

De toestand der Dokwerkers

Wij zijn eigenlijk de slaven der samenleving.

Geen enkel werkman heeft het slechter als wij. Wij worden behandeld als den overschot. Geene scheldnamen zijn gemeen genoeg voor ons.

Geen enkele dag zekerheid van werk; nooit een bepaald loon; altijd verplicht te drinken, te bedelen om arbeid, dat is ons lot op de wereld.

Onze vrouwen werken op de fabriek; onze kinders loopen op straat; onze keuken kunnen wij zelf doen als wij goesting hebben naar patatten met azijnsaus. Een familieleven is ons onbekend.

De gevaarlijkste werken zijn voor ons : zware lasten dragen, op gangen en ladders dobberen, in schepen of op zolders kruipen, in kolen of guano wroeten, in koude en wind, in stof of hitte werken, altijd werken dat wij breken, of hongerend op de hoeken wachten, dat is wat wij ons leven noemen.

Geene slaven hadden het zoo slecht als wij. Geene verworpingen verdroegen hun lot zoo gelaten als wij. Maar nu gaat het eindigen!!

Ja nu gaat het eindigen!

De reddende engel is ons verschenen! De vereeniging zal ons verlossen, want haar kenden wij niet.

Op! allen op! dokslaven. Wij willen menschen worden! Te lang heeft men ons mishandeld. Wij gaan leeren wat wij kunnen. Wij gaan ons vereenigen. Dan zullen betere dagen voor ons aanbreken.

'Bouleverser des habitudes'. De wettelijke regeling van de havenarbeid rond 1900

"Les trente mille ouvriers qui travaillent quotidiennement au port d'Anvers étaient jusqu'ici victimes d'accidents de tout genre, dans la proportion énorme d'environ 1 sur 10 annuellement. (...) La nouvelle réglementation venait bouleverser des habitudes invétérées (...)"⁽¹⁾ Met deze veelbelovende woorden kondigde inspecteur Ver Eecke een nieuw tijdperk aan voor de Antwerpse dokwerkers. In dit artikel blikken we terug op een eeuw arbeidswetgeving aan de haven. Net 100 jaar geleden kregen de havenarbeiders voor het eerst een wet die hen moest behoeden voor 'gevaar en onheil'.

Tien- tot dertigduizend Antwerpse dokwerkers versjouwden dagelijks tonnen goederen van en naar de aangemeerde schepen. De haven was een krioelend mierennest dat bruiste van activiteit. Terwijl de buildragers kreunden, vloekten en elkaar de huid vol scholden, leek het alsof de hoge hoeden in Brussel alle moeite van de wereld deden om hun bestaan te negeren. Het is opmerkelijk dat net deze arbeiders die België groot (eufemistisch gezegd 'mogelijk') hebben gemaakt, zowat de laatsten waren die van enige wettelijke bescherming konden genieten.

In de geest van het economisch liberalisme meende de overheid dat het niet haar taak was in te grijpen in het arbeidsproces. Het vrije initiatief was de motor van een goede economie en mocht niet aan banden worden gelegd. Arbeidswetten en -reglementen waren dan ook schaars in het jonge België en de arbeiders bleven overgeleverd aan de grillen van de ondernemende burgerij. Toen in 1884 de katholieken aan de macht kwamen, veranderde er weinig aan de sociale non-interventiepolitiek die door de liberale regeringen was uitgetekend. De stakingsgolf van 1886 toonde aan dat die toestand niet langer houdbaar was. Gaandeweg werd duidelijk dat liefdadigheid en paternalisme niet meer volstonden om de miserie van de arbeiders te bestrijden. Ja-

Artikel uit *De Dokwerker*, 1890

renlang werden de sociaaleconomische opvattingen van liberalen en katholieken gedomineerd door waarden als individuele vrijheid en zelfredzaamheid, hier en daar gecorrigeerd door de gulle hand van boetvaardige kapitalisten. Rond diezelfde periode ontstond er onder de arbeiders een krachtige emancipatiebeweging en schoten de lokale hulpkassen uit de grond. Tegen het einde van de 19e eeuw ontspon zich een strijd tussen verschillende sociale actoren om de hegemonie over de sociale bescherming.⁽²⁾ Tegelijkertijd wijzigde het parlementaire klimaat wat betreft de arbeidswetgeving. Steeds meer volksvertegenwoordigers erkenden dat arbeidsongevallen niet alleen voortkwamen uit de achteloosheid van individuen, maar inherent waren aan het sociale organisme.⁽³⁾

Vrouwen en kinderen eerst

Kinderarbeid en mijnarbeid waren decennialang de enige aandachtspunten van de wetgever wanneer het ging om arbeidsreglementering. In 1813 had Napoleon Bonaparte een verordening uitgevaardigd die kinderen onder de 10 jaar verbood ondergrondse mijnarbeid te verrichten. Voor de Belgische overheid leek dit aanvankelijk ruimschoots te volstaan. Ondanks de besprekingen die sinds 1840 zo nu en dan in de Kamer werden gevoerd, duurde het nog tot 1884 voor een nieuwe arbeidswet werd goedgekeurd. *“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 (KB) waarvan de wettelijkheid twijfelachtig bleef.⁽⁴⁾

Het was geen eenvoudige kwestie om mee te beginnen. Vrouwen en kinderen waren goedkope werkkrachten en daardoor een zegen voor de economie. De uitwassen van de tewerkstelling van ‘beschermden arbeiders’ (jongens onder 16 jaar en meisjes of vrouwen onder de 21 jaar)⁽⁵⁾ waren echter zo verderfelijk, dat de wetgever er paal en perk aan wilde stellen. Slechte hygiënische arbeidsomstandigheden zouden onherroepelijk leiden tot de degeneratie van de bevolking en uitgeputte vrouwen betekenden een bedreiging voor het voortbestaan van het menselijk ras.⁽⁶⁾ Op 13 december 1889 werd uiteindelijk de eerste algemene wet op de vrouwen- en kinderbeid gestemd.

De eerste vrouwen verschenen aan de Antwerpse haven in 1867 omdat de mannen een te grote kost waren voor de ondernemers. De vrouwenarbeid stuitte er op heel wat weerstand, maar geraakte toch ingeburgerd. Niettemin bleef het verzet tegen de dokwerksters bestaan en langs alle kanten klonken er oproepen om de vrouwenarbeid aan de haven af te schaffen. In zijn brochure van 1898 beschreef Nicolas Winkeler de vrouwenarbeid als *“eene ware pest”*. Vrouwen roofden het werk van de mannen, verstopten gestolen koopwaar in de plooiën van hun rokken, verwaarloosden hun gezin



Zakkennaaiers en dokwerkers behandelen de zakken voor de overslag van goederen, 1900 (© Stadsarchief Antwerpen)

waardoor de opvoeding van de kinderen te wensen overliet en lagen aan de basis van onzedelijke praktijken op de werkvloer. Aan de haven was dit laatste probleem zeker 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!”*⁽⁷⁾

De wet van 13 december 1889 was uitdrukkelijk van toepassing in de *“havens, losplaatsen, statiën”*. De wet was echter te weinig specifiek om de situatie aan de haven te veranderen. Zo was het vrouwen onder de 21 jaar verboden ondergrondse arbeid te verrichten, maar over het werken in de scheepsruimen werd niets gezegd. Met het KB van 26 december 1892 werd een aparte regeling getroffen voor een aanzienlijk aantal nijverheden, rekening houdend met de specificiteit van de arbeid. De dokwerkers werden helaas niet als afzonderlijke groep in dit besluit opgenomen.

Het overgrote deel van de ‘zakkenwijven’ - zoals de dokwerksters in de volksmond werden genoemd - deden dag in dag uit niets anders dan gevulde zakken dichtnaaien en gescheurde zakken repareren. Andere vrouwen werkten ‘in’ de gezouten vellen die op de kaai werden uitgespreid, met een bezem schoongeveegd en in pakken gebonden. Het was een heel ongezond en onhygiënisch werk. Na verloop van tijd werden deze bezigheden als typische vrouwenkarweien aanzien omdat ze fysiek niet te zwaar

waren. Bovendien veroorzaakte deze arbeid geen bijkomend gevaar voor het mannelijke deel van het contingent. Sommige vrouwen moesten overigens niet onderdoen voor hun mannelijke collega's. Ze torsten zware lasten of dronken "den jenever zoo smakelijk als de grofste kaaiwerker".⁽⁸⁾

Kinderarbeid zorgde daarentegen wel voor een verhoging van het arbeidsrisico. Een groot deel van de jongemannen werd net als de vrouwen bij de gezouten vellen of bij andere fysiek niet te zware en ongevaarlijke bezigheden ingezet, maar er werden ook geregeld jongens aan de winch (scheepslier) tewerkgesteld. Zo kregen ze een grote verantwoordelijkheid die ze door hun jeugdige leeftijd nauwelijks konden dragen.

Met het KB van 20 november 1906 werd de kinderbeid in de haven aan banden gelegd. Jongens onder de 16 en meisjes onder de 21 mochten vanaf 1 januari 1907 niet meer aan de hefwerktuigen werken of aanwijzingen geven aan de kraanmannen. Ondanks deze bepalingen, bleven "te jonge knapen aan het werk". De toezichters van de patronale Algemeene Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen, onderdeel van de Fédération Maritime, die een oogje in het zeil hielden op de werkzaamheden van de eigen leden, maakten tussen 1908 en 1910 jaarlijks 84 tot 311 opmerkingen over deze problematiek. In meer dan de helft van de gevallen werd hieraan geen gevolg gegeven.⁽⁹⁾

Al bij al bleef de vrouwen- en kinderbeid aan de haven eerder beperkt. Van de meer dan 15.000 arbeiders die de Antwerpse arbeidsinspecteur tussen 1907 en 1913 aan de haven controleerde, waren er slechts 1000 vrouwen en een kleine 300 door de wet beschermde kinderen. In vergelijking met de rest van het district waarvoor de inspecteur bevoegd was, was dit een peulschil. Vrouwen en kinderen namen in de industrie ruim 11 % van de arbeidsplaatsen in (zie bijlage). We moeten er echter rekening mee houden dat de cijfers een vertekend beeld kunnen geven van de werkelijkheid. De arbeidsinspecteurs zagen niet alles en het is niet denkbeeldig dat te jonge werklieden voor de inspectie werden weggestoken. Aan de haven was dat wellicht niet zo moeilijk.

In de literatuur wordt vrouwen- en kinderbeid doorgaans in één adem genoemd en de wetgeving nam beide categorieën in dezelfde wetten op. Toch waren er aanzienlijke verschillen. De vrouwen werden voornamelijk gezien als concurrenten voor de oude en invalide dokwerkers en waren daarom niet welkom. De kinderen waren niet alleen goedkoop, maar ook gevaarlijk voor de havenarbeiders. De wetgever wilde trouwens vooral de vrouwen en kinderen zelf beschermen en niet de mannelijke arbeiders. De respectievelijke drijfveren van havenarbeiders en nationale overheid waren dus niet dezelfde, maar desondanks kwamen de wetten die de vrouwen- en kinderbeid regelden aan beider wensen tegemoet. Althans in theorie, want over de toepassing van de wetten valt nog heel wat te zeggen.

Het Publiek met grote P

Het zou verkeerd zijn te denken dat de wetgever geen belangstelling had voor veiligheid en gezondheid. Reeds in 1824 vaardigde het Nederlandse bewind een KB uit dat het arbeidsproces in de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke ondernemingen moest regelen. Vreemd genoeg ging het hier niet om een echte arbeidswet, aangezien het reglement niet was opgesteld om de arbeiders te beschermen. Het besluit had betrekking op "(...) de fabrieken en trafieken, en andere inrigtingen, die bij eene ongepaste daartelling, of verandering, klaarblijkelijk het Publiek met gevaar, schade of hinder kunnen bedreigen (...)". De wetgever wilde voornamelijk de omwonenden beschermen tegen geluidsoverlast, luchtvervuiling (lees: stank en stof), water- en bodemverontreiniging en brand- en explosiegevaar. Verschillende besluiten borduurden voort op het klaseringssysteem van 31 januari 1824. In 1849 werd de lijst met gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven aangevuld en opnieuw ingedeeld. Het KB van 1863 beperkte zich tot een administratieve hervorming. De bekommernis van de wetgever om de gezondheid van de lokale bevolking had soms nefaste gevolgen voor de arbeiders in de nijverheden. Zo gaf de Bestendige Deputatie leerlooier Bogaerts uit Kapellen in 1864 de opdracht alle ramen van zijn leerlooierij dicht te metselen om de stank niet over de straat te verspreiden. De gevolgen voor de arbeiders waren legio.⁽¹⁰⁾

In 1886 zag de wetgever eindelijk in dat de bestaande wetten niets deden voor de arbeiders in deze ondernemingen. Het *Rapport au Roi* bij het KB van 27 december 1886 geeft blijk van dit besef: "Il est reconnu aujourd'hui (...) 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 gevoegd met de veiligheids- en gezondheidsmaatregelen die de ondernemer voornemens was te treffen. 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 hun aanvraagdossiers. De wijze woorden uit het *Rapport au Roi* resulteerden in 1887 in een nieuw klassement voor de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven, waarbij de veiligheid en gezondheid van de arbeiders in rekening werden genomen.

Met het KB 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 KB was van toepassing in alle als gevaarlijk, ongezond of hinderlijk geklasseerde ondernemingen en verwees hiervoor naar de KB's van 29 januari 1863, 27 december 1886 en 31 mei 1887. De niet-geklasseerde ondernemingen bleven voorlopig buiten schot.

Foutje !?!

Met het KB van 21 september 1894 maakte de overheid een kapitale fout. Door de eerste beschermende arbeidsreglementering voort te bouwen op een reeks 'milieuwetten', haalde de regering twee doelgroepen door elkaar. Enkel de arbeiders uit industrieën die voor de buurtbewoners gevaar of overlast meebrachten, kregen wettelijke bescherming. De niet-geklasseerde nijverheden vielen uit de boot.

De havenarbeid was zo'n niet-geklasseerde nijverheidstak. Strikt genomen was de havenarbeid zelfs geen 'nijverheid', aangezien dokwerkers niets produceerden. Hinder of gevaar voor de buurtbewoners was er evenmin, voornamelijk bij gebrek aan buurtbewoners. Het lawaai van de machines, paarden en dokwerkers versmolt met dat van de drukke stad, en de stank van chemische producten, bedorven waar en gezouten huiden, bleef lokaal. Het besluit van 1894 zou voor de dokwerkers overigens weinig soelaas geboden hebben indien het wel werd toegepast op de haven. De meeste artikels behandelden specifieke fabrieksproblemen. Het woord 'werkhuizen' (*ateliers*) in de titel van het besluit, wijst erop dat de arbeid in openlucht niet de primaire bekommernis van de wetgever was. Met de KB's van 21 februari 1898 en 18 april 1898 werden er lichte wijzigingen aan het arbeidsreglement van 1894 aangebracht, maar de havenondernemingen bleven nog steeds buitenspel. Zelfs het KB 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.

Net voor de eeuwwisseling maakte de wetgever zijn fout goed. De wet van 2 juli 1899 stelde uitdrukkelijk 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 onder meer 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*".

Het arbeidsreglement van 21 september 1894 was onvolmaakt en de aanvullingen en lichte wijzigingen konden de grote problemen niet oplossen. In 1905 stemde het parlement een volledig nieuwe wet 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* (Veiligheidswet) was wel van toepassing op de havenarbeid. 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."

Voor de arbeiders in nagenoeg alle industrieën was deze wet een verademing, maar voor de dokwerkers veranderde er niets. Het werd de ondernemers verboden hun arbeiders in "*doorgaans vochtige vertrekken*" te laten werken. Zolang het niet regende, genoten de dokwerkers van deze luxe, maar het Belgische weer is beslist 'doorgaans vochtig' te noemen. Bovendien moesten de vertrekken behoorlijk verwarmd zijn in de winter en niet te heet in de zomer. Ook dit was afhankelijk van de wispelturige weer-

goden, die echter geen rekening hielden met de verordeningen van de Belgische wetgever. In 1906, het jaar waarop de Veiligheidswet in werking trad, bezweek een dokwerker aan de gevolgen van een zonnesteek en tijdens de laatste week van 1908 werd een gemiddelde temperatuur vastgesteld van -5°C. De grootste aandacht van de 59 artikels tellende wet ging naar de bescherming van de arbeiders tegen machines. Van de 15 artikels die het machinevraagstuk regelden, waren er slechts 3 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.*" Het was de werklieden verboden onder de hangende vrachten te gaan of te staan indien het niet nodig was. Gezien het drukke luchtverkeer van goederen aan de haven, was dit echter onvermijdelijk. Kortom, de dokwerkers bleven voorlopig letterlijk en figuurlijk in de kou staan.

Verzekering tegen arbeidsongevallen

Bij gebrek aan een degelijke wetgeving terzake bleven ongevallen deel uitmaken van het dagelijkse leven aan de haven. Zelfs de dokwerkers beschouwden ongevallen als inherent aan hun werk. Er was geen ontsnappen aan en niemand kon er wat aan doen. Maar wat moest er gebeuren met het legertje oudgedienden dat kreupel of verminkt zijn dagen in de werkloosheid moest slijten? Of met de wezen en weduwen van de tientallen dokwerkers die jaarlijks het leven lieten tijdens het werk? Om te beletten dat slachtoffers van arbeidsongevallen al te veel in de armenzorg terecht kwamen, was een verplichte ongevallenverzekering even noodzakelijk als veiligheidsmaatregelen. In de 19e eeuw konden de arbeiders zich beroepen op allerlei privé-initiatieven. In ruil voor een maandelijkse bijdrage genoten de leden van een uitkering in geval van ziekte, ouderdom en werkloosheid. De specifieke arbeidsongevallenkassen vormden slechts één afdeling van de beroeps- of vakverenigingen en hadden bijna zonder uitzondering met liquiditeitsproblemen te kampen. Bij gebrek aan een behoorlijke wettelijke regeling waren de kassen inefficiënt en de beheerders vaak corrupt.

In plaats van de 25e verjaardag van zijn troonsbestijging uitbundig te vieren, schonk koning Leopold II het bedrag dat voor deze gelegenheid opzij was gezet aan de slachtoffers van arbeidsongevallen. Met een startkapitaal van zo'n twee miljoen Belgische frank werd bij wet (21 juli 1890) het Fonds van voorzorg en onderstand ten bate der slachtoffers van ongevallen bij den arbeid opgericht. Dit geld kon als vergoeding aan de slachtoffers worden uitgekeerd of besteed aan de promotie van de verzekering tegen arbeidsongevallen. De ongevallenkas was een initiatief dat volledig paste in het oude paternalistische systeem. Maar liefdadigheid, hoe lovenswaardig ook, loste de structurele problemen niet op.

Tot de eeuwwisseling wees het gros van de parlementsleden op de individuele verantwoordelijkheid van werkgevers en werknemers om arbeidsongevallen te vermijden. De enige rechtsregels waar slachtoffers zich op konden beroepen, waren de



Dokwerkers laden een lichter aan de kade. Via de smalle loopplanken brengen ze het klaarstaande zakkengoed aan boord. Een man met een stootkar wacht op lading, 1897 (© Stadsarchief Antwerpen)

artikels 1382-1386 van het *Burgerlijk Wetboek*. Wie brokken maakte, moest brokken lijmen (i.c. de schade vergoeden) en de werkgever was verantwoordelijk voor zijn werknemers. Het grote probleem was echter dat de getroffen arbeider de schuld van zijn baas moest aantonen om aanspraak te kunnen maken op een vergoeding. In de praktijk was dat nauwelijks mogelijk.

Om dit hiaat op te vullen, velde het Hof van Cassatie op 8 januari 1886 een arrest over de invoering van het arbeidscontract. Hierbij werd de schuldvraag aan de kant geschoven. De werkgever moest niet alleen betalen omdat het zijn schuld was dat arbeiders verongelukten, maar ook omdat hij zijn arbeiders 's avonds gezond en wel moest afleveren. Ondanks deze lichte verschuiving bleef het arbeidscontract een individuele zaak tussen werkgever en werknemer. De grote omschakeling kwam er door de introductie van de notie 'beroepsrisico'. Arbeidsongevallen zijn eigen aan het gejaagde industriële milieu. Zelfs zware fouten van de arbeiders kunnen nauwelijks vermeden worden. Jo Deforme spreekt in dit opzicht van 'sociaal holisme': niet het individu, maar het ongrijpbare functioneren van de maatschappij is de oorzaak van de talloze ongevallen.⁽¹¹⁾

De *Wet op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen van 24 december 1903* (Ongevallenwet) was symptomatisch voor deze mentaliteitswijziging. Hij onthief de arbeiders van de verplichting de schuld van hun baas te bewijzen. Bovendien

moesten de geneeskundige kosten om het slachtoffer weer op te lappen, 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. 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 werkmans het leven liet als gevolg van het ongeval, ontving zijn gezin hiervoor jaarlijks de helft van het doorsneejaarloon.

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.

Hoewel deze wet impliciet ook voor de dokwerkers gold, zorgde de laatstgenoemde regeling voor de nodige problemen. Dokwerkers hadden geen vaste werkgever en verdienden niet elke dag hetzelfde loon. Niet alleen de bazen beleden een zuiver economisch liberalisme, ook de dokwerkers voelden zich vrij in het bepalen van hun arbeid. De losse dokwerkers waren niet verplicht elke dag hun diensten aan te bieden of bleven werkloos op de 'luijen hoek' achter. Uiterst zelden schreven dokwerkers op wat ze dagelijks verdienden, waardoor de verzekeringsmaatschappijen nergens houvast aan 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. Ondanks de nobele doelstellingen rees er heel wat verzet tegen de introductie van de loonboeken. De dokwerkers voelden zich gekrenkt omdat ze hierdoor een deel van hun vrijheid verloren zagen gaan nu hun vrouwen zouden weten hoeveel ze hadden verdiend. In 1914 was het probleem nog steeds niet opgelost en vroeg het Landelijk Verbond der Kristene Dokwerkersbonden om de bazen te verplichten een loonbewijs af te geven.

Ondanks de aanvullende KB's 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 onrechtvaardig wordt gehandeld."⁽¹²⁾ De eigenheid van de havenarbeid speelde de dokwerkers opnieuw parten bij de toepassing ervan. Enkel een echte dokwerkerswet kon in deze situatie verbetering brengen.

'Bouleverser des habitudes': de arbeidsinspectie

Parallel met de voortschrijdende arbeidswetgeving, ontwikkelde de wetgever controleorganen die de naleving en efficiëntie van de wetten moesten onderzoeken. De eerste inspectie werd op 3 september 1855 opgericht bij ministerieel besluit en was belast met de controle op de wet van 12 november 1849 aangaande de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven. Aanvankelijk moest de inspectiedienst hoofdza-

kelijk exploitatievergunningen afleveren, maar na verloop van tijd groeide hij uit tot de eerste Belgische arbeidsinspectie.⁽¹³⁾

De wet van 5 mei 1888 reorganiseerde de inspectiedienst. De reeds aangestelde inspecteurs die belast 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. Het KB van 10 juli 1889 regelde de verdere organisatie van deze inspectiedienst. 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.

De wetten op de vrouwen- en kinderarbeid die sinds 13 december 1889 in gang vonden, moesten eveneens aan een controle worden onderworpen. De bevoegdheid van de door de regering aangeduide ambtenaren zou bij KB worden geregeld. Dat gebeurde in 1891 met het *Arrêté 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 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.”

Met het KB van 21 september 1894 werden de inspectiediensten gedeeltelijk samengevoegd en gereorganiseerd. 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. 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. In het KB van 12 april 1895 werden heel nauwkeurig de taken van de Arbeidsdienst opgesomd. De ambtenaren moesten niet alleen gegevens verzamelen over het aantal arbeiders, hun gezondheid, de levenskosten enz., 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 maandelijkse *Arbeidsblad*. Op 22 oktober 1895 werd onder de vleugels van de Arbeidsdienst een nieuwe Inspection du Travail gecreëerd die een groot deel van de taken van de reeds bestaande inspecties overnam.

Over de werking van deze Arbeidsinspectie zijn we goed ingelicht. De verslagen van de inspecteurs werden gepubliceerd in de *Rapports Annuels de l'inspection du travail*. Ze zijn een goudmijn voor het onderzoek naar de arbeidsomstandigheden. De inspec-

teurs 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 heel België. Het land werd opgedeeld in twaalf districten en per district 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 uitstrekte van Antwerpen over Mechelen en Turnhout tot Maaseik. M.P. Ver Eecke was vanaf de oprichting tot het interbellum hoofdinspecteur van dit grote district. Hij was een gedreven man en schrok er niet voor terug de onvolmaakte wetgeving te bekritisieren. Over de bescherming van de arbeiders schreef hij in zijn eerste jaarverslag: “Rien n'a été plus négligé jusqu'ici dans tous les établissements industriels.”⁽¹⁴⁾ In datzelfde verslag merkte hij op dat het KB van 21 september 1894 enkel geldig was voor de als gevaarlijk, ongezond en hinderlijk geklasseerde ondernemingen en de andere fabrieken en werkplaatsen ongemoeid liet. De Ongevallenwet van 30 maart 1905 beschouwde hij als een persoonlijke overwinning, want na tien jaar konden nu ook de arbeiders in niet-geklasseerde ondernemingen van de inspectie genieten.⁽¹⁵⁾ De havenarbeiders moesten echter nog een jaar geduld oefenen, want vóór 1907 werden er geen havenondernemingen bezocht.⁽¹⁶⁾ Enkel wanneer een havenarbeider het leven liet door een werkonzeval, begaf de inspecteur zich naar de haven om een onderzoek in te stellen naar de oorzaken van het ongeluk.

‘Un énorme surcroît de besogne administrative’: aangifte van arbeidsongevallen

Om een zicht te krijgen op de frequentie en de oorzaken van de gebeurlijke ongevallen, had de wetgever de uitbaters van geklasseerde ondernemingen sinds 1894 verplicht alle ernstige arbeidsongevallen aan de bevoegde inspecteur te melden. De Ongevallenwet van 24 december 1903 breidde dit uit tot nagenoeg alle andere industrietakken.

De praktische uitwerking van de ongevallenaangifte werd geregeld door het KB van 20 december 1904. Voortaan moesten alle ongevallen die een werkonbekwaamheid van minstens één dag tot gevolg hadden 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.

Voor één keer liepen de dokwerkers geen achterstand op in vergelijking met andere niet-geklasseerde bedrijven. Vanaf 1905, het jaar waarin het KB van 20 december 1904 in werking trad, werden havenongevallen aan de arbeidsinspectie gerapporteerd, zo 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.

Het KB van 20 november 1906

De welbespraakte, socialistische volksvertegenwoordiger Edward Anseele wijdde in 1899 een toespraak over de Belgische 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.⁽¹⁷⁾ Vier jaar later werd bij KB een onderzoekscommissie ingesteld die moest nagaan welke maatregelen er konden genomen worden om de havenarbeid te beveiligen. De commissieleden namen de situatie aan de Antwerpse haven 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 verdere 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.⁽¹⁸⁾ De resultaten van het onderzoek werden in 1905 voorgelegd aan de minister van Industrie en Arbeid.

Op 20 november 1906 was het dan zover. Het *Koninklijk Besluit tot vaststelling der bijzondere maatregelen, welke dienen nageleefd in de ondernemingen voor het laden, lossen, herstellen en onderhouden der schepen* (Havenreglement) werd ondertekend en trad op de eerste dag van 1907 in werking. 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' (het plaatsen van loopbruggen tussen het schip en de kade), de werking van hefwerktuigen, de bescherming 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 WO I bleef de wetgeving op de havenarbeid nagenoeg onveranderd.

In de literatuur wordt het Havenreglement van 1906 praktisch verwaarloosd. Van Isacker besteedde nauwelijks aandacht aan het besluit, aangezien deze "indrukwekkende reeks veiligheidsmaatregelen (...) een dode letter bleef".⁽¹⁹⁾ Door de nalatigheid van de bazen en de gebrekkige controle op de naleving van de arbeidswetten, was het effect van het Havenreglement aanvankelijk niet erg groot. 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



Dokwerkers brengen kisten, die door collega's uit het ruim van een zeilschip worden gehesen, via een loopplank naar de kaai. Een natiebaas of een kaai meester kijkt nauwlettend toe, 1900
(© Stadsarchief Antwerpen)

konden zij rekenen op dezelfde bescherming als hun collega's uit andere nijverheidstakken. De wetgever maakte duidelijk dat de bestaande arbeidswetten ook aan de haven golden en de arbeidsinspectie moest daarop toezien. Natuurlijk kon het besluit de arbeidsomstandigheden niet als een deus ex machina verbeteren, maar door het toezicht ervan in handen te leggen van de arbeidsinspectie, kwam er eindelijk controle op het arbeidsproces.

In januari 1907 had de arbeidsinspectie de handen vol met het verspreiden van de integrale tekst van het KB onder de betrokken ondernemers, arbeiders en hun syndicaten en verenigingen. De eerste weken gingen volledig op aan het bekendmaken van de voorschriften, zodat pas in februari met de effectieve controle van de havenbedrijven kon worden gestart. 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. Tijdens de rest van het jaar legde de arbeidsinspectie meer dan vierhonderd bezoeken af om de naleving van het havenreglement te controleren. De inspectie verifieerde meteen ook de andere arbeidsreglementen waarvoor ze bevoegd was, met name de wetten op de vrouwen- en kinderarbeid.

heid, de gezondheid en veiligheid, het arbeidsloon, de werkplaatsreglementen en de zondagsrust.⁽²⁰⁾ De eerste maanden controleerden de inspecteurs alle genoemde wetten in alle bezochte bedrijven. Vanaf juni 1907 gingen ze selectiever tewerk. Naast het Havenreglement werd voornamelijk de uitvoering van de wetten op de vrouwen- en kinderarbeid nagegaan.

Terwijl de arbeidsinspectie de haven in 1906 nog verwaarloosde, werd ze in 1907 tot hoofdprioriteit gebombardeerd. “*Son exécution*”, zo schreef inspecteur Ver Eecke in een bespreking over het bewuste besluit van 20 november 1906, “*a absorbé la majeure partie de notre activité au cours de cette année.*”⁽²¹⁾ Van het 43 pagina’s tellende jaarverslag van de Antwerpse inspecteur waren er 16 uitsluitend gewijd aan de havenarbeid, aangevuld met talrijke illustraties.

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. In 1910 telde *De Dokwerker* twee ‘arbeidsopzichters’ aan de haven.⁽²²⁾ Veel te weinig, vond de redactie van het blad en aan de vooravond van WO I 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.*”⁽²³⁾

Het gezag van de toezichters was evenmin verstrekkend. Volgens het KB van 22 oktober 1895 dat de bevoegdheid van de inspectiedienst vastlegde, moesten de toezichters “*zonder de palen hunner bevoegdheid te buiten te gaan*”, de “*nijverheidsgestichten*” bezoeken, allerhande verslagen opstellen en overtredingen “*aanstippen*”. De voornaamste doelstelling van de inspectie bestond erin “*de uitwerksels der wetgeving op het werk vast te stellen, alsmede de noodige hervormingen te bestudeeren*”. Over het sanctioneren van nalatige ondernemers werd niets gezegd.

Conclusie

Gedurende het grootste deel van de 19e eeuw schoof de federale overheid de regeling van het arbeidsrisico van zich af. Gezondheid werd trouwens als een gemeentelijke aangelegenheid aanzien en de liberale en katholieke bourgeoisie stond huiverig tegenover de minste inmenging in het sociaaleconomische systeem. Na de nodige rellen, arbeidersopstanden, stakingen en andere incidenten, symbolisch samengevat in de staking van 1886, begon de overheid tegen het einde van de 19e eeuw in te zien dat enkele corrigerende maatregelen wenselijk, zometer noodzakelijk waren voor de sociale vrede in het land. Met de eerste arbeidswetten probeerde de wetgever de arbeiders te beschermen tegen de dictatoriale willekeur van de patroons. Deze sociale wetten getuigen van de onbeholpenheid van de wetgever op dit nieuwe domein van het recht. Niet alleen vergaten de parlementariërs een onderscheid te maken tussen publiek en

arbeiders, ze zagen bovendien een van de grootste en voornaamste beroepscategorieën over het hoofd: de havenarbeiders.

Met het KB van 20 november 1906 kwam er verandering in de situatie van regeleloosheid en anarchie aan de haven. De toepassing van de wetten werd voortaan ook aan de haven gecontroleerd. Hoewel sommige havenondernemers heftig protesteerden tegen deze inmenging van overheidswege, konden zij niet meer om de reglementen heen. De eerste vervolgde ondernemer bevocht zelfs de wettelijkheid van het KB, maar verloor het pleit.⁽²⁴⁾ De Algemeene Beroepsvereniging van de Fédération Maritime stond pal achter het besluit en nam zelfs maatregelen om de veiligheid van sommige categorieën havenarbeiders te verbeteren. Op 15 maart 1908 werd zelfs een interne toezichtcommissie ingesteld, die de leden van de Fédération Maritime op de naleving van het KB moest controleren. Helaas bleef de bevoegdheid van de toezichters beperkt. Ze stonden voornamelijk in voor het verstrekken van veiligheidsinstructies en konden nalatige werkgevers enkel op de vingers tikken.⁽²⁵⁾

Zonder dit artikel zou de honderdste verjaardag van de erkenning van de rechten van de Belgische dokwerkers onopgemerkt voorbijgaan. Ook deze bijdrage is niet meer dan een bescheiden hulding van een Havenreglement dat in wezen niet zoveel veranderde voor de arbeiders uit die tijd. Niemand stond er trouwens om te springen, de bazen niet, maar ook de arbeiders hadden er niet echt om gevraagd. Zij waren immers bereid heel wat risico's te lopen, zolang het maar opbracht. De wet kon de arbeiders wel beschermen tegen flagrante misbruiken, maar de losse arbeiders moesten gehoorzamen aan de aloude willekeur van de bazen om hun schamele werkzekerheid niet in gevaar te brengen. Bovendien waren de dokwerkers zelf niet geneigd zich aan de regeltjes te houden. De arbeiders die in ‘entreprise’ werkten hadden lak aan hinderlijke en tijdrovende veiligheidsvoorschriften aangezien hun loon afhankelijk was van het geleverde werk. Het belang van het besluit van 1906 schuilt echter in de mentaliteitswijziging waar het toe bijdroeg. Arbeiders, en uitdrukkelijk ook havenarbeiders, hebben recht op bescherming.

Na WO I konden de patroons niet meer om de arbeiders heen. Terwijl de werkgevers noodgedwongen aan tafel zaten met vakbondsafgevaardigden, werkte de wetgever voort aan de uitbouw van de arbeidswetgeving. Tijdens het interbellum werden tal van arbeidswetten bijgeschaafd en verbeterd. In 1921 schrapte het parlement artikel 310 van het *Strafwetboek*, waardoor de vrijheid van vereniging werd gegarandeerd.⁽²⁶⁾ Nog geen maand later werd de arbeidsduur beperkt tot 8 uur per dag en werd de 48 urenweek ingevoerd. Op 24 juli 1927 keurde de Kamer een wet op de beroepsziekten goed. Bovendien bouwde de overheid de sociale zekerheid verder uit. De verzekering tegen de oude dag, tegen ziekte en invaliditeit en tegen werkloosheid werd gereguleerd en sinds 1944 - het geboortjaar van de sociale zekerheid - ook verplicht voor alle arbeiders.

BIJLAGE 1

Niet-exhaustieve lijst van wetten en besluiten

KB 31 januari 1824 (*Journal officiel*, 20 februari 1824) *Besluit rakende de vergunningen ter oprichting van sommige fabrieken en trafieken.*

KB 12 november 1849 (*Belgisch Staatsblad*, 13 november 1849) *Police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes.*

KB 29 januari 1863 (*Belgisch Staatsblad*, 30 januari 1863) *Révision et simplification des dispositions concernant la police des établissements dangereux et insalubres.*

KB 28 april 1884 (*Belgisch Staatsblad*, 3 mei 1884) *Ministère de l'intérieur. Mines.*

KB 15 april 1886 (*Belgisch Staatsblad*, 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"].*

KB 27 december 1886 (*Belgisch Staatsblad*, 28 december 1886) *Police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes - salubrité interieure des ateliers.*

KB 31 mei 1887 (*Belgisch Staatsblad*, 15 juni 1887) *Police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes. – Nouveau classement. – Mesures de simplification. – Salubrité intérieure des ateliers.*

Wet 5 mei 1888 (*Belgisch Staatsblad*, 13 mei 1888) *Loi relative à l'inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes, et à la surveillance des machines et chaudières à vapeur.*

KB 10 juli 1889 (*Belgisch Staatsblad*, 14 juli 1889) *Établissements dangereux, insalubres ou incommodes. Organisation de la surveillance. – Comité technique.*

Wet 13 december 1889 (*Belgisch Staatsblad*, 22 december 1889) *Wet betreffende den arbeid van vrouwen, jongelingen en kinderen in de nijverheidsgestichten.*

Wet 21 juli 1890 (*Belgisch Staatsblad*, 22 juli 1890) *Wet instellende een Fonds van voorzorg en onderstand ten bate der slachtoffers van ongevallen bij den arbeid.*

KB 6 november 1891 (*Belgisch Staatsblad*, 8 november 1891) *Arrêté 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.*

KB 26 december 1892 (*Belgisch Staatsblad*, 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.*

KB 21 september 1894 (*Belgisch Staatsblad*, 28 september 1894) *Reglement betreffende de gezondheid der werkhuizen en bescherming der werklieden tegen de ongevallen van het werk.*

KB 21 september 1894 (*Belgisch Staatsblad*, 28 september 1894) *Herinrichting van het toezicht van het werk en van den bewakingsdienst der ogevaarlijke (sic), ngezonde (sic) of hinderlijke gestichten.*

KB 12 november 1894 (*Belgisch Staatsblad*, 17 november 1894) *Ministerie van landbouw, nijverheid en openbare werken [oprichting Arbeidsdienst].*

KB 12 april 1895 (*Belgisch Staatsblad*, 27 april 1895) *Inrichting van den arbeidsdienst.*

KB 22 oktober 1895 (*Belgisch Staatsblad*, 6 november 1895) *Koninklijk besluit betreffende het Arbeidstoezicht en de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke gestichten.*

KB 21 februari 1898 (*Belgisch Staatsblad*, 26 februari 1898) *Arbeidstoezicht.*

KB 18 april 1898 (*Belgisch Staatsblad*, 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.*

KB 3 oktober 1898 (*Belgisch Staatsblad*, 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 (*Belgisch Staatsblad*, 12 juli 1899) *Wet betreffende de veiligheid en de gezondheid der werklieden, die in nijverheids- en handelondernemingen arbeiden.*

Wet 24 december 1903 (*Belgisch Staatsblad*, 28 december 1903) *Wet op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen (Ongevallenwet)*

KB 10 januari 1904 (*Belgisch Staatsblad*, 18 januari 1904) *Koninklijk besluit tot instelling der commissie voor de arbeidsongevallen.*

KB 29 augustus 1904 (*Belgisch Staatsblad*, 31 augustus 1904) *Koninklijk besluit houdende algemeene verordening op de verzekering tegen arbeidsongevallen.*

KB 30 augustus 1904 (*Belgisch Staatsblad*, 31 augustus 1904) *Koninklijk besluit tot vaststelling van het tarief, bij artikel 5, lid 3, der wet van 21 December 1903.*

KB 20 december 1904 (*Belgisch Staatsblad*, 28 december 1904) *Koninklijk besluit tot regeling der aangiften van arbeidsongevallen.*

Wet 30 maart 1905 (*Belgisch Staatsblad*, 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 handelondernemingen, onderworpen aan de wet van 24 December 1903 (Veiligheidswet).*

KB 20 november 1906 (*Belgisch Staatsblad*, 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).*

KB 7 september 1910 (*Belgisch Staatsblad*, 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 (*Belgisch Staatsblad*, 12 augustus 1927) *Wet betreffende schadeloosstelling in zake beroepsziekten.*

Beschermden arbeiders in havenbedrijven (Rapports Annuels 1907-1913)									
Jaar	bezochte bedrijven	aangetroffen arbeiders	beschermden arbeiders					vrouwen > 21	totaal beschermden
			jongens 12-14	jongens 14-16	meisjes 12-14	meisjes 14-16	meisjes 16-21		
1907	400	19845	30		26			183	56
1908	299	16131	13			20		200	33
1909	412	23034	14			14		146	28
1910	343	19938	5	8	5	5	6	136	29
1911	356	17030	geen gegevens beschikbaar					104	geen gegevens
1912	558	24608	10	21	5	21	12	128	69
1913	793	35344	16	14	17	23	13	167	83
Totaal	3161	155930						1064	298

Beschermden arbeiders in district Antwerpen (Rapports Annuels 1907-1913)										
Jaar	bezochte bedrijven	aangetroffen arbeiders	beschermden arbeiders					vrouwen > 21	totaal beschermden	
			jongens 12-14	jongens 14-16	meisjes 12-14	meisjes 14-16	meisjes 16-21			
1907	2342	73830	3291		1689			3768	3254	8748
1908	2304	68440	2934		1552			3368	3417	7854
1909	2436	75542	2887		1923			4296	4055	9106
1910	2367	73720	3300		1654			3735	2519	8689
1911	2408	76740	4402		2037			4210	2575	10649
1912	3238	88437	4165		2128			4956	2469	11249
1913	3831	102492	4339		2296			5109	3453	11744
Totaal	18926	559201	25318		13279			29442	21742	68039

Dit artikel is gebaseerd op mijn licentiaatsverhandeling en is een vervolg op het eerder verschenen artikel Het slagveld van den arbeid. Arbeidsrisico in de haven van Antwerpen rond 1900. In: *Brood & Rozen. Tijdschrift voor de Geschiedenis van Sociale Bewegingen*, 2005/2.

- (1) *Rapports Annuels 1907*, p. 148.
- (2) G. VANTHEMSCHÉ, *La sécurité sociale. Les origines du système belge. Le présent face à son passé*, Bruxelles, 1994, p. 38.
- (3) J. DEFERME, De schuld van het toeval. De Belgische Wet op de arbeidsongevallen (1903) als breekpunt in het parlementaire sociale denken. In: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, 27(2001), p. 52; J. DEFERME, Geen woorden maar daden. Politieke cultuur en sociale verantwoordelijkheid in het België van 1886. In: *BTNG*, XXXI(2000), p. 131-171.
- (4) In tegenstelling tot wat Chlepner laat uitschijnen, regelt het besluit verschillende aspecten van de mijnarbeid. Slechts 1 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. B.-S. CHLEPNER, *Cent ans d'histoire*, p. 97-107; KB 28 april 1884, *Belgisch Staatsblad*, 3 mei 1884.
- (5) Dit zijn de arbeiders die door de wet van 13 december 1889 worden beschermd. Zie: wet 13 december 1889, *Belgisch Staatsblad*, 22 januari 1889.
- (6) J. DEFERME, Debatteren over pijnstillers. De arbeidswetgeving in het parlement. In: L. NYS e.a. (ed.), *De zieke natie. Over medicalisering van de samenleving 1860-1914*, Groningen, 2002, p. 245.
- (7) N. WINKELER, *Grievens*, p. 20-22; *De Havenarbeider*, (maart 1914)1, p. 6; *De Dokwerker*, (1 juni 1907)1, p. 3.
- (8) N. WINKELER, *Grievens*, p. 15.
- (9) Zie voor deze cijfers de tabellen onder de titel *Toezicht van den arbeid onzer leden aan de Haven*. In: *Algemeene Beroepsvereniging. Verslag 1908-1910*.
- (10) Antwerpen, Provinciebestuur, Vergunningsplichtige Inrichtingen, VI Kapellen (1861-1942), dossier 2.
- (11) J. DEFERME, De schuld van het toeval [...], p. 70.
- (12) *De Havenarbeider*, (maart 1914)1, p. 7-8.
- (13) K. VELLE, De centrale gezondheidsadministratie in België vóór de oprichting van het eerste ministerie van volksgezondheid (1849-1936). In: *BTNG*, XXI(1990), p. 175-176.
- (14) *Rapports Annuels 1895*. Tome premier, p. 20-21; *Rapports Annuels 1895*. Tome second, p. 35.
- (15) *Rapports Annuels 1906*, p. 113.
- (16) 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*.
- (17) K. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker 1830-1940*, Antwerpen, 1963, p. 84.
- (18) *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)*, Bruxelles, 1905, p. 1-2.
- (19) K. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker [...]*, p. 88.
- (20) *Arbeidsblad*, 15/06/1907.
- (21) *Rapports Annuels 1907*, p. 148.
- (22) *De Dokwerker*, (15 juni 1910)2, p. 2-3.
- (23) *De Havenarbeider*, (maart 1914)1, p. 7.
- (24) *Rapports Annuels 1907*, p. 149.
- (25) *Algemeene Beroepsvereniging ter Bescherming van den Arbeid aan de Haven van Antwerpen (wettig erkende Beroepsvereniging). Verslag van het Komitee – Union Générale pour la Protection du Travail au Port d'Anvers (Union professionnelle Reconnue). Rapport du Comité*, 1908, p. 4.
- (26) Dit gebeurde door twee wetten, die allebei dateren van 24 mei 1921. T. LUYKX & M. PLATEL, *Politieke geschiedenis van België van 1789 tot 1944*, Antwerpen, 1985, p. 305.