werkgever werden uitgekozen, meestal in vast ploegverband (42). Van de 'lossen' waren van dag tot dag andere aantallen arbeiders zonder werk, al naar gelang het sterk wisselende ladingaanbod: de werkgevers wendden het risico van de onregelmatigheid dus af op de arbeiders, die elke dag maar moesten zien dat ze werk kregen en op volstrekt chaotische wijze overal werden aangenomen - op de kades, in de kroegen, op de straathoeken. In 1918 kwam daarin enige verbetering: er ontstond een Haven Arbeids Reserve (HAR) van 2000 arbeiders, die tot aan 1955 de toeloop van arbeidskrachten reguleerde en de ingeschreven arbeiders een zekere inkomensgarantie gaf. Heel veel vastheid betekende dit nog niet: de omvang van de HAR wisselde met de havenconjunctuur; ook de vasten konden gemakkelijk worden ontslagen (43). De crisis van de jaren dertig trof de Rotterdamse haven zeer zwaar en vooral het aantal lossen werd ingekrompen. Tijdens de bezetting begon een deel van de werkgevers zich af te vragen of het niet beter was om na de oorlog zelf meer risico te gaan dragen en de HAR om te zetten in een *arbeidspool*, waarvan de Scheepvaart Vereniging Zuid als werkgever zou moeten optreden. Dit impliceerde, dat ze de arbeiders niet langer zomaar konden ontslaan en dat dezen een beroepsrecht tegen disciplinaire straffen kregen. In Amsterdam werd een dergelijke verbetering inderdaad in 1945 gerealiseerd, maar binnen de SVZ was de grote meerderheid voorlopig nog tegen. Het argument was, dat in Amsterdam de grote rederijen met vaste lijnverbindingen overheersten, waardoor het ladingaanbod beter te voorspellen was en minder schommelingen vertoonde dan in Rotterdam, dat een tramhaven was en altijd moest klaarstaan voor ieder binnenlopend schip (44).

Toch was ook in Rotterdam de tendens tot '*decasualisation*' onmiskenbaar. Steeds meer losse arbeiders werden 'blikvast', waardoor zij ook vaker in een vaste ploegsamenstelling gingen werken. In 1955 werd de HAR omgezet in de Centrale voor Arbeidsvoorziening. Bepaald spectaculair was de toename van het aandeel van de vasten in het totale arbeidersbestand: dit nam toe van 40% in 1950 tot 80% in

1965 en 85% in 1980 (45). Niet minder belangrijk was het terugdringen van de leegloop (de hoeveelheid uren dat er geen werk was voor de beschikbare arbeiders, als een percentage van de totale beschikbare arbeidstijd). De leegloop bedroeg in 1947 ruim 20%, in 1963 slechts 3,7%. Het gemiddelde over de periode 1947-1950 was 16,4%, over 1960-1964 6,7% - en dit ondanks het feit dat er ook nog in de laatstgenoemde periode weken voorkwamen met een leegloop van 20%. Het terugdringen van de leegloop werd vooral veroorzaakt door de grote bereidheid van de individuele ondernemingen om zich langer van te voren vast te leggen op een verwachte behoefte aan arbeidskrachten, dus een strakkere planning te hanteren. Daardoor kwam het steeds vaker voor dat niet-urgente boten moesten wachten of werden 'afgegeven' aan een ander bedrijf en kon de sterkte van de arbeidspool beter worden afgestemd op een gemiddelde bovengrens van het ladingaanbod in de haven.

Ook in de onregelmatige werktijden kwam verbetering: in de jaren zestig introduceerden de werkgevers een nieuwe arbeidstijndeling, waarbij de arbeider per week in een vaste takencombinatie werkte; ook kwam er meer regelmaat in de nachtarbeid. Hiermee had de 'decasualisation' van de havenarbeid vorderingen gemaakt, die veel verder gingen dan die van alle andere Westeuropese havensteden, met uitzondering van Amsterdam.

De achtergrond van al deze verbeteringen was het steeds nijpender *tekort aan* arbeidskrachten vanaf 1950. Door de geleide loonpolitiek, die de havenarbeid tot ongeschoolde, hoogstens geofefende arbeid bestempelde, konden de ondernemers geen arbeiders door hogere lonen naar de haven lokken, aangezien voor elk soort werk door het College van Rijksbemiddelaars een bindend maximum was vastgesteld. Deze loonpolitiek remde ook diepte-investeringen af, omdat de lonen kunstmatig laag werden gehouden. Overigens waren er ook technische grenzen aan vernieuwingen in overslagmethodes, althans vóór de invoering van de containers: de kranen werden wel beweeglijker en kregen tegelijkertijd een grotere capaciteit, de scheepsruien werden toegankelijker, de invoering van de pallets schreed voort - maar dit waren allemaal innoverende variaties op het grondpatroon van de traditionele stukgoedoverslag. Tot grotere produktiviteit leidde ook het los storten in het ruim van goederen, die daarvoor altijd als stukgoed waren verpakt ('massaal stukgoed', of 'bulk-goederen'), maar ook hier kwam de grote doorbraak pas met de containers. De grote containerschepen voeren meestal op geregelde lijnen en veel minder op de wilde vaart (tramp), wat samenhangt met de enorme

diepte-investeringen die daarvoor nodig waren en die alleen door grote maatschappijen of consortia waren op te brengen; deze planden hun reizen nauwkeurig, hadden vaste afvaarttijden en contractueel vastgelegde relaties met de Rotterdamse containerstuwadoors (46). De invoering van de containers betekende zodoende een verdere versterking van de tendens tot 'decasualisation'.

b. *Het uitzonderlijke karakter van het werk: vuil, zwaar, gevaarlijk en afwisselend*, wordt vaak aangevoerd als argument om te verklaren, waarom de haven als vanzelf ook een afwijkend type arbeiders aantrok, voor wie dit werk nu juist geen beletsel vormde, eerder omgekeerd.

In feite worden hier twee verschillende beweringen gedaan, die ieder apart moeten worden onderzocht: ten eerste, was het werk zo uitzonderlijk, en ten tweede, trok dit dan een apart type arbeiders aan?

Over het karakter van het werk hoeft weinig misverstand te bestaan: alle genoemde kenmerken zijn van toepassing op de havenarbeid. Toch waren er duidelijke ontwikkelingen te zien. De situatie rond 1900 was extreem slecht; alleen de fysieke uitputting van de havenarbeiders stelde grenzen aan hun beschikbaarheid. Na 1905 werd de publieke opinie gealarmeerd, wat uiteindelijk leidde tot de Stuwadoorswet van 1916, die vooral op het gebied van de werktijden en de veiligheid met voorschriften kwam, waar voorheen totale willekeur heerste. Er werd een Haveninspectie in het leven geroepen die op de naleving daarvan toezicht hield (47).

De voortgaande palletisering had tot gevolg dat de arbeiders minder vaak in directe aanraking kwamen met vuile, stinkende, stroperige, stuivende of gevaarlijke goederen, behalve als de verpakking kapot was - maar dit kwam bij de pallets nu juist minder voor. De opmars van het bulkgoed had een soortgelijk effect, al vergde dit wel de inzet van meer classificeerders (die de lege ruimten moesten ontdoen van aangekoekte resten) en tremmers (arbeiders die, staande in het ruim, zorgden voor de verspreiding van het gestorte goed of, omgekeerd, voor een voldoende toevoer hiervan naar de grijper, slurf of transportband van de kolentip, elevator of jacobs ladder). Dit waren zeer zware en smerige beroepen, maar per saldo nam toch het aantal arbeiders af die vuil en inspannend werk moesten verrichten.

De invoering van de containers betekende een radicale verandering van de werkinhoud. De arbeid in deze sector vergt geen lichamelijke belasting meer, want zware kranen doen al het werk. Evenmin is

het werk nog vuil: alle containers zijn hermetisch afgesloten, de buitenkant laat niets los over de inhoud. Maar met het afwisselende karakter van het werk is het ook gedaan: alle containers zijn hetzelfde en van enig ploegverband is nauwelijks nog sprake, omdat de meeste arbeiders gescheiden van elkaar in aparte functies werken. De computer bepaalt het werktempo, de volgorde van de te behandelen containers, de plaats waar ze moeten worden neergezet. In plaats van een hoge fysieke belasting is nu een psychische gekomen: veel routinematig werk, dat in eenzaamheid wordt verricht en een permanente aandacht vereist (48).

Trok de haven nu vóór de tijd van de containers een specifiek soort arbeiders aan? Uit het onderzoek van Ter Hoeven bleek dat in 1960 van de stedelijke havenarbeiders 36% het specifieke karakter van het havenwerk positief waardeerde (49). Bij de aanmelding speelde evenwel het gebrek aan alternatieven op de arbeidsmarkt minstens een even grote rol: velen waren werkloos of dreigden het te worden; onder de 'blijvers' in de haven bevonden zich veel ouderen (ongeveer 50% was ouder dan 45 jaar), terwijl velen niet eens de lagere school hadden afgemaakt (16% van alle stedelijke havenarbeiders en zelfs 20% van de arbeiders jonger dan 35 jaar) (50).

Men mag aannemen dat de economische dwang of het gebrek aan alternatief een veel prominentere rol speelden: toen de arbeidsmarkt ruimer werd, fungeerde de haven als toevluchtsoord voor allen die elders niet aan de slag kwamen, zoals vóór 1940 en ook in de eerste vijf naoorlogse jaren het geval was.

c. Vormden de havenarbeiders één grote ongedifferentieerde massa, waarbinnen nauwelijks enige mobiliteit bestond? Rond 1900 was dat zeker het geval, en nog in 1960 maakten de laagste uitvoerende functies 70% van alle beroepen uit (51). Technische factoren speelden bij deze continuïteit een grote rol. Vooral het traditionele stukgoed vergde ook nog in 1960 relatief veel handarbeid; er waren naar schatting tien maal zoveel havenarbeiders in engere zin werkzaam als in de overige (technische en toezichthoudende) functies, die van de zogenaamde 'baantjesgasten'. In de machinale sector (massagoed) lagen die verhoudingen anders: daar zal het aantal tremmers dat van de kraanmachinisten niet veel hebben ontlopen.

Het gebrek aan differentiatie en verticale mobiliteit binnen de havenarbeiderspopulatie werd al vlak na de tweede wereldoorlog door de SVZ als een probleem gezien; het speelde een belangrijke rol bij de beslissing om in 1949 over te gaan tot de oprichting van een vakop-

leiding voor de losse arbeiders: 'Een opleiding breekt de eenvormige arbeidersmassa open. (...) Ook biedt zij een voortreffelijke gelegenheid voor selectie en voor een gezond promotiesysteem' (52). In 1953 startte de Havenvakschool, die de status had van een LTS en die het gat moest opvullen tussen de leerplichtige leeftijd en de leeftijd waarop een jonge arbeider op grond van de Stuwadoorswet havenwerk mocht verrichten, namelijk 18 jaar; in 1962 kregen die arbeiders die de opleiding tot 'stuwer' mochten volgen, officieel de status van geschoolde arbeider. Ook kwamen er opleidingen voor technische en toezichthoudende functies. Toch waren de havenwerkgevers nog niet tevreden. Het bleek namelijk, 'dat voor vele arbeiders het werken in de haven minder aantrekkelijk is, omdat dit weinig technische facetten heeft. Afgezien van de mogelijkheden om vanuit de put naar een technische functie te promoveren, zou de mechanisatie in beginsel gelegenheid bieden tot dergelijke functies; op korte termijn mag niet veel van mechanisatie worden verwacht. Wèl zijn er meer mogelijkheden, tot mechanisatie te besluiten zonder bedrijfseconomische noodzaak, alléén om functies te verkrijgen, die voor een deel van de havenarbeiders een verhoogde aantrekkelijkheid bieden' (53).

Zoals we zagen, voltrok de technische ontwikkeling zich sneller dan de werkgevers in 1963 hadden voorzien. Eenmaal op gang gekomen, bleek de containisering veel mogelijkheden te bieden voor het scheppen van allerlei nieuwe, technische functies, die bovendien door het loslaten van de geleide loonpolitiek na 1963 ook beter betaald konden worden. Volgens Heygele leidde dit tot een toestroom van mensen die buiten de traditie van de haven stonden: verzekeringsmensen, middenstanders, kantoorpersoneel, wier enig motief het geld was (54).

d. Het negatieve beeld van havenarbeiders bij de buitenwereld was daarentegen wel een machtige samenbindende factor, die lang zijn werking behield. De hardnekkigheid waarmee ook vele arbeiders buiten de haven vasthielden aan de negatieve stereotypering van de havenarbeider doet vermoeden, dat dit beeld functioneel was voor hun identiteitsbepaling: havenarbeiders fungeerden als een negatieve referentiegroep ten opzichte waarvan andere arbeiders zich superieur konden voelen. Opvallend is hierbij, dat wel de motivatie voor dit negatieve beeld verschoof: aanvankelijk speelde het imago van de 'bootwerker', de onaangepaste wilde, een prominente rol, daarna ging het meer om veel concretere bezwaren, zoals de onregelmatige werktijden, het instabiele loon, de aard van het werk - kortom, de

afwijzing had steeds minder betrekking op de havenarbeider, en steeds meer op de havenarbeid. Dit was echter een zeer langzaam verlopend proces. En ook al mag het absolute oordeel over de havenarbeider gunstiger zijn geworden, de relatieve waardering van havenarbeid bleef ongunstig, omdat met het stijgen van de welvaart en met de voortdurende arbeidersschaarste ook het aspiratieniveau ten aanzien van de werkomstandigheden steeg (55).

e. Woonden de havenarbeiders vlak bij de haven, dicht opeengepakt in kleine, bedompte huizen in typische volkswijken? Deze factor verwijst naar hun woonsituatie en is van het grootste belang voor een nadere analyse van hun leefpatroon. Een eerste aanknopingspunt leverde een vergelijking op tussen de resultaten van een eerder genoemde enquête naar de leefsituatie van HAR-arbeiders die in de jaren 1948-1952 met pensioen gingen, en van een onderzoek naar de volkswijk Cool. Uit deze vergelijking bleek zonneklaar, dat beide populaties sterk verschilden.

De HAR-arbeiders woonden niet speciaal in de volkswijken zoals Cool, maar verspreid over de arbeiderswijken in de hele stad. Ze bewoonden grotere woningen, betaalden hiervoor meer huur, terwijl hun gezinnen kleiner waren.

Millers veronderstelling gaat dus niet op voor de woonsituatie van de losse (HAR-)arbeiders, wel voor de bewoners van Cool. Maar dit waren in meerderheid geen beroeps-havenarbeiders: terwijl de haven door hen als één van de belangrijkste bronnen van werkgelegenheid werd genoemd, gaf slechts 7% van hen havenarbeider als beroep op en omschreef 20% van deze mensen zichzelf als los arbeider in het algemeen. Dezen zullen dus nu eens als losse arbeider in de haven hebben gewerkt, dan weer elders, zonder zich aan één bepaalde bedrijfstak te binden (56). Dit patroon deed zich volgens Grünfeld ook in de overige Rotterdamse volksbuurten voor, zoals in Crooswijk, de diverse nooddorpen en Katendrecht (57).

3. Een paradox als conclusie: verburgerlijkt én strijdbaar

Uit bovenstaande beschouwingen komt het volgende naar voren. Er is aanleiding om te veronderstellen dat de havenarbeiders binnen de context van de Nederlandse arbeidsverhoudingen inderdaad een grotere geneigdheid vertonen om over te gaan tot collectieve militante acties dan de overige groepen arbeiders, wellicht met uitzondering

van bepaalde groepen ambtenaren. De vraag is overigens welke betekenis we aan dit verschil mogen toekennen; aan systematisch vergelijkend onderzoek, dat de verschillen binnen Nederland in dit opzicht nader uitwerkt en aan de resultaten van buitenlands onderzoek relateert, ontbreekt het tot dusver. Eén van de conclusies van een dergelijke comparatieve studie zou waarschijnlijk zijn, dat niet zozeer het gedrag van de Nederlandse havenarbeiders verklaring behoeft, maar veeleer dat van de minder strijdbare arbeiders in de overige bedrijfstakken.

Duidelijk werd ook dat niet zozeer de typisch ongebonden arbeiders bepalend waren voor de ontwikkeling van de havenarbeidersmentaliteit, maar de mensen die zich juist wel aan de haven wilden binden en ook wilden opkomen voor verbeteringen.

Wat waren de achtergronden van deze doorslaggevende groep binnen de Rotterdamse havenarbeiderspopulatie? Belangrijkste kenmerk was dat ze behoorden tot de tweede, soms de derde generatie, die afstamde van de mensen die na 1880 als immigrant van de Zuidhollandse en noord-Zeeuwse eilanden naar Rotterdam waren getrokken en in de snel expanderende haven waren gaan werken. Ze wisten veel van hun oude aspiraties en gewoonten te bewaren, ze waren gewend hard te werken en de moed niet al te gauw op te geven, ze identificeerden zich, voorzover mogelijk, met het gekozen beroep en wilden daarin wat bereiken, al was het maar op lange termijn, door te sparen of te zorgen dat hun kinderen goed terecht kwamen. Pragmatisch als hun instelling was, keerden ze zich enerzijds al snel af van al te radicale vakbondsacties, die slechts nederlagen hadden gebracht: uit hun rijen kwamen de kaders voort van de gematigde, moderne vakorganisaties; anderzijds bleven ze zeer gevoelig voor het beroep op hun onderlinge solidariteit, die, zeker in hun eerste dagen als immigrant maar ook daarna, in hun dagelijkse overlevingsstrijd zo onmisbaar was gebleken.

Hun aspiraties ten aanzien van het werk konden lange tijd niet worden gerealiseerd: tot ver na de tweede wereldoorlog bleven ze onderworpen aan de dictatuur van de grillige ladingfluctuaties. Openlijk verzet daartegen was vóór 1940 bovendien vrijwel onmogelijk: na de staking van 1920 ontsloegen de werkgevers veel militanten, maar vooral de voortdurende overschotten op de arbeidsmarkt maakten elke actie al bij voorbaat tot mislukken gedoemd. De arbeiders waren bovendien de speelbal van het willekeurige optreden van de bazen.

De verwoestingen die de Duitsers in 1940 in het stadscentrum en in

1945 in de haven aanrichtten, troffen de arbeiders en de ondernemers in gelijke mate, terwijl ook de wederopbouw van heel Nederland sterk afhankelijk was van de aanvoer over Rotterdam. Toen in de regeringsverklaring van het nieuwe kabinet Schermerhorn-Drees in juni 1945 een beroep werd gedaan op *alle* Nederlanders en met name op de arbeiders, om zich tot het uiterste in te spannen, in ruil waarvoor hen een rechtvaardige plaats in het arbeidsbestel werd beloofd, interpreteerden de Rotterdamse havenarbeiders dat als een teken dat aan de grootste willekeur een einde zou komen. Toen echter al gauw bleek dat de werkgevers op oude voet doorgingen, wat tot uiting kwam in de 'gesplitste taak' en het 'juk' (58), en alleen wilden praten met de officiële vakbondsvertegenwoordigers, die door hun passieve houding tijdens de bezetting veel krediet verloren hadden, kozen de Rotterdamse havenarbeiders massaal voor de EVC, die al hun frustraties en aspiraties verwoordde: *de EVC werd de draagster van het emancipatiestreven van de immigranten en hun nazaten*. In de stakingen van 1945 en 1946 speelden looneisen een ondergeschikte rol: het ging vooral om erkenning als volwaardige mensen.

Door de schok van deze confrontaties kreeg de progressieve vleugel onder de werkgevers de overhand, en de maatregelen op sociaal gebied die na 1947 werden geïntroduceerd zijn zeker voor een deel tegemoet gekomen aan de aspiraties van deze arbeiders, al onthielden dezen zich van openlijke waardering. Kortom: de stakingsgolf 1945-1946 met zijn uitlopers tot 1955, werd in gang gebracht door arbeiders die hun verlangen naar een gerespecteerd en fatsoenlijk bestaan gedwarsboomd zagen door het starre werkgeversstandpunt, dat met de grootst mogelijke moeite afstand kon nemen van een beleid waarbij alleen een zo snel mogelijke goederenoverslag telde. Opvallend is dat deze groep ook meer geneigd was haar streven naar lotsverbetering in een emancipatorisch perspectief op langere termijn te zien; dat gold het sterkst voor de vakbondsleiders, maar ook voor de 'rank and file', - zelfs binnen de CBT zien we dit verschijnsel. De verandering in het werkgeversbeleid werd uiteindelijk afgedwongen door de steeds aanwezige dreiging van nieuwe stakingen en door de steeds krappere wordende arbeidsmarkt.

Naarmate meer tegemoet werd gekomen aan de aspiraties van deze generatie arbeiders, door allerlei maatregelen op het gebied van decasualisatie, statusverhoging en individuele dienstverlening, verloor de beweging die geleid werd door de EVC en later het OVB haar dynamiek. Dit proces ging enerzijds gepaard met het verdwijnen van

veel oudere arbeiders uit de haven, anderzijds met veel onderlinge strijd.

De jongere arbeiders die de nieuwgeschapen en de vrijgekomen arbeidsplaatsen opvulden, waren veel meer het produkt van de welvaartsstaat en haar verruimde gedragsmogelijkheden; zij richtten zich vooral op de individuele lotsverbetering en minder op collectieve actie. Lange tijd concentreerden ze zich op het genieten van de pas verworven vruchten in gezinsverband en waren ze niet erg geneigd tot staken: alleen al het feit dat ze zoveel duurzame consumptiegoederen op afbetaling hadden gekocht maakte hen terughoudend. Dat verhinderde vooral de stukgoedwerkers onder hen evenwel niet om tot collectieve acties over te gaan zodra hun fundamentele belangen in het geding waren; tijdens de stakingen van 1979, 1984 en 1987 traden ze uiterst doelbewust, efficiënt en gedisciplineerd op en schuwden ze bepaald niet een langdurige confrontatie.

Als dit artikel twintig jaar geleden zou zijn geschreven, was het niet moeilijk geweest toe te redeneren naar de onontkoombaar lijkende conclusie, dat de havenarbeiders volledig waren geïntegreerd in het maatschappelijk bestel. Immers, hun verheffing uit het subproletariaat scheen voltooid, waarbij gewezen kon worden op de grotere regelmaat in het werk en het vaste dienstverband ('decasualisation'), de vakopleiding, de hogere status van het werk en de groeiende aanhang van de gematigde, 'verantwoordelijke' vakorganisatie (NBV). Ook de verburgerlijking leek buiten kijf: de havenarbeiders streefden uit alle macht naar een hoger consumptieniveau, werkten daarvoor over en kochten op afbetaling. Dat werkte ook hun disciplineren in de hand (al noemde men dat toen niet zo): ze hadden zich aangepast. Zowel in hun gezin als op hun werk; het gestegen levenspeil had zijn uitwerking niet gemist.

De stakingen in 1970 en 1979 voor het behoud van het reële inkomen, buiten de officiële vakorganisaties om, en die van 1984 en 1987 voor het behoud van werkgelegenheid, nu onder leiding van de Vervoersbond FNV, maken een herwaardering van dit integratieproces noodzakelijk. Klaarblijkelijk is de disciplineren niet in alle opzichten even goed gelukt, terwijl een 'burgerlijke' levensstijl een militante opstelling op de werkvloer niet uitsluit - eerder omgekeerd: juist om de pasverworven resultaten van de moderne consumptiemaatschappij veilig te stellen kwamen de Rotterdamse havenarbeiders in actie, en wel op zo'n radicale wijze, dat de bond zich aan hen moest aanpassen om niet elke invloed te verliezen.

Het is nog te vroeg om deze ontwikkeling geheel te kunnen verkla-

ren; daarvoor is nader onderzoek nodig. Een paar factoren springen in het oog. Alle acties zijn steeds uitgegaan van de werkers in het stukgoed, dat steeds meer terrein moet prijsgeven aan de containeroverslag en waar een aantal elementen die vroeger de traditie van de 'directe actie' in stand hielden ook nu nog aanwezig zijn: het ploegverband, de nadruk op solidariteit, de gunstige kansen die een slagvaardig optreden bieden bij pieken in het ladingaanbod. Al deze elementen zijn in deze sector ten gevolge van de hausse en de instroom van nieuwe arbeiders wel op de achtergrond geraakt, maar worden klaarblijkelijk door de bedreigde positie van deze mensen weer gereactiveerd. Ook de rol van de Vervoersbond FNV is hierbij opmerkelijk. Na jarenlang zeer wantrouwend te hebben gereageerd op dit hernieuwde radicalisme, probeert hij nu deze stroming te incorporeren door vormen van directe democratie in de bond, die sterk doen denken aan de EVC in zijn eerste jaren en het OVB in zijn beste dagen.

Noten

- 1 H. Mol, *Mémoires van een havenarbeider*. Nijmegen 1980, p.64.
- 2 Y. Heygele, *Meer loon voor minder werk. Arbeidersstrijd in de Rotterdamse haven, 1960-1980*. Rotterdam 1982, p.8; zie ook: pp.106-107.
- 3 *In de haven werken vakmensen*. Uitg. SVZ, Rotterdam z.d., p.3.
- 4 1918-'55. Jaren van principiële strijd. *Geschiedenis van de Centrale Bond*. Uitgave van de Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf, Rotterdam 1956, p.325.
- 5 P.J.A. Ter Hoeven, *Havenarbeiders van Amsterdam en Rotterdam*. Leiden 1963, pp.57-58.
- 6 C. Kerr en A. Siegel, 'The Inter - Industry Propensity to Strike'. In: A. Kornhauser, R. Dubin en A. Ross (eds.), *Industrial Conflict*. New York 1954, p.195.
- 7 M.C. Miller, 'The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations'. *Comparative Studies in Society and History* II (1969), p.308.
Tenzij anders vermeld baseer ik me voor deze toetsing op mijn dissertatieonderzoek naar de ontwikkeling van de arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven, dat in het voorjaar van 1987 werd afgerond en binnen afzienbare tijd zal verschijnen.
- 8 Hoekema, p.39 en verder pp.34-38; diverse interviews (Wambach, Van der Leijden, Van Os).
- 9 Ten Hoeven, pp.181-182.
- 10 Berekeningen, gebaseerd op gegevens uit SVZ-archief Lefertijdsopbouw.

- 11 Vgl. Ter Hoeven, pp.181-184; Hoekema, pp.38-39; Heygele, pp.106-107.
- 12 Ter Hoeven, pp.249-250.
- 13 Berekend op basis van de jaarverslagen van de SVZ en de Sociale Afdeling.
- 14 Ter Hoeven, pp.196-198.
- 15 Hoekema, pp.40-43.
- 16 Zoals P. Boomgaard, 'De havenstaking van 1946 in Amsterdam en Rotterdam', *Economisch en Sociaal-Historisch Jaarboek* (1977), p.302.
- 17 Ter Hoeven, pp.244-247.
- 18 P.J. Bouman en W.H. Bouman, *De groei van de grote werkstad*. Assen 1967, pp.66-67; zie ook: W. Steigenga en S.E. Steigenga-Kouwe, 'Kleine Soziologie einer grossen Stadt'. In: C. van Traa (red.), Rotterdam. *Der Neubau einer Stadt*. Rotterdam 1957, p.188.
- 19 F. Grünfeld en J. Weima, *Leven in een Rotterdamse randzone*. Rotterdam 1957, pp.20-27, 140-141; deze ontwikkeling liep merkwaardig parallel met die in Londen, zie: M. Young en P. Willmott, *Family and Kinship in East London*. Middlesex 1986, pp.121-146.
- 20 G. Phillips en N. Whiteside, *Casual Labour. The Unemployment Question in the Port Transport Industry*. Oxford 1985, pp.290-293.
- 21 K. van Isacker, *Afscheid van de havenarbeider, 1944-1966*. Antwerpen 1967, pp.193-194, verder ook pp.30-33, 68-71, 112-113, 126-132, 180-194.
- 22 H.J. Helle, *Die unstetig beschäftigten Hafentarbeiter in den nordwesteuropäischen Häfen*. Stuttgart 1960, pp.28-33; Nieuwe Strijd, 26 augustus 1957.
- 23 1918-1955, Jaren van principiële strijd, passim; de organisatiegraad van vóór 1940 is niet bekend, aangezien alleen cijfers worden gegeven voor de hele afdeling Rotterdam, dus met inbegrip van andere beroepen in het transport.
- 24 Zie voor de stakingen van 1945 en 1946: Boomgaard; P.C. Coomans, T. de Jonge en E. Nijhof, *De eenheidsvakcentrale 1943-1948*. Groningen 1976, pp.290-311, 376-404. Veel nieuwe gegevens zullen worden gepubliceerd in mijn dissertatie.
- 25 G. Harmsen en F. van Gelder, *Onderweg. Een eeuw vervoersbond*. Baarn 1986; ik ga hier voorbij aan het Panhonlibco-conflict in 1958.
- 26 Mol, pp.148-151.
- 27 T. Jansen en J. Giele, Nawoord bij Mol, p.248.
- 28 Bouman en Bouman, pp.90-91, 97; vgl. G. van Veldhuizen, *Een eeuw Rotterdamse volkswijk*. Rotterdam 1958, pp.28-29, 75-78, 85-86. Juist in de nieuwere delen van Crooswijk, waar zich de immigranten vestigden, was sprake van geloofsafval en een massale opkomst van het socialisme; vgl. Steigenga en Steigenga-Kouwe, p.188.
- 29 Ter Hoeven, pp.242-247, 283.
- 30 Grünfeld en Weima, pp.135-137: ongeveer 20% van de beroepsbevolking in Cool was lid van een vakorganisatie tegen 40% in Nederland; de CPN kreeg in 1952 28% en in 1956 23% van de stemmen, terwijl ook de PvdA, toch al sterk in Rotterdam, hier was oververtegenwoordigd: in 1952 47% en in 1957 56%.
- 31 De samenhang tussen de levenswijze in het gezin en de opstelling op het

- werk werd wel onderzocht door: Grünfeld en Weima, Haveman, Van Doorn, Bouman en Bouman, Young en Willmott; bij Ter Hoeven alleen ten aanzien van de pendelaars.
- 32 Young en Willmott (1957), pp.4-6; in latere edities is deze passage verdwenen, waarschijnlijk omdat die ongewild een vooroordeel versterkte dat zij juist wilden bestrijden.
- 33 A. Peters jr., 'Plaats, taak en werkzaamheden der Sociale Afdeling', *Mens en Onderneming*, november 1951, pp.369-371.
- 34 J.Ph.Backx, 'Arbeid in de haven van Rotterdam', *Mens en Onderneming*, november 1951, p.323.
- 35 J. Simonse, *Belemmerde kansen. Een sociologische schets van de volksbuurt*. Alphen a.d. Rijn 1971, pp.18-19.
- 36 Enquête betreffende HAR-arbeiders, gepensioneerd in de jaren 1948 tot en met 1952, uitgevoerd door de Sociale Afdeling van de SVZ in 1953, in SVZ-archief Sociale Afdeling; Grünfeld en Weima.
- 37 Grünfeld en Weima, pp.30, 53; HAR-enquête, p.5.
- 38 Grünfeld en Weima, pp.23-27, 116-127; int. Grünfeld; Young en Willmott, pp.89-104; G. Stedman Jones, *Outcast London*. New York 1984, pp.170-178.
- 39 Bouman en Bouman, pp.34-35, 62-63, 66-67; Steigenga en Steigenga-Kouwe, p.188; Backx, p.323.
- 40 Grünfeld en Weima, pp.35-36; vgl. Stedman Jones, pp.127-151.
- 41 Heygele, pp.108-109.
- 42 T. Jansen, 'De wil der bazen regelt het werk - Havenarbeiders rond 1900 in Rotterdam en Amsterdam', *Jaarboek voor de geschiedenis van socialisme en arbeidersbeweging in Nederland* (1979), p.25.
- 43 *Stand Van Zaken*, Gedenkboek bij het vijftigjarig bestaan der Scheepvaart Vereeniging Zuid, Rotterdam 1957, pp.68-76, 123-124; Jansen, p.24.
- 44 Vgl. *Stand Van Zaken*, pp.164-165.
- 45 Het aantal arbeiders bedroeg respectievelijk 13.000, 16.500 en 13.000; verdere inkrimping van de pool bleek niet mogelijk: dan zou deze vooral door de kleinere bedrijven moeten worden betaald - vooral de grotere liepen voorop bij het in vaste dienst nemen van arbeiders - waardoor het risico van de leegloop onevenredig op hen zou drukken.
- 46 B. Wiebenga, 'De Rotterdamse haven van 1965 tot en met 1970'. In: G. van Walsum (ed.), *Rotterdam Europoort 1945-1970*. Rotterdam 1972, pp.108-114; Heygele, pp.139-151.
- 47 Mol, pp.24-32, 53-62, 91-105, 143-168, 190-192; *Stand Van Zaken*, pp.36-42, 45-46, 64-68.
- 48 Heygele, pp.145-147.
- 49 Ter Hoeven, p.171.
- 50 Ter Hoeven, pp.77-80.
- 51 Ter Hoeven, p.15; de overige beroepen betroffen technische en toezicht-houdende functies, waarbij de employe's en de hogere kaderfuncties niet zijn inbegrepen.
- 2 A. Peters jr., 'Havenarbeid is een vak', *Mens en Onderneming*, november 1951, p.344.

- 53 *Rapport van de Commissie Voorwaarden voor een goede arbeidsprestatie*, 13 november 1963, in SVZ-archief.
- 54 Heygele, p.144; overigens geldt dit laatste ook voor de 'traditionele' havenarbeiders, maar voor deze groep leidt dit hier tot een heel wat minder misprijzend commentaar: dit is nu opeens juist een bewijs voor hun strijdbaarheid! ('Zij buiten de afhankelijkheid van de ondernemingen van hun arbeidskracht en hun vermogen om hun arbeidskracht te bepalen uit voor hun eigen doeleinden: meer loon en meer vrije tijd om hun eigen leven thuis naar eigen goeddunken in te richten', p.107).
- 55 A.J. Hoekema, *Rechtsnormen en sociale feiten. Een sociologisch onderzoek naar repressieve reacties op kleine havendiefstal*. Rotterdam 1972, pp.338-339; Ter Hoeven, pp.51-65.
- 56 Grünfeld en Weima, pp.34-35, 134.
- 57 Interview Grünfeld. Voor een uitvoerige argumentatie verwijs ik naar mijn dissertatie (hoofdstuk 4); de bedoelde auteurs zijn: H. Meijer, *De beheerste stad. Ontstaan en intenties van een sociaal-democratische stadspolitiek: een kritiek*. Rotterdam 1980, pp.64-67; Heygele, pp.60-64. Naast de hier vermelde bronnen maak ik voor dit punt ook gebruik van ruim 60 interviews, die door mijzelf in de jaren 1980-1985 zijn afgenomen alsmede door een doctoraal-werkgroep (Afdeling Economische en Sociale Geschiedenis) in het studiejaar 1983-1984 onder mijn begeleiding. Deze groep hield zich bezig met het gezinsleven van de Rotterdamse havenarbeiders in de periode 1945-1965.
- 58 Gesplitste taak: arbeiders werken een spel van vier-en-een-half uur, rusten thuis uit en werken daarna op dezelfde dag een tweede spel van vier uur, zodat er van enige vrije tijd niets overblijft door het reizen en rusten en de arbeiders steeds optimaal fit zijn; juk: een dubbele hijs, waardoor het werktempo wordt opgevoerd maar de onveiligheid toeneemt.