

**Katholieke Universiteit Leuven**

Faculteit Letteren

Departement Geschiedenis

# **"Het slagveld van den arbeid"**

## **Arbeidsrisico in de haven van Antwerpen rond 1900**

Promotor  
Prof. Dr. P. PASTURE

Verhandeling aangeboden  
door JORIS VAN ELSEN  
tot het behalen van de graad  
van licentiaat in de Geschiedenis

Leuven, 2003



# **"Het slagveld van den arbeid"**

**Arbeidsrisico in de haven van Antwerpen rond 1900**



**Katholieke Universiteit Leuven**

Faculteit Letteren

Departement Geschiedenis

# **"Het slagveld van den arbeid"**

**Arbeidsrisico in de haven van Antwerpen rond 1900**

Promotor  
Prof. Dr. P. PASTURE

Verhandeling aangeboden  
door JORIS VAN ELSEN  
tot het behalen van de graad  
van licentiaat in de Geschiedenis

Leuven, 2003



## VOORWOORD

Tijdens het schrijven van deze verhandeling vroeg iemand aan mij waarom historici zo vaak in de eerste persoon meervoud schrijven en niet in de eerste persoon enkelvoud of zonder de persoon van de onderzoeker erbij te betrekken. Ik moest het antwoord schuldig blijven op deze plotse vraag. Maar het antwoord lag voor de hand. De historicus werkt nooit alleen. Hij heeft zijn bronnen leren gebruiken en schakelt alles en iedereen in die hem bij zijn onderzoek van dienst kan zijn. Diep in zijn hart hoopt hij op zijn beurt een hulp te zijn voor anderen, die zich op dezelfde wegen begeven. Hij leidt de lezers met vriendelijke hand achter de schermen van zijn onderzoek. En hoe kan dat beter dan in de eerste persoon meervoud?

Maar vooraleer *we* teruggaan naar de negentiende eeuw, wil ik iedereen bedanken die mij, bewust of onbewust, heeft bijgestaan bij de creatie van voorliggend werk.

Bedankt professor Pasture om mijn werk grondig op inhoud en zinsbouw te corrigeren en dit in een tempo dat mij telkens weer versteld deed staan.

Bedankt lieve Astrid, niet alleen omdat je er altijd voor me was als ik je nodig had, maar ook voor het nauwgezet verbeteren van de tekst en mij te wijzen op de fouten en gebreken in mijn onderzoek.

Bedankt mama om heel dapper alle citaten te verbeteren, me erop te wijzen dat februari 28 dagen telt en een schaamteloze d/t-fout met rood te omkringen.

Bedankt papa voor het bodemloze vat vol goede raad.<sup>1</sup>

Bedankt Stephan Vanfraechem om mij wegwijs te maken in de havengeschiedenis en zonder aarzelen uw doctoraatsverhandeling naar mij te hebben doorgestuurd.

Bedankt ook aan het personeel van de Stadsbibliotheek van Antwerpen, die ik zonder mededogen de magazijnen heb ingejaagd.

En aan iedereen die ik hier niet bij naam kan noemen, maar zeker een woord van dank hebben verdiend, kan ik alleen maar zeggen:

bedankt

---

<sup>1</sup> En omdat je zo weg was van mijn voetnotenaparaat, een voetnoot speciaal aan u gewijd.





## INHOUDSOPGAVE

<b>VOORWOORD</b> .....	<b>1</b>
<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	<b>3</b>
<b>LIJST VAN BIJLAGEN</b> .....	<b>5</b>
<b>GEBRUIKTE AFKORTINGEN</b> .....	<b>5</b>
<b>INLEIDING</b> .....	<b>7</b>
PROBLEEMSTELLING.....	7
SITUERING IN DE TIJD .....	8
DE HAVEN IN DE GESCHIEDSCHRIJVING.....	9
TERUG NAAR DE BRON .....	12
ARBEIDSONGEVALLEN IN CIJFERS .....	14
<b>HOOFDSTUK I:TANDPIJN EN KIPPENVLEES: DE VISIE VAN DE DOKWERKERS OP DE GEVAREN VAN HUN ARBEID</b> .....	<b>19</b>
"HET SLAGVELD VAN DEN ARBEID": RISICO ALS LEVENSTIJL.....	19
BIBBERGELD: MEER RISICO, MEER LOON.....	26
"VUILE BOTER EN ROTTE VISCH": DE VAKBONDEN AAN DE HAVEN .....	28
GELDVERSPILLING EN VOORZIENIGHEID: VERZEKEREN TEGEN ARBEIDSONGEVALLEN.....	36
<b>HOOFDSTUK II:"BUIGEN OF BROODELOOS": DE VISIE VAN DE 'BAZEN' OP DE GEVAREN VAN DE HAVENARBEID</b> .....	<b>39</b>
'BAZEN': WIE ZIJN ZE, WAT DRIJFT HEN .....	39
FILANTROPIE EN EIGENBELANG: WERKGEVERSORGANISATIES EN DE ALGEMEENE BEROEPSVEREENIGING TER BESCHERMING VAN DEN ARBEID AAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN.....	44
"ZE ZULLEN 'M WEL WEER OPLAPPEN!": WERKGEVERS EN ARBEIDSVEILIGHEID.....	49
KRIJGEN IS DE KUNST: VERZEKERING TEGEN ARBEIDSONGEVALLEN .....	52
<b>HOOFDSTUK III:"HET IS IN HET BELANG VAN DIEN WERKMAN DAT WIJ MOETEN HANDELEN": DE VISIE VAN HET GEMEENTEBESTUUR OP DE GEVAREN VAN DE HAVENARBEID</b> .....	<b>55</b>
"DE HEEREN VAN HET STADHUIS": DE STAD EN DE HAVEN .....	55
DE MANNEN VAN 'T STAD: DE STAD ALS WERKGEVER .....	58
"DUCK AND COVER": SCHUILPLAATSEN VOOR HAVENARBEIDERS .....	60
"T ZAL GAUW GENEZEN ZIJN": DE GEZONDHEIDSDIENST .....	65
ELEKTRISCHE VERLICHTING OF HOE HET GEMEENTEBESTUUR DE HAVEN IN HET DONKER LAAT.....	72
STADS- EN POLITIEREGLEMENTEN: "WAAROM ZE NIET GEMAAKT IN GEVAL ZE NIET BESTAAN?" .....	74

<b>HOOFDSTUK IV:"RECUEILLIR, DÉTERMINER, RECHERCHER, ÉTUDIER ET ÉLABORER": DE VISIE VAN DE NATIONALE OVERHEID OP DE GEVAREN VAN DE HAVENARBEID .....</b>	<b>79</b>
"VROUWEN EN KINDEREN EERST": DE EERSTE ARBEIDSWETTEN IN BELGIË.....	81
"BOULEVERSER DES HABITUDES ": DE ARBEIDSINSPECTIE.....	92
"UN ÉNORME SURCROIT DE BESOGNE ADMINISTRATIVE": AANGIFTE VAN ARBEIDSONGEVALLEN .....	97
<b>BESLUIT.....</b>	<b>103</b>
<b>VERKLARENDE WOORDENLIJST .....</b>	<b>111</b>
<b>LIJST GEBRUIKTE WETTEN EN BESLUITEN.....</b>	<b>115</b>
<b>BIBLIOGRAFIE .....</b>	<b>119</b>
<b>BIJLAGEN.....</b>	<b>127</b>

## **LIJST VAN BIJLAGEN**

Bijlage I: Beschermden arbeiders in havenbedrijven en district Antwerpen (1907-1913): tabel

Bijlage II: % vrouwen en beschermden arbeiders in havenbedrijven en district Antwerpen (1907-1913): tabel

Bijlage III: Arbeidsongevallen aangegeven aan de arbeidsinspectie (1907-1913): tabel en grafiek

Bijlage IV: Spreiding van de arbeidsongevallen over de maanden (1908-1913): tabel en grafiek

Bijlage V: Verzorgden in de verbandhuizen Noord en Zuid (1890-1914): tabel

Bijlage VI: Verzorgden in de verbandhuizen Noord en Zuid (1890-1914): grafiek

Bijlage VII: Slachtoffers van arbeidsongevallen verzorgd in de verbandhuizen (1911-1914): tabel

Bijlage VIII: Berekend aantal verzorgde arbeiders in de verbandhuizen (factor 84,87) (1907-1913): tabel

Bijlage IX: Vergelijking van het berekend aantal verzorgde arbeiders in de verbandhuizen met het aantal aangegeven arbeidsongevallen (1907-1913): grafiek

Bijlage X: kaart van het havengebied met aanduiding van de hulpposten

### **Gebruikte afkortingen**

S.A. Stadsarchief Antwerpen

M.A. Modern Archief

B.S. Belgisch Staatsblad

K.b. Koninklijk besluit



## INLEIDING

Op de Suikerrui naast het Antwerpse stadhuis staat de trotse buildrager\* van Meunier. Met de onafscheidelijke kap op zijn hoofd en de armen in de zij geslagen, kijkt hij naar de Scheldekaaien, waar hij met zijn makkers heeft gezwoegd in omstandigheden die we ons vandaag nauwelijks nog kunnen voorstellen. De buildrager is het icoon van de historische, en thans volledig verdwenen, havenarbeider. Bijgestaan door stouwers, wegers, markeerders, zakophouders, zakkennaaiers (in de volksmond 'zakkenwijven'\* geheten) en nog vele anderen, versjouwde hij met zijn kameraden de scheepsladingen van het schip naar de kaai en omgekeerd. Zijn sterke maar tengerere lichaam kreeg het hard te verduren. Ondanks de kap die zijn hoofd, schouders en rug beschermde, schuurden de ruwe zakken en balen zijn rug open tot "ééne rauwe vleeschwonde".<sup>1</sup> Het werk was zwaar, lang en erg gevaarlijk. "Tientallen zijn gezond van lijf en leden naar hun werk getogen om eenige uren later als vormelooze vleeschklompen te worden opgeborgen in de doodenkamer van het ziekenhuis."<sup>2</sup>

Meunier gaf de buildrager een standbeeld en verheerlijkte op deze wijze de zwoeger van de haven. Vandaag wordt het loodzware werk van de negentiende eeuwse arbeiders al te vaak geromantiseerd. Maar er was niets verhevens aan de havenarbeid. De dokwerkers werden verdrukt onder de lasten op hun schouders. Er waren wellicht weinig dokwerkers die zo zelfzeker op hun sokkel stonden als de buildrager van Meunier.

### Probleemstelling

De arbeid aan de haven was erg specifiek en moeilijk te vergelijken met het werk in overdekte werkplaatsen of fabrieken. In tegenstelling tot de industriële nijverheden, vervaardigden de havenondernemingen geen eindproducten. De 'behandelde' goederen werden enkel verplaatst en gestockeerd. In sommige gevallen werden de scheepsvrachten aan de kaaien bewerkt, zoals de ongelooide huiden waarvan het zout moest worden verwijderd.<sup>3</sup> In verschillende bronnen wordt de havenarbeid niettemin als een 'industriële' activiteit getypeerd. Andere bronnen plaatsen de dokwerkers dan weer onder de transportarbeiders<sup>4</sup> of ergens in een restcategorie.

---

<sup>1</sup> BAEKELMANS, *De Doolaar*, p. 97.

<sup>2</sup> MOL, *Memoires*, p. 55.

<sup>3</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 80-81.

<sup>4</sup> Dit is bijvoorbeeld het geval bij de industrietellingen van 1896 en 1910. De betekenis van de gegevens is echter niet geheel duidelijk. *Recensement général de l'industrie 1896/1910*.

Met de opkomst van het socialistische gedachtengoed drong de sociale gevoeligheid langzaam tot de verschillende bevolkingslagen door. Voormannen van beroepsorganisaties en vakverenigingen kwamen voor de arbeiders op, de burgerij besteedde geld aan liefdadige werken en gemeentebesturen ondersteunden armenkassen. Zelfs de wetgever bleef niet onverschillig en de eerste sociale wetten werden gestemd. Alleen de werkgevers keken met argwaan naar deze nieuwe evoluties, die hen wellicht handenvol geld konden kosten.

De arbeidsomstandigheden in de negentiende eeuw waren weinig benijdenswaardig. In de populaire cultuur wordt hiervoor direct verwezen naar de jonge arbeiders in de Aalterse textielfabrieken, die mooi in beeld werden gebracht door Stijn Coninckx in zijn film *Daens*. De beelden van de kinderen die onder de razende machines plukjes stof vandaan moeten halen onder het toeziende oog van bullebakkende opzichters, blijven op het netvlies kleven. Priester Daens wordt regelmatig voorgesteld als het symbool van de vrijheidsstrijd van de arbeiders. Vanuit Aalst zou het Daensisme zich verspreiden over het hele land en zo de arbeiders bewust maken van hun positie. Lode Wils wees er echter op dat het in werkelijkheid niet zo was gegaan. Het Daensisme was geen arbeidersformatie en richtte zich meer op het platteland en de middenklassen.<sup>5</sup> Desondanks waren er grote sociale veranderingen aan de gang. Maar gold dat ook voor de havenarbeiders in Antwerpen?

Tot het einde van de negentiende eeuw trokken enkel de dokwerkers zich iets aan van hun arbeidssituatie. Rond de eeuwwisseling kregen bredere bevolkingsgroepen interesse voor het arbeidersvraagstuk aan de haven. In sommige gevallen bleef het bij deze 'interesse' en gebeurde er verder niets. Andere mensen of instanties grepen in om de ergste gevolgen van de penibele situatie te bestrijden, maar enkelen probeerden in de structuren te werken om blijvende verbeteringen te garanderen.

De rode draad doorheen deze studie is de vraag hoe de arbeiders, werkgevers, gemeenteraadsleden en wetgever stonden tegenover het arbeidsrisico aan de haven en welke maatregelen zij namen om iets aan deze situatie te veranderen. Maar ook wat hun motieven waren om al dan niet te handelen en of de ingrepen het gewenste effect hadden, zijn belangrijke vragen waarop voorliggend werk een bescheiden antwoord tracht te geven.

### **Situering in de tijd**

Deze studie behandelt de periode "rond 1900". Deze tijdsbepaling is erg vaag en zo hoort het ook. Er waren geen 'breukpunten' in de geschiedenis van de haven van Antwerpen. De meeste

---

<sup>5</sup> WILS, *Het daensisme*, p. 200-204.

innovaties en veranderingen troffen slechts een klein gedeelte van het 'contingent'\* of drongen maar geleidelijk door in de praktijk. Het onderzoek gebeurde voor het grootste deel op basis van bronnen uit de jaren tussen 1890 en 1914 of het laatste kwart van de 'lange negentiende eeuw'. 1890 was in geen enkel opzicht een revolutionair jaar voor de havenarbeid. Evenmin betekende 1914 een echte breuk. De havenactiviteit lag gedurende een viertal jaar weliswaar bijna stil, maar na de Eerste Wereldoorlog werd de draad gewoon weer opgepakt (dat was althans de wil van sommige ondernemers).<sup>6</sup> Het laatste kwart van de 'lange negentiende eeuw' luidde echter het begin in van de arbeidswetgeving. Het is de periode waarin zeilschepen werden verdrongen door stoomschepen<sup>7</sup> en krachtige elektrische kranen op de kaaïen werden geïnstalleerd. De graanzuigers deden hun intrede en de eerste 'automobielen' werden gezien aan de haven.<sup>8</sup> De eerste pogingen om vakverenigingen voor dokwerkers op te richten dateren eveneens uit de periode tussen 1890 en 1914.

### **De haven in de geschiedschrijving**

Over het leven in en rond de haven is al heel wat geschreven. In de jaren zestig van de vorige eeuw wijdde Karel Van Isacker een monografie uit van de *Antwerpse Dokwerker*. De Jezuïet had enorm veel werk en archieven verzet en het resultaat was een naslagwerk dat tot op vandaag standaardliteratuur is voor iedereen die over de geschiedenis van de haven schrijft. Ondanks de belezenheid van de auteur is dit soms nogal romantiserende werk aan vernieuwing toe. Voor een groot deel werd dit verwezenlijkt door Stephan Vanfraechem met zijn studie over de arbeidsverhoudingen aan de Antwerpse haven. Zijn doctoraatsverhandeling is breed opgezet en geeft een redelijk volledig overzicht van de havenactiviteit vanaf het einde van de negentiende eeuw tot zo'n dertig jaar geleden. De verhandeling bevat de meest recente *status quo* van het onderzoek.

Stephan Vanfraechem is lang niet de enige historicus die zich met de geschiedenis van de Antwerpse haven bezighoudt. Vanaf de jaren negentig en vooral rond de eeuwwisseling kende de havengeschiedenis een heuse opbloei. Een aantal van deze werken hebben een

---

<sup>6</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 108-109.

<sup>7</sup> In 1870 waren 63 % van de schepen die de Antwerpse haven aandeden, zeilschepen. In 1910 was dat nog slechts 5 %. LOYEN, "Scheepsbewegingen", p. 101. Zie ook VERAGHTERT, *De havenbeweging*, bijlage LIV.

<sup>8</sup> De eerste vlottende graanzuiger werd in 1910 in gebruik genomen. Zie: SUYKENS, *Antwerp. A port*, p. 437.

zuiver economische invalshoek, zoals het proefschrift van Réginald Loyen dat één dezer weken door de auteur zal worden verdedigd.<sup>9</sup>

De groeiende aandacht voor het verleden van de haven is echter niet voorbehouden aan het intern wetenschappelijke veld. Terwijl het Centrum voor Bedrijfsgeschiedenis, verbonden aan de Universitaire Faculteiten Sint Ignatius Antwerpen (UFSIA, nu een onderdeel van de Universiteit Antwerpen) uitbreiding kent en doctorandi en licentiaatstudenten over heel Vlaanderen verschillende aspecten van de havenwereld onder de loep nemen,<sup>10</sup> beleeft het eilandje, het aloude centrum van de havenactiviteit in Antwerpen, een opwaardering.<sup>11</sup> Daarnaast zijn serieuze plannen in de maak voor de oprichting van een *Museum aan de stroom*, dat nu reeds virtueel bestaat en in 2002 gelijktijdig een aantal tentoonstellingen organiseerde op verschillende plaatsen in Antwerpen.<sup>12</sup>

In de populaire literatuur ontbreekt de havengeschiedenis niet.<sup>13</sup> Reeds in de vroege twintigste eeuw schreef Lode Baekelmans zijn *Doolaar en de Weidsche stad*, een roman over een jonge dokwerker die zijn eerste stappen in de havenwereld zet. *Plezante mannen in een plezante stad* van Edward Poffé en *Joppe de stouwer* van Lode van Krinkelen hebben een soortgelijk opzet. In 1991 verscheen het populair werk *Die van den Basseng* van de bekende stadsgids George Van Cauwenbergh. Het is weliswaar geen roman, maar vertelt op een anekdotische manier het leven en werken van de Antwerpse dokwerkers.<sup>14</sup> De iconografie liet de haven evenmin onbelicht. Naast de talrijke foto's en prentkaarten die in de stadsarchieven en musea bewaard zijn gebleven, schilderde Eugeen Van Mieghem talrijke haventaferelen, waarvan selecties in kleurrijke prentenboeken werden uitgegeven of tot illustratie van historiografische werken werden opgenomen.

Terwijl de lokale havengeschiedenis de vruchten van de gedreven inzet draagt, blijft de nationale geschiedschrijving enigszins achterop. Antwerpen was weliswaar niet de enige

---

<sup>9</sup> Aangezien het doctoraat nog niet is vrijgegeven, kon ik het niet inzien.

<sup>10</sup> Ik denk hier onder andere aan de doctoraten van Stephan Vanfraechem en Réginald Loyen, aan de licentiaatsverhandeling van Annelies Melis en natuurlijk ook aan voorliggend werk.

<sup>11</sup> DE CAIGNY, "Het eilandje", p. 49.

<sup>12</sup> Het project bestond uit drie tentoonstellingen: *Stroomversnelling* in het Hessenhuis, *Landverhuizers* in het Nationaal Scheepvaartmuseum en *Havenkwartier* in het Volkskundemuseum. De exposities liepen van 1 april 2002 tot 1 september 2002 (de tentoonstelling over de landverhuizers bleef tot 31 september). Vooral de tentoonstelling *Stroomversnelling* was voor dit onderzoek van belang. De bijhorende catalogus bevat nieuw, wetenschappelijk onderzoek en werd samengesteld door wetenschappers die verbonden zijn aan verschillende instellingen en universiteiten. W. VAN HOOFF, ed. *Stroomversnelling*.

<sup>13</sup> Voor een overzicht van de Antwerpse haven in de populaire literatuur zie: LAMPO, "Dan begint de buikspraak".

<sup>14</sup> VAN CAUWENBERGH, *Die van den basseng*.



Belgische haven, maar wel veruit de belangrijkste. Er bestaan echter geen studies waar de havens van Gent, Oostende en Antwerpen op een gelijkwaardige manier worden behandeld. Op internationaal vlak is er over de havengeschiedenis een duidelijke inhaalbeweging aan de gang. In 2000 werd het terrein verkend met *Dock Workers. International explorations in comparative Labour History 1790-1970*. De initiatiefnemers vroegen historici uit landen over de hele wereld bijdragen in te sturen over het reilen en zeilen in 'hun' haven. De teksten van de verschillende auteurs werden gebundeld en op basis van de verzameling werden thematische studies geschreven over de gelijkenissen en verschillen van de havenarbeid in alle werelddelen. Met deze nogal rudimentaire manier van samenwerken, wilden de redacteurs en initiatiefnemers voornamelijk het veld verkennen. Het gebruik van de term *explorations* in de titel wijst hierop.

In het jaar waarin bovenstaande publicatie verscheen, werd er dichter bij huis een ander project op touw gezet. Specialist van de haven(geschiedenis) van Antwerpen en Rotterdam verenigden zich en bestudeerden gezamenlijk de concurrentie tussen de beide havens. Hierbij stond de economische component centraal. In tegenstelling tot de *International explorations* ging het hierbij wel om een intense samenwerking. Het pad van de zuivere *comparatieve* of vergelijkende geschiedenis werd eveneens verlaten en uitgebreid met studies over de interacties tussen verschillende havens.<sup>15</sup> Daar waar de redacteurs van de *Dock Workers* zich beperkten tot het beschrijven van de gelijkenissen en verschillen, wilden de organisatoren van het Nederlands-Belgisch project deze bevindingen ook verklaren. Op 29 November 2002 werden de resultaten van dit onderzoek voorgesteld op de *Workshop comparative port history and port competition Antwerp-Rotterdam 1880-2000*, in de Erasmus Universiteit van Rotterdam.<sup>16</sup>

De internationale literatuur is een erg (leer)rijke bron, maar soms moeilijk toegankelijk. Interessante publicaties zijn niet altijd in België aanwezig en taalbarrières beletten het gebruik van bijvoorbeeld Oosterse of Scandinavische geschiedenissen. De gelijkenissen tussen de havens die in de *Dock Workers* worden besproken, springen direct in het oog. Bijna overal ter wereld werden havenarbeiders in drie categorieën (losse, losvaste en vaste arbeiders)\* ingedeeld, gebeurde de behandeling van goederen op nagenoeg dezelfde (primitieve) manier en waren de gevaren voor de dokwerkers gelijk. In de negentiende eeuw was de techniek

---

<sup>15</sup> Het project kreeg de titel *Comparative port history and port competition Antwerp-Rotterdam 1880-2000*. In tegenstelling tot wat deze titel suggereert, werd het domein van de vergelijkende studie ruim overschreden.

<sup>16</sup> Een overzicht van de trends, methodes en hiaten van de vergelijkende havenstudie is te vinden in de onderzoekspaper van DE GOEY, LOYEN en VAN DRIEL, *Trends and Challenges*.

nergens ver genoeg gevorderd om een wezenlijk verschil te maken. Door het af en aan varen van schepen uit alle continenten, werd de kennis van de havenarbeid verspreid. De contacten hadden een gelijkschakeling van het arbeidsproces tot gevolg. De hiaten van de lokale havengeschiedenis kunnen, mits de nodige voorzichtigheid, worden opgevuld met onderzoeksresultaten uit de internationale literatuur. De specifieke Antwerpse situatie mag hierbij echter nooit uit het oog verloren worden.

Ik verwijs regelmatig naar de gepubliceerde memoires van de Nederlandse schrijver-dokwerker Hein Mol.<sup>17</sup> Hij was een bevoorrecht getuige van de havenarbeid en schreef met een uiterst vlotte pen zijn herinneringen neer. Aanvankelijk verschenen de memoires van Mol als feuilleton in het *Dagblad van Rotterdam*. In 1932 werden de afleveringen gebundeld in een aparte uitgave en in 1980 voorzagen de Nederlandse historici Tony Jansen en Jacques. Giele een heruitgave van aantekeningen en een nawoord. De arbeid in de Rotterdamse haven was *grosso modo* gelijkaardig aan die in Antwerpen, hoewel de verschillen niet verwaarloosd mogen worden.<sup>18</sup> De *Memoires* van Hein Mol is echter uniek en kent zijn gelijke niet in België. Mol is wellicht de meest geciteerde Nederlandse dokwerker uit de geschiedenis.<sup>19</sup> Veel van zijn bedenkingen waren ook in Antwerpen van toepassing. De veiligheid, de arbeidsomstandigheden en de dokwerkersmentaliteit in de Belgische en Nederlandse havens waren vergelijkbaar en wezenlijke verschillen waren er nauwelijks op dit vlak. Behalve misschien dat de Nederlanders sommige dingen kunnen zeggen op een manier die de Belgische collega's met de mond vol tanden laten staan.

### **Terug naar de bron**

Het arbeidsrisico is zowat in elke sociaal geïnspireerde havenstudie aanwezig, maar zelden wordt het degelijk uitgewerkt. Een opsomming van enkele disparate gevaren en één of twee spectaculaire ongevallen moeten het meestal doen. Op internationaal vlak is er wel het één en ander verschenen, maar er blijven steeds lacunes. Waar de literatuur zwijgt, moeten de bronnen spreken.

---

<sup>17</sup> MOL, *Memoires*.

<sup>18</sup> De Rotterdamse 'kaaiwerkers' waren bijvoorbeeld niet verenigd in Naties, zoals de Antwerpse dokwerkers. Voor dit en andere verschillen en gelijkenissen tussen beide havens, zie: DE GOEY, LOYEN en VAN DRIEL, *Trends and Challenges*, p. 17-25.

<sup>19</sup> Nijhof en Jansen baseren zich gedeeltelijk op deze bron. NIJHOF, *Gezien de dreigende onrust*; JANSSEN, *De wil der bazen*.

Het einde van de negentiende eeuw kende een hoogbloei aan goedkope publicaties op zuurhoudend papier. Lokale krantjes, vakbladen en nieuwsbrieven van allerlei verenigingen werden onder de persen gelegd. Zowat elke zichzelf respecterende organisatie had zijn eigen blad dat dagelijks, wekelijks of maandelijks onder de leden werd verspreid. Afhankelijk van de doelgroep en achterliggende ideologische inspiratie, waren deze krantjes eerder informerend, dan wel opiniërend of agiterend van aard. Van de talloze nummers die ooit verschenen, zijn er slechts enkele bewaard. De grootste collectie vakblaadjes bevindt zich in de stadsbibliotheek van Antwerpen.<sup>20</sup> Aan de kant van de havenpatroons zijn de jaarrapporten van de *Algemeene Beroepsvereniging ter bescherming van de Arbeid aan de Haven van Antwerpen* van groot belang.

De overheid creëerde eveneens de nodige bronnen voor historisch onderzoek. De Gemeentebladen, het *Statistisch Maandblad* en de verslagen van de gezondheidsdienst van de stad Antwerpen reiken bruikbaar en waardevol statistisch materiaal aan. Het ministerie van Industrie en Arbeid publiceerde talrijke bronnen zoals de industrietellingen, het *Arbeidsblad*, een jaarboek over de arbeidswetgeving, het verslag van de commissie die belast was met het onderzoek naar de veiligheidsmaatregelen aan de haven, de verslagen van de arbeidsinspecteurs en zelfs een statistiek van de arbeidsongevallen.<sup>21</sup> Tot slot mag het *Belgisch Staatsblad* niet worden vergeten. De wetteksten zijn een vaak vergeten bron van informatie.

Van bedrijfsarchieven viel niet veel te verwachten. Vooreerst waren arbeidsomstandigheden niet interessant genoeg voor de werkgevers om er iets van op te schrijven en te bewaren.<sup>22</sup> Daarnaast zijn er heel wat archieven verdwenen. Toen ik op 13 augustus 2002 bij ABAS (Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en havenbedrijf) aanklopte met de vraag of er oude bedrijfsarchieven van stouwerijen bewaard gebleven waren, vertelde de beheerder mij wat hij met de archieven had gedaan. Tijdens de verhuis van het kantoor vier jaar tevoren, waren de schaarse overgebleven stukken weggegooid. "Er was niets van vóór

---

<sup>20</sup> Voor een overzicht van zowat alle periodieken die in Antwerpen verschenen, zie: DE BORGER, *Antwerpse pers*. Dit naslagwerk is echter niet volledig en er staan een aantal fouten in. Artikels van niet bewaarde nummers zijn soms terug te vinden in de Gemeentearchieven als 'krantenknipsel' in bepaalde dossiers.

<sup>21</sup> Deze laatste bron is te algemeen om voor dit onderzoek echt bruikbaar te zijn. De Havenarbeiders werden, net zoals bij de industrietellingen, niet als afzonderlijke categorie behandeld en werden onder de transportarbeiders gerangschikt.

<sup>22</sup> Gesprek met Greta Devos op 11 augustus 2002, UFSIA.

WO I (...) Wat namen en aanmaningen om te betalen, wat reglementen en iets over een gestolen Mercedes (...) De huidige generatie interesseert zich er toch niet in.<sup>23</sup>

### **Arbeidsongevallen in cijfers**

Eén op de tien dokwerkers overkwam jaarlijks een ongeval.<sup>24</sup> Sommigen kwamen er met de schrik vanaf, anderen overleefden het niet. De statistieken liegen er niet om. Tussen 1907 en 1913 werden jaarlijks gemiddeld 3.555 arbeidsongevallen van dokwerkers aan de arbeidsinspectie aangegeven, met een piek van 4.930 in 1913 (bijlage III). In realiteit lagen de cijfers nog veel hoger. In de verbandhuizen aan de haven werden tussen 1911 en 1913 telkens meer dan 5.000 slachtoffers van arbeidsongevallen verzorgd (bijlage V). En dat zijn dan enkel de arbeiders die de verbandhuizen bezochten. De ergste gevallen werden naar het ziekenhuis overgebracht. Anderen werden thuis verzorgd of in één van de talrijke hulpposten aan de haven (zie hoofdstuk III).<sup>25</sup>

De grafieken tonen een duidelijke stijging van het aantal arbeidsongevallen. Dit hangt voornamelijk samen met de stijgende trafiek in de haven. Door de crisis in de industriële en commerciële ondernemingen in 1908, verminderde de werkgelegenheid, waardoor ook het aantal arbeidsongevallen daalde.<sup>26</sup> Het is weinig waarschijnlijk dat de havenarbeid door de jaren heen gevaarlijker werd. Er waren wel seizoenschommelingen (bijlage IV). December en januari waren de gevaarlijkste maanden om aan de haven te werken. Dit kwam voornamelijk door het slechte weer dat in deze periode ongenadig op de arbeiders inwerkte. Regen, sneeuw en ijs maakten de loopplanken glad, het ijskoude water onderkoelde onfortuinlijke 'duikelaars' en de vriestemperaturen verstramden de ledematen van de dokwerkers die nauwelijks konden schuilen.

Het aantal dodelijke ongevallen lag in de haven erg hoog. Volgens de statistieken van de arbeidsinspectie verongelukte gemiddeld één arbeider om de twee weken. Karel Van Isacker beweert uit de gegevens van de gezondheidsdienst te kunnen opmaken dat er wekelijks maar liefst twee dokwerkers verongelukten. Dit hoge cijfer bereikt hij voornamelijk door een onzorgvuldige interpretatie van de gegevens, want hij verwijst naar een reeks die alle slachtoffers van een 'gewelddadige dood' in de stad Antwerpen opneemt, om de arbeids-

---

<sup>23</sup> Gesprek met Hugo Rogiers (beheerder ABAS) op 13 augustus 2002, Kantoor ABAS, Grote Markt 29, Antwerpen. Stephan Vanfraechem kreeg evenmin toegang tot de archieven van de vereniging, VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. x.

<sup>24</sup> *Rapports Annuels 1907*, p. 148; *Commission chargée*, p. 3.

<sup>25</sup> *Commission chargée*, p. 2.

<sup>26</sup> *Rapports Annuels 1908*, p. 176.

ongevallen aan de haven te becijferen.<sup>27</sup> De gegevens uit de rubriek "Sterfgevallen volgens geslacht en beroep" in het *Statistisch Maandblad* zijn moeilijk te interpreteren. Er werd geen onderscheid gemaakt tussen arbeidsongevallen en andere doodsoorzaken en enkel de dokwerkers uit Antwerpen werden hierbij verrekend. Volgens deze cijfers stierven ieder jaar meer dan 100 Antwerpse dokwerkers.<sup>28</sup> De belangrijkste doodsoorzaak bij de dokwerkers was echter niet op de werkvloer te zoeken. Longtering,<sup>29</sup> longontsteking en 'organische hartziekten' velden jaarlijks tientallen havenarbeiders. Maar ook kanker kon lelijk toeslaan.<sup>30</sup> In vergelijking met de natuurlijke doodsoorzaken was het aandeel van 'gewelddadige dood' (ongeval, moord en zelfmoord) eerder gering.<sup>31</sup>

De cijfers zijn zo moeilijk te interpreteren omdat de grootte van het contingent niet bekend is. Er bestond eigenlijk ook geen 'contingent' in de strikte zin. De arbeid aan de haven was vrij voor iedereen die er wenste te werken.<sup>32</sup> In het dode seizoen zakten vele plattelandsbewoners af naar de haven om er letterlijk een graantje mee te pikken van de behandeling van goederen en scheepsvrachten. Dit was geen goede zaak voor de mannen die het hele jaar door hun brood aan de haven wensten te verdienen noch voor de onderzoeker. De industrietellingen bieden geen uitkomst. De havenarbeiders werden voor een deel opgenomen in de categorie transportarbeiders, maar hieronder vielen eveneens de spoorwegaarbeiders, tram- en busbestuurders, 'camioneurs', boodschappers enzovoort.<sup>33</sup> In de industrietelling van 1896 is wel een afzonderlijke rubriek voorzien voor "débardeurs" ('lossers'), maar de cijfers kunnen onmogelijk betrekking hebben op het hele contingent. Wellicht werden enkel de stouwersbazen die in vast dienstverband werkten, opgenomen.<sup>34</sup> De volkstellingen van 1890, 1900 en 1910 vertonen soortgelijke problemen. De dokwerkers werden op één hoop gegooid met alle andere transportarbeiders en de statistieken vatten de cijfers van het hele arrondissement Antwerpen samen.<sup>35</sup>

---

<sup>27</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 85; "Bijzondere statistiek der [...] gevallen van gewelddadige dood", in: *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst 1894-1913*.

<sup>28</sup> "Sterfgevallen volgens geslacht en beroep", in: *Statistisch Maandblad 1910-1914*.

<sup>29</sup> Door de gebrekkige medische wetenschap, werd het onderscheid tussen longkanker en TBC niet altijd gemaakt. Beide ziekten werden longtering genoemd.

<sup>30</sup> 23 gevallen in 1913. *Volksbeschrijvende Statistiek 1913*.

<sup>31</sup> *Volksbeschrijvende Statistiek 1909-1914*.

<sup>32</sup> De havenarbeid werd pas in 1928 wettelijk voorbehouden aan een beperkte groep werklieden. Wet van 27 december 1928. Zie MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 22.

<sup>33</sup> *Recensement de l'industrie 1910*, p. XXXV, 2.

<sup>34</sup> Het lijkt alsof er 7.402 ondernemingen waren van dit soort. Uit een voetnoot blijkt evenwel dat het gaat om personen en niet om bedrijven. De juiste betekenis van de cijfers is allerminst duidelijk. *Recensement Générale des industries 1896*, p. 115.

<sup>35</sup> *Population. Recensement général 1890, 1900, 1910*.

In de officieuze bronnen en de havenliteratuur wordt er met de cijfers gegoocheld alsof het rubberen eieren zijn. De schattingen voor de eerste jaren van de twintigste eeuw lopen uiteen van 10.000 tot 30.000.<sup>36</sup> De auteurs vermelden zelden of nooit op welke basis de schattingen werden gemaakt en welke arbeiders in de cijfers begrepen zijn.<sup>37</sup>

De aard van de ongevallen was erg divers. Bovenaan het lijstje met oorzaken stond de val van harde voorwerpen. Het gevaar kwam meestal van boven. Vrachten konden uit de 'lengen'\* glijden, onderdelen van hefwerktuigen konden losgeraken en naar beneden vallen, stapels goederen konden bezwijken en toevallige passanten verrassen en zoveel meer. Maar ook de arbeiders zelf ondergingen de wetten van de zwaartekracht. Geregeld vielen er dokwerkers in de scheepsruimen, op de kade of in het water. Scheepsruimen konden erg diep zijn en gevallen arbeiders werden meer dan eens met een schedelbreuk afgevoerd.<sup>38</sup> Wanneer de nek of ruggengraat van de ongelukkige niet gebroken werd door de scheepsbodem of kasseien, kwam de arbeider in het water terecht, waar hij zich ondanks zijn zware gereedschap drijvende moest houden tot er hulp kon worden aangereikt. De Schelde werd een groot zeemansgraf, want ieder jaar stikten tientallen dokwerkers in haar water.<sup>39</sup> Verder konden de havenarbeiders getroffen worden door slingerende lasten, bewegende machineonderdelen, rijdende voertuigen, en zoveel meer. De commissie die in 1903 belast werd met het onderzoek naar de veiligheidsmaatregelen aan de haven, stelde aan de hand van 414 ongevallen een hiërarchie op van meest voorkomende ongevallen. De lijst is echter onvolledig en door de geringe steekproef enigszins vertekend.<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Van Isacker schat het contingent tegen het einde van de negentiende eeuw op 10.000. De commissie voor de arbeidsveiligheid aan de haven meende dat er in 1905 maar liefst 30.000 dokwerkers dagelijks aan de haven werkzaam waren. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 59; *Commission chargée*, p. 3.

<sup>37</sup> Ter illustratie van het ongeoorloofd omspringen met cijfermateriaal een passage uit SCHOKKAERT, *De Nationalestraat*, p. 121. De auteur beweert dat rond 1900 meer dan 5.000 man aan de Antwerpse haven werkzaam waren, maar zeven regels verder schrijft dezelfde auteur dat kort na de oprichting van de *Onpartijdige Dokwerkersbond* in 1898 reeds 10.000 havenarbeiders aangesloten waren. Dergelijke verschillen moeten nader toegelicht worden.

<sup>38</sup> In 1905 stierven 7 arbeiders door een schedelbreuk na een val in het ruim. In 1906 waren er dat 8 en in de daaropvolgende jaren vonden steeds ten minste zes arbeiders de dood op de bodem van een schip. *Rapports Annuels 1905-1913*.

<sup>39</sup> In het Noorderverbandhuis alleen werden jaarlijks een twintigtal 'verstikten' binnengebracht. "Noorderverbandhuis" in: *Gemeentebld. Aanhangsel 1, 1890-1914*. In elke jaargang werden de cijfers van de tien vorige jaren opgenomen.

<sup>40</sup> *Commission chargée*, p. 5.

Val van voorwerpen	42,5 %
Val van personen	23,7 %
Onvoorziene bewegingen	8,2 %
Slingering van hangende voorwerpen	2,9 %
Radarwielen en machines in het algemeen	2,2 %
Breken van een hechtingsmiddel	2,2
Beweging van schepen en diverse oorzaken	2,6 %
Onbekende oorzaak	15,7%

Doorheen dit werk wordt dieper ingegaan op de oorzaken en achtergronden van deze en andere ongevallen.

De aard van de letsels was eveneens erg divers. Wonden en kneuzingen kwamen het meeste voor en namen meer dan 80 % van de kwalen tot hun rekening.<sup>41</sup> Breuken van zowat alle ledematen (inclusief schedel) kwamen op de tweede plaats, gevolgd door ondermeer verstikking door verdrinking en brandwonden.

De meeste ongevallen gebeurden op één van bovenstaande manieren, maar sommige arbeiders waren erg inventief bij het verongelukken. Zo was er een invalide 'winchman'\* die met zijn houten been tegen de afsluitklep van de stoomlier stootte, waardoor de machine onverwacht in werking schoot. De ongelukkige werd aan zijn kleren, die verstrikt geraakten tussen de trommel en de kabel van de lier, naar voor getrokken en overleed aan een schedelbreuk.<sup>42</sup> Soms stierf een dokwerker erg onverwacht, zoals de man die bezweek nadat hem was meegedeeld dat zijn been moest worden afgezet.<sup>43</sup> In 1906 werd er zelfs een havenarbeider gevelde door een zonnesteek.<sup>44</sup> Minder ernstige verwondingen konden tetanus veroorzaken en zo met enige vertraging de dood van de arbeider bewerkstelligen.<sup>45</sup> Elk zwaar arbeidsongeval was een tragische gebeurtenis. Achter iedere statistische eenheid schuilt een drama voor de getroffen dokwerker, zijn gezin en zijn kameraden.

---

<sup>41</sup> Berekening aan de hand van de gegevens uit "Noorderverbandhuis" in: *Gemeentebld. Aanhangsel 1, 1890-1914*.

<sup>42</sup> *Rapports Annuels 1912*, p. 149.

<sup>43</sup> Het verslag van de arbeidsinspectie is hier niet echt duidelijk. De franse tekst luidt: "(...) il a succombé après que l'amputation du membre [la main] eut été rendue nécessaire." De man bezweek dus vóór de amputatie, want anders zou er gestaan hebben dat hij aan of na de amputatie overleed. Uit de zin zelf is dit niet af te leiden. *Rapports Annuels 1912*, p. 150.

<sup>44</sup> *Rapports Annuels 1906*, p. 130.

<sup>45</sup> *Rapports Annuels 1909*, p. 177; *Rapports Annuels 1912*, p. 150; *Rapports Annuels 1913*, p. 176;





## HOOFDSTUK I: TANDPIJN EN KIPPENVLEES: DE VISIE VAN DE DOKWERKERS OP DE GEVAREN VAN HUN ARBEID

*"Men breekt zoo licht een arm of een been, men heeft de kans om de ribben te kraken, geplet te worden tusschen de buffels van wagons, duizelig neer te stuiken in een openliggend luik, de nek of ruggegraat gebroken of de hersenpan kapot gespleten tegen ijzeren schuttingen en bindsels. Maar men moest er niet aan denken, dat deugde niet zoo te peinzen op gevaar en onheil."*

(Lode Baekelmans, *De Doolaar en de Weidsche stad*)

### "Het slagveld van den arbeid": risico als levensstijl

Jaarlijks overkwam zo'n tien procent van het contingent dokwerkers een arbeidsongeval,<sup>1</sup> een percentage waarmee de havenarbeid als één van de gevaarlijkste industriële ondernemingen werd geklasseerd.<sup>2</sup> De Nederlandse 'Ongevallenwet' deelde alle bedrijven in veertien 'gevaarenklassen' in. Het laden en lossen van schepen werd in categorie X geplaatst. Enkel bouwbedrijven, ondernemingen met krachtwerktuigen of zware machines en enkele chemische nijverheden scoorden hoger op de 'gevaarschaal'.<sup>3</sup> Op de één of andere manier moesten de dokwerkers leren leven met het risico en het besef dat zij wel eens het volgende slachtoffer konden zijn. Maar het waren niet alleen de arbeiders die leden onder de veelvuldige gevaren. De dokwerkersvrouwen wachtten elke avond in spanning de thuiskomst van hun echtgenoten af. Aangezien de arbeid aan de haven heel onregelmatig was, gebeurde het met de regelmaat van de klok dat dokwerkers niet op het verwachte tijdstip thuis kwamen. De reden hiervoor lag meestal bij het overwerk. Dit was positief, want overwerk betekende

---

<sup>1</sup> *Commission chargée*, p. 3.

<sup>2</sup> GREEN, *The work process*, p. 575; JANSEN, "De wil der bazen", p. 64.

<sup>3</sup> FOKKER, *Ongevallenwet 1901. Tweede gedeelte. Tweede stuk. Koninklijke besluiten en ministeriële schikkingen*, p. 44-71.

extra loon. Soms was de oorzaak van het oponthoud echter te vinden in het stamcafé van de dokwerker, hetgeen de vrouwen over het algemeen minder waardeerden. Maar nagenoeg alle dokwerkersvrouwen vreesden de komst van de wijkagent die zijn klak afnam om te zeggen dat hun man een ongeval was overkomen.<sup>4</sup>

De dokwerkers zelf schenen niet erg in te zitten met de grote kans op ongelukken. Meer nog, het was een aspect van de havenarbeid om troost op te zijn. De havenarbeiders ontleenden hun eigenheid en mentaliteit voor een groot deel aan de risicofactor. Annelies Melis koppelt in haar licentiaatverhandeling de fysiek zware en gevaarlijke arbeid aan de lichamelijke, die zij beschouwt als één van de kenmerken van de 'dokwerkerscultuur'.<sup>5</sup> De verhandeling situeert zich weliswaar in de hedendaagse tijd (1960-1980), maar aan de dokwerkersmentaliteit was niets fundamenteel veranderd sinds de negentiende eeuw. Risico was een levensstijl voor de mannen van de haven. Elke havenarbeider kende het gevaar waaraan hij zich dagelijks blootstelde en vaak uit eerste hand. Wie het geluk had zelf van een ongeval gespaard te blijven, had wellicht een collega of kameraad bij de arbeid verloren.

Het woord 'kameraad' wordt hier niet toevallig gebruikt. 'Kameraadschap' is niet zomaar te herleiden tot vriendschap of collegialiteit. Het leven van de dokwerker lag letterlijk in de handen van zijn lotgenoten. Een verkeerde handeling van één van de arbeiders kon voor elk lid van de ploeg noodlottige gevolgen hebben.

De ploeg\* was de basiseenheid van de arbeidersstructuur aan de haven. De omvang en samenstelling van de ploegen verschilde naargelang de aard van de behandelde goederen. Stouwersploegen telden doorgaans dertien man: zes in het ruim van het schip, één bij het luik en zes aan wal,<sup>6</sup> maar ook 'stellingen' (ploegen) van tien werklieden waren niet ongewoon.<sup>7</sup> De ploegen van de houtnaties bestonden slechts uit vijf of zes arbeiders.<sup>8</sup> De arbeiders die regelmatig aan de haven hun brood verdienden (de vaste en los-vaste dokwerkers), werkten meestal in vast ploegverband. Ze lieten zich als voltallige ploeg aanwerven door de forelieden\*, die op deze manier verzekerd waren van een goed samenwerkende en dus

---

<sup>4</sup> In het voorbeeld dat hier impliciet wordt aangehaald is het de moeder van Mol die ongerust is over haar zoon. Het was de eerste maal dat Mol moest overwerken en net op dat ogenblik werd er een lijk uit het water gevist dat aan de beschrijving van Mol voldeed. MOL, *Memoires*, 46-47.

<sup>5</sup> MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 127-128.

<sup>6</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 74.

<sup>7</sup> "Dokwerkersbelangen", in: *De Dokker*, 8 (3 januari 1903), p. 3. Voor de mechanisatie van de havenarbeid vanaf de jaren 1960, werkten veertien man in een ploeg. Vandaag zijn er dat nog slechts vijf. Zie: MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 113.

<sup>8</sup> ASAERT, "De Antwerpse naties" p. 194.

efficiënte ploeg. De foreman hield tijdens het werk toezicht over de ploeg die hij had aangeworven. Het was een erg gesloten groep en voor nieuwelingen was het niet gemakkelijk om in zo'n ploeg binnen te geraken.<sup>9</sup> Enkel indien er een lid van een bestaande ploeg wegviel (door ziekte, ongeval of een andere reden), kon een nieuwkomer aan de groep worden toegevoegd, hetzij voor een korte tijd, hetzij permanent. Soms werd een lid van de ploeg echter niet vervangen door een andere arbeider, maar door extra inzet van de overige ploegleden, die dan het overschietende loonbriefje onder elkaar verdeelden.<sup>10</sup>

Binnen de ploegen bestond er een grote solidariteit. Vermoeide of zelfs dronken 'ploegmaten' mochten van hun kameraden wel eens, zonder hiervoor een deel van het loon te verspelen, een tijdje op adem komen of hun roes uitslapen, terwijl de anderen dubbel werk leverden.<sup>11</sup> Voor de dokwerkers was het ook veiliger om een vermoeide ploeggenoot zijn broodnodige rust te gunnen, dan hem met slaapogen verder te laten werken, waardoor de hele ploeg in gevaar kwam. Wanneer er over de saamenhorigheid van de dokwerkers wordt gesproken, dan gaat het voornamelijk om deze solidariteit tussen een beperkte groep bekenden. Van solidariteit binnen de hele 'dokwerkersgemeenschap' was in de negentiende eeuw geen sprake.<sup>12</sup>

De veiligheid van de hele ploeg was afhankelijk van de bekwaamheid en bewegingen van haar leden. De dokwerkers moesten volledig op elkaar zijn ingespeeld om zo te weten wat ze van de anderen konden verwachten.<sup>13</sup> Het inzetten van 'casuals' (losse arbeiders) was een belangrijke oorzaak van vele arbeidsongevallen.<sup>14</sup> Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de ploegen liever het werk van een (tijdelijk) weggevallen kameraad onder elkaar verdeelden dan een nieuweling in de rangen op te nemen. Het extra loonbriefje was mooi meegenomen.

Een goed samenwerkende ploeg reduceerde op deze manier enigszins het risico van de arbeid. Maar een goede verstandhouding met de ploeggenoten was niet voldoende. De dokwerkers waren eveneens met lijf en leden afhankelijk van andere arbeiders, zoals de kraanmannen. Zij konden niet zien wat er benedendeks gaande was en moesten blindelings vertrouwen op de signalen van de gatman\*. Deze laatste stond voorovergebogen naast het scheepsgat waaruit werd gelost en deed teken aan de kraanman wanneer een last kon worden opgehaald of neergelaten. Elk foutje van de kraanman, hetzij een aarzeling, een verkeerde beweging van de

---

<sup>9</sup> Voor de hedendaagse tijd werd dit goed aangetoond door Annelies Melis: MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 69.

<sup>10</sup> Deze praktijk werd ook wel 'uitsparen' of 'verdubbelen van functies' genoemd. VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 60; *Het dokwerkersbelang* 1 (17 juni 1899), p. 2.

<sup>11</sup> Zie onder ander MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 118.

<sup>12</sup> Dit kwam erg duidelijk tot uiting tijdens de havenstakingen. Zie verder.

<sup>13</sup> ANDERSEN, *Danish dock workers*, p. 23.

<sup>14</sup> Zie ondermeer WEINHAEUER, "Dock labour in Hamburg", p. 503.

kraan of een verkeerde inschatting van de afstand, kon tot gevaarlijke situaties leiden. Lasten begonnen te slingeren, arbeiders geraakten geplet tussen de last en de scheepswand en zoveel meer.

Hoewel ze ook aan de haven werkten, waren de kraanmannen geen dokwerkers *pure sang*. Ze behoorden tot het stadspersoneel en hadden bijgevolg een vaste betrekking. Hun arbeidssituatie verschilde grondig van die van de dokwerkers op kaai of schip. Samenhorigheid tussen stouwers- of natiegasten en kraanmannen was dan ook problematisch.

Tot hiertoe heb ik een vrij gunstig beeld geschetst van een goed samenwerkende, solidaire dokwerker, die op de veiligheid van zichzelf en zijn hele ploeg bedacht was. Aan brekende kettingen en levensgevaarlijke 'gangen'\* kon hij echter niets verhelpen en protesteren tegen de 'bazen' stond in vele gevallen gelijk met vrijwillig ontslag. Maar soms hadden de arbeiders zelf deel aan het hoge risico. De 'bazen' schoven graag de schuld voor de talrijke ongevallen in de schoenen van de dokwerkers.<sup>15</sup>

Roekeloosheid en 'stoerdoenerij' worden regelmatig als de voornaamste boosdoeners vermeld. 'Stoerdoenerij' kan volledig op de schouders van de dokwerkers worden gelegd, of althans op die van de 'dokwerkersmentaliteit'. Met 'stoerdoenerij' worden de handelingen bedoeld, die als doel hebben de anderen te imponeren door nodeloos risico's te nemen. Een bekend voorbeeld zijn de wedstrijden, zoals het dragen van een zak van 50 kg van de Groenplaats tot de Wilrijkse kaai, die gehouden werden tussen buildragers.<sup>16</sup> In hun koppigheid weigerden vele dokwerkers op te geven, waardoor ze fysiek gebroken werden. In de dagelijkse praktijk kwam waaghalzerij eveneens frequent voor. Tijdens woordenwisselingen of pogingen de anderen te overtreffen, werd er gewed om wie de zwaarste last kon tillen. "Een zak cement (50 kg.)? Pfff, ik pak er twee. En de derde zei: 'k kan er wel drie pakken ... en die pakte er drie'".<sup>17</sup> Dit kan onschuldig lijken, en dat was het ook in vele gevallen, maar dergelijke praktijken verhoogden wel het risico. Om het snelst, om het meest, om het zwaarst; de veiligheid moest wijken voor het aanzien. Dit idee van de stoere, opscheppende dokwerker mag evenwel niet overtrokken worden. Uit de oude beelden van het stadsarchief die werden gebundeld in de video "Antwerpen teruggespoeld", blijkt integendeel een zekere ingetogenheid van de dokwerkers tijdens hun werk, een gelatenheid en berusting onder de zware lasten die ze

<sup>15</sup> Zie bijvoorbeeld JANSEN, "De wil der bazen", p. 65-66.

<sup>16</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p. 124.

<sup>17</sup> Leo Verbeeck, in: DEGROOTE, *Antwerpen teruggespoeld. Aflevering 4. Een eeuw lang sjouwen...*

torsten.<sup>18</sup> Hoewel imponeren en opscheppen belangrijke onderdelen waren van de havencultuur, was het niet de regel. Het werk was zo afmattend dat er schijnbaar gedachteloos werd doorgewerkt in een ritme en routine die niet verstoord mochten worden.

De roekeloosheid was een tweede aspect waarop ik wil wijzen. Roekeloosheid heeft, in tegenstelling tot de 'stoerdoenerij', niet de intentie te imponeren, maar komt voornamelijk voort uit de poging het werk zo vlug mogelijk af te handelen. Dit gebeurde om de 'bazen' goedgezind te zijn en zo het werk voor de volgende dagen te verzekeren, maar ook omdat de lonen soms werden uitbetaald per taak of behandelde eenheid en niet per dag of uur. Dit was het geval voor de koolmannen, die nagenoeg altijd in '*entreprise*'\* werkten.<sup>19</sup> Maar ook bij de graanmannen werd het loon soms berekend naargelang het aantal zakken de buildragers versjouwden. Dit kwam de arbeiders financieel gewoonlijk ten goede, maar voor dit hogere loon werden grotere risico's gelopen. Arbeiders die in *entreprise* werkten, vergden het uiterste van hun krachten, maar waren dikwijls slordig en verwaarloosden hun veiligheid door slecht te 'stellen'\* of de goederen in wankelende stapels neer te zetten.<sup>20</sup>

Het was in ieders belang dat de goederen zo snel mogelijk werden behandeld. Antwerpen ging er prat op de snelste dokwerkers te hebben van heel Europa.<sup>21</sup> De snelheid was een troef in de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen. Een goede concurrentiepositie betekende veel schepen en veel schepen betekenden veel werkgelegenheid aan de haven. De ploegbazen herinnerden de dokwerkers graag aan het belang van een vlotte behandeling van goederen en vloekten en tierden als het werk niet naar hun zin verliep. Een oponthoud uit veiligheidsoverwegingen (wegduiken voor een last die vervaarlijk slingerde, even wachten tot een voorganger de wankelende 'gang' had verlaten en zomeer) werd niet geapprecieerd en kon, in de mate van het mogelijke, beter vermeden worden.<sup>22</sup>

Maar soms wilden de dokwerkers zelf te snel zijn, vooral wanneer het werk er op zat en de arbeiders zo vlug mogelijk naar huis wilden gaan. De arbeiders die schepen behandelden in het midden van de stroom of dokken omdat er aan de kade geen plaats was, wensten allen de eerste boot richting wal te halen, wat tot gevolg had dat meer dan één dokwerker tussen de twee schepen in het water viel of onder het getrek en geduw verwondingen opliep.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup> DEGROOTE, *Antwerpen teruggespoeld*.

<sup>19</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 18-19.

<sup>20</sup> ASAERT, *De Antwerpse naties*, p. 195.

<sup>21</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 31. De Rotterdamse dokwerkers meenden insgelijks dat zijzelf de snelsten waren. MOL, *Memoires*, p. 107.

<sup>22</sup> MOL, *Memoires*, p. 55.

<sup>23</sup> JANSSEN, "De wil der bazen", p.66.

Een hoog werktempo kon enkel worden bereikt door een zekere routine. Ik heb eerder al gewezen op de schijnbare gedachtenloosheid waarmee vele dokwerkers hun werk vervulden. Hiermee wordt bedoeld dat de dokwerkers niet steeds aan het gevaar dat hun boven het hoofd hing konden of wilden denken. Het zou psychologisch niet haalbaar zijn om alle gevaren in overweging te nemen, zonder de haven de rug toe te keren. Een dokwerker die te erg begaan was met zijn veiligheid, kon het werktempo niet halen of verdronk in zijn paniek. Ik zou daarom de risico's die de havenarbeiders 'vrijwillig' namen, willen karakteriseren als een 'berekende roekeloosheid'. Berekenend in de zin dat ze zich ten volle van de gevaren bewust waren (tenminste in het achterhoofd) en roekeloos omdat ze hun zorgen hieromtrent ter zijde schoven om 'normaal' te kunnen functioneren tijdens hun werk.

Het resultaat van dit alles weerspiegelde zich in brekende kettingen en omvallende kranen, die het onder het gewicht van te zware lasten begaven<sup>24</sup> of vallende arbeiders die hun benen niet meer konden volgen onder het torsen van veel te zware zakken. "Dikwijls scheen het wel," zo stelde Hein Mol in zijn memoires, "alsof de arbeiders blind waren voor het gevaar waarin zij door hun eigen toedoen vaak verkeerden". Na een zwaar ongeval werd het werk gewoon hervat. "Het voortdurende gevaar en het ruwe bedrijf", vervolgde Mol, "maakte de havenarbeiders onverschillig en vaak onmenselijk".<sup>25</sup> De Nederlandse historicus Tony Jansen vergelijkt de arbeidsongevallen met natuurverschijnselen. Ze komen nu eenmaal voor en je kan er niets aan doen.<sup>26</sup>

Naast de 'berekende roekeloosheid' hadden de havenarbeiders nog een andere vluchtheuvel om hun angsten te kanaliseren, met name alcohol. Geestrijke dranken hielpen de drukkende lasten waaronder de dokwerkers dagelijks gebukt gingen, te verlichten. De zware fysieke, en hiermee samenhangend psychologische druk van de arbeidsomstandigheden, moesten met alcohol worden doorgespoeld. *'Drinking became widespread as a physical response to the emotional demands exerted by the harsh and hazardous conditions of work'*, aldus havenhistoricus David De Vries.<sup>27</sup> Alcohol hield de dokwerkers op de been. "Zeven borrelkens hadden zijne standvastigheid vernieuwd (...)", schreef Lode Baekelmans in *De*

---

<sup>24</sup> Zo viel in 1907 een boordkraan met een hefvermogen van 1500 kg omver nadat ze werd beladen met een 'kas machinerie' van 2641 kg. "Een feit van belang", in: *De Dokwerker*, 5 (december 1907), p. 2. Zie ook MOL, *Memoires*, p. 56.

<sup>25</sup> MOL, *Memoires*, p.56-57.

<sup>26</sup> JANSEN, "De wil der bazen", p.64.

<sup>27</sup> DE VRIES, "The image of dock labour", p.702.

*Doolaar en de Weidsche stad.*<sup>28</sup> Zelfs de commissie die gelast was met het onderzoek naar de veiligheid aan de Belgische havens, merkte op dat de havenarbeiders zich kunstmatig staande hielden met alcohol.<sup>29</sup> Het hielp gevaren te vergeten en problemen tijdelijk te ontvluchten en dat was meer dan nodig om niet onder de druk en angst te bezwijken.<sup>30</sup>

Drankgebruik was natuurlijk een *misbruik*, want het kon tot gevaarlijke situaties leiden. Het reactievermogen verminderde, het zicht ging achteruit, inschatten van afstanden werd moeilijker en de stabiliteit, die zo noodzakelijk was, kreeg een flinke deuk. De drank was echter niet uit de haven te verdrijven zonder een grondige wijziging van de arbeidsomstandigheden door te voeren. Alcohol was het enige middel dat de dokwerkers hadden om de pijn te verzachten die bij de arbeid in de haven hoorde. Drank was een deel van havencultuur. Om hieruit te besluiten dat de havenarbeiders dronkaards waren, is een cliché en niet correct. Nicholas Winkeler, de verslaggever van een commissie die ingesteld werd door het Studiekomitee Vrede Hoogstraat om de situatie aan de haven te bestuderen, riep de burgers op de zwijmelende dokwerkers niet te beschimpen, maar hen te beklagen.<sup>31</sup> Er waren dronkaards bij – en soms was het hen te vergeven – maar dat mag niet worden veralgemeend.<sup>32</sup>

Vermoeidheid had ongeveer dezelfde symptomen als alcohol. Door de lange werktijden en zware, fysieke arbeid, ging de concentratie van de dokwerkers sterk achteruit. In tegenstelling tot het drankgebruik, hadden de havenarbeiders hier zelf niet altijd iets tegen in te brengen, hoewel sommige dokwerkers het als een gunst ervaarden om in één trek het equivalent van een weekloon te verdienen. 'Werkdagen' van 24 of 48 uur waren beslist geen uitzondering.<sup>33</sup> In Rotterdam werden zelfs monsterwerktijden van 70 uur genoteerd.<sup>34</sup> De bazen weigerden in sommige gevallen de arbeiders naar huis te sturen of te vervangen voor de taak afgehandeld was. Om geen tijd te verliezen met een nieuwe aanwerving, moest een boot door één ploeg worden gelost. Hierbij vergaten de 'bazen' dat de rendabiliteit van de arbeidskrachten

---

<sup>28</sup> BAEKELMANS, *De Doolaar*, p. 98.

<sup>29</sup> *Commission chargée*, p. 26.

<sup>30</sup> JANSEN, "De wil der bazen", p.40.

<sup>31</sup> WINKELER, p. 36.

<sup>32</sup> Nicholas Winkeler merkte op dat de havenarbeiders uit de randgemeenten van de stad minder dronken dan de "stadsche dokwerkers". Annelies Melis toonde voor de hedendaagse tijd aan dat niet alle dokwerkers geboren drinkebroeders waren. Ze wijst echter op de bovenmaatse alcoholconsumptie van de negentiende-eeuwse havenarbeiders, maar dat is wellicht enigszins overdreven. WINKELER, *Grieven*, p. 25-26; MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 124-126.

<sup>33</sup> *Commission chargée*, p. 26.

<sup>34</sup> MOL, *Memoires*, p. 32.

zienderogen achteruit ging, waardoor alsnog veel kostbare tijd verloren ging.<sup>35</sup> Vermoeidheid sloeg ongenadig toe en de dokwerkers moesten meer en langer rusten dan normaal, winchlieden vielen in slaap achter hun machine "en draaiden ledige ertsbakken op zonder er iets van te merken."<sup>36</sup>

Hein Mol noemt de haven terecht "het slagveld van den arbeid".<sup>37</sup> Niet omdat er zoveel werd gevochten (wat veel mensen graag zouden geloven), maar doordat de arbeiders, in de omgang met de talrijke gevaren die hen omringden, flirtten met de dood. Net als soldaten hadden zij een ware doodsverachting of juist, konden zij hun angst voor kwetsuren en ongevallen opzij zetten en ondergeschikt maken aan het vergaren van een zo groot mogelijk loon.

### **Bibbergeld: meer risico, meer loon**

Er is iets paradoxaal in de omgang met gevaar aan de haven. Het lijkt eerder een positief effect te hebben gehad op de vorming van een soort dokwerkerscultuur, dan een afweerreactie te hebben gestimuleerd.<sup>38</sup> Moest het gevaar verdwenen zijn, dan waren de dokwerkers geen dokwerkers meer. Ze waren trots dat ze dagelijks de gevaren trotseerden. Het was hun eer, hun leven. Door hun zelfzekere houding tegenover het gevaar, onderscheidde de mannen die al jaren aan de dokken werkten zich van de nieuwelingen, die nog moesten leren omgaan met de risico's. Deze overwegingen zijn uiteraard nogal pover om het gebrek aan verzet tegen de omstandigheden aan te duiden, temeer daar de vorming van een mentaliteit of cultuur niet erg expliciet gebeurt en meestal pas na de feiten wordt geconstateerd. Er waren nog heel wat andere en pragmatischer redenen om de gevaren te ondergaan, eerder dan ze te verdrijven.

Vóór het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd de arbeidsduur niet door wettelijke bepalingen beperkt. Wel waren de werktijden voor 'normale' werkdagen vastgelegd en werd er in de zomer negen en in de winter acht en een half uur gewerkt. De ondernemers namen het evenwel niet zo nauw met dit uurschema en de dokwerkers kozen er zelf voor zo lang mogelijk (betaald) aan het werk te blijven.<sup>39</sup> Lange werktijden zorgden echter voor vermoeide werklieden. Concentratieproblemen en verminderde waakzaamheid bedreigden de arbeiders tijdens het afmattende werk. Hoewel het risico vergrootte naarmate de oogleden zwaarder

---

<sup>35</sup> JANSSEN, "De wil der bazen", p.62.

<sup>36</sup> MOL, *Memoires*, p. 32.

<sup>37</sup> MOL, *Memoires*, p.55.

<sup>38</sup> DE VRIES, "the image of dock labour", p.687.

<sup>39</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 74-75.



werden, waren de meeste dokwerkers niet gekant tegen werktijden. 24 Of 32 uur werken betekende loon en werkzekerheid voor een equivalent van drie of vier dagen. Voor een dergelijke zekerheid hadden de dokwerkers graag wat extra risico over. In een systeem van '*casual labour*'\* was dit geen overbodige luxe. Dagelijks moesten de dokwerkers zich in de vroege uurtjes naar de aanwervingsplaatsen begeven (veelal buiten, in de open lucht of in een herberg), waar ze de aandacht van de forelieden moesten zien te trekken om aangeworven te worden. Aangezien het aanbod van werklieden meestal groter was dan de vraag, dropen vele dokwerkers na de aanwerving af naar de '*Luien Hoek*'\* (tussen het Bonapartedok en Willemdok), in afwachting van een volgende aanwerving.<sup>40</sup>

De meningen over de duur van de arbeid onder de dokwerkers (en heden onder historici) waren echter verdeeld. Enerzijds waren de dokwerkers bereid lange werktijden te aanvaarden, aangezien dit een goed loon verzekerde, maar anderzijds wilden zij regelmatigere uren, ook al verdienden ze hierdoor minder.<sup>41</sup> De belangen van de verschillende groepen dokwerkers liepen hier ook erg uit elkaar. Vooral de arbeiders die in '*entreprise*' werkten, gingen zolang door met arbeiden als hun lichaam het toeliet. De vaste mannen deden het over het algemeen rustiger aan en hadden ook regelmatigere uren.<sup>42</sup>

Het loon was de voornaamste drijfveer voor het handelen van de havenarbeiders. Hoewel de dokwerkers per uur meer verdienden dan de meeste andere arbeiders in Antwerpen, viel hun jaarloon erg laag uit. Dit kwam voornamelijk door de lange periodes van 'technische werkloosheid' door een gebrek aan trafiek en het systeem van '*casual labour*', waardoor de dokwerkers geen vast werk hadden en niet verzekerd waren van inkomsten. De Antwerpse havenarbeiders waren arme lui die kleine kamertjes bewoonden en "*Patatten met ajuinsaus en boterhammen met margarine*" aten.<sup>43</sup> Het was dus bijna rationeel te noemen dat de havenarbeiders risico's namen om hun loon veilig te stellen. Ondervoedde arbeiders konden onmogelijk zware lasten torsen, waren vatbaar voor ziekten en riskeerden tijdelijk buiten strijd te geraken. De dokwerkers verkozen dan ook de risico's van de havenarbeid boven de zekerheid van de ondervoeding voor hen en het hele gezin.

---

<sup>40</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 36.

<sup>41</sup> T. JANSEN, "De wil der bazen", p.57.

<sup>42</sup> N. WINKELER, *Grieven*, p. 18.

<sup>43</sup> "Een Ziekenkas", in: *De Dokwerker*, 5 (december 1907), p. 2.

**"Vuile boter en rotte visch": de vakbonden aan de haven**

De 'kortzichtigheid' van de havenarbeiders was onvermijdelijk, gezien het gebrek aan middelen en het schaarse loon waarvan ze afhankelijk waren. Het was niet eenvoudig de grote massa arbeiders aan te zetten om voor de verbetering van hun situatie te ijveren. De prille vakbonden ondervonden dit aan den lijve. Wanneer ze erin slaagden om enkele dokwerkers aan hun kant te krijgen, kwamen ze niet verder dan de eis voor een hoger loon. In de negentiende eeuw bleven de vakbondsleiders roependen in de woestijn, die het olifantenvel van de Antwerpse dokwerkers niet konden doorboren.

Het is geenszins mijn bedoeling een technische beschrijving te geven van het ontstaan van de vakbonden in de Antwerpse haven. Hoewel de eerste stappen van de beroepsorganisaties erg belangrijk zijn voor een goed begrip van de arbeids- en arbeiderssituatie in de negentiende eeuw, zou het ons te ver leiden om daar te diep op in te gaan. Enkele krachtlijnen moeten volstaan.

In de internationale literatuur komt geregeld het uitzonderlijke militante karakter van de zelfbewuste en naar vrijheid strevende havenarbeiders aan de orde.<sup>44</sup> *"Dockers were among the most militant of workers"*, schreef Jessie Schisholm in de reeds ter sprake gebrachte bundel *Dock Workers. International explorations in Comparative Labour History*.<sup>45</sup> In Londen werden de dokwerkers beschouwd als de *'storm troopers'* onder de arbeiders en als een belangrijke kracht bij de vorming van vakverenigingen.<sup>46</sup> De Antwerpse dokwerker bleef daarentegen ver van de barricaden. Er waren wel spontane acties die voor een beperkte tijd de werkzaamheden op een schip lam legden (een schip laten 'vlaggen\*'), maar van enige coördinatie was amper iets terug te vinden. De bronnen spreken éénduidige taal. De Antwerpse dokwerker was nauwelijks tot organisatie te bewegen. Hoezeer de verschillende ideologische groeperingen ook probeerden, de havenarbeiders bleven, zeker vóór 1900, apathisch en enkele uitzonderingen niet te na gesproken, bleef elk engagement onder hen uit. Volgens Winkeler waren in 1898 slechts 800 van de 25.000 dokwerkers die Antwerpen rijk was, aangesloten bij één van de moeizaam uit de grond gestampte vakverenigingen.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Over deze thematiek zie onder meer VANFRAECHEM, "The antwerp docker".

<sup>45</sup> CHISHOLM, "Waterfront conflict", p. 711.

<sup>46</sup> MANKELOW, "The port of London", p. 383-384.

<sup>47</sup> Hoewel het verslag van Winkeler in een redelijk nuchtere taal is opgesteld en de situatie eerder objectief analyseert, is hij met zijn cijfermateriaal niet consequent. Dat er 800 verenigden waren, kan de waarheid benaderen, maar over de totale getalsterkte geeft hij twee afwijkende schattingen (respectievelijk 25.000 en 30.000). WINKELER, *Grieven*, p. 8 en 23.

Hoewel de dokwerkers aanvankelijk niet geïnteresseerd waren, werden reeds voor de eeuwwisseling verschillende 'vakbonden'<sup>48</sup> opgericht om de havenarbeiders uit hun schelp te jagen. De onpartijdige 'Knopkensbond', de socialistische 'Kruiskensbond', de liberale dokwerkersbond 'Help U Zelve' en de Christelijke 'Vredes' met afdelingen voor dokwerkers zijn wellicht de belangrijkste voorbeelden. Alleen de in 1898 opgerichte *Onpartijdige Dokwerkersbond* (Knopkensbond) werd een succes, met een ledental van weldra zo'n 10.000 man.<sup>49</sup>

De getalsterkte van de verschillende vakverenigingen is nauwelijks te achterhalen. De cijfers die in de bronnen en de literatuur verschenen, zijn slechts gissingen en spreken elkaar meestal tegen. Noch de literatuur, noch de bronnen vermelden de juiste betekenis van de cijfers. Het ledental van de *Onpartijdige Dokwerkersbond* dat Schokkaert aangeeft, is wellicht overdreven. Het valt in elk geval niet te verzoenen met de 800 verenigden waar Winkeler het over heeft. Maar hoewel deze laatste als tijdgenoot de situatie persoonlijk kon bekijken, zat hij niet noodzakelijk dicht bij de waarheid. Ook over de achterban van de 'Kruiskensbond' bestaat onenigheid. *De Dokker*, het orgaan van de "*Internationale Dock & River Workers' Union*" (Kruiskensbond), schatte het ledental van de eigen organisatie in 1899 op 2000. Zielens meende dat er in datzelfde jaar maar liefst vijf keer zoveel waren.<sup>50</sup>

Heden ten dage zijn er nauwelijks nog archieven van de eerste vakbewegingen terug te vinden. Het enige waar onderzoekers op terug kunnen vallen, zijn ramingen of mededelingen van de vakbondsleiders zelf. De eerste zijn slechts een slag in het water en de tweede zijn gekleurd door de propagandistische doeleinden van de bondsleiding. Het is misschien beter de bestaande cijfers te laten voor wat ze zijn, tot de betekenis ervan duidelijk is.

De opkomende vakbewegingen werden in hun groei gestoord door de mislukte staking van december-januari 1900-1901, waarbij de arbeiders 50 % van de toeslag voor zondag- en

---

<sup>48</sup> Ik gebruik de termen *vakbond*, *vakvereniging* en *vakbeweging* als synoniemen en in een ruime betekenis. In de negentiende eeuw werd er geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten arbeidersverenigingen. Zo kunnen de Christelijke Vrede's bezwaarlijk echte 'vakbonden' genoemd worden. Ze hielden zich voornamelijk bezig met onderlinge bijstand, maar hun werking liep voor een groot deel parallel aan die van de andere vakverenigingen. Zie: VANFRACHEM, "The antwerp docker", p. 126.

<sup>49</sup> Zoals in de inleiding werd aangehaald, is voorzichtigheid met dergelijke cijfers geboden. SCHOKKAERT, *De Nationalestraat*, p. 121.

<sup>50</sup> *De Dokker*, 1 (15 november 1902), p. 1 en ZIELENS, *Havenarbeidersbond*, p. 11. Zie ook VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 76.

nachtarbeiders verloren zagen gaan.<sup>51</sup> Nagenoeg alle bestaande vakbonden bloedden dood of kwamen in een zware coma terecht.<sup>52</sup> De slechte toestand waarin het vakbondswezen zich bevond, werd nog verscherpt door de oprichting van de *Algemeen Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen* in 1901.<sup>53</sup> Deze *Hoerenbond* bood de aangesloten leden tal van materiële voordelen en zekerheden, in ruil voor paternalisme en het afstaan van het stakingsrecht. Officieel heette deze vereniging de samenwerking en verstandhouding tussen patroons en arbeiders te verbeteren, maar de dokwerkers, en vooral de enkele gesyndiceerden die nog overschoten, zagen er niets anders in dan een organisatie die alle vakbondsactiviteit die nog restte, wenste uit te knijpen. De arbeiders werden gelokt met materiële voordelen en soms zelfs gedwongen lid te worden of elders werk te gaan zoeken.<sup>54</sup> Over de precieze werking en doelen van de *Algemeene beroepsvereniging* ga ik in hoofdstuk II dieper in..

Vanaf 1904 werden er pogingen gedaan de vakverenigingen nieuw leven in te blazen. De bondsleden hadden hun ogen niet gesloten voor de successen van de *Union Générale* en lieten de politiek-ideologische strijdprogramma's plaats ruimen voor de verbetering van het materiële welzijn van de arbeiders. Vóór 1907 boekten deze organisaties beperkte successen. Dit ging samen met de toenemende argwaan onder de dokwerkers tegenover de paternalistische en weinig democratische *Union Générale*. De dramatische ervaring van de staking en *lock out*\* van 1907 gaf de vakbeweging een stevige duw in de rug, ondanks (of juist door) de mislukte poging van de patroons om de vakbonden definitief uit te schakelen. Het succes was daarmee nog niet verzekerd. Hoewel de aanhang van de meeste vakverenigingen tijdens en kort na de staking sterk toenam, waren niet alle dokwerkers overtuigd van het belang van een blijvende strijdorganisatie.<sup>55</sup> Vanaf het ogenblik dat de eerste en voornaamste programmapunten werden binnengehaald, verdween de vechtlust van de dokwerkers gestaag, om terug op te komen wanneer de misbruiken weer de kop opstaken.

---

<sup>51</sup> Ik geef hier een schematisch overzicht van de grote lijnen in de ontwikkeling van de vakbeweging aan de haven. Hiervoor baseer ik mij voornamelijk op het eerste deel van de doctoraatverhandeling van Stephan Vanfraechem. Het is het meest recente onderzoek en naast literatuur maakte hij gebruik van de archieven van de *Fédération Maritime*, een rijke bron, die echter niet zomaar voor iedereen toegankelijk is. VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 84 e.v.

<sup>52</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p. 22-24.

<sup>53</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 87 e.v.

<sup>54</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p. 21.

<sup>55</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 89, 90 en 97.

In het eerste deel van dit hoofdstuk wees ik reeds op de solidariteit die bestond tussen dokwerkers binnen een ploeg. Ik heb daaraan toegevoegd dat deze samenhang niet doorgetrokken kon worden naar het geheel van de dokwerkersgemeenschap (zo we al van een 'gemeenschap' kunnen spreken). Eén van de redenen hiervoor was dat er verschillende categorieën dokwerkers waren die werkten onder verschillende omstandigheden en elk eigen desiderata hadden. Naast het onderscheid dat gemaakt werd naar gelang de behandelde goederen (graanmannen\*, houtmannen\*, mineraimannen\*,...), waren de dokwerkers verdeeld in 'vaste', 'los-vaste' en 'losse' arbeiders. Maar de verdeeldheid was ook te merken op ideologisch vlak, hetgeen niet alleen weerspiegeld werd in, maar vooral ook versterkt werd door de 'gekleurde' vakorganisaties. Eensgezindheid tussen de bonden was ver te zoeken en dat bemoeilijkte de opgang van de vakbonden in de Antwerpse haven. De onderlinge strijd was zo bitter, dat de krachten niet gebundeld konden worden tegen de werkelijke 'vijand' van de havenarbeider: het patronaat.

Het bijna oorlogszuchtige karakter van de bonden blijkt het duidelijkst uit de vele vakblaadjes, verbonden aan één van de organisaties, die aan het einde van de negentiende en begin twintigste eeuw circuleerden. Het taalgebruik was polemisch, agressief en soms hilarisch. De katholieke *Afrosser*<sup>56</sup> blonk uit in het formuleren van verwensingen aan het adres van de concurrentie, maar ook andere vakbladen hielden zich niet in.<sup>57</sup> In oktober 1894 bereikte de socialistische kiescampagne de dokwerkers en besloot: "Dus liberaal en katholiek, vuile boter en rotte visch".<sup>58</sup> Twee jaar later daagde het krantje *Help U Zelve* van de gelijknamige liberale organisatie, de andere vakverenigingen uit met de frase 'Socialism en Klerikalism is onze vijand'.<sup>59</sup> Vooral het socialistische 'Rood of geen brood' uit de jaren voor en na de Eerste Wereldoorlog is spreekwoordelijk. Wanneer een niet bij de socialistische bond aangesloten dokwerker werd aangenomen, dwongen de 'roden' deze laatste 's middags zijn loonbriefje te gaan halen of ze lieten de boot vlaggen.<sup>60</sup>

Hoe konden de dokwerkers in deze sfeer van verdeeldheid, concurrentie en vijandelijkheid optreden tegen de gecoördineerde (hoewel niet altijd eensgezinde) acties van de bazen, sinds 1901 verenigd in de *Fédération Maritime*? De staking van 1907 bracht geen verandering in

---

<sup>56</sup> De historiek van dit krantje is moeilijk te ontwarren. Er is een katholieke en een socialistische variant met deze titel. Vooral de katholieke is erg scherp.

<sup>57</sup> *De Afrosser*, verschillende nummers.

<sup>58</sup> "Katholieken", in: *De Dokwerkersgazet*, 40 (10 oktober 1894), p. 2-3.

<sup>59</sup> *Help U Zelve*, 25 (juni 1896), p. 3.

<sup>60</sup> VAN KEES, "Hoogspreekrij en broeks...der socialisten" in: *De Afrosser*, 6 (6 april 1912), p. 3-4. Zie ook VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 150 e.v. en 174 e.v.

deze situatie. Vooral op het einde van de staking, toen de christelijke vakbond als eerste het werk hervatte, barstte de polemiek in alle hevigheid los.<sup>61</sup>

Ondanks de eindeloze redetwisten en meningsverschillen voerden de meeste bonden dezelfde programmapunten in het vaandel. De doelstellingen van zowel socialistische als katholieke, liberale en onpartijdige verenigingen, waren nagenoeg gelijk.<sup>62</sup> Aanvankelijk legden de verenigingen zich toe op het aanwerven van zoveel mogelijk leden. Het eerste nummer van de socialistische *Dokwerkersgazet van Antwerpen* was één grote oproep tot de vorming van een sterke bond. "Dit blad is uitsluitend gesticht om de belangen der dokwerkers te verdedigen en hun te toonen hoe noodzakelijk het voor hen is (...) bij middel van een sterke bond de les te spellen aan de bazen die te veel noten op hunnen zang hebben." Om dit te bereiken werden allerlei grieven en klachten opgenomen en aan de kaak gesteld. Een doelgericht programma werd hierbij niet gevolgd.<sup>63</sup>

Het eerste echte programmapunt van de havenvakbonden was de bestrijding van het nacht- en zondagwerk. Ze pleitten echter niet voor de afschaffing ervan, maar voor gunstigere arbeidsvoorwaarden.<sup>64</sup> Vóór 1899 werd nachtwerk soms slechter betaald dan dagtaken, ondanks de grotere gevaren waaraan de arbeiders 's nachts waren blootgesteld.<sup>65</sup>

De *Onpartijdige Dokwerkersbond* had, net zoals alle andere vakverenigingen, tot doel de "zedelijke en stoffelijke" toestand van de havenarbeiders te verbeteren. De middelen die hiervoor werden aangewezen waren velerlei, maar het veiligheidsaspect is duidelijk ondervertegenwoordigd. Enkel de slechte staat van de 'bruggen' vormde stof tot nadenken, hoewel ook de eis voor afschaffing van overmatig werk, nachtarbeid en kinderarbeid indirect zou bijdragen tot een vermindering van het risico.<sup>66</sup>

De christelijke dokwerkersbond maakte haar programma bekend in het eerste nummer van *de Havenarbeider*.<sup>67</sup> Aan de aanwerving en de uitbetaling van de lonen moest wellicht het hardst worden gesleuteld. Over de veiligheid van de arbeiders werd in vergelijking met de voorgaande punten erbarmelijk weinig vooropgesteld. Slechts twee veiligheidsaspecten waren

<sup>61</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p.105-106.

<sup>62</sup> Dit erkenden zelfs de leden van de socialistische Kruiskensbond. Zie: "De strijd van den International Dock & River Workers Union (Kruiskensbond)", in: *De dokker*, 1 (15 november 1902), p. 2.

<sup>63</sup> *De Dokwerkersgazet*, 1 (mei [1894]).

<sup>64</sup> DEVOS en VANFRAECHEM, *Volle kracht vooruit*, p. 70.

<sup>65</sup> "De strijd van den International Dock & River Workers Union (Kruiskensbond)", in: *De Dokker*, 1 (15 november 1902), p. 2.

<sup>66</sup> "Een woord tot den Antwerpschen Dokwerker", in: *Het Dokwerkersbelang*, 1 (17 juni 1899), p. 2

<sup>67</sup> *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), 8pp.

het vermelden waard. Er moest dringend iets gedaan worden aan de slechte verlichting aan de haven en de arbeiders moesten beter beschermd worden tegen de giftige stoffen die vrijkwamen bij de behandeling van bepaalde ertsen. Wat dit laatste betrof, vroegen de *mineraimannen* banden om mond en neus te beschermen, maar dit punt werd meteen gekoppeld aan een eis voor hoger loon. Twee jaar voordien betuigde de bond wel zijn bezorgdheid over de veiligheid van zijn leden, maar enkel in heel algemene termen.<sup>68</sup>

Ondanks de aandacht voor misbruiken zoals het uitbetalen in herbergen, zondag-, nacht-, vrouwen- en kinderarbeid, uitbranden\* en dergelijke meer, stonden looneisen bovenaan de agenda. Het veiligheidsaspect werd nagenoeg verwaarloosd. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat er op dit vlak nauwelijks iets veranderde vooraleer de wetgever ingreep. Maar de inefficiëntie van de vakverenigingen bleek ook uit de acties voor hogere lonen en tegen de grofste misbruiken. In 1899 werd de strijd voor 100 % loonsverhoging bij zondag- en nachtwerk succesvol beëindigd, maar reeds in december 1900 reduceerden de patroons de toeslag tot 50%, waarna een staking uitbrak.<sup>69</sup> De verdeeldheid onder het patronaat in 1899 was evenwel grotendeels verdwenen<sup>70</sup> en de havenarbeiders, die nog niet konden terugvallen op weerstandskassen van hun bonden, vingen bot.

Stakingen vormden wellicht het belangrijkste wapen van de vakverenigingen.<sup>71</sup> Het zou echter verkeerd zijn te denken dat er enkel gestaakt kon worden door en met de vakbonden. Erik Nijhof maakt een onderscheid tussen drie types stakingen.<sup>72</sup> Ten eerste waren er de spontane werkneerleggingen naar aanleiding van dagelijkse conflicten zoals extra loon voor vuil of nachtelijk werk<sup>73</sup>, het provocerende gedrag van de bazen of wanneer er slecht (of in het geheel niet) gesteld\* was.<sup>74</sup> Door de solidariteit onder de dokwerkers, breidde de actie van enkelen zich uit over andere schepen, waardoor bijvoorbeeld een bepaalde trafiek werd stilgelegd. Daarnaast waren er stakingen met een conserverend karakter, voornamelijk gericht tegen de invoering van technische innovaties die de werkgelegenheid aan de haven zouden

---

<sup>68</sup> *De Afrosser*, 1 (2 maart 1912), p. 4.

<sup>69</sup> Zie over deze staking VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 80-81.

<sup>70</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 82

<sup>71</sup> Over de achtergronden van de havenstakingen zie: VANFRAECHEM, "The antwerp docker"; VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p.512.

<sup>72</sup> Zie hiervoor NIJHOF, "Undeserving casuals", p. 413-414.

<sup>73</sup> het is belangrijk te weten dat het loon van de dokwerkers niet officieel vastgesteld was en dat de prijs van de arbeid werd bepaald door vraag en aanbod. Zie VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 63.

<sup>74</sup> *Het Dokwerkersbelang* riep op om niet aan het werk te gaan wanneer er slecht gesteld was. "Kronijk der ongevallen aan de dokken", in: *De Dokwerker*, 4 (10 juli 1899), p. 3.

verminderen. Een derde type staking diende politieke doeleinden. Niet alle stakingen in de Antwerpse haven zijn echter onder te brengen in deze typologie. De genoemde staking van 1900-1901 was noch spontaan of kortstondig, noch conserverend (tenzij we hieronder ook loonbehoud zouden rekenen), noch politiek. Begin december 1900 hadden de patroons die verenigd waren in een '*Comité délégué des armateurs, agents et courtiers de navires d'Anvers*', aangekondigd dat ze vanaf 17 december de 100% loonsverhoging voor overwerk tot 50% zouden terugschroeven.<sup>75</sup> De havenarbeiders en hun verenigingen hadden dus twee weken de tijd om de staking voor te bereiden. Het zou echter verkeerd zijn te denken dat het hier om een 'georganiseerde' staking ging (een vierde categorie die Nijhof niet expliciet aanhaalt in zijn typologie, maar verder in de tekst wel uitwerkt). Het was wel de bedoeling om gezamenlijk op te treden, maar de vakverenigingen waren te zwak om een dergelijke grootschalige actie op touw te zetten. De staking was bijgevolg een mengelmoes van organisatie, spontaneïteit en solidariteit.

Het is opvallend dat tijdens de 'grote' stakingen nauwelijks aandacht werd gevestigd op de mensonterende omstandigheden waarin de dokwerkers dagelijks verkeerden. IJveren voor meer veiligheid was er niet bij. De risico's waren hooguit een bijkomend argument om de looneisen van de dokwerkersbonden kracht bij te zetten. Zoals we reeds zagen, streefden de stakers in 1900-1901 voornamelijk het behoud van hun loon na. De aanleiding voor de staking van 1907 was eveneens een eis voor loonsverhoging. "de zesde frank en de dubbele schep" werd een vaak gehoorde eis aan de haven.<sup>76</sup>

Vermits de vakverenigingen de veiligheidsaspecten zelf verwaarloosden, viel er op dit vlak niet veel van hen te verwachten. De spontane stakingen waren interessanter. Elke miskenning van de veiligheidsvoorwaarden kon een aanleiding zijn om het werk neer te leggen. Voorbeelden hiervan waren de oproepen om het werk te staken of niet aan te vatten indien er slecht gesteld was. Bij gebrek aan organisatie van dergelijke acties, zijn hierover nauwelijks bronnen terug te vinden. Misschien was deze praktijk zo frequent dat hierover niets werd genoteerd,<sup>77</sup> maar waarschijnlijk durfden de dokwerkers steeds minder tegen hun oversten ingaan, naarmate de werkgevers zich beter organiseerden.

---

<sup>75</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 118-125.

<sup>76</sup> Een minimumloon van zes frank en dubbel loon voor zondagwerk en overwerk. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 135; VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p.32.

<sup>77</sup> Vóór 1900 is dit zeker mogelijk, maar moeilijk aan te tonen.



Hoewel de meeste dokwerkers zich weinig van politiek aantrokken, kan het derde type staking van Nijhof niet genegeerd worden.<sup>78</sup> In 1913 legden verschillende dokwerkers (voornamelijk leden van *'Willen is kunnen'*) het werk neer om te ijveren voor Algemeen Stemrecht in een gecoördineerde actie van de Belgische Werklieden Partij.<sup>79</sup> Twintig jaar eerder, in 1893, was de eerste 'grootschalige staking' aan de haven uitgebroken om te protesteren tegen de verwerping van het Algemeen Stemrecht door de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 11 april 1893.<sup>80</sup>

De moeizame opgang van de vakverenigingen aan de Antwerpse haven was voor een groot deel te wijten aan de argwaan van de dokwerkers voor alles wat nieuw en anders was. De conserverende houding die Nijhof aan de Rotterdamse dokwerkers toeschreef, is zeker ook in Antwerpen te onderkennen. De vakbonden vormden daarenboven een regelrechte bedreiging voor de labiele werkzekerheid die sommige havenarbeiders kenden. De arbeidersorganisaties waren de uitgesproken vijanden van het patronaat en in een systeem van *'casual labour'* was dit een doorslaggevend argument om van lidmaatschap af te zien. Wie de werkgevers tegenwerkte, werd de volgende dag niet meer aangeworven. Een dergelijke uitsluiting van het werk was een ramp voor de dokwerkers, die door de gezondheidsdienst tot de 'arme en behoeftige klas' werden gerekend.<sup>81</sup> Veel van deze paupers waren bereid nagenoeg alle karweien op te knappen om geld in de lade te brengen. Het gevaarlijke, vuile of ongezonde werk werd niet geschuwd en bracht bovendien meer op dan minder risicovolle arbeid. Waarom zouden deze mannen een deel van hun loon afstaan aan vakverenigingen? Waarom zouden zij ijveren voor betere veiligheidsvoorwaarden als het loon recht evenredig was met de risico's? Individueel of in kleine groepjes opkomen voor betere arbeidsvoorwaarden was gekkenwerk. Er waren kandidaten genoeg om de plaats van de werkweigeraars in te nemen.

---

<sup>78</sup> Dit werd ondermeer aangetoond door Klaus Weinbauer voor Hamburg, maar lijkt niet zondermeer toepasbaar op de Antwerpse dokwerkers. WEINHAUER, "Dock labour in Hamburg", p. 506; Stephan Vanfraechem spreekt echter nauwelijks over de politieke achtergronden van dokwerkersstakingen. VANFRAECHEM, "The antwerp docker".

<sup>79</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 98-100.

<sup>80</sup> *Gemeentebld*, zitting van 24 april 1893, p. 361; VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 72-73.

<sup>81</sup> *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst 1894-1914*. Dat de havenarbeiders het niet al te breed hadden, illustreerde de volgende slogan die op een spandoek tijdens een optocht van de socialistische bond *Willen is Kunnen* werd gezien: "De eenige opvoeding die wij onze kinderen geven kunnen, is hun gewoon te maken te leven zonder voeding". Zie "Onze stoet van 16 juli", in: *De Dokwerker*, 1 (1 juni 1907), p. 2.

Enkel grootschalige acties waaraan alle dokwerkers deelnamen, maakten enige kans op succes. En deze waren enkel de moeite voor 'belangrijke' zaken.

### **Geldverspilling en voorzienigheid: verzekeren tegen arbeidsongevallen**

Wie zal zeggen dat de havenarbeiders geen spaarzaamheid kenden? Wat betekent spaarzaamheid als het loon niet voldoende is om de dagelijkse kosten te dragen? "De spaarkas van den dokwerker, dat is de herberg", stelde Nicholas Winkeler in zijn verslag van het Studiekomiteit Vrede Hoogstraat.<sup>82</sup> Hoewel veel geld aldus verloren ging in de herberg, wisten de meeste dokwerkers hun schaarse loon te reserveren voor de broodnodige uitgaven zoals voeding, kleding en de huur van hun woning. Alle vormen van geldverspilling waren uit den boze. De vakbonden ondervonden dit aan den lijve. Maar de zuinigheid van de dokwerkers had ook zijn weerslag op de verzekering tegen ongevallen.

Lange tijd bestond de enige vorm van verzekering uit een soort groepssolidariteit. De 'maatschappijen van onderlinge bijstand', zoals die bestonden binnen de katholieke Vrede's, verleenden steun bij ziekte, ouderdom of werkloosheid, in ruil voor een maandelijke bijdrage. Hoewel de burgerij dergelijke initiatieven financieel ondersteunde, hadden deze 'kassen' zonder uitzondering met geldgebrek te kampen.<sup>83</sup> Hierdoor was uitbetalen in de bovenstaande gevallen vaak problematisch en bleef de betrouwbaarheid erg laag. Het gebrek aan interesse voor de verzekering tegen arbeidsongevallen onder de dokwerkers werd eerder ingegeven door de slechte of onvolmaakte organisatie van het 'verzekeringswezen' dan door risicogedrag of onnadenkendheid, hoewel ook over dit laatste iets te zeggen valt.

De dokwerkersmentaliteit en de manier waarop de dokwerkers met de gevaren van hun arbeid omgingen, speelden de verzekeringskassen zeker niet in de kaart. De 'berekende roekeloosheid' die de dokwerkers aan de dag legden tijdens het werk, verdween niet wanneer de haak en schepper werden neergelegd.<sup>84</sup> Geld afstaan voor ongevallen die nog niet waren voorgekomen en misschien wel nooit zouden gebeuren, paste niet in de logica van de armelui.

---

<sup>82</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 23.

<sup>83</sup> Sinds 1851 werden 'maatschappijen van onderlinge bijstand' toegelaten en erkend. SCHOKKAERT, *De Nationalestraat*, p. 132.

<sup>84</sup> De uitdrukking ontleen ik aan WINKELER, *Grieven*, p. 25. De haak was het belangrijkste gereedschap van de sjouwers, die ermee kisten verplaatsten of samengeperste zakken mee van elkaar wrikten, zonder gevaar te lopen zich te verwonden. De schepper diende om de bulkgoederen in zakken of manden te laden.

Pas in 1903 werd de verzekering tegen arbeidsongevallen verplicht bij wet.<sup>85</sup> De oprichting van verzekeringsmaatschappijen werd gereguleerd en de uitkeringen vastgelegd (zie hoofdstuk IV).

\*  
\*       \*

De noodzaak van goed functionerende, betrouwbare 'verzekeringskassen' viel niet te miskennen. Met de regelmaat van de klok werden dokwerkers naar hun woning of een ziekenhuis afgevoerd om te herstellen van de één of andere kwetsuur. Elke dag rust betekende een dag honger en voor de pechvogels die blijvend invalide werden, bood enkel de armenzorg een oplossing. Dit was geen doemscenario, maar dagelijkse realiteit.

De gevaren waren niet weg te bannen uit de haven. Vooreerst liet de toenmalige stand van de techniek niet toe alle handelingen op een mensvriendelijke manier te verrichten en de smerigste karweien door machines over te nemen. Hoewel er een rudimentair systeem van veiligheidsbanden bestond om de 'gatmannen' tegen de gapende scheepsgaten te beschermen, bood het geen afdoende garanties. Bovendien verhinderden dergelijke banden de bewegingen van de arbeider in kwestie, die zelfvertrouwen genoeg had om zich van deze 'last' te ontdoen.<sup>86</sup> Tegen het vallen van lasten, de belangrijkste oorzaak van arbeidsongevallen aan de haven,<sup>87</sup> konden de arbeiders zelf niet veel doen. Hoewel de 'hijsen'\* soms slecht waren samengesteld en zware lasten uit de 'lengen' gleden, was de oorzaak vaak te zoeken bij het slechte materiaal dat de werkgevers aan de arbeiders ter beschikking stelden. Maar ook het slecht stellen met gangen en loopplanken om op en af de schepen te gaan, zorgde voor heel wat halsbrekende toeren. Alleen hier naar zien "Zou dikwijls een gymnasiark van stiel (...) doen kippenvleesch met tandpijn krijgen."<sup>88</sup> Deze en andere gevaarlijke situaties worden doorheen het vervolg van deze studie verder besproken.

---

<sup>85</sup> Wet 24 december 1903, B.S., 28 december 1903.

<sup>86</sup> Jaarlijks berispte de *Algemeene Beroepsvereniging* (zie verder) honderden arbeiders (of hun werkgevers) omdat ze zonder of met niet vastgemaakte veiligheidsbanden aan het werk waren op plaatsen waar dit nochtans was vereist. "Toezicht van den arbeid onzer leden aan de haven", in: *Algemeene Beroepsvereniging 1908-1910*.

<sup>87</sup> *Commission chargée*, p. 5.

<sup>88</sup> "Het stellen", in: *De Onpartijdige Dokwerker*, 1 (17 [februari] 1901), p. 5.



## HOOFDSTUK II: "BUIGEN OF BROODELOOS": DE VISIE VAN DE 'BAZEN' OP DE GEVAREN VAN DE HAVENARBEID

*"Er zijn forelieden en seelbazen, die denken dat zij met honden te doen hebben, wanneer zij hun volk bevelen geven of opmerkingen maken. Vloeken, verwijtingen, verwenschingen worden voor sommige baaskens de normale toespijs van een order of eene opmerking."*

(Uit: *De Havenarbeider*, augustus 1914)

### 'Bazen': wie zijn ze, wat drijft hen...

Het patronaat, de traditionele tegenspeler van de arbeiders in de negentiende eeuw, is een moeilijk te omlijnen begrip wanneer we spreken over de haven van Antwerpen. Net als in andere industriële sectoren was er een piramidale structuur van 'baas-boven-baas'. Aan de top van deze piramide stonden de rederijen\*. Deze firma's bezaten schepen en hadden meestal hun hoofdkantoor in het buitenland. België had slechts een beperkte, maar erg moderne vloot<sup>1</sup> en tussen 1901 en 1913 voer gemiddeld 93,4 % van de schepen die de Antwerpse haven aandeden, onder vreemde vlag.<sup>2</sup> De rederijen lieten zich in de verschillende belangrijke havens vertegenwoordigen door zogenaamde scheepvaartagenten\*. De agenten huurden ligplaatsen voor de schepen en de haveninfrastructuur van de stad. Het waren deze scheepvaartagenten die een stouwerij\* aanzochten om een binnenkomend schip te laden of te lossen. Daarnaast werd ook een (receptie)natie\* ingeschakeld om de goederen, die de stouwers op de kade hadden gebracht, naar de magazijnen te brengen of om goederen van de opslagplaatsen naar de kaai te vervoeren en vervolgens over te dragen aan de stouwers.<sup>3</sup> Deze arbeidsverdeling aan de haven tussen stouwers en naties is historisch gegroeid en nam duidelijk vorm aan in de tweede helft van de negentiende eeuw. De geschiedenis van de naties

<sup>1</sup> In 1890 bestond de Belgische handelsvloot uit 51 schepen, in 1900 waren dat er 75. België had wel één van de modernste vloten van Europa. 90 % van de Belgische schepen werden aangedreven door stoom. Zie: VERAGHTERT, *De havenbeweging te Antwerpen*, bijlage XC.

<sup>2</sup> LOYEN, *Scheepsbewegingen en goederenstromen*, p. 102.

<sup>3</sup> DEVOS en VANFRAECHEM, *Volle kracht vooruit*, p. 25.

begon volgens sommige auteurs reeds in de dertiende eeuw.<sup>4</sup> De stouwerijen zijn daarentegen een negentiende-eeuws product.<sup>5</sup> Aanvankelijk gebeurde het eigenlijke stouwerswerk door de scheepsbemanning, eventueel geholpen door natieleden en plaatselijke werkkrachten. Met de opkomst van de stoomschepen in de jaren 1860-1870 kwam hierin verandering en werd de nood aan gespecialiseerde stouwers al maar groter. De krachtige en behendige matrozen van de zeilschepen werden op de stoomboten vervangen door technici, die te weinig talrijk waren om de stouwersklus te klaren.<sup>6</sup> Bovendien groeide het overzeese goederenverkeer sterk aan en nam de gemiddelde tonnenmaat van zowel zeil- als stoomschepen toe.<sup>7</sup>

De structuur en werking van de stouwerijen en naties was erg complex en verschilde van bedrijf tot bedrijf. Aan het hoofd stonden de stouwersbazen\* of de natiebazen\*, die eventueel werden bijgestaan door conterbazen\* of bijbazen\*. Deze laatsten deelden niet in de winst en waren voor hun loon afhankelijk van de natiebazen.<sup>8</sup> Onder de natiebazen stonden de forelieden, ploegbazen\* en seelbazen\*. De forelieden wierven 's morgens de losse arbeiders aan, die nodig waren voor het werk. Zij hielden ook toezicht op het werk van de ploeg die ze hadden aangeworven, een taak die eveneens aan de ploegbazen toekwam.<sup>9</sup> Het onderscheid tussen forelieden en ploegbazen is niet geheel duidelijk. Waarschijnlijk beperkten de ploegbazen zich tot het toezicht en lieten ze het aanwerven over aan forelieden, maar mogelijk werden beide benamingen in sommige gevallen als synoniem gebruikt. De seelbaas was belast met de controle over alle ploegen die op of aan een zelfde schip werkzaam waren.

Het inzetten van *intermediaries* (tussenpersonen) bij de supervisie van het werk zorgde voor een aantal specifieke misbruiken. De eigenlijke ondernemingshoofden (natiebazen, stouwersbazen en scheepvaartagenten als vertegenwoordigers van buitenlandse rederijen) hadden nauwelijks contact met het werkvolk. Ze waren volledig vervreemd van hun basis en wisten niets van de arbeidssituatie aan de haven.<sup>10</sup> De leidende figuren lieten hun ondergeschikten hun gang gaan, zolang de gewenste resultaten werden bereikt. Controle op de

---

<sup>4</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 48 e.v. Over de geschiedenis van de Antwerpse naties zie ASAERT, DEVOS en SUYKENS, *De Antwerpse Naties*.

<sup>5</sup> BOGAERTS, *Tussen schip en kaai*, p. 9-10. Over het ontstaan van de stouwerijen VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 52-53.

<sup>6</sup> BOGAERTS, *Tussen schip en kaai*, p. 10, 17-18; VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 52.

<sup>7</sup> Tussen 1860 en 1895 verzesvoudigde de gemiddelde tonnenmaat van de schepen die Antwerpen aandeden. VERAGHTERT, *De havenbeweging te Antwerpen*, bijlage XLIX.

<sup>8</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 60.

<sup>9</sup> ASAERT, *De Antwerpse Naties*, p. 194.

<sup>10</sup> Ook in de buitenlandse havens werd dit probleem vastgesteld: zie bijvoorbeeld COOPER, "Dockworkers and labour history", p. 528 en DAVIES, "Employers and dock labour", p. 607-608.

forelieden bij het aanwerven scheen in vele gevallen onbestaande te zijn, waardoor favoritisme, omkoperij en andere misbruiken bijna normale zaken werden bij de aanwervingsprocedure.<sup>11</sup>

Om de 'baas' gunstig te stemmen en de aanwerving te verzekeren, zakten de dokwerkers al vroeg af naar de herberg die door de foreman of zijn vrouw werd uitgebaat. Wie niet aan de toog werd gezien, zag het werk aan zijn neus voorbijgaan. In vele gevallen gebeurde de aanwerving in diezelfde herberg, zodat de dokwerkers verplicht waren iets te drinken of (voor de vrouwen) op zijn minst enige centiemen 'zitgeld' te betalen, waardoor een deel van het loon van de arbeiders reeds naar de foreman was teruggevloeid, alvorens het werk nog maar was uitgedeeld.<sup>12</sup> De socialistische dokwerkersbond *Willen is Kunnen* was van mening dat de 'bazen'<sup>13</sup> te veel vertrouwden op hun forelieden en zelf te weinig naar het werk omkeken.<sup>14</sup> Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was het probleem nog steeds niet opgelost en vroeg *De Havenarbeider* de rederijen, scheepvaartagenten en andere werkgevers de forelieden en ploegbazen te verbieden 'herberg te houden', om dit misbruik tegen te gaan.<sup>15</sup> Reeds in de negentiende eeuw schreven sommige vakverenigingen drastischer maatregelen voor, zoals de algehele afschaffing van de "werkaanneming uit de tweede hand".<sup>16</sup>

De onheuse behandeling van de havenarbeiders eindigde echter niet met de aanwerving. Ook tijdens het eigenlijk werk waren de 'bazen' er als de kippen bij om het leven van de arme dokwerkers zuur te maken. Eindeloos zijn de voorbeelden van dokwerkers die werden uitgescholden, bedreigd en zelfs mishandeld door hun rechtstreekse superieuren. Elke beweging die ook maar de minste vertraging van het werkproces inhield, werd begeleid door een tirade van krachttermen uit de mond van de arbeidsopzichter. Zelfs wegduiken voor een gevaarlijk dicht langskomende vracht was een scheldpartij waard.<sup>17</sup>

Protesteren tegen de verwaarlozing van veiligheidsmaatregelen was er voor de dokwerkers dan ook niet bij. De dokwerkers moesten zich zien te redden met het materiaal dat hen door

---

<sup>11</sup> VAN ISACKER, *de Antwerpse dokwerker*, p. 60-61; VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 66.

<sup>12</sup> "Het aanwerven der werklieden", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p.3; WINKELER, *Grieven*, p. 15.

<sup>13</sup> De term wordt hier gebruikt om de natiebazen aan te duiden. Het toont meteen de verwarring aan die het gebruik van de term 'baas' met zich meebrengt voor de hedendaagse onderzoeker.

<sup>14</sup> "Bondsvergadering van 8 december 1907", in: *De Dokwerker*, 5 (december 1907), p. 1-2.

<sup>15</sup> Het christen-democratische vakblad heeft maar enkele maanden standgehouden, aangezien kort na het verschijnen van de eerste nummer, de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Dit eerste nummer is wel buitengewoon interessant en bevat een uitgebreid verslag over verschillende mistoestanden aan de haven. DHAENENS, L., "Het aanwerven der werklieden", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 3.

<sup>16</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 9.

<sup>17</sup> MOL, *Memoires*, p.55.

de 'bazen' was toegewezen: half vergane loopplanken, ladders met vermolmde sporten of bijna doorgeroeste kettingen. Wie het met deze gang van zaken niet eens was, kon gaan. Er waren vrijwilligers genoeg om hun leven te wagen voor een karig loon.

Het uitbetalingssysteem vormde het sluitstuk van de dagelijkse uitbuiting van de havenarbeiders. De dokwerkers kregen nooit hun volledige loon. Er werd afgehouden voor slijtage aan het gebruikte werkmateriaal of voor de 'hulpkas' van de 'baas' en indien gereedschap brak of goederen verloren gingen, moesten de arbeiders voor de kosten opdraaien.<sup>18</sup> Hoewel bij wet verboden, was het zogenaamde 'banmolenstelsel' (het uitbetalen van de arbeiders in natura) op verschillende plaatsen in voege. Arbeiders werden aan de haven echter niet uitbetaald in voeding of kleding, maar wel in bier en jenever.<sup>19</sup> De herbergiers die werden aangezocht om de loonbriefjes uit te betalen, hielden meteen het verschuldigde bedrag van de genuttigde consumpties af van het loon. Maar ook regelrechte loondiefstallen waren aan de orde van de dag. De 'gekrompen boten' waren hier een mooi staaltje van. De 'baas' verzocht een frauduleuze weger of markeur minder te noteren dan er uit of in een schip werd gebracht, waardoor de behandelde hoeveelheid vracht kunstmatig werd verminderd. Voor de arbeiders die per stuk of ton werden betaald, betekende dit een loonverlies dat soms aanzienlijk kon oplopen.<sup>20</sup>

Deze lijst misbruiken kan zonder problemen worden aangevuld. Belangrijk is dat de verschillende 'bazen' en 'onderbazen' elk hun eigen manier hadden om steeds dezelfde havenarbeiders van hun brood te beroven om er zelf (financieel) beter van te worden, gaande van ingenieuze fraude tot platvloerse (loon)diefstal en van onwettige praktijken tot zaken die zich in de schemering van de legaliteit bevonden.

De dokwerkers hadden meerdere superieuren die allemaal met 'baas' werden aangesproken. De term is authentiek, maar niet eenduidig. Verschillende niveaus van oversten werden 'baas' genoemd, zowel de directe arbeidsopzichters als de natiebazen en stouwersbazen. De scheepvaartagenten kregen de dokwerkers zelf nauwelijks te zien en waren geen 'bazen' zoals de dokwerkers het zagen. De 'baas' was een reëel aanwezige, dagelijks zichtbare superieur. Hij had een gezicht en was te onderscheiden van de andere arbeiders door zijn bolhoed. Ik

---

<sup>18</sup> "Onze stoet van 16 juli", in: *De Dokwerker*, 2 (juli 1907), p.2. Sommige 'bazen' stichtten een eigen verzekeringskas en dwongen hun werknemers zich hierbij aan te sluiten. Deze praktijk werd met de Ongevallenwet van 24 december 1903 verboden. "Bij de scheepshoutbewerkers", in: *De Dokker*, 1 (15 november 1902), p. 2-3; MOL, *Memoires*, p. 29.

<sup>19</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 13.

<sup>20</sup> MOL, *Memoires*, p.26.



gebruik het woord 'baas' om zowel de 'bazen' van het eerste als van het tweede niveau<sup>21</sup> aan te duiden (i.c. de forelieden, ploeg- en seelbazen en de natie- of stouwersbazen), tenzij anders vermeld. Het onderscheid werd in de bronnen ook niet gemaakt en het verschil tussen de twee niveaus is waarschijnlijk minder strikt dan we zouden kunnen vermoeden.

De piramidale werkgeversstructuur was allerm minst een monolithisch blok. De belangen van de rederijen en scheepvaartagenten waren niet die van de natie- of stouwersbazen, en de forelieden hadden wensen die niet noodzakelijk te rijmen vielen met de desiderata van hun superieuren. Anderzijds leunden de belangen van sommige 'bazen' eerder aan bij die van de havenarbeiders dan van hun oversten. De soms nauwe verwantschap tussen 'baas' en arbeiders wordt duidelijk geïllustreerd door Hein Mol, die zelf ooit 'voorman' was geweest, maar ontslag had genomen na een twist over een te betalen schadevergoeding.<sup>22</sup> De forelieden werden overigens gewoon onder de 'vaste mannen' gerangschikt.<sup>23</sup>

Tijdens het grootste deel van de negentiende eeuw werkten de 'bazen' mee aan de havenarbeid en werden zij uit de arbeidersklasse gerekruteerd. Ze blonken uit in kracht of vakkennis en namen zo op natuurlijke wijze de controle over bepaalde taken op zich. Tegen het einde van de eeuw was dit beeld grondig gewijzigd. De 'bazen' werkten niet langer mee en hielden zich voortaan voornamelijk bezig met het afhouden op het loon van de werklieden.<sup>24</sup>

We moeten er ons voor hoeden alle 'bazen' en werkgevers over één kam te scheren. Er waren, net zoals onder de havenarbeiders, onderlinge, interpersoonlijke verschillen te onderkennen tussen bazen van hetzelfde niveau. Zelfs de bronnen geven blijk van een dergelijk bewustzijn. Er waren goede werkgevers aan de haven. Zo werd in 1906 de firma van Theodoor Robyns door de redactie van *Onze Haven* gelauwerd omdat ze zich had ingericht naar het nieuw reglement dat de arbeid aan de haven zou regelen, nog voor het in voege was getreden.<sup>25</sup> De firma stelde nieuw materiaal ter beschikking, waaronder gangen met leuning (één van de belangrijkste aandachtspunten waarop de arbeidsinspectie zich later zou richten, zie verder). Jammer genoeg zijn de voorbeelden van misbruiken talrijker dan deze die getuigen van enige

---

<sup>21</sup> Wanneer we de 'bazen' in een schematische piramide zouden voorstellen, behoren alle 'bazen' die op dezelfde 'trap' staan, tot hetzelfde 'niveau'.

<sup>22</sup> Hein Mol was waarschijnlijk geen normaaltypische 'voorman' en zijn ontslag kan dan wel vanuit emotioneel standpunt begrijpelijk zijn geweest, het was zeker niet rationeel. MOL, *Memoires*, p.51-53.

<sup>23</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 59-60.

<sup>24</sup> "Klachten aan de Minerai", in: *De Dokwerkersgazet van Antwerpen*, 13 [1894?], p. 4.

<sup>25</sup> Waarschijnlijk gaat het hier om het koninklijk besluit van 20 november 1906. Vreemd genoeg dateert de krant waarin dit artikel werd gepubliceerd van een maand voor de goedkeuring van het koninklijk besluit, dat pas in december van dat jaar in het *Belgisch Staatsblad* zou verschijnen. "Allerlei", in: *Onze Have*, 1 (september 1906), p. 2.

sociale bekommernis. Onder de titel "Onze Antwerpsche Forelieden" nam *De Dokwerker* een verhaal op van een foreman die een arbeiders in het gezicht sloeg en met zijn voeten bijwerkte.<sup>26</sup> "Er zijn forelieden en seelbazen, die denken dat zij met honden te doen hebben", zo schreef *De Havenarbeider*. Ze vloekten, tierden en verwensten hun arbeiders en schrokken er niet voor terug de dokwerkers onder een hangar bijeen te slaan.<sup>27</sup>

*De Havenwerker* zag een decennium eerder evenwel in dat de meeste klachten over dezelfde bazen gingen.<sup>28</sup> Er waren licht geraakte bruten bij, maar dat beeld mag niet worden veralgemeend. Niet alle 'bazen' hadden het slecht voor met 'hun' arbeiders. We mogen niet vergeten dat de periode waarover dit onderzoek handelt, werd gekenmerkt door een groeiende sociale gevoeligheid, al waren de kiemen ervan soms nog klein.

### **Filantropie en eigenbelang: werkgeversorganisaties en de Algemeene Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen**

Het waren niet zozeer sociale, maar wel economische motieven, die de werkgevers ertoe aanzetten zich te organiseren in een soort belangenorganisatie.<sup>29</sup> In 1866 werd het coalitieverbod opgeschort, waardoor zowel werknemers als werkgevers het recht kregen zich te verenigen.<sup>30</sup> In de jaren 1870 werden de eerste pogingen ondernomen om het steeds toenemende aantal stouwerijen, respectievelijk naties, te verenigen. Dit resulteerde aanvankelijk in de *Vereeniging van Aannemers van Lossen en Laden van Schepen* (alias de Grote Ploeg) van Melchior Venkeler aan de kant van de stouwers en de *Vereeniging der Werknatiën van Antwerpen* aan natie-zijde. Het waren homogene verenigingen van bedrijven die zich *grosso modo* met dezelfde activiteiten bezighielden. Door gelijke tarieven en werkmethoden, probeerden zij de onderlinge concurrentie uit te schakelen en zelf beter weerwerk te bieden tegen andere belangengroepen zoals de stad, spoorwegen en douane. Tot aan de eeuwwisseling kenden deze verenigingen een bewogen geschiedenis. Duurzame successen bleven aanvankelijk uit. Verenigingen werden opgericht en ontbonden, samen-

<sup>26</sup> "Onze Antwerpsche Forelieden", in: *De Dokwerker*, 1 (15 april 1910), p. 3.

<sup>27</sup> "Betere behandeling" en "De beschaving onzer dokwerkers", in: *De Havenarbeider*, 6 (augustus 1914), p. 2 en 3.

<sup>28</sup> "Van Koevoet en Handspaak. Bij Suanet", in: *De Havenwerker*, 1 (26 januari 1897), p. 5-6.

<sup>29</sup> Voor de bespreking van de patroonsorganisaties baseer ik mij gedeeltelijk op de doctoraalscriptie van Stephan Vanfraechem. VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. x.

<sup>30</sup> Het coalitieverbod was in 1791 ingesteld met de wet-Le Chaplier (art. 414 voor de werkgevers, art. 415 voor de werknemers). De wet van 31 mei 1866 liet het vormen van verenigingen toe voor zowel patroons als arbeiders. Het stakingsrecht werd in de praktijk evenwel onmogelijk gemaakt door art. 310 van het strafwetboek. Zie: LUYKX, *Politieke geschiedenis*, p. 142-143.

gevoegd en gescheiden. De pogingen om stouwerijen en naties in één organisatie te verenigen, draaiden op niets uit. Zelfs tussen de naties onderling bestond er onenigheid, die ertoe leidde dat de houtnaties zich in 1897 uit de *Bond der Vereenigde Natiën* terugtrokken en hun eigen organisatie oprichtten. De stouwers wisten uiteindelijk toch een stevige vereniging uit de grond te stampen. De *Bond der Verenigde Aannemers van Lossen en Laden van Schepen* zou voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog de voornaamste woordvoerder blijven van de verenigde stouwers.

De gevolgen van de onenigheid die er bestond aan de zijde van de ondernemers / werkgevers kwamen pijnlijk aan het licht in 1899. Een blok van een aantal vakbonden wist zijn eis voor 100 % loonsverhoging voor zondag- en nachtwerk succesvol door te drukken, tegen de wil van een hopeloos verdeeld werkgeverscorps. In deze situatie kwam, de Antwerpse havenvakbonden ten spijt, spoedig verandering. De al te gemakkelijk verworven loonsverhoging van 1899, werd na de verloren staking van 1900-1901 gereduceerd tot 50 %. De werkgevers hadden hun lesje snel geleerd en in 1901 werd de basis gelegd voor een blijvende patroonsorganisatie: de *Fédération Maritime d'Anvers* of de *Antwerpse Scheepvaartvereniging*.

De oprichting van de *Fédération Maritime* was een sleutelmoment in de geschiedenis van de Antwerpse patroonsorganisaties, die ik hier in veel te weinig woorden heb geschetst. Het was geen vereniging van stouwerijen, noch van naties, maar wel van rederijen en scheepvaartagenten. De *Fédération Maritime* stond open voor elke rederij die belangen had in de Antwerpse haven.<sup>31</sup>

Voor de eeuwwisseling hadden de patroonsorganisaties enkel oog voor de concurrentie en speelde alle overleg zich af op één trap van de hiërarchische piramide. Door onderling afspraken te maken konden loonkosten worden gedrukt en prijzen worden verhoogd. Dat de havenarbeiders hierdoor in een netelige positie terechtkwamen, behoorde niet tot de zorgen van de stouwers- of natiebaas. De reders en scheepvaartagenten daarentegen, geraakten na de onlusten rond 1900 steeds meer overtuigd van het belang van sociale rust en vrede. Een dergelijke kalmtte betekende voor hen een troef in de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. Er trad weerom een niveauverschil op. De stouwers en naties zagen elkaar als concurrenten, de reders en scheepvaartagenten hadden vooral aandacht voor de concurrentie met andere havens. Een zwakke haven betekende minder werk voor iedereen (stouwers en

---

<sup>31</sup> *Fédération Maritime d'Anvers. Statuts*, art. 1.

agenten inclus). De opkomende bezorgdheid van de leden van de Fédération Maritime voor de sociale problematiek vloeide niet zozeer voort uit menslievende overwegingen, maar vond haar oorsprong in een zuiver economische logica. Een logica die voor één keer de arme man evenzeer ten goede kwam. Hoewel de Fédération Maritime in de eerste plaats de belangen van haar leden wenste te beschermen, zette de organisatie zich in voor *"l'amélioration des rapports entre ouvriers et patrons; la recherche et la suppression de tous les abus qui nuisent injustement à la classe ouvrière et au commerce maritime en général."*<sup>32</sup>

De Fédération Maritime wilde de ontbrekende schakel zijn tussen de havenpatroons en de arbeiders. Daarnaast mocht de organisatie de belangen van de reders en agenten niet verwaarlozen. Dit was echter geen eenvoudige opgave, want de verbetering van de arbeidssituatie was soms strijdig met de belangenbehartiging van de eigen leden. Om aan dit probleem tegemoet te komen, werd het arbeidersvraagstuk integraal overgedragen aan de speciaal daartoe opgerichte *Algemeene Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen*. Het was een onderdeel van de Fédération Maritime, die de moedervereniging gedeeltelijk moest ontlasten, zodat de Scheepvaartvereniging zich volledig kon toelagen op de desiderata van de reders en scheepvaartagenten.

De vereniging bestond uit werkelijke leden en leden-werklieden.<sup>33</sup> De werkelijke leden waren allen werkgevers en werden verder onderverdeeld in reders, stouwersbazen en natiebazen. Zij stonden in voor de financiële toestand van de vereniging en moesten een bijdrage betalen aan de gemeenschappelijk kas. De leden-werklieden ('eere-leden') konden gratis toetreden en mochten vrijuit genieten van de voordelen die het lidmaatschap bood. En die waren er. Los van elke ideologisch of politieke overtuiging konden de aangesloten arbeiders rekenen op een vergoeding in geval van gedwongen werkstilstand. Gekwetste werklieden werden op kosten van de Algemeene Beroepsvereniging verzorgd, zieke leden kregen geneesmiddelen toegestuurd en op de oude dag konden de 'eere-leden' profiteren van een ouderdomspensioen. Bovendien richtte de vereniging verschillende werkbeurzen\* en schuilplaatsen\* op, waar de dokwerkers werden aangeworven, uitbetaald of konden uitrusten van het zware werk.<sup>34</sup>

Lidmaatschap bij de vereniging betekende materiële voordelen waar vele dokwerkers enkel van konden dromen. De kassen van de autonome vakorganisaties waren niet stevig genoeg om hun leden daadwerkelijk te kunnen uitbetalen in geval van nood. De Algemeene

---

<sup>32</sup> *Fédération Maritime d'Anvers. Statuts*, art. 2.

<sup>33</sup> Voor de structuur en werking van deze organisatie zie: *Algemeene Beroepsvereniging. Standregels*.

<sup>34</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Standregels*, art. 2

Beroepsvereniging kon dat wel. Bovendien bood de vereniging meer werkzekerheid aan haar 'eere-leden' door haar werkelijke leden ertoe te verplichten "de voorkeur voor het werk te geven aan werklieden in de werkmansbeurzen ingeschreven."<sup>35</sup>

De prijs voor dit alles was echter groot. De dokwerkers betaalden rechtstreeks met hun vrijheid. Wie aansloot bij de Algemeene Beroepsvereniging mocht niet ingeschreven zijn bij een andere (autonome) beroepsorganisatie.<sup>36</sup> Deelname aan een werkstaking betekende definitieve uitsluiting uit de vereniging. Bovendien moesten alle geschillen tussen werkgevers en werknemers aan een scheidsgerecht worden voorgelegd.<sup>37</sup> Hier wrong het schoentje en werd de ware aard van de organisatie duidelijk. Het scheidsgerecht bestond uit vijf leden: een voorzitter en twee door elke partij aan te duiden scheidsrechters. Aangezien de voorzitter steeds een werkelijk lid moest zijn, kon het gerecht bezwaarlijk neutraal genoemd worden. Veel kans om als arbeider gelijk te halen, was er niet.

De Algemeene Beroepsvereniging was het prototype van een paternalistische organisatie. Ze wilde een tegengewicht bieden voor de havenvakbonden en deze zo mogelijk verpletteren.<sup>38</sup> Elke autonome activiteit van de arbeiders was suspect en moest worden doodgeknepen. Het initiatief lag bij de 'bazen'-ondernemers. De arbeiders konden hun klachten en grieven weliswaar voorleggen, maar het waren de werkgevers die beslisten. De structuur van de Algemeene Beroepsvereniging verried dit in bijna al haar geledingen. Naast het ondemocratisch samengestelde scheidsgerecht, zetelden in de raad (het 'komiteit') zes vertegenwoordigers van de reders, agenten of scheepsmakelaars; twee stouwersbazen; twee natiebazen en twee werklieden. Besluiten werden genomen bij volstrekte meerderheid en voor kwesties van loonsverhoging moest drie vierde meerderheid instemmen.<sup>39</sup> Aangezien de arbeiders slechts één zesde van de stemgerechtigden uitmaakten, die bovendien nog eens afhankelijk waren van hun 'tegenstanders', was hun invloed erg beperkt. Paternalisme, gedwongen lidmaatschap,<sup>40</sup> vrijheidsroof, ondemocratische samenstelling van de vergaderingen en scheidsgerechten, het is maar een greep uit de talrijke aanklachten tegen de *Hoerenbond*, zoals de vereniging in de volksmond werd genoemd.

Ondanks de terechte bedenkingen van sommige havenarbeiders, was de stichting en werking van de Algemeene Beroepsvereniging van groot belang. Eindelijk werd de blik van de

---

<sup>35</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Standregels*, art. 6

<sup>36</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 88.

<sup>37</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Standregels*, art. 14, 15 en 23.

<sup>38</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p. 14.

<sup>39</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Standregels*, art. 25.

<sup>40</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p. 21.

werkgevers tot de arbeiders gewend. Het was duidelijk geworden dat de arbeiders geen ziellose gereedschappen waren die naar willekeur in het arbeidsproces konden worden ingezet. De dokwerkers waren een factor waar hoe dan ook rekening mee gehouden moest worden. De materiële voordelen die de vereniging aan haar leden bood, waren de voorbode van een ruimere aandacht voor de structurele problemen die verbonden waren aan de havenarbeid. Voorlopig bleef het echter bij de bestrijding van de gevolgen van de arbeidssituatie. Een groot deel van de havenbevolking wist dit naar waarde te schatten, zoals werd aangetoond door de grote getalsterkte van de vereniging kort na de oprichting.<sup>41</sup> Het is niet echt verwonderlijk dat de Hoerenbond op een grote aanhang kon rekenen. Vele dokwerkers waren niet erg ingenomen door de 'vrijheidsstrijd' die de havenvakbonden voerden (zie hoofdstuk I). De apolitieke houding van vele havenarbeiders maakte het succes van de *Bazenbond*, zoals de vereniging ook wel werd genoemd, mogelijk. Dwangmaatregelen vertekenden echter de bijval die de Algemeene Beroepsvereniging genoot. Aangezien de werkelijke leden zich ertoe verplichtten bij het uitdelen van het werk de voorkeur te geven aan aangesloten arbeiders, hadden de dokwerkers weinig keus. Principes werden snel opzij geschoven in ruil voor het dagelijks brood.

Voor de werkelijke-leden waren de goede bedoelingen van de Algemeene Beroepsvereniging overduidelijk. Het beeld dat ze van 'hun' organisatie hadden, was weinig genuanceerd en nogal naïef. Een zekere sociale bekommernis was 'in' en een middel tot zelfheiliging. Het verzet van de arbeiders was dan ook vrijwel onbegrijpelijk in de ogen van een aantal 'bazen', die er nu toch alles voor deden om de zwaarste misbruiken weg te werken. Van Isacker noemt de Bazenbond daarom terecht een "filantropische onderneming".<sup>42</sup>

De jaarverslagen van de organisatie getuigen van weinig realiteitszin. Ze zijn stuk voor stuk overdreven positief. Alles ging goed, iedereen was tevreden, de toezichters (zie verder) waren erg toegewijd en de werkgevers luisterden steeds beter naar hun opmerkingen.<sup>43</sup> Het komiteet beschouwde zich bovendien als erg onpartijdig bij de behandeling van klachten, een zienswijze die door de arbeiders onmogelijk gevolgd kon worden.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Volgens het *Arbeidsblad* telde de vereniging in mei 1904 reeds 7.000 leden. DEVOS en VANFRAECHEM, *Volle kracht vooruit*, p. 28.

<sup>42</sup> VAN ISACKER, *Meesters en huurlingen*, p. 17.

<sup>43</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1902 e.v.*

<sup>44</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1910*, p. 2.

**"Ze zullen 'm wel weer oplappen!": werkgevers en arbeidsveiligheid**

De visie van het havenpatronaat op de veiligheid van de arbeid, past naadloos in het paternalistische ideeëngoed dat in de voorgaande bladzijden werd geschetst.<sup>45</sup> De mooiste citaten hieromtrent zijn afkomstig van onze welbespraakte, Nederlandse noorderburen. Berucht is de uitspraak van een vertegenwoordiger van de Rotterdamse firma Müller en Co, die verscheen in *Het Bootwerk*. "Ik heb liever dat er dagelijksch drie werklieden van mijn dood vallen dan dat ik een defect aan mijn machine krijg, wat mijn 25 gulden kost..."<sup>46</sup> Voorzichtigheid is uiteraard geboden bij het gebruik van dergelijke zinsneden. Vakbladen schuwden demagogisch taalgebruik niet en dergelijke citaten veralgemeniseren zou de waarheid geweld aandoen.

Vóór de eeuwwisseling valt er weinig belangstelling te ontdekken voor het veiligheidsaspect onder werkgevers. Niet dat de arbeiders maar moesten doodvallen, zoals voornoemde Nederlander rechtuit zei, maar het gevaar was nu eenmaal eigen aan de havenarbeid en moest er voor lief worden bijgenomen. Actieve maatregelen om de toestand (op een zekere schaal) te verbeteren, werden niet genomen. Het bleef hooguit bij de keuze van de werkgever tussen nieuwe, stevige loopplanken of gereedschappen en vermolmde, goedkope varianten. Het ontbreken van documenten over de veiligheidsvoorschriften in de bedrijfsarchieven, toont het gebrek aan belangstelling voor het onderwerp bij de patroons. Enkel papieren die vanuit bedrijfseconomisch standpunt belangrijk waren, werden bewaard. Bovendien moesten er eerst documenten worden geschreven of getypt, vooraleer ze in de archieven terecht konden komen. Arbeidsongevallen of veiligheidsvoorschriften werden in de meeste gevallen nooit op papier gezet.<sup>47</sup> We kunnen enkel aannemen dat de ene onderneming meer aandacht besteedde aan het werkmateriaal dan de andere, maar een diepgaande invloed op de arbeidsomstandigheden ging hier niet van uit.

Van de kant van de arbeiders kwam wel wat kritiek op de verwaarlozing van de arbeidsveiligheid. Verschillende ongevallen waren voor een groot stuk te wijten aan nalatigheid (of hebzucht) van de werkgevers. De arbeiders vroegen regelmatig naar beter werkmateriaal, zoals stevige loopplanken. Wie er aan de haven verantwoordelijk was voor het stellen is niet geheel duidelijk. Sommige bronnen spreken van de binnenschippers, anderen

---

<sup>45</sup> Het citaat uit de titel komt van Hein Mol. MOL, *Memoires*, p. 57.

<sup>46</sup> *Het bootwerk*, 27 juli 1900, geciteerd uit: JANSSEN, "De wil der bazen", p. 67. Zie ook NIJHOF, "Gezien de dreigende onrust", p. 186.

<sup>47</sup> Voor de wetgever zich ermee inliet, werden de arbeiders verwaarloosd in de bedrijfsarchieven. Gesprek met Greta Devos op 11 augustus 2002, UFSIA.

van stouwers, die het werk mogelijk lieten doen door de dokwerkers zelf.<sup>48</sup> Misschien verzuimden de arbeiders zelf goed te stellen, maar over het materiaal waarmee gesteld moest worden, hadden de dokwerkers geen inspraak. Aan half vergane, veel te smalle gangen, konden de dokwerkers weinig verhelpen en de ladders met ontbrekende sporten konden zij niet inruilen tegen betere.

Werkmateriaal laten keuren of vervangen kostte veel geld, en de werkgevers hadden wel lucratievere za(k)ken om dat in te steken.<sup>49</sup> Een andere manier om te besparen, was het inzetten van jonge knapen aan de 'winch'\* (scheepskraan). Hun werk bestond erin op een knop te duwen om een last op te hijsen of te laten zakken. In geval de stadskranen werden gebruikt bij het lossen, moesten de jongens signalen geven aan de kraanman.<sup>50</sup> Geen zware arbeid, maar wel uitermate belangrijk voor de veiligheid van de arbeiders die benedende werkten. De jongens waren nog speels en niet altijd koelbloedig genoeg om de hijs stop te zetten wanneer de werklieden in gevaar verkeerden.<sup>51</sup> Door de onervarenheid van de knapen was deze situatie zo mogelijk nog bedreigender. En dan was er nog het jachtige tempo waarop de arbeid moest gebeuren.<sup>52</sup> De forelieden brulden en schreeuwden dat het werk vooruit moest gaan, maar daar hadden we het reeds eerder over.

Het systeem van *casual labour*, waarbij de dokwerkers dagelijks afhankelijk waren van de *goodwill* van de 'bazen' om aangeworven te worden, weerhield de arbeiders ervan tegen deze wantoestanden te protesteren. Sommige forelieden hadden lange tenen en wie er op trapte werd van zijn brood beroofd.<sup>53</sup> De 'bazen' wisten maar al te goed dat ze niet in orde waren met de wetgeving en wensten daar door de arbeiders niet op gewezen te worden. Zolang er geen doeltreffende controle op de havenarbeid was, konden de werkgevers doen wat ze wilden. Anarchie en wetteloosheid waren de regel.<sup>54</sup> Dat de patroons massaal de wetgeving negeerden, blijkt nogmaals uit de cijfers. In 1909 maakte de toezichtcommissie van de

---

<sup>48</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 35 en "Het stellen", in: *De Onpartijdige Dokwerker*, 1 (17 januari 1901), p. 5.

<sup>49</sup> De commissie die belast was met het onderzoek naar de veiligheid van de arbeid in de Belgische havens, veronderstelde dat de werkmateriaal van de particuliere ondernemingen slechts zelden of nooit werden gecontroleerd. *Commission chargée*, p. 20.

<sup>50</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 83.

<sup>51</sup> *Commission chargée*, p. 18-19.

<sup>52</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 31.

<sup>53</sup> S.A. M.A. 4719 (A): [Havendienst] Ongevallen 1870-1905: doc. 12 mei 1899 van het bestuur van de Onpartijdige Dokwerkersbond aan het College van Burgemeester en Schepenen (afschrift: originele brief gericht aan de Havenkapitein van Antwerpen).

<sup>54</sup> MOL, *Memoires*, p. 25.



Algemeene Beroepsvereniging (waarover zodadelijk meer) 311 opmerkingen over de inzet van te jonge knapen. In 196 van deze gevallen werd hieraan niets gedaan.<sup>55</sup>

De eerste pogingen om de veiligheid aan de Antwerpse haven op structurele gronden te verbeteren, kwamen er pas na de uitvaardiging van het havenreglement van 20 november 1906, dat het laden en lossen van schepen reglementeerde.<sup>56</sup> Het initiatief ging uit van de Algemeene Beroepsvereniging. Het koninklijk besluit werd integraal gepubliceerd in het jaarverslag van 1906 van de vereniging, gezien "de groote belangrijkheid van dit Besluit".<sup>57</sup> Het jaar daarop nam de Algemeene Beroepsvereniging enkele beslissingen om de veiligheid en gezondheid van sommige categorieën havenarbeiders te verbeteren. Alle werkelijke leden moesten ervoor zorgen dat de werklieden die de luiken van de boten moesten open- en toelagen, een veiligheidsband droegen. Daarnaast zouden er middelen worden beraamd om het lossen van graan minder ongezond te maken.<sup>58</sup>

Op 15 maart 1908 werd er een toezichtcommissie ingesteld, die de leden van de Fédération Maritime op de naleving van het koninklijk besluit moest controleren.<sup>59</sup> Het was een initiatief van goede intenties, maar de toezichters konden niet meer doen dan raad geven of nalatige werkgevers vermanen.<sup>60</sup> In 1910 verhoogde de Bazenbond de druk op de werkgevers en eiste meer gehoorzaamheid van alle leden. Opvallend is dat bij deze waarschuwing expliciet werd verwezen naar de Algemeene Beroepsvereniging als onderdeel van de Fédération Maritime, om deze eis kracht bij te zetten. Blijkbaar was de Algemeene Beroepsvereniging zelf niet gezaghebbend genoeg om haar leden effectief te dwingen.<sup>61</sup>

De leden van de Bazenbond vonden de toezichtdienst van hun organisatie erg efficiënt. Nog voor de instantie goed en wel vorm had gekregen, waren de resultaten naar eigen zeggen zeer bevredigend en was het aantal ongevallen reeds in de eerste negen maanden van haar bestaan verminderd.<sup>62</sup> Dit strookt echter niet met het beschikbare cijfermateriaal. Volgens de

---

<sup>55</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1909*, p. 6.

<sup>56</sup> K.b. 20 november 1906, *B.S.* 5 december 1906. Zie hoofdstuk IV.

<sup>57</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1906*, p. 2-11.

<sup>58</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1907*, p. 10, 12. Bij het lossen van bedorven of chemisch bewerkte graansoorten kwamen verstikkende dampen vrij. Bovendien kon de behandeling van dergelijke bulkgoederen huidirritatie veroorzaken. WINKELER, *Grieven*, p. 32.

<sup>59</sup> Niet te verwarren met het arbeidstoezicht van de nationale overheid. Zie hoofdstuk IV.

<sup>60</sup> Deze restrictie van de macht van de toezichtscommissie werd bewust ingevoerd. Blijkbaar voelde de 'Algemeene Beroepsvereniging' er niet veel voor om haar leden te dwingen te gehoorzamen aan de 'toezichters'. *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1908*, p. 4.

<sup>61</sup> De eis tot naleving van de reglementen had betrekking op de 'vaste werkuren', die de *Fédération Maritime* had ingesteld. *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1910*, p. 1-2.

<sup>62</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1908*, p. 4.

statistieken van de Arbeidsinspectie kende het aantal arbeidsongevallen tussen maart 1908 en december van dat jaar zelfs een licht stijgende trend, om in de daaropvolgende maanden te blijven toenemen (tabel bijlage IV).<sup>63</sup> De gegevens van de gezondheidsdienst bevestigen deze stijging van het aantal ongevallen (bijlage V en VI).

De bewering dat de 'bazen' / ondernemers bijna altijd gevolg gaven aan de opmerkingen van de toezichters, is niet meer dan *wishfull thinking*.<sup>64</sup> Uit de cijfers van de organisatie zelf blijkt het tegendeel. In 1910 werd er in 3224 gevallen geen gehoor geschonken aan de terechtwijzingen van de toezichter op een totaal van 8390 opmerkingen.<sup>65</sup> Dat het aantal dodelijke ongevallen in de haven zou zijn gedaald sinds de inwerkingtreding van de toezichtdienst, is eveneens een fabeltje.<sup>66</sup> Tussen 1908 en 1913 nam het aantal ongevallen met een dodelijke afloop gestaag toe (met een kleine terugval in 1909).<sup>67</sup> De efficiëntie van het toezicht was dan ook veel geringer dan de werkgevers zichzelf wilden laten geloven.

Ondanks deze bedenkingen toont de oprichting van de toezichtcommissie dat een deel van de werkgevers de gevaren van de havenarbeid inzag en meende dat hieraan op zijn minst iets gedaan kon worden. Erg succesvol kunnen de eerste pogingen evenwel niet worden genoemd. Meer en meer geraakten de werkgevers overtuigd van het belang van goede veiligheidsvoorwaarden en diegenen die zich hiertegen alsnog verzetten, moesten uiteindelijk plooien voor de wet. Maar voor het zover was, moesten nog vele dokwerkers in het dodenhuis worden opgebaard.

### **Krijgen is de kunst: verzekering tegen arbeidsongevallen**

Het was uiteraard een goed gegeven dat de strijd voor betere veiligheidsvoorwaarden aan het begin van de twintigste eeuw werd ingezet, maar daar waren de toenmalige dokwerkers nauwelijks mee gebaat. Het aantal arbeidsongevallen aan de haven bleef stijgen en de slachtoffers moesten geholpen worden.<sup>68</sup> Een arbeidsongeval was vaak een traumatische ervaring voor de dokwerker in kwestie, maar de financiële nasleep voor hem en zijn gezin waren zo mogelijk nog catastrofaler. Tijdelijke werkonbekwaamheid was een gruwel voor de

---

<sup>63</sup> *Rapports annuels 1908-1910*.

<sup>64</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1908*, p. 4.

<sup>65</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1910*, p. 9.

<sup>66</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1909*, p. 5.

<sup>67</sup> *Rapports annuels 1908-1913*.

<sup>68</sup> Zie bijlage III, V en VI. Deze stijging kwam ondermeer door de groeiende trafiek aan de Antwerpse haven, waardoor er ook meer gewerkt moest worden.

meeste armelui. Aan deze situatie kon (op korte termijn) enkel verholpen worden door een stevig uitgebouwd en goed functionerend verzekeringswezen.

Vóór de wet van 24 december 1903 de arbeidsongevallenverzekering regelde, was het zogenaamde 'Zwitsers stelsel' in voege.<sup>69</sup> De werkgever hield twee percent van het loon af, waarna de dokwerker kon rekenen op 50 % van zijn normale loon in geval van tijdelijke werkonbekwaamheid. Bij gebrek aan wettelijke omkadering, was een dergelijk systeem echter weinig efficiënt (althans vanuit het standpunt van de arbeiders bekeken). De getroffen arbeiders moesten zelf bewijzen dat de schuld van het ongeval bij de werkgever of zijn ondergeschikten lag.<sup>70</sup> Een sluitend bewijs leveren was zelden mogelijk en de processen die desgevallend werden gevoerd, sleepten soms jaren aan. De rechters waren overigens niet geneigd de patroons te veroordelen, omdat ze grotendeels uit hetzelfde milieu kwamen.<sup>71</sup> In de uitzonderlijke gevallen dat de arbeider toch zijn gelijk behaalde, werd hij wel volledig terugbetaald.<sup>72</sup> Het was overigens gevaarlijk schadevergoeding te eisen van de 'baas' of werkgever.<sup>73</sup> Opnieuw was het systeem van *casual labour* de grote boosdoener. Verzet werd in de kiem gesmoord en wie protesteerde kon elders werk zoeken.

De 'bazen' wisten zelfs munt te slaan uit de verzekering van de arbeiders. Sommige ondernemers verplichtten hun arbeiders om zich aan te sluiten bij de 'hulpkas' van de 'baas'. Arbeiders die weigerden, werden van het werk uitgesloten en zelfs als vijand beschouwd, maar als puntje bij paaltje kwam, bleven de vergoedingen in de zakken van de 'baas' zitten.<sup>74</sup> Winkeler stelde nog een andere vreemde regeling aan de kaak. Hij was erg positief over het feit dat "nagenoeg alle bazen zorg dragen dat hunne werklieden verzekerd zijn", maar hij merkte op dat de verzekering niet tussenkwam bij 'zondagsongevallen', hoewel ook bij het zondagswerk een deel van het loon voor deze verzekering werd afgehouden.<sup>75</sup>

De patroons die zich bij een gespecialiseerde verzekeringsmaatschappij aansloten, kenden eveneens handige kunstgrepen om hun geldvoorraad niet te veel aan te moeten spreken. Verzekeringspremies werden gedrukt door de minder erge ongevallen niet aan te geven en zo

---

<sup>69</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 91.

<sup>70</sup> Artikel 1382 van de Code Civile. Zie CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 218.

<sup>71</sup> BREPOELS, *Wat zoudt gij zonder 't werkvolk zijn*, p. 79.

<sup>72</sup> Er bestaan twee soorten ongevallenverzekeringen. Terugbetaling van verzorgingskosten (te vergelijken met de functie van de hedendaagse ziekenfondsen) en de uitkering van een vervangingsinkomen in geval van tijdelijke werkonbekwaamheid. Beide vormen zijn van elkaar te onderscheiden, maar niet strikt te scheiden. Chlepner vermeldt het eerste, Van Isacker het tweede. Zie: CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p.218 en VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 91.

<sup>73</sup> KENEFICK, "A struggle for recognition", p. 325.

<sup>74</sup> "Bij de scheepshoutbewerkers", in: *De Dokker*, 1 (15 november 1902), p. 2-3.

<sup>75</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 32-33.

het risico van de havenarbeider ogenschijnlijk te verminderen.<sup>76</sup> De getroffen havenarbeiders moesten dan maar zien hoe ze aan een schadevergoeding konden komen en in de minst erge gevallen lieten ze de zaak voor wat het was, kwestie van de schaarse werkzekerheid niet op de tocht te zetten. Voor sommige 'bazen' was de verplichte verzekering<sup>77</sup> bovendien een legitimering van de onveilige omstandigheden aan de haven. Als controleurs in de Rotterdamse haven (en het voorbeeld komt weer uit Nederland) wezen op de gevaren waaraan de werkgevers hun arbeiders blootstelden, antwoordden deze simpelweg: "Wij betalen toch zeker de premie voor de ongevallenwet!"<sup>78</sup>

\*  
\*       \*

"Buigen of broedeloos, dat was het parool". De woorden zijn van Hein Mol, die hiermee de macht van het patronaat kernachtig samenvatte. Op alle niveaus lieten de 'bazen' hun gezag gelden. Door het aparte aanwervingsysteem konden de havenarbeiders nauwelijks weerwerk bieden. De Algemeene Beroepsvereniging probeerde de aangesloten ondernemers in het gareel te houden, maar zonder veel succes. Zolang de overheid de arbeidsomstandigheden aan de haven niet regelde en doortastend controleerde en sanctioneerde, bleef er anarchie bestaan. Hiermee wordt de tweede betekenis van 'het slagveld van den arbeid' meteen duidelijk (zie hoofdstuk I). Er waren geen regels aan de haven. De wet van de sterkste (of best geëquipeerde) liet zich gelden, maar de strijd was ongelijk.

De 'bazen' waren geregeld kop van jut en de vakverenigingen spuugden graag hun gal uit over de misbruiken waaraan zij zich bezondigden. Gelukkig waren niet alle ondernemers wreed tegenover hun arbeiders. Er waren 'bazen' die het goed met de dokwerkers voorhadden, maar hun menslievendheid werd vaak tenietgedaan door een gebrek aan praktijkkennis en interesse voor de arbeidssituatie. Hoe dan ook konden de ondernemers onmogelijk alle gevaar uit de havenarbeid verdrijven. Op sommige vlakken kon het risico wel worden gereduceerd. De persoonlijkheid en het sociaal engagement van de patroons en de 'bazen' waren hiervoor wellicht bepalend.

---

<sup>76</sup> MOL, *Memoires*, p. 54-55.

<sup>77</sup> In België werd de verplichte verzekering ingevoerd in 1903, in Nederland vanaf 1901. Zie: FOKKER, *Ongevallenwet 1901*.

<sup>78</sup> MOL, *Memoires*, p.167.

### HOOFDSTUK III: "HET IS IN HET BELANG VAN DIEN WERKMAN DAT WIJ MOETEN HANDELEN": DE VISIE VAN HET GEMEENTEBESTUUR OP DE GEVAREN VAN DE HAVENARBEID

"Het baart eene pijnlijke verwondering, te zien dat het Gemeentebestuur, hetwelk zich heeft verhaast de electriche verlichting in te voeren op het Stadhuis, in de Schouwburg en op andere plaatsen, waar het enkel tot verlichting van vermaak dient, dat dit Gemeentebestuur de Haven, de bron van den welstand der geheele bevolking, in het donker laat."

*(Brief van de afdeling vervoer van de Handelskamer;  
Gemeenteraadszitting 4 januari 1900)*

#### "De heeren van het stadhuis": de stad en de haven

"t Stad", zoals alleen Antwerpenaren dat zo smeug kunnen zeggen, was een derde speler op het haventoneel. In tegenstelling tot de twee reeds besproken partijen, hebben steden geen gezicht. Hoewel ook gemeenteraadsleden mensen zijn, is de stedelijke besluitvorming niet erg persoonlijk. De procedures in de gemeenteraad waren behoorlijk ingewikkeld voor de gewone man in de straat of op de kaai. Verzoeken werden ingediend, verdedigd, gestemd, gepubliceerd en bekendgemaakt. Op de werkvloer was de besluitvorming veel eenvoudiger. De 'bazen' gaven hun bevelen en iedereen wist wat er van hem werd verwacht.

De piramidale structuur die we bij de 'bazen' aantreffen, was ook bij het stadsbestuur aanwezig. Aan de top stond de burgemeester. Hij was voorzitter van de gemeenteraad en het college van burgemeester en schepenen. Zijn houding tegenover het arbeidersvraagstuk was van groot belang voor eventuele verbeteringen in de arbeidssituatie. De doctrinaire liberaal Leopold de Wael (1872-1892) werd in 1892 opgevolgd door de meest populaire liberale burgemeester uit de Antwerpse geschiedenis: Jan Van Rijswijck (1892-1906). Hij was één van de weinige liberalen die sympathie genoten bij de arbeidersbevolking. Als burgemeester

probeerde hij te bemiddelen bij conflicten en hield hij het leger en de rijkswacht zo ver mogelijk uit de buurt van betogers.<sup>1</sup> Zelfs na de eerste grootschalige werkstaking aan de haven in 1893 bleef Van Rijswijck van mening dat de Antwerpse arbeiders bij uitstek vredelievend waren.<sup>2</sup> Zes jaar later zag diezelfde burgemeester dat de arbeidswetgeving de havenarbeiders letterlijk in de kou liet staan en vroeg hij het ministerie van arbeid en nijverheid "of ook niet zij, die aan het lossen en laden der schepen werken, bescherming verdienen."<sup>3</sup> Van Rijswijck schuwde geen enkele inspanning en had zich naar eigen zeggen bij de belangrijke havenautoriteiten in het buitenland geïnformeerd naar het bestaan aldaar van reglementen over de afmetingen van bruggen en loopplanken en de wijze van 'stellen'.<sup>4</sup> Na het korte burgemeesterschap van Alfons Hertogs (1906-1908), werd de burgemeesterssijerp overgedragen op Jan de Vos (1909-1921). Zowel Hertogs als de Vos waren conservatieve patroons met weinig aandacht voor de sociale problemen.<sup>5</sup>

Op zijn eentje kon de burgervader niet veel doen. Hij was afhankelijk van de gemeenteraad, het hoogste en belangrijkste orgaan van het stadsbestuur. "Den raed bepaeld al wat van het belang der gemeente is; hy raedpleegd op al andere voorwerp welk den zelfden door de opperste overheyd ondersteld wordt."<sup>6</sup> De wet liet echter niet weten wat er onder 'gemeentelijk belang' moest worden verstaan en gaf geen overzicht van de bevoegdheden van de gemeente. Deze situatie was het gevolg van de nogal vage 'Gemeentewet' van 30 maart 1836, die, mits enkele wijzigingen, tot 1988 in voege bleef.<sup>7</sup> De stad mocht zich met alles inmengen dat niet door een hogere instantie was gereguleerd. De keerzijde hiervan was dat de stad niet de verplichting had zich met alle aspecten van het stedelijke leven bezig te houden, tenzij vastgelegd bij wet. De hiaten in de nationale wetgeving werden meestal niet overgedragen aan de lagere niveaus, maar gewoon opengelaten tot iemand de putten met eigen steengruis zou vullen.

---

<sup>1</sup> HANCKÉ, *De Antwerpse Burgemeesters*, p. 111-128.

<sup>2</sup> *Gemeentebblad 1893*, zitting 24 april 1893, p. 367.

<sup>3</sup> Jan Van Rijswijck wees erop dat het koninklijk besluit van 21 september 1894 over de gezondheid en de bescherming van de arbeiders in werkhuisen, niet van toepassing was aan de haven (zie hoofdstuk IV). SA MA 4719 (A) doc. 24 mei 1899 van Burgemeester J. Van Rijswijck.

<sup>4</sup> *Gemeentebblad 1899*, zitting 13 juni 1899, p. 367-368 en S.A. M.A. 4719 (A): doc. 24 mei 1899 van Burgemeester J. Van Rijswijck.

<sup>5</sup> HANCKÉ, *De Antwerpse Burgemeesters*, p. 133.

<sup>6</sup> De d/t-fouten zijn authentiek. Artikel 75 van de gemeentewet van 30 maart 1836, *Bulletin officiel. Staatsblad*, N° XVII (136).

<sup>7</sup> VAN DEN EECKHOUT en VANTHEMSCHE, *Bronnen voor de studie*, p. 52. Over de organisatie en bevoegdheden van de gemeenten zie: ORIANNE, "Les structures administratives" en GODDING, "L'évolution de la législation".

De onduidelijke gemeentewet zorgde voor bevoegdheidsconflicten en zelfs concurrentie tussen de stad en de staat. De waterlopen waren ontegensprekelijk eigendom van de staat, maar over de dokken en kaaien kon worden geredetwist. Sinds Willem I waren dokken en kaaien stadseigendom. Antwerpen had echter niet de middelen om de groeiende haven van de nodige infrastructuur te voorzien en na de crisis van 1873-1874 nam de staat het beheer van de Scheldekaaien over. De stad bleef nog wel de bevoegdheid over de aanleg van de dokken dragen.<sup>8</sup> De staat leek zich van zijn nieuwe verantwoordelijkheid weinig aan te trekken en het stadsbestuur durfde aan de Scheldekaaien niet zonder toestemming van de nationale overheid op te treden.<sup>9</sup> De verhouding tussen stad en staat was dan ook erg grimmig. Hoewel de Antwerpse haven een belangrijke economische functie had voor het hele land, legde de regering volgens gemeenteraadslid G. Tonnelier "den meest blijkbaar slechten wil aan den dag" tegenover de stad. De communicatie tussen beide overheden verliep stroef en brieven van de stad werden niet beantwoord of een reactie liet maanden op zich wachten.<sup>10</sup>

De wetgever belette het gemeentebestuur niet de haveninfrastructuur te monopoliseren. Alle opslagruimten, magazijnen, afdaken, kaaimuren, maar ook sporen en kranen waren eigendom van de stad. Een gedegen havenbeleid was dan ook noodzakelijk om de infrastructuur aan de noden van de tijd aan te passen. Ondanks de liberale ideologie van de meeste gemeenteraadsleden, intervieerde het stadsbestuur heel sterk in het economische leven aan de haven.<sup>11</sup> De band tussen stad en haven werd op deze manier sterk aangehaald. Er was zelfs geen aparte begroting voor beide gebieden.<sup>12</sup>

De verwevenheid tussen stad en haven mag echter niet worden doorgetrokken op sociaal en cultureel vlak. Antwerpen mocht dan wel een 'havenstad' zijn, stad en haven waren twee verschillende werelden. De houding van de stedelingen tegenover de havenwereld was ambigu. De haven was de trots van de stad, maar buiten de dokwerkers voelde niemand er zich thuis.<sup>13</sup> Aan de dokken heersten bovendien andere regels dan in de stad. De parallelle

---

<sup>8</sup> HANCKÉ, "De omstreden opgang van een wereldhaven", p. 13-32.

<sup>9</sup> *Gemeenteblad 1891*, zitting 16 februari 1891, p. 92-94.

<sup>10</sup> *Gemeenteblad 1900*, zitting 22 januari 1900, p. 53.

<sup>11</sup> Sinds 1899 werd het Antwerpse stadsbestuur gevormd door een kartel van liberalen en socialisten. De liberalen domineerden echter het beleid. SEBERECHTS, "Politieke invloeden", p. 33; HANCKÉ, *De Antwerpse Burgemeesters*, p. 101.

<sup>12</sup> HANCKÉ, "De omstreden opgang van een wereldhaven", p. 13-32.

<sup>13</sup> LAMPO, "Dan begint de buiksprak", p. 131-145.

reglementen voor stad en haven met betrekking tot het leuren met drank en etenswaar zijn hier een mooi voorbeeld van. Uit de indexen op het gemeenteblad wordt deze tweedeling eveneens duidelijk. De onderwerpen die specifiek de haven aanbelangen, worden voorafgegaan door het prefix 'Haven'.<sup>14</sup>

De dokwerkers, die een groot deel van de stadsbevolking uitmaakten, waren één van de belangrijkste schakels tussen de stad en de haven. Ze bleven echter lange tijd de grote blinde vlek van het stedelijke havenbeleid. Het zou duren tot 1900 vooraleer de havenarbeiders sporadisch in de gemeenteraad ter sprake werden gebracht en vóór de Eerste Wereldoorlog viel er van een echt 'arbeidersbeleid' nauwelijks iets te onderkennen. In haar hoedanigheid van werkgever, werd de stad echter onwillekeurig bij de havenarbeid betrokken.

### **De mannen van 't stad: de stad als werkgever**

Stadsfunctionarissen moesten de haveninfrastructuur, waarvan de stad eigenaar was, bedienen. Niet alleen kraanmannen, die terloops ter sprake zijn gekomen in het eerste hoofdstuk, maar ook sluiswachters en wijkagenten vertoefden in dezelfde gevaarlijke omgeving als de havenarbeiders. Tot hiertoe heb ik deze beroepscategorieën buiten beschouwing gelaten omdat het geen dokwerkers zijn, dat wil zeggen arbeiders die instonden voor het laden, lossen en behandelen van goederen aan de haven.

In tegenstelling tot de meeste werkgevers hield de stad wel documenten bij met betrekking tot haar werknemers. In navolging van de ongevallenwet van 24 december 1903 (zie hoofdstuk IV) werden alle arbeidsongevallen geregistreerd en de nodige gegevens op daartoe bestemde formulieren ingevuld. Het merendeel van deze dossiers handelt over gekwetste 'sasseniers' of werktuigkundigen. De oorzaken van de ongevallen waren erg uiteenlopend.<sup>15</sup>

De kraanmannen bezorgden het stadsbestuur het meeste kopzorgen. Hoewel kraanmannen geregeld zelf het slachtoffer werden van een arbeidsongeval, bijvoorbeeld wanneer een kraan het onder het gewicht van zijn last begaf en met kraan en kraanman op schip of kaai terechtwam,<sup>16</sup> waren zij veeleer de oorzaak van ongelukken. Gedetailleerde beschrijvingen van dergelijke voorvallen zijn te vinden onder de rubriek 'Betwiste zaken' in het gemeenteblad. Enkele moedige slachtoffers van een arbeidsongeval of hun nabestaanden

---

<sup>14</sup> Index in: *Gemeentebleden 1890-1914*.

<sup>15</sup> Deze rijke en misschien wel unieke bronnen zijn te vinden op het stadsarchief S.A. M.A. 4684.

<sup>16</sup> *Gemeentebled 1908*, Aanhangsel 1, betwiste zaken, p. 43-44.



spannen een proces aan tegen de stad (al dan niet in combinatie met een klacht tegen de stouwer waarbij het slachtoffer was tewerkgesteld) omdat het ongeval veroorzaakt werd door een verkeerd manoeuvre van de kraanbediende. Dergelijke processen sleepten soms jaren aan en werden met wisselend succes door de getroffen en gevoerd.

Werkman Janssens was zo'n dappere dokwerker die zijn recht wilde opeisen. Op 18 april 1905 kreeg hij een kolenschaal met 500 steenkoolbriketten op zijn linkerbeen, waarna het been moest worden afgezet. De zaak was in 1909 nog steeds niet opgehelderd en het slachtoffer vroeg de kwestie in der minne te regelen door hem 5600 frank schadevergoeding toe te kennen, hetgeen voor beide partijen voordeliger was dan het aanslepende proces verder te zetten. Het voorval werd in de gemeenteraad besproken en zorgde voor een primeur. De stad had nooit eerder een dergelijke schadevergoeding uitbetaald en er werd gewezen op het kraanreglement dat aan de huurders van de stadskranen werd opgelegd en de verantwoordelijkheid voor ongevallen op hun schouders overdroeg. Het reglement had echter geen kracht van wet en bleek voor het gerecht van niet veel waarde. Gemeenteraadslid A. Rijckmans vatte de koe bij de hoorns en had oog voor de hoofdrolspeler in dit drama. "Het is in het belang van dien werkman dat wij moeten handelen", zo stelde hij en werd door zowat de gehele gemeenteraad bijgetreden. Het voorstel werd met algemeenschap van stemmen aangenomen.<sup>17</sup>

Het voorbeeld zegt veel over de ingesteldheid en de sociale bewogenheid van de gemeenteraadsleden, althans wanneer ze echt met een werkman te maken hadden. Het was gemakkelijker één concreet individu te helpen dan het lot van duizenden onder handen te nemen. Eigenlijk kwam de beslissing voor het uitkeren van een vergoeding niet onverwacht. Het is hier niet de bedoeling een analyse te maken van de besluitvorming in de gemeenteraad (hoewel erg interessant voor verdere studie), maar het valt toch op dat er periodes waren waarin het geld beter rolde dan in andere. 1909-1910 waren 'goede' jaren.

De motieven van de stad als werkgever waren niet dezelfde als die van de 'bazen' uit het vorige hoofdstuk. De gemeenteraadsleden waren niet noodzakelijk bedrijfsleiders en konden via het stadsbestuur geen persoonlijke winst uit het havenbedrijf slaan. Het geld dat ze beheerden was niet van hen, waardoor winstmaximalisatie minder noodzakelijk werd. Op deze manier kwam er plaats voor een zekere humanitaire gevoeligheid, een houding die maar al te vaak uit het zuiver economisch denken van bedrijfsleiders werd geweerd.

---

<sup>17</sup> *Gemeentebled 1909*, zitting 22 november 1909, p. 620-623.

**"Duck and cover": Schuilplaatsen voor havenarbeiders**

Niet minder dan tien jaar hadden de besprekingen over de oprichting van een gemeentelijke schuilplaats geduurd.<sup>18</sup> In 1898 was het onderwerp terloops ter sprake gekomen in de gemeenteraad naar aanleiding van het verschijnen van de brochure *Grieven der Antwerpsche dokwerkers* van het studiekomitee Vrede-Hoogstraat.<sup>19</sup> Vanaf 1900 kwam de problematiek van de schuilplaatsen sporadisch aan bod tijdens de vergaderingen, maar het project werd op de lange baan geschoven. Terwijl de gemeenteraadsleden eindeloos redetwisten over het nut en de functies van een dergelijke schuilplaats, trotseerden de dokwerkers dagelijks weer en wind bij de aanwerving in open lucht, om hun middagpauze door te komen of de vroegste trein naar huis af te wachten indien het werk later eindigde dan trein of tram reden. Dit kan onschuldig lijken in het licht van de verschillende zware ongevallen die in deze studie terloops worden aangehaald, maar vergis u niet. Gebrek aan beschutting, werken in weer en wind en pauzeren in natgeregende, smerige plunjes, "dat weegt op de duur veel zwaarder dan het lompe gewicht (...) en het breekt de meesten".<sup>20</sup>

"Arthritis, rheumatism and pneumonia affected many who worked in all weathers without protective clothing", schreef de Engelse historicus Eric Taplin over de havenarbeiders in Liverpool.<sup>21</sup> Beroepsziekten waren minstens even bedreigend voor de dokwerkers als arbeidsongevallen. Longontsteking (en/of luchtpijpontsteking) was één van de belangrijkste doodsoorzaken bij dokwerkers. In sommige jaren overtrof 'longontsteking' de 'gewelddadige dood' (d.i. overlijden door een ongeval, moord of doodslag) als grootste dooddoener. In 1912 verloren dertien Antwerpse dokwerkers het leven bij een ongeval en zestien als gevolg van longziekten, de 25 gevallen van 'longtering' niet meegerekend.<sup>22</sup>

De gemeenteraadsleden wisten niet goed of het wel de bevoegdheid van het stadsbestuur was om zich met de verbetering van deze situatie in te laten. Het privé-initiatief zorgde immers

---

<sup>18</sup> De informatie over de schuilplaatsen komt voornamelijk uit de verslagen van de gemeenteraadszittingen, gepubliceerd in het *Gemeentebled* en de archieven S.A. M.A. 6398 (A) + (B) en S.A. M.A. 6399.

<sup>19</sup> *Gemeentebled 1899*, zitting 30 december 1899, p. 528-533.

<sup>20</sup> Citaat van Louis Raus in: VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 76.

<sup>21</sup> TAPLIN, "The history of dock labour", p. 451.

<sup>22</sup> Hier gaat het om TBC. De besmetting door TBC gebeurde niet noodzakelijk op de werkvloer. De gebrekkige behuizing en hygiëne van de dokwerkers was wellicht een belangrijker factor (Zie VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 94-95). De cijfers geven enkel het aantal overleden Antwerpse dokwerkers weer. Een groot deel van het contingent bestond uit arbeiders uit de randgemeenten. Deze pendelaars werden niet in rekening gebracht in de volksbeschrijvende statistiek van Antwerpen. De absolute cijfers zijn dus niet van belang, wel de verhoudingen. *Volksbeschrijvende statistiek 1912*, p. 57.

spontaan voor een aantal etablissementen waar de havenarbeiders zich konden verwarmen, konden rusten en iets te eten of te drinken konden kopen. Het probleem lag in dit laatste. Om zich te beschermen tegen het gure, Belgische weer, moesten de dokwerkers consumeren en bijgevolg een deel van hun schaarse loon afstaan in ruil voor beschutting. De schuilplaatsen van de Algemeene Beroepsvereniging vormden hierop een uitzondering. De dokwerkers konden er gratis binnen en waren niet verplicht te verteren.<sup>23</sup> Er was wel één restrictie. Wie gebruik wilde maken van deze infrastructuur, moest (weliswaar gratis) lid worden van de 'Hoerenbond'. In 1903 had de vereniging drie werkbeurzen die eveneens dienst deden als schuilplaats.<sup>24</sup> In 1908 was dit aantal opgelopen tot zes.<sup>25</sup> Tegenover dit toenemende succes van de Algemeene Beroepsvereniging stond de aarzelende houding van het gemeentebestuur.

In de negentiende eeuw had het stadsbestuur al geëxperimenteerd met een openbare verwarmingsplaats. Het bleek echter geen groot succes, want slechts enkele dokwerkers vonden hun weg naar dit lokaal.<sup>26</sup> Over de kosteloze 'warmplaatsen' die hier en daar in de bronnen opduiken, is weinig geweten.<sup>27</sup>

Hoewel het woord 'schuilplaats' in 1898 reeds gevallen was, zou het debat hierover pas goed van start gaan in 1900. Niet iedereen was overtuigd van het nut van stedelijke schuilplaatsen en daarom werd een proefproject voorgesteld. Aan de droge dokken zou een kleine schuilplaats voor 75 personen worden opgericht.<sup>28</sup> Twee jaar later lag het project weer in de schuif. Het was zinloos om een schuilplaats op te richten waar slechts een fractie van de 500 arbeiders die dagelijks aan de droge dokken werkten, terecht konden. Bovendien was de Algemeene Beroepsvereniging de gemeente voor geweest en had er zelf een schuilplaats opgericht.<sup>29</sup> Of het stadsbestuur hier rouwig om was, is weinig waarschijnlijk.

De debatten sleepten jaren aan. Moest de stad één of twee grote schuilplaatsen bouwen voor duizend dokwerkers of beter verschillende kleintjes, dicht bij de werkplaatsen van de arbeiders? De laatste optie zou tegemoet komen aan de verzuchtingen van de havenarbeiders die op afgelegen plaatsen werkzaam waren en hun middagpauze niet konden verdoen met een half uur durende wandeling naar de dichtst bij gelegen schuilplaats. Daarnaast was er

---

<sup>23</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1902*, p. 29.

<sup>24</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1903*, p. 22.

<sup>25</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1908*, p. 9.

<sup>26</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 50-51.

<sup>27</sup> *Gemeentebld 1902*, zitting 30 december 1902, p. 576.

<sup>28</sup> *Gemeentebld 1900*, zitting 28 juni 1900, p. 567-579.

<sup>29</sup> *Gemeentebld 1902*, zitting 12 mei 1902, p.183-188.

onenigheid over de functie van de gebouwen. Waren ze uitsluitend bedoeld als schuilplaats, of konden de werklieden er ook worden aangeworven en uitbetaald, zoals de werkbeurzen van de Algemeene Beroepsvereniging, die dienst deden als schuilplaats en aanwervingskantoor?

Op de gemeenteraadszitting van 26 november 1906, voorgezeten door burgemeester Hertogs, werd het voorstel van de commissie van openbare werken met betrekking tot de bouw van een schuilplaats op de Donkeren Hoek (Londenstraat 52) goedgekeurd zonder verder gekibbel. De kosten werden geraamd op 93.400 frank en de raadsleden waren blij dat de Gordiaanse knoop eindelijk was doorgehakt.<sup>30</sup>

Waarom deze beslissing zo lang op zich had laten wachten, is moeilijk te verklaren. Burgemeester Hertogs was weliswaar niet bepaald begaan met het lot van de arbeiders en de eindeloze debatten over de functie van het gebouw vertraagden het hele project, maar er was niemand die de oprichting van de schuilplaats wenste tegen te gaan, met uitzondering misschien van de uitbaters van herbergen of gaarkeukens rond de dokken die in de schuilplaats een concurrent zagen. Voor de gemeenteraadsleden was de bouw van de schuilplaats in elk geval geen prioriteit.

Vanaf het najaar van 1906 kwam het einde dan toch in zicht. Nu de eerste offerte was goedgekeurd, stroomden de extra budgetten de deur uit. De 70.000 frank die in de stadsbegroting was uitgetrokken voor de bouw van een schuilplaats, werd zonder problemen verhoogd met 30.000 frank.<sup>31</sup> Voor een verwarmingsketel werd 5.000 frank 'buitengewoon krediet' toegestemd en de aanleg van een tuintje en 'kunstgrillie' kostten nog eens 4.000 frank bovenop het goedgekeurde bedrag. Door de onvaste bodem waarop de schuilplaats werd gebouwd, moesten extra kosten worden gemaakt, wat door de gemeenteraad probleemloos werd opgelost met 8.000 frank bijkrediet.<sup>32</sup> De raadsleden waren zo tevreden over hun filantropisch project, dat geen bijkrediet nog teveel was. Het contrast met het gepalaver van enkele jaren voordien was enorm.

Hoewel het geld vlot de deur uitvloog, was de discussie over de functie van het gebouw dat nu stilaan tastbare vorm begon te krijgen, nog niet van de baan. Modeste Terwagne, één van de drie socialistische gemeenteraadsleden en volksvertegenwoordiger in de kamer,<sup>33</sup> vroeg of

---

<sup>30</sup> *Gemeentebld 1906*, zitting 26 november 1906, p. 712-713.

<sup>31</sup> In de begroting van 1905 was reeds 45.000 frank opzij gezet voor de oprichting van een schuilplaats, die er niet was gekomen. Zie: "Begroting der Stad Antwerpen voor het dienstjaar 1905", in: *Gemeentebld 1904*. 3<sup>de</sup> aanhangsel, p. 202.

<sup>32</sup> Zie hiervoor respectievelijk *Gemeentebld 1907-1910*, zitting 1 juli 1907, p. 11; zitting 29 mei 1908, p. 533-534; zitting 24 januari 1910, p. 19-20 en zitting 9 mei 1910, p. 363-364. De laatste twee bijkredieten werden goedgekeurd na de opening van het gebouw.

<sup>33</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 65, 77.

het toegelaten was om dokwerkers aan te werven in de nieuwe schuilplaats, zodat ze niet meer uren in de regen moesten staan wachten op de forelieden.<sup>34</sup> Het antwoord was negatief en het zou tot na de Eerste Wereldoorlog duren vooraleer ook deze zaak door de gemeente werd behartigd met de inrichting van stedelijke aanwervingsplaatsen.<sup>35</sup> Over de politieke en ideologische neutraliteit van de schuilplaats was er wel consensus. Het was een rustplaats en geen plaats voor politieke redetwisten. Toch vond Terwagne artikel 7 van het reglement dat 'meetingen' en voordrachten in het gebouw verbood, overbodig. Opvoedende toespraken, georganiseerd door het gemeentebestuur, zouden een weldaad zijn voor alle dokwerkers. Niet iedereen was het met deze zienswijze eens. Het toelaten van voordrachten (en dus ook de ideologisch gekleurde) kon immers leiden tot vechtpartijen.<sup>36</sup>

Op 18 december 1909 werd de eerste stedelijke schuilplaats in de Londenstraat eindelijk ingehuldigd en twee dagen later was het gebouw toegankelijk voor de dokwerkers.<sup>37</sup> Het gebouw was al een tijdje klaar, maar de meubels waarmee het moest worden ingericht waren nog niet aangekomen. "[De havenarbeiders] kunnen in weer en wind op straat blijven staan tot de architect tijd heeft om meubelen te ... teekenen", zo merkte *De Werker* cynisch op.<sup>38</sup> En aan deze meubelen moest getekend worden. De stadsbouwmeester had er werk van gemaakt en de plannen die uit zijn arbeid resulteerden, zijn nog steeds te bewonderen op het stadsarchief van Antwerpen.<sup>39</sup> Alle meubels waren van inlandse of Hongaarse eik. De tafels waren mooi afgewerkt en de banken hadden manshoge rugleuningen. Alles was stevig, degelijk en aangenaam om zien. Voor de met stof overdekte dokwerkers was het moeilijk te geloven dat dit 'comfort bourgeois' voor hen was bedoeld.<sup>40</sup> In de schuilplaats konden de dokwerkers een douche nemen en hun kleren te drogen geven. Ze konden er rustig zitten en hun eigen (gratis opgewarmde) middagmaal gebruiken.<sup>41</sup> Ontegensprekelijk was dit alles een weldaad voor de dokwerkers die van de nieuwe infrastructuur gebruik konden maken.

<sup>34</sup> *Gemeenteblad 1909*, zitting 13 december 1909, p. 774.

<sup>35</sup> In 1920 werd er door de gemeenteraad beslist een eenvoudige houten loods op te richten voor de aanwerving van dokwerkers. In 1937 werd er pas echt werk gemaakt van deze problematiek met de bouw van zeven nieuwe aanwervingslokalen. Zie S.A. M.A. 6398 (A), doc. 27 september 1920, afschrift van het proces verbaal van de zitting van het college van burgemeester en schepenen op 27 september 1920; VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 210-211.

<sup>36</sup> *Gemeenteblad 1909*, zitting 13 december 1909, p. 773.

<sup>37</sup> S.A. M.A. 6398 (A): Doc. 15 december 1909 van het college van burgemeester en schepenen aan de commissaris van politie der 7<sup>de</sup> wijk.

<sup>38</sup> S.A. M.A. 6399: krantenknipsel uit: *De Werker*, (1 april 1909).

<sup>39</sup> S.A. M.A. 6399: [plan van de] meubelen door de stadsbouwmeester.

<sup>40</sup> S.A. M.A. 6399: krantenknipsel "Le refuge pour dockers", uit: *Le Matin*, (21 december 1909).

<sup>41</sup> *Gemeenteblad 1909*, zitting 13 december 1909, p. 770-780. Het reglement van de schuilplaats bevindt zich ook als losse publicatie in het Stadsarchief SA MA 6398 (A): Dossier 4: Schuilplaatsen op nr. 74 (nieuwe nr. 101) doc. *Stad Antwerpen. Schuilplaatsen voor werklieden. Verordening*.

Het was een weldaad voor een kleine groep. In de hele uitgestrekte haven was er nu één luxueuze, goed uitgeruste openbare schuilplaats met een grote zaal van 225 vierkante meter.<sup>42</sup> Er was zitplaats voor ongeveer 170 man, op een contingent van vele duizenden arbeiders.<sup>43</sup> Hoewel een deel van het contingent dankbaar gebruik maakte van de overdadige luxe, bleef de situatie voor het overgrote deel van de havenarbeiders als voorheen. "Wij vragen geene prachtgebouwen", zo schreef *De Havenarbeider*, "Eenvoudige, gerieflijke schuilplaatsen, willen wij."<sup>44</sup> De dokwerkers hadden geen baat bij fraai versierde meubelstukken en allegorische muurschilderingen.<sup>45</sup> Stevige tafels en banken volstonden. De mannen van de haven moesten nog steeds in de herberg of openlucht worden aangeworven, de arbeiders aan afgelegen dokken konden de schuilplaats niet bereiken voor hun middagpauze om was en bovendien was de schuilplaats veel te klein.

Het succes dat de onderneming genoot in de ogen van de gemeenteraadsleden, was verantwoordelijk voor de relatief snelle oprichting van een tweede schuilplaats. De besprekingen waren in 1911 van start gegaan en alles werd in een recordtempo in orde gebracht.<sup>46</sup> In het voorjaar van 1913 opende de gemeentelijke schuilplaats aan kanaaldok nr. 74 haar deuren.<sup>47</sup> Jammer genoeg brak het jaar daarop de 'grote oorlog' uit en werd het gebouw door de bezetter opgeëist. De schuilplaats in de Londenstraat wijzigde eveneens van functie en zou tijdens de oorlog voedsel verschaffen aan zwakke kinderen. Na de oorlog kwamen er stemmen op om de schuilplaatsen in hun oorspronkelijke functie te herstellen.<sup>48</sup>

De gemeenteraadsleden wilden graag laten zien dat de stad het goed voorhad met haar dokwerkers. De sociale gevoeligheid en aandacht voor het arbeidersvraagstuk van enkelen onder hen kan niet in twijfel worden getrokken. Het stadsbestuur moest echter keuzes maken

<sup>42</sup> S.A. M.A. 6399: krantenknipsel "Schiulplaatsen voor werklieden", uit: *Volkstribuun*, 18 december 1909.

<sup>43</sup> Er waren 24 banken van 3,60 meter lang. Te rekenen dat iedereen toch minstens 50 centimeter nodig heeft, kan er zeven man (schouder aan schouder) op één bank. S.A. M.A. 6399: doc. 13 maart 1909, Lastvoorwaarden voor het maken en plaatsen van meubelen, door de stadsbouwmeester en doc. [1909], Meubels, door de stadsbouwmeester.

<sup>44</sup> COOLEN, "Schiulplaatsen", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p.7.

<sup>45</sup> S.A. M.A. 6399: Krantenknipsel "Schiulplaatsen voor werklieden", uit: *Volkstribuun*, 18 december 1909.

<sup>46</sup> *Gemeentebld 1911*, zitting 19 juni 1911, p. 671-672.

<sup>47</sup> De juiste dag van de opening is niet gekend. In januari was de schuilplaats ongeveer klaar, maar de dokwerkers konden er nog niet in. S.A. M.A. doc. 31 januari 1913, nota voor het 6<sup>de</sup> bureel.

<sup>48</sup> S.A. M.A. 6398 (A): Dossier 3: Schuilplaatsen voor werklieden aan den Donkeren Hoek, doc. 30 november 1918, van de bureeloverste aan schepen Strauss.

en dat vereiste offers. In plaats van één piekfijn uitgeruste schuilplaats, had de stad op verschillende plaatsen barakken kunnen optrekken (of verbouwen) waar de werklieden voor het slechte weer konden schuilen. Het gemeentebestuur koos ervoor een duidelijk gebaar te stellen. De raadsleden wilden laten zien dat ze de noden van de dokwerkers kenden en hen een voorbeeld stellen van netheid en hygiëne.<sup>49</sup> Deze idee van opvoeding en morele verheffing van de arbeiders werd niet onder stoelen of banken geschoven, maar op de muren geschreven. Wijsheden als "Reinheid is gezondheid", "Wees zindelijk, en leer uwe kinderen zindelijk zijn" en "het werk veredelt, de drank verbeest den mensch" moesten de dokwerkers voor zedelijk verval behoeden.<sup>50</sup> De sociale gevoeligheid vermengde zich met een moraliserend streven. Enkel een goed uitgebouwd, 'bourgeoisgebouw', kon aan deze prerogatieven tegemoet komen. Het moest wel een prestigeproject zijn. Enkel zo had de stad er ook wat aan. Een haven vol welopgevoede burgers, vol heren, dat was het ideaal.

### **"t Zal gauw genezen zijn": de gezondheidsdienst**

De bouw en inrichting van stedelijke schuilplaatsen was niet het enige, noch het eerste initiatief van de stad om de ergste nood van de havenarbeiders te lenigen. In 1875 besloot het stadsbestuur een verbandhuis in te richten om gekwetste werklieden te verzorgen. Hiertoe werd een stadsmagazijn aan het Kattendijkdok omgebouwd. Twee jaar later verhuisde de instelling naar de Bordeauxstraat, gelegen tussen het 'groot dok' (het huidige Willemdok) en het Kattendijkdok. Daar bleef het verbandhuis gedurende de hele bestudeerde periode. In 1899 werd een tweede verbandhuis opgericht op 'het zuid' aan de Waalsche kaai.<sup>51</sup> Als verlengstuk aan de verbandhuizen, werden hulpkisten over het gehele havengebied verspreid, om de eerste zorgen toe te kunnen dienen of de minst erge gevallen te verzorgen.<sup>52</sup> Volgens Van Isacker was de oprichting van de verbandhuizen lange tijd zowat het enige initiatief ter bescherming van de arbeiders. "Aan preventieve maatregelen tegen de ongevallen dacht men nog niet."<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> Dit laatste was ook de mening van *Le Matin*. Zie S.A. M.A. 6399: Schuilplaatsen. 1908-1937, krantenknipsel "Le refuge pour dockers", uit: *Le Matin*, (21 december 1909).

<sup>50</sup> In beide schuilplaatsen werden verschillende spreuken op de muren aangebracht. De eerste twee spreuken werden aangebracht in de schuilplaats van de Londenstraat, de laatste op de muren van de schuilplaats Kanaaldok nr. 74. Zie S.A. M.A. 6399: nota 1909 van (een) schepen aan de stadsbouwmeester en S.A. M.A. 6398 (B): doc. 9 september 1913 van de bureeloverste aan M. Adriaensens.

<sup>51</sup> Dit verbandhuis lag aan het nu verdwenen Kooldok. Het besluit voor de oprichting van dit verbandhuis werd genomen op de gemeenteraadzitting van 13 juni 1899.

<sup>52</sup> SA MA 748/49.

<sup>53</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 52.

De gezondheidsdienst van de stad werd ingesteld na de cholera-epidemie van 1892. De dienst was belast met het bijeenbrengen van alle informatie over de gezondheidstoestand in de stad.<sup>54</sup> Een dergelijk initiatief was niet nieuw. Reeds in de zeventiende eeuw bestond er een grote belangstelling voor de volksgezondheid in de dicht bevolkte steden.<sup>55</sup> Epidemieën of ziektehaarden moesten tijdig worden ontdekt om eventueel te kunnen ingrijpen en catastrofes te vermijden. Met dit doel werden alle overlijdens en hun oorzaken in kaart gebracht. De gezondheidsdienst van de stad hield zich bezig met het opmaken van statistieken, tabellen en grafieken van de besmettelijke ziekten, maar ook van de andere doodsoorzaken zoals natuurlijke dood, hartaandoening of 'gewelddadige dood'. De resultaten van de werkzaamheden van de gezondheidsdienst werden gepubliceerd in het jaarlijks *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst en over de openbare gezondheid* en de *Volksbeschrijvende statistiek*. Tussen 1910 en 1914 werden een aantal gegevens ook maandelijks gepubliceerd in het "Statistisch Maandblad". In het eerste aanhangsel bij het Gemeentebblad zijn tot slot de jaarlijkse cijfers van de behandelde gevallen in de verbandhuizen weergegeven per soort van de kwaal.

Al deze cijfers staan ter beschikking van de historicus dankzij de goed functionerende en papierproducerende gezondheidsdienst. De informatie is ook relatief betrouwbaar, zeker wat betreft de behandelde gevallen in de verbandhuizen. De geneesheer (of zijn knecht) schreef alle behandelingen op en er lijkt geen reden tot vertekening. Het is natuurlijk mogelijk dat sommige zaken vergeten werden, maar dat maakt de cijfers niet minder bruikbaar.

Het *Verslag van de werkzaamheden van den gezondheidsdienst* geeft een gedetailleerde lijst met het maandelijks aantal verzorgden in de Bordeauxstraat per aard van de kwaal, het aantal overleden slachtoffers van een ongeval dat in het verbandhuis werd binnengebracht en de adressen van de hulpposten met bijgevoegd plan waarop deze staan aangeduid (zie bijlage). De *Volksbeschrijvende statistiek* bevat ondermeer tabellen met de doodsoorzaken per wijk, maand, geslacht, klasse en beroep. Vanaf 1909 worden de dokwerkers hier als afzonderlijke categorie in vermeld. Daarnaast zijn er nog gegevens over de weerkundige waarnemingen, die interessant zijn om te achterhalen wanneer de Schelde bevroren was en de trafiek stil lag of

---

<sup>54</sup> *Verslag over de werkzaamheden van den Gezondheidsdienst 1894*, p. 3.

<sup>55</sup> In de zeventiende eeuw werden in sommige grote steden medische diensten ingesteld. Te Antwerpen werd in de achttiende eeuw een *Commissie van Gezondheid* opgericht die de verspreiding van lepra moest tegengaan. HAVELANGE, "Discours, pratiques et pouvoirs", p. 438 en VAN CAUWENBERGHE en MEEL, "Overheidsinitiatief", p. 272.



wanneer de arbeiders geplaagd werden door regen of extreme koude. Het *Statistisch Maandblad* tot slot overlapt voor een deel met de voorgaande bronnen, zij het op een maandelijkse basis. Naast algemene gegevens zoals de beweging in de haven of de gemiddelde prijs van voedsel, werden tabellen opgenomen met de sterfgevallen per beroep, het aantal aangegeven arbeidsongevallen aan de arbeidsopziener, het aantal verzorgden in de verbandhuizen met vermelding van het aantal gewonden door arbeidsongevallen, tot zelfs het aantal genomen stortbaden in de schuilplaatsen. Het hoeft niet gezegd te worden dat een combinatie van deze diverse gegevens, hetzij jaarlijks of maandelijks, hetzij per aard of totalen, een schat aan informatie oplevert waar vele onderzoekers enkel van kunnen dromen. Er is slechts één probleem met de bronnen. Ze behandelen niet allemaal dezelfde tijdsperiode.

De verbandhuizen waren opgericht om kosteloos de eerste, dringende hulp aan gekwetsten of drenkelingen toe te dienen en indien nodig naar een ziekenhuis door te sturen. Het was niet de bedoeling dat gekwetsten de nacht in het verbandhuis doorbrachten, hoewel dit in uitzonderlijke gevallen wel kon worden toegestaan.<sup>56</sup> Volgens de verordening van inwendig bestuur was de geneesheer gehouden de naam, woonplaats, aard van het lijden en de toegediende zorg te noteren, op basis waarvan de voornoemde statistieken werden opgesteld.<sup>57</sup> Het Noorderverbandhuis was gelegen aan 'het eilandje', het centrum van de negentiende-eeuwse havenactiviteit. Rond 1900 bezat het verbandhuis, naast een hulpkist en doktersgerief, drie ziekenwagentjes<sup>58</sup> en een rijtuig voor drenkelingen.<sup>59</sup> Het verbandhuis aan de Waalsche kaai was nogal excentrisch gelegen op 'het zuid', waar zich een tweede, kleinere kern van havenactiviteit bevond.<sup>60</sup> Dit verbandhuis, uitgerust met twee ziekenwagentjes, was minder belangrijk dan dit van de Bordeauxstraat en erg eenvoudig. Vanaf 1 oktober 1899

---

<sup>56</sup> *Verordening van inwendig bestuur van het verbandhuis der haveninrichtingen van het Noorden*, art. 10.

<sup>57</sup> *Verordening van inwendig bestuur van het verbandhuis der haveninrichtingen van het Zuiden* en *Verordening van inwendig bestuur van het verbandhuis der haveninrichtingen van het Noorden*, aanwezig in de Stadsbibliotheek van Antwerpen.

<sup>58</sup> Ziekenwagentjes waren geen gemotoriseerde voertuigen. In de *Verordening van inwendig bestuur* werd gesproken over een 'hangwagentje' (Art. 3). De ziekenwagentjes waren niet meer dan berries op wielen die door mankracht werden voortgeduwd.

<sup>59</sup> *Verlag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst 1900*, p. 19.

<sup>60</sup> De 'Zuiderdokken', het thans verdwenen Schippersdok, Steendok en Kooldok, werden gegraven in de jaren 1880. Over de havenarbeid op 'het Zuid' is heel weinig geschreven. SUYKENS, *Antwerp, A Port*, p. 405 en VAN ISACKER, *De Antwerpse Dokwerker*, p. 57.

werden de eerste gekwetsten er verzorgd.<sup>61</sup> Vóór de eeuwwisseling waren er zodoende twee stedelijke verbandhuizen in gebruik.

Nochtans was de stad krachtens de gemeentewet niet verplicht dergelijke instellingen uit te bouwen. Het havenreglement van 20 november 1906 legde de 'bazen' en ondernemingshoofden de verplichting op hun gekwetste werknemers spoedig te verzorgen en te vervoeren.<sup>62</sup> In Antwerpen nam het stadsbestuur deze taak op zich en misschien maar goed ook, want van de 'bazen' viel niet altijd veel te verwachten, zoals we in het vorige hoofdstuk zagen.

De verbandhuizen hadden echter met de nodige problemen af te rekenen. De geneesheren kregen niet voldoende middelen ter beschikking om gekwetsten snel en efficiënt te verzorgen. Vooral het Zuiderverbandhuis was te klein en kon de toenemende activiteit niet bijbenen. Er werd voorgesteld het verbandhuis in een nieuw, groter en beter gelegen gebouw onder te brengen, maar het bleek niet eenvoudig een geschikt stuk grond hiervoor te vinden.<sup>63</sup> *De Werker* schreef over dit verbandhuis dat de verpleger met een noodhoorn om hulp moest roepen, aangezien er geen telefoon aanwezig was.<sup>64</sup> Dit is evenwel niet correct, want reeds in 1899, het jaar waarin het Zuiderverbandhuis werd geopend, werd een telefoon geïnstalleerd.<sup>65</sup> Dit wil natuurlijk niet zeggen dat het toestel naar behoren functioneerde.

De middelen om gewonde arbeiders te vervoeren waren eveneens ontoereikend. De Bordeauxstraat kreeg een eerste 'automobiel-ziekenwagen' in 1909. Er werd geklaagd dat er "van officieele zijde niet veel aandacht wordt geschonken aan hetgeen noodig is om zieke werklieden ter hulp te komen." Direct werd er gewezen op de twee wagens die het stadhuis rijk was.<sup>66</sup> Het Zuiderverbandhuis moest wachten tot 1913.<sup>67</sup> Voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog waren er met ander woorden twee 'ambulance-auto's' voor heel de haven. Om te beletten dat gekwetste dokwerkers overdreven lang moesten wachten op vervoer en

---

<sup>61</sup> *Gemeentebld 1899*, zitting 2 oktober 1899, p. 173-185. De eerste cijfers van verzorgden werden gepubliceerd in het eerste aanhangsel van het *Gemeentebld* van 1900 (dienstjaar 1899).

<sup>62</sup> K.b. 20 november 1906, *B.S.* 5 december 1906.

<sup>63</sup> *Gemeentebld 1911*, zitting 24 december 1911, p. 730.

<sup>64</sup> "Hulp aan gekwetste dokwerkers", in: *De Werker*, (28 november 1907), p. 3. Karel Van Isacker nam dit voorbeeld over in zijn monografie van de Antwerpse dokwerker. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 90-91.

<sup>65</sup> *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst 1899*, p. 17.

<sup>66</sup> *Gemeentebld 1911*, zitting 19 juni 1911, p. 606.

<sup>67</sup> *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst 1913*, p. 20. Zie ook: *Gemeentebld 1912*, zitting 16 december 1912, p. 489-491.

verzorging, drong de redactie van *De Havenarbeider* erop aan een speciale verpleegdienst aan de haven op te richten, maar voorlopig kwam hier niets van terecht.<sup>68</sup>

Naast de gebrekkige materiële uitrusting van de verbandhuizen, was er een tekort aan personeel. Dokter Fr. Nuyens maakte de gemeenteraadsleden er op attent dat drie 'ziekendieners' in de Bordeauxstraat niet volstonden. De aangestelde geneesheren hadden allen nog een eigen praktijk in de stad en het gebeurde regelmatig dat er geen dokter aanwezig was als er een gekwetste werd aangebracht. Dokter Nuyens vertelde dat zowat negen op de tien gewonden werden verzorgd door de knecht, die niet tot dit werk was opgeleid. Er moesten dringend meer geneesheren worden aangesteld om dit absenteïsme te keren. Het valt op dat Nuyens de geneesheren zelf niet de schuld gaf van hun afwezigheid, maar inzag dat het voor hen onmogelijk was aan al hun verplichtingen te voldoen.<sup>69</sup>

Een ander precair punt was de invoering van een nachtdienst in het verbandhuis. Hoewel er 's nachts minder arbeiders actief waren dan overdag, waren de gevaren voor het nachtwerk vele malen groter dan overdag. "Nachtwerk vertiendubbeld het gevaar", zo schreef *Het dokwerkersbelang*.<sup>70</sup> Wanneer de nachtdienst in het Noorderverbandhuis (Bordeauxstraat) werd ingesteld, is niet geweten. Allicht na 1896, want in zijn toespraak meldde dokter Nuyens dat er 9 à 10 diensturen per dag waren, en voor 1903, aangezien er toen werd verwezen naar de reeds bestaande nachtdienst in de Bordeauxstraat in een pleidooi voor eenzelfde dienst aan de Waalse kaai.<sup>71</sup> Ondanks de besprekingen in 1903 moesten de arbeiders op 'het Zuid' nog tot 1907 wachten vooraleer ook zij 's nachts verzorgd konden worden in het verbandhuis.<sup>72</sup>

Ondanks deze problemen en gebreken, mochten de dokwerkers van geluk spreken dat er een dergelijke instelling bestond. De cijfers tonen aan dat de verbandhuizen er niet voor niets stonden en frequent werden bezocht. Tijdens de laatste vijftien jaren van de 'lange negentiende eeuw' werden in het Noorderverbandhuis jaarlijks gemiddeld 2.255 zieken of gekwetsten verzorgd. Met de ingebruikname van het tweede verbandhuis op 'het zuid' steeg het aantal verzorgden in beide verbandhuizen samen tot zo'n kleine 5.000 per jaar met een piek van 6.118 gevallen in 1913. Wat het verbandhuis aan de Waalsche kaai betrof, hadden de gemeenteraadsleden de nood waarschijnlijk onderschat. In 1899 werd het verbandhuis geacht

---

<sup>68</sup> "Verzorging der gekwetsten", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p.8.

<sup>69</sup> *Gemeenteblad 1896*, zitting 30 december 1896, p. 851-853.

<sup>70</sup> "Wat over de beweging aan de dokken tegen nacht- en zondagwerk zoal geschreven wordt", in: *Het Dokwerkersbelang*, 2 (24 juni 1899), p. 2-3.

<sup>71</sup> *Gemeenteblad 1896*, zitting 30 december 1896, p. 851-853 en *Gemeenteblad 1903*, zitting 23 december 1903, p. 630.

<sup>72</sup> *Gemeenteblad 1907*, zitting 19 december 1907, p. 519-520.

minder belangrijk te zijn dan dat van de Bordeauxstraat,<sup>73</sup> maar in 1906 klom het aantal verzorgden in het zuiden boven dat van het noorden uit.

De daling van het aantal verzorgden in het Noordverbandhuis tussen 1905 en 1908, is grotendeels toe te schrijven aan de oprichting van een verbandhuis van de *Gemeenschappelijke Verzekeringskas*, waarbij vele havenpatroons verzekerd waren. Dit 'privé-verbandhuis' lag niet ver van de Bordeauxstraat en nam een groot deel van de patiënten over.<sup>74</sup> Het aantal ongevallen verminderde dus niet (met uitzondering misschien van het crisisjaar 1908), maar de slachtoffers werden voortaan over een verbandhuizen meer verdeeld. Vanaf 1910 liepen de cijfers voor de verbandhuizen noord en zuid ongeveer gelijk op (bijlage VI).

De verbandhuizen stonden er gelukkig niet alleen voor. Zoals we reeds zagen waren twee verbandhuizen in het zo uitgestrekte havengebied ontoereikend om alle gekwetsten snel de eerste zorgen toe te dienen. Daarom werden er, verspreid over de hele haven, hulpkisten met medicijnen en verbanden geplaatst, onder toezicht van stadspersoneel en particulieren. Deze bewaarders waren echter niet opgeleid om de eerste zorgen toe te dienen en maakten er geregeld een zootje van.<sup>75</sup> Soms deden ze meer kwaad dan goed en een aantal geneesheren was bezorgd over deze gang van zaken. Om het gebruik van de hulpkisten te verbeteren, werden er in de winter van 1897 twee conferenties georganiseerd om de betrokken bewaarders over de behandeling van drenkelingen, gewonden en 'verstikten' in te lichten.<sup>76</sup> Het initiatief had blijkbaar succes, want het jaar daarop werden er opnieuw vier reeksen verhandelingen eerste hulp bij ongevallen geprogrammeerd. Het is natuurlijk de vraag of de bewaarders van de hulpkisten naar deze voordrachten kwamen luisteren. Drie van de vier voordrachten in 1898 werden immers gehouden in het Frans.<sup>77</sup>

In 1900 waren er veertien openbare hulpposten aan de haven en dokken. Geleidelijk klom dit aantal op tot 36 in 1914. De private hulpposten konden in geval van nood eveneens worden aangesproken. Om de drenkelingen uit het water te vissen, plaatste het stadsbestuur

<sup>73</sup> *Gemeentebld 1899*, zitting 2 oktober 1899, p. 173-185.

<sup>74</sup> "Een laatste woord over hulp aan gekwetsten", in: *De Werker*, (4 december 1907), p. 3.

<sup>75</sup> "Hulp aan gekwetste dokwerkers I", in: *De Werker*, (20 november 1907), p. 3; VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 90.

<sup>76</sup> Verstikken kon zowel door verdrinking als door 'verwuring', 'verplettering' en koolstof. "Noordverbandhuis", in: *Gemeentebld. Aanhangsel I. S.A. M.A. 748/49*: doc. 5 juli 1897 van de 'Service d'hygiène' aan het college van burgemeester en schepenen.

<sup>77</sup> S.A. M.A. 748/49: doc. 3 november 1898, dienstnota van de burgemeester voor de gezondheidsdienst.

reddingstoestellen. Rond de eeuwwisseling stonden er 90 van deze apparaten rond de dokken en langs de kaaien. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was dit aantal verdubbeld.<sup>78</sup>

De samenstelling van de hulpkisten bezorgde de toezichthoudende geneesheren de nodige kopzorgen. In de kisten bleken een aantal nutteloze voorwerpen te zitten en sommige geneesmiddelen konden tot gevaarlijke vergissingen leiden.<sup>79</sup> Zo werd er gevraagd het aanwezige braakmiddel (*l'émétique*) te vervangen door een minder gevaarlijk en gemakkelijker te gebruiken product.<sup>80</sup> Over het algemeen achtte de commissie die belast was met het onderzoek naar de inhoud van kisten, het raadzaam zo weinig mogelijk 'voorwerpen' in de kisten te steken en een kleine onderrichting over het verlenen van hulp toe te voegen. Over de staat waarin de hulpkisten verkeerden waren de leden van deze commissie niet echt tevreden. Sommige kisten lagen nauwelijks toegankelijk onder hopen rommel, anderen waren onvolledig of helemaal overhoop gehaald.<sup>81</sup>

Vooraf de hulpkisten in de werkbeurzen van de Algemeene Beroepsvereniging bewezen goede diensten. Aanvankelijk leken de dokwerkers de weg naar deze hulpposten niet zo goed te vinden, want in 1903 werden er in de drie bestaande werkbeurzen samen slechts 240 mensen verzorgd. Het jaar daarop, toen een vierde lokaal geopend werd, was het aantal verzorgden opgelopen tot 429. In 1905 was de kaap van 1.000 overschreden en in 1906 kregen maar liefst 1.592 ongelukkigen de eerste zorgen toegediend in één van de vier lokalen van de Algemeene Beroepsvereniging.<sup>82</sup> Deze cijfers zeggen natuurlijk niets over de kwaliteit van de verzorging, maar geven wel een indicatie van de nood die er was aan eerste hulp.<sup>83</sup>

De havenarbeiders konden dankbaar gebruik maken van de initiatieven die onder auspiciën van de gezondheidsdienst werden opgezet. Aan de oorzaken van arbeidsongevallen kon de gezondheidsdienst niets verhelpen, maar de ongelukken die blijkbaar inherent waren aan de havenarbeid, moesten zo goed mogelijk worden rechtgezet. Het leven van de dokwerkers hing

---

<sup>78</sup> Rubriek "Hulp aan gekwetsten", in: *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst 1898-1914*.

<sup>79</sup> S.A. M.A. 748/49: doc. 7 april 1898, dienstnota van de gezondheidsdienst.

<sup>80</sup> S.A. M.A. 748/49: doc. 28 maart 1898 van de 'Service d'hygiène' aan het college van burgemeester en schepenen.

<sup>81</sup> S.A. M.A. 748/49: doc. 7 april 1898, dienstnota van de gezondheidsdienst.

<sup>82</sup> *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1903-1906*.

<sup>83</sup> Het aantal gekwetsten jaarlijks in de verschillende hulpposten verzorgd werden, is terug te vinden in de verslagen van de Gezondheidsdienst. *Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst*.

net zo goed af van een goede verzorging als van goede veiligheidsvoorschriften. Niet alleen de ergste breuken en kneuzingen, maar ook de dagelijkse kwetsuren moesten zo goed mogelijk behandeld worden. Kleine verwondingen die geïnfecteerd geraakten, konden tetanus veroorzaken en leiden tot de dood van de arbeider. Twee voorvallen van overleden dokwerkers die werden opgenomen in de verslagen van de arbeidsinspectie van 1911 en 1912, herinneren ons aan de gevaren van tetanus.<sup>84</sup>

In het algemeen konden kwetsuren best zo snel mogelijk behandeld worden om de genezing te bespoedigen. Door een snelle verzorging werd de kans op complicaties (zoals tetanus) bovendien verminderd. Op deze manier konden de geneesheren de gewonde arbeiders voor een nog groter leed behoeden.

Het stadsbestuur liet zich hier van zijn beste kant zien. Op haar kosten werd een heel verzorgingsnetwerk aan de haven uitgebouwd. Hoewel de nodige kritiek werd geleverd op de slechte werking van de verbandhuizen en de verwaarlozing van sommige hulpkisten, waren er ten minste verbandhuizen en hulpkisten. Dit was in de negentiende eeuw zeker geen evidentie. Uit eigen beweging vulde de stad één van de sociale gaten in de nationale wetgeving op.

### **Elektrische verlichting of hoe het gemeentebestuur de haven in het donker laat**

De geneesheren van de verbandhuizen konden de gewonden wel verzorgen, maar niet voorkomen dat er zich dagelijks tientallen arbeidsongevallen aan de haven voordeden. Het arbeidsproces was het domein van de 'bazen' en de overheid had hier niet veel in te zeggen. Het stadsbestuur was echter niet machteloos. Door zich ervan te verzekeren dat de haveninfrastructuur naar behoren functioneerde en aan alle veiligheidsvoorwaarden voldeed, droegen de gemeenteraadsleden bij tot de vermindering van het arbeidsrisico. De stad was hierin erg nauwgezet. In tegenstelling tot de 'bazen', liet zij haar materiaal (kranen, kettingen en andere) zorgvuldig controleren en indien nodig herstellen.<sup>85</sup>

De verlichting van de Schelde- en dokkaaien was een onderdeel van de haveninfrastructuur en viel ten laste van de stad.<sup>86</sup> Een goede zichtbaarheid was absoluut noodzakelijk tijdens het onvermijdelijke nachtwerk aan de haven. Alle gevaren die de dokwerkers overdag bedreigden, waren 's nachts veel slechter zichtbaar, maar even reëel aanwezig. Door de vele

---

<sup>84</sup> *Rapports Annuels 1911*, p. 188; *Rapports Annuels 1912*, p.150.

<sup>85</sup> *Commission chargée*, p. 20; WINKELER, *Grieven*, p. 30.

<sup>86</sup> *Gemeentebblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16.

voorwerpen op de kaaien, aanmeerkabels of oneffen scheepsdekken, moest elke pas zorgvuldig worden gezet.<sup>87</sup> Dokwerkers die in het water duikelden, konden bovendien moeilijker worden opgevist als de zon het wateroppervlak in duisternis liet.<sup>88</sup> De gatmannen die de bewegingen van de kraanman moesten regelen, zagen de stouwers in de ruimen niet goed en brachten zo hun leven in gevaar.

De stad had aan de kaaien gaslantaarns neergepoot, maar die voldeden niet voor de havenarbeid.<sup>89</sup> De kaaiverlichting diende meer om geboefte tussen de opgestapelde goederen weg te houden dan de dokwerkers bij te lichten.<sup>90</sup> Het schaarse licht van de stadslantaarns reikte niet tot de bodem van de scheepsruimen, waardoor de stouwersploegen van het stadslicht verstoken bleven. Het was ook niet de bevoegdheid van de stad om de arbeiders in de scheepsruimen van het nodige licht te voorzien. Het havenreglement van 20 november 1906 verplichtte de ondernemingshoofden de werkplaatsen op een veilige manier te verlichten.<sup>91</sup> Om de duisternis te verdrijven, gebruikten de arbeiders toortsen en lampen, maar dat was niet zonder gevaar. Een omgevallen lamp kon droge goederen vlam doen vatten of een schip in lichterlaaie zetten, met alle gevolgen vandien voor de werklieden die in de ruimen werkzaam waren.<sup>92</sup>

Er werd door verschillende instanties aangedrongen elektrische verlichting te plaatsen.<sup>93</sup> De eerste proeven met elektrische lantaarns vonden plaats in de jaren negentig van de negentiende eeuw. In 1896 werden op de Entrepôtkaai bij wijze van test drie booglampen van twaalf ampère geplaatst. Om de kosten voor de stad te drukken, moesten de belanghebbenden 50 centiemen per uur betalen voor het gebruik van deze lampen.<sup>94</sup>

Het project kreeg navolging, want in 1898 stelde Nicholas Winkeler in zijn brochure dat de stad "op hare kosten op verschillende kaaien electricke verlichtingstoestellen [had] aangebracht".<sup>95</sup> Toch was de situatie verre van ideaal. Een paar lampen op enkele kaaien

---

<sup>87</sup> Zie ook WINKELER, *Grieven*, p. 33-34.

<sup>88</sup> COOLEN, "De verlichting onzer haven", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 7.

<sup>89</sup> *Gemeenteblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16.

<sup>90</sup> COOLEN, "De verlichting onzer haven", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 7.

<sup>91</sup> Art. 31-33 k.b. 20 november 1906, *B.S.* 5 december 1906.

<sup>92</sup> Zie ondermeer: WINKELER, *Grieven*, p. 33; *Gemeenteblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16.

<sup>93</sup> Ondermeer de kamer van koophandel, Vrede Hoogstraat, de 'Kristene dokwerkersbonden: Zie respectievelijk: *Gemeenteblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16-17; WINKELER, *Grieven*, p. 34; COOLEN, "De verlichting onzer haven", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 7.

<sup>94</sup> *Gemeenteblad 1896*, zitting 5 oktober 1896, p. 232-234.

<sup>95</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 33-34. Hoewel Karel Van Isacker de brochure van Winkeler gelezen had, zag hij deze passage blijkbaar over het hoofd, want in zijn werk over de Antwerpse dokwerker beweert Van Isacker dat de stad, de test op de Entrepôtkaai uitgezonderd, in 1900 nergens elektrische verlichting had aangebracht. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 86-87.

volstonden niet en Winkeler drong erop aan het gebruik van dergelijke verlichting algemeen en verplichtend te maken.<sup>96</sup> De vervoersafdeling van de Kamer van Koophandel betreunde het dat het gemeentebestuur wel het stadhuis en de schouwburg van elektrisch licht voorzag, maar "de Haven, de bron van den welstand der geheele bevolking, in het donker laat."<sup>97</sup> Een proef op de Cockerillkaai maakte echter duidelijk dat aan de elektrische verlichting een hoog prijskaartje verbonden was. Bovendien waren de lampen niet zo efficiënt als gehoopt. Het licht verspreidde zich onvoldoende en draagbare potlampen bleven noodzakelijk.<sup>98</sup>

Het probleem van de verlichting op de schepen werd door het plaatsen van enkele booglampen evenmin opgelost. De aanleg van elektriciteitsleidingen aan de haven maakte het evenwel mogelijk om de schepen van elektrisch licht te voorzien.<sup>99</sup> Zolang de schippers niet verplicht waren licht aan boord van hun aangemeerd schip te hebben, bleven de problemen niettemin bestaan.<sup>100</sup>

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was het 'verlichtingsdebat' nog steeds niet opgeklaard. De elektrische verlichting had de gaslantaarns nog niet verdrongen en voldeed niet "aan de vereischten van onzen tijd."<sup>101</sup> Goede verlichting had de nachtarbeid aan de haven een flink stuk veiliger kunnen maken, maar de stad, de 'bazen' en vooral de techniek bleven in gebreke. Indien het technisch en financieel mogelijk was geweest, zou de stad wellicht voor betere verlichting hebben gezorgd, getuige hiervan de debatten over dit onderwerp in de gemeenteraad tijdens het jaar 1900.<sup>102</sup>

### **Stads- en politiereglementen: "waarom ze niet gemaakt in geval ze niet bestaan?"**

De stad had echter nog andere pijlen op haar boog om het arbeidsrisico aan de haven te reduceren.<sup>103</sup> Volgens de gemeentewet was het stadsbestuur bevoegd voor alle lokale

<sup>96</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 33-34.

<sup>97</sup> *Gemeenteblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16.

<sup>98</sup> *Gemeenteblad 1900*, zitting 1 oktober 1900, p. 203-209.

<sup>99</sup> *Gemeenteblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16 en zitting 28 juni 1900, p. 351-352.

<sup>100</sup> S.A. M.A. 4719 (A): doc. November 1905, van het college van burgemeester en schepenen aan W.A. Lassen.

<sup>101</sup> COOLEN, "De verlichting onzer haven.", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p.7.

<sup>102</sup> *Gemeenteblad 1900*, zitting 4 januari 1900, p. 16-17; zitting 28 juni 1900, p. 551-552 en zitting 1 oktober 1900, p. 203-209.

<sup>103</sup> Voor het citaat uit de titel zie "Het stellen", in: *De Onpartijdige Dokwerker*, 1 (17 [februari] 1901), p. 4.



aangelegenheden waar de hogere overheden hun handen hadden afgehouden.<sup>104</sup> Zolang de wetgever de havenarbeid niet reglementeerde, kon de gemeenteraad politieverordeningen uitvaardigen om de veiligheid aan de haven te garanderen. Van deze mogelijkheid maakte het stadsbestuur echter nauwelijks gebruik. Zelfs de meest elementaire veiligheidsmaatregelen werden verwaarloosd. Wellicht zat het liberale gedachtengoed daar voor iets tussen. De overheid moest afzien van inmenging in het economische leven en de ondernemers de vrije hand laten. De werkgevers waren bovendien een niet onbelangrijke kieskring van de liberalen en het leek niet verstandig hen voor het hoofd te stoten met kostelijke veiligheidsmaatregelen.<sup>105</sup>

Toen gemeenteraadslid Franck in 1900 aan de burgemeester vroeg of er een reglement bestond met betrekking tot de veiligheid van de gangen, was het antwoord formeel ontkennend, waarop Franck vroeg er één te maken. Het verzoek werd naar het college doorgestuurd en belandde in de schuif.<sup>106</sup> In 1901 was er nog niets veranderd en *De Onpartijdige Dokwerker* vroeg waarom de bevoegde overheid niets deed om het stellen te reglementeren.<sup>107</sup> Er stond echter nergens geschreven wie de gemachtigde overheid was, tot het koninklijk besluit van 20 november 1906 het 'stellen' reglementeerde en de nationale overheid de bevoegdheid over de arbeidsreglementering aan de haven naar zich toetrok.

Enkel wanneer de openbare orde in het gedrang kwam, greep het stadsbestuur in. Verschillende verordeningen werden uitgevaardigd om te beletten dat geloste of te laden goederen een vlotte doorstroming van het havenverkeer verhinderden. De reglementair geplaatste stapels moesten eveneens aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het gebeurde meer dan eens dat een stapel zakken of planken bezweek onder zijn eigen gewicht en toevallige voorbijgangers of rustende dokwerkers bedolf onder deze goederen. Sommigen werden levend onder het puin vandaan gehaald, anderen niet.<sup>108</sup> Om dergelijke voorvallen te voorkomen, was er in 1876 een verbod ingesteld om hout hoger dan drie meter op te stapelen. Naast de maximale stapelhoogte was het eveneens verboden houtstapels van minder dan 1,80

---

<sup>104</sup> De gemeenteraad kon politiereglementen uitvaardigen, zolang die niet in strijd waren met de wetten van de nationale overheid. Het Hof van Cassatie kon de rechtsgeldigheid van gemeentelijke politieverordeningen controleren. GODDING, "L'évolution de la législation", p. 16, 20-21.

<sup>105</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 36.

<sup>106</sup> *Gemeentebled 1900*, zitting 22 januari 1900, p. 46.

<sup>107</sup> "Het Stellen", in: *De Onpartijdige Dokwerker*, 1 (17 [februari] 1901), p. 4

<sup>108</sup> *Het Dokwerkersbelang* van 23 juli 1899 haalt twee gevallen aan van werklieden die onder een stapel goederen werden bedolven en in 1908 en 1910 stierf telkens minstens één dokwerker door het omvallen van slecht gestapelde goederen. Wellicht was het werkelijke aantal groter. "Kronijk der ongevallen aan de haven", in: *Het Dokwerkersbelang*, 6 (23 juli 1899) en *Rapports Annuels 1908 / 1910*.

meter aan te leggen, omdat de stapelruimte te beperkt was. In 1902 werd dit minimum verhoogd tot 2,25 meter, waardoor het gevaar eerder in de hand werd gewerkt dan verdreven.<sup>109</sup>

De politieverordeningen hielden zich meer bezig met praktijken zoals het leuren aan de haven met sterke dranken of voedingswaren dan met de veiligheid van de arbeiders. De stem van de gaarkeuken- of herberguitbaters werd blijkbaar beter gehoord dan die van de dokwerkers. De leurders en leursters betekenden een geduchte concurrentie voor de omliggende etablissementen en de uitbaters drongen er herhaaldelijk bij de gemeenteraad op aan hen uit de haven te verdrijven.<sup>110</sup> Hoewel het ene politiereglement na het andere werd uitgevaardigd om het leuren een halt toe te roepen of te reglementeren, kon het stadsbestuur hier weinig tegen doen. De leurders hielden stug vol en trokken zich weinig aan van de politieverordeningen. Eén leurster aan de dokken moest maar liefst 34 keer voor de rechtbank verschijnen voor in totaal 99 overtredingen, gaande van kaailopen en leuren tot dronkenschap en slagen en verwondingen. Na elk proces verviel ze in hetzelfde euvel en begon de hele procedure opnieuw.<sup>111</sup>

De politie kon ook op eigen initiatief ingrijpen in het arbeidsproces van het laden en lossen van schepen. Toen in september 1906 een scheepsbrand een lading hout, droge vellen en auto-onderdelen dreigde te vernielen, gelastte de 'hoofdkaaiagent' een aantal natieleden de goederen te redden.<sup>112</sup> Dergelijke noodacties waren uitzonderlijk gevaarlijk, maar niet zeldzaam. Scheepsbranden kwamen regelmatig voor en de schepen werden niet altijd op een veilige manier geladen. Te zware, slecht vastgemaakte deklasten deden schepen vervaarlijk overhellen.<sup>113</sup> Om dergelijke half gekantelde schepen terug recht te krijgen, moest de deklast verwijderd worden. Tegen verhoogd loon werden er altijd wel vrijwilligers gevonden om dit gevaarlijke werk op te knappen.<sup>114</sup>

\*

\*       \*

<sup>109</sup> *Gemeentebld 1902*, zitting 28 juni 1902, p. 391-398.

<sup>110</sup> Zie ondermeer *Gemeentebld*, zitting 13 juli 1893, p. 3; zitting 15 december 1902, p. 364 en zitting 1 augustus 1904, p. 5-6.

<sup>111</sup> BEKERS, "Het archief van de politierechtbank", p. 187-211.

<sup>112</sup> S.A. M.A. 4719 (B): doc. 3 september 1906, van de hoofdkaaiagent aan J. Bulcke (havenkapitein).

<sup>113</sup> S.A. M.A. 4719 (B): doc. 11 oktober 1909, van luitenant J. Kempeneer, aan J. Bulcke (havenkapitein).

<sup>114</sup> S.A. M.A. 4719 (B): doc. 20 mei 1911, van luitenant Claeys, aan J. Bulcke (havenkapitein).

Niettegenstaande het overwegend liberale karakter van het Antwerpse stadsbestuur, was de sociale gevoeligheid onder de raadsleden reëel aanwezig. In het arbeidsproces zelf kon de stad niet al te veel ingrijpen, op gevaar een deel van het kiespubliek te verliezen en de eigen ideologie te verraden. Wanneer de arbeiders de werkvloer hadden verlaten, kon het stadsbestuur vrij haar initiatieven ontplooiën. Waar de stad zelf geen actie ondernam, kon zij private organisaties financieel ondersteunen. Sinds 1896 stond de Antwerpse *Voorzienigheids- en hulpkas voor de slachtoffers van ongevallen bij den arbeid* op de stadsbegroting en kon de organisatie rekenen op een (bescheiden) jaarlijkse bijdrage van 500 frank.<sup>115</sup> Vijf jaar later werden de hulpelden voor de 'hulpkas' verdubbeld.<sup>116</sup>

Voor 1900 was de aandacht voor de arbeiders in de gemeenteraad evenwel gering. Enkel de verbandhuizen kwamen regelmatig op de agenda. De arbeidersveiligheid werd nauwelijks besproken. Na de eeuwwisseling kwam hier geleidelijk verandering in. Tijdens de debatten over de elektrische verlichting werd de veiligheid van de arbeid als argument naar voor geschoven, de schuilplaatsen werden een nieuw zorgenkind van de gemeenteraadsleden en er werd zelfs gedacht aan arbeidsreglementen.<sup>117</sup>

Over de sociale interventies van het stadsbestuur lag een saus van filantropie. De situatie van de arme sukkelaars moest verbeterd worden op materieel en zedelijk vlak. De arbeiders moesten worden opgevoed zodat ze beter voor zichzelf konden zorgen, want, zoals op de muren van de eerste stedelijke schuilplaats stond geschreven, "De verstandelijke ontwikkeling der arbeiders leidt tot hunne stoffelijke verbetering".<sup>118</sup>

---

<sup>115</sup> *Gemeentebblad 1895*, zitting 7 december 1895, p. 393-394

<sup>116</sup> *Gemeentebblad 1901*, zitting 28 december 1901, p. 701.

<sup>117</sup> Bijvoorbeeld de vraag van Franck voor een reglement met betrekking tot het 'stellen' en het verbod op het gebruik van gevaarlijke 'potlampen' bij het werk aan de kaaien of op de schepen. Zie respectievelijk: *Gemeentebblad 1900*, zitting 22 januari 1900, p. 42-69 en *Gemeentebblad 1907*, zitting 28 januari 1907, p. 65-66.

<sup>118</sup> S.A. M.A. 6399: doc. december 1909, nota van de schepen aan de stadsbouwmeester.



#### HOOFDSTUK IV: "RECUEILLIR, DÉTERMINER, RECHERCHER, ÉTUDIER ET ÉLABORER": DE VISIE VAN DE NATIONALE OVERHEID OP DE GEVAREN VAN DE HAVENARBEID

*"Men geve ons toch meer opzichters aan de haven, niet alleen ingenieurs, maar ook werklieden-vakmannen, die de haven en het werk en de trukken van sommige bazen kennen. Dan zal ten minste, de wet wat meer worden nageleefd. Dan ook zullen er wat minder werkongevallen gebeuren, want dezen zijn nogal veel te wijten, aan den slechten toestand van het in gebruik materieel en de gevaarlijke wijze waarop men het werk laat gebeuren."*

*(De Havenarbeider, maart 1914)*

De nationale overheid overkoepelde de drie voorgaande niveaus van arbeiders, 'bazen' en gemeente.<sup>1</sup> Alle betrokkenen moesten zich onderwerpen aan de Belgische regering. Brussel lag echter ver van de Antwerpse haven en een groot deel van de parlementairen en regeringsleiders had niets verloren in de Scheldestad. Direct ingrijpen in lokale aangelegenheden was dan ook niet voor de hogere overheid weggelegd en werd, zoals in het vorige hoofdstuk uitvoeriger beschreven, overgelaten aan het stadsbestuur. De staat beschikte evenwel over enkele langeafstandswapens waarmee het hele land in bedwang moest worden gehouden, namelijk wetten en besluiten. De wetgever was de ultieme bron van het recht in het negentiende-eeuwse België. Hij kon alle onderwerpen aansnijden, zolang deze niet in tegenspraak waren met de grondwet. Anderzijds kon niemand de wetgever dwingen bepaalde thema's te behandelen. Naast de politici zelf was enkel de publieke opinie in staat druk te zetten achter het doorgaans trage en logge overheidsapparaat.

---

<sup>1</sup> Met de vijf werkwoorden uit de titel kunnen de werkzaamheden van de commissie die belast was met het onderzoek naar de maatregelen voor de beveiliging van de havenarbeid, worden aangeduid. Zie: *Commission chargée*, p. 2.

De wetgever kon onmogelijk alles reglementeren en dit niet alleen uit praktische overwegingen. Het liberalisme stond afkerig tegenover een te grote staatsinterventie. Het vrije initiatief was de motor van een goede economie en mocht niet aan banden worden gelegd. De liberaal geïnspireerde overheid liet de ondernemers aanvankelijk ongemoeid. Arbeidswetten en –reglementen waren dan ook schaars in het jonge België en de arbeiders bleven overgeleverd aan de willekeur van de ondernemers.

De katholieken, die in 1884 aan de macht waren gekomen, volgden aanvankelijk de lijn van 'sociale non-interventiepolitiek', die door de liberale regeringen was uitgezet. De staking van 1886 toonde echter aan dat de toestand niet langer houdbaar was.<sup>2</sup> Gaandeweg verminderde de afkeer van de katholieken tegenover staatsinterventie en de eerste sociale wetten zagen het levenslicht.<sup>3</sup> De sociale wetten lieten de kapitalistische principes onaantast en werden voornamelijk uitgevaardigd om de sociale rust te garanderen.<sup>4</sup>

De wapens van de wetgever misten geregeld doel en moesten in de negentiende eeuw nog worden afgesteld. De wetgeving was niet zo deterministisch als wel eens wordt gedacht. Wetten en besluiten zijn theoretische constructies die in het beste geval weerspiegeld worden in de werkelijkheid, maar geregeld utopische concepties blijven. Niet iedereen gehoorzaamde wetteksten omdat ze in het *Belgisch Staatsblad* verschenen. Meer dwangmatige middelen waren nodig om sommige mensen tot gehoorzaamheid te bewegen. Wetten moesten bijgevolg op hun naleving worden gecontroleerd en nalatige burgers worden gesanctioneerd. De arbeidsinspectie vormde op deze wijze de noodzakelijke aanvulling op de 'papierwetten'.

Aan het einde van de negentiende eeuw 'ontdekte' de wetgever de arbeiders en hun soms erbarmelijke situatie. Er waren al wel enkele verkenners geweest op het terrein, maar die wisten aanvankelijk geen meerderheid te halen om hun ideeën te ondersteunen.<sup>5</sup> Mede onder invloed van het opkomende socialisme, werd de sociale gevoeligheid ook onder katholieken versterkt. Schoorvoetend betrad de wetgever de werkvloer, vooralsnog voorzichtig om de ondernemers niet voor het hoofd te stoten en zo een groot deel van het eigen kiezerskorps te verliezen. Naarmate de tijd vorderde, greep de wetgever steeds dieper in het sociale leven van zijn onderdanen in.

---

<sup>2</sup> WITTE, CRAEYBECKX en MEYNEN, *Politieke geschiedenis van België*, p. 115.

<sup>3</sup> CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 213.

<sup>4</sup> WITTE, CRAEYBECKX en MEYNEN, *Politieke geschiedenis van België*, p. 127-129.

<sup>5</sup> CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 37-45, 97-107.

**"Vrouwen en kinderen eerst": De eerste arbeidswetten in België**

Napoleon vaardigde reeds in 1813 een verordening uit over de arbeid, waardoor het kinderen onder de tien jaar verboden werd af te dalen in de mijnen. Vervolgens bleef het decennia lang stil rond de arbeidsreglementering.<sup>6</sup> Pas in de jaren veertig van de negentiende eeuw, zou het Belgische parlement over de bescherming van de arbeiders beraadslagen. Deze debatten gingen nagenoeg uitsluitend over het werk van vrouwen en kinderen en dan nog voornamelijk in de mijnen en de textielindustrie. Politiek-morele motieven wogen hierbij zwaarder door dan economische. Ondanks de besprekingen, zou het nog tientallen jaren duren vooraleer de kwestie langs wettelijke zijde geregeld werd. "Il a fallu plus de quarante ans," zo besluit B.-S. Chlepner een hoofdstuk over de economische en sociale politiek in België tussen 1850 en 1886, "plusieurs enquêtes, de nombreuses pétitions, des vœux multiples, des discussions prolongées pour arriver à interdire aux enfants l'admission aux travaux souterrains dans les mines." En dit werd dan nog maar geregeld met een koninklijk besluit waarvan de wettelijkheid twijfelachtig bleef.<sup>7</sup>

Ondanks de reserves van de commissieleden die de toestand van de arbeiders moesten onderzoeken, voor de arbeidsreglementering, verschenen in de jaren 1880 de eerste arbeidswetten in het *Belgisch Staatsblad*.<sup>8</sup>

In de jaren tachtig van de negentiende eeuw werden de eerste arbeidswetten in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.<sup>9</sup> De vrouwen- en kinderarbeid werd verder geregeld, de hygiëne in de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke bedrijven onder handen genomen, de uitbetaling van de lonen in natura verboden (behoudens enkele uitzonderingen) en een arbeidsinspectie opgericht. Tijdens het laatste decennium van de eeuw werd de arbeidswetgeving gestaag verder uitgebouwd.<sup>10</sup> Allerlei thema's kwamen hierbij aan bod, zoals de werkplaats-

---

<sup>6</sup> LUYKX en PLATEL, *Politieke geschiedenis van België*, p. 162; CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 105.

<sup>7</sup> In tegenstelling tot wat Chlepner laat uitschijnen, regelt het besluit verschillende aspecten van de mijnarbeid. Slechts één van de 92 artikels behandelt de kinderarbeid. Andere artikels gaan over de mijnputten, het afdalen in de mijnschachten, de ondergrondse verluchting en verlichting, het gebruik van explosieven, voorzorgen tegen arbeidsongevallen en nog veel meer. Bovendien dateert het besluit van 28 april en niet van 24 april, zoals Chlepner schrijft. CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 97-107; k.b. 28 april 1884, *B.S.* 3 mei 1884.

<sup>8</sup> De commissie waarvan hier sprake is, werd ingericht in 1886. De resultaten werden vanaf 1888 gepubliceerd. K.b. 15 april 1886, *B.S.* 17 april 1886; CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 210-211.

<sup>9</sup> Een overzicht van de belangrijkste wetten is te vinden in CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 214-222. Zie ook de lijst met wetten achteraan dit werk.

<sup>10</sup> Els Witte meent dat de conservatieve opvolgers van A. Beernaert (1884-1894) een stilstand op het vlak van sociale wetgeving teweeg brachten en de draad pas na 1900 terug werd opgenomen. Jaak Brepoels druist regelrecht tegen de visie van Els Witte in en schrijft dat de Belgische wetgever vanaf

reglementen, eerste zorgen, arbeidsduur, veiligheid en gezondheid in de ondernemingen. Aan het begin van de twintigste eeuw was het ijs gebroken en volgden de arbeidswetten elkaar op. Bij de hiernavolgende thematische behandeling van de verschillende arbeidswetten die in verband staan met de veiligheid en gezondheid van de arbeiders, staat de vraag naar de impact aan de haven centraal. Er werd hierbij geen exhaustiviteit nagestreefd. Enkel de voor dit onderzoek bruikbare reglementen zijn opgenomen.<sup>11</sup>

### ***Vrouwen- en kinderarbeid***

Zoals gezegd was de vrouwen- en kinderarbeid het eerste, en lange tijd ook het enige, terrein waarop de negentiende-eeuwse wetgever zich begaf wat betrof de inmenging in het arbeidsproces. Het was geen eenvoudige kwestie om mee te beginnen, want vrouwen en kinderen waren goedkope werkkrachten en daardoor een zegen voor de economie. De uitwassen van de tewerkstelling van 'beschermden arbeiders'\*<sup>12</sup> waren echter zo verderfelijk, dat de wetgever er paal en perk aan wilde stellen.

De eerste vrouwen verschenen aan de Antwerpse haven in 1867 omdat de mannen een te grote kost waren voor de ondernemers. De vrouwenarbeid stuitte op heel wat weerstand, maar geraakte toch ingeburgerd in de haven. Niettemin bleef het verzet tegen de dokwerksters bestaan en langs alle kanten klonken er oproepen om de vrouwenarbeid aan de haven af te schaffen. Winkeler beschreef de vrouwenarbeid als "eene ware pest". Vrouwen roofden het werk van de mannen, verstoppen gestolen koopwaar in de plooiën van hun rokken, verwaarloosden hun gezin waardoor de opvoeding van de kinderen te wensen overliet, en lagen aan de basis van onzedelijke praktijken op de werkvloer.<sup>13</sup> Aan de haven was dit laatste

---

1894, het jaar waarin de eerste socialisten en christen-democraten in de kamer kwamen, zijn achterstand op het vlak van sociale wetgeving tegenover de buurlanden begon in te lopen. Uit de lijst met wetten en besluiten blijkt eveneens een zekere activiteit tijdens het laatste decennium van de negentiende eeuw. Zie: WITTE, CRAEYBECKX en MEYNEN, *Politieke geschiedenis van België*, p. 125-126; BREPOELS, *Wat zoudt gij zonder 't werkvolk zijn?*, p. 78.

<sup>11</sup> In wetenschappelijke werken wordt geregeld slordig omgesprongen met de verwijzingen naar wetten. Met alleen de datum waarop een wet of besluit werd gestemd of ondertekend voor handen, is het niet altijd eenvoudig de betreffende wet terug te vinden. De meeste collecties van het *Belgisch Staatsblad* zijn erg onvolledig wat de indexen betreft. De *Pasinomie* is een handig instrument om wetten via hun datum terug te vinden, maar schijnbaar minder belangrijke wetten of koninklijke besluiten werden niet opgenomen. Voor de wetten is dit geen probleem, want die staan netjes opgesomd in de *Parlementaire handelingen*. De koninklijke besluiten zijn niet op een dergelijke, toegankelijke manier ontsloten.

<sup>12</sup> Dit zijn de arbeiders die door de wet van 13 december 1889 worden beschermd, i.c. jongens onder 16 jaar en meisjes of vrouwen onder de 21 jaar. Zie: wet 13 december 1889, *B.S.* 22 januari 1889.

<sup>13</sup> WINKELER, *Grievens*, p.20-22; VAN PEER, "grievens en misbruiken", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914) p. 6.



probleem niet denkbeeldig. "In't ruim bestaat een zekere vrijheid", zo schreef *De Dokwerker* in 1907 "en de meisjes die er werken *moeten* schoon zijn of zij kunnen op de kaai blijven!!"<sup>14</sup> De eerste belangrijke wet op de vrouwen- en kinderarbeid werd gestemd op 13 december 1889 en was uitdrukkelijk van toepassing in de "havens, losplaatsen, statiën".<sup>15</sup> De wet was echter te weinig specifiek om de situatie aan de haven te veranderen. Zo was het vrouwen beneden de 21 jaar verboden ondergrondse arbeid te verrichten, maar over het werken in de scheepsruimen werd niets gezegd.<sup>16</sup>

De wetgeving was heel algemeen en kwam niet tegemoet aan de desiderata van de verschillende industrietakken. Met het koninklijk besluit van 26 december 1892 veranderde de situatie enigszins. Voor een aanzienlijk aantal nijverheden werd een aparte regeling getroffen, die rekening hield met de specificiteit van de arbeid. De dokwerkers werden helaas niet als afzonderlijke groep in dit besluit opgenomen.<sup>17</sup>

Het tewerkstellen van vrouwen aan de dokken had wellicht geen grote invloed op de veiligheid aan de haven. Iets dergelijks postuleren zou in onze geëmancipeerde samenleving alvast politiek incorrect zijn en getuigen van een zeker seksisme waaraan ik mij niet wil bezondigen. Sommige dokwerksters moesten niet onderdoen voor hun mannelijke collega's en torsten zware lasten of dronken "den jenever zoo smakelijk als de grofste kaaiwerker."<sup>18</sup>

De vrouwelijke havenarbeidsters werden in de volksmond 'zakkenwijven' genoemd omdat een groot deel van het vrouwelijke contingent belast was met het opensnijden of dichtnaaien van zakken voor bulkgoederen. Andere vrouwen werkten 'in' de gezouten vellen die op de kaai werden uitgespreid, met een bezem schoongeveegd en in pakken gebonden. Het was een erg ongezond en onhygiënisch werk. Een derde job voor de dokwerksters was het herstellen van gehavende wol- en katoenballen met naaikoord en grof linnen.<sup>19</sup> Na verloop van tijd werden deze bezigheden bijna typische vrouwenkarweien omdat ze fysiek niet te zwaar waren. Bovendien veroorzaakte het geen bijkomend gevaar voor het mannelijke deel van het contingent.

---

<sup>14</sup> "Rond de haven", in: *De Dokwerker*, 1 (1 juni 1907), p. 3.

<sup>15</sup> De wet van 28 april 1884 beperkte zich tot de mijnarbeid en had geen implicaties voor de andere nijverheden. Art. 1; 4<sup>o</sup> wet 13 december 1889, *B.S.* 22 december 1889.

<sup>16</sup> Art. 9 wet 13 december 1889, *B.S.* 22 december 1889.

<sup>17</sup> K.b. 26 december 1892, *B.S.* 14 januari 1893.

<sup>18</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 15.

<sup>19</sup> WINKELER, *Grieven*, p. 20-21.

Kinderarbeid zorgde daarentegen wel voor een verhoging van het arbeidsrisico. Een groot deel van de jongelingen werden net als de vrouwen bij de gezouten vellen ingezet of bij andere fysiek niet te zware en ongevaarlijke bezigheden, maar er werden ook geregeld jonge knapen aan de winchen gezet. Zo kregen de jongens een grote verantwoordelijkheid op de schouders gelegd, die ze door hun jeugd nauwelijks konden dragen. De kleine jongens aan de winchen hadden niet de mentale bagage om op een adequate manier op noodsituaties te reageren, schatten het gevaar verkeerd in en waren te speels voor dit serieuze werk.<sup>20</sup>

Met het Havenreglement van 20 november 1906 (zie verder) werd de kinderbeid in de haven aan banden gelegd. Jongens onder de 16 en meisjes onder de 21 mochten sinds 1 januari 1907 niet meer aan de hefwerktuigen werken of aanwijzingen geven aan de kraanmannen.<sup>21</sup> Ondanks deze bepalingen, bleven "te jonge knapen aan het werk". De toezichters van de Algemeene Beroepsvereniging, die een oogje in het zeil hielden bij de werkzaamheden van de eigen leden, maakten tussen 1908 en 1910 jaarlijks tussen de 84 en de 311 opmerkingen over deze problematiek. In meer dan de helft van de gevallen werd hieraan geen gevolg gegeven.<sup>22</sup>

Al bij al bleef de vrouwen- en kinderbeid aan de haven erg beperkt (bijlage I en II). Tussen 1907 en 1913 was het aandeel van vrouwelijke dokwerkers gemiddeld 0,82 %. In alle industrieën in het district waarvoor de Antwerpse inspecteur bevoegd was samen, waren gemiddeld 11,6 % van de arbeiders vrouwen. De kinderbeid aan de haven was nog veel geringer dan de vrouwenarbeid. Slechts 0,18 % van de arbeiders die de arbeidsinspecteurs tijdens hun bezoeken aantreffen, waren 'beschermd' door de wet. In andere industrieën lag dit percentage veel hoger. Gemiddeld 12,18 % van de door de inspecteurs ontmoette arbeiders in alle nijverheden waren 'beschermd'.<sup>23</sup>

We moeten er echter rekening mee houden dat de cijfers een enigszins vertekend beeld kunnen geven van de werkelijkheid. De arbeidsinspecteurs zagen niet alles en het is niet

---

<sup>20</sup> JANSEN, "De wil der bazen", p. 64; *Commission chargée*, p. 18-19.

<sup>21</sup> Art. 42 k.b. 20 november 1906, *B.S.* 5 december 1906.

<sup>22</sup> Zie voor deze cijfers de tabellen onder de titel "Toezicht van den arbeid onzer leden aan de Haven", in: *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1908-1910*.

<sup>23</sup> De cijfers komen uit de *Rapports Annuels 1907-1913*. Jaarlijks bezocht de arbeidsinspectie (zie verder) verschillende bedrijven uit allerlei industriële sectoren. De inspecteurs tekenden op hoeveel arbeiders ze bij deze bezoeken ontmoetten en hoeveel 'beschermd' werklieden zich onder hen bevonden. De percentages zijn berekend aan de hand van de jaarlijkse gegevens. De categorieën van beschermd werklieden variëren licht over de opeenvolgende jaren. (Zie bijlage I).

denkbeeldig dat te jonge werklieden voor de inspectie werden weggestoken. Aan de haven was dat wellicht niet erg moeilijk.

De vrouwen- en kinderarbeid worden vaak in één adem uitgesproken en de wetgeving nam beide categorieën in dezelfde wetten op. Toch waren de verschillen niet onaanzienlijk. De vrouwen werden voornamelijk gezien als een concurrent voor de oude en invalide dokwerkers en waren daarom niet welkom. De kinderen waren in sommige gevallen een regelrecht gevaar voor de havenarbeiders. Hoewel het voor de dokwerkers dus wel degelijk een verschil maakte, gooide de wetgever vrouwen en kinderen op één hoop. De wetgever wilde trouwens vooral de vrouwen en kinderen zelf beschermen en niet de dokwerkers.<sup>24</sup> De respectievelijke drijfveren van havenarbeiders en nationale overheid waren dus niet dezelfde, maar desondanks kwamen de wetten die de vrouwen- en kinderarbeid regelden, aan beider prerogatieven tegemoet. Althans in theorie, want over de toepassing van de wetten valt nog heel wat te zeggen, maar daarover zo dadelijk meer.

### ***Veiligheid en gezondheid***

Het heeft lang geduurd vooraleer de staat ook de bescherming van de volwassen, mannelijke arbeiders ter hand nam. Het arbeidsproces in de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke ondernemingen was sinds het koninklijk besluit van 31 januari 1824 aan een aantal wettelijke bepalingen onderworpen. Hierbij stond noch de gezondheid, noch de veiligheid van de arbeiders centraal. Het besluit had betrekking op "(...) de fabrieken en trafieken, en andere inrigtingen, die bij eene ongepaste daarstelling, of verandering, baarblijkelijk het Publiek met gevaar, schade of hinder kunnen bedreigen (...)".<sup>25</sup> De wetgever wilde voornamelijk de omwonenden (het Publiek met hoofdletter) beschermen. Geluidsoverlast, verontreiniging van de bodem, luchtvervuiling of explosiegevaar schrikten de buurtbewoners af en de reglementen dienden uitsluitend om hen te beschermen.

In 1886 zag de wetgever eindelijk in dat de bestaande wetten niets deden voor de arbeiders in deze ondernemingen. Op 15 april werd een commissie opgericht ter verbetering van de

---

<sup>24</sup> Dit kunnen we afleiden uit de inhoud van de wet van 13 december 1889. Wet 13 december 1889, *B.S.* 22 december 1889.

<sup>25</sup> Verschillende koninklijke besluiten met betrekking tot de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven bouwden voort op dit besluit van 31 januari 1824.

K.b. 31 januari 1824, *Journal officiel*, 20 februari 1824.

K.b. 12 november 1849, *B.S.* 13 november 1849.

K.b. 29 januari 1863, *B.S.* 30 januari 1863.

K.b. 27 december 1886, *B.S.* 28 december 1886.

K.b. 31 mei 1887, *B.S.* 15 juni 1887.

arbeidswetgeving.<sup>26</sup> Nog in datzelfde jaar werd het koninklijk besluit van 27 december 1886 goedgekeurd. "Ils est reconnu aujourd'hui (...)", zo staat te lezen in het *Rapport au roi* bij het besluit, "que la salubrité intérieure des ateliers n'est pas assurée comme elle devrait l'être. Les travailleurs manquent (...) d'une protection suffisante." Het begeleidend schrijven aan de koning is wellicht interessanter dan het besluit zelf. Voortaan moest bij een aanvraag voor de oprichting van 'geklasseerde' bedrijven\* een nota worden toegevoegd met de veiligheids- en gezondheidsmaatregelen die de ondernemer voornemens was te treffen.<sup>27</sup> Het besluit van 27 december was trouwens niet enkel voor de arbeiders gemaakt. Het moest de industriëlen meer garanties geven voor de onpartijdige en snelle afhandeling van de aanvraagdossiers.<sup>28</sup>

Met het koninklijk besluit van 21 september 1894 kregen de arbeiders eindelijk een been om op te staan. Het "Reglement betreffende de gezondheid der werkhuizen en bescherming der werklieden tegen de ongevallen van het werk" regelde in 27 artikels de gezondheid en veiligheid van de arbeiders. Het koninklijk besluit was van toepassing op de als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk geklasseerde ondernemingen en verwees hiervoor naar de koninklijke besluiten van 29 januari 1863, 27 december 1886 en 31 mei 1887. De 'niet geklasseerde' ondernemingen bleven voorlopig buiten schot.

Aldus verwarde de wetgever twee doelgroepen met elkaar. Het *klasseringssysteem* voor de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke ondernemingen was opgesteld met het oog op de gezondheid van de omwonenden of de omgeving. Het arbeidsreglement van 1894 had betrekking op de arbeiders in deze ondernemingen. De regeling voor de arbeiders was met andere woorden enkel van toepassing op de bedrijven die ook voor de buurtbewoners hinderlijk waren. Dit kon niet de bedoeling zijn, maar was wel het geval.

De havenarbeid bleef bijgevolg van deze wettelijke bepaling uitgesloten, omdat de havenbedrijven niet geklasseerd stonden als gevaarlijk, hinderlijk of ongezond. De bepalingen waren overigens niet toepasbaar in de haven. De meeste artikels behandelden specifieke fabrieksproblemen. Het woord *werkhuisen (ateliers)* in de titel van het besluit, wijst erop dat de arbeid in open lucht niet de primaire bekommernis van de wetgever was.<sup>29</sup> Met de koninklijke besluiten van 21 februari 1898 en 18 april 1898 werden er lichte wijzigingen aan het arbeidsreglement van 1894 aangebracht, maar de havenondernemingen bleven nog steeds

---

<sup>26</sup> K.b. 15 april 1886, *B.S.* 17 april 1886.

<sup>27</sup> Art. 1 k.b. 27 december 1886, *B.S.* 28 december 1886.

<sup>28</sup> Begeleidend schrijven aan de koning, k.b. 27 december 1886, *B.S.* 28 december 1886.

<sup>29</sup> K.b. 21 september 1894, *B.S.* 28 september 1894.

van reglementen verstoken.<sup>30</sup> Zelfs het koninklijk besluit van 3 oktober 1898, dat de bedrijfsleiders verplichtte de eerste zorgen toe te dienen aan de werknemers die door een ongeval getroffen waren, gold enkel voor de 'geklasseerde' ondernemingen.<sup>31</sup>

De wetgever gaf voor het eerst blijk van inzicht in dit gebrek met de wet van 2 juli 1899, waarbij uitdrukkelijk werd gesteld dat de regering gemachtigd was "(...) de maatregelen voor te schrijven, geschikt om de gezondheid te verzekeren van de werkplaatsen of den arbeid, alsmede de veiligheid van de werklieden (...)". Deze wet was van toepassing op de "werklieden in den nijverheids- en handelsondernemingen waarvan het drijven gevaar oplevert, zelfs wanneer zij niet als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk gerangschikt zijn"<sup>32</sup>

Het arbeidsreglement van 21 september 1894 was echter onvolmaakt en de aanvullingen en lichte wijzigingen konden de grote problemen niet oplossen. In 1905 werd er een volledig nieuwe wet gestemd, die het besluit van 1894 moest vervangen. De "Algemeene verordening tot vaststelling der maatregelen, welke dienen nageleefd met het oog op de gezondheid en de veiligheid van de werklieden in nijverheids- en handelsondernemingen" (kortweg Veiligheidswet) was wel van toepassing op de dokwerkers. De havenbedrijven vielen onder "de ondernemingen voor bewaring in magazijn of pakhuis, verpakking, laden en lossen (...) En, in't algemeen, de ondernemingen waar, anders dan tijdelijk, gebruik wordt gemaakt van werktuigen die worden bewogen door ene andere kracht dan die van mensch of dier".<sup>33</sup>

Voor de arbeiders in nagenoeg alle industrieën was deze wet een verademing (dat had ze althans moeten zijn, indien ze werd nageleefd, zie verder), maar voor de havenwerkers veranderde er niets. Het werd de ondernemers verboden hun arbeiders in "doorgaans vochtige vertrekken" te laten werken.<sup>34</sup> Zolang het niet regende, genoten de dokwerkers van deze luxe, maar het Belgische weer was beslist 'doorgaans vochtig' te noemen.<sup>35</sup> Bovendien moesten de vertrekken behoorlijk verwarmd zijn in de winter en niet te heet in de zomer.<sup>36</sup> Ook dit was afhankelijk van de wispelturige weergoden, die echter geen rekening hielden met de verordeningen van de Belgische wetgever. Zo bezweek in 1906, het jaar van het in werking

---

<sup>30</sup> K.b. 21 februari 1898, *B.S.* 26 februari 1898 en k.b. 18 april 1898, *B.S.* 21 april 1898.

<sup>31</sup> K.b. 3 oktober 1898, *B.S.* 9 oktober 1898.

<sup>32</sup> Art. 1 wet 2 juli 1899, *B.S.* 12 juli 1899.

<sup>33</sup> De Veiligheidswet gold voor alle ondernemingen die onderworpen waren aan de "Wet op de vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen" van 24 december 1903. Wet 24 december 1903, *B.S.* 28 december 1903.

<sup>34</sup> Art. 2 wet 30 maart 1905, *B.S.* 16 april 1905.

<sup>35</sup> Vooral de arbeiders die in maart 1914 aan de haven gingen werken, werden geplaagd door een "buitengemeene regenachtigheid". *Volksbeschrijvende statistiek 1914*, p. 16.

<sup>36</sup> Art. 8 wet 30 maart 1905, *B.S.* 16 april 1905.

treden van de Veiligheidswet, een dokwerker aan de gevolgen van een zonnesteek en werden tijdens de laatste week van 1908 gemiddelde temperaturen vastgesteld van  $-5^{\circ}\text{C}$ .<sup>37</sup> De grootste aandacht van de 59 artikels tellende wet ging naar de bescherming van de arbeiders tegen machines. Van de vijftien artikels die het machinevraagstuk regelden, waren er slechts drie over hefwerktuigen en deze beperkten zich tot algemene bepalingen als "De noodige maatregelen dienen genomen om te beletten dat vrachten of vrachtgedeelten, door gemelde toestellen vervoerd, kunnen nederstorten".<sup>38</sup> Het was de werklieden verboden onder de vervoerde of hangende vrachten te gaan of te staan indien het niet nodig was.<sup>39</sup> Gezien het drukke luchtverkeer van goederen aan de haven, was het echter onvermijdelijk om onder vrachten te gaan of te staan. Kortom, de dokwerkers bleven voorlopig letterlijk en figuurlijk in de kou staan.

### ***Arbeidsongevallenverzekering***

Om te beletten dat slachtoffers van arbeidsongevallen al te veel in de armenzorg terechtkwamen, was een wettelijke regeling van de ongevallenverzekering even noodzakelijk als die van de arbeidsomstandigheden.<sup>40</sup> In de negentiende eeuw konden de arbeiders zich beroepen op allerlei privé-initiatieven, maar die werden de vrije loop gelaten met heel wat misbruiken en inefficiënties tot gevolg (zie hoofdstuk I en II). Veelal bleef het bij liefdadigheid en waren de 'arbeidsongevallenkassen' slechts één afdeling van beroeps- en andere organisaties.

Koning Leopold II stak de arbeiders een hart onder de riem. In plaats van de vijfentwintigste verjaardag van zijn troonsbestijging uitbundig te vieren, wenste de vorst dat het geld dat voor deze gelegenheid was uitgetrokken, zou worden besteed aan verongelukte arbeiders. Er werd een "Fonds van voorzorg en onderstand ten bate der slachtoffers van ongevallen bij den arbeid" opgericht met een startkapitaal van twee miljoen Belgische frank. Dit geld kon als vergoeding aan de slachtoffers worden uitgekeerd of worden besteed aan de promotie van de verzekering tegen arbeidsongevallen.<sup>41</sup> Ondanks dit nobele initiatief kwam er geen structurele verandering in het verzekeringswezen.<sup>42</sup>

Het was wachten op de "Wet op de vergoeding der schade voortspuitende uit arbeidsongevallen" van 24 december 1903 (verder de Ongevallenwet genoemd) voor de eerste

<sup>37</sup> *Rapports Annuels 1906*, p. 130; *Volksbeschrijvende statistiek 1908*, p. 59.

<sup>38</sup> Art. 34 wet 30 maart 1905, *B.S.* 16 april 1905.

<sup>39</sup> Art. 51; I wet 30 maart 1905, *B.S.* 16 april 1905.

<sup>40</sup> CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 218.

<sup>41</sup> Wet 21 juli 1890, *B.S.* 22 juli 1890.

<sup>42</sup> CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 218.

wettelijke regeling van de arbeidsongevallenverzekering. Voortaan waren de werklieden niet meer verplicht de schuld van de werkgever aan te tonen om een schadevergoeding te krijgen. De geneeskundige kosten om het slachtoffer weer op te lappen, moesten betaald worden door het ondernemingshoofd van het bedrijf waar het ongeval zich had voorgedaan. De 'baas' kon deze verplichting evenwel overdragen aan een verzekeringsmaatschappij waarmee hij een contract had afgesloten.<sup>43</sup> Naast de vergoeding voor heelkundige ingrepen, konden de getroffen arbeiders rekenen op een compensatie van 50 % van hun gemiddelde dagloon in geval van tijdelijke of blijvende werkonbekwaamheid. Indien de werkman het leven liet als gevolg van het ongeval, ontving zijn familie hiervoor jaarlijks de helft van het doorsnee jaarloon. Wanneer de arbeider nog geen jaar werkzaam was in de onderneming waar het ongeval zich voordeed, werd het loon van de gemiddelde daar werkende arbeider met dezelfde functie als uitgangspunt genomen.<sup>44</sup>

Hoewel deze wet impliciet ook voor de dokwerkers gold, zorgde dit laatstgenoemde artikel voor de nodige problemen. De havenarbeiders hadden geen vaste werkgever en verdienden niet elke dag hetzelfde loon. De werkgevers beleden een zuiver economisch liberalisme en de lonen werden bepaald door vraag en aanbod.<sup>45</sup> Bovendien waren de losse dokwerkers niet verplicht elke dag hun diensten aan te bieden of bleven ze werkloos op de 'luien hoek' achter. Uiterst zelden schreven dokwerkers op wat ze dagelijks verdienden, waardoor de verzekeringsmaatschappijen nergens houvast hadden voor de berekening van de vereiste uitkering. Om dergelijke problemen te vermijden, propageerde de socialistische dokwerkersbond *Willen is Kunnen* loonboeken en de zogenaamde 'souchen', driedelige uittreksels waarop het verdiende loon werd genoteerd. Tegen de introductie van de loonboeken rees heel wat verzet. De dokwerkers voelden zich 'gekrenkt' omdat ze hierdoor een deel van hun vrijheid verloren, nu hun vrouwen zouden weten hoeveel ze hadden verdiend.<sup>46</sup> In 1914 was het probleem nog steeds niet opgelost en vroeg het *Landelijk*

---

<sup>43</sup> Art 10 wet 24 december 1903, B.S. 28 december 1903,.

<sup>44</sup> Art 8 wet 24 december 1903, B.S. 28 december 1903,.

<sup>45</sup> DEVOS en VANFRAECHEM, *Volle kracht vooruit*, p. 15-16 en "Het algemeen loontarief", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 4.

<sup>46</sup> De Algemeene Dokwerkersbond Willen is Kunnen verdeelde voor het eerst een loonboek onder haar leden in 1909. Zie: SA MA 4278/2(A), Dossier: Belgische Transportarbeidersbond. Havenarbeiders, doc. A. Wieme, "Propagandistisch jaarverslag van 1911 van de Algemeene Dokwerkersbond Willen is Kunnen van Antwerpen en omliggende". Een voorbeeld van een loonboek en een 'souch' (loonstrook) is terug te vinden in S.A. M.A. 4278/2 (A): doc. [1913?] van Willen is Kunnen (Algemeene Dokwerkersbond) aan schepen (11<sup>de</sup> bureel).

*Verbond der Kristene Dokwerkersbonden* om de 'bazen' te verplichten een loonbewijs af te geven.<sup>47</sup>

De wet van 24 december 1903 werd aangevuld door enkele koninklijke besluiten. Op 29 augustus 1904 werden de voorwaarden vastgelegd waaraan een verzekeringsmaatschappij moest voldoen om door de regering erkend te worden.<sup>48</sup> De dag daarop werd een koninklijk besluit goedgekeurd met de officiële tarieven van heelkundige ingrepen. De amputatie van een vinger kostte de werkgever of zijn verzekeringsmaatschappij 15 frank, die van een hand 40 en indien de hele arm moest worden afgezet, werd 50 frank gerekend voor de geneeskundige kosten.<sup>49</sup> Het lijkt nogal cynisch, alsof een arm slechts 50 frank waard was (voor een vaste graanman-buildrager, die werkte tegen een uurloon van 0,50 frank, betekende dit een equivalent van 100 werkuren of ongeveer tien werkdagen)<sup>50</sup>, maar het gaat hier natuurlijk uitsluitend over het prijskaartje van de operatie.

Ondanks de aanvullende koninklijke besluiten, bleef de wet van 24 december 1903 onvolmaakt. "Zij dient dus te worden *herzien*", zo stelde *De Havenarbeider*, "en nogal *grondig*, want zij laat toe dat er in vele gevallen, met de slachtoffers van den arbeid onrechtveerdig wordt gehandeld."<sup>51</sup> De eigenheid van de havenarbeid speelde de dokwerkers opnieuw parten bij de toepassing van de wet. Enkel een echte *dokwerkerswet* kon in deze situatie verbetering brengen.

### ***Het koninklijk besluit van 20 november 1906***

Het zou verkeerd zijn te denken dat parlement noch regering de specifieke problemen van de havenarbeid kenden. In 1899 wijdde de welbespraakte, socialistische volksvertegenwoordiger Edward Anseele een toespraak in de kamer over de arbeidsomstandigheden voor een groot deel aan de Antwerpse haven en besprak zowat alle grote problemen die er waren. Volgens Karel Van Isacker was deze speech het begin van de parlementaire behandeling van de dokwerkerskwestie.<sup>52</sup>

<sup>47</sup> MARCK, "De Ongevallenwet", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 7-8.

<sup>48</sup> K.b. 29 augustus 1904, B.S. 31 augustus 1904.

<sup>49</sup> K.b. 30 augustus 1904, B.S. 31 augustus 1904.

<sup>50</sup> De lonen aan de haven waren erg verschillend, afhankelijk van de functie en het statuut van de werkman, het soort van de behandelde goederen, de duur van de 'werkdag' enzovoort. Een mooi overzicht van de gemiddelde lonen per 'categorie' is te vinden in WINKELER, *Grieven*, p. 16-20.

<sup>51</sup> MARCK, "De Ongevallenwet", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 7-8.

<sup>52</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 84.



Voorlopig bleef het echter bij deze ene speech, tot in 1903 bij koninklijk besluit een onderzoekscommissie werd ingesteld die moest nagaan welke maatregelen er konden genomen worden om de havenarbeid te beveiligen.<sup>53</sup> De commissieleden namen de situatie aan de haven van Antwerpen als uitgangspunt, maar bezochten eveneens de havens van Gent, Oostende en Rotterdam. Bovendien vroeg de commissie de bestaande wetten en reglementen uit belangrijke wereldhavens op voor verder studie. Om uiteindelijk tot een voorproject van een *Havenreglement* te komen, verzamelden de commissieleden allerlei statistische gegevens met betrekking tot de havenarbeiders. Ze onderzochten de oorzaken van ongevallen en deden onderzoek naar mogelijke preventieve maatregelen.<sup>54</sup> De resultaten van het onderzoek werden in 1905 voorgelegd aan de Minister van Industrie en Arbeid.

Het Havenreglement werd uiteindelijk ondertekend op 20 november 1906 en trad op de eerste dag van 1907 in werking.<sup>55</sup> Het was een uitgebreid besluit dat zowat alle aspecten van de havenarbeid regelde. Voor het eerst werden er specifieke reglementen voorgeschreven met betrekking tot het 'stellen', de werking van hefwerktuigen, het beschermen tegen het vallen van koopwaar en zoveel meer. Hoewel het besluit niet tot in de kleinste puntjes voldeed, was de wetgever eindelijk in orde met zijn huiswerk. Tot aan de Eerste Wereldoorlog bleef de wetgeving op de havenarbeid nagenoeg onveranderd. Het koninklijk besluit van 7 september 1910 bracht nog een kleine wijziging toe aan artikel 32 over de verlichting, maar verder leunde de wetgever zelfvoldaan achterover.<sup>56</sup>

In de literatuur wordt het Havenreglement van 1906 nogal verwaarloosd. Karel Van Isacker besteedde nauwelijks aandacht aan het besluit, aangezien deze "indrukwekkende reeks veiligheidsmaatregelen (...) een dode letter bleef." Door de nalatigheid van de 'bazen' en de gebrekkige controle op de naleving van de arbeidswetten (zie verder), was het effect van het Havenreglement aanvankelijk niet erg groot.<sup>57</sup> Dit betekent echter niet dat het reglement onbelangrijk was. Voor het eerst werd de havenarbeid langs wettelijke zijde geregeld. De nationale overheid had de dokwerkers (h)erkend en voortaan konden zij rekenen op dezelfde bescherming die de arbeiders in andere industrietakken genoten. De wetgever maakte duidelijk dat de bestaande arbeidswetten ook aan de haven golden en de arbeidsinspectie moest daarop toezien.<sup>58</sup>

---

<sup>53</sup> K.b. 10 maart 1903 (de publicatiedatum is niet gekend). Zie: *Commission chargée*, p. 1.

<sup>54</sup> *Commission chargée*, p. 1-2.

<sup>55</sup> K.b. 20 november 1906, *B.S.* 5 december 1906.

<sup>56</sup> K.b. 7 september 1910, *B.S.* 15 september 1910.

<sup>57</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 88.

<sup>58</sup> *Commission chargée*, p. 19, 23, 25, 26-27; Art. 47 k.b. 20 november 1906, *B.S.* 5 december 1906.

**"Bouleverser des habitudes": De arbeidsinspectie**

Parallel met de voortschrijdende arbeidswetgeving, ontwikkelde de wetgever controleorganen die de naleving en efficiëntie van de wetten moesten onderzoeken.<sup>59</sup> De eerste arbeidsinspectie was wellicht zo oud als de eerste wetten op de arbeid zelf, maar sporen hiervan zijn nauwelijks terug te vinden. De gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke ondernemingen waren reeds in de eerste helft van de negentiende eeuw onderworpen aan een toezicht. Er bestond een soort 'arbeidspolitie' voor dergelijke bedrijven.<sup>60</sup> Wat de juiste functie en bevoegdheid van deze dienst was, is moeilijk te achterhalen. Waarschijnlijk bleef de rol van de 'toezichters' beperkt tot het onderzoeken van aanvragen tot oprichting van als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk geklasseerde ondernemingen.<sup>61</sup>

Met de wet van 5 mei 1888 wijzigde deze situatie. De reeds aangestelde inspecteurs die gelast waren met de controle op de 'geklasseerde' bedrijven, alsook deze die instonden voor het toezicht op de stoom- en verwarmingsketels, kregen uitdrukkelijk vrije toegang tot alle betrokken fabrieken, ateliers, depots en lokalen.<sup>62</sup> De verdere organisatie van deze inspectiedienst werd geregeld met het koninklijk besluit van 10 juli 1889. De inspecteurs moesten inbreuken op de wetten met betrekking tot de 'geklasseerde' ondernemingen en de stoom- en verwarmingsketels vaststellen, de efficiëntie van de genoemde wetten nagaan en advies geven aan de werkgevers en de nationale overheid.<sup>63</sup>

De wetten op de vrouwen- en kinderarbeid, die sinds 13 december 1889 opgang maakten, moesten eveneens aan een wettelijke controle worden onderworpen. De bevoegdheid van de door de regering aangeduide ambtenaren zou door een koninklijk besluit worden geregeld. Dat gebeurde in 1891 met het *"Arrête royal désignant les fonctionnaires chargés de surveiller l'exécution de la loi du 13 décembre 1889, concernant le travail des femmes, des adolescents et des enfants dans les établissements industriels et déterminant les attributions de ces agents"*. Er werd geen nieuwe toezichtcommissie gecreëerd aangezien de drie bestaande inspectiediensten deze taak gemakkelijk op zich konden nemen. Deze waren: *"1° les agents*

---

<sup>59</sup> Het citaat uit de titel is afkomstig van Inspecteur Ver Eecke (zie verder) in de *Rapports Annuels 1907*, p. 148.

<sup>60</sup> Zie hiervoor de titels van de wetten op de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke ondernemingen. O.a. k.b. 12 november 1849; B.S. 13 november 1849.

<sup>61</sup> Dit kunnen we afleiden uit het rapport aan de koning dat het koninklijk besluit van 10 juli 1889 begeleidde. K.b. 10 juli 1889, B.S. 14 juli 1889.

<sup>62</sup> Wet 5 mei 1888, B.S. 13 mei 1888.

<sup>63</sup> K.b. 10 juli 1889, B.S. 14 juli 1889.

*de l'inspection de l'industrie et de l'enseignement professionnel; 2° ceux de l'inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes; 3° les ingénieurs des mines.*"<sup>64</sup>

Met het koninklijk besluit van 21 september 1894 werd de inspectiedienst voor de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke ondernemingen gereorganiseerd. Eigenlijk is de titel van de wet niet helemaal correct, want het gaat niet enkel over de inspectie van de 'geklasseerde' bedrijven, maar ook over het toezicht op de vrouwen- en kinderarbeid in nagenoeg alle industriële ondernemingen. Beide inspectiediensten (die toch al niet volledig van elkaar gescheiden waren) werden verenigd en de besluiten van 10 juli 1889 en 6 november 1891 werden ingetrokken.<sup>65</sup>

Naast het *arbeidstoezicht* (*arbeidsinspectie* of *inspectiedienst*) werd er in 1894 een algemene *Arbeidsdienst* opgericht onder het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken, dat voortaan Ministerie van Landbouw, Nijverheid, *Arbeid* en Openbare Werken zou heten.<sup>66</sup> De arbeidsdienst was geen inspectieorgaan. "De voornaamste zending van den Arbeidsdienst (...) bestaat in het verzamelen van statistische inlichtingen over den toestand van den arbeid (...)." Het was met andere woorden een *onderzoekscommissie* naast het *arbeidstoezicht*, dat op 21 september 1894 nog grondig werd geherstructureerd. Van deze laatste werd wel verwacht dat ze 'krachtdadig' zou meehelpen om de opdracht van de Arbeidsdienst te vergemakkelijken. In het koninklijk besluit van 12 april 1895 werden heel nauwkeurig de taken van de Arbeidsdienst weergegeven. De ambtenaren moesten gegevens verzamelen over het aantal arbeiders, hun gezondheid, de levenskosten enzovoort, maar ook over "Het getal der arbeidsongevallen, volgens de beroepen, de zwaarigheid der verwondingen, den duur der onbekwaamheid tot werken; den ouderdom en den burgerstand der slachtoffers en de stoffelijke oorzaken der ongevallen;" De resultaten van dit onderzoek werden gepubliceerd in het maandelijks *Arbeidsblad*.<sup>67</sup>

Op 22 oktober 1895 werd onder de vleugels van de arbeidsdienst een nieuwe "Inspection du Travail" gecreëerd.<sup>68</sup> De relatie van dit orgaan met de eerder opgerichte inspectiediensten is niet duidelijk. Over de werking van deze arbeidsinspectie zijn we wel goed ingelicht. De jaarlijkse verslagen van de inspecteurs werden gepubliceerd in de *Rapports Annuels de*

---

<sup>64</sup> K.b. 6 november 1891, *B.S.* 8 november 1891.

<sup>65</sup> K.b. 21 september 1894, *B.S.* 28 september 1894.

<sup>66</sup> K.b. 12 november 1894, *B.S.* 17 november 1894.

<sup>67</sup> K.b. 12 april 1895, *B.S.* 27 april 1895.

<sup>68</sup> *Rapports Annuels 1895. Tome premier*, p. 1.

*l'inspection du travail*. Deze verslagen bevatten een goudmijn aan informatie voor een onderzoek naar de arbeidsomstandigheden. De inspecteurs waren aanvankelijk belast met de controle op de wetten over vrouwen- en kinderarbeid, alsook over de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke ondernemingen. Al gauw werd hun bevoegdheid uitgebreid met het toezicht op de reglementen aangaande de gezondheid en de veiligheid van de arbeiders, de zondagsrust, de werkplaatsreglementen en het uitbetalen van de lonen.

De arbeidsinspectie was hiërarchisch opgebouwd en vijf 'centrale inspecteurs' coördineerden de werking ervan voor geheel België. Het land werd opgedeeld in twaalf districten en per gebied werd een inspecteur of afgevaardigde aangesteld. De grenzen van de districten liepen niet gelijk met de provinciegrenzen en Antwerpen behoorde tot een gebied dat zich uitstreckte van Antwerpen over Mechelen, Turnhout tot Maaseik.<sup>69</sup> M. P. Ver Eecke bleef vanaf de oprichting tot in het interbellum de hoofdinspecteur voor dit grote district. Het was een gedreven man en hij schrok er niet voor terug de onvolmaakte wetgeving te bekritisieren. Over de bescherming van de arbeiders stelde hij in zijn eerste jaarverslag: "*Rien n'a été plus négligé jusqu'ici dans tous les établissements industrielles.*"<sup>70</sup> In dat zelfde verslag merkte inspecteur Ver Eecke op dat het koninklijk besluit van 21 september 1894 enkel geldig was voor de als gevaarlijk, ongezond en hinderlijk geklasseerde ondernemingen en de andere fabrieken en werkplaatsen ongemoeid liet.<sup>71</sup> De "Algemeene verordening op de gezondheid en de veiligheid van de werklieden" van 30 maart 1905, beschouwde hij als een (bijna persoonlijke) overwinning, want na tien jaar konden nu ook de arbeiders in 'niet geklasseerde' ondernemingen van de inspectie genieten.<sup>72</sup>

De havenbedrijven bleven echter van elke controle verstoken. De havenarbeid stond niet als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk opgeschreven, waardoor de inspecteurs die met het toezicht op de 'geklasseerde' bedrijven belast waren, niets aan de Scheldekaaien te zoeken hadden. De wetten op de vrouwen- en kinderarbeid waren daarentegen uitdrukkelijk wel van toepassing aan de haven.<sup>73</sup> Vermits de controle op deze reglementen aan de inspecteurs van de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke ondernemingen en de mijnen werd overgelaten, is het

---

<sup>69</sup> *Rapports Annuels 1895. Tome premier*, bijlage tussen p. 20-21.

<sup>70</sup> *Rapports Annuels 1895. Tome second*, p. 35.

<sup>71</sup> *Rapports Annuels 1895. Tome second*, p. 31.

<sup>72</sup> *Rapports Annuels 1906*, p. 113.

<sup>73</sup> Art. 1 4° wet 13 december 1889, *BS*, 22 december 1889.

maar de vraag of er ooit een dergelijke functionaris aan de kaaien werd gezien.<sup>74</sup> Zelfs na de algemene verordening van 30 maart 1905 bleven de inspecteurs uit de haven weg. Tot 1907 kwamen er op de lijsten met het aantal bezochte ondernemingen per nijverheidstak geen havenondernemingen voor.<sup>75</sup> Enkel wanneer een havenarbeider het leven liet bij een werkongeval, begaf de inspecteur zich naar de haven om een onderzoek te doen naar de oorzaken van het ongeluk.<sup>76</sup>

Met het in werking treden van het Havenreglement van 20 november 1906 kwam er verandering in de situatie aan de haven. Niet dat het besluit als een *Deus ex machina* de arbeidsomstandigheden rechtstreeks verbeterde, maar door de uitvoering ervan in handen te leggen van de arbeidsinspectie, kwam er voor het eerst controle op het arbeidsproces (zie boven).<sup>77</sup> In januari 1907 had de arbeidsinspectie de handen vol met het verspreiden van de integrale tekst van het koninklijk besluit onder de betrokken ondernemers, arbeiders en hun syndicaten en verenigingen. De eerste weken werden besteed aan het bekend maken van de voorschriften, zodat pas in februari met de effectieve controle van de havenbedrijven kon worden gestart.<sup>78</sup> Hoeveel ondernemingen voor het laden en lossen van schepen er in de drie daaropvolgende maanden werden bezocht, is niet bekend. Tot en met het verslag over de maand april werden de dokwerkers in de restcategorie onderverdeeld. Nadien kregen de havenbedrijven een eigen rubriek. Volgens het jaarverslag van de arbeidsinspectie werden er over het hele jaar 400 bezoeken afgelegd voor de controle op het koninklijk besluit van 20 november 1906.<sup>79</sup> De arbeidsinspectie verifieerde meteen ook de naleving van de andere arbeidsreglementen waarvoor ze bevoegd was, met name de wetten over de vrouwen- en kinderarbeid, de gezondheid en veiligheid, het arbeidsloon, de werkplaatsreglementen en de zondagsrust.<sup>80</sup> De eerste maanden controleerden de inspecteurs alle genoemde wetten in alle

---

<sup>74</sup> Van Isacker laat uitschijnen dat er sinds 5 mei 1888 één inspecteur aan de haven actief was, zonder te vermelden waar hij deze informatie vandaan heeft gehaald. Uit de verslagen van de arbeidsinspectie blijkt echter dat er helemaal niet werd geïnspecteerd aan de kaaien. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 88.

<sup>75</sup> Het is mogelijk dat er enkele havenondernemingen in de restcategorie zijn opgenomen, maar dat is weinig waarschijnlijk. De lijsten met het aantal bezochte ondernemingen per nijverheidstak werden gepubliceerd in het *Arbeidsblad*. De jaarlijkse totalen zijn terug te vinden in de *Rapports Annuels*.

<sup>76</sup> *Rapports Annuels 1905*, p. 119.

<sup>77</sup> Uit het verslag van inspecteur Ver Eecke kunnen we opmaken dat er voor 1907 geen arbeidsinspectie aan de haven gebeurde. Met zekerheid valt dit echter niet te zeggen, want *de facto* was de inspectiedienst wel bevoegd voor de haven. Zie: *Rapports Annuels 1907*, p. 148-149.

<sup>78</sup> *Rapports Annuels 1907*, p. 148.

<sup>79</sup> Wanneer we echter de cijfers uit het *Arbeidsblad* ter hand nemen, komen we voor de periode tussen 1 mei en 31 december alleen op een hoger getal uit.

<sup>80</sup> *Arbeidsblad*, 15 juni 1907.

bezochte bedrijven. Vanaf juni 1907 gingen ze selectiever te werk. Naast het Havenreglement werd voornamelijk de uitvoering van de wetten op de vrouwen- en kinderarbeid nagegaan.<sup>81</sup> In deze omschakeling ligt het belang van het Havenreglement besloten. Op korte tijd kreeg de havenarbeid dezelfde 'faciliteiten' als al de andere industriële ondernemingen. In 1906 werd de haven door de inspectiedienst nog verwaarloosd, in 1907 was de havenarbeid hoofdprioriteit. "*Son exécution*", zo schreef inspecteur Ver Eecke in een bespreking over het bewuste besluit van 20 november, "*a absorbé la majeure partie de notre activité au cours de cette année.*"<sup>82</sup> Van het 43 pagina's tellende jaarverslag van de Antwerpse inspecteur waren er 16 uitsluitend gewijd aan de havenarbeid, aangevuld met talrijke illustraties in bijlage. De grootste aandacht werd gericht op een vergeten groep arbeiders. De uitvaardiging van het koninklijk besluit van 20 november 1906 had als effect dat de hele arbeidswetgeving nu ook aan de haven werd gecontroleerd. Voor het eerst moesten de havenondernemers rekening houden met een hele reeks voorschriften, die zij voordien zonder officiële sancties konden negeren.

De invloed van de arbeidsinspectie op de havenarbeid was natuurlijk niet absoluut. Ondanks de inzet van de inspecteurs bleven misbruiken bestaan. Toen in 1907 de arbeidsinspectie de haven 'ontdekte', waren er drie inspecteurs voor het hele district Antwerpen-Mechelen-Turnhout-Maaseik.<sup>83</sup> In 1910 telde *De Dokwerker* twee 'arbeidsopzichters' aan de haven.<sup>84</sup> Veel te weinig, vond de redactie van het blad en aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog vroeg *De Havenarbeider* om meer inspecteurs aan de haven, "niet alleen ingenieurs, maar ook werklieden-vakmannen, die de haven en het werk en de *trukken* van sommige bazen kennen."<sup>85</sup>

Het gezag van de toezichters was evenmin diepgaand. Volgens het koninklijk besluit van 22 oktober 1895 dat de bevoegdheid van de inspectiedienst vastlegde, moesten de opzichters "zonder de palen hunner bevoegdheid buiten te gaan", de 'nijverheidsgestichten' bezoeken, allerhande verslagen opstellen en overtredingen "aanstippen".<sup>86</sup> De voornaamste doelstelling

---

<sup>81</sup> In mei 1907 werden 35 havenbedrijven bezocht. De daarop volgende maanden liep dit aantal op tot een maximum van 92 in augustus van dat jaar. Dit laatste cijfer weerspiegelt mogelijk niet het totaal aantal bezoeken. Enkel de bedrijven die op de wetten over de vrouwen- en kinderarbeid werden gecontroleerd, zijn hierin opgenomen. Zie: *Arbeidsblad 1907*.

<sup>82</sup> *Rapports Annuels 1907*, p. 148.

<sup>83</sup> *Rapports Annuels 1907*.

<sup>84</sup> "Op aanvraag", in: *De Dokwerker*, 2 (15 juni 1910), p. 2-3

<sup>85</sup> M. COOLEN, "Arbeidstoezicht", in: *De Havenarbeider*, 1 (maart 1914), p. 7.

<sup>86</sup> Art. 3 k.b. 22 oktober 1895, *B.S.* 6 november 1895.

van de inspectie bestond erin "de uitwerksels der wetgeving op het werk vast te stellen, alsmede de noodige hervormingen te bestudeeren."<sup>87</sup> Over het sanctioneren van nalatige ondernemers werd niets gezegd. Dit betekent echter niet dat de arbeidsinspectie volstrekt "nutteloos" was, zoals Van Isacker zijn lezers wil doen geloven.<sup>88</sup>

### **"Un énorme surcroit de besogne administrative": Aangifte van arbeidsongevallen**

Hoe gedreven de arbeidsinspecteurs ook waren, ze konden niet verhinderen dat dagelijks een tiental arbeiders na een ongeval van hun werk moesten worden afgevoerd (zie bijlage IV).<sup>89</sup> Zelfs de beste veiligheidsmaatregelen sloten het gevaar niet helemaal uit. Om een zicht te krijgen op de frequentie en de oorzaken van dergelijke tragische gebeurtenissen, had de wetgever de uitbaters van 'geklasseerde' ondernemingen sinds 1894 verplicht alle ernstige arbeidsongevallen aan de bevoegde inspecteur te melden.<sup>90</sup> De Ongevallenwet van 24 december 1903 trok dit open tot nagenoeg alle andere industrietakken.<sup>91</sup> Opmerkelijk is wel dat er hierbij niet werd verwezen naar het besluit van 21 september 1894.

De praktische uitwerking van de ongevallenaangifte werd geregeld door het koninklijk besluit van 20 december 1904.<sup>92</sup> Voortaan moesten alle ongevallen die een werkonbekwaamheid van minstens één dag veroorzaakten, aan de arbeidsopziener en de griffier worden aangegeven. Indien de werknemer langer dan een week buiten strijd bleef of het leven erbij inschoot, moest een geneeskundig getuigschrift aan de aangifte worden toegevoegd. Een voorbeeldformulier met de verschillende gegevens die het ondernemingshoofd moest doorgeven, werd als bijlage aan het besluit toegevoegd. Om een zo volledig mogelijk zicht te krijgen op de omstandigheden waarin de ongevallen zich voordeden, vroeg de wetgever naar de naam en het doel van de onderneming; de gegevens van het ondernemingshoofd; de naam, leeftijd, geslacht, woonplaats en functie van het slachtoffer; de plaats, dag, tijdstip en omschrijving van het ongeval; de gegevens van eventuele getuigen en van de

---

<sup>87</sup> Art. 8 k.b. 22 oktober 1895, *B.S.* 6 november 1895.

<sup>88</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 88.

<sup>89</sup> Het citaat uit de titel is weerom afkomstig van inspecteur Ver Eecke in de *Rapports Annuels 1905*, p. 119.

<sup>90</sup> K.b. 21 september 1894, *B.S.* 28 september 1894. Het gaat hier om het "Reglement betreffende de gezondheid der werkhuizen en bescherming der werklieden tegen de ongevallen van het werk" Op dezelfde dag werd de toezichtdienst over de 'geklasseerde' ondernemingen bij koninklijk besluit gereorganiseerd.

<sup>91</sup> Wet 24 december 1903, *B.S.* 28 december 1903.

<sup>92</sup> K.b. 20 december 1904, *B.S.* 28 december 1904.

verzekeringsmaatschappij van het ondernemingshoofd. Mooie voorbeelden van dergelijke aangiften voor de stadswerklieden aan de haven, zijn terug te vinden in de stadsarchieven.<sup>93</sup> Voor een keer liepen de dokwerkers geen achterstand op in vergelijking met andere 'niet-geklasseerde' bedrijven. Vanaf 1905, het jaar waarin het koninklijk besluit van 20 december 1904 in werking trad, werden havenongevallen aan de arbeidsinspectie gerapporteerd. Dit blijkt uit de verslagen van de arbeidsinspectie. In het rapport over 1905 meldde inspecteur Ver Eecke dat de meerderheid van de dodelijke ongevallen in Antwerpen aan de haven voorvielen. Voor de inspecteurs was dat vervelend, want de eigenheid van de havenarbeid maakte een onderzoek naar de omstandigheden van het ongeval niet eenvoudig. In tegenstelling tot de 'gesloten ondernemingen' was het aan de haven vaak moeilijk getuigen te vinden omdat de ploegen erg variabel waren en werden ontbonden nadat een schip vertrokken was.<sup>94</sup>

De arbeidsinspectie verwerkte de binnengekomen aangiftes van arbeidsongevallen tot statistische reeksen. De eerste cijfers van het aantal officieel aangegeven ongevallen werden gepubliceerd in het jaarverslag over 1905. De jaarlijkse gegevens maakten echter geen onderscheid tussen de verschillende industrieën, waardoor het onmogelijk is het aandeel van de havenongevallen hieruit af te leiden. Voor de dodelijke ongevallen, die afzonderlijk beschreven werden, kan dit wel.<sup>95</sup> Vanaf 1908 werden de havenongevallen apart vermeld in keurige tabellen met maandelijkse gegevens.<sup>96</sup> Het aantal ongevallen dat zich tussen 1911 en 1914 op het grondgebied van de stad Antwerpen voordeed, is terug te vinden in het *Statistisch Maandblad*. Ook hier werd een onderscheid gemaakt tussen de haven en de andere industriële ondernemingen.<sup>97</sup>

Deze cijfers geven enkel de ongevallen weer die werden aangegeven aan de arbeidsinspecteur. Het is dan ook interessant deze gegevens te vergelijken met het kwantitatieve materiaal van de verbandhuizen. Hierbij moet wel voor ogen worden gehouden dat in de verbandhuizen niet alleen arbeiders werden verzorgd. Ook toevallige passanten of vreemdelingen konden van de instelling gebruik maken. Zoals gezegd waren de geneesheren

<sup>93</sup> S.A. M.A. 4684. Andere aangiften van arbeidsongevallen zijn ingebonden in de reeks 'minuten van akten' in het Rijksarchief van Antwerpen (Beveren).

<sup>94</sup> *Rapports Annuels 1905*, p. 118-120.

<sup>95</sup> *Rapports Annuels 1905-1907*, resp. p. 118-120; 128-130; 164-167.

<sup>96</sup> *Rapports Annuels 1908*, p. 176 en volgende jaren.

<sup>97</sup> Er zitten lichte afwijkingen op de gegevens van het *Statistisch Maandblad* in vergelijking met de *Rapports Annuels*. De cijfers die het *Statistisch Maandblad* geeft voor de provincie Antwerpen zijn eigenlijk de cijfers van het district waarvoor de Antwerpse inspecteur bevoegd was. Zoals we zagen viel dit niet geheel samen met de provinciegrenzen. Zie: "Arbeidsongevallen, verklaard aan den arbeidsopziener cfr. wet 24 December 1903, Art. 24", in: *Statistisch Maandblad*, 1911-1914.



gehouden alle behandelingen die zij uitvoerden zorgvuldig te noteren en door te geven aan de gezondheidsdienst van de stad (zie hoofdstuk III). De gegevens werden vervolgens in verschillende, complementaire statistische reeksen verwerkt en gepubliceerd. Het jaarlijks aantal verzorgden in de verbandhuizen per soort van de kwaal of kwetsuur, werd in een nette tabel opgenomen in het *Gemeenteblad*. Vanaf 1911 zijn de cijfers van het aantal verzorgden eveneens terug te vinden in het *Statistisch Maandblad*. De arbeiders die werden binnengebracht na een arbeidsongeval, werden afzonderlijk vermeld.

De gegevens zijn slechts een indicatie van het minimum aantal arbeidsongevallen dat zich aan de haven heeft voorgedaan. We moeten er echter rekening mee houden dat niet alle slachtoffers van arbeidsongevallen bij de verbandhuizen werden binnengebracht. Sommige ongelukkigen werden rechtstreeks naar het ziekenhuis gebracht, anderen werden in de dichtst bij gelegen hulppost verzorgd of meteen naar huis gevoerd.<sup>98</sup> Bij de vergelijking van deze cijfers met die van de arbeidsinspectie, stelt zich nog een ander probleem. In de verbandhuizen werden ook minder erge verwondingen verzorgd, die mogelijk geen werkonbekwaamheid van meer dan één dag tot gevolg hadden.<sup>99</sup> De geneesheren van het verbandhuis noteerden dan wel de verzorging, maar het ongeval werd niet aangegeven aan de arbeidsinspectie.

Het eerste halfjaar na het in voege treden van het koninklijk besluit van 20 december 1904 over de aangifte van arbeidsongevallen (1 juli 1905 tot 1 januari 1906), kreeg de Antwerpse inspecteur 5.172 verklaringen toegestuurd. Erg onvolledige informatie, zo meende inspecteur Ver Eecke, waardoor de gegevens van weinig waarde waren om het beroepsrisico in de verschillende ondernemingen na te gaan.<sup>100</sup> Het jaar nadien werden 12.400 ongevallen gesignaleerd. Inspecteur Ver Eecke vermoedde dat dit hoge cijfer te maken had met het frequenter aangeven van ongevallen, maar sprak zich hierover vooralsnog in voorzichtige bewoordingen uit.<sup>101</sup> In 1907 werden 13.756 ongevallen aangegeven, maar in 1908 viel dit aantal terug op 11.618. De inspecteur kraaide echter geen victorie om deze vermindering met maar liefst 2000 eenheden, want hij zag de oorzaak hiervan in de daling van de werkgelegenheid ten gevolge van de crisis in alle industriële en commerciële ondernemingen.<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup> Zie ook *Commission chargée*, p. 2.

<sup>99</sup> Zie k.b. 20 december 1904, *B.S.* 28 december 1904.

<sup>100</sup> *Rapports Annuels 1905*, p. 119.

<sup>101</sup> *Rapports Annuels 1906*, p. 128.

<sup>102</sup> *Rapports Annuels 1907*, p. 164 en *Rapports Annuels 1908*, p. 176.

Afzonderlijke cijfers voor de haven zijn pas beschikbaar vanaf 1907 en sinds 1908 ook maandelijks.<sup>103</sup> Op de grafiek is een duidelijk stijgende trend te zien van het aantal aangegeven arbeidsongevallen aan de haven (zie bijlage III).

Niet alle arbeidsongevallen werden echter door de werkgevers gerapporteerd. Indien ze niet verzekerd waren, moesten de patroons de kosten van de geneeskundige behandelingen van de getroffen arbeiders immers zelf dekken. De 'bazen' beschikten overigens over een doeltreffend middel om getroffen arbeiders van hun recht te doen afzien, namelijk broodroof. De strategie lukte. Sommige dokwerkers verkozen desnoods met verbonden ledematen verder te werken om hun baan niet te verliezen.<sup>104</sup> In Nederland wisten de 'bazen' door een dergelijke onderaangifte bovendien een vermindering van de verzekeringspremies af te dwingen. De havenarbeid leek hierdoor veiliger dan ze in werkelijkheid was en de verzekeringsagenten traptten erin.<sup>105</sup>

Vermoedelijk was er wel een stijgende trend in het percentage arbeidsongevallen dat werd aangegeven.<sup>106</sup> Bruikbaar vergelijkingsmateriaal is enkel aanwezig voor de periode tussen januari 1911 en april 1914.<sup>107</sup> Door onderstaande berekeningen kunnen we de vroegere gegevens reconstrueren (back-projection). Zoals gezegd stonden de verbandhuizen niet uitsluitend open voor werklieden, maar zij maakten wel het grootste deel van het clientele uit. Gemiddeld 84,87 % van de verzorgden was het slachtoffer van een arbeidsongeval. (bijlage VII). Dit percentage is berekend op de maandelijkse gegevens uit het *Statistisch Maandblad*. De standaardafwijking is 5,5. Wanneer we aannemen dat dit percentage ook voor de voorgaande periode bruikbaar is, is het mogelijk een langere tijdreeks op te maken. Het volstaat de jaarlijkse totalen van de verzorgden in de verbandhuizen vanaf 1907 te vermenigvuldigen met 84,87 % om het vermoedelijk aantal verzorgingen van door een arbeidsongeval getroffen arbeiders te verkrijgen (bijlage VIII en IX). De grafiek met het jaarlijks aantal aangegeven ongevallen wordt vervolgens tegen voorgaande grafiek uitgezet, zodat een zekere toenadering van het aantal aangegeven ongevallen tot het berekend aantal

---

<sup>103</sup> In het verslag van de arbeidsinspectie van 1908 zijn de maandelijkse gegevens van dat jaar weergegeven en wordt het jaartotaal van 1907 als vergelijkingsmateriaal opgenomen. *Rapports Annuels 1908*, p. 176.

<sup>104</sup> Zie hiervoor de internationale literatuur: KENEFICK, "A struggle for recognition", p. 325 en MOL, *Memoires*, p. 54.

<sup>105</sup> MOL, *Memoires*, p. 54-55.

<sup>106</sup> Voor de volgende berekeningen baseer ik mij gedeeltelijk op de cijfers van de Gezondheidsdienst. Hoewel niet alle slachtoffers van een ongeval in de verbandhuizen werden verzorgd, kunnen we uit deze gegevens wel het verloop van de trend vaststellen.

<sup>107</sup> De gegevens van mei 1914 zijn niet correct aangezien in de verbandhuizen nooit meer slachtoffers van arbeidsongevallen verzorgd konden worden dan het totaal aantal verzorgden.

verzorgde slachtoffers van arbeidsongevallen zichtbaar wordt.<sup>108</sup> Met inbegrip van de genoemde bedenkingen, kunnen we daaruit afleiden dat steeds meer arbeidsongevallen werden aangegeven aan de arbeidsinspecteurs. Spectaculair was deze vooruitgang echter niet.

\*  
\*       \*

De havenarbeiders zijn lange tijd een vergeten beroepscategorie geweest en bleven gedurende de hele negentiende eeuw een blinde vlek van de wetgever. Omdat de havenarbeid enkel slachtoffers maakte in de eigen rangen, werden de ondernemingen die instonden voor het laden en lossen van schepen en de behandeling van goederen, niet geklasseerd als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk. Hierdoor grepen de havenarbeiders naast de arbeidsreglementering die voor de 'geklasseerde' ondernemingen werd uitgetekend. Maar ook nadat de wetgever de arbeidsveiligheid van de fabrieksarbeiders onder handen had genomen, veranderde er aan de haven niets. De dokwerkers vielen uit de boot en misten de trein van de arbeidswetgeving. Met het koninklijk besluit van 20 november 1906 kwam er verandering in de situatie van regelloosheid en anarchie aan de haven en werden de dokwerkers uit de vergetelheid gehaald.<sup>109</sup> De wetten, die voorheen slechts op papier bestonden, werden voortaan ook aan de haven een realiteit. Hoewel sommige havenondernemers heftig protesteerden tegen deze inmenging van overheidswege, konden zij niet meer om de reglementen heen. De eerste vervolgde uitbater bevocht zelfs de wettelijkheid van het koninklijk besluit, maar verloor het pleit.<sup>110</sup> Voortaan hadden ook de dokwerkers een wet die uitdrukkelijk voor hen was bedoeld. Ondanks deze zichtbare vooruitgang, bleef de arbeidswetgeving onvolledig. Enkel de arbeiders die duidelijk door een werkongeval getroffen waren, konden rekenen op een schadevergoeding. Wie ziek werd aan de gevolgen van de arbeid, kon niet veel anders doen dan hopen op een snelle genezing. Dat er aan de havenarbeid beroepsziekten verbonden waren, werd in het vorige hoofdstuk reeds behandeld. Deze tweede component van het 'arbeidsrisico' werd pas geregeld in 1927.<sup>111</sup> Het was erg moeilijk vast te stellen of een ziekte tijdens de arbeid werd opgelopen. De ziektekiemen konden lange tijd latent aanwezig blijven

---

<sup>108</sup> De grafiek geeft een licht vertekend beeld voor de jaren 1911 tot 1913. In werkelijkheid is de toenadering minder sterk. De vertekening is het gevolg van de berekening, waarbij enkel rekening werd gehouden met het gemiddelde.

<sup>109</sup> De woorden 'regeloos' en 'anarchie' komen uit de mond van Hein Mol. MOL, *Memoires*, p. 25.

<sup>110</sup> *Rapports Annuels 1907*, p. 149.

<sup>111</sup> Wet 24 juli 1927, B.S. 12 augustus 1927.

en manifesteerden zich niet noodzakelijk gedurende de termijn van het arbeidscontract. De wet die er in 1927 eindelijk doorkwam, was dan ook enkel van toepassing wanneer een medische diagnose uitwees dat het daadwerkelijk om een beroepsziekte ging.<sup>112</sup> Het was eerder de gebrekkige medische wetenschap dan een nalatige wetgever, die deze vertraging veroorzaakte.

De creaties van de pioniers van de arbeidswetgeving mogen onvolmaakt geweest zijn, ze zorgden er niettemin voor dat er eindelijk arbeidswetten kwamen. De "Wet betreffende de veiligheid en de gezondheid der werklieden" van 2 juli 1899 betekende hier een keerpunt. Voortaan kon de regering reglementen voorschrijven met betrekking tot het arbeidsproces in alle ondernemingen die gevaar opleverden voor de arbeiders.<sup>113</sup> Schoorvoetend maakte de regering gebruik van haar nieuwe bevoegdheid. In vergelijking met de hedendaagse situatie, viel de arbeidswetgeving op het einde van de 'lange negentiende eeuw' erg mager uit. Tegenover de voorafgaande situatie betekenden de pionierswetten van de laatste decennia voor de Eerste Wereldoorlog echter een enorme stap voorwaarts.

---

<sup>112</sup> *Pasinomie 1927*, p. 414-419.

<sup>113</sup> Art. 1 wet 2 juli 1899, *B.S.* 12 juli 1899.

## BESLUIT

De dokwerkers waren de buitenbeentjes onder de negentiende-eeuwse arbeiders. Ze hadden geen dak boven hun hoofd zoals de fabrieksarbeiders, hadden geen zicht op vast werk en konden dagelijks hun werkgever 'kiezen'. De dokwerkers waren vrij. Niemand dwong hen dagelijks bij de aanwervingen te verschijnen. Door het systeem van *casual labour* konden ze naar believen vakantie nemen. Enkel de honger dreef hen naar de haven. Het bleef echter grotendeels bij een gevoel van vrijheid. Net zoals de dokwerkers hun werkgever konden kiezen, beslisten de 'bazen' eigenhandig wie er al dan niet werk van hen kreeg.<sup>1</sup> Tijdens hun arbeid genoten de mannen van de haven eveneens een zekere vrijheid. Door de grillig gevormde werkvloer konden de werkopzichters het arbeidsproces niet tot in de kleinste details controleren. Vooral de arbeiders in de scheepsruimen hadden weinig last van bemoeizieke 'bazen'.<sup>2</sup> In dit opzicht was de havenarbeid met geen enkele andere nijverheid te vergelijken.<sup>3</sup> De havenarbeiders hadden een eigen mentaliteit. De arbeidsvrijheid was hier één element van. Maar ook ruwe taal, drankgebruik, mannelijkheid en lichamelijkheid waren specifieke dokwerkerskwaliteiten.<sup>4</sup> In haar beschrijving van de dokwerkersmentaliteit brengt Annelies Melis de lichamelijkheid in verband met de zware fysieke arbeid en koppelt dit aan het beroepsrisico.<sup>5</sup> De omgang met gevaar was een belangrijk aspect van de havencultuur. Hoewel vele werklieden de onveiligheid het "meest uitgesproken minpunt van de havenarbeid" vonden, zouden de dokwerkers geen dokwerkers zijn als alle ladingen en hindernissen van kussentjes waren voorzien. Ze namen het zelf niet zo nauw met de veiligheidsvoorschriften. Net zoals de havenarbeiders uit de jaren 1960 verzuimden veiligheidsschoenen en helmen te dragen, maakten hun negentiende-eeuwse collega's hun veiligheidsbanden los om meer bewegingsruimte te krijgen.<sup>6</sup>

De havenarbeid had echter geen patent op onveiligheid. Het beroepsrisico in de mijnen en zware metaalnijverheid lag eveneens erg hoog. De koppeling van fysiek zware arbeid en een gevaarlijke werkomgeving gaat wellicht ook voor de arbeiders uit deze sectoren op. Maar de

---

<sup>1</sup> 'Eigenhandig' mag hier in de letterlijke betekenis genomen worden. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 66-69, 210.

<sup>2</sup> "Rond de haven", in: *De Dokwerker*, 1 (1 juni 1907), p. 3.

<sup>3</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 217.

<sup>4</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 216-219; MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 1.

<sup>5</sup> MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 127-128.

<sup>6</sup> MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 91; "Toezicht van den arbeid onzer leden aan de haven" in: *Algemeene Beroepsvereniging 1908-1910*.

specificiteit van de havenarbeid kan niet worden ontkend (net zoals niemand de eigenheid van het werk in de ondergrondse mijnen zal loochenen). De uitgesproken drinkgewoonte kan dan wel een kenmerk zijn van de hele negentiende-eeuwse arbeidersbevolking, de dokwerkers dronken als geen ander. Ze dronken bij de aanwerving, de uitbetaling en tijdens het werk. Leurders en leursters brachten (illegaal) geestrijke dranken rond om het stof in de keel van de arbeiders door te spoelen.<sup>7</sup> In de fabrieksgebouwen of nauwe mijngangen was dit heel wat moeilijker dan aan de haven.

Ondanks de duizenden ongevallen die jaarlijks gebeurden (bijlage III en V), trokken de dokwerkers zich waarschijnlijk minder van het arbeidsrisico aan dan de lezer na het doornemen van deze verhandeling zou vermoeden. Geen arbeider heeft ooit zo diep nagedacht over het gevaar waarin hij verkeerde dan de onderzoeker, die hierdoor wellicht meer schrik heeft voor het leven van de protagonisten uit zijn studie dan die personages zelf.

De 'bazen' hadden evenmin last van de talrijke arbeidsongevallen. Ze moesten nauwelijks papierwerk verrichten en voor 1903 niet eens een schadevergoeding betalen. Dit betekent uiteraard niet dat het de havenpatroons niets kon schelen of de dokwerkers nu levend of dood naar huis terugkeerden. De vertegenwoordiger van de Rotterdamse firma Müller en Co was eerder een hardvochtige uitzondering of een bluffer dan een prototype 'baas' (zie hoofdstuk II).

Aangezien arbeidsongevallen niet besmettelijk waren en beperkt bleven tot de werkvloer, waren ze ook voor het stadsbestuur geen wezenlijk probleem. Elk slachtoffer was een betreuwenswaardig maar individueel geval. De gemeenteraad had meer aandacht voor de moraal van de havenarbeiders dan voor hun veiligheid. Dit wil echter niet zeggen dat het arbeidsrisico volledig aan het oog van de gemeenteraadsleden voorbij ging. Reeds in 1875 had het stadsbestuur op eigen kosten een verbandhuis ingericht aan de haven, waar aan iedereen gratis de eerste geneeskundige zorgen werden toegediend. Ook de talrijke hulpposten waren een initiatief van de stad.

Voor de wetgever waren de arbeidsomstandigheden van de havenarbeiders geen prioriteit. In Brussel had niemand echt last van de ongevallen ergens in een noordelijke uithoek van het

---

<sup>7</sup> De meningen over het leuren aan de dokken waren verdeeld. De cafébazen en herberghouders rond de kaaien wensten een volledig verbod op het leuren, aangezien de leurders een grote concurrent voor hen waren. Voor de dokwerkers boden de leurders een welkome verfrissing in de vorm van "wit- of zwartgemaakt water" (coco en koude koffie). Het leuren met alcoholische dranken werd door de vakverenigingen afgewezen. Het gebruik (of misbruik) was echter niet uit de haven weg te krijgen. "Wraakroepend", in: *Onze haven*, p. 2.

land. Het merendeel van de parlementsleden kende de haven niet goed, laat staan de arbeiders die er werkten. De leden van de commissie die werd ingesteld om de arbeidsveiligheid van de dokwerkers te bevorderen, waren de eerste overheidsafgevaardigden die rechtstreeks met de haven en de gevaren in contact kwamen. Na de uitvaardiging van het havenreglement van 1906 waren de inspecteurs de enige schakel tussen de Antwerpse haven en de nationale overheid in Brussel. Zij hadden veeleer een bemiddelende functie dan een politionele taak. Inspecteur Ver Eecke deed zijn uiterste best om de grootste problemen aan zijn oversten bekend te maken, "maar wat kon één [respectievelijk twee, drie] enkel inspecteur verrichten in een haven die almaar groter werd?"<sup>8</sup>

De wetten en besluiten bleken niet zoveel betekenis te hebben als de wetgever had gewild. Vóór de arbeidsinspectie op de proppen kwam, werden de wetten door de havenpatroons beschouwd als richtlijnen die naar eigen welbevinden konden worden opgevolgd of genegeerd. Voor de ondernemers deed het er niet toe. Niemand tikte hen op de vingers indien ze niet gehoorzaamden en niemand gaf hen een pluim wanneer ze dat wel deden. Enkel tijdens de schaarse rechtszaken werden de wetten van onder het stof gehaald. Maar dan nog hadden de 'bazen' niets te vrezen, want als de vrederechter de dokwerkers al niet afwimpelden "voor zoo een klein bagatelleken"<sup>9</sup> (een zaak van enkele franken), slaagden de arbeiders er zelden in de schuld van de patroon te bewijzen. Gaandeweg, en vooral nadat in 1903 de eis om de schuld van de werkgever aan te tonen was weggewerkt, verstrengden de rechters hun houding tegenover de ondernemers en verbeterde de rechtspositie van de werklieden.<sup>10</sup>

Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog beleefde de Antwerpse haven zware tijden. Nadat Antwerpen door de bezetter was ingenomen, het merendeel van de natiepaarden (de camions van de 19 en eerste helft 20<sup>ste</sup> eeuw) door het Belgische en Duitse leger in beslag waren genomen en de haventrafiek enorm was teruggelopen, bleef er voor de havenarbeiders weinig werk over.<sup>11</sup> Kort na de wapenstilstand werd de havenactiviteit nieuw leven ingeblazen. De leden van de Fédération Maritime wilden gewoon bij de vroegere arbeidsvoorwaarden herbeginnen. Dit was echter buiten de waard gerekend, want de uitgehongerde arbeiders grepen naar het stakingswapen.<sup>12</sup> De havenpatroons verkozen

---

<sup>8</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 88.

<sup>9</sup> "Rond de dokken", in: *De Dokwerker*, 2 (1 juni 1907), p. 2.

<sup>10</sup> Volgens de leden van de Algemeene Beroepsvereniging waren de rechtbanken zeer streng voor 'bazen' die de reglementen niet nakomen. *Algemeene Beroepsvereniging 1907*, p. 14.

<sup>11</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 105.

<sup>12</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 109.

onderhandelingen boven een alles ruinerende oppositie tegen de arbeiders. Zo werd de Antwerpse haven de eerste haard van paritair overleg in België.<sup>13</sup>

Terwijl werkgevers en werknemers met elkaar aan tafel gingen zitten, werkte de wetgever voort aan de uitbouw van de arbeidswetgeving. In 1921 schrapte de wetgever artikel 310 van het strafwetboek, waardoor de vrijheid van vereniging werd gegarandeerd.<sup>14</sup> Nog geen maand later werd de arbeidsduur beperkt tot acht uur per dag en de 48-urenweek ingevoerd.<sup>15</sup> Op 24 juli 1927 keurde de kamer een wet goed over de beroepsziekten en tijdens het interbellum werden tal van arbeidswetten bijgeschaafd en verbeterd.<sup>16</sup> Bovendien bouwde de overheid de sociale zekerheid verder uit. De verzekering tegen de oude dag, tegen ziekte en invaliditeit en tegen werkloosheid werden gereguleerd en sinds 1944 ook verplicht voor alle arbeiders.<sup>17</sup>

Ondertussen breidde de Antwerpse haven al maar uit. Er werden dokken bij gegraven en nieuwe kaaien aangelegd.<sup>18</sup> De stad investeerde duchtig in walkranen en vlottende graanzuigers.<sup>19</sup> Maar in wezen bleef de arbeid aan de haven hetzelfde en even gevaarlijk als voorheen.<sup>20</sup> Tot diep in de twintigste eeuw werden zakken en balen op de schouders gedragen, terwijl de vrouwen de zakken naaiden. Ondanks de concurrentie van tractoren en vrachtwagens, bleven de natiepaarden in dienst.<sup>21</sup> De foto's van de havenarbeid tijdens het interbellum vertonen dan ook veel gelijkenissen met die uit de negentiende eeuw.<sup>22</sup>

Na de Tweede Wereldoorlog zette de mechanisatie van de havenarbeid zich voort. Het kranenpark werd uitgebreid en nieuwe laadbruggen en 'elevatoren'\* in dienst genomen. De introductie van 'paletten' (stapelborden), bulldozers, transportbanden, vorkheftrucks, straddle carriers, mobiele kranen en kraanwagens, maakten de havenarbeid echter niet minder zwaar.<sup>23</sup> De arbeid gebeurde nog steeds in open lucht, de werklieden moesten zich tijdens hun werk in

<sup>13</sup> VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 110-111.

<sup>14</sup> Dit gebeurde door twee wetten, die allebei dateren van 24 mei 1921. CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 302-303; LUYKX, *Politieke geschiedenis*, p. 305.

<sup>15</sup> Wet 14 juni 1921. CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 303-304; VANFRAECHEM, *Arbeidsverhoudingen*, p. 134 e.v.

<sup>16</sup> Wet 24 juli 1927, B.S. 12 augustus 1927; CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 305.

<sup>17</sup> CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 306-314.

<sup>18</sup> Voor de aanleg van nieuwe dokken en sluizen in de Antwerpse haven zie SUYKENS, *Antwerp. A port*, p. 482.

<sup>19</sup> SUYKENS, *Antwerp. A port*, p. 437.

<sup>20</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 177-180.

<sup>21</sup> WIJNENS, "Nieuwe toetsen", p. 172-173.

<sup>22</sup> VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker*, p. 218; SUYKENS, *Antwerp. A port*, p.444-445 (foto's). Mooie foto's van de arbeid aan de haven zijn ook te vinden in BAETENS en DE VOS, *Antwerpens maritiem verleden*, p. 10-51.

<sup>23</sup> WIJNENS, "Nieuwe toetsen", p. 176; TER HOEVEN, *Havenarbeiders*, p. 1.



allerlei hoeken en bochten wringen (nauwe ruimen, regelmatig bukken, goederen boven het hoofd opstapelen enzovoort) en veel werk was vuil, stoffig, onaangenaam en gevaarlijk.<sup>24</sup> Het aantal ongevallen verminderde niet. Van Isacker beweert dat na de oorlog één op de twee dokwerkers jaarlijks een arbeidsongeval had dat resulteerde in een tijdelijke werkonbekwaamheid.<sup>25</sup> Aan de oorzaken van de arbeidsongevallen was sinds de negentiende eeuw niet veel veranderd.<sup>26</sup> Nog steeds was de zwaartekracht één van de grote boosdoeners. Volgens de Nederlandse historicus Ter Hoeven werd ruim 35 % van de havenongevallen veroorzaakt door vallende voorwerpen en was bijna 20 % van de ongelukkigen zelf gevallen. De belangrijkste oorzaak van arbeidsongevallen waren echter de uitstekende delen van ladingen, die maar liefst 45 % van de ongevallen voor hun rekening namen.<sup>27</sup>

De containers, die vanaf 1966 in de Antwerpse haven toekwamen, veranderden het uitzicht van de haven grondig. Net zoals de andere vormen van mechanisatie en rationalisatie van de havenarbeid, trof ook de *containerisatie* niet alle trafieken.<sup>28</sup>

Nietteminste staande onderging de havenarbeid een diepgaande metamorfose. De hedendaagse, technisch geschoolde havenarbeiders hebben niet veel meer weg van de buildragers uit de negentiende eeuw. De fysieke werklast is grotendeels vervangen door tijdsdruk<sup>29</sup> en spierballen door vakmanschap. Na 1964 werd het principe van *casual labour* doorbroken en het contingent afgeschermd. Door de mechanisatie zijn de ploegen gehalveerd en sinds 1979 zijn alle vrouwen uit de haven verdwenen.<sup>30</sup>

Wie vandaag een beeld wil krijgen van de gevaren die verbonden waren aan de havenarbeid rond 1900, kan het best een kijkje nemen op één van de grote bouwwerven in het land.<sup>31</sup> Op het ogenblik dat deze verhandeling haar voltooiing nadert, worden er in het Centraal Station van Antwerpen grootscheepse verbouwingswerken uitgevoerd. Wekelijks kan ik zien hoe tientallen 'bouwvakkers' met planken, ijzeren staven of gereedschappen over de constructies

---

<sup>24</sup> TER HOEVEN, *Havenarbeiders*, p. 18.

<sup>25</sup> Enige voorzichtigheid is geboden bij dit wel erg hoge aantal dat afsteekt tegen de 10 % in de negentiende eeuw. In *Afscheid van de havenarbeider* verliest Van Isacker een beetje zijn zin voor objectiviteit en de auteur bezondigt zich meermaals aan overdrijvingen ('hyperbolen') en andere 'stijlfiguren'. VAN ISACKER, *Afscheid*, p. 133.

<sup>26</sup> VAN ISACKER, *Afscheid*, p. 135-136.

<sup>27</sup> TER HOEVEN, *Havenarbeiders*, p. 19.

<sup>28</sup> SUYKENS, *Antwerp. A port*, p. 518.

<sup>29</sup> DEGROOTE, D., *Antwerpen teruggespoeld. Aflevering 4. Een eeuw lang sjouwen...*

<sup>30</sup> MELIS, *Antwerpse havenarbeiders*, p. 45, 113 en 118.

<sup>31</sup> De havenarbeid van vroeger heeft wellicht meer gelijkenissen met de bouwnijverheid van nu, dan met de gemechaniseerde havenactiviteit. Bovendien is het eenvoudiger om bouwwerven te bekijken dan in het relatief gesloten havengebied binnen te dringen.

draven. Hoewel er ijverig leuningen worden getimmerd om de werklieden te beschermen, zijn er mogelijkheden te over om ongewild diepe afgronden te verkennen. Terwijl de arbeiders naar beneden kijken om niet te struikelen over de talrijke obstakels die her en der over de werkvloer verspreid liggen, tillen hefkransen zwaar ijzerwerk voor de bewapening van het beton de hoogte in. Dit gebeurt erg voorzichtig om de last niet te laten slingeren. Tijdens het kwartier dat ik heb om mijn trein naar Kapellen te halen, wordt hooguit één vracht met een immense kraan vervoerd. Stel nu dat er een viertal kranen werkzaam zijn op een relatief kleine oppervlakte en continu zware lasten door de lucht verplaatsen, verwijder het dak dat de arbeiders in het Centraal Station tegen de regen beschermt en vul de werkvloer met water. Hou er vervolgens rekening mee dat de materialen die de negentiende-eeuwse havenarbeiders ter beschikking hadden, veel minder betrouwbaar waren dan de hedendaags kunststof varianten en het zal niemand moeilijk vallen bij het zien van dit alles "kippenvleesch met tandpijn" te krijgen.

Joris Van Elsen





## VERKLARENDE WOORDENLIJST

**Bazen:** alle rechtstreekse superieuren van de arbeiders. Ze werden met 'baas' en hun voornaam aangesproken.

**Beschermde arbeiders:** arbeiders die door de wet van 13 december 1889 werden beschermd.

Hieronder vielen jongens tot 16 jaar en meisjes tot 21 jaar.

**Blauwe steen:** arduinen steen die de boord van de kaaien markeerde. Het was de plaats waar de goederen werden uitgewisseld tussen stouwers en naties.

**Buildrager:** havenarbeider die zakken en balen op zijn schouders van en naar een schip bracht.

**Casual labour (casualisatie):** systeem waarbij arbeiders naargelang de nood werden aangeworven. De werklieden moesten zich elke morgen naar de aanwervingsplaatsen begeven in de hoop daar werk te krijgen.

**Conterbaas of bijbaas:** hulpbaas die de natiebaas of stouwersbaas bijstond.

**Contingent:** de totale gemeenschap van havenarbeiders. Het contingent was geen duidelijk af te bakenen groep. Toegepast op de negentiende eeuw was het een containerbegrip waarin alle arbeiders die zich bezighielden met het behandelen van goederen aan de haven waren inbegrepen.

**Elevatoren:** graanzuigers; machines om graan en andere bulkgoederen uit de ruimen te 'pompen'.

**Entrepise:** arbeid die per behandelde hoeveelheid werd betaald. *Entreprisemannen* werkten doorgaans harder en sneller dan anderen, omdat hun loon afhankelijk was van het tempo waarin het werk gebeurde.

**Forelieden of foremannen (voormannen):** vaste mannen die aan het hoofd stonden van een ploeg. Zij wierven 's morgens arbeiders aan en hielden toezicht op de werkzaamheden van de ploeg. Ze werden ook soms ploegbaas genoemd (de terminologie is niet éénduidig).

**Gangen:** loopplanken die een schip met de kade verbonden. Deze planken waren tussen de zes en de negen meter lang en ongeveer 50 centimeter breed. Ze lagen vaak los op de rand van het schip en op de kade. Na verloop van tijd werden de gangen voorzien van leuning.

**Gatman:** arbeider die voorovergebogen over het scheepsgat de bewegingen benedendeks gade sloeg. Hij gaf signalen aan de kraan- of winchman wanneer een last kon worden

neergelaten of opgehaald. Gatman was één van de gevaarlijkste functies van de havenarbeid.

**Geklasseerde bedrijven / ondernemingen:** bedrijven die door de wet als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk waren geklasseerd.

**Graanman:** dokwerker die graan laadde of loste.

**Hijsen:** kraanvracht; goederen die met een kraan of winch door de lucht werden verplaatst.

**Houtman:** dokwerker die hout (veelal planken) laadde of loste.

**Lengen:** stevige lussen of kettingen waaraan goederen (hijsen) werden vastgemaakt om met een kraan te worden verplaatst.

**Lock out:** tegenzet van patroons om een staking te breken. Wanneer een gedeelte van de arbeiders het werk weigerde, legden de ondernemers de hele trafiek lam, zodat niemand meer kon werken.

**Losse dokwerkers:** de grote massa havenarbeiders die zich iedere ochtend naar de aanwervingsplaatsen moesten begeven om werk te krijgen. Zij hadden geen vaste werkgever en vervulden niet altijd dezelfde taken.

**Losvaste dokwerkers:** havenarbeiders die meestal voor dezelfde 'baas' werkten. Ze werden regelmatig 'doorbesteld', waardoor ze zich niet iedere ochtend naar de aanwervingsplaatsen moesten begeven.

**Luien hoek:** plaats waar de niet aangeworven losse arbeiders heengingen, in afwachting van een volgende aanwerving. De *Luien hoek* bevond zich tussen het Willemdok en het Bonapartedok, op de hoek van de Godefriduskaai en het Van Schoonbekeplein.

**Mineraimannen:** dokwerkers die 'in' de ertsen werkten.

**Natie:** bedrijf dat goederen in ontvangst nam van de stouwers en vervoerde naar de pakhuizen waar deze goederen worden opgestapeld en bewaard. Omgekeerd bracht de natie de goederen uit de stapelplaatsen naar de 'blauwe steen\*', waar ze werden overgenomen door de stouwerij.

**Natiebaas:** vaste man die verbonden was met een natie. Hij wierf losse werklieden aan en hield toezicht op het werk.

**Ploeg:** een groep arbeiders die samenwerkten bij het laden en lossen van goederen. Normaal stond er één ploeg bij elk scheepsluik waaruit gelost werd. De ploeg was de basiseenheid van de havenarbeid.

**Ploegbaas:** vaste man die toezicht hield over een ploeg arbeiders. Mogelijk werd de term gebruikt als synoniem voor foreman.

**Rederij:** scheepvaartbedrijf dat schepen uitrust en in de vaart brengt voor commerciële doeleinden.

**Scheepvaartagent:** plaatselijke vertegenwoordiger van een buitenlandse rederij.

**Schuilplaats:** plaats waar arbeiders konden uitrusten, eten en schuilen voor het slechte weer.

**Seelbaas of ceelbaas:** de seelbaas had de leiding over het laden en lossen van een schip. Hij zorgde ervoor dat alle ladingen in de juiste volgorde en evenwichtig werden gestouwd en hield toezicht over de verschillende ploegen die aan eenzelfde schip werkzaam waren.

**Stellen, gesteld:** aanbrengen van 'gangen' en ladders om aan en af een schip te gaan.

**Stouwerij:** bedrijf dat goederen van de kaai op het schip bracht en omgekeerd. De stouwers zetten de goederen neer op de 'blauwe steen\*', waar ze werden overgenomen door de naties. Omgekeerd borgten de stouwerijen de goederen die werden aangebracht door een natie, op in de scheepsruimen.

**Stouwersbaas:** vaste man die werkte voor een stouwerij. Hij wierf forelieden of losse arbeiders aan om het stouwerswerk te verrichten.

**Uitbranden:** aangeworven arbeiders die het werk niet konden aanvatten (bijvoorbeeld door een vertraging van het schip) zonder enige vergoeding laten wachten of afdanken. Tegen deze praktijk werd door de vakverenigingen fel gereageerd.

**Vaste dokwerkers:** havenarbeiders die dagelijks voor dezelfde stouwerij of natie werkten. Hieronder vielen onder andere forelieden en voerlieden. In tijden van lage trafiek konden ook de 'vaste mannen' technisch werkloos geraken.

**Vlaggen, een schip laten:** het werk op een schip stilleggen. Oorspronkelijk was de uitdrukking "een kraan laten vlaggen".

**Werkbeurs:** plaats waar arbeiders konden worden aangeworven en uitbetaald. Voor er werkbeurzen bestonden, werden de arbeiders aangeworven op straat of in een herberg. Dit was het geval gedurende de hele negentiende en eerste kwart van de twintigste eeuw.

**Winch:** mechanische scheepskraan met beperkt hefvermogen.

**Winchman:** arbeider die de winch of scheepskraan bestuurde. De winchman moest enkel een hendel verzetten om een vracht op te takelen of te laten afdalen. Vaak werden jonge knapen voor dit werk ingezet.

**Zakkenwrijf:** vrouwelijke havenarbeider die zakken dichtnaaide of kapotte zakken herstelde.





## LIJST GEBRUIKTE WETTEN EN BESLUITEN

- K.b. 31 januari 1824 (Journal officiel 20 februari 1824) Besluit rakende de vergunningen ter oprichting van sommige fabrieken en trafieken.
- K.b. 12 november 1849 (B.S. 13 november 1849) *Police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes.*
- K.b. 29 januari 1863 (B.S. 30 januari 1863) *Révision et simplification des dispositions concernant la police des établissements dangereux et insalubres.*
- K.b. 28 april 1884 (B.S. 3 mei 1884) *Ministère de l'intérieur. Mines.*
- K.b. 15 april 1886 (B.S. 17 april 1886) *Ministère des finances et Ministère de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics* [instelling van een "comité chargé de s'enquérir de la situation du travail industriel"].
- K.b. 27 december 1886 (B.S. 28 december 1886) *Police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes – salubrité intérieure des ateliers.*
- K.b. 31 mei 1887 (B.S. 15 juni 1887) *Police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes. – Nouveau classement. – Mesures de simplification. – Salubrité intérieure des ateliers.*
- Wet 5 mei 1888 (B.S. 13 mei 1888) *Loi relative à l'inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes, et à la surveillance des machines et chaudières à vapeur.*
- K.b. 10 juli 1889 (B.S. 14 juli 1889) *Établissements dangereux, insalubres ou incommodes. Organisation de la surveillance. – Comité technique.*
- Wet 13 december 1889 (B.S. 22 december 1889) *Wet betreffende den arbeid van vrouwen, jongelingen en kinderen in de nijverheidsgestichten.*
- Wet 21 juli 1890 (B.S. 22 juli 1890) *Wet instellende een Fonds van voorzorg en onderstand ten bate der slachtoffers van ongevallen bij den arbeid.*
- K.b. 6 november 1891 (B.S. 8 november 1891) *Arrête royale désignant les fonctionnaires chargés de surveiller l'exécution de la loi du 13 décembre 1889, concernant le travail des femmes, des adolescents et des enfants dans les établissements industriels et déterminant les attributions de ces agents.*

- K.b. 26 december 1892 (B.S. 14 januari 1893) *Wet van 13 December 1889, betreffende den arbeid van vrouwen, jongelingen en kinderen in de nijverheidsgestichten. – Toepassing der artikels 4, 6 en 7.*
- K.b. 21 september 1894 (B.S. 28 september 1894) *Reglement betrekkelijk de gezondheid der werkhuisen en bescherming der werklieden tegen de ongevallen van het werk.*
- K.b. 21 september 1894 (B.S. 28 september 1894) *Herinrichting van het toezicht van het werk en van den bewakingsdienst der ogevaarlijke (sic), ngezonde (sic) of hinderlijke gestichten.*
- K.b. 12 november 1894 (B.S. 17 november 1894) *Ministerie van landbouw, nijverheid en openbare werken [Oprichting arbeidsdienst].*
- K.b. 12 april 1895 (B.S. 27 april 1895) *Inrichting van den arbeidsdienst.*
- K.b. 22 oktober 1895 (B.S. 6 november 1895) *Koninklijk besluit betreffende het Arbeidstoezicht en de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke gestichten.*
- K.b. 21 februari 1898 (B.S. 26 februari 1898) *Arbeidstoezicht.*
- K.b. 18 april 1898 (B.S. 21 april 1898) *Wijziging van het koninklijk besluit van den 21n September 1891 betreffende de gezondheid der werkplaatsen en de bescherming der werklieden tegen arbeidsongevallen.*
- K.b. 3 oktober 1898 (B.S. 9 oktober 1898) *Koninklijk besluit waarbij de uitbaters der gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke gestichten gehouden zijn de noodige maatregelen te nemen, om de eerste zorgen te verzekeren aan de werklieden die de slachtoffers zijn van arbeidsongevallen.*
- Wet 2 juli 1899 (B.S. 12 juli 1899) *Wet betreffende de veiligheid en de gezondheid der werklieden, die in nijverheids- en handelondernemingen arbeiden.*
- Wet 24 december 1903 (B.S. 28 december 1903) *Wet op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen (Ongevallenwet)*
- K.b. 10 januari 1904 (B.S. 18 januari 1904) *Koninklijk besluit tot instelling der commissie voor de arbeidsongevallen.*
- K.b. 29 augustus 1904 (B.S. 31 augustus 1904) *Koninklijk besluit houdende algemeene verordening op de verzekering tegen arbeidsongevallen.*
- K.b. 30 augustus 1904 (B.S. 31 augustus 1904) *Koninklijk besluit tot vaststelling van het tarief, bij artikel 5, lid 3, der wet van 21 December 1903.*

K.b. 20 december 1904 (B.S. 28 december 1904) *Koninklijk besluit tot regeling der aangiften van arbeidsongevallen.*

Wet 30 maart 1905 (B.S. 16 april 1905) *Algemeene verordening tot vaststelling der maatregelen, welke dienen nageleefd met het oog op de gezondheid en de veiligheid van de werklieden in nijverheids- en handelsondernemingen, onderworpen aan de wet van 24 December 1903 (Veiligheidswet).*

K.b. 20 november 1906 (B.S. 5 december 1906) *Koninklijk besluit tot vaststelling der bijzondere maatregelen, welke dienen nageleefd in de ondernemingen voor het laden, lossen, herstellen en onderhouden der schepen (Havenreglement).*

K.b. 7 september 1910 (B.S. 15 september 1910) *Veiligheid van den arbeid in de havens: herziening van artikel 32 van het koninklijk besluit van 20 november 1906.*

Wet 24 juli 1927 (B.S. 12 augustus 1927) *Wet betreffende schadeloosstelling in zake beroepsziekten.*



## BIBLIOGRAFIE

### 1. BRONNEN

#### Archivalische bronnen

##### *Stadsarchief Antwerpen*

M.A. 748/49: Hulpposten aan de dokken (1827-1900)

M.A. 4684: Arbeidsongevallen – Havendienst

M.A. 4719 (A): [Havendienst] Ongevallen (1870-1905)

M.A. 4719 (B): Havendienst Ongevallen (1906-1913)

M.A. 6398 (A+B): Schuilplaatsen (1910-1945)

M.A. 6399: Schuilplaatsen (1908-1937)

M.A. 4278/2 (A): Beroepsverenigingen, vervoersnijverheid

#### Uitgegeven bronnen

##### *Gemeentelijke uitgaven*

*Stad Antwerpen. Gemeentebld, 1890-1914.*

*Stad Antwerpen. Gezondheidsdienst. Volksbeschrijvende Statistiek. Jaarboek over [1896-1914] (titel varieert).*

*Stad Antwerpen. Statistisch Maandblad, 1910-1914.*

*Stad Antwerpen. Verslag over de werkzaamheden van den gezondheidsdienst en over de openbare gezondheid gedurende het jaar [1894-1914] (titel varieert).*

*Verordening van inwendig bestuur van het verbandhuis der haveninrichtingen van het Zuiden, Antwerpen, s.d. 9 pp.*

*Verordening van inwendig bestuur van het verbandhuis der haveninrichtingen van het Noorden, Antwerpen, s.d. 11 pp.*

##### *Uitgaven van de nationale overheid*

*Annuaire de la législation du travail* (Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail), 1 (1897) – 17 (1913).

*Arbeidsblad* (Ministerie van Nijverheid en Arbeid), 1 (1896) – 19 (1914).

*Commission chargée de rechercher les mesures propres à réduire les dangers que présente le travail des ouvriers dans les ports. Rapport Présenté à M. le Ministre (Ministère de l'Industrie et du Travail), Brussel, 1905, 69 pp.*

*Journal officiel du Royaume des Pays Bas, 19 (20 februari 1824).*

*Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad, 1849-1927.*

*Rapports Annuels de l'Inspection du Travail (Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail et administration des Mines), 1 (1895) - 19 (1913) Brussel, 1896-1919.*

*Recensement général des industries & des métiers (31 octobre 1896). Volume I. Dénombrement a répartition par commune des industries et des métiers (Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail), Brussel, 1900.*

*Recensement de l'industrie et du commerce (31 octobre 1910). Première partie. Recensement professionnel (Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail), Brussel, 1913.*

*Population. Recensement général du 31 décembre 1890. Tome II. Septième partie. Répartition des habitants d'après les Professions, Fonctions ou Positions (Statistique de la Belgique), Brussel, 1893.*

*Population. Recensement général du 31 décembre 1900. Tome II. Septième partie. Répartition des habitants d'après les Professions, Fonctions ou Positions (Statistique de la Belgique), Brussel, 1903.*

*Population. Recensement général du 31 décembre 1910. Tome V. Onzième partie. Recensement des professions (Statistique de la Belgique), Brussel, 1916.*

*Statistique des accidents du travail. Élaborée par l'office du travail d'après les documents fournis en exécution de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail). 2 (1906) – 9(1913).*

### **Periodieken**

Opmerking: Het grootste deel van de geraadpleegde periodieken berust in de Stadsbibliotheek van Antwerpen. Meestal zijn er slechts enkele nummers bewaard gebleven. De gegeven jaartallen zijn die van het eerste en laatste bewaarde nummer. Tussen haakjes staan de nummers van de bewaarde exemplaren in de Stadsbibliotheek.

*De Afrosser. Verschijnt bij gelegenheid tot verdediging van ieders belangen (titel varieert), 1912 (nrs. 1, 4, 6, 9,12 en 13).*

*De Afrosser. Verschijnt wekelijks tot verdediging van de werklieden der haven, 1912-1913 (nrs. 9, 48 nummers).*

*De Dokker. Orgaan van den "International Dock & River Workers' Union" (Section of Antwerp) (titel varieert), 1902-1903 (nrs. 1 en 8).*

*De Dokwerker. Belgisch Orgaan der Werklieden gebezigd aan het landen, lossen en vervoeren van koopwaren, 1910 (nrs. 1-2).<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> *De Dokwerker* van 1910 is een vervolg op *De Dokwerker* van 1907-1908. Van 19 juni 1908 tot 27 februari 1910 noemde het blad *Ons Vakblad*.

- De Dokwerker. Orgaan van den Algemeenen Dokwerkersbond "Willen is Kunnen", 1907-1908 (nrs. 1-5, 7).*
- De Dokwerkersgazet van Antwerpen, 1891-1894 (nrs. 1, 13, 36, 49 en één exeplaar zonder nummer).*
- De Havenarbeider. Maandblad. Orgaan van het Landelijk Verbond der Kristene Dokwerkersbonden, 1914 (nrs. 1 en 6).*
- De Havenwerker. Weekblad der Belgische Dok- en Straatwerkers, 1897 (nr. 1).*
- De Onpartijdige Dokwerker. Orgaan der 2<sup>de</sup> en 7<sup>de</sup> afdeelingen, 1901 (nrs. 1-2).*
- De Werker. Socialistisch Dagblad, 33 (1907), (volledig).*
- Help U Zelve. Orgaan der Liberale Werkende Klas van Antwerpen, 1892-1902 (nrs. 8 en 25).*
- Het Dokwerkersbelang. Weekblad. Orgaan der Onpartijdige Dokwerkersvereniging van Antwerpen, 1899 (nrs. 1-2, 4, 6, 20, 21).*
- Onze Haven. Maandblad der Wettelijke Erkende Syndikale Vakvereniging van Markeerders, 1906 (nr. 1).*

### **Varia**

- Algemeene Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen (wettig erkende Beroepsvereniging). Standregels – Union Générale pour la Protection du Travail au Port d'Anvers (Union professionnelle Reconnue) Statuts, s.l., s.d., 23 pp.*
- Algemeene Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen (wettig erkende Beroepsvereniging). Verslag van het Komiteit – Union Générale pour la Protection du Travail au Port d'Anvers (Union professionnelle Reconnue). Rapport du Comité. 1902-1910.*
- DE CAMPS, [Dr.] ed., *L'évolution Sociale en Belgique. Ses péripéties au point de vue des classes ouvrières. L'enquête de 1886*, Brussel, 1890, 307 pp.
- Fédération Maritime d'Anvers. Statuts, s.l., s.d., 4 pp.*
- FOKKER, E. ed., *Ongevallenwet 1901. Wet van den 2den januari 1901 (Staatsblad N<sup>o</sup>. 1) houdende wettelijke verzekering van werklieden tegen geldelijke gevolgen van ongevallen in bepaalde bedrijven*, Haarlem, 1903, 167 + 154 + 230 pp.
- SERVAIS, J. en SERVAIS, P. ed., *Pasinomie. Collection complète des lois, arrêtés et réglemens généraux qui peuvent être invoquer en Belgique et des lois, décrets et arrêtés de la colonie du Congo Belge*, Cinquième série. Tome XVIII (1927), Brussel, 1927.
- WINKELER, N., *Grieven der Antwerpsche Dokwerker (Vrede Hoogstraat Studiekomiteit)*, Antwerpen, 1898, 38 pp.

### **Literaire bronnen**

- BAEKELMANS, L., *De Dolaar en de Weidsche stad*, Wageningen, 1904, 277 pp.
- HUET, Th., *De "groene". Levensschets van een Antwerpsch Havenarbeider*, Antwerpen, s.d. [1917], 28 pp.

VAN KRINKELLEN, L., *Joppe de stouwer*, Antwerpen, s.d. [1946], 244 pp.

### Autobiografische bronnen

MOL, H., *Memoires van een havenarbeider*, JANSEN, T. en GIELE, J. ed., Nijmegen, 1980, 304 pp.

### Audiovisuele bronnen

DEGROOTE, D., *Antwerpen teruggespoeld. Een eeuw tussen stroom en haven*, videocassette (ATV en Stadsarchief Antwerpen), 2002.

CONINCKX, S., *Daens*, speelfilm, 1991.

## 2. SECUNDAIRE LITERATUUR

ANDERSEN, S.A., "Danish dock workers: Aarhus, 1870-1970", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 15-37.

ASAERT, G., DEVOS, G. en SUYKENS, F., *De Antwerpse Naties. Zes eeuwen actief in stad en haven*, Tielt, 1993, 328 pp.

BAETENS, R. en DE VOS, A., *Antwerpens maritiem verleden. Beelden over mens en haven*, Antwerpen, 1990, 248 pp.

BEKERS, J., "Het archief van de politierechtbank als bron voor sociale geschiedenis. Een voorbeeld te Antwerpen omstreeks 1900", in: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, 52 (1969), p. 187-211.

BOGAERTS, P., *Tussen schip en kaai. De Antwerpse stouwersbedrijven en hun rationalisatie door concentratie*, Antwerpen, 1970, 135 pp.

BREPOELS, J., *Wat zoudt gij zonder 't werkvolk zijn? Anderhalve eeuw arbeidersstrijd in België. Deel 1: 1830-1866*, Leuven, 1977, 228 pp.

CHISHOLM, J., "Waterfront conflict: dockers' strategies and collective actions", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 709-720.

CHLEPNER, B.S., *Cent ans d'histoire sociale en Belgique*, Brussel, 1972<sup>4</sup>, 447 pp.<sup>2</sup>

CORDY, A., "De grote ontwikkelingsstadia van de sociale wetgeving (1866-1966). Bijdrage tot de sodiale geschiedenis van België", in: *Belgisch Tijdschrift voor Sociale Zekerheid*, IX (1967), p 929-951.

DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, 2 vol., 863 pp.

---

<sup>2</sup> Deze uitgave is identiek aan de oorspronkelijke uitgaven van 1956. Er werd enkel een *Postface* toegevoegd door René Ewalenko over de periode 1955-1971. .



- De Belgische Transportarbeidersbond. Vanaf de stichting in 1913 tot einde 1921*, Antwerpen, 1922, 231 pp.
- DE BORGER, H., *Bijdrage tot de geschiedenis van de Antwerpse pers. Repertorium 1794-1914*, (Interuniversitair Centrum voor Hedendaagse Geschiedenis: Bijdragen, 49, 1968), Leuven-Parijs, 720 pp.
- DE CAIGNY, S., "Het eilandje, constructieve spanning tussen stad en haven", in: VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, p. 49-63.
- DE GOEY, F., LOYEN, R. en VAN DRIEL, H., *Trends and Challenges in Comparative Port History: The case of Antwerp and Rotterdam* (onderzoekspaper voor de *Workshop comparative Port History and Port Competition Antwerp-Rotterdam 1880-2000*, op 29 november 2002), Rotterdam, [27 pp.]
- DE JONGH, R. *Codex der arbeidsongevallen. Wetten, koninklijke en ministeriële besluiten*, Antwerpen, 1937, 302 pp.
- DE VRIES, D., "The construction of the image of dock labour", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 681-708.
- DEVOS, G. en VANFRAECHEM, S., *Volle kracht vooruit! Een eeuw Antwerpse Scheepvaartvereniging – Full steam ahead! A century Antwerp Shipping Federation*, Antwerpen, 2001, 144 pp.
- GODING, Ph., "L'évolution de la législation en matière d'urbanisme en Belgique au XIXe siècle", in: *Steden in ontwikkeling 19<sup>de</sup>-20<sup>ste</sup> eeuw. 10<sup>de</sup> Internationaal Colloquium. Spa 2-5 sept. 1980* (Gemeentekrediet van België, Historische Uitgaven, reeks in-8°, 64, 1982), p. 11-35.
- GREEN, A., "The work process", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 560-579.
- HANCKÉ, L., "De omstreden opgang van een wereldhaven. De Antwerpse haven in de 19<sup>de</sup> eeuw (tot 1914)", in: VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, p. 13-32.
- HANCKÉ, L., *De Antwerpse Burgemeesters van 1831 tot 2000. Van Le Grelle tot Detiège*, Antwerpen-Rotterdam, 2000, 303 pp.
- HAVELANGE, C., "Discours, pratiques et pouvoirs. La santé publique et les médecins au XIXe siècle", in: *Het openbaar initiatief van de gemeenten in België 1795-1940. 12<sup>de</sup> Internationaal Colloquium. Spa 4-7 sept. 1984* (Gemeentekrediet, Historische Uitgaven, reeks in-8°, 71, 1986), p. 437-447.
- JANSEN, T., "'De wil der bazen regelt het werk'. Havenarbeiders rond 1900 in Rotterdam en Amsterdam", in: GIELE, J. e.a. ed., *Jaarboek voor de geschiedenis van socialisme en arbeidersbeweging in Nederland 1979*, Nijmegen, 1979, p. 7-87.
- KENEFICK, W., "A struggle for recognition and independence: the growth and development of dock unionism at the port of Glasgow, c. 1853-1932", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 319-341.

- LAMPO, J., "'Dan begint de buikspraak van de zeekolos". De Antwerpse haven in kunst en letteren", in: VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, p. 131-145.
- LOYEN, R., "Scheepsbewegingen en goederenstromen. Een kwantitatieve analyse van de stroomversnellingen in de zeehaven van Antwerpen (1860/1900-2000)", in: VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, p. 99-118.
- LOYEN, R., *Functieverschuiving in de Antwerpse haven. Een macro-economische benadering (1901-2000)* (doctoraatverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, faculteit Letteren, departement Geschiedenis, o.l.v. BUYST, E., 2003), 494 pp.
- LUYKX, Th. en PLATEL, M., *Politieke geschiedenis van België van 1789 tot 1944*, Antwerpen, 1985, 1011 pp., 2 vol.
- MANKELOW, R., "The port of London, 1790-1970", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 365-385.
- MELIS, A., *Antwerpse havenarbeiders 1960-1980: een zicht op hun arbeiderscultuur vanuit de sociale relaties op het werk* (onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, faculteit Letteren, departement Geschiedenis, o.l.v. PASTURE, P., 2001), 147 pp.
- NIJHOF, E., "De Rotterdamse havenarbeiders: verburgerlijkt of strijdbaar? Enkele hoofdlijnen uit de ontwikkeling van hun mentaliteit en levensstijl sinds 1900", in: *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift*, 15 (1988), p. 62-92.
- NIJHOF, E., *"Gezien de dreigende onrust in de haven..." De ontwikkeling van de arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven 1945-1965*, Amsterdam, 1988, 492 pp.
- NIJHOF, E., "Undeserving casuals: Rotterdam dockers and their unions, 1880-1965", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 405-424.
- ORIANNE, P., "Les structures administratives de la commune de 1836 à 1940", in: *Het openbaar initiatief van de gemeenten in België 1795-1940. 12<sup>de</sup> Internationaal Colloquium. Spa 4-7 sept. 1984* (Gemeentekrediet, Historische Uitgaven, reeks in-8°, 71, 1986), p. 37-68.
- SCHOKKAERT, L., *De Nationalestraat. Geschiedenis van de Christelijke arbeidersbeweging in Antwerpen en omstreken 1857-1988*, Antwerpen, 1989, 422 pp.
- SEBERECHTS, F., "Politieke invloeden op de haven van Antwerpen in de 20<sup>ste</sup> eeuw", in: VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, p. 33-47.
- SLOMP, H. en VAN MIERLO, T., *Arbeidsverhoudingen in België*, Utrecht-Antwerpen, 1984, 219 pp.
- SUYKENS, F. e.a., *Antwerp. A port for all seasons*, Antwerpen, 1986, 552 pp.
- TAPLIN, E., "The history of dock labour: Liverpool, c. 1850-1914", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 442-470.
- TER HOEVEN, P.J.A., *Havenarbeiders van Amwterdam en Rotterdam. Sociologische analyse van een arbeidsmarkt*, Leiden, 1963, 454 pp.

- VAN CAUWENBERGH, G., *Die van den basseng. De mens in de haven van Antwerpen*, Antwerpen, 1991, 176 pp.
- VAN CAUWENBERGHE, E. en MEEL, E., "Overheidsinitiatief aangaande leefmilieu, de openbare hygiëne en veiligheid in enkele steden van de Zuidelijke Nederlanden uit de pre-industriële tijd (17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw)", in: *Het openbaar initiatief van de gemeenten in België. Historische grondslagen (Ancien Régime). 11<sup>de</sup> Internationaal Colloquium. Spa, 1-4 sept. 1982* (Gemeentekrediet van België, Historische Uitgaven, reeks in-8°, nr. 65, 1984), p. 257-285.
- VAN DEN EECKHOUT, P. en VANTEMSCHE, G., ed., *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België 19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> eeuw*, Brussel, 1999, 1439 pp.
- VANFRAECHEM, S., "*Een sfeer om haring te braden!*" *Arbeidsverhoudingen aan de Antwerpse haven 1919-1972* (Doctoraatverhandeling, Universiteit Gent, faculteit Letteren en Wijsbegeerte, departement Geschiedenis, o.l.v. VANHAUTTE, E., 2002), 2 vol, xii + 537 pp.
- VANFRAECHEM, S., "The antwerp dock: militant by nature? De Antwerpse havenarbeider tussen pragmatisme en militantisme, 1900-1972", in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, XXXI (2001), p. 113-175.
- VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, 231 pp.
- VAN ISACKER, K., *Afscheid van de havenarbeider 1944-1966*, Antwerpen, 1967, 222 pp.
- VAN ISACKER, K., *De Antwerpse dokwerker 1830-1940*, Antwerpen, 1963, 243 pp.
- VAN ISACKER, K., *Meesters en Huurlingen. De staking van 1907 aan de haven van Antwerpen*, Antwerpen, 1962, 146 pp.
- VAN LAAR, A., *De geschiedenis der arbeidersbeweging van Antwerpen en omliggende 1860-1925*, Antwerpen, 1926, 582 pp.
- VELE, K., *Het vredegerecht en de politierechtbank (1795-1995). Organisatie, bevoegdheden en archiefvorming* (Miscellanea Archivistica, 76, 1995), 342 pp.
- VERAGHTERT, K., *De havenbeweging te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw. Een kwantitatieve benadering* (Doctoraatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, faculteit letteren en wijsbegeerte, departement geschiedenis, 1977), 4 vol.
- WEINHAUER, K., "Dock labour in Hamburg: the labour market, the labour movement and industrial relations, 1880s-1960s", in: DAVIES, S., e.a. ed., *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Aldershot, 2000, p. 494-519.
- WIJNENS, I., "'Nieuwe toetsen op een oud klavier'. Van traditionele naties naar geïntegreerde terminal operators (1918-1994)", in: VAN HOOFF, W. ed., *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, 2002, p. 171-191.
- WILS, L., *Het daensisme. De opstand van het Zuidvlaamse platteland*, Leuven, 1969, 238 pp.
- WITTE, E., CRAEYBECKX, J. en MEYNEN, A., *Politieke geschiedenis van België. Van 1830 tot heden*, Antwerpen, 1997, 478 pp.
- ZIELENS, L., *De eerste vijf-en-twintig jaren van den Havenarbeidersbond*, Antwerpen, s.d. [1929], 63 pp.



**BIJLAGEN**



**Beschermde arbeiders in havenbedrijven  
(Rapports Annuels 1907-1913)**

jaar	bezochte bedrijven	aangetroffen arbeiders	beschermde arbeiders							vrouwen > 21	totaal beschermden (berekend)
			jongens 12-14	jongens 14-16	meisjes 12-14	meisjes 14-16	meisjes 16-21	meisjes 14-16	meisjes 16-21		
1907	400	19.845	30	26					183	56	
1908	299	16.131	13					20	200	33	
1909	412	23.034	14					14	146	28	
1910	343	19.938	5	8	5	5	5	6	136	29	
1911	356	17.030	0	0	0	0	0	0	104	0	
1912	558	24.608	10	21	5	21	12	12	128	69	
1913	793	35.344	16	14	17	23	13	13	167	83	

**Beschermde arbeiders in district Antwerpen  
(Rapports Annuels 1907-1913)**

jaar	bezochte bedrijven	aangetroffen arbeiders	beschermde arbeiders							vrouwen > 21	totaal beschermden (meegedeeld)
			jongens 12-14	jongens 14-16	meisjes 12-14	meisjes 14-16	meisjes 16-21	meisjes 14-16	meisjes 16-21		
1907	2.342	73.830	3.291	1.689	3.768	3.254	5.457	5.457	3.254	5.457	
1908	2.304	68.440	2.934	1.552	3.368	3.417	4.920	4.920	3.417	4.920	
1909	2.436	75.542	2.887	1.923	4.296	4.055	6.219	6.219	4.055	6.219	
1910	2.367	73.720	3.300	1.654	3.735	2.519	7.908	7.908	2.519	7.908	
1911	2.408	76.740	4.402	2.037	4.210	2.575	6.247	6.247	2.575	6.247	
1912	3.238	88.437	4.165	2.128	4.956	2.469	9.553	9.553	2.469	9.553	
1913	3.831	102.492	4.339	2.296	5.109	3.453	10.858	10.858	3.453	10.858	

★Hierbij zijn ook volwassen vrouwen inbegrepen, hoewel deze niet wettelijk beschermd waren

**% Vrouwen en beschermde arbeiders in havenbedrijven  
(Rapports Annuels 1907-1913)**

jaar	arbeiders totaal	vrouwen	% vrouwen	beschermd	% beschermd
1907	19.845	209	1,05	56	0,28
1908	16.131	220*	1,36	33	0,20
1909	23.034	160*	0,69	28	0,12
1910	19.938	152	0,76	29	0,15
1911	17.030	104	0,61	0	0
1912	24.608	166	0,67	69	0,28
1913	35.344	220	0,62	83	0,23

\*Meisjes onder 16 niet meegerekend

**% Vrouwen en beschermde arbeiders in district Antwerpen  
(Rapports Annuels 1907-1913)**

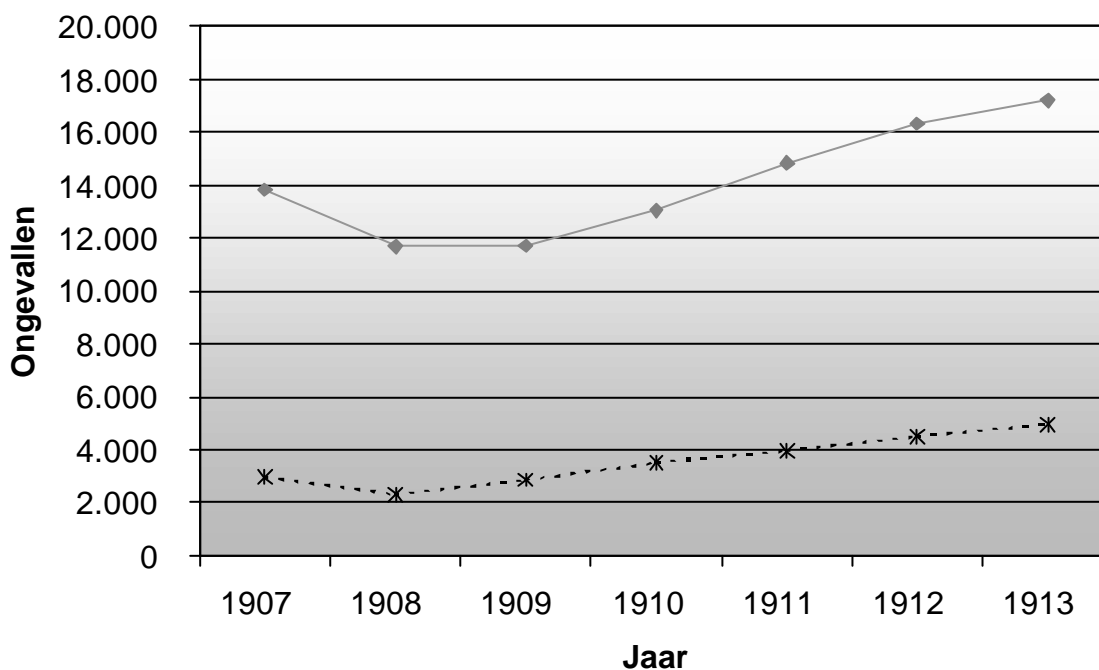
jaar	arbeiders totaal	vrouwen	% vrouwen	beschermd	% beschermd
1907	73.830	8.711	11,80	8.748	11,85
1908	68.440	8.337	12,18	7.854	11,48
1909	75.542	10.274	13,60	9.106	12,05
1910	73.720	7.908	10,73	8.689	11,79
1911	76.740	8.822	11,50	10.649	13,88
1912	88.437	9.553	10,80	11.249	12,72
1913	102.492	10.858	10,59	11.744	11,46



**Arbeidsongevallen aangegeven aan de arbeidsinspectie  
(Rapports Annuels 1907-1913)**

jaar	arbeidsongevallen haven		arbeidsongevallen district Antwerpen	
	werkonbekwaam	dood	werkonbekwaam	dood
1907	2.944	25	13.756	77
1908	2.281	20	11.618	73
1909	2.842	15	11.671	49
1910	3.479	28	12.966	101
1911	3.933	26	14.761	72
1912	4.478	31	16.245	87
1913	4.930	32	17.124	74

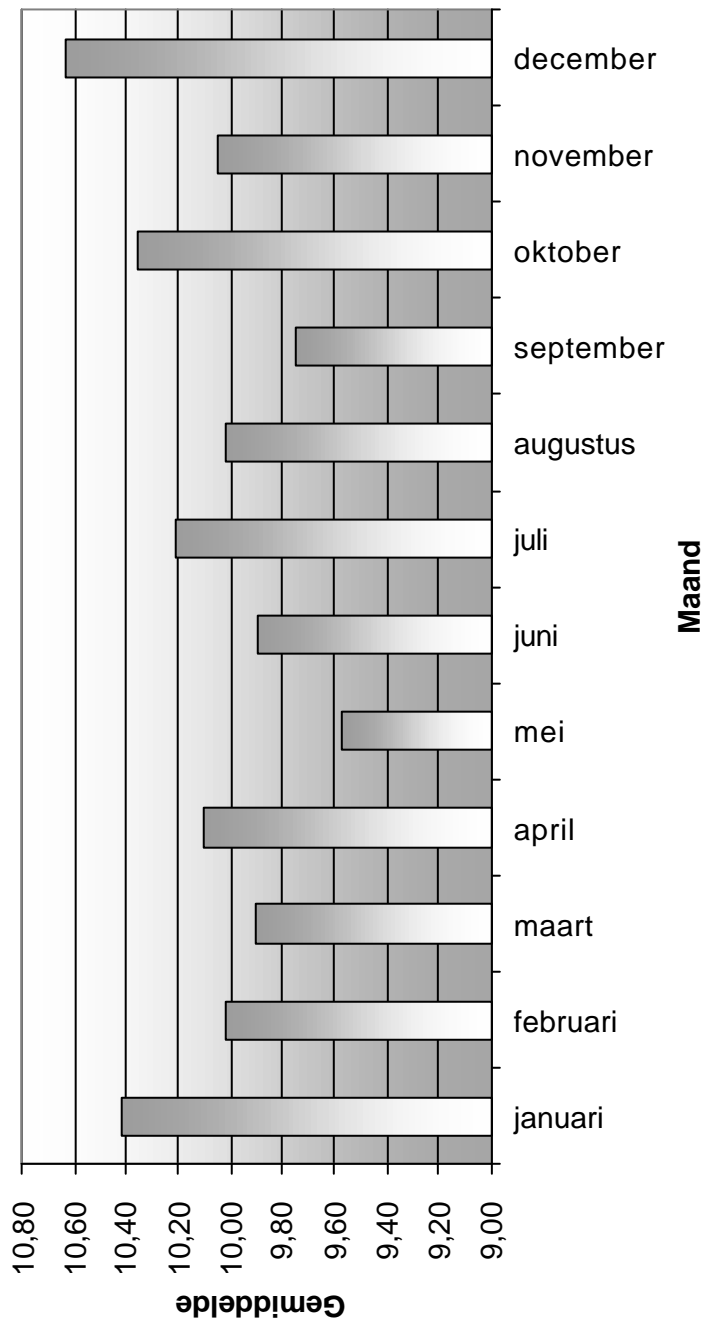
**Arbeidsongevallen aangegeven aan de arbeidsinspectie  
(Rapports Annuels 1907-1913)**



··\*·· arbeidsongevallen haven    —◆— arbeidsongevallen district Antwerpen

**Spreiding van de arbeidsongevallen over de maanden  
(Rapports Annuels 1908-1913)**

jaar	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december
1908	234	195	157	187	194	206	191	180	173	195	179	210
1909	208	208	257	235	213	226	226	257	251	246	260	270
1910	328	230	276	262	299	301	316	285	271	320	302	317
1911	334	287	368	289	346	274	334	362	305	349	360	351
1912	358	351	388	382	345	366	408	354	356	435	355	411
1913	476	432	396	464	383	408	425	425	399	382	353	419
<b>gemiddelden per dag</b>	10,42	10,02	9,90	10,11	9,57	9,89	10,22	10,02	9,75	10,36	10,05	10,63

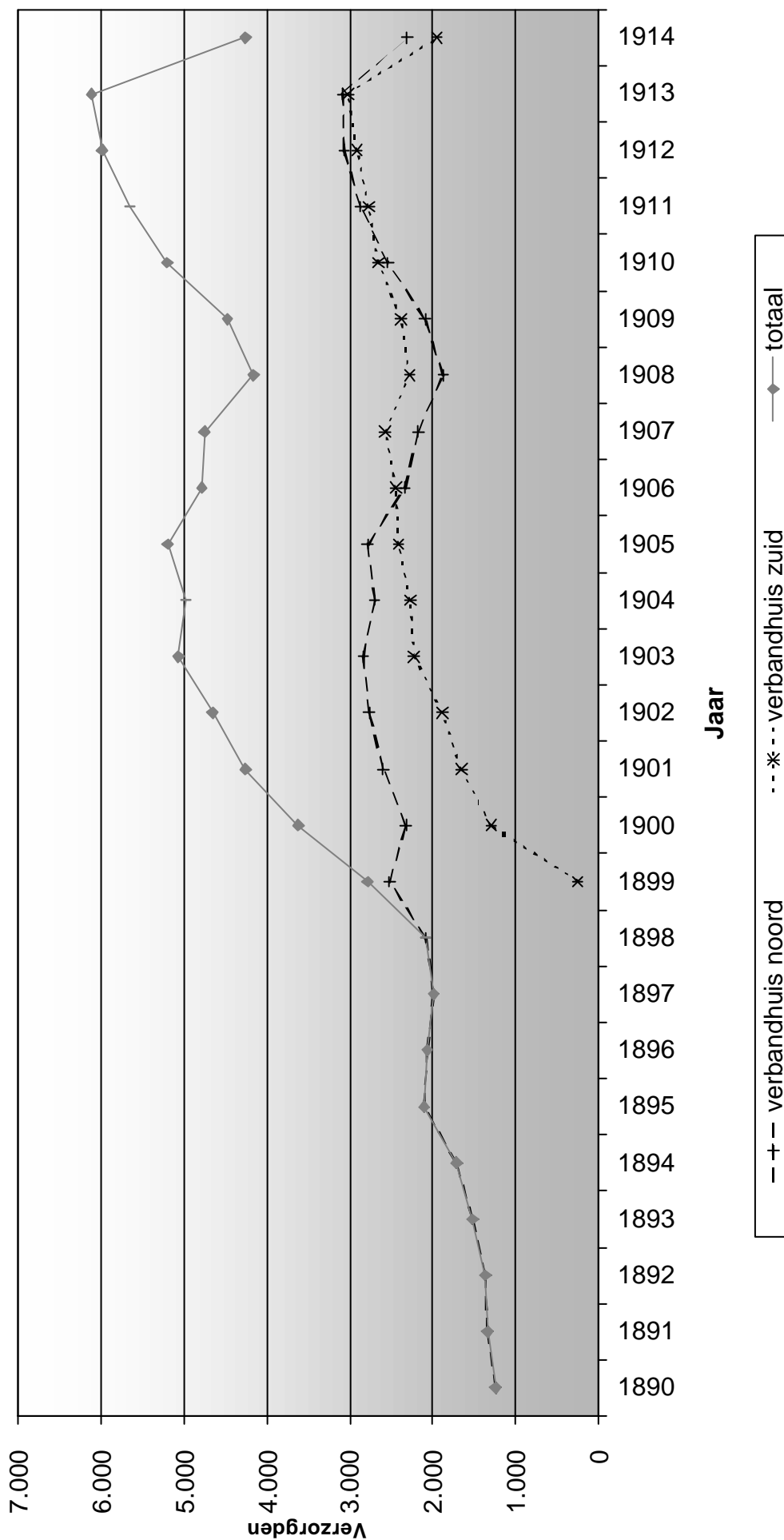


**Verzorgden in de verbandhuizen Noord en Zuid  
(Gemeentebld 1890-1914)**

<b>jaar</b>	<b>verbandhuis noord</b>	<b>verbandhuis zuid</b>	<b>totaal</b>
1890	1.247		1.247
1891	1.346		1.346
1892	1.370		1.370
1893	1.520		1.520
1894	1.719		1.719
1895	2.107		2.107
1896	2.070		2.070
1897	1.990		1.990
1898	2.089		2.089
1899	2.527	257	2.784
1900	2.322	1.299	3.621
1901	2.599	1.659	4.258
1902	2.769	1.886	4.655
1903	2.839	2.226	5.065
1904	2.700	2.277	4.977
1905	2.786	2.413	5.199
1906	2.338	2.449	4.787
1907	2.180	2.571	4.751
1908	1.876	2.283	4.159
1909	2.094	2.384	4.478
1910	2.542	2.659	5.201
1911	2.875	2.777	5.652
1912	3.072	2.914	5.986
1913	3.091	3.027	6.118
1914 <sup>★</sup>	2.311	1.951	4.262

★ tot mei 1914

**Verzorgden in de verbandhuizen Noord en Zuid  
(Gemeenteblad 1890-1914)**



**Slachtoffers van arbeidsongevallen verzorgd in de verbandhuizen  
(Statistisch Maandblad 1911-1914)**

jaar	maand	totaal verzorgden	verzorgden na arbeidsongeval	% arbeidsongevallen
1911	januari	415	361	86,99
1911	februari	397	339	85,39
1911	maart	420	371	88,33
1911	april	440	350	79,55
1911	mei	467	396	84,80
1911	juni	454	355	78,19
1911	juli	531	408	76,84
1911	augustus	622	447	71,86
1911	september	528	410	77,65
1911	oktober	471	396	84,08
1911	november	453	388	85,65
1911	december	453	392	86,53
1912	januari	458	381	83,19
1912	februari	463	389	84,02
1912	maart	461	369	80,04
1912	april	511	438	85,71
1912	mei	491	398	81,06
1912	juni	487	386	79,26
1912	juli	647	517	79,91
1912	augustus	663	460	69,38
1912	september	612	465	75,98
1912	oktober	537	487	90,69
1912	november	449	397	88,42
1912	december	506	455	89,92
1913	januari	608	571	93,91
1913	februari	472	407	86,23
1913	maart	475	427	89,89
1913	april	513	458	89,28
1913	mei	506	428	84,58
1913	juni	552	493	89,31
1913	juli	553	476	86,08
1913	augustus	542	473	87,27
1913	september	534	465	87,08
1913	oktober	494	437	88,46
1913	november	416	373	89,66
1913	december	458	422	92,14
1914	januari	485	440	90,72
1914	februari	412	367	89,08
1914	maart	485	438	90,31
1914	april	447	391	87,47
1914	mei	454	487*	107,27
<b>gemiddeld percentage arbeidsongevallen</b>				<b>84,87</b>

\* (sic): het aantal verzorgde slachtoffers van ongevallen kan nooit groter zijn dan het totaal aantal verzorgden. Dit cijfer werd niet bij het gemiddelde verrekend.

**Berekend aantal verzorgde arbeiders in de verbandhuizen (factor 84,87)  
(Gemeenteblad 1908-1914, Statistisch Maandblad 1911-1913 en Rapports Annuels 1907-1913)**

jaar	verbandhuizen			arbeidsinspectie aangegeven arbeidsongevallen	verschil★
	verzorgden ongeval	verzorgden na ongeval	berekend aantal verzorgden na ongeval (84,87%)		
1907	4.751		4.032	2.969	1.063
1908	4.159		3.530	2.301	1.229
1909	4.478		3.800	2.857	943
1910	5.201		4.414	3.507	907
1911	5.652	4.613	4.797	3.959	838
1912	5.986	5.142	5.080	4.509	571
1913	6.118	5.430	5.192	4.962	230

★ Het verschil tussen het berekend aantal verzorgden na een arbeidsongeval in de verbandhuizen en het aantal aangegeven ongevallen aan de arbeidsinspectie.

**Vergelijking van het berekend aantal verzorgde arbeiders in de verbandhuizen met het aantal aangegeven arbeidsongevallen  
(Gemeentebld 1908-1914 en Rapports Annuels 1907-1913)**

