

Dwarsliggers

Haerlem Reeks nr. 21

De Haerlem Reeks is een uitgave van de Historische Vereniging Haerlem onder redactie van Maarten Brock, Judith Brouwer, Maarten Müller en Piet de Rooij.



Dwarssliggers

*Stakers bij de Centrale Werkplaats
in Haarlem in 1903*

IVO ZANDHUIS



Hilversum
Verloren
2021

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van het NOT-fonds.

Afbeelding op het omslag: Haarlemse deelnemers aan de landelijke spoorwegstaking op het Stationsplein, 1903. Fotograaf onbekend.

Dit is de handelseditie van een dissertatie, in 2020 verdedigd aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

ISBN 9789087049218

© 2021 Ivo Zandhuis
Uitgeverij Verloren
Torenlaan 25, 1211 JA Hilversum
www.verloren.nl

Omslagontwerp: Rombus / Tanja Stropsma
Typografie: Rombus, Hilversum
Druk: Wilco, Amersfoort

No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the publishers.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
	De spoorwegstakingen van 1903	7
	Motieven om te staken	11
2	De Centrale Werkplaats	14
	Beginjaren van de werkplaats	15
	De werkplaats onder leiding van Sloot	18
	Onderhoud aan locomotieven, rijtuigen en wagens	19
	Werklieden en los personeel	25
	Opzichters, assistent-opzichters en ploegbazen	27
	Ambtenaren en beambten	28
	Conclusie	29
3	Lot en lotsverbetering	30
	Nederland na 1870	30
	‘Verenigt U!’	32
	Tegenbeweging	36
	De arbeids- en leefomstandigheden aan de werkplaats	38
	Straf- en boetestelsel	40
	Loon- en premiestelsel	41
	Werktijden en vrije dagen	43
	Pensioen- en ondersteuningsfondsen	44
	Gezondheid en veiligheid	45
	Woonomstandigheden	46
	Levensmiddelen en vrijetijdsbesteding	47
	Conclusie	48
4	De spoorwegstaking bij de Centrale Werkplaats	50
	Januari: de eerste staking	50
	Wordt staken verboden?	52
	Overleg op de Centrale Werkplaats	55
	Landelijk en plaatselijk Comité van Verweer	58
	De beweging verliest momentum	62
	De Aprilstaking	65

De staking verloopt	69
Na afloop van de staking	72
Conclusie	74
5 Individuele motieven om te staken	76
Gegevens over de werklieden	76
Gezinsverplichtingen	78
Migrantenachtergrond	81
Religie	85
Loopbaan	87
Scholingsniveau	88
Inkomen	89
Conclusie	90
6 De invloed van relaties	92
Relaties tussen werklieden	92
Collega's	93
Buren	95
Familie	99
Bestuurders	101
Staken of niet-staken?	102
7 Slotbeschouwing	104
Rationele motieven	104
Ideologische motieven	105
Onderlinge relaties	106
Een bittere geschiedenis of een betere toekomst?	107
Bibliografie	108
Verantwoording van de afbeeldingen	112

I Inleiding

De Nederlandse geschiedenis staat niet bekend om haar passievolle revoluties. Toch liep de spanning in Nederland in de eerste maanden van 1903 hoog op. Na afloop van een eerste staking in januari sloeg de arbeidersbeweging de handen ineen om een tweede, algemene werkstaking te organiseren tegen het voornemen van de regering om voortaan het staken door spoorwegpersoneel strafbaar te stellen. Het gezag van de politiek stond op het spel en de regering mobiliseerde zelfs het leger. Op 6 april 1903 brak de staking uit. Maar al na een paar dagen moest een sterk verdeelde arbeidersbeweging concluderen dat aan de stakingsoproep te weinig gevolg was gegeven. De verstoring van het openbare leven bleek verwaarloosbaar. Al na enkele dagen brak zij de staking af. In de Nederlandse geschiedenis zijn deze stakingen bekend geworden als de ‘spoorwegstakingen van 1903’.¹

Haarlem nam bij deze gebeurtenissen een bijzondere positie in. Amsterdam was weliswaar het centrum van de staking, maar Haarlem was een belangrijke schakel in de stakingsbeweging, als station aan de spoorlijn tussen hoofdstad en residentie. Deze lijn werd geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM), met het hoofdkantoor in Amsterdam. De ligging van Haarlem was bij de oprichting van de HSM ideaal gebleken voor de vestiging van de Centrale Werkplaats, de hallen waarin de HSM het onderhoud aan haar treinmaterieel liet uitvoeren. De stakingsbereidheid onder de bijna 1400 mannen bleek in 1903 aanzienlijk groter dan op andere plaatsen in Nederland. Meer dan de helft van hen legde het werk neer. Deze studie probeert hun motieven en afwegingen te achterhalen.

De spoorwegstakingen van 1903

De aanleiding van de eerste spoorwegstaking lag niet bij de spoorwegen zelf, maar in de haven van Amsterdam. De vakbonden hadden daar in het najaar van 1902 geëist dat alle werklieden lid zouden worden van een vakbond. Na 1 januari 1903, zo dreigden zij, zouden georganiseerde dokwerkers niet langer met ongeorganiseerde dokwerkers samenwerken. De werkgevers gaven niet toe, waarna 8 januari een staking uitbrak, die zich geleidelijk uitbreidde doordat de werklieden bij andere

¹ Adolf J.C. Rüter, *De spoorwegstakingen van 1903: een spiegel der arbeidersbeweging in Nederland*. (facsimile herdruk; Nijmegen: SUN, 1973 (sun reprints nr. 6); Leiden: E.J. Brill 1935).

vervoerders, zoals spoorwegpersoneel, weigerden ‘besmet’ werk over te nemen. Uit solidariteit met de havenarbeiders staakten op 31 januari 1903 in Amsterdam vrijwel alle werklieden van de spoorwegmaatschappijen. Daarmee lag nagenoeg het hele transport van goederen en personen plat. Bovendien sloeg de staking over naar andere plaatsen in het land. Zo werd ook in Haarlem gestaakt; reizigers konden Amsterdam hiervandaan nog slechts per paardentram bereiken. P.J. Troelstra, leider van de Sociaal Democratische Arbeiderspartij (SDAP), jubelde 1 februari in dagblad *Het Volk*: ‘Gansch het raderwerk staat stil – als uw machtige arm het wil’. Dit werd het motto onder de bekende plaat van Albert Hahn.

De werkgevers waren totaal overrompeld door de omvang van de staking en gaven snel toe. De regering, onder leiding van Abraham Kuyper, had zich niet willen mengen in het conflict, maar ging koortsachtig aan de slag om wettelijk te bepalen dat het staken door spoorwegpersoneel voortaan als een misdrijf zou worden behandeld. De spoorwegen waren immers van levensbelang voor het functioneren van Nederland: de samenleving was afhankelijk geworden van de snelheid van personen- en goederenvervoer en het gemotoriseerde verkeer stond nog in de kinderschoenen. Wel zou tegenover het ontnemen van het recht om te staken moeten staan, dat de regering redelijke arbeidsvoorwaarden zou afdwingen voor de spoorwerklieden. In het geheel van de voorgestelde wetswijzigingen kreeg dit onderdeel echter niet veel gewicht: de regering zegde de arbeiders slechts toe dat een commissie zich zou buigen over de arbeidsomstandigheden. Het resultaat daarvan was ongewis en het zou in ieder geval een tijd duren voordat er duidelijkheid zou komen.

De arbeidersbeweging, euforisch over het eerste snelle succes, liet zich haar belangrijkste wapen in de klassenstrijd echter niet zomaar ontnemen. Deze ‘muilkorf-’ of ‘worgwetten’ moesten van tafel. Er werd een Comité van Verweer opgericht met vertegenwoordigers uit alle stromingen van de socialistische beweging. Dit comité bereidde acties voor in de vorm van landelijke bijeenkomsten en maakte plannen voor opnieuw een werkstaking, als de regering haar wetswijzigingen niet wilde intrekken. De nieuwe staking bleek onafwendbaar en brak uit op 6 april. Maar van begin af aan was duidelijk dat de bereidheid om te staken beperkt was. De overheid had tal van maatregelen genomen om het effect van de staking te verminderen. Militairen bewaakten stations en emplacementen en begeleidden werklieven tussen huis en werk. Zo wisten de spoorwegmaatschappijen een beperkte treindienst gaande te houden. Op 10 april moest het Comité van Verweer de staking afbreken. Diezelfde dag nam de Tweede Kamer de voorstellen van de regering aan.

De teleurstelling was groot. In een aantal buitengewoon pijnlijke vergaderingen werden schuldigen gezocht voor de mislukking. Hier wreekte zich de tweedeling in de arbeidersbeweging. Deze tweedeling was het resultaat van twee verschillende antwoorden op de vraag: is een werkstaking als politiek drukmiddel gerechtvaardigd om zo tot een revolutie te komen of bereiken we meer met onderling overleg? Socialisten ‘van de oude stempel’ geloofden in de revolutie. Zij zagen geen heil in overleg met de burgerij en deelname aan de parlementaire politiek. De revolutie moest uiteindelijk zelfs leiden tot de afschaffing van particulier bezit. De werksta-

Afb. 1 Iconische voorpagina van *Het Volk* op 8 februari 1903.

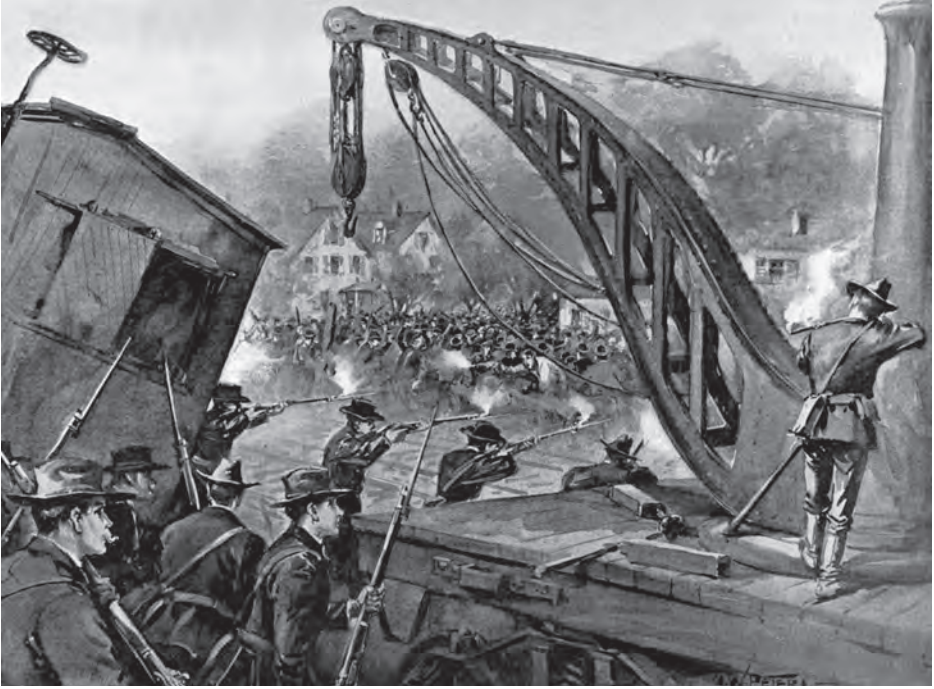


king als politiek drukmiddel was volgens hen dus geoorloofd en zelfs noodzakelijk om veranderingen teweeg te brengen. De ‘moderne’ socialisten, daarentegen, noemden zich ‘sociaal-democraten’ en zochten een oplossing in overleg met de overheid en werkgevers. Zij richtten daarvoor verschillende organisaties op: vakbonden met betaalde vakbondsleiders, overlegorganen en een politieke partij (de SDAP) die vertegenwoordiging nastreefde in de Tweede Kamer en andere gekozen organen. Moderne socialisten sloten een werkstaking niet uit, maar beschouwden staken als het ultieme middel om druk te zetten. Dit verschil van inzicht was in het Comité van Verweer voor korte tijd overbrugd, maar keerde nu, na de verloren staking, in volle hevigheid terug. Beide kampen beschuldigden elkaar van verraad.²

Het mislukken van de staking had grote consequenties. Om te beginnen werden naar schatting vierduizend arbeiders ontslagen, de helft daarvan bij de verschillende spoorwegmaatschappijen. Maar ook de maatschappelijke verhoudingen veranderden. Onder arbeiders met sympathie voor het socialistische gedachtegoed kregen de moderne socialisten de overhand. De arbeiders zetten de werkstaking als drukmiddel jarenlang minder in.³ Confessionele arbeiders hadden nadrukkelijk

² Rüter, *Spoorwegstakingen*, 1-54.

³ Sjaak van der Velden, ‘Was there a “Great Labour Unrest” in The Netherlands?’, *Workers of the World: International Journal on Strikes and Social Conflicts* 1 (2014) 84-109.



Afb. 2 Ongeregeldheden tijdens de Pullman Strike 1894.

niet deelgenomen aan de stakingen. Hun organisatie in anti-socialistische bonden groeide. Tegelijkertijd begrepen sommigen uit de liberale burgerij dat er iets gedaan moest worden aan de arbeidsverhoudingen. Zij gingen zich daarom inzetten voor de uitbreiding van sociale wetgeving. De verhoudingen tussen de verschillende religies, groepen binnen de burgerij en soorten socialisten waren in enkele maanden glashelder geworden. De historicus Stuurman zag na de stakingen een verscherping van de verzuiling optreden.⁴

Zoals gezegd, lieten de ongeveer 1400 mannen aan de Centrale Werkplaats in Haarlem, zich in deze roerige winter niet onbetuigd. Direct na de succesvolle staking van 31 januari kwamen de werklieden van de werkplaats bij elkaar en benadrukten ze dat ook zij met de directie nog wel wat appeltjes te schillen hadden. Als een staking zoveel effect kon hebben – zo redeneerden zij – was dit wellicht het moment om door te pakken en opnieuw de barricades op te gaan.

De Haarlemse werklieden van de Centrale Werkplaats stonden in hun daden-drang niet alleen. Werklieden aan werkplaatsen voor treinonderhoud golden wereldwijd als notoire stakers. De Amerikaanse *Great Railwaystrike* van 1877 is daarvan het bekendste voorbeeld. Deze staking begon onder het personeel van de werkplaatsen, sloeg over op andere onderdelen van het treinbedrijf en verspreidde

⁴ Siep Stuurman, *Verzuiling, kapitalisme en patriërchaat: aspecten van de ontwikkeling van de moderne staat in Nederland* (Nijmegen: SUN 1983) 170-172.

zich van de oost- tot de westkust van de Verenigde Staten. In Pittsburgh, Pennsylvania braken rellen uit en werd de werkplaats in brand gestoken.⁵ Een beruchte staking was de *Pullman Strike* in 1894. Tijdens deze staking waren spoorwegarbeiders solidair met de bouwers bij de rijtuigenfabriek van Pullman in Chicago. Zij wilden rijtuigen van deze fabrikant niet langer rijden. De Amerikaanse regering had naar aanleiding van deze staking een enquête gehouden en ideeën voor maatregelen ontwikkeld. De conclusie van het Amerikaanse rapport was dat het gerechtvaardigd was wettelijke maatregelen te treffen tegen de stakers bij spoorwegmaatschappijen om de samenleving te beschermen. Kuyper had zich naar eigen zeggen door deze visie laten inspireren. Gods voorzienigheid had hem, zo schreef hij in een terugblik in 1915, opnieuw kennis laten maken met het rapport toen dit per ongeluk uit zijn boekenkast zou zijn gevallen.⁶

Motieven om te staken

Studies die tot dusver van stakingen gemaakt zijn, geven een beeld van de gebeurtenissen en bieden een verklaring voor een specifieke staking. De individuele motivatie van de deelnemers wordt daarbij niet systematisch onderzocht. Slechts sporadisch komen in die studies specifieke motieven om te staken ter sprake. De motieven worden ingedeeld in drie categorieën. De eerste groep omvat emotionele reacties van werklieden op hun omstandigheden. Deze emotionele reacties ontstaan zonder weldoordacht plan en leiden tot gefrustreerd en agressief gedrag. In de tweede groep oorzaken gaan we ervan uit dat werklieden hun sociaal-economische positie bewust proberen te beïnvloeden. Voerde in de eerste groep emotie de boventoon, in de tweede wordt er vanuit gegaan dat de werklieden vooral rationele beslissingen nemen. Meer recent wordt ten slotte in een derde groep vaak ‘identificatie’ als verklarende factor gebruikt: doordat werklieden zich met elkaar identificeren kunnen emotionele factoren en rationele verklaringen worden gecombineerd.⁷ Daarmee treedt er een *revival* op van emotie in het verklaren van stakingen

Deze studie bouwt voort op de visie van samenhang tussen diverse persoonlijke overwegingen van stakers op basis van emotie, ratio en identificatie. Door verschillende factoren op individueel niveau te analyseren, krijgen we meer inzicht in de motieven die werklieden hadden om deel te nemen aan de spoorwegstaking van 1903 bij de Centrale Werkplaats in Haarlem. Dit kunnen we doen want voor de Centrale Werkplaats geldt iets bijzonders: we kunnen de werklieden in detail bestuderen omdat is geregistreerd welke personen staakten en welke niet.⁸ De kler-

5 David O. Stowell, *The great strikes of 1877* (Urbana: University of Illinois Press 2008).

6 Rüter, *Spoorwegstakingen*, 391; Jeroen Koch, *Abraham Kuyper: een biografie* (Amsterdam: Boom 2006) 472.

7 Bert Klandermans, ‘Motivations to action’, in: *The Oxford Handbook of Social Movements* (Oxford: Oxford University Press 2015) 219-230; Herbert A. Simon, ‘Behavioural Economics’, in: *The Social Science Encyclopedia* (London and New York: Routledge 1996) 50-51.

8 Het Utrechts Archief, toegang 900, inv.nr. 814 (1903).

Motieven voor werklieden om te staken

Motieven worden bepaald door ...	Een werkmán staakt omdat ...	Een werkmán staakt niet omdat ...
Emotie	<ul style="list-style-type: none"> hij jong (en dus heetgebakerd) is hij dom (en dus heetgebakerd) is hij met zijn collega's geïsoleerd leeft hij vervreemd is van zijn achtergrond hij zich oneerlijk behandeld voelt 	
Rationele overwegingen	<ul style="list-style-type: none"> hij hoger en zekerder salaris wil hij betere omstandigheden wil – veiligheid – werktijden 	<ul style="list-style-type: none"> hij verantwoordelijk is voor zijn gezin hij zijn inkomen kan verliezen hij zijn pensioen kan verliezen hij zijn huis kan verliezen
Identificatie	<ul style="list-style-type: none"> hij zich georganiseerd heeft hij zich identificeert met collega's – afkomstig uit dezelfde streek – uit dezelfde generatie – waarmee hij samenwerkt – met hetzelfde geloof – in dezelfde familie – in dezelfde buurt – in dezelfde vereniging 	<ul style="list-style-type: none"> hij zich identificeert met collega's – afkomstig uit dezelfde streek – uit dezelfde generatie – waarmee hij samenwerkt – met hetzelfde geloof – in dezelfde familie – in dezelfde buurt – in dezelfde vereniging

ken aan de werkplaats registreerden van bijna elke werkmán de naam en functie, en het aantal uur dat ze gewerkt hadden op elk van de drie dagen van de staking. Tevens staat vermeld welke stakers de staking hebben volgehouden en welke stakers zijn ontslagen. Om het beeld te completeren, maken we gebruik van bevolkings-, personeels- en belastingregisters om zoveel mogelijk kenmerken van een werkmán te achterhalen en te vergelijken. Het opnemen in het onderzoek van bure-, familie- en bestuurdersrelaties maakt het mogelijk ook de onderlinge verhoudingen in de analyse mee te nemen. Voor de verdere context zijn de verslagen geraadpleegd, zoals die verschenen zijn in het *Haarlem's Dagblad*, gegevens uit parlementaire enquêtes en de bestaande historiografie.

De studie bestaat uit twee delen. In het eerste deel presenteren we in een aantal hoofdstukken de werkplaats en haar werklieden, de voorgeschiedenis en het verloop van de staking van 1903 in Haarlem. In het tweede deel bestuderen we de werklieden meer in detail. Het gaat dan om hun individuele eigenschappen, zoals leeftijd en gezinssituatie, en de onderlinge samenhang daartussen, zoals de relaties tussen collega's, bure en familieleden. In de conclusie integreren we de uitkomsten van de verschillende onderzoeken en analyses tot een samenhangend geheel. Dan zetten we op een rijtje wat we weten over de Centrale Werkplaats, het sociale weefsel van de werklieden en de motieven om tot staking over te gaan.

2 De Centrale Werkplaats

Rijtuigbankwerker Anthonie van Noorduijn, in 1903 74 jaar oud, maakte de ontwikkeling van de werkplaats bijna volledig mee. We komen hem in de loop van het verhaal tegen als spil in een familie waarvan meerdere zonen en schoonzonen aan de werkplaats verbonden waren. Hij is bovendien een goed voorbeeld van een werkmans die bij gebrek aan pensioen ook als bejaarde nog moest werken. Van Noorduijn begon in 1846 als zestienjarige jongen en had de werkplaats zien groeien van enkele houten loodsen met ongeveer vijftig werklieden tot een complex van tientallen stenen hallen met zo'n 1400 werklieden.¹ Het was een echte mannenwereld. Alleen bij het schoonmaken van de rijtuigen waren enkele vrouwen betrokken. In dit hoofdstuk omschrijven we hoe de Centrale Werkplaats zich in de tweede helft van de negentiende eeuw ontwikkelde tot de grootste werkgever van Haarlem en welke werkzaamheden er werden uitgevoerd.

Op de Grote Markt sloeg in de zomer van 1899 een rondtrekkende bioscoop-exploitant zijn tent op. Hij vertoonde daar een zelfgemaakte film van een lokale, uitgaande fabriek. De exploitant gebruikte deze film om klanten te lokken, zodat het publiek zich kon vergapen aan bewegende beelden waarop familie of burens zelf zouden kunnen figureren. Beste plek voor zo'n opname was de uitgang van de grootste fabriek van de stad, voor Haarlem zonder twijfel de Centrale Werkplaats. Hier kwam in zeer korte tijd een grote hoeveelheid mensen langs. De bioscoop-eigenaar adverteerde daarom met een opname van het uitgaan van het personeel van de Centrale Werkplaats op 28 juli 1899 om 12.00 uur. Het is onduidelijk of de film daadwerkelijk bestaan heeft, want dezelfde exploitant adverteerde elders met eenzelfde soort film gemaakt op hetzelfde tijdstip in Gouda.² Maar je kunt je de vertoning van de film voorstellen. Wie waren deze mannen die zich inzetten voor het onderhoud aan de treinen?

¹ Het Utrechts Archief, toegang 920, inv.nrs. 30-36.

² '[Advertentie Bioscoop Grote Markt Haarlem]', Haarlem's Dagblad, 9 August 1899 <<http://nha.courant.nu/issue/HD/1899-08-09/edition/o/page/4>>; De exploitant adverteerde enkele weken eerder in Gouda met een opname van dezelfde datum. Dus welke werklieden er werkelijk op de film stonden is onduidelijk. '[Advertentie Bioscoop Grote Markt Gouda]', Goudsche Courant, 31 July 1899 <http://kranten.samh.nl/goudsche_courant/1899-07-31/2>.