

## Leven en werken in de Belgische transportindustrie 1913-2013

*Over het leven van zeelieden, vissers en dokwerkers is al heel wat geschreven. Vaak zijn het de spectaculaire en duistere kanten die aan bod komen: de rauwe romantiek van de IJslandvaart bijvoorbeeld, of de miserabele levensomstandigheden van de Antwerpse dokwerkers. Maar daardoor blijft heel wat verborgen: de gewone verhalen uit het dagelijks leven van de arbeiders en hun gezinnen. In de publicatie 'Leven en werken in de Belgische transportindustrie, 1913-2013' probeer ik een wat genuanceerder beeld te schetsen op basis van getuigenissen, memoires, autobiografieën en tientallen interviews. Het zijn dan ook eerst en vooral de matrozen, havenarbeiders, chauffeurs en andere transportarbeiders zelf die aan het woord komen. Stap voor stap gaat de tekst doorheen de verschillende fasen van de levens van deze arbeiders, van het aanmonsteren van de jonge lichtmatroos tot het pensioen van de kapotgewerkte dokwerker. In een weids panorama worden de vele verschillende jobs en taken beschreven aan boord van het schip, hoog in de cabine van een vijftonskraan op de kade, onderweg met de vrachtwagen, in het magazijn of in de buik van een vliegtuig op de luchthaven. Hieronder leest u een fragment uit het boek.*

◀ Scène uit het dagelijks leven aan boord van het museumschip Amandine, het laatste schip dat op IJsland voer. Foto: Jo Clauwaert



## Leven aan boord

Dat de leefomstandigheden aan boord weinig comfortabel zijn, zal weinig verwondering wekken. Het schip is eerst en vooral een werkruimte, pas in tweede instantie een leefruimte – voor zover het werk nog tijd overlaat om te eten, slapen, wassen of rusten. En zeelieden zijn geen doetjes, ze hechten sowieso weinig belang aan comfort. Het zeemansbestaan is hard: ‘Wijl de landsman van het familieleven geniet en na gedane arbeid zich rustig te slapen legt, wordt de zeeman wellicht door een storm heen en weer geschommeld; de verblijven lekken doorgaans zodanig dat hij bijna nooit een droog bed vindt. Indien hij slapen kan, slaapt hij met zorg en met het bewustzijn dat elk ogenblik het laatste kan wezen. Is het mistig, klinkt het geschri der stoomfluit hem aanhoudend in de oren, hij legt zich gekleed te bed klaar voor alle voorvallen. Rust of geen rust, als het uur geslagen is, zal hij zijn werkzaamheden in de machineruimten, het stookruim of aan dek aanvangen. Koude, hitte, slecht of goed weder, niets zal hem tegenhouden. Voort, immer voort!’<sup>1</sup>

Toch betekent dat niet dat zeelieden het verdienen als beesten behandeld te worden. De gebrekkige leefomstandigheden worden als een probleem ervaren, zowel door de betrokkenen als door buitenstaanders. De Engelse viceadmiraal Somerville leidt tijdens de Eerste Wereldoorlog een commissie die de grote trans-Atlantische stomers bezoekt om de levensomstandigheden van de bemanningen te onderzoeken. Na de oorlog publiceert hij zijn rapport. Het is een waar horrorverslag over de krochten waarin de matrozen en stokers moeten zien te overleven. Hij beschrijft een bepaald bezoek. Het begint al slecht als zijn commissie naar de smalle diepten van de voorplecht wordt geleid. Bij de grote trans-Atlantische schepen is dat de plaats die de hevigste schokken van de golven en de trillingen van het varende schip te verduren krijgt. Het is nooit een plaats om mensen te huisvesten, laat staan mannen die doodmoe zijn van hun arbeid aan de ketels of op het dek. Toch heeft de rederij precies daar, in de kleinst mogelijke ruimte, haar bemanning ondergebracht, zodat er op de rest van het schip meer plaats is voor betalende passagiers.

De ruimte bestaat uit drie boven elkaar gelegen dekken, verdeeld in afdelingen door metalen wanden, ooit geveerd, maar later behandeld met een dik, kleverig smeersel. Licht kan enkel binnenkomen door twee smalle lichtpoortjes in de zoldering van het bovenste dek, lucht door een verticale luchtkoker – ware het niet dat die is toegestopt met een vuile, natte prop die moet beletten dat er zeewater binnendringt. De kooien zijn ingenomen door vuile en zwetende matrozen en stokers. Iedere man ligt op een grove, bruine zak, gevuld met hard stro, die als matras dienstdoet. Er zijn geen meubelen, geen voorzieningen, geen planken om de kleren te bergen. Een matroos die gedaan heeft met werken, komt binnen – op eender welk uur van de dag –, werpt zich aangekleed in zijn kooi en blijft daar uitgeteld liggen tot hij weer aan het werk moet.

Als het tijd is om te eten, gaan enkele mannen van elke afdeling om beurten naar de keuken en brengen het voedsel binnen op een grote tinnen schaal. Ze passeren

ermee langs de kooien, de mannen graaien met de hand in de schaal en verslinden hun portie liggend. Geen tafel, geen borden, messen of vorken, zelfs geen bank om te zitten. Buiten staan een aantal kommen, blijkbaar bestemd voor het wassen. Als Sommerville vraagt waar de badkamer is, wordt hij uitgelachen, zulke verwijfde gewoonten kennen deze ruwe lieden niet. Maar het ergste zijn de toiletten. Walgend geeft de viceadmiraal het bevel die onmiddellijk te sluiten.<sup>2</sup>

In de decennia die volgen verbetert de situatie langzaam maar zeker, enkel bij heel oude of heel kleine schepen blijven er nog lang problemen. In de loop van de jaren 1960 komt er definitief een kentering.

Ook bij de vissers – de ruwste onder de zeebonken – doet het moderne comfort zijn intrede. Uit een onderzoek op het einde van de jaren 1960 in de haven van Zeebrugge blijkt dat alle schepen van minder dan vijf jaar oud in elk geval beschikken over een toilet, bij oudere schepen is dat zeker niet altijd het geval. Op de meeste vissersschepen is met de kont over de reling hangen de enige manier om zich te ontlasten. Bij storm of slecht weer wordt een emmer gebruikt in de kajuit. Maar eind jaren 1960 ervaren de vissers zelf die traditionele toestand als onduelbaar en klagen ze die bitter aan.

Ook warm water en een douche ontbreken vaak aan boord. In de dagen dat er gevist wordt, is er weinig behoefte aan wasgelegenheid. Er is gewoon te weinig tijd voor en bovendien is een dagelijkse zeepbeurt bijzonder slecht voor de huid, want ze wast het beschermende zoutlaagje weg. Maar op het einde van de reis, als er opnieuw koers wordt gezet naar de thuishaven, willen de vissers wel degelijk graag het vuil eens van hun lijf schrobben.

De leefsituatie aan boord verandert fundamenteel in de loop van de jaren 1960 – de opkomst van de consumptiemaatschappij is daar zeker niet vreemd aan. Verwarming was er ook al op de oudere schepen, hier en daar was er zelfs een koelkast, maar nu zijn er meer en betere. Toch blijft het aantal schepen met een koelkast beperkt, ook bij nieuwe vaartuigen. Om de vis te koelen is er namelijk altijd ijs in het ruim, dat ook wordt gebruikt voor de eigen proviand. Ideaal is dat niet: het eten wordt na enkele dagen vochtig en op den duur smaakt alles naar vis.<sup>3</sup>

Voor de binnenschippers is het leven aan boord natuurlijk helemaal anders: hun werkvloer is ook hun thuis. Een schipper neemt een hypotheek op zijn schip en betaalt die af, zoals landrotten hun lening afbetalen op hun huis. Toch verandert ook voor hen de situatie geleidelijk. De gezinnen worden kleiner en de kajuit groter. De schipper, die aanvankelijk nog onbeschermt aan dek aan het roer staat, krijgt een stuurcabine. Na 2000 worden de vaartuigen steeds groter, in plaats van 500 of 900 ton in de jaren 1970, worden nu binnenschepen gebouwd van 3000 ton! Die varende mastodonten hebben geen kajuit meer, maar ‘heuse luxeappartementen’ – dixit schipper Ernest, die dat allemaal niet gewoon was in zijn tijd. Er zijn afzonderlijke matrozenverblijven en de stuurhut is vervangen door een commandopost die zo uit *Star Trek* weggelopen lijkt.<sup>4</sup> Maar hoe comfortabel het ook lijkt, je eigen woning op je schip, heel je inboedel aan boord, moeder de vrouw die beneden een lekker potje kookt, het heeft wel zijn nadelen: ‘Tijdens de zomermaanden worden onze

scheperen soms als attractie door sommige pleziervaartondernemingen gebruikt. Deze schepen komen soms met een vaart voorbij, waarbij heel uw inboedel door elkaar wordt gesmeten en het voor de vrouw in de meeste gevallen onmogelijk is het nodige eten klaar te maken. Naar het schijnt houden de passagiers daarvan, het moet een gezellig gezicht zijn om een schippersfamilie naar boven te zien stuiven om draden te beveiligen en vast te houden wat anders overboord zou gaan.’<sup>5</sup>

Hetzelfde verhaal voor wat eten en drinken aan boord betreft: ellendige toestanden in de jaren 1920, geleidelijke verbetering en een doorbraak in de jaren 1960. Het belangrijkste en meest kwetsbare aan boord van een schip, op de lange vaart bovendien de absolute voorwaarde om een reis te overleven, is drinkwater. Precies daar spelen zich de meest onvoorstelbare taferelen af. We laten een ervaringsdeskundige uit 1920 aan het woord: ‘Hoe dikwijls hebben wij niet gedurende onze loopbaan van zeeman water moeten drinken van alle kleuren, geel, roodachtig, melkachtig, alle kleuren en smaken, zelfs soms zeer slecht riekend, bedorven. Zelfs is het ons gebeurd dat het water zo slecht smaakte en slecht rook, dat de gezagvoerder besloot het over boord te pompen. Toen bij aankomst in de naaste haven de timmerman omtrent de tank kon komen die het slechte water inhield, werd er bevonden dat er een grote hoeveelheid dode ratten in de tank lagen. Dit was daaruit gekomen dat de timmerman in de vorige haven waar de tanks open waren geweest door nalatigheid vergeten had het mandeksel op de tank te plaatsen.’

De drinkwatertanks worden vaak ingebouwd op plaatsen waar ze onderweg onbereikbaar zijn, in de koolbunker of in een laadruim. Daardoor blijven die ruimten bij lange reizen vaak maandenlang afgesloten. Ze worden ook niet dikwijls gereinigd. Normaal gezien zijn er in de havens waterleidingen waarlangs men drinkwater kan pompen, soms komt er een waterboot langs om de reservoirs te vullen. Maar dat is zeker niet algemeen: in de havens aan de Rio de la Plata, de Delaware of de Donau weet je dat je rivierwater in je tank krijgt. Daarom wordt de zeelieden op het hart gedrukt om water altijd eerst te koken en te filteren of tenminste altijd te maken dat het kleurloos is.’<sup>6</sup>

Eten is even vaak een probleem. Voldoende proviand meenemen is een dure zaak. In de jaren 1920 zijn er veel klachten over honger op zee: bedorven voedsel, te weinig, ongezond. In het Belgisch parlement worden praktijken waarbij rot voedsel als zee-mansvoer wordt gebruikt aan de kaak gesteld. Het is een ernstige zaak. Niet alleen is het moeilijk om op een lege maag zware arbeid te verrichten, de voortdurende protesten van de zeelieden tegen de *rotten rubbish* die ze voorgeschoteld krijgen, maken het leven aan boord voor iedereen tot een hel. Vaak, al te vaak, stellen dokters bij terugkeer in de thuishaven gevallen van ondervoeding en voedselvergiftiging vast.<sup>7</sup> Bij lange reizen moeten zeemannen zich bovendien regelmatig aanpassen aan exotische menu's. De proviand ingeslagen in de thuishaven blijft niet de hele reis goed, en dan moet er nieuwe voorraad ingeslagen worden in vreemde havens. Maar vaak zijn de oude vertrouwde ingrediënten – aardappels, ajuinen, kolen, rundvlees ... – daar niet te vinden en moet de bemanning zich tevreden stellen met pasta, vreemd gekleurd brood of rijstbollen.<sup>8</sup>



Vader en dochter onderweg met een binnenschip. (privécollectie Esmeralda Verton)

Natuurlijk, er zijn oplossingen mogelijk. Neem nu de situatie dat je op een schip zit met een lading runderen: ‘Men slaat een os de poot over en het dier moet afgemaakt worden. Dat is “fortune de mer”, de verzekering betaalt en de rederij heeft het vlees voor niets.’<sup>9</sup> Ook de consumptie van sinaasappelen wordt nadrukkelijk aanbevolen: ‘Elke keer dat er gelegenheid is, in elke stopplaats dat het kan, voorzie jezelf van sinaasappelen. Verfris jezelf met het sap van deze vruchten van goud, zuiver jezelf en geef aan je bloed de nodige vitamines, onttrokken aan de zonnestralen! Bestaat er een aangamer medicijn? Bestaat er een lekkerder medicijn?’<sup>10</sup>

Ook hier verbetert de situatie in de loop van de eeuw. Bij onze Zeebrugse vissers in 1969, waarvan hoger al sprake is, is het op een reis van twaalf dagen gebruikelijk dat de reder ervoor zorgt dat er elke middag een warme maaltijd op tafel wordt gezet. Op het menu degelijke Vlaamse kost: karbonaden, worst, kip, rode kool, boontjes, tussendoor een keer soepvlees en de laatste dag biefstuk-friet. ‘s Ochtends en ‘s avonds is er brood en koffie, elke visser brengt zijn eigen beleg mee. Over de kwaliteit wordt weinig geklaagd, al wordt er snel aan toegevoegd dat goed eten hoofdzakelijk afhangt van het weer en dat een visser rap content is.<sup>11</sup>

De binnenvaart wordt geconfronteerd met andere situaties als het op voedselvoorziening aankomt. Schipper Ernest heeft op zijn eerste eigen schip in het begin van de jaren 1970 al een diepvriezertje aan boord. Drinkwater is meestal geen probleem: aan de sluizen en bij elk tankstation onderweg kan drinkwater ingeslagen

In de havens varen bevoorradingschepen rond die levensmiddelen en andere kruidenierswaren verkopen aan de schippersvrouwen. Vaak ligt het schip in de haven te ver van het stadscentrum en is het moeilijk om een winkel te bereiken.  
© Nationaal Archief Spaarnestad. Foto: Wiel van der Randen, 1938



## Gezondheid boven Alles

Zeer dikwijls gebeurt het dat wij klachten ontvangen over den slechten staat van onderhoud der logiesten. Ik wil dadelijk doen opmerken dat de logiesten over 't algemeen gerekend, bij het vertrek tamelijk rein zijn, en het schijnt mij geene zware taak te zijn, de f'csles in zindelijken staat te houden.

Op de New-York-traders zijn 6 trimmers aan boord, die in 3 plaatsen slapen. Verder is er nog eene messroom. De trimmers moeten er dus voor zorgen — het is hunne plicht — dat f'csles en messroom er steeds zindelijk en ordelijk uit zien.

Op de andere schepen, wij bedoelen die van de diensten op Zuid-Amerika en het Verre Oosten is het de taak voor elke wacht twintig minuten of eene halve uur per dag te besteden aan het onderhoud van logiest en messroom. Zulke kleinigheid zal geene moeilijkheden met zich slepen. Elk kan dat zaakje op zijne beurt doen, of er kunnen beurten gemaakt worden, afwisselend om de 8 dagen bij voorbeeld.

Al wat er vereischt wordt is een weinig goeden wil, en een weinig verstandhouding. Waarom aan boord niet zoo zindelijk op uwe slaap- en eetplaats zijn als thuis? De reinheid is toch eene hoofdvereischte voor de gezondheid.

Wij zouden zelfs verlangen dat de kapitein of de eerste stuurman van tijd tot tijd inspectie kwam maken, zooals op de groote schepen, dan zouden de mannen wel verplicht zijn f'csles en messroom opgeknapt te houden.

Boven dit alles staat in ieder geval de eerbied dien wij onszelven als bewuste arbeiders verplicht zijn en ook verplicht zijn aan onze scheepsgezellen. Zelfeerbied is aan de basis van onze zedelijke verheffing. Laat ons daar allen op waken.

Jef LUCAS.

Hygiëne is vaak niet de eerste bekommernis van de bemanning tijdens een zeereis. (uit: *De Zeeman*, april 1930, p. 7)



EHBO-opleiding in de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen. (collectie Hogere Zeevaartschool, Antwerpen)

worden – als je ook brandstof tankt is het bovendien gratis. Alleen op de wat langere reizen moet er soms extra proviand worden ingeslagen. Op de rivieren verkopen parlevinkers vanop hun proviandvaartuigen levensmiddelen aan de binnenschippers, ze zijn niet eens zo duur. In de haven van Antwerpen wordt afstand een probleem: door de voortdurende uitbreiding van het havengebied liggen de schippers te ver van het stadscentrum aangemeerd. Daardoor zijn de winkels niet meer bereikbaar. Mede onder auspiciën van de Belgische Transportarbeidersbond wordt er daarom aan het Straatsburgdok speciaal voor schippers het Schipperswelzijn geopend. Daar is alles te vinden wat een moderne schippersvrouw in 1970 nodig heeft: een supermarkt, een wasserette met zes volautomatische wasmachines, een tearoom, gratis stortbaden, een café, een crèmerie en een feestzaal.<sup>12</sup> Maar in de jaren die volgen nemen steeds meer schippers een auto aan boord. Daarmee bezegelen ze het lot van de eerste en enige schipperssupermarkt ooit in België. Het Schipperswelzijn blijft met zijn ruime vergaderzalen en auditorium tot vandaag wel het centrum van het sociale overleg in de binnenvaart. In 2013 viert het zijn vijftigjarig jubileum.

Minstens even belangrijk als logies en voedsel aan boord, zijn gezondheid en veiligheid. In tegenstelling tot passagiersschepen, die een ziekenboeg hebben met een dokter en verpleegsters, hebben vrachtschepen over het algemeen enkel een medicijnkist aan boord. Verder behoort een basiscursus eerste hulp bij ongevallen tot de opleiding van de zeeofficieren, in theorie althans. Maar iedereen die vaart in de jaren 1920 weet wat die fameuze medicijnkist voorstelt: 'Hebt ge buikpijn: castorolie [wonderolie]; een koude in uw oor: castorolie; brengt men u naar het dek met een gebroken rib: castorolie. Voor alles, voor iedereen, in elk geval: castorolie. En daarmee amen en uit.' En wat de kennis verpleegkunde van de officieren betreft: 'We weten bij ondervinding dat ze het gans programma aanleren in de tram, wanneer ze zich 's morgens naar het examen begeven.'<sup>13</sup>

Méer dan de medicijnkist heeft de radiocommunicatie aan boord de medische toestand van de bemanning verbeterd. Na de Eerste Wereldoorlog raakt de draadloze telegrafie steeds meer verbreid aan boord van de zeeschepen, in veel

landen wordt ze trouwens wettelijk verplicht. Dat heeft belangrijke gevolgen voor de medische zorg op zee. Zo geraakt de steamer Menapier in 1921 op een bepaald ogenblik in de problemen. Er breken aan boord stuurkettingen af en een matroos geraakt gewond. Probleem: de theoretische cursus verpleegkunde van de kapitein daargelaten, is er geen dokter aan boord. Er wordt via de radio om hulp gevraagd aan de dichtstbijzijnde schepen. Uiteindelijk wordt er één bereikt met een dokter aan boord. Terwijl het schip ter hulp vaart, wordt over de radio, telegram na telegram, informatie uitgewisseld over welke zorg toegediend kan worden. Als het op gezondheid aankomt, blijkt communicatie van cruciaal belang te zijn.<sup>14</sup>

En dan is er natuurlijk ook nog dit: 'Zeelieden, vreest de Venerische ziekten!' Geslachtsziekten zijn geen unicum voor zeelieden, je vindt ze in alle lagen van de samenleving. Maar door hun lange afwezigheid van huis en hun vele contacten in exotische oorden, zijn zij er wel extra kwetsbaar voor. Het levensverhaal van elke zeeman bevat uitgebreide passages over bordeelbezoekjes in de havens, over meisjes van plezier aan boord van voor de rest uitermate deftige passagiersboten, over een liefje hier en een schattebout daar ... En uiteraard wordt er soms iets meer van een verre haven meegebracht dan zoete herinneringen alleen. Zeker in de onderste lagen van de bevolking richten geslachtsziekten ware ravages aan. Op sommige plaatsen is naar schatting tot zeventig procent van de bevolking aangetast, wat dan weer leidt tot opvallend hoge percentages aan krankzinnigheid en blindheid bij kinderen. In 1921 wordt er zelfs besloten om een ziekenhuis op te richten speciaal om geslachtsziekten bij zeelieden te bestrijden.<sup>15</sup>

Zoals we al eerder vaststelden, is de situatie bij de binnenvaart helemaal anders. Schippers zijn nooit ver verwijderd van een aanmeerplaats, dus hebben ze in principe bijna even gemakkelijk toegang tot medische verzorging als de mensen aan wal. Maar toch is ziek zijn een probleem. Er wordt meestal gevaren in paren, de schipper en zijn vrouw. Als een van de twee ziek wordt, kan er niet gevaren worden. En stilliggen is duur: de onderhoudskosten en de afbetalingen blijven lopen en er moet flink wat liggeld betaald worden.<sup>16</sup>

Naast gezondheid is veiligheid een enorm probleem. Op het einde van de jaren 1960 slaan in Zeebrugge per jaar gemiddeld tien vissers overboord, op een totale vissersbevolking van ongeveer 650. Weliswaar zijn alle denkbare toestellen aan boord, van veiligheidssloepen tot vuurpijlen, maar uit een bevraging blijkt duidelijk dat de bemanning zich daar weinig tot niets van aantrekt.<sup>17</sup>

Het besef van de gevaren op zee is voortdurend aanwezig. Onderweg kunnen zich allerlei omstandigheden voordoen waarbij een zeeman plots weer beseft dat elke volgende reis de laatste kan zijn. Wordt die drijvende doodskist waarop ingescheept wordt niet enkel nog op reis gestuurd zodat de rederij de verzekeringspremie kan opstrijken als de boot vergaat? De vorige keer net niet gewond geraakt bij die vechtpartij in die louche haven, wat als het deze keer wel prijs is? In het archief van de BTB-Koopvaardij in de magazijnen van Amsab-ISG bevinden zich tientallen gesloten enveloppen met een laatste wilsbeschikking van een zeeman. Om de familie niet nodeloos ongerust te maken? Omdat een officiële notaris te



Het besturingssysteem van een binnenschip vandaag. Foto: Jo Clauwaert

duur is? Wat ook hun oorsprong moge zijn, de aanwezigheid van de testamenten bewijst in elk geval het besef van gevaar van de zeelieden en het vertrouwen dat ze in hun vakbond stellen.<sup>18</sup>

Het probleem van de veiligheid is groot, dat besef leeft, maar toch sta je soms versteld van het gebrek aan voorzorgen aan boord en van de risico's die er worden genomen. In 1955 sterven drie bemanningsleden van de sleepboot Energie na een mislukte manoeuvre met een binnenlopend zeeschip. Het is een gruwelijk drama, en bitter stelt de vakbond vast dat (a) de tros wordt aangenomen terwijl het zeeschip nog aan hoge snelheid vaart, (b) de sleepboot wordt geleid door een kapitein die ruim boven de 65 jaar is, traag en slechtziend en (c) verschillende van de omgekomen bemanningsleden niet kunnen zwemmen. Wat baten kaars en bril, als den uil niet zien en wil?<sup>19</sup>

Natuurlijk is er een categorie van ongelukken waartegen geen veiligheidsmaatregel mag baten: de scheepsramp, het schip dat met man en muis vergaat, de storm die zelfs van het grootste vrachtschip een stuurloos ronddobberende notendop maakt.

Boomkorvisserij voor de kust. Boomkorren zijn netten die met slagbomen aan weerszijden van het schip hangen. Foto: Jo Clauwaert



# Het grote monster

Op een ochtend op een schip ergens op de Indische Oceaan krijgt een kapitein zijn bootsman op bezoek. De man beweert dat hij tijdens zijn wacht die nacht een monster heeft gezien, dat op het schip rondwaarde. Het deed tegelijk denken aan een enorme aap en een spin. In een flits had hij de smoel van het beest gezien, groene bliksemende ogen en neusgaten die paars fluoresceerden. De kapitein denkt er het zijne van en raadt zijn bootsman aan om van de drank te blijven. Maar de volgende ochtend wordt het wezen opnieuw gesignaleerd, ditmaal door niet minder dan drie bemanningsleden. Tevergeefs probeert de kapitein zijn mannen gerust te stellen en hen te overtuigen dat ze zich iets ingebeeld hebben. Nog bevend van de schrik verklaren de mannen dat ze, als het beest terugkeert, het schip zullen ontvluchten. De volgende nacht. Plotseling is er een enorm kabaal onder de bemanning. Gealarmeerd klimt de kapitein naar de brug en ziet op enkele stappen van hem het beest gehurkt zitten op een rol touw. Het is inderdaad, zoals de matrozen het beschreven, een soort aap van buitengewone afmetingen, en tegelijk, gezien het aantal poten, een soort van gigantische spin, met ogen als vuurtorens en lichtgevende neusgaten. De kapitein kan alleen maar denken aan iets dat recht uit de hel komt, maakt een kruisteken en stapt dicht bij het beest. Onmiddellijk beweegt het monster achteruit, de ogen dichtgeknepen. De kapitein herhaalt zijn bewegingen, het monster deinst achteruit, grijpt de reling vast en springt overboord. Het verdwijnt in de zee en wordt nooit meer teruggezien. Het voorval wordt door de kapitein genoteerd in het logboek, met een bijgevoegde verklaring, ondertekend door alle bemanningsleden.

*Griezelverhaal opgetekend in het tijdschrift van de koopvaardijofficieren, Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge, januari 1920, pp. 227-229.*

Neem het volgende geval. Het Belgische stoomschip *Hastier*, een koopvaardijship van Lloyd Royal Belge, vertrekt op 3 april 1919 uit Antwerpen voor zijn eerste reis. De bemanning bestaat uit twintig zeelieden onder leiding van kapitein Sierens. De *Hastier* doet eerst Brixham aan, een haven in het zuidwesten van Groot-Brittannië, en vertrekt daar op 13 april. Daarna wordt er niets meer vernomen van het schip. Na een maand wordt aangenomen dat de *Hastier* met man en muis vergaan is.<sup>20</sup>

Elke zeeman huivert bij dit soort verhalen. Er is niet alleen de gruwel van zo veel zeelieden die omkomen, er is ook het onverwachte en onherroepelijke, en het onverdraaglijke gevoel van machteloosheid dat eruit voortkomt. Het is zo'n nachtmerrie die marconist Omer eind 1926 meemaakt: 'Het Engelse schip met de naam *Teesbridge* verging met man en muis op 20 mijl van ons. Wij waren het dichtstbijzijnde schip doch hebben geen enkel stukje hout van het schip teruggevonden. Vijf uur lang was ik met het schip in radiotelegrafische verbinding geweest. Ik kon vaststellen dat de Engelse radiotelegrafist al seinende beefde. Ik had zijn eerste S.O.S. rond 1 u. 's morgens opgevangen, om 6 u. 's morgens deelde hij mij mede dat de toestand hachelijk was geworden, dat zijn kajuit vol water stond, hij gaf mij

het adres van zijn moeder, zou de kapitein opzoeken en mij de bestaande toestand mededelen, maar kwam niet meer terug in de ether. Nooit is er nog een spoor van man of schip gevonden. De Atlantische Oceaan is zo onmetelijk groot en diep. Ik heb de moed niet gehad mij met zijn moeder in verbinding te stellen. Haar troosten was mij onmogelijk. Weken nadien had ik, naar mijn mening, alleen nog de wonde verder kunnen openrijten'<sup>21</sup>

Bij de binnenvaart is het gevaar minder groot en het water minder diep, maar toch gebeuren ook daar regelmatig ongevallen. Op 26 maart 1931 trekt een zeventienjarige in Roux bij Charleroi met twee paarden een schip. Even boven het sas loopt het fout: de paarden glijden weg en vallen in het water. Hun voerman, die niet kan zwemmen, wordt meegesleurd. Hij kruipt op een van de paarden, in de hoop dat het naar de kant zal zwemmen en hem zo zal redden. Maar de paarden hangen nog steeds in hun trekkabels en kunnen niet weg. Na enige tijd zinken ze naar de diepte, de voerman zinkt mee. Gelukkig is tegen dan een schipper erin geslaagd om tot bij de plaats van het ongeluk te komen en wordt de voerman op het nippertje gered.<sup>22</sup>

Eind 1977 wordt de wereld van de binnenvaart op korte tijd opgeschrikt door twee drama's. Op 20 december 1977 vaart de lichter *Ascona* door het Antwerpse Kanaaldok. Het is mistig. Wat er precies fout loopt is onbekend, maar de lichter komt in aanvaring met een tanker. Het schip zinkt en de schipper verdrinkt, net als zijn vrouw en hun twee zoontjes van 3 en 1,5. Duizenden uit de schippersgemeenschap wonen de begrafenis bij op 30 december. Een dag later moeten ze helaas opnieuw naar een begrafenis, van vijf leden van een schippersgezin. Op 24 december komt de tanker *Laguna* terecht in hevig stormweer op de Westerschelde. De schipper kan het schip door de storm loodsen, maar niet nadat het onweer hevig huis gehouden heeft aan dek. Zijn vrouw, haar jongere broer en haar drie kinderen zijn overboord geslagen. Hun lichamen worden niet teruggevonden, schipper Victor Van den Broeck blijft alleen achter. 'Voor zover dit nog aangetoond moest worden, is hier nogmaals op wrede wijze bewezen dat de natuur, die deel uitmaakt van ons dagelijks leven in de binnenvaart, een onbetrouwbare partner is en zal blijven, die nooit heeft nagelaten op regelmatige tijdstippen haar tol te eisen.'<sup>23</sup>

De zeeman, machteloos tegen de rampen en de almacht van de natuur, reageert door een sterk bijgeloof aan te houden. Het is een krachtige en aloude verdedigingsstrategie. Generatie na generatie vertellen de zeemannen elkaar verhalen door die hen moeten toelaten om het onverklaarbare te duiden en greep te krijgen op het onkenbare. Zulke verhalen zouden enkel een glimlach ontlokken, ware het niet dat ze gepubliceerd worden in het tijdschrift van de koopvaardijofficieren in 1920 (zie pagina hiernaast), niet bepaald de lagere bemanning dus. In het naschrift wordt er op ernstige wijze op gewezen dat de wetenschap van de oceanografie nog erg jong is en dat in de onpeilbare diepten van de oceanen ongetwijfeld nog ongekende krachten huizen ...<sup>24</sup>

Bijgeloof is een eigenschap die de zeeman op het lijf geschreven is. Er zijn er nog andere, kwistigheid bijvoorbeeld. De zeeman is vrijgevig en gaat in de korte tijd dat hij aan wal verblijft al te kwistig om met zijn zuurverdiende centen. Dat is ook



begrijpelijk, aan boord ontbeert hij dagenlang, soms wekenlang elk genot. Als hij dan eindelijk eens aan land kan, is de drang groot om plotseling van alles te genieten: ‘Hij wil ook groots doen, voor een paar dagen is hij rijk en wil het beleven. Hoe meer hij drinkt, hoe vrijgevinger hij wordt. Hij is daarbij spoedig dronken vermits er aan boord geen alcohol is en hij bijgevolg niet gewoon is te drinken, zoals de landrat dit regelmatig kan doen.’<sup>25</sup>

Camaraderie, nog zoiets typerends. Marconist Omer beschrijft hoe hij met een aftands schip terecht komt in een storm in de golf van Gascogne, die niet voor niets het zeemansgraf wordt genoemd. Zeven dagen en zeven nachten is het schip de speelbal van de golven, meer onder dan boven water. De bemanning – een zeezieke Omer niet het minst – staat doodsangsten uit, de kapitein loopt in paniek rond, het water staat een voet hoog in de kajuiten. Uiteindelijk komt het schip opnieuw in rustiger water terecht, met warm weer en een zee als een spiegel. De gedeelde bijna-doodervaring smeedt bijzondere banden tussen de bemanningsleden. De aard van de lading, oude port, helpt daarbij wel een beetje. Ondanks protest van de kapitein worden dagelijks ontelbare flessen portwijn van de fijnste soort leeggemaakt – de kapitein wordt niet vergeten: regelmatig wordt een kistje port voor de deur van zijn kajuit geplaatst, en dat blijft nooit lang staan. Maar in essentie is het emotioneel afreageren: ‘Deze toestand sprong voort uit het feit dat wij de dood van dichtbij voor ogen hadden gezien. Van toen af behoorde het schip en alles wat aan boord was ons toe.’<sup>26</sup>

Een andere praktijk die niet los kan worden gezien van het zeemansleven, is smokkel. Op zee smokkelt nagenoeg iedereen. In de jaren 1920 is het bijvoorbeeld erg lucratief om alcohol binnen te smokkelen in de Verenigde Staten, die op dat ogenblik onder de prohibitie leven. In New York worden dan weer pornomagazines en ruwe diamanten ingeslagen, die in Antwerpen met veel winst van de hand gaan. Op de kustvaart naar Spanje en Portugal is het verpatsen van sigaretten kort na de Tweede Wereldoorlog al even winstgevend. En in die zuiderse landen zijn tal van producten te vinden die gegeerd zijn in het thuisland, zijden stoffen bijvoorbeeld, voor het huwelijk van een oudere zus. Met de douane is er een dubbelzinnige relatie. Matroos Pierre legt uit hoe dat gaat, smokkelen voor beginners: ‘Het spel was overal hetzelfde en het ging als volgt. De douane kwam aan boord om smokkelwaar te zoeken. Vonden ze je sigaretten dan was je ze kwijt, vonden ze niets dan vroegen ze na de rondgang wie er sigaretten wilde verkopen en kochten ze dan op aan een lagere prijs dan in de stad. Het gevaar was dat je, als je betrapt werd aan de gates, je centen en sigaretten kwijt was. Het was een beetje wikken en wegen.’ Deze en andere smokkelactiviteiten van de zeelieden zijn echter klein bier vergeleken met de smokkel op grote schaal van de reders. Zeeman Omer vindt zichzelf al een hele pief, met de paar duizend flessen die zijn smokkelploegje in een hoek van het schip verstopt heeft. Bij het naderen van New York verwittigt een kapitein van dezelfde rederij dat er een douanecontrole komt. Onmiddellijk wordt het bevel gegeven een deel van de lading in zee te kieperen. Omer staat aan de reling verbluft toe te kijken hoe honderden tonnen van een zogeheten lading glas overboord verdwijnen.<sup>27</sup>



Donald WEBER

## Leven en werken in de Belgische transportindustrie, 1913-2013

Gent/Antwerpen: Amsab-ISG/Tijdsbeeld & Pièce Montée/BTB, 2013, 239 pp.  
ISBN: 978 94 908 8001 9

Prijs: € 24 (ledenprijs € 22)

Bestellen: orders@amsab.be

- 1 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 11/1920, p. 177.
- 2 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 07/1920, p. 51.
- 3 Marc LOOTENS, *Zeelieden tewerkgesteld in de visserij: een sociografische schets te Zeebrugge-Heist*, RUG, licentiaatsverhandeling, p. 98, bijlage p. 14.
- 4 Gesprek met Ernest Eraerts, Sint-Amandsberg, 14/01/2013.
- 5 *De Binnenvaart*, 10-11/1954, p. 7.
- 6 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 04/1920, p. 309.
- 7 *De Zeeman*, 11/1923, pp. 3-4, 12/1923, p. 7; *Annales parlementaires de la Chambre des Représentants de Belgique*, 02/04/1924, pp. 788-790.
- 8 *De Zeeman*, 06/1924, p. 7.
- 9 *De Zeeman*, 04/1924, p. 7.
- 10 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 04/1921, pp. 387, 389.
- 11 Marc LOOTENS, *Zeelieden tewerkgesteld [...]*, pp. 37, 97.
- 12 Gesprek met Ernest Eraerts [...]; *De Binnenvaart*, 10/1969, p. 3, 06/1970, p. 1.
- 13 *De Zeeman*, 12/1923, p. 7.
- 14 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 04/1921, pp. 395-396.
- 15 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 10/1920, pp. 96-97, 03/1921, pp. 351-355.
- 16 Chris VAN CAMP, Leven en dood op de vaart. In: *Knack*, 18/09/2010, p. 40.
- 17 Marc LOOTENS, *Zeelieden tewerkgesteld [...]*, pp. 100-102.
- 18 Amsab-ISG, Archief van de Belgische Transportarbeidersbond – Vakgroep Koopvaardij, nr. 546, 7.19.
- 19 *De Binnenvaart*, 10/1955, p. 1.
- 20 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 06/1919, p. 14.
- 21 Omer BECU, *Van zeeman tot syndicalist: memoires 1902-1950*, 1972, p. 49.
- 22 *De Schipper*, 05/1931, p. 1.
- 23 *De Binnenvaart*, 01/1978, p. 3.
- 24 *Organe officiel de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine Marchande Belge*, 01/1920, pp. 227-229.
- 25 Omer BECU, *Van zeeman [...]*, p. 37.
- 26 Omer BECU, *Van zeeman [...]*, pp. 28-30.
- 27 Omer BECU, *Van zeeman [...]*, pp. 53-54; Pierre CALCOEN, *Pierre: bevaren zeeën, doorzwommen waters*, Gent: Urbi et Orbi, 2005, pp. 85-90, 94-95, 117.