

‘Dan de beuk erin ...’¹

Acties tegen bedrijfssluiting en massaontslag in de Nederlandse scheepsbouw, 1976-1985

Ad Knotter

TSEG 23 (2): 75–106

DOI: <https://doi.org/10.52024/4zckc735>

In de geheim gebleven nota [over de inkrimping van de scheepsbouw] voorzag [minister van economische zaken] Van Aardenne ‘grote maatschappelijke spanningen’, mogelijk met bedrijfsbezettingen en betogingen.²

Sluiting van de Rotterdamse werf [Verolme] zal leiden tot fikse sociale onrust, zo wordt verwacht. Vakbondsbestuurders hebben al gesproken over ‘Franse toestanden’, doelend op de massale protesten na de sluiting van staalbedrijven in Frankrijk.³

Abstract

‘... and then: go for it!’ Actions against company closures and mass redundancies in Dutch shipbuilding, 1976-1985

In this article, the fight against closures and redundancies in Dutch shipbuilding in the 1970s and 1980s is analyzed as a case of the struggle against de-industrialization and the demise of Fordist labor relations more generally. The article highlights the combativeness of the shipbuilding workers in an overview of different types

1 Vgl. Jan Zorgdrager, *Dan de beuk erin ... Strijd om het behoud van Wilton* (Amsterdam 1985) (DAN-DE-BEUK-ERIN.pdf).

2 ‘Minister van Aardenne (Economische Zaken) in geheim rapport: “Scheepsbouw wordt gehalveerd”, *Trouw* 26 mei 1978. Zie ook A. Wassenberg, *Dossier RSV. Schijnbewegingen van de industriepolitiek* (Leiden 1983) 226.

3 ‘Vakbonden rekenen op steun voor VDSM’, *Trouw* 30 maart 1979. Zie ook Wassenberg, *Dossier RSV*, 296.

of actions, among which occupations of several yards stand out. I argue that this combativeness can be explained by a 'moral economy', grounded in the so-called Fordist class compromise, which dominated postwar industrial relations, also in shipbuilding. This had raised expectations about stable and relatively well-paid work, that were brutally disturbed by the closure of the yards. The combativeness of the workers in these employment struggles continued a tradition of both wildcat and trade union activism in Dutch shipbuilding since the early 1960s.

Tussen 1972 en 1986 nam het aantal werkzame personen in de Nederlandse scheepsbouw af van 49.258 tot 22.698. In grafiek 1 wordt duidelijk dat die daling plaatsvond tussen 1976 en 1986. Het was de periode waarin de grote scheepswerven in Amsterdam-Noord en in het Waterweggebied successievelijk werden gesloten of drastisch ingekrompen. Deze neergang stond niet op zichzelf, maar was onderdeel van het de-industrialisatieproces dat alle Westerse landen doormaakten. Bedrijfssluitingen en massaontslagen in de scheepsbouw vonden in deze periode in heel Europa plaats. Zij waren een gevolg van de opkomst van de scheepsbouw in Aziatische landen, eerst in Japan en later in Zuid-Korea. Die concurrentie werd acuut voelbaar na de conjuncturomslag als gevolg van de oliecrisis van eind 1973. De neergang van de scheepsbouw in Europa was daarmee onderdeel van een veel algemener proces van de-industrialisatie in samenhang met een massale verplaatsing van maakindustrie naar lage-lonen-landen in Azië en andere delen van wat toen nog de 'Derde Wereld' heette.

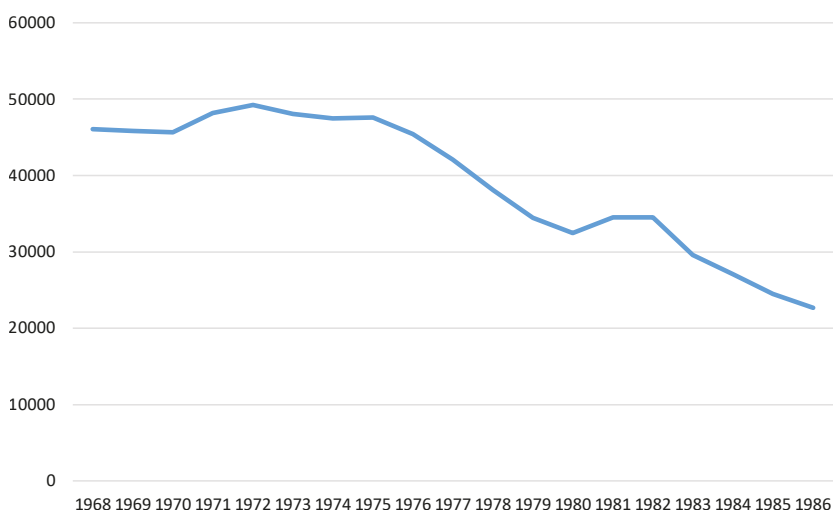
In de door het IISG uitgegeven bundel *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World* wordt gewezen op het overal ontluikende verzet daartegen: 'the process of de-industrialisation through closures met with massive resistance'.⁴ Dat was ook in Nederland het geval, maar in de literatuur over de geschiedenis en de neergang van de scheepsbouw is daar weinig aandacht voor.⁵ Daarin overheerst het perspectief van het falende overheidsbeleid, met name ten aanzien van het Rijn-Schelde-Verolme concern.⁶ De sluitingen en inkrimpingen

4 Raquel Varela, Hugh Murphy en Marcel van der Linden (red.), *Shipbuilding and ship repair workers around the world. Case studies 1950-2010* (Amsterdam 2017) 21.

5 Sjaak van der Velden, 'The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012', in: *Ibid.*, 221-245; Hein Klemann, *Hoge golven, diepe dalen. De Nederlandse scheepsbouw 1870-2020* (Zwolle 2025).

6 Wassenberg, *Dossier RSV*; Bo Stråth, *The politics of de-industrialisation. The contraction of the West-European shipbuilding industry* (Londen 1987) hoofdstuk 6: 'The Netherlands: Tripartite talks but divided interests'; C. de Voogd, *De neergang van de scheepsbouw en andere industriële bedrijfstakken* (Rotterdam 1993); Sjoerd Keulen en Ronald Kroeze, 'De Europese Commissie als motor van

Grafiek 1 Aantal werkzame personen in de scheepsbouw in Nederland, 1968-1986.



(Bron: Van der Velden, 'The Dutch shipbuilding industry', appendix 7.2.)

van de (grote) scheepswerven werden echter ook in Nederland wel degelijk betwist met tal van actievormen, zoals petitie, meetings, solidariteitsacties, demonstraties, stakingen, poortblokkades, het vasthouden van schepen, en bedrijfsbezettingen. Tussen 1981 en 1985 werden er maar liefst zes Nederlandse scheepswerven bezet om sluiting of massaontslag te voorkomen.

Het doel van dit artikel is de omvang en de reikwijdte van deze acties te onderzoeken en te verklaren. Ik beschouw het verzet in de scheepsbouw als een casus van het verzet tegen de de-industrialisatie in het algemeen. Deze kwam onder meer tot uiting in een golf van bedrijfsbezettingen in tal van de-industrialiserende bedrijfstakken. Om de weerstand tegen de bedrijfssluitingen en de massaontslagen in de scheepsbouw te verklaren moet deze in het perspectief van deze de-industrialisatieprocessen worden geplaatst.⁷ Bedrijfsbezettingen waren eerder in de Europese geschiedenis toegepast voor verschillende

verandering. Staatssteun, neoliberalisme en de sluiting van de Amsterdamse scheepswerven, 1976-1986', *TSEG – The Low Countries Journal of Social and Economic History* 18:1 (2021) 79-107.

⁷ Zie ook Steven High, 'The wounds of class'. A historiographical reflection on the study of deindustrialization, 1973-2013', en Christopher Lawson, 'Making sense of the ruins. The historiography of deindustrialization and its continued relevance in neoliberal times', *History Compass* 11 (2013) 994-1007 en 18 (2020) 1-14.

doeleinden,⁸ maar in deze periode waren zij vooral een reactie op massaontslagen en bedrijfssluitingen. In Nederland was 80 procent van de bezettingen (in totaal 177 tussen 1972 en 2000) erop gericht om die te voorkomen.⁹ Vanuit dat perspectief waren zij nauw gelieerd aan het proces van de-industrialisatie.

In dat proces werd niet alleen werkgelegenheid vernietigd, maar een heel systeem van productie en arbeidsverhoudingen dat ‘Fordistisch’ wordt genoemd. De belangrijkste ingrediënten daarvan waren: industriële massaproductie, gecombineerd met vast, veelal levenslang werk van voornamelijk mannelijke kostwinners. In de strijd om het behoud van de werkgelegenheid ging het ook om het behoud van deze vorm van werkzekerheid. De felheid en hardnekkigheid van het verzet werd nog versterkt door de morele waarde die daaraan werd toegekend. In Britse en Franse studies over de-industrialisatie wordt daarvoor het begrip *moral economy* gebruikt.¹⁰ Volgens E.P. Thompson, die het begrip introduceerde, was *moral economy* ‘grounded upon a consistent traditional view of social norms and obligations, of the proper economic functions of several parties within the community’.¹¹ Een zelfde soort morele kracht kan worden verbonden aan de arbeidsrechten die waren bereikt in het zogeheten ‘Fordistische klassencompromis’, gebouwd op de belofte van ‘volledige werkgelegenheid’ door Keynesiaanse overheidspolitiek en de ideologie van het sociale partnerschap. Die hadden ook morele implicaties. Dit alles had verwachtingen gewekt, die zwaar werden geschokt door de bedrijfssluitingen en het verlies van werk.

Dit artikel is als volgt opgebouwd. Na een inleiding over Fordisme en post-Fordisme, in het bijzonder in de scheepsbouw, en solidariteitsacties

8 Vgl. J.C. Visser, *Bedrijfsbezetting. Het verleden van een nieuw actiemiddel. Een historisch comparatief onderzoek naar de bedrijfsbezetting als industrieel actiemiddel 1873-1983, in het bijzonder in Italië, 1920, Frankrijk, 1936-37, en Nederland, 1965-83* (Amsterdam 1986).

9 Ad Knotter, “Verzet=bezet”. Bedrijfsbezettingen in Nederland in de jaren 1970 en 1980. Nieuwe perspectieven op een (vrijwel) vergeten actiemiddel’, *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden — Low Countries Historical Review* 141 (2026) 61-89.

10 Jim Phillips, ‘Deindustrialization and the moral economy of the Scottish coalfields, 1947 to 1991’, *International Labor and Working-Class History* 84 (2013) 99-115; Ewan Gibbs, ‘The moral economy of the Scottish coalfields. Managing deindustrialization under nationalization c.1947-1983’, *Enterprise & Society* 19 (2018) 124-152; Jim Phillips, Valerie Wright en Jim Tomlinson, *Deindustrialisation and the moral economy in Scotland since 1955* (Edinburgh 2021); Andrew Perchard e.a., ‘Fighting for the soul of coal. Colliery closures and the moral economy of nationalization in Britain, 1947-1994’, *Enterprise & Society* 25 (2024) 1-34; Romain Castellesi, *Savoir commencer une grève. Résistances ouvrières à la désindustrialisation dans la France contemporaine* (Marseille 2025).

11 E.P. Thompson, ‘The moral economy of the English crowd in the eighteenth century’, in: *Customs in Common* (Londen 1991) 185-258, 188. Zie ook *Economic and industrial democracy* 46:1 (2025) special issue: ‘Moral economy at the crossroads. Finding *Customs in Common*?’.

als uitdrukking van de morele component van het verzet tegen bedrijfssluitingen, volgt een kort overzicht van de ontwikkeling van de scheepsbouw in de jaren 1960 en 1970 en de pogingen van de 'sociale partners' en de overheid om de neergang daarvan in goede banen te leiden in de zogeheten Beleidscommissie Scheepsbouw. De feitelijke mislukking daarvan leidde tot een verheving van het verzet in de buurten rondom de scheepswerven en op de werven zelf, eerst in 1978 rondom de Schiedamse werf Gusto en de Amsterdamse werf NDSM (Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij), vanaf 1979 ook op de andere getroffen werven. In 1981 vond de eerste bezetting plaats van de inmiddels gevormde nieuwe Amsterdamse werf NSM (Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij), in de jaren daarna gevolgd door kortere en langere bezettingen van andere grote scheepswerven. De kern van dit artikel bestaat uit een beschrijving van deze acties. In de conclusie kom ik terug op de betekenis van het Fordisme en de *moral economy* voor dit felle en hardnekkige verzet.

Het artikel kwam tot stand als *spin-off* van een groter onderzoek naar vakbonden en arbeidersstrijdbaarheid in Nederland in de jaren 1960 en 1970. In dat kader werden alle bedrijfsbezettingen getraceerd in de database die Sjaak van der Velden heeft aangelegd voor zijn proefschrift *Stakingen in Nederland* uit 2000,¹² en die later met uitbreidingen is opgenomen in de database 'Labour conflicts in the Netherlands, 1372-2019' van het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG).¹³ Met behulp van deze informatie kon vervolgens in de hele periode vanaf 1972 op datum worden gezocht in de digitale krantensite www.delpher.nl naar krantenartikelen. Daardoor konden de gegevens van Van der Velde worden verrijkt met veel meer informatie.¹⁴ Voor dit artikel zijn de kranten ook geraadpleegd over andere acties in de scheepsbouw dan bedrijfsbezettingen. Daarnaast is gebruik gemaakt van het archief van de Industriebond NVV (Nederlands Verbond van Vakverenigingen), waarin de meeste scheepsbouwarbeiders waren georganiseerd.

Fordisme en post-Fordisme

Het Fordistische productiesysteem in grootschalige industrieën, gebaseerd op gemechaniseerde en gestandaardiseerde productie, met

12 Sjaak van der Velden, *Stakingen in Nederland. Arbeidersstrijd 1830-1995* (Amsterdam 2000) 40-43.

13 Labour Conflicts in the Netherlands, 1372-2019 – Micro Labour Conflicts.

14 Deze gegevens zijn als databestand beschikbaar op de website 'global labour conflicts' van het IISG: Workplace Occupations in the Netherlands, 1972-2000 – Micro Labour Conflicts.

een hoge productiviteit en relatief hoge lonen voor een omvangrijke kern van (hoofdzakelijk mannelijke) werknemers in vaste dienst, had grote invloed op de naoorlogse samenleving.¹⁵ Het steunde in sterke mate op de mannelijke kostwinner, bevorderde het huisvrouwenbestaan in het reproductiesysteem en beperkte de deelname van vrouwen aan betaalde arbeid.¹⁶ De man-vrouwverhoudingen in het ledenbestand van de vakbonden weerspiegelde deze arbeidsverdeling: zij organiseerden hoofdzakelijk mannelijke industriearbeiders.

Fordistische bedrijven in Amerika en Europa, zoals die in de fabricage van auto's, machines, schepen en andere vormen van metaalbewerking, waren bolwerken van vakbondsmacht. De vakbonden in dit type bedrijven, maar ook die in de mijnen, havens, bouw en andere industrieën waarin arbeiders in grote massa's tewerk werden gesteld, bepaalden het karakter van de vakbeweging in deze periode.¹⁷ Zij dwongen de werkgevers en de staat tot wat genoemd wordt het 'Fordistische klassencompromis', gedefinieerd als 'a compromise between organized labour and big business, whereby workers accept management prerogatives in return for rising wages'.¹⁸ Onder druk van de vakbeweging kwamen werkgeversorganisaties en overheden tegemoet aan de vakbondseisen voor gegarandeerd werk en andere collectieve rechten voor de (mannelijke) industriearbeiders.¹⁹

Het Fordistische productieregime was dominant in zowel het Westerse kapitalisme als in de staatssocialistische landen volgens het Sovjetmodel. Het functioneerde tot in de jaren 1970, maar raakte toen in een crisis. De conjunctuuromslag leidde tot de ontmanteling van de Fordistische productiesystemen en tot nieuwe organisatievormen, die bij gebrek aan een betere benaming worden aangeduid als 'post-Fordistisch'.²⁰ Kenmerkend zijn deregulering, *lean production*,

15 Zie bijvoorbeeld Daniel Watson, 'Fordism: a review essay', *Labor History* 60 (2019) 144-159.

16 Philip Arestis en Eleni Paliginis, 'Fordism, post-Fordism and gender', *Economie Appliquée* 48 (1995) 89-108.

17 In afwijking van eerdere kenmerken van vakbonden, zoals *craft unionism*. Zie daarover Ad Knotter, *Transformations of trade unionism. Comparative and transnational perspectives on workers organizing in Europe and the United States eighteenth to twenty-first centuries* (Amsterdam 2018); Zie ook Jelle Visser, 'The rise and fall of industrial unionism', *Transfer* 18 (2012) 129-141.

18 Bob Jessop, lemma 'Fordism' in: *Encyclopaedia Britannica*.

19 Max Koch, *Roads to post-Fordism. Labour markets and social structures in Europe* (Abingdon 2006).

20 Zie voor een brede, maatschappijhistorische analyse van deze overgang Anselm Doering-Manteuffel en Lutz Raphael, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970* (Göttingen 2010).

outsourcing (onderaanneming), flexibilisering. Dat was ook in de scheepsbouw het geval.

Fordisme en post-Fordisme in de scheepsbouw

De arbeidsverhoudingen in de scheepsbouw werden lange tijd gekenmerkt door het grote aandeel van gespecialiseerde, relatief zelfstandige (*craft oriented*) arbeid. In de periode na de Tweede Wereldoorlog kwam daar verandering in. Nieuwe constructiemethoden deden hun intrede, gebaseerd op de fabricage van aparte scheepssecties in overdekte hallen, die vervolgens op de scheepshellingen aan elkaar werden gelast. Productie- en arbeidsprocessen werden gemechaniseerd (bijvoorbeeld door elektrisch lassen), gestandaardiseerd en meer centraal aangestuurd.²¹ Hoewel vakmanschap een belangrijk element bleef en de arbeidsorganisatie in de scheepsbouw veel complexer was dan die in klassieke Fordistische industrieën als de autofabricage, kan de Amerikaanse en Europese scheepsbouw tot in de jaren 1970 wel als onderdeel van het in die periode dominante Fordistische productiesysteem worden beschouwd. Zo volgden scheepswerven in het geavanceerde scheepsbouwland Zweden 'a typical Fordist strategy, emphasizing planning, simplification and long series of standard ships'.²² Dat gold in het bijzonder voor de gestandaardiseerde en relatief eenvoudige bouw van olietankers, die tijdens de olieboom in de jaren 1960 en het begin van de jaren 1970 een grote vlucht nam in Zweden,²³ en ook in Nederland.²⁴

Deze productiemethode raakte in de jaren 1970 in een crisis door de concurrentie van de Aziatische scheepsbouw. Die was mede gebaseerd op post-Fordistische productiemethoden in de vorm van *outsourcing* van de bouw van scheepscasco's naar bedrijven met lage

21 Daniel Todd, *The world shipbuilding industry* (New York 1985); Varela e.a., 'Introduction'; Voor Nederland: J.L. Schippers, 'Deelstudie 2: Het scheepsbouwcomplex', in: A.A.A. de la Bruhèze e.a. (red.), *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 6: Stad, bouw, industriële productie* (Zutphen 2003) 338-355, aldaar 352-355; Klemann, *Hoge golven, diepe dalen*, 62-63.

22 Håkon W. Andersen, 'Producing producers: shippers, shipyards and the cooperative infrastructure of the Norwegian maritime complex since 1850', in: Charles F. Sabel en Jonathan Zeitlin (red.), *World of possibilities. Flexibility and mass production in Western Industrialization* (Cambridge 1997) 461-500, aldaar 490, 494; Zie ook Bo Stråth, 'Les chantiers navals suédois et leurs ouvriers de 1890 à 1990', *Le Mouvement Social* 156 (1991) 95-115.

23 *Ibid.*, 99 en Andersen, 'Producing producers', 491.

24 Klemann, *Hoge golven, diepe dalen*, 160-161.

lonen. De kernbedrijven maakten gebruik van een reeks autonome toeleveranciers en waren daardoor veel kleiner dan de Fordistische scheepswerven in Europa waarin het hele productieproces was samengebracht.²⁵

In de Nederlandse scheepsbouw werd (en wordt) het post-Fordistische bedrijfsmodel gerepresenteerd door het familiebedrijf Damen Shipyards.²⁶ Dat begon in de jaren 1970 als kleine werf in Gorkum, maar is inmiddels uitgegroeid tot een concern met vestigingen in de hele wereld. Damen maakt gestandaardiseerde, modulair gebouwde schepen, waarvan de casco's worden gebouwd op werven in lage-lonen-landen. Vanaf de jaren 1980 nam Damen Shipyards verschillende Nederlandse scheepswerven over die in de problemen waren geraakt. Al in 1983 wilde het nog kleine Gorkumse bedrijf het in moeilijkheden verkerende Wilton-Fijenoord overnemen. Dat kon toen door een 33 dagen durende bezetting van de werf worden voorkomen. De bezwaren van de protesterende werknemers betroffen precies de karakteristieken die nu post-Fordistisch worden genoemd, of in de woorden van de chroniqueur van de bezetting Jan Zorgdrager:

Op zijn werf in Gorkum, waar zo'n zeshonderd mensen werkten, legde hij de laatste hand aan zijn product. Maar de onderdelen waaruit de schepen werden samengesteld liet hij bouwen door anderen, door collega's die zonder werk zaten, en bereid waren met lage prijzen genoeg te nemen. [...] Liep de afzet terug, dan droegen de onderaannemers de eerste lasten.²⁷

De bezetters hadden met name bezwaar tegen het door Damen voorgenen ontslag van bijna de helft van het circa 2000 man sterke Wilton-personeel, om uit de ontslagen werknemers een arbeidspool te vormen voor drukke tijden. Volgens Zorgdrager betekende dit

dat Damen zijn manier van 'ondernemen' ook in Schiedam wilde doorvoeren. Zo weinig mogelijk personeel en, als er werk voorhanden zou zijn, inlenen. Damen dacht uit de arbeidspool, waarin de ontslagen werknemers terecht zouden komen, permanent zo'n driehonderd man

25 Varela e.a., 'Introduction', 22-23; Zie ook: Giulio Mellinato, 'From craftsmanship to post-Fordism. Shipbuilding in the United Kingdom and Italy after WWII', in: A. Amatori, R. Millward en P. Toninelli (red.), *Reappraising state-owned enterprise. A comparison of the UK and Italy* (New York 2011) 201-222.

26 Vgl. Klemann, *Hoge golven, diepe dalen*, 212-218

27 Zorgdrager, *Dan de beuker in ...*, 22.

te moeten lenen. Het risico van minder werk dus niet zelf nemen, maar afwentelen op anderen.²⁸

Het voorbeeld geeft aan dat het bij het verzet tegen de aantasting van de werkgelegenheid in de scheepsbouw om meer ging dan om het behoud van banen; het ging ook om een manier van werken, om de arbeidsrechten die in de Fordistische arbeidsverhoudingen waren opgebouwd, zoals vast werk.

Solidariteitsacties

De morele component van het verzet tegen bedrijfssluitingen kwam treffend tot uiting in de solidariteitsacties die door comités van buurt- en plaatsgenoten rondom de werven werden opgezet en die vaak grote steun vonden in de plaatselijke gemeenschap. De comités weerspiegelden de lokale verbondenheid met de scheepsbouwindustrie. De scheepsbouwarbeiders kwamen uit 'een geografisch en sociaal compacte cirkel'.²⁹ Een voorbeeld is de werf Gusto in Schiedam. 'Het was hier bij Gusto altijd één grote familie', memoreerde ondernemingsraadslid Piet Schudelaro: 'Vader, zoon, kleinzoon, het kwam voor dat ze hier alle drie werkten. [...] Veel arbeiders woonden hier altijd tegenover. Dan hoorden ze 's morgens de eerste fluit, ze zakten hun bed uit, hesen zich in hun overall en staken over'.³⁰

Het comité 'Gusto open', dat de Schiedamse bevolking in 1977 en 1978 mobiliseerde tegen de sluiting van deze werf, was een voorbeeld van zo'n lokaal solidariteitscomité.³¹ Andere waren de comités voor het behoud van de werkgelegenheid in de scheepsbouw in Amsterdam-Noord en in omliggende gemeentes met veel NDSM-arbeiders (Landsmeer, Purmerend, Monnickendam) en het comité 'Redt de RDM' [Rotterdamsche Droogdok Maatschappij] in de Rotterdamse wijk Heijplaat, speciaal gebouwd om RDM-arbeiders te huisvesten. Tekenend voor de gender-verhoudingen was dat het initiatief

²⁸ *Ibid.*, 41.

²⁹ Wassenberg, *Dossier RSV*, 247.

³⁰ Geciteerd in 'De miljoenen dans van IHC', *Het Vrije Volk* 25 maart 1978.

³¹ Ilonka Eekhoudt, 'Gebeurtenissen rond een bedrijfssluiting en een herstructurering' (doctoraal scriptie Leiden 1981); A.W. Schüller, 'De Industriebonden NVV/NKV en de werf Gusto. Een verslag van de houding van de Industriebonden NVV/NKV ten opzichte van Gusto in de periode 1976-1978' (doctoraal scriptie Leiden 1988).



Illustratie 1 Demonstratie van het comité 'Gusto-open' in Schiedam, *De Waarheid*, 28 oktober 1977.

daartoe mede uitging van vrouwen van scheepsbouwarbeiders.³² De solidariteitsacties waren een voorbeeld van wat tegenwoordig in de Angelsaksische landen *community unionism* wordt genoemd. Het houdt in dat 'union and community organisations struggle together on matters of mutual interest'.³³ In de scheepsbouwacties van het eind van de jaren 1970 en het begin van de jaren 1980 speelde dit 'externe mobilisatie-effect' een belangrijke rol, maar met wisselend succes.

Crisis en overheidsinterventie

De Nederlandse scheepsbouw is steeds object van industriepolitiek geweest.³⁴ In 1965 deed de door de regering ingestelde Commissie-

32 Zie bijvoorbeeld: "Ons dorp wordt grootste sociale rampgebied van het land". Vrouwen van Heijplaat strijden tegen dreigende totale werkloosheid, *De Telegraaf* 17 maart 1983; 'Vrouwen in actie tegen RDM-ontslagen' en 'Met de RDM sterft ook het dorp Heijplaat', *Het Parool* 5 en 9 april 1983.

33 Jane McBride en Ian Greenwood (red.), *Community unionism. A comparative analysis of concepts and contexts* (Londen 2009); Jane Holgate, 'Community organising in the UK. A "new" approach for trade unions?', *Economic and Industrial Democracy* 36 (2015) 431-455; Jane Holgate, 'Trade unions in the community. Building broad spaces of solidarity', *Economic and Industrial Democracy* 42 (2021) 226-247.

34 Onderstaande is hoofdzakelijk gebaseerd op De Voogd, *De neergang van de scheepsbouw*.



Illustratie 2 Demonstratie voor het openhouden van de Verolme-werf in Den Haag, De Waarheid, 14 juni 1979.

Keijzer aanbevelingen om tot concentratie en taakverdeling in de (grote) scheepsbouw te komen en over te gaan tot het verlenen van krediet- en financieringsfaciliteiten door de overheid. In 1966 ontstond daarop de combinatie Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven, bestaande uit de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM), De Schelde in Vlissingen en enkele machinefabrieken. In 1968 werd Wilton-Fijenoord in Schiedam daaraan toegevoegd.

De olieboom tijdens de hoogconjunctuur tussen 1967 en 1973 bracht een grote vraag mee naar olietankers en *offshore*-producten voor de oliewinning op zee (zoals booreilanden). In deze periode specialiseerden de Amsterdamse NDSM en de Rotterdamse Verolme-werf zich in de bouw van mammoettankers. Onder druk van de regering nam Verolme in 1968 de NDSM over. Het was de voorwaarde voor kredietgaranties van de overheid en toestemming voor de bouw van een mammoetdok voor tankerreparatie in het Botlekgebied.

In 1971 fuseerde Verolme op advies van de door de regering ingestelde commissie-Winsemius met de Rijn-Schelde-combinatie tot het Rijn-Schelde-Verolme-concern (RSV). RSV bestond uit Wilton-Fijenoord, de RDM, Piet Smit en de reparatiewerf Waalhaven in Rotterdam, de Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (VDSM) in Rozenburg (Botlek), Verolme Machinefabriek IJsselmonde

(VMIJ), de Verolme scheepswerven Alblasserdam en Heusden, de Koninklijke Maatschappij De Schelde (KMS) en de NDSM. Een tweede scheepsbouwconcern was de Industriële Handels Combinatie (IHC), met de in de bouw van *offshore*-installaties gespecialiseerde werf Gusto in Schiedam, baggerwerven Verschure in Amsterdam, De Klop in Sliedrecht en J. & K. Smit in Kinderdijk. Daarnaast was er een aantal zelfstandige werven, met name Van der Giessen-De Noord in Krimpen aan den IJssel, Boele in Bolnes, reparatiewerf de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij (ADM) in Amsterdam, en verder kleinere werven voor kust- en binnenvaartschepen langs de grote rivieren en aan het Winschoterdiep in Groningen. De organisatiegraad in deze bedrijven was hoog. Ik beschik over ledentallen van de Industriebond FNV in 1978 en 1979 bij VDSM (1250 op 1937 personeelsleden = 65 procent), NDSM (1953 op 2945 = 66 procent), RDM (2000 op 3078 = 65 procent) en Wilton-Fijenoord (1600 op 3125 = 51 procent).³⁵

In het begin van de jaren 1970 was er een 'hernieuwd optimisme over de gang van zaken in de scheepsbouw'. Bij de start van RSV in 1971 waren de werven 'goed van werk voorzien en de resultaten ontwikkelden zich voorspoedig'.³⁶ De euforie duurde tot de oliecrisis van eind 1973. Daarna stortte de tankermarkt in. De oriëntatie op orders van de oliemaatschappijen had de industrie kwetsbaar gemaakt. Er ontstond een overcapaciteit aan tankers en het aantal nieuwbouworders liep drastisch terug. Omdat werven in de tankerbouw zich ook op andere scheepstypen gingen richten, breidde de neergang zich uit naar die deelmarkten. In de krimpende markt werd de concurrentie met goedkoper werkende landen, met name Japan, des te sterker gevoeld. Dit alles leidde tot een crisis in de scheepsnieuwbouw. De bemoeienis van de overheid nam daardoor toe. Er werden omvangrijke steunregelingen opgetuigd. In 1976 stelde het kabinet-Den Uyl de Beleidscommissie Scheepsbouw in, bestaande uit vertegenwoordigers van de overheid, de scheepsbouwondernemingen en de vakbonden. Men zou deze commissie een exponent van het 'typisch Nederlandse' poldermodel kunnen noemen, ware het niet dat er overal in Europa soortgelijke tripartite commissies bestonden om de herstructurering van de scheepsbouw vorm te geven.³⁷

35 IISG, archief Industriebond NVV, inv.nr. 421: Notitie als grondslag voor een verzoek om bij de NDSM tot een bezetting over te gaan, 20 september 1978; inv.nr. 417: Notitie voor de leden van het hoofdbestuur, betreffende draaiboek aktie VDSM/RSV, 5 april 1979.

36 De Voogd, *De neergang van de scheepsbouw*, 74.

37 Stråth, *The politics of de-industrialisation*, *passim*.

De Beleidscommissie Scheepsbouw

De Beleidscommissie Scheepsbouw werd op 23 juni 1976 ingesteld door minister Lubbers van economische zaken om tot herstructurering en capaciteitsvermindering te komen. Al in de voorbereiding vanaf februari 1976 kwamen grote meningsverschillen aan het licht over de inzet van de deelnemende partijen. De vakbonden wensten de Beleidscommissie te beschouwen als een 'bedrijfstak-ordenend orgaan'. De commissie zou een permanent karakter moeten krijgen, met 'dwingende bevoegdheden'. Via de commissie zou de vakbeweging moeten kunnen 'meebeslissen in zaken als investeringsbeslissingen, gezamenlijke werving van orders, verdeling van de beschikbare orders en marktafbakening'.³⁸ Onder aanvaarding van een zekere reductie van arbeidsplaatsen, zou zoveel mogelijk werkgelegenheid moeten worden behouden en in ieder geval gedwongen ontslagen moeten worden voorkomen.

Deze vakbondsambities botsten met de inzet van de andere deelnemende partijen. De ondernemers, onder aanvoering van Rijn-Schelde-Verolme, wilden de Beleidscommissie gebruiken om overheidsfinanciering te krijgen voor herstructureringen en saneringen met massaontslag en sluiting van werven. Zij werden daarin gesteund door de opeenvolgende regeringen. Daardoor werden de deelnemende vakbonden in een spagaat getrokken. In de woorden van bedrijfskundige Arthur Wassenberg vergrootte hun deelname aan de Beleidscommissie 'de kans dat de top van de Industriebonden door dezelfde fixaties betoverd raakt[e] als zijn belangrijkste tegenspelers – de grote concerns en de hoogste beleidsambtenaren'. Volgens hem was men 'objectief tot medeplichtigheid veroordeeld'. Deelname was door de vakbonden gemotiveerd met 'het voorkomen van nog groter onheil', maar werd 'tezelfdertijd een voorspelbare tijdbom onder de geloofwaardigheid in eigen kring'.³⁹

De deelname aan de Beleidscommissie werd in de Industriebond NVV begeleid door een zogenoemde achterbancommissie van kaderleden werkzaam op de verschillende scheepswerven. Gedurende de hele periode waarin de commissie actief was, waren er veel kritische geluiden vanuit de achterban en diverse pleidooien om de commissie te verlaten, maar de bestuurders slaagden er steeds weer in een

³⁸ 'Vakbonden eisen deel op. Verdeling macht in scheepsbouw', *De Volkskrant* 20 februari 1976; 'De slanke jaren van de Nederlandse scheepsbouw', *NRC Handelsblad* 10 september 1977.

³⁹ Wassenberg, *Dossier RSV*, 134, 139, 177.

meerderheid voor deelname achter zich te krijgen.⁴⁰ Pas in januari 1982 besloot de bondsraad van de Industriebond FNV, tegen de zin van het bondsbestuur, uit de Beleidscommissie Scheepsbouw te stappen. Het argument was 'dat de bond de afgelopen tien à twaalf jaar de handen meer dan vuil heeft gemaakt met het overleg met de werkgevers en overheid over de sanering van de scheepsbouw. We hebben steeds alleen maar de ellende van de werkgevers opgegeten'.⁴¹

In de beginjaren van de sanering (1976-1978) waren de (toen nog niet gefuseerde) Industriebonden NVV en NKV (Nederlands Katholiek Vakverbond) volledig georiënteerd op het overleg in de Beleidscommissie. De vakbondsvertegenwoordigers gingen akkoord met een reductie van het aantal arbeidsplaatsen tot tenminste 70 procent, maar eisten wel dat die gepaard ging met een sociaal plan en 'zo min mogelijk' gedwongen ontslagen. Omdat de beleidsplannen van de commissie, die begin 1978 na veel soebatten werden gepresenteerd, daar volgens de achterban niet aan voldeden, waren de vakbondsvertegenwoordigers gedwongen hun akkoord in te trekken. Daardoor kon de Beleidscommissie geen advies aan de regering uitbrengen. Die besloot vervolgens het heft in eigen hand te nemen en kwam op 21 maart 1978 met een eigen saneringsplan voor zowel de grote scheepsbouw als de machine-industrie (VMF-Stork). Onder toezegging van forse steunpakketten waren daarin eerdere voorstellen van de scheepsbouwconcerns RSV en IHC overgenomen, waaronder de sluiting van de werf Gusto en de nieuwbouwafdeling van NDSM.

De saneringsplannen leidden tot grote commotie bij de Industriebonden en hun leden. Op alle werven werden personeelsvergaderingen gehouden.⁴² Met het doel de besluitvorming in het parlement te beïnvloeden organiseerden de bonden op 23 maart 1978 een grote protestmanifestatie in Utrecht, waar 9000 personeelsleden van VMF en de scheepswerven op af kwamen.⁴³ Omdat er volgens de bonden nog mogelijkheden waren om het regeringsbeleid te wijzigen, werd afgezien van acties in de getroffen bedrijven. Zowel

40 Dit blijkt uit de verslagen van de 'achterbancommissie' en andere stukken betreffende de Beleidscommissie Scheepsbouw in: IISG, archief Industriebond NVV, inv. nrs. 410-421.

41 'Bestuur niet blij met besluit. Industriebond FNV uit commissie scheepsbouw', *Het Vrije Volk* 29 januari 1982.

42 'Onrust bij personeel VMF en scheepsbouw. Liquidatie dreigt van NDSM in Amsterdam', *Het Parool* 20 maart 1978.

43 'Duizenden arbeiders scheepsbouw en VMF op manifestatie in Utrecht' en 'Vele duizenden metaalarbeiders in Utrechtse Margriethal', *De Waarheid* 23 en 24 maart 1978; 'Metaalwerkers honen regering'; 'Geladen protest van 9.000 man tegen kabinetsbeleid', *Algemeen Dagblad* 24 maart 1978.

bij NDSM als bij Gusto werden voorstellen om tot staking of bezetting over te gaan tegengehouden.⁴⁴ Voor er van acties in de bedrijven sprake kon zijn wilden de industriebonden eerst de resultaten van overleg met de regering en de werkgevers op 4 april 1978 afwachten.⁴⁵ Om aan de actiedruk in Amsterdam-Noord tegemoet te komen, organiseerden de vakbonden de dag ervoor (3 april 1978) nog wel een demonstratie van personeel bij de scheepswerven en machinefabrieken in dat stadsdeel. Een meeting van enkele duizenden werd toegesproken door onder meer FNV-voorzitter Wim Kok en andere vakbondsbestuurders. De teneur van hun toespraken was: als de regering niet bijdraait, komen er acties.⁴⁶

Maar zover kwam het niet. Het overleg met de regering en de concernleidingen van IHC, RSV en VMF op 4 april leverde volgens de vakbonden zoveel op dat van verdere acties kon worden afgezien.⁴⁷ Dat was ook de bedoeling, zoals minister van sociale zaken Albada in het overleg opmerkte: 'Wij kunnen ons geen sociale onrust veroorloven'.⁴⁸ De bonden keerden daarop terug in de Beleidscommissie Scheepsbouw om verder te overleggen over de uitvoering van de herstructurering. Het landelijke bondsbeleid was erop gericht oplossingen te vinden binnen de door de Beleidscommissie vastgestelde kaders. Dat hield in: sluiting van Gusto en de overgang van zoveel mogelijk Gusto-werknemers in RSV-verband, en integratie van de scheepsbouw in de Amsterdamse regio door een fusie van ADM en een sterk ingekrompen NDSM. Zoals uit de volgende paragrafen zal blijken, ging dat beleid in tegen de eisen en verlangens die op de werven zelf tot uiting kwamen. In het overleg in de Beleidscommissie hielden de vakbonden echter vast aan deze 'oplossingen'. Volgens bondsvertegenwoordiger David Rijkse zag de FNV 'dat nu banen weg moeten om in de toekomst dingen te kunnen behouden. Maar de werknemer [...] vindt dat je moet vechten voor diens arbeidsplaats, dat is een soort "strijd" tussen de FNV en de werknemer, de leden'.⁴⁹

44 'Laaiende personeelsvergaderingen. Actiecomité NDSM voor bedrijfsbezetting, bondsleiding remt dit af', *De Waarheid* 21 maart 1978.

45 'Acties Metaal niet voor 4 april'; 'Bonden optimistisch over gesprekken werven – groot metaal', *NRC Handelsblad* 29 maart 1978.

46 'In Amsterdam dreigen acties in scheepsbouw', *Het Vrije Volk* 4 april 1978.

47 'Industriebond ziet af van acties na toezeggingen', *NRC Handelsblad* 5 april 1978.

48 IISG, archief Industriebond NVV, inv.nr. 415: Verslag van de bespreking van de werknemersorganisaties, raden van bestuur grote scheepsbouwconcerns en VMF met regeringsdelegatie onder leiding van Albada en Van Aardenne, gehouden op 4-4-1978.

49 Geciteerd in Eekhoudt, 'Gebeurtenissen rond een bedrijfssluiting', interviewprotocol 5.

De Gusto-affaire⁵⁰

IHC-Gusto was in 1978 de eerste in de reeks scheepswerven die werd gesloten.⁵¹ In de voorbereiding was er een opvallende discrepantie tussen de weerstand van de werknemers tegen sluiting, gestimuleerd door een lokale solidariteitsbeweging, en de op zijn zachtst gezegd ambivalente houding van de vakbondstop in de Beleidscommissie Scheepsbouw. Die had de werf in feite opgegeven. Met zo'n vakbondspolitiek was het moeilijk actie voeren – zeker voor de loyale vakbondsleden op deze als 'rood' bekendstaande werf. Aan het eind van de rit bleef er voor het personeel slechts resignatie en verbittering over.

Op 10 juni 1977 presenteerde de IHC-top een toekomstvisie aan de Beleidscommissie Scheepsbouw, waarin voor Gusto geen plaats meer was.⁵² Daartegen werd geprotesteerd op een personeelsvergadering op 13 juni,⁵³ maar vakbondskaderleden in de ondernemingsraad en de bedrijfsledengroepen hielden acties op het bedrijf toen nog tegen. Aanzetten tot actie moesten van buiten komen. Op initiatief van CPN-vrouwen en een viertal vrouwen van Gusto-arbeiders werd op 17 augustus 1977 een vrouwencomité 'Gusto Open' opgericht.⁵⁴ De plaatselijke afdelingen van CPN en PvdA namen het initiatief over en richtten een breed comité met dezelfde naam op. Als start van een campagne voor het openhouden van het bedrijf begon het comité in september een handtekeningactie. Op 10 oktober waren al 10.000 handtekeningen opgehaald.⁵⁵

Kaderleden van de bonden op de werf richtten zich in eerste instantie op de bondsvertegenwoordigers in de Beleidscommissie. Toen duidelijk werd dat daar geen resultaat van te verwachten was, besloten zij eind september een eigen actiecomité op de werf te vormen onder de naam 'Comité Gusto'.⁵⁶ OR-secretaris Schudelaro zei later 'dat men bij Gusto uit armoede zelf begonnen is met een actiecomité. [Er was]

50 Vgl. Wassenberg, *Dossier RSV*, 184-208: 'De Gusto-affaire'.

51 Caroline Nieuwendijk, 'De sluiting van Gusto, een noodlottig samenspel', *Historisch Jaarboek Schiedam* (2017) 4-29.

52 'Werk Gusto (IHC) – met duizend man – moet gaan sluiten', *NRC Handelsblad* 11 juni 1977.

53 'Personeel protesteert: "Sluiting werf Gusto is onaanvaardbaar"', *De Volkskrant* 14 juni 1977; 'Gusto-personeel denkt aan acties tegen werfsluiting', *NRC Handelsblad* 14 juni 1977.

54 'Gusto moet open blijven', *De Waarheid* 19 augustus 1977.

55 '10.000 handtekeningen voor eis "Gusto open"' en 'Heel Schiedam reageert', *De Waarheid* 10 en 15 oktober 1977.

56 Personeel eist behoud van werkgelegenheid. Actiecomité bij Gusto', *De Waarheid* 27 september 1977.

geen enkele steun van de bond'.⁵⁷ Het interne 'Comité Gusto' sloot zich nu aan bij de acties van het externe 'Comité Gusto Open'. Op 28 oktober 1977 organiseerden zij samen een demonstratie door de binnenstad, waar enkele duizenden bedrijfsarbeiders en sympathisanten aan deelnamen, en aansluitend een manifestatie in het Passagetheater. Vertegenwoordigers van de vakbeweging ontbraken.⁵⁸

Onder druk van de acties brachten de bonden een alternatieve oplossing voor Gusto in de Beleidscommissie naar voren: overheveling van de Gusto-organisatie naar de RSV-werf VSDM om daar de *offshore*-bouw voort te zetten.⁵⁹ Op 2 juni 1978 werd bekend dat daarover overeenstemming was bereikt.⁶⁰ De nog resterende 600 à 700 man werfpersoneel van Gusto zou worden opgenomen in het personeelsbestand van RSV. Eind november 1978 bleek echter dat daar voor 250 personeelsleden geen werk was gevonden,⁶¹ en eind december 1978 waren er nog steeds 150 ex-Gusto werknemers niet geplaatst. Van de afspraak dat de Gusto *offshore*-organisatie in RSV-verband als geheel intact zou blijven, was niets terecht gekomen. In haar doctoraalscriptie over de sluiting van Gusto concludeerde Ilonka Eekhoudt op basis van een groot aantal interviews:

Achteraf zeiden bijna alle geïnterviewden: hadden we maar actie ondernomen. [...] Zoals het nu is gegaan vindt men dat de bonden het vertrouwen van de leden hebben beschaamd en voelen de Gusto-werknemers zich door de vakbeweging in de steek gelaten. [...] Men is teleurgesteld en tevens is er sprake van een zekere bitterheid over de gebeurtenissen rond de sluiting van Gusto en ook enigszins over hun eigen gelaten reactie in die tijd.⁶²

57 IISG, archief Industriebond NVV, inv.nr. 415: Kort verslag van een bijeenkomst met kaderleden in de scheepsbouw op 17 april [1978] in restaurant Engels te Rotterdam.

58 'Schiedam vereend in protest tegen sluiten scheepswerf Gusto', *Trouw* 29 oktober 1977; 'Machtige demonstratie en meeting in Schiedam', *De Waarheid* 29 oktober 1977; 'Veel steun voor Actiecomité Gusto Open', *Het Vrije Volk* 29 oktober 1977.

59 Schüller, 'De Industriebonden NVV/NKV en de werf Gusto', 41.

60 'Sanering scheepsbouw bij Rotterdam rond. Gusto naar Rijn-Schelde-Verolme', *Het Vrije Volk* 2 juni 1978.

61 '250 oud-medewerkers nog steeds geen baan. Gusto-werf onder de hamer', *De Waarheid* 25 november 1978. Zie ook Eekhoudt, 'Gebeurtenissen rond een bedrijfssluiting', 29-53 en Ian van Loon, 'Bemiddelen na een bedrijfssluiting. De integratie van Werf Gusto in Rijn-Schelde-Verolme na haar gedwongen sluiting in 1978 als gevolg van negatieve ontwikkelingen in de scheepsbouw- en offshore-industrie' (master thesis Rotterdam 2017).

62 Eekhoudt, 'Gebeurtenissen rond een bedrijfssluiting', 68.

Strijd om de NDSM

Begin juni 1977 werd duidelijk dat RSV geen toekomst meer zag in de NDSM-werf in Amsterdam-Noord.⁶³ Nog diezelfde maand werden er op initiatief van de CPN in Amsterdam-Noord en in omliggende gemeentes met veel NDSM-arbeiders (Landsmeer, Purmerend, Monnickendam) comités voor het behoud van werkgelegenheid in de scheepsbouw opgericht. In korte tijd haalden die 7000 handtekeningen op tegen inkrimping en/of sluiting van de NDSM.⁶⁴ Op 20 december 1977 organiseerden deze lokale comités een manifestatie ‘voor behoud van volledige werkgelegenheid in de scheepsbouw’ in het Zonnehuis in Tuindorp-Oostzaan (Amsterdam-Noord), waar enkele honderden mensen aan deelnamen.⁶⁵ Het was de start van een langdurige campagne in 1978.

In het voorjaar van 1978 bleek dat de RSV-top vasthield aan de sluiting van NDSM als nieuwbouwwerf,⁶⁶ en dat die daarin werd gesteund door de regering.⁶⁷ Het betekende, aldus *NRC Handelsblad*, ‘dat het in Amsterdam, en vooral in Amsterdam-Noord, een hete zomer wordt’.⁶⁸ In de zomermaanden werd op tal van manieren geprobeerd sluiting te voorkomen, met demonstraties op de werf,⁶⁹ een kort geding van de ondernemingsraad,⁷⁰ diverse actiemeetings, en het demonstratief aan de ketting leggen van een afgebouwd schip op 9 september 1978.⁷¹ Op 20 september werd een permanente poortbewaking ingesteld om ontmanteling van het bedrijf te voorkomen.⁷² Buiten de bedrijfspoort zetten de solidariteitscomités hun campagne voor het behoud van de werkgelegenheid voort.⁷³ Ook de gemeentebesturen van Amsterdam,

63 ‘RSV-top dreigt met sluiting NDSM’, *De Waarheid* 3 juni 1977.

64 ‘In Amsterdam-Noord en omgeving. Duizenden handtekeningen voor behoud van NDSM’, *De Waarheid* 4 juli 1977.

65 ‘Manifestatie in Amsterdam geeft duidelijk te verstaan: Ondernemersplannen met de scheepsbouw worden niet geduld’, *De Waarheid* 21 december 1977; ‘Duidelijke uitspraken op meeting in Amsterdam. Scheepsbouwwerkers willen garanties’, *Het Parool* 21 december 1977.

66 ‘Stikker blijft erbij: NDSM moet sluiten’, *De Waarheid* 14 april 1978.

67 ‘Ook NDSM-werf zou dicht moeten. Minister eist halvering van scheepsbouw’, *Het Parool* 26 mei 1978.

68 ‘Zwarte Pieten-spel Stikker wekt woede Amsterdamse werven’, *NRC Handelsblad* 18 mei 1978.

69 ‘Actie bij tewaterlating op NDSM-werf’, *De Waarheid* 19 mei 1978.

70 ‘Ondernemingsraad NDSM spant kort geding aan’, *De Waarheid* 9 juni 1978.

71 ‘Schip mag werf niet verlaten. NDSM-personeel staakt symbolisch’, *Trouw* 11 september 1978.

72 ‘Vakbonden op wacht bij poort NDSM-werf’, *Het Parool* 20 september 1978.

73 Zie de berichtgeving daarover in *De Waarheid* april-september 1978.



Illustratie 3 Demonstratie voor het behoud van de scheepsbouw in Amsterdam voor de poort van de NDSM-werf, De Waarheid, 4 februari 1977.

Landsmeer, Purmerend en Zaanstad verklaarden zich tegen de sluiting van NDSM.⁷⁴

Het effect van al deze activiteiten en protesten was dat het eerder door de regering bekendgemaakte voornemen tot volledige sluiting van de NDSM werd omgebogen tot een samenwerkingsconstructie tussen ADM en NDSM, waarin ook plaats was voor een vorm van nieuwbouw. Op 28 september 1978 werd daarover een compromis bereikt in het overleg tussen de regering, de vakbonden, ADM en RSV.⁷⁵ Op de NDSM-locatie werd een nieuwe werfcombinatie gevestigd onder directie van de ADM. De ADM-werf werd gesloten. De reparatie-afdelingen van beide werven werden samengevoegd. Daarnaast werd een afdeling voor de bouw van scheepssecties (voorsteven en achterstukken) ingericht, die in opdracht van RSV-werf VDSM zouden worden vervaardigd, een vorm van *outsourcing* dus. Daar zou werk zijn voor 400 man, een verlies van 1200 arbeidsplaatsen. De levensvatbaarheid was afhankelijk van wat er met de VDSM zou gaan gebeuren.⁷⁶

Op een manifestatie van de gezamenlijke solidariteitscomités in de Koopmansbeurs op 28 september 1978 werd fel geprotesteerd tegen

⁷⁴ 'Vier gemeentebesturen in verklaring: "Plan NDSM mag niet"', *Het Parool* 22 maart 1978.

⁷⁵ 'NDSM-plan: Bonden zijn tevreden', *NRC Handelsblad* 28 september 1978.

⁷⁶ Wassenberg, *Dossier RSV*, 279.

dit reductieplan,⁷⁷ maar op gelijktijdig gehouden ledenvergaderingen van de industriebonden in het Concertgebouw werd het, ondanks veel scepsis en verontwaardiging, door een meerderheid aanvaard.⁷⁸ Ook de achterbanvergadering van de industriebonden ging akkoord.⁷⁹ *Het Vrije Volk* noemde het overlevingsplan 'een politiek beslissing': 'Sluiting van de NDSM-werf zou zoveel onrust in Amsterdam veroorzaken dat noch de regering noch de vakbonden die beslissing aandurven'.⁸⁰ Wassenberg zag het als een 'kalmerend middel [...] een narcosemaatregel om het Amsterdamse verzet te dempen en vervolgens op te ruimen'.⁸¹

Het duurde tot 20 september 1979 voor de combinatie onder de naam Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM) officieel van start ging op het voormalige NDSM-terrein. Aandeelhouders waren: de staat (35 procent), de ADM, die tevens de directie voerde (35 procent), en RSV (30 procent). De in *Het Parool* uitgesproken verwachting, 'dat het bedrijf zal uitgroeien tot een volwaardige nieuwbouwwerf',⁸² werd niet bewaarheid. Al twee jaar later werd een voornemen tot sluiting aangekondigd. Het personeel, wijs geworden door eerdere ervaringen, besloot nu wel tot actie over te gaan: het bedrijf werd bezet.

Schepen aan de ketting: acties bij Verschure en VDSM in 1979

Acties bij Verschure

Op 22 mei 1979 werd bekend dat de IHC-directie de Verschure-werf in Amsterdam wilde sluiten en de 780 personeelsleden wilde ontslaan. Uit protest ketenden de Verschure-arbeiders twee in aanbouw zijnde baggerbakken vast, om te voorkomen dat zij zouden worden weggesleept om elders te worden afgebouwd.⁸³ Op 8 juni 1979 besloot de ondernemingsraad dat directeur A.F. Beversen niet meer welkom was op de werf, omdat hij slechts als zetbaas van de IHC-top opereerde

77 'Strijdbare solidariteitsmanifestatie in Koopmansbeurs', *De Waarheid* 30 september 1978.

78 'Personeel wantrouwt garantie. Scheepsbouwplan vindt pessimistisch onthaal', *De Volkskrant* 29 september 1978.

79 IISG, archief Industriebond NVV, inv.nr. 415: Verslag van de achterban-delegatievergadering werfgroep 1 en 2, gehouden op vrijdag 29 september 1978 in de Jaarbeurs te Utrecht.

80 'Politiek besluit', *Het Vrije Volk* 29 september 1978.

81 Wassenberg, *Dossier RSV*, 247.

82 'NSM-werf in Noord officieel van start', *Het Parool* 20 september 1979.

83 'Directie IHC wil Verschure sluiten'; 'Verschure-arbeiders leggen baggerbakken vast aan de ketting', *De Waarheid* 22 mei 1979.

en zich niet inzette voor het behoud van de werkgelegenheid. Hem werd de toegang tot het bedrijf ontzegd.⁸⁴ De IHC-directie betitelde dit als 'een vorm van bedrijfsbezetting'.⁸⁵ Geplande proefvaarten van een sleephopperzuiger, bestemd voor Iran, werden op 26 juni en 4 juli 1979 tegengehouden door demonstrerende werfarbeiders.⁸⁶ Op 5 september werd een tweede voor Iran bestemde hopperzuiger met kettingen vastgelegd om tewaterlating te voorkomen.⁸⁷

In augustus 1979 startten de gezamenlijke scheepsbouwcomités in Amsterdam-Noord en omgeving een solidariteitscampagne met petitie, geldinzamelingen en meetings.⁸⁸ Ook de gemeenteraad van Amsterdam pleitte voor het openhouden van Verschure.⁸⁹ Dit alles kon niet verhinderen dat het personeel ontslag werd aangezegd.⁹⁰ De ADM nam 180 werknemers over, het contract van 80 Joegoslavische werknemers werd niet verlengd, de overige werknemers werden voor bemiddeling aangemeld bij het arbeidsbureau.⁹¹

Acties bij VDSM

In maart 1979 maakte de regering bekend dat de VDSM-werf drastisch gereorganiseerd moest worden. Het personeel van de VDSM ging op 24 maart 1979 meteen in de actiestand in de vorm van het weigeren van overwerk en het tegenhouden van ingeleend personeel. Bij de poort werd gecontroleerd wie er in- en uitgingen en wat men op de werf kwam doen.⁹² Op 6 april liep een staking van de 2800 werknemers van de VDSM-werf uit op een bedrijfsbezetting onder leiding van de industriebonden NVV en NKV.⁹³ De industriebonden konden zich niet aan het voeren van actie onttrekken, aldus bondsbestuurder Rijkse in een interne notitie:

84 'Directeur Verschure de deur gewezen', *De Waarheid* 9 juni 1979; 'Werfpersoneel eist vertrek directeur', *Trouw* 9 juni 1979.

85 IISG, archief Industriebond NVV, inv.nr. 417: Brief IHC-directeur D. Boterenbrood aan de voorzitter van de Beleidscommissie Scheepsbouw, 11 juni 1979.

86 'Verschure-personeel houdt proefvaart tegen' en 'Werknemers Verschure blokkeren proefvaart', *De Waarheid* 26 juni en 5 juli 1979.

87 'Werkers Verschure leggen schip aan de ketting', *De Waarheid* 6 september 1979.

88 Zie de verslaggeving in *De Waarheid* augustus-september 1979.

89 B&W Amsterdam over Verschure: "Overlevingsvarianten niet uitsluiten", *De Waarheid* 11 oktober 1979.

90 'Directie Verschure zegt ontslagen aan', *De Waarheid* 4 oktober 1979.

91 'Personeel Verschure overgeplaatst', *NRC Handelsblad* 14 november 1979.

92 'Personeel VDSM vecht voor werf', *Het Vrije Volk* 24 maart 1979.

93 'Werknemers bezetten bedreigde VDSM-werf', *Het Vrije Volk* 6 april 1979.

Als we de aktie bij de VDSM niet zouden steunen, zal ze er toch komen en vegen we bij voorbaat alle aktiegroepen in Rotterdam bijeen. De ontwikkeling zal m.i. gelijk zijn, alleen lijden wij dan grote schade. Rotterdam en het land verwacht van de bond dat zij in deze het voortouw neemt.⁹⁴

De bezetting werd na zes uur opgeheven, nadat de ministers Albeda en Van Aardenne zich bereid hadden verklaard tot overleg met de vakbonden.⁹⁵ In juni 1979 protesteerde het VSDM-personeel opnieuw tegen de sluiting van de werf. Na een demonstratie over het werfterrein op 6 juni, ging het personeel op 7 juni in staking.⁹⁶ De staking werd in de dagen daarna voortgezet, na 11 juni in de vorm van 'ontregelingsacties'.⁹⁷ Onderdeel daarvan was het aan de ketting leggen van het 'wandeland' baggereiland 'Camel', een opdracht van baggerbedrijf Volker-Stevin.⁹⁸

In juli 1979 kwam de regering met een plan om de RSV-bedrijven VDSM-Rozenburg, de Verolme Machinefabriek IJsselmonde (VMIJ), de RDM en de Amsterdamse NSM samen te voegen in een nieuwe onderneming, los van RSV, onder de naam Rotterdam Offshore en Scheepsbouw (ROS). De rest van het jaar werd besteed aan pogingen om de nieuwe ROS-combinatie als staatsbedrijf vorm te geven, maar uiteindelijk kwam hier niets van terecht. Eind maart 1980 besloot de regering niet verder te gaan met deze constructie.⁹⁹ Het betekende het doodvonnis voor de VDSM.¹⁰⁰ Volgens *Het Vrije Volk* waren de werknemers 'murw gemaakt':

De VDSM-werknemers laten alles gelaten over zich heen gaan. Jarenlange strijd heeft geen resultaten opgeleverd. Murw gebeukt door de politiek, door de ondernemers en door alle verwickelingen eromheen, wachten ze

94 IISG, archief Industriebond NVV, inv.nr. 417: Notitie inzake het te verwachten kabinetsbesluit over steunverlening aan de industrie – in het bijzonder RSV – en de mogelijke reacties daarop [door D. Rijkse], 21 mei 1979.

95 'Succes na bliksemactie. Bezetting werf VDSM duurde slechts zes uur', *Algemeen Dagblad* 7 april 1979.

96 'Staking legt Verolme-werf op Rozenburg geheel stil', *NRC Handelsblad* 7 juni 1979; 'VDSM staakt tot regering besluit neemt', *Het Vrije Volk* 7 juni 1979.

97 'Industriebond: nieuwe acties bij VDSM-werf', *Het Parool* 11 juni 1979; 'VDSM-personeel vecht voor behoud baan', *De Volkskrant* 12 juni 1979.

98 'Weer actie VDSM: baggereiland Camel aan ketting gelegd', *NRC Handelsblad* 12 juni 1979; Wassenberg, *Dossier RSV*, 348.

99 *Ibid.*, 376-391; 'Hoe de etalage van de Nederlandse industrie wordt leeggeroofd. Het ontmantelingsproces van de Waterweg', *NRC Handelsblad* 4 april 1980.

100 'Kabinet volhardt in doodvonnis VDSM', *De Waarheid* 5 april 1980.

maar af hoe de zaak wordt gesloten. Nieuwe acties hebben geen zin meer. 'Wat moet je nog? Het is uit en over. Het enige wat nog te gebeuren staat is afvloeien, afvloeien en afvloeien', zegt secretaris Louis Couwenbergh van de VDSM-ondernemingsraad.¹⁰¹

Bedrijfsbezettingen in de scheepsbouw in de jaren 1980

De mislukking van de ROS en de kortstondige bezetting van de VDSM-werf in 1979 markeerden een omslagpunt in de houding van de vakbonden. Bezettingsacties tegen bedrijfssluiting en massaontslag werden in de jaren daarna actief gesteund en in een aantal gevallen door de vakbondsleiding geïnitieerd en georganiseerd. Tussen 1981 en 1985 werden om die reden zes Nederlandse scheepswerven bezet (zie tabel 1). Er waren eerder bezettingen van kleinere scheepswerven geweest, met name van het reparatiewerfje Gebr. Westerduin in Bergen op Zoom (met zes personeelsleden) in 1975,¹⁰² en scheepswerf Boot in Lemmer (75 werknemers) in 1976,¹⁰³ maar in beide gevallen ging het om specifieke gevallen en oorzaken, die los stonden van de saneringsoperatie van de Beleidscommissie Scheepsbouw.

De bezettingen van de NSM in Amsterdam (23-26 februari en 4-6 maart 1981)

De eerste ultimatieve bedrijfsbezetting in het kader van de saneringsoperatie in de grote scheepsbouw betrof de nieuwgevormde werf NSM in Amsterdam in 1981.¹⁰⁴ In de nieuwbouwafdeling van die werf waren nog 450 man in dienst. In januari van dat jaar bleek dat er onvoldoende werk was om zonder overheidssteun overeind te blijven. Dat was mede een gevolg van het uitblijven van opdrachten van RSV na de sluiting van de VDSM in 1979. Nadat op 20 februari 1981 bekend werd dat de regering van plan was de geldkraan dicht te draaien, werd het bedrijf, in aansluiting op kleinere acties en een protestmeeting op de werf, op 23 februari bezet. De bezetting werd geleid door een actiecomité van ondernemingsraadsleden en vakbondskaderleden,

¹⁰¹ 'VDSM-werknemers murw gemaakt. "De kleine man is er weer de dupe van"', *Het Vrije Volk* 22 april 1980.

¹⁰² 'Zes werknemers bezetten bedrijf' en 'Bezetting werf Westerduin: baas solidair', *Het Vrije Volk* 2 en 3 september 1975.

¹⁰³ Zie de berichtgeving over deze bezetting in de *Leeuwarder Courant* september-oktober 1976.

¹⁰⁴ Zie de berichtgeving hierover in *De Waarheid* en andere kranten februari-april 1981.

Tabel 1 Bezettingen van scheepswerven, 1975-1985.

Plaats	Bedrijf	Begin	Eind	Aantal dagen	Personeels- omvang	Resultaat
Bergen op Zoom	Gebr. Westerduin	1 sep 1975	4 sep 1975	4	6	Ontslagen ingetrokken.
Lemmer	Boot	21 sep 1976	1 okt 1976	11	75	Ontslagen gingen door.
Rozenburg	Verolme's Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (VDSM)	6 april 1979	6 april 1979	6 uur	2800	Protestactie in het kader van staking.
Amsterdam	Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM) (1)	23 feb 1981	26 feb 1981	4	437	Nader onderzoek.
Amsterdam	NSM (2)	4 mrt 1981	6 mrt 1981	1	437	Voorlopig gered (tot 1984).
Rotterdam	Waalhaven	13 apr 1981	15 apr 1981	2	192	Alleen afvloeiings-regeling.
Amsterdam	IHC Verschure Oranjewerf	18 feb 1982	26 feb 1982	8	178	Bedrijf blijft behouden.
Rotterdam	Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) (kantoor)	24 mrt 1983	31 mrt 1983	8	3200	Bedrijf failliet.
Schiedam	Wilton-Fijenoord	9 mrt 1984	11 apr 1984	33	2100	Ging zelfstandig verder.
Krimpen aan den IJssel	Van der Giessen-De Noord	15 apr 1985	20 apr 1985	6	1600	Ontslagen gingen door.

Bron: IISG-database *Workplace Occupations in the Netherlands, 1972-2000 – Micro Labour Conflicts*.

met steun van de (inmiddels gevormde) Industriebond FNV. Ook B&W en de gemeenteraad van Amsterdam steunden de actie. Tegen de zin van minister Van Aardenne sprak een meerderheid in de Tweede Kamer

zich uit tegen sluiting. Een aangenomen motie van CDA en VVD om de perspectieven van de werf nader te onderzoeken gaf in de ogen van de bezetters 'wat lucht'. In afwachting van de uitkomst van dit onderzoek werd de bezetting op 26 februari 1981 opgeschort.

Sombere geluiden uit Den Haag waren op 4 maart 1981 aanleiding de werf opnieuw te bezetten. De bezetting was demonstratief bedoeld: na twee dagen werd zij weer opgeheven. De werf kon uiteindelijk worden gered, omdat de gemeente Amsterdam bereid bleek 6 miljoen gulden bij te dragen, mits de rijksoverheid met 10 miljoen over de brug kwam. Op 11 april 1981 werd hierover een akkoord bereikt met de regering. De hoop dat de scheepsbouw in Amsterdam hiermee voor de toekomst veilig zou zijn gesteld, kwam niet uit: in mei 1984 werden zowel de NSM en als de ADM failliet verklaard.

De bezetting van de werf Waalhaven in Rotterdam (13-15 april 1981)

Scheepsreparatiewerf en machinefabriek Waalhaven was tot 1979 onderdeel van RSV. In dat jaar werd het bedrijf overgenomen door de IJssel-Van Vliet Combinatie te Capelle aan den IJssel. Op 8 april 1981 maakte de directie bekend dat de werf op 1 mei (dus drie weken later) zou worden gesloten.¹⁰⁵ Moederbedrijf IJssel-Van Vliet wilde de verliezen niet meer voor zijn rekening nemen. Op 13 april werd het bedrijf bezet, met steun van de industriebonden FNV en CNV. De bezetters werkten gewoon door, maar de directeur werd niet op het werfterrein toegelaten. Toen de bedrijfsleiding bereid bleek te overleggen over een afvloeiingsregeling, werd de bezetting na twee dagen opgeheven. De sluitingsdatum werd vier weken verschoven om het personeel de gelegenheid te geven ander werk te zoeken. 110 van de 192 werknemers zouden daar binnen deze termijn in geslaagd zijn. Een deel kwam bij de RDM terecht en werd daar twee jaar later opnieuw slachtoffer van de saneringen in de scheepsbouw.¹⁰⁶

De bezetting van de Verschure-Oranjewerf in Amsterdam

(18-26 februari 1982)

De Oranjewerf, sinds 1959 eigendom van Verschure, bleef na de sluiting van nieuwbouwwerf Verschure in 1979 in bedrijf als reparatiewerf. Omdat moederbedrijf IHC de financiering dreigde stop te zetten, bezetten de 178 werknemers op 18 februari 1982 het

¹⁰⁵ Zie de berichtgeving in *Het Vrije Volk* april 1981

¹⁰⁶ 'RDM-er Koos Bouwman verloor al eerder 'n baan. "Ik dacht: De RDM, daar heb je 'n soort rijksbetrekking", *Het Vrije Volk* 8 februari 1983.

bedrijf met steun van de Industriebond FNV. Zij eisten intrekking van het bezuinigingsplan. De toegangspoort werd vergrendeld en de directeur werd niet toegelaten. Het werk ging wel gewoon door.¹⁰⁷ De IHC-directie dreigde met onmiddellijke stopzetting van de financiering en de loonbetaling als de bezetting niet zou worden beëindigd, maar daar trokken de bezetters zich niets van aan. Overleg met de IHC-leiding leverde een compromis op: de werf werd in een andere eigendomsstructuur voortgezet met 135 man. De bezetting werd daarop na acht dagen op 26 februari 1982 opgeheven. In 1989 werd de Oranjerwerf overgenomen door Damen Shipyards.

*De bezetting van het hoofdkantoor van de RDM in Rotterdam
(24-31 maart 1983)*

Op 3 februari 1983 maakte de regering bekend dat het RSV-concern zou worden ontmanteld, ten koste van duizenden arbeidsplaatsen. De overheidssteun werd afgebouwd. Voor RSV was deze mededeling aanleiding surseance van betaling aan te vragen. Dat werd op 19 februari verleend. Kort daarop nam de Tweede Kamer het initiatief tot de roemruchte parlementaire enquête naar het RSV-debacle (1983-1984). Voor de werknemers kwam de berichtgeving over de regeringsplannen als een schok. Op 4 februari 1983 werd het werk in vrijwel alle 117 vestigingen van RSV met in totaal 17.000 personeelsleden stilgelegd.¹⁰⁸ Op 7 februari 1983 organiseerden de vakbonden een grote protestmanifestatie in de Energiehal in Rotterdam, waarvoor ruim 5000 RSV-werknemers uit het hele land hun werk onderbraken. Scheidend Industriebond-voorzitter Arie Groenevelt dreigde met acties, maar riep daar niet toe op.¹⁰⁹

Bij de grote RSV-werven Wilton-Fijenoord, De Schelde en de RDM moesten volgens de regering in totaal 3500 arbeidsplaatsen worden geschrapt.¹¹⁰ De grootste klap viel bij de RDM, waar meer dan de helft van het personeel (3200 mensen) zou moeten worden ontslagen. Er was niet voorzien in een afvloeiingsregeling.¹¹¹ Op 4 februari 1983 werd met steun van de vakbonden een actiecomité op de RDM-werf gevormd. De aankondiging van de ontslagen leidde tot felle reacties

¹⁰⁷ Zie de berichtgeving in met name *NRC Handelsblad* en *De Waarheid* in februari 1982.

¹⁰⁸ 'Werk plat op 117 bedrijven van RSV', *Het Parool* 4 februari 1983.

¹⁰⁹ Zie bijvoorbeeld "'Dwing ons niet tot grove acties'", *NRC Handelsblad* 8 februari 1983.

¹¹⁰ 'Bij de Schelde, RDM en Wilton-Feijenoord 3500 banen weg', *Het Parool* 5 februari 1983.

¹¹¹ 'Minister over ontslagen bij Rijn-Schelde-Verolme: Geen extra afvloeiingsregeling voor RSV-ers', *NRC Handelsblad* 8 februari 1983.

in de nabijgelegen wijk Heijplaat (ook wel 'RDM-dorp' genoemd). Een in de wijk opgericht comité van vrouwen van RDM-ers 'Redt RDM' organiseerde verschillende acties, in samenwerking met het actiecomité op het bedrijf. Op 19 februari demonstreerden 2500 bewoners van Heijplaat tegen de ontslagen bij RDM.¹¹²

Op 23 maart gaven de bewindvoerders opdracht aan de directies van verschillende RSV-bedrijven in het Waterweggebied om in totaal 1400 man vóór 1 april ontslag aan te zeggen, van wie 1000 bij de RDM.¹¹³ Het idee was om RDM failliet te laten gaan en uit de boedel een nieuwe BV op te richten voor de te behouden bedrijfsonderdelen. Bij een faillissement golden de voorgeschreven ontslagprocedures niet. Uit protest tegen deze opzet werd op 24 maart het hoofdkantoor van RDM door 50 vakbondskaderleden bezet. Doel was de verzending van de ontslagaanvragen door de afdeling personeelszaken te beletten. De bezetting werd goedgekeurd door een meeting van vrijwel alle 3200 personeelsleden (en veel van hun Heijplaatse echtgenotes).¹¹⁴

Overleg met verschillende instanties, waaronder de gemeente Rotterdam, leverde niets op. Op 31 maart 1983 werd de bezetting opgeheven. Intussen hadden de bewindvoerders in het geheim het faillissement van RDM aangevraagd. De acties waren dus zonder resultaat gebleven, maar, zoals FNV-districtsbestuurder Dick Nas na afloop zei: 'We hebben in ieder geval iets geprobeerd, in plaats van de zaak zomaar ter ziele te laten gaan'.¹¹⁵

De bezetting van Wilton-Fijenoord in Schiedam (9 maart-11 april 1984)

In de loop van 1983 leek het erop dat de surseance van betaling, die scheepswerf Wilton-Fijenoord als onderdeel van RSV was opgelegd, zou kunnen worden opgeheven door de uitvoering van orders voor de bouw van nog twee onderzeeboten voor Taiwan (er waren er al twee onderhanden). Omdat de Volksrepubliek China protesteerde, besloot het kabinet daarvoor geen exportvergunning te geven. De vakbonden en de ondernemingsraad eisten vervangende maatregelen van de regering om de werkgelegenheid bij Wilton-Fijenoord in stand te houden.¹¹⁶ Als reactie werd de duikbootafdeling van de werf kortstondig door

112 'Demonstraties voor behoud RSV-bedrijven', *Trouw* 21 februari 1983.

113 'Industriebond FNV is woedend. RSV wil 2000 man zonder meer kwijt', *De Volkskrant* 23 maart 1983.

114 Zie onder meer 'RDM-personeel verhindert versturen ontslagbrieven'; "Als oud vuil de straat opgeschopt". Werknemers RDM-werf massaal in verzet', *Het Parool* 25 maart 1983.

115 Geciteerd in 'Personeel stopt bezetting', *De Volkskrant* 1 april 1983.

116 'Wilton-arbeiders: "Ze moeten nu voor iets anders zorgen"', *De Waarheid* 22 december 1983.

‘woedende werknemers’ bezet.¹¹⁷ Op 29 december 1983 demonstreerde het voltallige personeel (2100 man) op het Binnenhof om de eis van behoud van werkgelegenheid kracht bij te zetten.¹¹⁸

In het nieuwe jaar 1984 werkte Wilton-Fijenoord ‘tussen hoop en vrees’ door aan de twee eerder bestelde onderzeeboten voor Taiwan.¹¹⁹ Eind januari leek er een oplossing in zicht, toen de veel kleinere scheepsbouwer Damen Shipyards uit Gorkum belangstelling toonde om Wilton-Fijenoord over te nemen.¹²⁰ De overname werd gesteund door de overheid, die bereid was 40 miljoen gulden overheidskrediet te verlenen voor continuering van de reparatieafdeling. In het overleg met Damen bleek dat hij Wilton-Fijenoord na een faillissement wel wilde overnemen, mits de helft van het personeel (ca. 1000 man) zou worden ontslagen. Door het faillissement zouden er geen afvloeiingskosten zijn. Het massaontslag was gebaseerd op een beleid, waarbij Damen op grote schaal arbeidskrachten wilde inlenen. Het kwam erop neer dat er een flexibele arbeidspool van eerder bij Wilton ontslagen werknemers zou worden gevormd.¹²¹ Uit protest tegen deze plannen werd de werf op 9 maart 1984 door de werknemers bezet.¹²² ‘Wij gaan liever met zijn allen naar huis dan nog eens duizend collega’s te zien verdwijnen’, zei OR-voorzitter Wim van Schellebeek.¹²³ De bezetting stond onder leiding van de Industriebond FNV en de ondernemingsraad. Er werd gewoon doorgewerkt.

Tijdens de bezetting bood de gemeente Schiedam aan om de werfterreinen en gebouwen voor 45 miljoen gulden aan te kopen, mits de regering over de brug zou komen met het toegezegde krediet van 40 miljoen.¹²⁴ Dit aanbod zou na 33 dagen bezetting doorslaggevend

117 ‘Afwijzen Taiwan-order slaat in als bom. Duikboot-afdeling bij Wilton bezet’, *Het Vrije Volk* 22 december 1983.

118 Zie onder meer ‘Terneergeslagen Wilton-werknemers op het Binnenhof’, *Het Vrije Volk* 29 december 1983.

119 Vgl. “‘t Wordt een stuk van jezelf”. Wilton: werken tussen hoop en vrees’, *Het Vrije Volk* 18 januari 1984.

120 ‘Damen en WF willen samenwerken’ en ‘Goede kans van slagen voor samenwerking Damen-Wilton’, *NRC Handelsblad* 30 januari en 1 februari 1984.

121 ‘Als voorwaarde voor overname. Werf Damen eist duizend ontslagen bij Wilton’, *De Volkskrant* 9 maart 1984; ‘Damen wil bijna duizend man van Wilton kwijt’, *Het Vrije Volk* 7 maart 1984; Zorgdrager, *Dan de beuk erin*, 41.

122 Zie onder meer ‘WF-werf bezet na irritatie over plan overnamekandidaat’, *NRC Handelsblad* 10 maart 1984.

123 Geciteerd in ‘Pessimistische werknemers Wilton somber over toekomst. “Van Aardenne vindt ons te gevaarlijk”’, *De Volkskrant* 12 maart 1984.

124 ‘Bij beslissing over Wilton. Minister moet Plan Schiedam ook overwegen’, *De Telegraaf* 29 maart 1984.

blijken te zijn voor het behoud van de werf. Toen Damen zich na dagenlang overleg met de bewindvoerders en de directie op 4 april terugtrok,¹²⁵ kon de regering er niet meer onderuit. Een toezegging van minister Van Aardenne om het reddingsplan van de gemeente 'alsnog serieus wilde bestuderen' was aanleiding om de bezetting op 11 april op te heffen.¹²⁶ Dankzij dit reddingsplan kon Wilton-Fijenoord als zelfstandige werf blijven bestaan. Na diverse fusies, en vanaf 1988 beperking tot alleen reparatiewerk,¹²⁷ werd Wilton-Fijenoord in 2003 alsnog overgenomen door Damen Shipyards. De naam werd gewijzigd in Damen Shiprepair Rotterdam.

De bezetting van Van der Giessen-De Noord in Krimpen aan den IJssel (15-20 april 1985)

In april 1985 deed minister Van Aardenne mee dat de overheidssteun aan de scheepsbouw in de komende twee jaar zou worden afgebouwd.¹²⁸ Voor Van der Giessen-de Noord, met vestigingen in Krimpen aan den IJssel en Alblasserdam, was voor twee jaar 45 miljoen gulden beschikbaar, terwijl de werf volgens de directie 100 miljoen nodig had om de scheepsnieuwbouw overeind te houden. Na de sluiting van de RSV-werven was Van der Giessen-de Noord de enige Nederlandse werf waar nog grote civiele zeeschepen werden gebouwd, dus afgezien van de marinewerven, zoals De Schelde in Vlissingen. Van der Giessen had ook een marine-afdeling in de vestiging Alblasserdam. Door het wegvallen van de overheidssteun zou de civiele nieuwbouw in de vestiging Krimpen aan den IJssel, met 1400 werknemers, volgens de directie drastisch moeten inkrimpen. Er zou alleen een kern van 200 tot 400 man overblijven om de *knowhow* in stand te houden.

Op 12 april 1985 deed de directie op een personeelsvergadering mee dat er 1200 man zouden worden ontslagen. Drie dagen later, in de ochtend van 15 april 1985, werd de werf in Krimpen bezet onder het motto 'Verzet=bezet'.¹²⁹ De actie werd gesteund door de Industriebond FNV, de Industrie- en voedingsbond CNV en de Unie BLHP. De gemeenten Alblasserdam en Krimpen verklaarden zich solidair. Het werk ging gewoon door. Doel van de bezetting was de Tweede Kamer

125 'Personeel scheepswerf in hoerastemming. Overname Wilton Fijenoord door Damen gaat niet door', *De Volkskrant* 4 april 1984.

126 'Na toezegging Van Aardenne. Wilton-personeel staakt na maand bezetting werf', *De Volkskrant* 12 april 1984.

127 Pieter Graf, *Een ongelijke strijd. Wilton-Fijenoord 1983-1988* (Houten 1988).

128 'Na alarmerende brief Van Aardenne. Scheepsbouw vreest massaontslagen', *Trouw* 11 april 1985.

129 Zie onder meer 'Personeel bezet scheepswerf bij Van der Giessen', *NRC Handelsblad* 15 april 1985.

ertoe te bewegen het besluit van Van Aardenne terug te draaien. Om die eis te onderstrepen demonstreerden honderden Van der Giessen-arbeiders tijdens de Kamerbehandeling op 18 april op het Binnenhof. In de Tweede Kamer bleek een meerderheid van CDA en VVD het beleid van Van Aardenne te steunen.¹³⁰ Daarom werd de bezetting in de ochtend van 20 april zonder resultaat beëindigd. Het was de laatste actie in een lange reeks voor het behoud van de grote scheepsbouw in Nederland.

Conclusie

Tegenwoordig ziet de Nederlandse scheepsbouw er heel anders uit dan vijftig jaar geleden. Er zijn geen grote scheepswerven meer, met duizenden werknemers die veelal in omliggende buurten woonden, zoals Amsterdam-Noord, Schiedam en Rotterdam-Heijplaat. De Nederlandse scheepsbouw is anno 2025 nog steeds van belang, maar is nu georganiseerd in clusters van *high tech* werven, die samenwerken met een reeks toeleveranciers. Steeds meer delen van de schepen worden niet meer gemaakt op de werven zelf, maar door allerlei onderaannemers. Werk wordt in toenemende mate uitbesteed aan lage-lonen-landen.¹³¹ Deze veranderingen zijn kenmerkend voor de overgang naar het post-Fordistische productiesysteem, die het industriële karakter van het Westerse kapitalisme sinds de jaren 1970 en 1980 fundamenteel heeft veranderd. Het grootschalige verzet tegen bedrijfssluitingen en massaontslagen in de scheepsbouw in deze periode is een voorbeeld van een veel bredere strijd tegen de de-industrialisatie, die nauw samenhangt met de overgang van Fordisme naar post-Fordisme. De felle en hardnekkige weerstand kan worden verklaard door het verlies van de in de Fordistische periode na de Tweede Wereldoorlog opgebouwde arbeidsrechten, met levenslang werk in een vertrouwde sociale omgeving.

130 'Van Aardenne weigert meer geld te geven. Van der Giessen zet plan voor massaontslag door', *De Volkskrant* 19 april 1985.

131 Klemann, *Hoge golven, diepe dalen*, 22, 190, 227. Zie ook Chris Peeters e.a., *De Nederlandse scheepsbouw en toeleveringsindustrie. Economische betekenis en structuur* (Delft 1998); Een vergelijkbare ontwikkeling deed zich voor in de Duitse scheepsbouwindustrie: Katharina Bothe and Harald Wixforth, 'Krise und Krisenerfahrung. Unternehmensstrategien und Arbeitsverhältnisse in der deutschen Werftindustrie 1976 bis 1990', *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 112 (2025) 97-125.

In een van de eerste studies naar vakbondsacties tegen *job loss* schreef de Amerikaanse sociologe Miriam Golden dat die in de meeste gevallen leidden tot *heroic defeats*, omdat het pogingen waren *to resist market forces*.¹³² Haar verklaring waarom ze dan toch plaatsvonden met behulp van *rational choice theory*, namelijk om de vakbondsorganisatie in stand te houden, is volkomen ongeloofwaardig. Acties tegen bedrijfssluiting en massaontslag waren niet rationeel volgens de logica van de markt of van de vakbondsorganisatie, maar volgens '[l]es valeurs du monde ouvrier de la respectabilité, de la dignité et de la droiture du travail', zoals Romain Castellesi in zijn recent gepubliceerde proefschrift over het verzet tegen de-industrialisatie in Frankrijk schreef.¹³³ Het verzet was mede gebaseerd op een in deze waarden gefundeerde morele economie, die door het 'Fordistische klassencompromis' leek gegarandeerd in werkzekerheid en een veilig toekomstperspectief.

Maar dit verzet was geen nostalgische poging tot herstel van achterhaalde waarden. De strijd tegen de-industrialisatie in Frankrijk vond plaats in het verlengde van 'l'insubordination ouvrière dans les années 68':¹³⁴ 'L'intrication entre insubordination et désindustrialisation est caractéristique des luttes des années 1970', schreef Castellesi kort en bondig.¹³⁵ Met andere woorden: het verzet was zo fel omdat de bedrijfssluitingen en massaontslagen plaatsvonden in een periode van verhevigde arbeidersstrijdbaarheid. Dat was ook in de Nederlandse scheepsbouw het geval. In 1963 waren de scheepsbouwarbeiders leidend geweest in stakingsacties om de politiek van lage lonen te doorbreken en na een reeks 'wilde' stakingen in de jaren 1960 werden zij in de jaren 1970 steunpilaren van vakbondsacties.¹³⁶ De actievoerende scheepsbouwarbeiders leefden in de herinnering aan zowel de 'gouden tijd' van de volledige werkgelegenheid, als aan de vele vakbondsacties in het aan de sluitingen voorafgaande tijdperk. Het verzet tegen de bedrijfssluitingen en ontslagen was de keerzijde van de strijdbaarheid en de hoge organisatiegraad van de scheepsbouwarbeiders, opgebouwd

132 Miriam Golden, *Heroic defeats. The politics of job loss* (Cambridge 1997).

133 Castellesi, *Savoir commencer une grève*, 195.

134 Vgl. Xavier Vigna, *L'insubordination ouvrière dans les années 68. Essai d'histoire politique des usines* (Rennes 2007). Met 'années 68' wordt het decennium na 'mei 1968' bedoeld.

135 Castellesi, *Savoir commencer une grève*, 47.

136 Van der Velden, 'The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012'; Ad Knotter, 'Geen makke schapen. Loonpolitiek, vakbonden en "wilde" stakingen in de aanloop naar de loonexplosie van 1964', *TSEG – The Low Countries Journal of Social and Economic History* 18 (2021) 73-108; *Idem*, "'We are combative people". Strike culture and action repertoires in shipbuilding and other metal industries in the Rotterdam area in the 1960s and 1970s' (te verschijnen).

in de expansieperiode van de scheepsbouw in de jaren 1960 en vroege jaren 1970, niet alleen in Nederland maar overal in Europa.¹³⁷ De ondergang van de Fordistische arbeidsverhoudingen betekende ook het einde van dit type vakbondsactie en strijdbaarheid.

Over de auteur

Ad Knotter (1952) was hoogleraar aan de Universiteit Maastricht en is nu research fellow bij het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, waar hij onderzoek doet naar vakbondsmilitantisme in Nederland in de jaren 1960 en 1970.

E-mail: ad.knotter@iisg.nl

¹³⁷ Varela e.a., *Shipbuilding and ship repair workers around the world*, *passim*.