



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De natte vakbond: De Algemene Nederlandsche Zeemansbond 1900-1918

Meulen, G.R. van der

Citation

Meulen, G. R. van der. (1979). De natte vakbond: De Algemene Nederlandsche Zeemansbond 1900-1918. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 38, 110-125. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305578>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305578>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

DE NATTE VAKBOND; DE ALGEMEENE NEDERLANDSCHE ZEEMANSBOND 1900-1918.

G.R. van der Meulen.

Het onderwerp van dit artikel 1) is de geschiedenis van de eerste vakorganisatie die onder zeelieden van de Nederlandse koopvaardijvloot is opgericht: de Algemeene Nederlandsche Zeemansbond 2). Deze ANZB, in 1900 ontstaan en achttien jaar later officieel ontbonden, is een federatie van plaatselijke bonden geweest. Van deze was de Amsterdamse echter veruit de belangrijkste, zowel in activiteiten als in ledental. Aan deze afdeling zal ik dan ook de meeste aandacht besteden. De gebeurtenissen in de overige bonden komen hoofdzakelijk dan ter sprake wanneer zij voor Amsterdam van belang zijn.

Na de inleiding komen de volgende onderwerpen aan de orde: oprichting en begintijd van de ANZB, haar karakter en activiteiten, een schatting van de organisatiegraad van de Amsterdamse zeelieden, het conflict tussen syndicalisme en moderne vakbeweging dat ook in de van origine syndicalistische ANZB tot uiting kwam, de grote zeeliedenstaking van 1911 en de nasleep ervan.

Inleiding.

De eerste vakbond in Nederland is opgericht in 1866: de Nederlandsche Typografenbond. In de decennia hierna kwamen vakorganisaties tot stand van onder meer metaal-, textiel-, haven- en landarbeiders, diamantbewerkers, spoorwegambtenaren, kantoorbedienden en zelfs dienstbodes. Het duurde echter tot de eeuwwisseling voordat de Nederlandse zeelieden bij de koopvaardij een echte vakorganisatie kenden. Deze trage gang van zaken is in de eerste plaats te wijten aan de aard van het scheepvaartbedrijf. Het beroep van zeeman brengt nu eenmaal met zich mee dat de beoefenaar ervan zijn werk ver van huis verricht. En niets is uiteraard moeilijker dan het organiseren van mensen die zich zelden op één plaats bevinden en verspreid zijn over de gehele wereld, en die bovendien op de laagste trede staan van een uitzonderlijk strakke beroepshiërarchie. De kapitein oefende vrijwel absolute macht uit over zijn schip; via zijn stuurlieden en machinisten had hij strenge controle op het doen en laten van het lagere personeel. Onder deze omstandigheden is het niet verwonderlijk dat de vakbondsvorming onder zeelieden later op gang kwam dan in andere bedrijfstakken. Wel was al in 1870 een 'Christelijke Zeemansbond' opgericht, maar dit was allerm minst een vakbond in de ware zin van het woord. Het merendeel van de leden ervan bestond zelfs uit niet-zeelui. In het bestuur van deze bond hadden veel ex-gezagvoerders, leden van redersfamilies, predikanten en mensen uit de betere kringen zitting en de bond ontving dikwijls grote donaties van rederijen 3). De Zeemansbond hield zich vooral bezig met het verhogen van het 'morele peil' van de zeelieden middels christelijke zeemanstehuizen 4), lezingen en het verspreiden van verheffende lectuur. De voornaamste reden dat toch nog een aantal zeelui lid van deze bond werd, lag waarschijnlijk in het feit dat men er voordelig verzekeringen voor zeemansuitrustingen kon afsluiten, iets dat in een behoefte voorzag 5).

de haven van karakter veranderde: het oude vakmanschap van bijvoorbeeld de scheepstuigers. Eerder dan de zeelui bij de koopvaardij kwam, merkwaardig genoeg, het marinepersoneel tot vakbondsvorming. Deze schepelingen hadden met nog grotere moeilijkheden te kampen dan het koopvaardijpersoneel bij hun pogingen tot organisatie: ze vielen onder de krijgstuicht en konden daardoor niet gebruik maken van het wapen van de werkstaking. Toch werd de eerste vakorganisatie van marinemensen al in 1897 gevormd, drie jaar eerder dan bij de koopvaardij: de Algemeene Bond van Nederlandsche Marinematroozen. Overigens staan de ontwikkelingen in de marine los van die in de koopvaardij; we gaan er hier dan ook niet op in 6). In de laatste drie decennia van de negentiende eeuw vonden grote veranderingen plaats in het scheepvaartbedrijf en in het bijzonder in de haven van Amsterdam. De voornaamste van deze

veranderingen was de overgang van zeil- naar stoomvaart. Dit had tot gevolg dat de arbeid in de haven van karakter veranderde: het oude vakmanschap vij bijvoorbeeld de scheepstuigers werd vrijwel overbodig en het aantal ongeschoolde arbeiders nam explosief toe 7). De Amsterdamse haven ontwikkelde zich in korte tijd tot een grootbedrijf 8) met een vrij klein aantal zeer grote rederijen, zoals de K.N.S.M. en de Nederland. Rüter constateert door dit alles een steeds groter wordende verwijdering tussen werkgevers en werknemers 9).

In de haven kende men afwisselend zeer drukke en bijzonder rustige perioden; het aanbod van werk wisselde zeer. Slechts een beperkt aantal havenarbeiders was in vaste dienst bij een werkgever, de overigen waren losarbeider en hadden geen geregeld inkomen. Het werk werd verdeeld door talloze koppelbazen, die met alle mogelijke middelen het eigen belang dienden. Door dit alles nam de onrust in de Amsterdamse haven snel toe 10). In 1889 vond de eerste grote uitbarsting plaats: de bootwerkers gingen in staking. In de haven werd in 1893 de eerste belangrijke vakvereniging opgericht: de bootwerkersorganisatie Recht en Plicht, die zich zes jaar later onder de naam Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond bij het Nationaal-Secretariaat (NAS) aansloot 11). Het was deze NS&BB die in het jaar 1900 leiding gaf aan de Amsterdamse havenarbeiders bij de talloze conflicten die zich in dat jaar voordeden. Eén van die conflicten was een bootwerkersstaking bij de K.N.S.M. in februari 1900. Deze staking nu had de oprichting van de eerste vakbond van zeelieden bij de koopvaardij tot gevolg.

Oprichting en begintijd.

Zoals gebruikelijk bij bootwerkersstakingen werden ook dit keer de zeelieden ingezet om de KNSM-schepen te lossen. Volgens een artikel in het Wetboek van Koophandel hadden zeelui de verplichting in voorkomende gevallen dergelijk werk te doen 12). Dit was aanleiding tot het houden van een vergadering van KNSM-zeelui, waarop diverse grieven besproken zouden worden. Aanvankelijk was het de bedoeling op deze vergadering een request te bespreken dat naar de KNSM-directie gestuurd zou worden, waarin onder meer aangedrongen werd op een loonsverhoging. Op de bijeenkomst (op 5 februari) bleken de sprekers echter van mening te zijn, dat zo'n request door de reder niet serieus genomen zou worden, aangezien er geen pressie achter zat: de zeelui waren immers ongeorganiseerd en daarmee, zo meende men, machteloos. De vergadering nam hierop het besluit een vakorganisatie op te richten, die in plaats van een verzoekschrift een lijst eisen aan de reders (niet alleen de KNSM) zou kunnen zenden. Op 6 februari vond de oprichtingsvergadering van de nieuwe zeeliedenorganisatie plaats. Twee dagen later stelden de leden de statuten vast van de vereniging, die door het leven zou gaan onder de naam Algemeene Nederlandsche Zeemansbond.

De ANZB begon met 58 leden, bijna allen varende voor de KNSM. Op 7 maart stonden 114 zeelieden ingeschreven, op 6 mei 196 en op 20 juni 287 13). Eind mei opende de nieuwe vakbond een eigen verenigingslokaal te Amsterdam. 'Een groote petroleumlamp, door ondergeteekende (propagandist Ronner - GvdM) niet meer gebruikt, werd in bruikleen gegeven, zoodat de verlichting bij avond in orde was. De bestuurstafel werd voor fl. 1,25 op de Nieuwmarkt gekocht en de moeder van Manje (de tweede propagandist - GvdM) stond een paar oude stoelen af. Maar twee stoelen waren voor drie bestuursleden te weinig, zoodat een plank de gelegenheid bood om alle drie bestuursleden als zetel te dienen' 14).

De bond stuitte onmiddellijk op een voor een zeeliedenorganisatie voor de hand liggende moeilijkheid. De dagelijkse werkzaamheden konden niet gedaan worden door de bestuursleden, die buitengaats hun beroep moesten uitoefenen. Het leeuwendeel van de bestuurlijke taken kwam dan ook neer op enkele ex-zeelui, die als propagandisten aangesteld werden. Van hen was de tabakshandelaar Jan Ronner de voornaamste: na korte tijd werd hij (onbezoldigd) voorzitter van de ANZB en hij zou dat ook blijven 15).

Er lag volop werk voor de nieuwe vakbond. In vergelijking met de gemiddelde arbeider in Nederland was de zeeman er waarschijnlijk extra slecht aan toe. Berekend naar de gegevens die J.A. de Jonge verstrekt 16) kan men het gemiddelde maandloon van de Nederlandse fabrieksarbeider omstreeks 1900 schatten op 40 tot 45 gulden. Een matroos in Amsterdam of

Rotterdam verdiende in 1900 aanzienlijk minder: de gage was doorgaans 30 gulden per maand, maar ook veel lagere gages waren geen uitzondering. De werktijden waren dikwijls extreem lang, terwijl voor overwerk vaak geen geld werd uitbetaald 17). Misstanden genoeg dus om tegen te strijden. De wapens die de ANZB voor deze strijd bezat waren echter wel zeer primitief. Bij gebrek aan financiën kon men de eerste twee jaar nog geen propagandabladd uitgeven (Een dergelijk blad, 'De Nederlandsche Zeeman', verscheen pas in oktober 1902). Men maakte dus vooral mondeling propaganda, en ook gebruikte men kartonnen kaarten die in de zeemanscafé's in Amsterdam en elders werden opgehangen.

Tot werkelijke actie kwam de bond pas enkele maanden na haar oprichting. In juni 1900 brak te Rotterdam een spontane staking uit bij de Holland-Amerikalijn. Deze staking mislukte, maar de solidariteitsactie die de Amsterdamse bondsleden organiseerden had voor de zeelui onverwacht veel succes. Op een druk bezochte vergadering werd besloten een flink eisenpakket te verzenden aan de Amsterdamse rederijen: loonsverhoging van tien gulden per maand, werktijdverkorting in de havens tot tien uur per dag, afschaffing van het verplichte lossen en laden in de havens en nog enkele punten 18). Toen het antwoord van de reders uitbleef, besloot de bond een algemene staking uit te roepen.

De maatschappijen werden door de staking, waaraan in Amsterdam vrijwel algemeen gehoor werd gegeven, volkomen verrast. Ze riepen de bemiddeling van de waterschout in, die steeds in feite als vertegenwoordiger van de werkgevers optrad in het overleg met de ANZB 19). De ANZB-afgevaardigden weigerden het bod van de reders (fl. 4,- per maand opslag, overige eisen afgeslagen) te aanvaarden; als enige concessie brachten ze de looneis van tien op acht gulden. Toen de staking werd voortgezet gaven de maatschappijen toe: alle eisen werden ingewilligd.

Per 13 juli 1900 waren de (officiële) lonen bij Amsterdamse rederijen als volgt (gulden per maand) 20)

	matroos	liergast	stoker	donkeyman	tremmer
K.N.S.M.	38	41	38	41	31½
K.W.I.M. 21)	38	40½	41	46	31½
Nederland	38	40½	44	46	34 - 36

Bij het lezen van de notulen der raad van Commissarissen van de KNSM valt op hoe weinig de rederij zich in feite bekommerde om zo'n loonsverhoging, die voor de zeelui toch zeer veel betekende. De voornaamste reden waarom de directie de ANZB-eisen niet onmiddellijk inwilligde was, dat de rederij het psychologisch onjuist vond om toe te geven: dat zou erkenning van de vakbond inhouden 22). De stijging van de bedrijfskosten was blijkbaar toch betrekkelijk gering en kwam pas op de tweede plaats 23). Hoe weinig de staking en de afgedwongen loonsverhoging de KNSM troffen blijkt ook uit het feit dat de maatschappij het dividend kon verhogen van 10% in 1899 tot 11% over het jaar 1900 24). De gebeurtenissen in 1900 waren voor de reders wel aanleiding, het voorbeeld van de zeelieden na te volgen en tot een vorm van organisatie te komen. Enkele grote rederijen, de KNSM, KWIM, Nederland en de Hollandsche Stoombootmaatschappij, vormden de Vereniging van Werkgevers op Scheepvaartgebied, 'wier doel is de voorkoming, oplossing en bestrijding van moeilijkheden met het werkvolk' 25). Ook andere werkgevers, zoals de cargadoors, sloten zich hierbij aan. Men vormde een fonds van 20.000 gulden en trachtte onder meer reservebemanningen te vormen om bij zeeliedenstakingen de schepen toch te kunnen laten varen.

In feite heeft de gehele geschiedenis van de ANZB van 1900 tot de grote staking van 1911 gedraaid om het verdedigen en handhaven van de in 1900 verworven 'Amsterdamse voorwaarden'. Hoewel de rederijen (zoals we dadelijk zullen zien) zich lang niet altijd aan deze voorwaarden hielden, was in Amsterdam door het succes van de junistaking de gage van de zeeman gemiddeld hoger dan waar ook in Nederland.

Het karakter van de A.N.Z.B.

Gedurende haar gehele bestaan heeft de ANZB een duidelijke sympathie gekoesterd voor de

syndicalistische vakbeweging, het Nationaal Arbeidssecretariaat. Het NAS was van mening dat de taak van de vakorganisatie niet lag in het bereiken van kleine verbeteringen in de sociale omstandigheden van de arbeidersklasse. Belangrijk was het uiteindelijke doel: de verandering van de maatschappij. Dit moest worden bereikt door middel van de klassenstrijd; vakbondsvorming stond hiervan in dienst en was niet een doel op zichzelf. In de periode rond 1900 organiseerde en steunde het NAS talloze stakingen, aangezien het de werkstaking als het voornaamste wapen in de klassenstrijd beschouwde 26). Het was, althans in principe, tegenstander van parlementaire actie; men streefde niet naar wetwijzigingen. Dit alles in tegenstelling tot het in 1906 opgerichte N.V.V., dat, zoals Oudegeest het formuleerde, als haar taak zag 'geld te verdienen voor haar leden. Haar taak: zaken te doen met de ondernemers of met de wetgeving, ten einde voordelen voor den levenstoestand der arbeiders te bedingen' 27). Wat haar principiële stellingname betrof, was de ANZB geheel geënt op het NAS. Dezelfde redeneringen en betoogtrant die het NAS kenmerkten komt men tegen in de ANZB-publicaties: 'ontvoogding der arbeiders uit de voogdijschap van het patronaat' 28), 'binnen niet al te langen tijd' is het loonstelsel 'gedoemd ... plaats te ruimen voor een meer idealen toestand, waarin van geen onderlingen concurrentie sprake zal zijn...' 29). Men koesterde althans in theorie verwachtingen omtrent een naderende heilstaat.

In de praktijk echter leek de ANZB meer op een moderne dan op een syndicalistische vakorganisatie. De bond richtte zich volledig op het behartigen van de directe belangen van het 'zeevarende proletariaat', zoals ze de zeelieden aanduidde. De directe doelstelling was eenvoudigweg het 'geld verdienen voor de leden'. Maar in feite kwam de bond lange tijd zelfs aan deze beperkte doelstelling niet toe. In Amsterdam had ze handen vol aan de verdediging van de in 1900 verkregen voorwaarden: aan uitbouw ervan kon niet gedacht worden.

De eerste jaren bestond de ANZB eigenlijk alleen uit de afdeling Amsterdam. Een Rotterdamse afdeling bestond tot 1904 enkel op papier. Na de in Rotterdam mislukte junistaking wist men in Amsterdam enige tijd niet eens zeker, of de pas opgerichte Rotterdamse afdeling de strijd nu wel of niet overleefd had 30). De omstandigheden in Rotterdam verschilden sterk van die in de hoofdstad. Hier werd de scheepvaart beheerst door enkele grote rederijen, die zich vooral op de lijndienst toelieden. In Rotterdam domineerde de algemene vrachtvaart (de wilde vaart): zie tabel.

Aantal zeeschepen en rederijen in 1911, ingedeeld naar thuishaven en vaart 31).

	Amsterdam		Rotterdam		elders	
	rederijen	schepenrederijen	schepenrederijen	schepen	schepen	schepen
vaart in Indië en Azië	2	74				
geregelde vaart (lijnvaart)	7	98	8	53	1	7
algemene vrachtvaart	4	19	17	74	2	7
tankvaart			2	22		
totaal	13	191	27	149	3	14

Uit bovenstaande cijfers is af te lezen dat de Rotterdamse zeelieden verdeeld waren over 27 merendeels kleine rederijen, die vooral in de algemene vrachtvaart actief waren. Deze factor maakte organisatie van zeelui nog moeilijker dan in Amsterdam. De Rotterdamse ANZB-afdeling was dan ook steeds een kwijnende zaak. Pas later, toen de afdeling zich had losgemaakt van de ANZB en zich onder de naam 'Volharding' bij het moderne NVV aansloot, zouden de Rotterdamse zeelui tot een wat grotere mate van organisatie komen 32). Later werden ook afdelingen opgericht in Vlissingen (december 1906, vooral van zeelui van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland) en IJmuiden (voorjaar 1907, van een aantal vissers). De ANZB is, als echte NAS-organisatie, steeds een federatie van bonden geweest. De afdelingen hadden in principe volledige autonomie; ze voerden zelf de onderhandelingen met de werkgevers, organiseerden hun eigen activiteiten en propaganda en hadden hun eigen

administratie. Het hoofdbestuur, dat overigens bijna geheel bestond uit het bestuur van de afdeling Amsterdam, trad op in de enkele gevallen dat er contacten waren met landelijke redersorganisaties, internationale arbeidsorganisaties en zo meer. Ook redigeerde het hoofdbestuur het bondsblad, 'De Nederlandsche Zeeman'.

Financieel dreef de ANZB volledig op de Amsterdamse afdeling. Het is moeilijk een goede indruk te krijgen van de ANZB-financiën, aangezien de administratie verloren is gegaan. Hier en daar geeft het bondsblad enkele cijfers. Om een indruk te geven: het jaarverslag dat in augustus 1903 werd uitgebracht 33) geeft een totaal aan ontvangsten van 2133 gulden, waarvan fl. 1814 via contributie. De uitgaven bedragen 2071 gulden, waarvan ontslagen zeelui fl. 358, steun aan de Rotterdamse afdeling fl. 343 en een 'banier met toebehoren' fl. 35,97 1/2. In 1910 had de ANZB, zonder de juist uitgetreden Rotterdammers, een nadelig saldo van 550 gulden op een uitgaventotaal van fl. 3154 34). De Amsterdamse afdeling, die 40 procent van haar inkomsten aan de landelijke bond afdroeg 35), was 'feitelijk de ruggegraat van onze geheele beweging' 36). Van het NAS werd geregeld steun ontvangen, moreel, maar ook wel financieel. Lid van het NAS was de ANZB alleen een korte periode in 1903/04; in februari 1904 zegde men het lidmaatschap op vanwege financiële moeilijkheden: men kon de contributie niet meer betalen. De contacten bleven innig: zo stuurde de ANZB in maart 1905 een sympathiebetuiging naar het NAS toen het principebesluit tot opricht van het moderne NVV was genomen. Ook zamelde de ANZB meermalen geld in wanneer NAS-organisaties bij stakingsacties waren betrokken 37). In 1910 is de afdeling Amsterdam wederom lid van het NAS geworden.

Vrij weinig betekenis had de aansluiting van de ANZB bij de Nationale Federatie van Transportarbeiders. Begin 1902 was deze organisatie van bootwerkers, spoorwegpersoneel, zeelui, koetsiers en dergelijke opgericht; zij ging in het geweld van de spoorwegstakingen van 1903 tenonder. Drie jaarlater werd ze heropgericht, maar voor de ANZB had ze weinig betekenis. Ook was de bond lid van de Internationale Transportarbeidersfederatie. Op de congressen ervan was ze echter vrijwel nooit vertegenwoordigd, wederom wegens gebrek aan financiën. Van belang in de ANZB-geschiedenis werd de ITF pas omstreeks 1910/11, bij de zeeliedenstaking.

Met andere Nederlandse organisaties van zeevarenden was de verstandhouding ronduit slecht. De grootste vijandschap bestond wel met de oude christelijke zeemansbond, die in het bondsblad als volgt werd getypeerd: 'Troon, Beurs en Altaar, oftewel het kapitalisme, tegen den ANZB. De combinatie van oud-marine-officieren, oud-kapiteins, vertegenwoordigers of deelhebbers van scheepvaartrederijen en stoomvaartmaatschappijen, renteniers en andere geldbezitters, alsmede van enkele honderden zeelieden die nog laf genoeg zijn om bij een dusdanig lichaam als lid aan te sluiten, gezamenlijk de zich noemende christelijke Zeemansbond' 38). Men verweet de christelijke bond twee heren te dienen: God en de Mammon. Omgekeerd moest deze bond ook niets hebben van de ANZB: de beide organisaties werkten elkaar tegen waar ze konden 39). Zo leverde de christelijke bond werkwilligen aan de rederijen bij de staking van mei 1901 (waarover dadelijk meer).

Even slecht was de verhouding met bijvoorbeeld de Bond van Nederlandsche Stuurlieden ter koopvaardij; deze beschuldigde de ANZB van mouterij, 'bespotting van het gezag' en zo meer 40). De ANZB van haar kant stelde dat 'de gezagvoerders, stuurlieden, machinisten ... zich voor het grootste ... nog doen kennen als echte slavendrijvers, als uitbuitende dienaren van den geldzak' 41). Een pittige polemiek schuwde de ANZB niet.

Activiteiten.

Vrijwel alles wat de ANZB tot 1911 ondernam was defensief gericht; het behoud van de Amsterdamse aanmonsteringsvoorwaarden van 1900 stond centraal. Hierbij had de bond het economische en sociale tijdelijk bijzonder tegen. Vanaf de eeuwwisseling werd het aanbod van zeelieden op de arbeidsmarkt steeds groter. Het beroep van zeeman vereiste nauwelijks scholing. Het gevolg hiervan was dat in de economische recessie die na 1900 intrad, tallozen die aan de wal geen werk konden vinden, trachten aan te monsteren. Op deze ruime

arbeidsmarkt was het voor de reders niet moeilijk, mensen te vinden die beneden de Amsterdamse voorwaarden wilden werken.

De ANZB beschuldigde de reders er dikwijls van, opzettelijk de arbeidsmarkt te overladen door steeds nieuw personeel uit andere gebieden aan te werven en door in samenwerking met onder meer Duitse rederijen en met de christelijke zeemansbond steeds meer jongeren aan te trekken als zeeman 42). Vooral buitenlandse zeelui zouden dikwijls genoeg nemen met lonen die ver onder de voorwaarden van 1900 lagen. Uit de Statistiek van de Zeescheepvaart blijkt inderdaad duidelijk dat het grootste deel van de op Nederlandse schepen werkzame buitenlanders in Amsterdam aanmonsterde. Voor de laagstbetaalde categorie, de (Chinese en Javaanse) Aziaten, gold zelfs dat ze vrijwel allemaal te Amsterdam aanmonsterden. (zie tabel

Aangemonsterde buitenlanders 43).

	1900	1905	1910	1911	1914
totale aantal buitenl.	2697	2121	3346	4753	6708
in Amsterdam	1597	1308	1632	2859	4510
in Rotterdam	839	518	1379	1531	1800
van wie Aziaten	830	835	1097	2183	3611
in Amsterdam	830	835	1077	1914	3464
in Rotterdam			20	269	144

Een van de bezigheden van de ANZB was het ageren tegen deze toenemende aanwerving van vooral de Aziatische zeelui, die voor soms de helft van het normale maandloon in dienst traden 44). In dit verband sprak 'De Nederlandsche Zeeman' zelfs van 'het gele gevaar' 45). Met de rederijen werd overlegd over beperking van het aantal Aziaten aan boord. De ANZB pretendeert door haar agitatie uitbreiding te hebben voorkomen 46). Uit de tabel blijkt dat het aantal Aziaten aanvankelijk vrijwel constant bleef; na 1910 echter steeg hun aantal explosief. Zonder twijfel heeft dit te maken met de staking van 1911. Uit de Statistiek voor de Zeescheepvaart is ook af te lezen dat inderdaad, zoals de ANZB beweert, veel lagere gages voorkwamen dan in de Amsterdamse voorwaarden overeen was gekomen. Zelfs kwamen maandlonen van slechts tien gulden voor 47). Volgens de ANZB kwam het ook voor dat zeelui in naam voor fl. 38 aanmonsterden, maar zich tevoren accoord verklaarden minder uitbetaald te krijgen 48).

In april en mei 1901 ondernam de bond een actie tegen de KNSM en enkele andere maatschappijen die inbreuk maakten op de Amsterdamse voorwaarden. De eisen die aan de reders werden gestuurd (ondermeer volstreekte zondagsrust, gageverhoging met twee gulden per maand en oprichting van een door de zeelieden zelf beheerd zeemanshuis waarvan de reders verplicht waren personeel af te nemen) werden afgewezen. Evenals in 1900 proclameerde de bond hierop een algemene staking. Na een veelbelovend begin mislukte de actie echter volledig, onder meer doordat de christelijke bond, zoals ze zelf toegeeft, vanuit Rotterdam onderkruipers leverde 49). Dit fiasco veroorzaakte onrust binnen de ANZB. Er schijnt een gevoelig ledenverlies geleden te zijn en binnen het bestuur ontstonden heftige conflicten 50). Na het succes van 1900 kwam de nederlaag als een koude douche; het bleek dat de maatschappijen zich niet meer lieten verrassen en dat hun organisatie vruchten afwierp. De actie van 1901 was de laatste offensieve die de bond voorlopig ondernam. Op de voorgrond kwam nu de geleidelijke uitbouw van de organisatie te staan. Zo trachtte men op zoveel mogelijk schepen vertegenwoordigers te krijgen. Er werd overleg gepleegd over allerlei zaken met de werkgeversvereniging en men krijgt de indruk dat op deze wijze veel in der minne geschikt is. In 1903 kreeg de ANZB erkenning als rechtspersoon. De financiën trachtte men op orde te brengen en na enige tijd konden vier min of meer bezoldigde bestuurders worden aangesteld, iets dat in principe tegen de syndicalistische idee inging (twee van de bestuurders ontvingen 16 gulden per week, meer dus dan de gemiddelde matroos). Vanaf

oktober 1902 verscheen iedere maand 'De Nederlandsche Zeeman' in een oplage van aanvankelijk 2000, later 1500 exemplaren.

Bij de grote transportstakingen van 1903 beperkte de ANZB zich ertoe te 'voldoen aan de verplichtingen krachtens de aansluiting bij de Nationale Federatie van Transportarbeiders' 51). Dit hield in dat de onder monstering staande zeelui niet aan de staking hoefden deel te nemen: zo iets zou contractbreuk betekenen. Wel weigerden veel Amsterdamse zeelieden om aan te monstren.

Het rendement van de tot 1911 door de ANZB in Amsterdam gevoerde acties is moeilijk te bepalen, maar is waarschijnlijk beperkt. De reders bleven zich onttrekken aan de Amsterdamse voorwaarden en de bond stond hier vrij machteloos tegenover. Typerend voor de zwakke positie van de ANZB was dat de maatschappijen in 1907 eenzijdig, zonder overleg met de bond, een nieuwe monsterrol konden invoeren, die volgens de bond een duidelijke verslechtering betekende vergeleken met de vorige. Haar bezwaren werden door de reders zonder meer terzijde geschoven en de bond was niet bij machte hiertegen iets te ondernemen: 'de tijdsomstandigheden (waren) ten enenmale niet gunstig' 52).

Een oud ideaal van de ANZB was zelf de arbeidsbemiddeling ter hand te nemen om definitief een einde te maken aan de van oudsher bestaande wantoestanden op dit gebied. Evenals de havenarbeiders had het grootste deel van de zeelui geen vaste werkgever; men moest steeds opnieuw voor één reis aanmonstren. De zeeman was hiervoor dikwijls afhankelijk van makelaars, de beruchte 'zielverkopers'. Dit was een van de meest schrijnende elementen uit het bestaan van de zeeman van die tijd 53). Bij de stakingsoproep van 1901 was de stichting van een zeemanshuis annex bemiddelingskantoor een eis aan de reders geweest, maar na het mislukken van de actie had men het hele idee voorlopig laten varen. De bond deed wel pogingen te worden toegelaten bij de aanmonstering in gevallen waarin met de maatschappijen geen overeenstemming over de arbeidsvoorwaarden bestond. Soms werd de aanwezigheid van een bondsvertegenwoordiger toegestaan, soms ook niet; dit hing van het oordeel der waterschouten af. In 1907 en 1908 had de Rotterdamse afdeling korte tijd de bevoegdheid bemanningen voor een Engelse lijn te leveren, maar dit bleek niet te werken: het was ondoenlijk om 'twee heeren te dienen' 54), reder en zeeman tegelijk. In februari 1909 deed men te Amsterdam een nieuwe poging: een 'Commissie ter voorbereiding van de oprichting van Het Nieuw Amsterdamsch Zeemanshuis' werd gevormd, onder voorzitterschap van ANZB-leider Ronner. Dat zeemanshuis zou een soort arbeidsbeurs moeten zijn. Van die commissie wordt verder in het bondsblad niets meer vernomen, tot men in juni 1914 leest dat het plan niet doorgaat wegens gebrek aan belangstelling voor de uitgegeven aandelen in het zeemanshuis 55).

Succesvoller was het initiatief om met een Duitse verzekeringsmaatschappij de Frankfurter een overeenkomst af te sluiten waardoor zeelui voordelig hun uitrusting konden verzekeren, tegen een premie van twee procent 'voor goede schepen' 56). Hiervan werd veel gebruik gemaakt. Tegelijkertijd bestreed men hiermee de christelijke bond, waarop zeelui tot dan toe aangewezen waren voor dergelijke verzekeringen.

Een mislukking was de poging in 1909 om een Nationaal Zeelieden-weduwenfonds te vormen op basis van het bestaande Weduwenfonds van de KNSM, dat nabestaanden van overleden zeelui financieel ondersteunde. Overleg hierover met de vereniging van Nederlandsche Gezagvoerders en Stuurlieden en met de Machinistenvereniging liep op niets uit; het versterkte alleen de aversie van de ANZB tegen deze verenigingen 57).

Ledental.

In het algemeen kan men zeggen dat de periode 1901 - 1911 voor de ANZB werd gekenmerkt door consolidatie of, beter gezegd, stagnatie, zowel in activiteiten als in ledental. Exacte gegevens over ledental en organisatiegraad zijn na de eerste paar maanden niet te vinden, maar van vooruitgang is zeker geen sprake. De administratie van de bond was blijkbaar dusdanig dat men zelf geen goed inzicht had in het eigen ledental: 'ongetwijfeld een groot cijfer waarop evenwel niet het minste peil kan worden getrokken' 58). De leden betaalden hun

contributie erg onregelmatig; vandaar dat volgens de bond het totaal van de in een jaar binnengekomen contributiegelden, gedeeld door het jaarlijkse bedrag voor één lid, niet als maatgevend voor het ledental kon gelden. Volgens een dergelijke berekening zou het ledental op ongeveer 1200 a 1500 komen. Maar men was geneigd het cijfer aanzienlijk hoger te ramen, namelijk 4000, waarvan 2000 in Amsterdam en 1000 in Rotterdam 59). Dat cijfer van 2000 leden voor de Amsterdamse afdeling maakt een wel bijzonder optimistische indruk. Uit gegevens van de Statistiek voor de Zeescheepvaart blijkt dat het aantal Nederlandse zeelui dat te Amsterdam woonde geschat kan worden op ongeveer 2200 in 1900, een aantal dat oploopt tot ongeveer 3800 in 1914 60). Een getal van 2000 zou dan een excessief hoge organisatiegraad betekenen. Waarschijnlijk had de ANZB in haar begintijd meer leden dan later; de oplage van het bondsblad daalde vanaf nummer 12 (september 1903) van 2000 naar 1500. Waarschijnlijk werd een deel hiervan in de losse verkoop gebracht.

Voor het jaar 1911 zijn wat concretere cijfers beschikbaar. Sneevliet 61) begroot het ledental (zonder de uitgetreden Rotterdamse afdeling dus) op 1200 en dat van de Rotterdamse Volharding op 500. Kappetein 62) noemt voor de ANZB 'n 1000 leden te Amsterdam'. Waarschijnlijk zitten we er niet ver naast als we het erop houden dat de ANZB een ledental kende van omstreeks 1200 in 1900 - 1903 tot 1000 in 1911 - 1914. Gezien het stijgende aantal zeelieden in Amsterdam in die periode zou dit neerkomen op een dalende organisatiegraad van bijna 55 procent (!) in 1900 tot 25 a 30 procent omstreeks 1911.

Scheuring.

Zoals gezegd bestond de Rotterdamse afdeling jarenlang alleen in naam. In 1904 trachtte men vanuit Amsterdam, hierin verandering te brengen. De energieke Johan Brautigam vertrok naar Rotterdam om de afdeling opnieuw op poten te zetten. Met Amsterdamse subsidie werd een eigen verenigingslokaal aan de Hillelaan geopend. De afdeling kreeg in 1906 de wind in de zeilen toen ze wilde stakingen bij de H.A.L. en de Lloyd overnam en leidde. Ondanks de door de rederijen vanuit vooral Zeeland aangevoerde werkwilligen 63) (hetgeen aanleiding werd tot het oprichten van de ANZB-afdeling Vlissingen), slaagde de bond erin een tamelijk bevredigend compromis te bereiken 64). Dit kwam het ledental te Rotterdam zeer ten goede; er ontwikkelde zich een bond die zichzelf kon redden, niet langer afhankelijk was van Amsterdam en een eigen karakter ontwikkelde.

Tegelijkertijd groeiden ook de meningsverschillen tussen de beide afdelingen. Ten dele had dit te maken met de principiële conflicten die zich in die tijd afspeelden tussen het syndicalistische NAS en het pas opgerichte moderne NVV. Een man als Brautigam, die de Rotterdamse afdeling volledig beheerste, stond dichter bij de lijn NVV - SDAP dan bij het syndicalisme dat, althans als 'hoger principe' in de Amsterdamse ANZB heerste. Naast deze principiële meningsverschillen was overigens het persoonlijke element erg belangrijk in het conflict tussen de twee afdelingen. Het gaat hier te ver om alle doorgaans nogal futiele conflicten op te sommen 65). In 1909 splitste de Rotterdamse bond zich af van de ANZB en trad het jaar daarop onder de naam Rotterdamse Zeelieden Vereeniging 'Volharding' (na korte tijd een landelijke organisatie) toe tot het NVV. De drie overgebleven ANZB-afdelingen sloten zich officieel aan bij het NAS.

Hiermee vertoonden de zeeliedenorganisaties in Nederland een vergeleken met organisaties in andere sectoren uniek beeld. Na de gebeurtenissen van 1903 was in zo goed als iedere bedrijfstak de strijd tussen moderne en syndicalistische vakbeweging op plaatselijk vlak uitgevochten en bijna overal in het voordeel van de moderne bonden uitgevallen. Alleen bij de zeelui deed zich het merkwaardige verschijnsel voor van een vrij grote syndicalistische bond in de ene stad en een kleinere moderne organisatie in de andere zonder noemenswaardige plaatselijke concurrentie. Hierbij moet overigens wel aangetekend worden dat de Amsterdamse ANZB, zoals eerder opgemerkt, meer in theorie dan in praktijk syndicalistisch was 66).

De staking van 1911 en haar gevolgen.

In de loop van 1910 verwisselde de Amsterdamse ANZB haar passieve, verdedigende

opstelling voor een meer agressieve. Deze veranderde houding werd in de eerste plaats teweeg gebracht door oorzaken van buitenaf. In 1910 achtte de voorzitter van de Engelse zeeliedenorganisatie (de Sailors' and Firemen Union), J. Havelock Wilson, de tijd rijp voor een internationale actie ter verbetering van de aanmonsteringsvoorwaarden. Wilson kreeg een deel van de Internationale Transportarbeidersfederatie mee in zijn streven naar een algemene zeeliedenstaking, die zou beginnen op 14 juni 1911. De ANZB was bij de voorbereiding van de staking betrokken, de Volharding niet (67). Eerder in 1910 had de ANZB nul op het request gekregen toen ze, voor het eerst sinds jaren, een lijst eisen naar de Amsterdamse reders had gezonden. De bond wenste onder meer een goede overwerkregeling (fl. 0,25 per uur), verhoging van de maandgage met drie a zes gulden, uitkeringen bij ongelukken en ziekte en vrije toegang van bondsbestuurders tot de schepen (68). Ook wilde de bond aanwezig zijn bij de aanmonstering en eiste ze voor schepelingen hetzelfde voedsel als de officieren kregen. Eisen 'waarvan de inwilliging de verplaatsing van de macht aan boord naar het bestuur van de Zeemansbond tengevolge zou hebben', zo oordeelde de KNSM-direktie (69). De reders wezen de eisen dan ook af; het enige dat men wilde toezeggen was een kleine gageverhoging (twee gulden per maand).

Het gevolg van deze afwijzing was dat de ANZB vol strijd lust voorbereidingen trof voor de staking van 1911. In het bondsblad is duidelijk waar te nemen hoezeer de spanning stijgt in de loop van 1910 en 1911. Het blad bevat in die periode lange lijsten van zeelieden die geld schenken 'voor het bekende doel', dat niet expliciet genoemd wordt: het vormen van een stakingskas. Op de lijsten is te zien dat in een aantal maanden een bedrag van bijna 5000 gulden wordt bijeengebracht (70).

Ook de Amsterdamse rederijen zagen blijkens de KNSM-notulen de staking aankomen en troffen hun voorbereidingen. Inderdaad brak op 14 juni 1911 de staking uit (71). De goede voorbereiding van beide kanten, vakbond en rederijen, bleek spoedig. In Amsterdam werd aan de stakingsoproep vrijwel algemeen gehoor gegeven (72). De schepen bleven echter merendeels uitvaren, aangezien de maatschappijen hadden gezorgd voor grote aantallen werkwilligen uit Groningen en Duitsland (73). Ondanks een solidariteitsstaking van de Amsterdamse bootwerkers werden de reders niet genoodzaakt tot concessies. De strijd verhardde, vooral toen in de nacht van 5 op 6 juli (de 'bloednacht van Kattenburg') bij een vechtpartij tussen stakers en militairen, die door de regering naar Amsterdam waren gestuurd, een dode en een aantal gewonden vielen. Na een aantal weken echter begon de staking te verlopen. Op 25 juli gingen de bootwerkers weer aan het werk. De zaak van de zeelieden werd hopeloos: steeds meer onderkruipers werden aangevoerd. Hoe groot de rol van de buitenlandse werkwilligen bij het breken van de staking in Amsterdam moet zijn geweest wordt geïllustreerd door onderstaande cijfers van op Nederlandse schepen aangemonsterde buitenlanders; hun aantal is in één jaar enorm gestegen (74).

In Amsterdam op Nederlandse schepen aangemonsterde buitenlanders:

	totaal	van wie	Chinezen	Javanen	Duitsers
in 1910	1629	216		861	207
in 1911	2852	788		1126	493

Op 9 augustus besloot de ANZB de staking op te heffen. Behalve de kleine gageverhoging waren alle eisen afgewezen. In vergelijking met Rotterdam, waar de staking veel beperkter was geweest maar wel resultaat had gehad, was de bevoorrechte positie van de Amsterdamse zeelui (die althans in theorie vrij hoge gages kregen) sterk verminderd (75).

De voor de Amsterdamse zeelieden tragische afloop van de staking werkte de resterende jaren van haar bestaan sterk door in de ANZB. De bond hield zich voorlopig bijna uitsluitend bezig met geldinzameling voor de zeelui die door hun deelname aan de actie brodeloos waren geworden. In 'De Nederlandsche Zeeman' overheerst de verbittering. Men fulmineert tegen Duitsland met zijn sterke sociaaldemocratie ('Mofrika als grootleverancier van onderkruipers'

76)), tegen de reders, tegen de Volharding waarmee men een uitgebreide polemiek begon (77), en ook tegen de Diamantbewerdersbond, de machtigste vakbond van die tijd, die volgens de ANZB meer steun had moeten verlenen ('voorlopig hopen we dat den heeren hun oesters, wijntjes, sardientjes enz. goed mogen bekomen' 78). Van grootscheepse activiteiten hoort men na 1911 weinig meer. Enkele zaken die nog van de grond kwamen: in 1913 kreeg de ANZB een vertegenwoordiger in de commissie van advies van de gemeentelijke arbeidsbeurs van Amsterdam. Verder worden in datzelfde jaar nog kleine afdelingen in Scheveningen en ook weer in Rotterdam opgericht. Daar 'discussiëren de reders echter liever met de Volharding' (79).

De klap van 1911 zal er toe hebben bijgedragen dat de ANZB er weinig heil meer in zag als zelfstandige zeemansvakbond verder te gaan. Men raakte er meer en meer van overtuigd dat een organisatie van enkel zeelieden te beperkt was om veel succes te hebben. Bij alle acties was gebleken dat samenwerking met andere groepen transportarbeiders noodzakelijk was. In de loop van 1913 begon de ANZB fusiebesprekingen met de Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond. Men besloot de samensmelting al in 1914 te laten ingaan, maar door het uitbreken van de wereldoorlog en haar gevolgen voor de Nederlandse scheepvaart trad vertraging op. Op 1 januari 1918 was het zover: de ANZB ontbond zichzelf, en de Landelijke Federatie van Transportarbeiders zag het daglicht (80). Deze bleef het syndicalisme en het NAS trouw (81).

Nawoord.

Wanneer we trachten de balans op te maken van de resultaten die de ANZB in de bijna achttien jaar van haar bestaan heeft geboekt, is de uitkomst ongetwijfeld niet erg positief. Behalve in de begintijd heeft de bond nauwelijks successen gekend; zelfs moest ze lijdelijk toezien hoe de in 1900 bedongen Amsterdamse voorwaarden in de loop van de jaren door de maatschappijen zo goed als teniet werden gedaan. Na het eerste jaar van haar bestaan is de bond er niet meer in geslaagd om, in de woorden van Oudegeest, 'geld te verdienen voor haar leden'. Laat staan dat ze (wat het doel was van een syndicalistische organisatie) de kapitalistische maatschappij uit de weg hielp ruimen.

Wat precies de oorzaken van dit gebrek aan succes waren is moeilijk te bepalen. Om toch een poging tot verklaring te doen kunnen we enkele voor de bond nadelige factoren noemen. In de eerste plaats de aard van het scheepvaartbedrijf: de strakke hiërarchische verhoudingen en de enorme versnippering van het 'zeevarend proletariaat'. Ten tweede de economische recessies die in het eerste decennium van deze eeuw voorkwamen. De toenemende werkloosheid die hiervan het gevolg was stelde de reders in de gelegenheid werknemers beneden de Amsterdamse voorwaarden te werven.

Een derde, zeer belangrijke factor is de nasleep van de grote stakingen van 1903. Weliswaar heeft de ANZB daarin geen actieve rol gespeeld, maar ze voelde toch wel de gevolgen van de mislukking aan den lijve. De vakorganisaties van havenarbeiders hadden een gevoelige klap gekregen, zodat de zeemansbond jarenlang hun steun in de strijd tegen de havenwerkgever moest ontberen. Bovendien schrokken vooral confessionele arbeiders na 1903 ervoor terug zich bij geprofileerd socialistische organisaties aan te sluiten. Zoals Rüter het uitdrukt: 'de roode vlag verloor ... veel van haar aantrekkingskracht en kreeg zelfs iets afschrikwekkends, sedert zij als 'vaan der revolutie' boven de politieke spoorwegstaking gewapperd had' (82). Ongetwijfeld is dit ook op de ontwikkeling van de ANZB een sterke rem geweest.

Voor een beginnende, vrij kleine vakbond, die bovendien in de loop van haar bestaan te maken kreeg met de strijd tussen 'modern' en 'syndicalistisch', waren deze moeilijkheden te groot om te kunnen overwinnen. De voornaamste verdienste die de ANZB heeft gehad is waarschijnlijk het feit, dat ze ertoe heeft bijgedragen dat de zeelieden na 1900 niet meer op dezelfde bijna vanzelfsprekende manier werden uitgebuit als voor die tijd. De directe resultaten mogen niet indrukwekkend zijn geweest, aangetoond is wel dat de veranderingen mogelijk waren.

Noten.

1. Dit artikel is een bewerking van een verslag voor het doctoraalwerkcollege zeegeschiedenis 1977/78 van dr. J.R. Bruijn te Leiden. 'De natte vakbond' was in Amsterdam de bijnaam van de ANZB.
2. Met 'zeelieden' worden hier de schepelingen bedoeld die op de laagste plaats van de hiërarchie in de koopvaardijvloot stonden: matrozen, stokers, kajuitbedienden en zo meer.
3. Zie bv. Jaarverslag christelijke zeemansbond 1901, aangehaald in Dagblad Scheepvaart 30/4-1902.
4. Deze tehuizen waren overigens wel een verbetering vergeleken met de logementen van slaapbazen waarop zeelui normaal aangewezen waren.
5. Binneveld & Gaastra, Organisatie en conflict, blz. 305.
6. Zie voor de talrijke marinebonden vooral J.L. Swarte, Spreekpunt 1971. Vijfentwintig jaar V.B.Z. en wat daaraan vooraf ging. z.p. 1971.
7. Rüter, Spoorwegstakingen, blz. 222 e.v.
8. In 1876 kwamen te Amsterdam 1090 schepen met bruto 1.136.000 m³ binnen in 1900 waren deze getallen respectievelijk 2111 en 7.060.000 (Joh.de Vries, Amsterdam-Rotterdam, blz. 91). In Rotterdam, dat in dezelfde tijd als Amsterdam een directe verbinding met de zee kreeg in de vorm van de Nieuwe Waterweg (1872), waren de ontwikkelingen verschillend van die in de hoofdstad; hierover verderop meer.
9. Rüter, blz. 223.
10. id., blz. 222 e.v.
11. De NS&BB was in 1900 met haar 3000 leden de grootste NAS-bond, die overigens, evenals later de ANZB, meer in principe dan in de praktijk syndicalistisch was (Harmsen & Reinalda, Voor de bevrijding v.d. arbeid, blz. 73-74).
12. Wetboek van Koophandel artikel 397, 3e lid. Aangehaald in Gedenkboek ANZB, blz. 11.
13. Gedenkboek blz. 17 en 20.
14. id. blz. 19.
15. Zie voor een zeer kritisch geschreven portret van Ronner: Brautigam, Langs de havens en op de schepen, blz. 73 e.v.
16. J.A. de Jonge, Industrialisatie, blz. 286/7 en 502/3. Men moet hierbij wel bedenken dat de zeeman aan boord gratis kost en inwoning had; zijn gezin echter uiteraard niet. En als de zeeman geen gezin had leefde hij aan de wal relatief duur, in zeemanshuizen en logementen.
17. De Ned. Zeeman, maandblad, no. 1 (okt. 1902), 9 (juni 1903). Gedenkboek blz. 24-25. Statistiek voor de Zeescheepvaart 1900, blz. 29-30.
18. Voor een volledige opsomming zie Gedenkboek blz. 21.
19. Vgl. KNSM-notulen Raad van Commissarissen 10/9-1900 en Gedenkboek blz. 44.
20. Aangehaald in De Ned. Zeeman 1 (okt. 1902).
21. K.W.I.M./Koninklijke West-Indische Maildienst (later overgenomen door KNSM).
22. KNSM Notulen R.v.C. 5/2-1900.
23. De reden dat de KNSM tenslotte toegaf aan de eisen was dat de fruitboten gelost moesten worden (notulen R.v.C. 7/5-1900). Ook de Mij. Nederland kon zich de staking niet langer veroorloven, aangezien twee mailboten op vertrek wachtten (Heldring geciteerd in Binneveld & Gaastra, blz. 308).
24. KNSM. Verslag over het boekjaar 1900.
25. Aangehaald in KNSM notulen R.v.C. 10/9-1900.
26. F. de Jong, Om de plaats v.d. arbeid, blz. 42 e.v. Welcker, Heren en arbeiders, blz. 558 e.v.
27. J. Oudegeest geciteerd bij Rüter, blz. 563.
28. Gedenkboek blz. 13.
29. id. blz. 74
30. De Ned. Zeeman 1 (okt. 1902).
31. Binneveld & Gaastra blz. 304 (naar De Nederlandse koopvaardijvloot in 1913 Amsterdam 1913, blz. 103-139).
32. Het is dan ook onjuist om, zoals Binneveld & Gaastra (blz. 309) doen, onderscheid te maken tussen een 'Amsterdamse' en een 'Rotterdamse' periode voor de zeeliedenorganisatie met als scheidslijn het jaar 1904: tot na de grote stakingen van 1911 bleef de Amsterdamse organisatie veruit de belangrijkste.
33. De Ned. Zeeman 12 (sept. 1903).
34. id. 92 (mei 1910).
35. id. 30 (april 1905).
36. Gedenkboek blz. 77. Om te illustreren hoe weinig de afdeling Rotterdam voorstelde: in het halfjaarlijks verslag van februari 1905 wordt een inkomsten- en uitgaventotaal van fl. 209 gegeven, waarvan fl. 126 subsidie van het hoofdbestuur, met andere woorden de Amsterdamse bond (De Ned. Zeeman 30, april 1905).
37. Dit waren overigens wel strikt symbolische bedragen; zo gaf de ANZB in 1904 fl. 43 voor een glasblazersstaking en fl. 5 voor stakende typografen te Winschoten (De Ned. Zeeman 27, dec. 1904).
38. De Ned. Zeeman 73 (okt. 1908).
39. Zie bv. Jaarverslag Chr. Zeemansbond 1901, in Dagblad Scheepvaart 30/4 en 1/5-'02.
40. Jaarverslag Bond van Nederlandsche Stuurlieden over 1901, gec. in Dagblad Scheepvaart 17/4-1902.
41. Gedenkboek blz. 68.
42. Zie bv. De Ned. Zeeman 12 (sept. 1904) en 108 (sept. 1911).
43. Ontleend aan Statistiek voor de Zeescheepvaart, 1900-1914.
44. Vgl. De Ned. Zeeman 27 (dec. 1904). Gedenkboek blz. 71.
45. De Ned. Zeeman 73 (okt. 1908).
46. Gedenkboek blz. 71.
47. Helaas vermeldt de Statistiek alleen hoogste en laagste gages en geen gemiddelden, en zegt ze evenmin bij welke Maatschappijen deze gages voorkwamen. Waarschijnlijk werden dergelijke extreem lage gages aan Aziatische zeelui uitbetaald.
48. De Ned. Zeeman 9 (juni 1903).
49. Jaarverslag chr. zeemansbond 1901, in Dagblad Scheepvaart 30/4-1902.
50. Gedenkboek blz. 31-32.
51. De Ned. Zeeman 8 (mei 1903).
52. Gedenkboek blz. 51. Het hoofdbezwaar van de ANZB tegen de nieuwe monsterrol (die o.m. te vinden is op blz. 108-115 van het Gedenkboek) was, dat er nog steeds geen goede regeling van werktijden en overwerkbetaling in was opgenomen, waardoor de willekeur op dit gebied bleef bestaan.
53. Bruijn, Het gelag der zeelieden, blz. 4 e.v. De eerste die op deze wantoestanden wees was de journalist M.J. Brusse in zijn feuilleton 'Van af- tot aanmonsteren, het leven van den zeeman aan de wal' (gebundeld Rotterdam 1899). Mede door Brusse's publicaties is in de tijd waarover wij spreken wel wat verbetering in de situatie gekomen.
54. Gedenkboek blz. 43.
55. De Ned. Zeeman 168 (juni 1914).
56. id. 10 (juli 1903). Gedenkboek blz. 67.
57. Gedenkboek blz. 101 e.v.
58. id. blz. 40.
59. id. blz. 40 en 98.
60. Deze cijfers zijn afgeleid uit de gegevens van het totale aantal zeelieden over het gehele land (de Statistiek geeft hierover geen getallen per haven afzonderlijk) en de gegevens over het aantal aanmonsteringen, die wel per haven afzonderlijk worden verstrekt. Beroepentellingen in het Koninkrijk der Nederlanden van 31 dec. 1899 en 31 dec. 1909 zijn wat betreft de zeelieden vrijwel onbruikbaar, daar ze op één dag zijn gehouden en vele zeelui wegens uithuizigheid dus niet zijn meegeteld.

61. Sneevliet, De stakingen in het transportbedrijf, in De Nieuwe Tijd 1911, blz. 778.
62. Kappetein, De zeeliedenstaking, in De Nieuwe Tijd 1912, blz. 99.
63. Brautigam, Langs de havens, blz. 20-21. Gedenkboek blz. 37.
64. Zie Brautigam, id. blz. 22.
65. Voor het Amsterdamse standpunt zie Gedenkboek blz. 89-96, voor dat van Brautigam en de zijnen diens Langs de havens blz. 117 e.v.
66. Zie voor een goede analyse van deze situatie Sneevliet, blz. 834 e.v.
67. Voor de motivatie van de Volharding om niet mee te doen aan de voorbereidingen zie Brautigam, De Zeeliedenstaking, in De Nieuwe Tijd 1912, blz. 281 e.v.
68. De Ned. Zeeman 95 (aug. 1910).
69. KNSM notulen R.v.C. 21/6-1911. Evenals in 1900 vond de raad het vooral psychologisch gevaarlijk om toe te geven. Tot een bescheiden loonsverhoging was men bereid, hoewel dit maal de stijging van de bedrijfskosten in de overwegingen een grotere rol speelde (notulen 25/9-1911 en Verslag over het boekjaar 1911). De R.v.C.-notulen werden bijgehouden door H.P.G. Quack, de schrijver van het standaardwerk De Socialisten. Uit de notulen blijkt overigens niet dat hij bijzonder begaan was met de sociale omstandigheden van de KNSM-werknemers.
70. De Ned. Zeeman 98 (nov. 1910).
71. Aangezien het feitenrelas van de staking reeds enige keren eerder gegeven is beperk ik mij hier tot de hoofdzaken. Zie vooral Sneevliet. Voor een andere en fel bestreden visie zie Ed. Polak, De zeeliedenstaking en haar gevolgen. Amsterdam '11.
72. Volgens de opgave van de ANZB (De Ned. Zeeman 107, aug. 1911) deden in Amsterdam 83 schepen met ongeveer 1800 zeelui aan de staking mee, waarvan 35 schepen van de KNSM en 15 van de Nederland.
73. Sneevliet blz. 843 e.v. Welcker blz. 568.
74. Bron: Statistiek voor de Zeescheepvaart, 1910 (blz. 41) en 1911 (blz. 41).
75. Volgens de ANZB waren de Amsterdammers nog steeds in een bevoorrechte positie. Het volgende loonlijstje verscheen in De Ned. Zeeman 109 (okt. 1911).
Gages voor matrozen per maand per rederij:

<i>Amsterdam</i>		<i>Rotterdam</i>	
KNSM	42	Lloyd	34-36
Nederland	44	Batavia (Batavier)	39
Kon.Holl. Lloyd	45-47	alg. vrachtvaart	39
Oceaan	48	Holland-Amerikalijn	45

- Volgens de Statistiek bleven ook nu veel lagere gages voorkomen in beide havens, tot zelfs acht gulden per maand.
76. De Ned. Zeeman 108 (sept. 1911).
 77. Zie vooral de heftige discussie tussen Brautigam en Kappetein (De Nieuwe Tijd '12).
 78. De Ned. Zeeman 108 (sept. 1911).
 79. id. 134 (jan. 1913). Een verzoeningspoging van Brautigam wees de ANZB van de hand: 'een individu als Brautigam antwoorden wij niet' (De Ned. Zeeman 143, juni 1913).
 80. De Rotterdamse 'Volharding' deed hetzelfde als de ANZB: ze ging op in de Centrale Bond van Transportarbeiders binnen het NVV.
 81. Deze bond, ook wel de 'Nederlandsche Federatie' genoemd, speelde een voorname rol in de grote transportstaking van 1920 in de Amsterdamse en Rotterdamse havens.
 82. Rüter blz. 551-2. Zie ook de te weinig bekende brochure van A.de Jong, De spoorwegstaking van 1903. Heemstede 1953.

Gebruikte bronnen en literatuur.

- De Nederlandsche Zeeman. Orgaan gewijd aan de belangen van de Nederlandsch zeevarenden. Uitgave van den A.N.Z.B. Maandblad, Amsterdam 1902 - 1917.
K.N.S.M. Notulen Raad van Commissarissen 1900 - 1917. Archief KNSM.
K.N.S.M. Verslagen over de boekjaren 1899 - 1912. Archief KNSM.
Dagblad Scheepvaart, Rotterdam en omstreken. Diverse afleveringen.
- J.M.W. Binneveld en F.S. Gaastra, Organisatie en conflict van een vergeten groep. In: Economisch en sociaal-historisch jaarboek, deel 35, Den Haag 1972.
J.Brautigam, De zeeliedenstaking. In: De Nieuwe Tijd, 1912, blz. 281-7 en 535-43. id., Langs de havens en op de schepen. Herinneringen. Amsterdam 1956.
I.J.Brugmans, De arbeidende klasse in Nederland in de negentiende eeuw. Utrecht 1973, id., Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795 - 1940. Den Haag 1961.
J.R.Bruijn, Het gelag der zeelieden. Rede. Leiden 1978.
Gedenkboek, bevattende eenige gegevens en beschouwingen betreffende de organisatie der zeelieden. Uitgegeven ter herinnering aan het tienjarig bestaan (van de A.N.Z.B.) Amsterdam 1910.
G.Harmsen en B.Reinalda, Voor de bevrijding van de arbeid. Nijmegen 1975.
F. de Jong Edz., Om de plaats van de arbeid. Uitgave N.V.V. Amsterdam 1956.
J.A. de Jonge, De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914. Amsterdam 1968 (herdruk Nijmegen 1976).
P.C. Kappetein, De zeeliedenstaking. In: De Nieuwe Tijd, 1912, blz. 98-111, 349-68 en 659-65.
A.J.C. Rüter, De spoorwegstaking van 1903. Een spiegel der arbeidersbeweging in Nederland. Diss. Leiden 1935 (herdruk Nijmegen 1971).
H. Sneevliet, De stakingen in het transportbedrijf. In: De Nieuwe Tijd, 1911, blz. 769-91, 834-56 en 971-94.
Statistiek van de Zeescheepvaart. Den Haag, afleveringen 1900 - 1917.
J.P. van de Voort, Sociale aktie in het zeevisserijbedrijf 1890 - 1940. In: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis, 32 (mei 1976) blz. 23-38.
Joh. de Vries, Amsterdam - Rotterdam, rivaliteit in economisch-historisch perspectief. Bussum 1965.
J.M. Welcker, Heren en arbeiders in de vroege Nederlandse arbeidersbeweging 1870 - 1914. Amsterdam 1978. Hierin: deel 3, Een ongemakkelijk bondgenootschap, de S.D.A.P. en het N.V.V. tussen 1906 en 1913.



Afb. 1 Werknemers voor de KNSM-gebouwen aan de Levantkade. Tot 1903 was de KNSM gevestigd in de zeemansbuurt Kattenburg (waar ook het kantoor van de ANZB was). Na de staking van 1900 besloot de rederij te verhuizen naar een wat meer afgelegen plek. Foto Gemeentelijke Archiefdienst, Historisch-topografische atlas, Amsterdam.



Afb. 2 Tijdens de grote staking van 1911 werden de Amsterdamse zeemansbuurten bewaakt door infanteristen en politie. Foto Gemeentelijke archiefdienst, Historischtopografische atlas, Amsterdam.

inrichting van de expositie aan boord van het n
 J. Vreughe, geboren in 1906. Promoveerde in 1935
 Groot (Mededelingen, 37, 1938, blz. 27-31)
 Vrije Leergangen te Amsterdam en de Nutsac
 geschiedenis. Er verschenen vele artikelen van
 geschiedenis van 1880-1945 en over de geschied

LITERATUUR

er (Mededelingen, 37, 1938, blz. 27-31)

ijf-stroep suiker (blz. 27-31)
 van 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3643, 3644, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3666, 3667, 3668, 3669, 3670, 3671, 3672, 3673, 3674, 3675, 3676, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3682, 3683, 3684, 3685, 3686, 3687, 3688, 3689, 3690, 3691, 3692, 3693, 3694, 3695, 3696, 3697, 3698, 3699, 3700, 3701, 3702, 3703, 3704, 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3724, 3725, 3726, 3727, 3728, 3729, 3730, 3731, 3732, 3733, 3734, 3735, 3736, 3737, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3750, 3751, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3771, 3772, 3773, 3774, 3775, 3776, 3777, 3778, 3779, 3780, 3781, 3782, 3783, 3784, 3785, 3786, 3787, 3788, 3789, 3790, 3791, 3792, 3793, 3794, 3795, 3796, 3797, 3798, 3799, 3800, 3801, 3802, 3803, 3804, 3805, 3806, 3807, 3808, 3809, 3810, 3811, 3812, 3813, 3814, 3815, 3816, 3817, 3818, 3819, 3820, 3821, 3822, 3823, 3824, 3825, 3826, 3827, 3828, 3829, 3830, 3831,