

**“Het slagveld van den arbeid”.  
Arbeidsrisico in de haven van Antwerpen  
rond 1900**

---

Joris Van Elsen, licentiaat geschiedenis KU Leuven

*“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.”*

*Dit citaat uit De Doolaar en de Weidsche Stad van Lode Baekelmans vat treffend samen wat ik in dit artikel over de Antwerpse havenarbeiders rond 1900 wil illustreren. Deze bijdrage is een essay over vallen en opstaan, over vuile boter en rotte vis, over patatten met ajuinsaus en boterhammen met margarine, over kameraadschap en solidariteit, over stoerdoenerij en roekeloosheid, over drinken en slapen, over tandpijn en kippenvlees, maar bovenal over dokwerkers die er alles aan deden om het hoofd boven water te houden in een tijd die niet geschikt was voor mensen met een zwak hart.*

De dokwerkers waren de buitenbeentjes onder de 19e-eeuwse arbeiders. Ze zaten niet opgesloten in ruimtes vol daverende machines, werden niet lastig gevallen door bemoeizieke bazen die het volledige arbeidsproces dicteerden en konden dagelijks hun werkgever kiezen. Dit kiezen moet wel met een korreltje zout genomen worden, want

---

*De dokwerkers waren de buitenbeentjes onder de 19e-eeuwse arbeiders*

net zoals de dokwerkers hun werkgevers kozen, beslisten diezelfde werkgevers welke arbeiders ze namen. Om aangeworven te worden moesten de dokwerkers zich 's morgens naar een van de talrijke aanwervingsplaatsen - meestal in een herberg of in de openlucht - begeven waar ze de aandacht van de forelieden moesten zien te trekken. Werkwilligen die niet werden aangenomen konden hun geluk elders gaan beproeven of dropen af naar de Luien Hoek (tussen het Bonapartedok en Willemdok) in afwachting van een volgende aanwerving.<sup>(1)</sup> Het grote probleem met dit systeem van casual labour schuilt in de omvang van het contingent. Hoeveel dokwerkers er rond 1900 precies rondliepen in Antwerpen, is niet geweten. Het waren er ongetwijfeld veel, maar in de bronnen en de literatuur wordt er met cijfers gegoocheld, de ramingen lopen uiteen van 10.000 tot 30.000 man. Natuurlijk is er eerst de vraag wat we onder dokwerkers verstaan. Zijn het de arbeiders die zich alleen toelegden op de havenarbeid, of rekenen we de gelegenheidsarbeiders (schilders, bouwvakkers, boeren) die tijdelijk zonder werk zaten en naar de haven trokken erbij? Eigenlijk bestond er geen contingent in de strikte zin. De arbeid aan de haven was vrij voor iedereen die er wenste te werken.<sup>(2)</sup> In het dode seizoen zakten vele plattelandarbeiders af naar de haven om er een graantje mee te pikken. Dit was geen goede zaak voor de doorgewinterde dokwerkers die hierdoor de concurrentie zagen groeien.

Het is allerminst verwonderlijk dat zoveel arbeiders hun heil aan de haven zochten. De dokwerkers verdienden per uur meer dan eender welke andere industriearbeider. Hun jaarloon viel dan weer erg laag uit wegens de lange periodes van technische werkloosheid door gebrek aan trafiek. Aan de haven was het met een beetje doorzettingsvermogen mogelijk op enkele dagen het equivalent van een normaal weekloon te verdienen. Dit hogere loon kregen de dokwerkers echter niet voor niets. Werken aan de haven was levensgevaarlijk, zoiets als Russische roulette. Jaarlijks kreeg een op de tien dokwerkers een ongeval. Sommigen kwamen er met de schrik vanaf, anderen konden het niet meer navertellen. Volgens de statistieken van de arbeidsinspectie overleden maandelijks gemiddeld twee arbeiders tijdens hun werk. In werkelijkheid lag het aantal wellicht een stuk hoger.

### De risico's van 't vak

De zwaartekracht was veruit de grootste bedreiging voor de dokwerkers. Tijdens het laden en lossen van goederen werden allerlei vrachten in hoog tempo over de hoofden heen getransporteerd. Bij de minste windstoot of verkeerde beweging van de kraanman konden onzorgvuldig bevestigde lasten uit hun lengen (stevige lussen of kettingen waaraan de goederen werden vastgemaakt) schuiven. Losse onderdelen van een vracht vielen steevast naar beneden, net zoals losgeraakte bouten en moeren van de hefwerk-

tuigen. Stapels goederen bezweken onder hun eigen gewicht en het kwam zelfs voor dat een te zwaar beladen kraan, kraanman inclusief, op de kade te pletter sloeg. Maar ook de arbeiders zelf vielen geregeld naar beneden en kwamen terecht in de scheepsruimen, op de kade of in het water. Wie het geluk had zijn nek of ruggengraat niet op de kasseien of op een scheepsbodem te breken, kwam terecht in de Schelde. De stroming deed de drenkelingen afdrijven vooraleer hulp kon worden geboden. Jaarlijks verdronken tientallen dokwerkers tijdens hun werk.<sup>(3)</sup>

Alles wat maar enigszins bewoog aan de haven was een potentieel gevaar. Slingerende lasten, bewegende machineonderdelen, rijdende voertuigen, op hol geslagen paarden, werkende dokwerkers en noem maar op. De commissie die in 1903 belast werd met het onderzoek naar de veiligheidsmaatregelen aan de haven, stelde aan de hand van 414 ongevallen een lijst op van de meest voorkomende oorzaken; ze is echter onvolledig en door de geringe steekproef enigszins vertekend.<sup>(4)</sup>

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 %

Tachtig procent van de arbeidsongevallen resulteerde in kneuzingen en (open) wonden. Breuken van zowat alle botten en beenderen, inclusief schedel, kwamen op de tweede plaats, gevolgd door onder meer verstikking door verdrinking en brandwonden. Relatief kleine, vuile wonden konden tetanus veroorzaken en zo met enige vertraging dodelijk zijn. In 1906 bezweek een havenarbeider aan een zonnesteek, anderen kwamen op een wel heel ongewone manier aan hun einde. Zo stierf in 1912 een invalide winchman nadat hij met zijn houten been per ongeluk tegen de afsluitklep van een stoomlier stootte. De machine trad ongewild in werking en de kleren van de man kwamen vast te zitten tussen de kabel en de trommel van de lier. De ongelukkige werd aan zijn hemd naar voor getrokken en overleed aan een schedelbreuk. In datzelfde jaar overleed een dokwerker ten gevolge van complicaties die waren opgetreden bij een relatief kleine verwonding aan zijn hand. Toen de geneesheer de man meedeelde dat zijn hand moest geamputeerd worden, stierf hij van emotie.<sup>(5)</sup>

## **Wetten, besluiten en reglementen:**

### **“Waarom ze niet gemaakt in geval ze niet bestaan?”**

Geen haan kraaide naar de schrijnende arbeidsomstandigheden in de Antwerpse haven. Van de overheid moesten de dokwerkers niet veel verwachten. Tegen het einde van de 19e eeuw bereikte een golf van sociale gevoeligheid de wetgever. Met het koninklijk besluit (KB) van 21 september 1894 kregen de fabrieksarbeiders een *Reglement betreffende de gezondheid der werkhuizen en bescherming der werklieden tegen de ongevallen van het werk*. Het woord ‘werkhuisen’ (‘ateliers’ in het Frans) was er echter teveel aan en zorgde ervoor dat het reglement niet van toepassing was op de havenarbeid. Antwerpen lag trouwens in een noordelijke uithoek van België en ondanks het economische belang van de haven had een groot deel van de parlementairen en regeringsleiders niets verloren in de Scheldestad. Toen de welbespraakte, socialistische volksvertegenwoordiger Edward Anseele in 1899 in de Kamer een pleidooi hield om ook de havenarbeid wettelijk te reglementeren, hadden veel kamerleden nauwelijks van de Antwerpse dokwerkers gehoord. Hoewel er niet direct iets veranderde aan de situatie van de havenarbeiders, kon de toespraak op de nodige weerklank rekenen in het parlement. In 1903 stelde de overheid bij KB een onderzoekscommissie in die moest nagaan welke maatregelen er konden genomen worden om de havenarbeid veiliger te maken. Het werk van de commissie resulteerde in het *Havenreglement* van 20 november 1906. Met ingang van 1 januari 1907 konden ook de havenarbeiders terugvallen op de sociale wetten die voor de industriearbeiders reeds eerder van toepassing waren, en werd er zelfs een inspecteur belast met de controle van de naleving ervan: *“Maar wat kon één enkel inspecteur verrichten in een haven die almaar groter werd?”*<sup>(6)</sup>

Voor het Antwerpse Stadsbestuur waren de arbeidsongevallen evenmin een wezenlijk probleem: ze waren niet besmettelijk en bleven beperkt tot de werkvloer; elk slachtoffer was een betreurenswaardig maar individueel geval, zo redeneerde de gemeenteraad. Dit wil echter niet zeggen dat het arbeidsrisico volledig aan de aandacht van de gemeenteraadsleden voorbijging. Reeds in 1875 had het Stadsbestuur op eigen kosten een ‘verbandhuis’ ingericht aan de haven (sinds 1877 aan de Bordeauxstraat), waar aan iedereen kosteloos de eerste geneeskundige zorgen werden toegediend. In 1899 kwam er een tweede verbandhuis op ‘het Zuid’ aan de ‘Waalsche Kaai’. Bovendien liet de Stad verspreid over de haven hulpkisten met medicijnen en verbanden plaatsen om de ergste nood te lenigen. Aan de oorzaken van de ongevallen kon de gemeente niet veel doen. Helemaal machteloos was ze evenwel niet. Volgens de gemeentewet was het Stadsbestuur bevoegd voor alle lokale aangelegenheden waarvan de hogere overheden hun handen hadden afgehouden. Met enkele stads- of politiereglementen konden de ergste mistoestanden worden verholpen. Op het overwegend liberale stadhuis wist

echter niemand of het wel de bevoegdheid van het Stadsbestuur was om in het arbeidsproces in te grijpen.

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

Het is opmerkelijk hoe vooral de hogere overheid er gedurende tientallen jaren in slaagde een steeds groter wordende groep arbeiders te negeren. Gezamenlijk eens goed brullen zou mogelijk voldoende zijn geweest om de deftige heren in Brussel wakker te maken. Maar aan de haven bleef het stil. Dit had alles te maken met de embryonale staat waarin de havenvakbonden rond 1900 verkeerden. Het was niet eenvoudig de grote massa arbeiders aan te zetten om voor de verbetering van hun situatie op te komen. De internationale literatuur wijst nochtans geregeld op het uitzonderlijke militante karakter van de zelfbewuste en naar vrijheid strevende havenarbeiders. "*Dockers were among the most militant of workers*", schrijft Jessie Schisholm in de bundel *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History*.<sup>(7)</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>(8)</sup> De Antwerpse dokwerker bleef echter ver van de barricaden.<sup>(9)</sup> Er waren wel spontane acties die voor een beperkte tijd de werkzaamheden op een schip lam legden (een schip laten vlaggen), maar van enige gecoördineerde actie is amper iets terug te vinden. De bronnen spreken eenduidige taal. Hoezeer de verschillende ideologische groeperingen ook probeerden, de havenarbeiders bleven - zeker vóór 1900 - apathisch. Volgens Winkeler waren in 1898 slechts 800 van de 25.000 dokwerkers die Antwerpen rijk was, aangesloten bij een van de moeizaam uit de grond gestampte vakverenigingen.

De rivaliteit die bestond tussen de verschillende arbeidersorganisaties bezorgde de gangmakers van de gezamenlijke actie heel wat kopzorgen. Het bijna oorlogszuchtige karakter van de vakverenigingen blijkt het duidelijkst uit de vele vak(bonds)blaadjes die aan het einde van de 19e en begin 20e eeuw circuleerden. Het taalgebruik was polemisch, agressief en soms hilarisch. De katholieke *De Afrosser* blonk uit in het formuleren van verwensingen aan het adres van de (voornamelijk socialistische) concurrentie. De socialistische kiescampagne die in oktober 1894 de dokwerkers bereikte besloot: "*Dus liberaal en katholiek, vuile boter en rotte visch.*"<sup>(10)</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>(11)</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 hem 's middags zijn loonbriefje te gaan halen of ze lieten de boot vlaggen.<sup>(12)</sup>



*Voorpagina van het verslag van Winkeler, Grieven der Antwerpsche Dokwerker, 1898 (Stadsbibliotheek Antwerpen)*

Ondanks de eindeloze redetwisten en meningsverschillen voerden de meeste bonden dezelfde programmapunten in het vaandel. De doelstellingen van zowel socialistische, katholieke, liberale als onpartijdige verenigingen waren nagenoeg gelijk. Aanvankelijk legden de verenigingen zich toe op het werven 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>(13)</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 gunstiger arbeidsvoorwaarden (lees: een beter loon).<sup>(14)</sup> Vóór 1899 werd nachtwerk soms slechter betaald dan dagwerk, ondanks de grotere gevaren waaraan de arbeiders 's nachts waren blootgesteld.<sup>(15)</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 talrijk, 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>(16)</sup>

De christelijke dokwerkersbond maakte zijn programma bekend in het eerste nummer van *De Havenarbeider*.<sup>(17)</sup> Aan de aanwerving en de uitbetaling van de lonen moest wellicht het hardst worden gesleuteld. Slechts twee veiligheidsaspecten waren 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 hun 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>(18)</sup>

Ondanks de aandacht voor misbruiken zoals het uitbranden (aangeworven arbeiders onverrichter zake terugsturen), uitbetalen in herbergen, zondag-, nacht-, vrouwen- en kinderarbeid, stonden looneisen bovenaan de agenda. In vergelijking hiermee was veiligheid slechts een banaliteit. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat er op dit vlak nauwelijks iets veranderde vooraleer de wetgever ingreep. De inefficiëntie van de vakverenigingen bleek trouwens ook uit de acties voor hogere lonen en tegen de grootste misbruiken. In 1899 werd de strijd voor 100 % loonsverhoging bij zondag- en nachtwerk succesvol beëindigd, maar reeds in december 1900 reduceerden de pa-



troons de toeslag tot 50 %, waarna een staking uitbrak. De verdeeldheid onder het patronaat die de aanvankelijke overwinning van de dokwerkers in 1899 mogelijk maakte, was grotendeels verdwenen en de havenarbeiders, die nog niet konden terugvallen op weerstandskassen van hun bonden, vingen bot.<sup>(19)</sup> Het is opvallend dat tijdens de 'grote' stakingen nauwelijks de 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.

### **De Hoerenbond**

De onlusten van 1899-1901 hadden trouwens een bittere nasmaak voor de vakverenigingen aan de haven. De werkgevers hadden hun lesje snel geleerd en verenigden zich in een nieuwe patroonsorganisatie: de *Fédération Maritime*. De reders en scheepvaartagenten die deel uitmaakten van die federatie waren overtuigd van het belang van sociale rust en vrede, voor hen een troef in de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. De opkomende bezorgdheid van de leden van de *Fédération Maritime* voor de sociale problematiek vloeyde niet zozeer voort uit menslievende overwegingen, maar vond haar oorsprong in een zuiver economische logica.

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>(20)</sup> Ze 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 geen eenvoudige opgave, want de verbetering van de arbeidssituatie was soms strijdig met de belangenbehartiging van de eigen leden. Om dit probleem te verhelpen, 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* dat de moedervereniging gedeeltelijk moest ontlasten, zodat de federatie zich volledig kon toelagen op de desiderata van de reders en scheepvaartagenten.

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 ideologische 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 en op de oude dag konden de ereleden profiteren van een ouderdomspen-

sioen. Bovendien richtte de vereniging verschillende werkbeurzen op en opende lokalen waar de dokwerkers werden aangeworven, uitbetaald of konden uitrusten van het zware werk.

Lidmaatschap bij de vereniging betekende materiële voordelen waar vele dokwerkers enkel van konden dromen. De kassen van de autonome vakorganisaties waren immers niet stevig genoeg om hun leden daadwerkelijk uit te betalen in geval van nood. De Algemeene Beroepsvereniging kon dat wel. Bovendien bood ze meer werkzekerheid aan haar ereleden door haar werkelijke leden ertoe te verplichten *"de voorkeur voor het werk te geven aan werklieden in de werkmansbeurzen ingeschreven."*

De prijs voor een en ander was hoog. Wie aansloot bij de Algemeene Beroepsvereniging mocht niet ingeschreven zijn bij een andere (autonome) beroepsorganisatie.<sup>(21)</sup> Deelname aan een werkstaking betekende definitieve uitsluiting uit de vereniging. De Algemeene Beroepsvereniging wilde een tegengewicht bieden voor de havenvakbonden en deze zo mogelijk verpletteren.<sup>(22)</sup>

De havenvakbonden waren de grote dupe van de sterke en slagkrachtige Hoerenbond zoals ze de Algemeene Beroepsvereniging noemden. De dokwerkers stonden sowieso al argwanend tegenover al wat nieuw en anders was en door de oprichting van de Algemeene Beroepsvereniging stond lidmaatschap van een autonoom vakverbond zowat gelijk aan vrijwillig ontslag. Trouwens, waarom zouden deze mannen een deel van hun loon afstaan aan vakverenigingen die nauwelijks konden beloven wat ze van de Algemeene Beroepsvereniging gratis kregen?

## **Bibbergeld**

Tot hiertoe heb ik de Antwerpse dokwerkers afgeschilderd als weerloze slachtoffers van een onmenselijk systeem. De 19e eeuw was zeker geen gemakkelijke tijd om op te komen voor rechten die nog niet in de wetboeken waren ingeschreven. Maar dit kan nauwelijks een verklaring zijn voor de totale onverschilligheid van de havenarbeiders tegenover hun eigen veiligheid.

De Antwerpse havenarbeiders waren armelui die kleine kamertjes bewoonden en *"patatten met ajuinsaus en boterhammen met margarine"* aten.<sup>(23)</sup> Om de eindjes aan elkaar te knopen waren ze bereid nagenoeg alle karweien op te knappen. Het gevaarlijke, vuile of ongezonde werk werd niet geschuwd en bracht bovendien meer op dan minder risicovolle arbeid. Waarom zouden zij tegen de bazen in ijveren voor betere veiligheidsvoorwaarden wanneer het loon recht evenredig was met de risico's? Het was bijna rationeel te noemen dat de havenarbeiders risico's namen om hun loon veilig te stellen. Ondervoede 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 ondervoeding van henzelf en hun gezin.

Tegen deze ijzeren wetten van de armoede konden zelfs de verzekeringsmakelaars niet op. 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 maandelijks bijdrage. Hoewel de burgerij dergelijke initiatieven financieel ondersteunde, hadden deze kassen zonder uitzondering met geldgebrek te kampen. Hierdoor was uitbetalen in de bovenstaande gevallen vaak problematisch en bleef de betrouwbaarheid erg laag. Het gebrek aan interesse voor de verzekering tegen bijvoorbeeld arbeidsongevallen 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. Geld afstaan voor ongevallen die nog niet waren gebeurd en misschien wel nooit zouden gebeuren, paste niet in de logica van de armen.

Pas in 1903 werd de verzekering tegen arbeidsongevallen verplicht bij wet.<sup>(24)</sup> De oprichting van verzekeringsmaatschappijen werd gereguleerd en de uitkeringen werden vastgesteld.

### **Kameraadschap en solidariteit**

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 een kameraad op het werk verloren. Het kwam erop aan de risico's zoveel mogelijk te beperken. Werken met bekwame ploegmaten was geen overbodige luxe en mogelijk de beste bescherming tegen arbeidsongevallen. Een verkeerde handeling van een van de arbeiders kon voor elk lid van de ploeg noodlottige gevolgen hebben. De veteranen van de havenarbeid 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 efficiënte ploeg. Binnen de ploegen bestond een zeer hechte, daadwerkelijke kameraadschap. Het leven van de dokwerker lag letterlijk in de handen van zijn teamgenoten. Hun onderlinge solidariteit was vergaand. Vermoeide of zelfs dronken ploegmaten mochten van hun kameraden een tijdje op adem komen of hun roes uitslapen, terwijl de anderen dubbel werk leverden.<sup>(25)</sup> Voor de dokwerkers was het ook veiliger om een vermoeide ploegmaat zijn broodnodige rust te gunnen, dan hem slaperig verder te laten werken, waardoor de

hele ploeg in gevaar kwam.

Onvolledige ploegen werden normaal aangevuld met 'casuals'. De 'diehards' onder de dokwerkers waren echter als de dood voor de inzet van nieuwelingen: ze kenden niet alle knepen van het vak en waren niet ingewerkt in de groep. Sommige ploegen verdeelden het werk en het loon van een ontbrekende ploegmaat liever onder elkaar dan een vreemdeling in hun rangen toe te laten. Verschillende dokwerkers klaagden over de gevaren van onervaren nieuwelingen, maar onderbezette ploegen verhoogden eveneens het risico. De arbeiders die in 'entreprise' werkten, kozen er soms bewust voor met een halve ploeg te werken om zo meer werk en geld voor zichzelf te houden. De weerslag die dergelijke praktijken had op de veiligheid was enorm.

### Stoerdoenerij en roekeloosheid

Risicogedrag en roekeloosheid hoorden nu eenmaal bij de havenarbeid. De dokwerkers die in entreprise werkten, namen over het algemeen de grootste risico's. Zij werden uitbetaald per taak of behandelde eenheid en niet per dag of uur. Dit was onder meer het geval voor de koolmannen, die nagenoeg altijd in entreprise werkten.<sup>(26)</sup> De graanmannen of buildragers werden uitbetaald al naargelang het aantal zakken ze versjouwden. Gewoonlijk kwam dit systeem de arbeiders financieel ten goede, maar voor dit hogere loon werden grotere risico's genomen. Arbeiders die in entreprise werkten, vergden het uiterste van hun krachten, waren dikwijls slordig en verwaarloosden hun veiligheid door slecht te 'stellen' of de goederen in wankel stapels neer te zetten.

Overall aan de haven werd er hard en eigenlijk veel te vlug gewerkt. Antwerpen ging er prat op de snelste dokwerkers te hebben van heel Europa.<sup>(27)</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 of even wachten tot een voorganger de wankel 'gang' had verlaten) werd niet geapprecieerd en kon, in de mate van het mogelijke, beter vermeden worden.

Dergelijke nonchalance resulteerde in brekende kettingen en overbelaste kranen of arbeiders die hun benen niet meer konden volgen en bezweken onder te zware zakken, balen of kisten. "Dikwijls scheen het wel", stelt 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", vervolgt Mol, "maakte de havenarbeiders onverschillig en vaak onmenselijk".<sup>(28)</sup>

De roekeloosheid waaraan nagenoeg alle dokwerkers zich bezondigden, was niet stompzinnig. Ze waren zich wel degelijk bewust van de gevaren waaraan ze zich blootstelden, maar ze schoven die zorg opzij om normaal te kunnen functioneren tijdens het werk. Anders was het gesteld met de stoerdoenerij, een tweede uitgesproken kenmerk van de dokwerkerscultuur. Sommige havenarbeiders wilden hun kompanen imponeren door nodeloos risico's te nemen. Een bekend voorbeeld zijn de wedstrijden tussen buildragers waarbij een zak van 50 kg (een zogenaamd 'vet varken') zo snel mogelijk van de Groenplaats naar de Wilrijkse kaai gedragen moest worden <sup>(29)</sup> en waarbij vele dokwerkers koppig weigerden op te geven voordat ze erbij neervielen. Bij de dagelijkse arbeid kwam waaghalzerij ook 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>(30)</sup> Dit kan onschuldig lijken - en dat was het ook in vele gevallen - maar dergelijke praktijken verhoogden wel het risico.

Dit idee van de stoere, opscheppende dokwerker mag niet veralgemeend worden. Uit de oude beelden bewaard in het Stadsarchief, die werden gebundeld in de video *Antwerpen teruggespoeld*, blijkt een zekere ingetogenheid van de dokwerkers tijdens hun werk, een gelatenheid en een berusting onder de zware arbeidsomstandigheden. Hoewel imponeren en opscheppen belangrijke onderdelen waren van de havencultuur, was het werk zo afmattend dat er niet veel tijd en energie overbleef voor dergelijke frivoliteiten.

### **"What shall we do with the drunken docker"**

"Men moest er niet aan denken, dat deugde niet zoo te peinzen op gevaar en onheil", klonk de wijze raad van Lode Baekelmans. Gemakkelijker gezegd dan gedaan, zo moeten de toenmalige havenarbeiders hebben gedacht. Gelukkig hadden de dokwerkers een krachtig en werkzaam hulpmiddel om hun gezond verstand te doen zwijgen. De zware fysieke en psychische 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>(31)</sup> Alcohol hield de dokwerkers op de been. "Zeven borrelkens hadden zijne standvastigheid vernieuwd (...)", schrijft Lode Baekelmans in *De Doolaar en de Weidsche stad*. 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>(32)</sup>

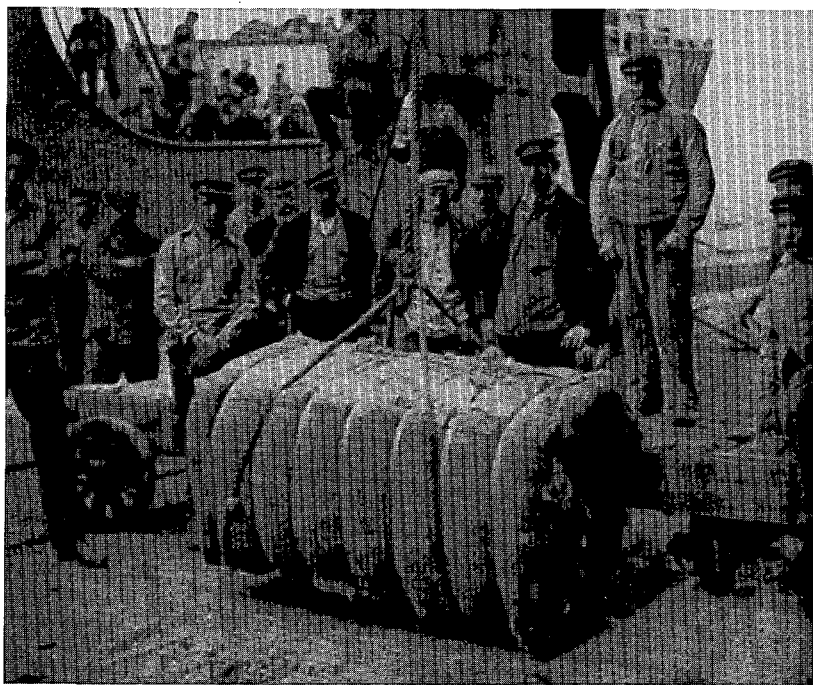
Drankgebruik was natuurlijk een misbruik, want het kon tot gevaarlijke situaties leiden. Met enkele promille in het bloed neemt het reactievermogen af, gaat het zicht achteruit, wordt het inschatten van afstanden moeilijker en krijgt het evenwichtsge-

voel rake klappen. Alcohol was het enige middel dat de dokwerkers hadden om de pijn te verzachten die bij de arbeid in de haven hoorde. Hieruit besluiten dat de havenarbeiders ongebreidelde dronkaards waren, is een cliché. Nicholas Winkeler, de verslaggever van een commissie die ingesteld werd door het Studiekomiteit Vrede Hoogstraat om de situatie aan de haven te bestuderen, riep de burgers op de zwijmelende dokwerkers niet te beschimpen, maar hen te beklagen. Er waren dronkaards bij, maar het viel hen wellicht te vergeven.

Alcohol was overigens niet uit de haven te verdrijven zonder een grondige wijziging van de arbeidsomstandigheden door te voeren. Nog voor de aanwerving hadden de dokwerkers hun eerste borrelkens binnen. Dit was overigens geen onverstandige zet, want aangezien de herberg meestal werd uitgebaat door een naast familielid van de foreman, was het een middel om bij de baas in de gunst te komen. Wie niet aan de toog werd gezien, zag het werk aan zijn neus voorbijgaan. Tijdens de werkuren brachten leurders en leursters illegaal geestrijke dranken rond om het stof in de keel van de arbeiders door te spoelen. En 's avonds bleven de dokwerkers plakken in de herberg van de baas die ook dienst deed als uitbetalingslokaal.

Vermoeidheid had ongeveer dezelfde symptomen als alcohol. Door de lange werktijden en de zware, fysieke arbeid, ging de concentratie van de dokwerkers sterk achteruit. Voor 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. 'Werkdagen' van 24 of 48 uur waren beslist geen uitzondering. Om geen tijd te verliezen met een nieuwe aanwerving, weigerden sommige bazen hun arbeiders te vervangen voor de taak volledig was afgehandeld. Hierbij vergaten ze dat de rendabiliteit van de arbeidskrachten zienderogen daalde, waardoor alsnog veel kostbare tijd verloren ging. De dokwerkers moesten meer en langer rusten dan normaal, winchlieden vielen in slaap achter hun machines "*en draaiden ledige ertsbakken op zonder er iets van te merken*".<sup>(33)</sup> Het initiatief voor dergelijke monsterwerktijden kwam niet zelden van de dokwerkers zelf. Ze zagen het als een gunst om in één trek 24 of 32 uur te mogen werken en zo een equivalent loon van drie of vier dagen op te strijken, en voor die zekerheid namen ze graag wat extra risico.

De meningen over de duur van de arbeid onder de dokwerkers (en heden onder historici) waren echter verdeeld. Sommigen waren bereid lange werktijden te aanvaarden, anderen wilden regelmatigere uren. De belangen van de verschillende groepen dokwerkers liepen hier erg uit elkaar. Vooral de arbeiders die in entreprise werkten, gingen zolang door als hun lichaam het toeliet. De vaste mannen deden het over het algemeen rustiger aan.<sup>(34)</sup>



## Risico als levensstijl

Het arbeidsrisico aan de haven had één groot voordeel. Het gaf de dokwerkers een identiteit, een eigenheid, het was een levensstijl. Het lijkt eerder een positief effect te hebben gehad op de vorming van een soort dokwerkerscultuur, dan een afweerreactie te hebben gestimuleerd.<sup>(35)</sup> In haar licentiaatsverhandeling koppelt Annelies Melis de zware en gevaarlijke arbeid aan de lichamelijke, die zij beschouwt als een van de voornaamste kenmerken van de dokwerkerscultuur (naast ruw taalgebruik, mannelijkheid en drankgebruik). De verhandeling situeert zich weliswaar in een andere tijd (1960-1980), maar aan de dokwerkersmentaliteit was niets fundamenteels veranderd sinds de 19e eeuw. Hoewel ze de onveiligheid het “meest uitgesproken minpunt van de havenarbeid” vonden, zouden de dokwerkers geen dokwerkers zijn indien 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 19e-eeuwse collega’s hun veiligheidsbanden los om meer bewegingsruimte te krijgen.<sup>(36)</sup> De dokwerkers waren trots dat ze dagelijks gevaren trotseerden. 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.

## Besluit

De bronzen Buildrager van Constantin Meunier op de Suikerrui is een verheerlijking van de moed en onwrikbaarheid van de Antwerpse dokwerker. Met de onafscheidelijke kap op zijn hoofd en zijn handen in de zij, kijkt hij naar de Scheldekaaien waar hij met zijn makkers heeft gezwoegd in omstandigheden die we ons vandaag nauwelijks nog kunnen voorstellen. Zijn sterke maar tengere 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 “éene rauwe vleeschwonde”. Het werk was zwaar, lang en gevaarlijk. “Tientallen zijn gezond van lijfen leden naar hun werk getogen”, zo schrijft de Nederlandse dokwerker-journalist Hein Mol in zijn autobiografie, “om eenige uren later als vormeloze vleeschklompen te worden opgeborgen in de doodenkamer van het ziekenhuis”. En toch bleef het aan de haven stil. De dokwerkers reclameerden niet. Ze ondergingen hun loodzware arbeid, maar zeurden niet. Ze vloekten en tierden tegen iedereen die in hun weg stond, ze schreeuwden orders naar elkaar en maakten grappen die tot twee sche-

---

*Een demonstratie van een goed (boven) en een slecht (onder) bevestigde kraanlast  
(Uit: Rapports annuels de l'inspection du travail, 1907) (Universiteitsbibliotheek Gent)*



pen verder verstaanbaar waren. Alleen tegen de overheid zegden ze niets. Gelukkig waren er mensen zoals Edward Anseele die het lot van de Antwerpse dokwerkers ter harte namen. Ze wierpen zich op als de stem van een zwijgende massa arbeiders. Het was een eenzame strijd, want veel steun van de dokwerkers zelf viel er niet te verwachten. Natuurlijk wensten de arbeiders dat enkele flagrante misbruiken zoals het uitbranden, uitbetaling in bier en jenever en allerhande loondiefstallen werden aangepakt. Maar ze waren als de dood voor veranderingen die hun loon in gevaar konden brengen, ook al kwamen deze hun veiligheid ten goede.

Volgens Hein Mol was de haven “*het slagveld van den arbeid*”.<sup>(37)</sup> De dokwerkers lieten zich gewillig de dood injagen tegen een goede pree. Terwijl de ‘zakkenwijven’ gescheurde zakken herstelden en gevulde zakken in een razende vaart dichtnaaiden, terwijl wegers de ladingen die uit de schepen kwamen wogen en markeerders de gegevens noteerden en terwijl Edward Anseele zijn speech hield in de Kamer, liepen de buildragers af en aan over buigzame en wankelende loopplanken. Alleen het zien hiervan “*zou dikwijls een gymnasiarke [sic] van stiel (...) doen kippenvleesch met tandpijn krijgen*”.<sup>(38)</sup>

Dit artikel is gebaseerd op mijn licentiaatsverhandeling met de gelijknamige titel *Het slagveld van den Arbeid. Arbeidsrisico in de haven van Antwerpen rond 1900*.

- (1) K. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker 1830-1940*, Antwerpen, 1963, p. 36.
- (2) De havenarbeid werd pas in 1928 wettelijk voorbehouden aan een beperkte groep werklieden. Wet van 27 december 1928.
- (3) *Stad Antwerpen. Gemeentebled. Aanhansel 1, 1890-1914*.
- (4) *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, p. 5.
- (5) *Rapports Annuels de l'Inspection du Travail*, 12(1906)-19(1913).
- (6) K. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker [...]*, p. 88.
- (7) J. CHISHOLM, Waterfront Conflict: Dockers' Strategies and Collective Actions. In: S. DAVIES e.a. (ed.), *Dock Workers [...]*, p. 711.
- (8) R. MANKELOW, The Port of London, 1790-1970. In: S. DAVIES e.a. (ed.), *Dock Workers [...]*, p. 383-384.
- (9) Over het militantisme onder Antwerpse dokwerkers zie: S. VANFRAECHEM, The Antwerp Docker: Militant by Nature? De Antwerpse havenarbeider tussen pragmatisme en militantisme, 1900-1972. In: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, XXXI(2001), p. 113-175.
- (10) Katholieken. In: *De Dokwerkersgazet van Antwerpen*, 10/10/1894, p. 2-3.
- (11) *Help U Zelve. Orgaan der Liberale Werkende Klas van Antwerpen*, juni 1896, p. 3.
- (12) VAN KEES, Hoogsprekerij en broeks...der socialisten. In: *De Afrosser*, 06/04/1912, p. 3-4. Zie ook K. VAN ISACKER, *De Antwerpse dokwerker [...]*, p. 150 e.v. en 174 e.v.

- (13) *De Dokwerkersgazet van Antwerpen*, mei [1894].
- (14) G. DEVOS en S. VANFRAECHEM, *Volle kracht vooruit! Een eeuw Antwerpse Scheepvaartvereniging - Full Steam Ahead! A Century Antwerp Shipping Federation*, Antwerpen, 2001, p. 70.
- (15) De strijd van den International Dock & River Workers Union (Kruiskensbond). In: *De Dokker. Orgaan van den "International Dock & River Workers' Union" (Section of Antwerp)*, 15/11/1902, p. 2.
- (16) Een woord tot den Antwerpschen Dokwerker. In: *Het Dokwerkersbelang. Orgaan der Onpartijdige Dokwerkersvereniging van Antwerpen*, 1899, 17/06/1899, p. 2.
- (17) *De Havenarbeider*, maart 1914.
- (18) *De Afrosser*, 02/03/1912, p. 4.
- (19) S. VANFRAECHEM, *Een sfeer om haring op te braden! Arbeidsverhoudingen aan de Antwerpse haven 1919-1972*, p. 40-42
- (20) *Fédération Maritime d'Anvers. Statuts, s.l., s.d., art. 2.*
- (21) S. VANFRAECHEM, *Een sfeer om...[...]*, p. 45.
- (22) K. VAN ISACKER, *Meesters en Huurlingen. De staking van 1907 aan de haven van Antwerpen*, Antwerpen, 1962, p. 14.
- (23) Een Ziekenkas. In: *De Dokwerker. Orgaan van den Algemeenen Dokwerkersbond "Willen is Kunnen"*, december 1907, p. 2.
- (24) Wet 24 december 1903, *B.S.*, 28 december 1903.
- (25) A. MELIS, *Antwerpse havenarbeiders 1960-1980: een zicht op hun arbeiderscultuur vanuit de sociale relaties op het werk*, KULeuven, licentiaatsverhandeling, 2001, p. 118.
- (26) N. WINKELER, *Grievens der Antwerpsche Dokwerker* (Vrede Hoogstraat Studiekomiteit), Antwerpen, 1898, p. 18-19.
- (27) N. WINKELER, *Grievens [...]*, p. 31. De Rotterdamse dokwerkers meenden insgelijks dat zijzelf de snelsten waren; H. MOL, *Memoires van een havenarbeider*, Nijmegen, 1980, p. 107.
- (28) H. MOL, *Memoires [...]*, p. 56-57.
- (29) K. VAN ISACKER, *Meesters en Huurlingen [...]*, p.124.
- (30) Leo Verbeeck. In: D. DEGROOTE, *Antwerpen teruggespoeld. Een eeuw tussen stroom en haven*, videocassette (ATV en Stadsarchief Antwerpen), 2002.
- (31) D. DE VRIES, The Construction of the Image of Dock Labour. In: S. DAVIES, e.a. (ed.), *Dock Workers [...]*, p. 702.
- (32) *Commission chargée [...]*, p. 26.
- (33) H. MOL, *Memoires [...]*, p. 32.
- (34) N. WINKELER, *Grievens [...]*, p. 18.
- (35) D. DE VRIES, *The Construction [...]*, p. 687.
- (36) A. MELIS, *Antwerpse havenarbeiders [...]*, p. 91; 127-128.
- (37) H. MOL, *Memoires [...]*, p.55.
- (38) Het stellen. In: *De Onpartijdige Dokwerker*, 17 [februari] 1901, p. 5.