

Over plaatsloeffen, broeks

Een kennismaking met de werktuigen van de
tussen circa 1870 en 1966

AUTEUR: Johan Eeckelaert



Links: R.I.P. Afgedankte naticewagens (1951) F. Claes © Katoen Natic
Rechts: Plaatsloef © P. Van Wouwe

stroppen en ander getuig.

e Antwerpse havenarbeider



Waar gebeurd

Niet lang geleden was een ploeg dokkers werkzaam aan hangar 17. Tussen de groep bevond zich een "groene", zoon van een Thomsen lid. Natuurlijk wordt de jongen met de echte Thomsen's geest met raad en daad bijgestaan en hem also de knepen van het vak aangeleerd. In het midden der bedrijvigheid, terwijl de ploeg met onze nieuweling in het ruim werkt, steekt plots een ceelbaas zijn hoofd boven het gat. Ons groentje vraagt aan zijn maat wie dat is. Het antwoord luidt: "Die moet ge in't oog houden, die houdt de mensen graag voor de aap, laat die maar zeuren."

Is het nu omdat ons persoontje in kwestie teveel naar boven heeft geloerd, wie weet, de ceelbaas bemerkt hem en roept: "Hé gij daar, haal eens een paar sloeffen naar den bak". U moet weten dat men juist aanvang nam met het lossen van plaatijzer. De groene denkt: "Gij niet hoor". De overige werkmakkers lachen al bij voorbaat en zeggen tot hem: "Daar hebt ge't al". De nieuwe beweegt niet, de ceelbaas vloekt en noodgedwongen wandelt de groene aan de wal tot bij de bakman. Hij rookt er 'n cigaret en verschijnt uiteindelijk terug aan dek. De ceelbaas ziet zijn man aankomen zonder plaatsloeffen en roept verontwaardigd: "Waar zijn nu die sloeffen?" Schitterend antwoord ons groentje: "Welke moeten het zijn, kemelharen of lederen?"

Wie zich wil verdiepen in het verleden van de Antwerpse haven stoot al gauw op het specifieke jargon dat door de havenarbeiders werd gebruikt: 'ceelbaas', 'plaatsloeffen', 'bakman', ... Vele van deze benamingen hebben betrekking op 'het getuig'. Hieronder verstaan we de verschillende werktuigen die door de havenarbeiders werden gehanteerd tijdens de uitvoering van hun taak. Eeuwenlang bleef de arbeid in de Antwerpse haven zeer manueel en arbeidsintensief. Na de Tweede Wereldoorlog werden echter enkele nieuwigheden geïntroduceerd die de traditionele behandelingstechnieken langzaam maar zeker zouden verdringen. Diverse werktuigen kwamen in onbruik en verdwenen zonder bloemen of kransen uit het havenbeeld. Samen met de stukken verdwenen ook de benamingen uit het taalgebruik van de hedendaagse havenarbeiders.



Twee maritieme revoluties

Binnen dit artikel wordt het onderzoeksterrein beperkt tot de periode tussen circa 1870 en 1966. Zowel omstreeks 1870 als in het jaar 1966 vonden twee maritieme revoluties plaats die het uitzicht van de havenarbeid in Antwerpen ingrijpend veranderden.

Stoomschepen vervangen zeilschepen

De afkoping van de Scheldetol in 1863 en de Frans-Duitse Oorlog in 1870 zorgden voor een explosieve toename van het goederenverkeer in de haven van Antwerpen. Om deze toename van schepen op te vangen werden achtereenvolgens het Kattendijkdok (1863), het Houtdok (1864), het Verbindingsdok (1869), het Kempisch dok (1873) en het Vaardok (1873) opengesteld. Meteen kreeg ook de stoomscheepvaart een stevige duw in de rug. Hoewel het eerste stoomschip reeds in 1816 de haven was binnengelopen, bleef het wachten tot de jaren 1870 vooraleer de stoomvaart definitief doorbrak. Parallel met de opkomst van de stoomvaart evolueerde de gemiddelde tonnenmaat per schip van 255 Belgische Netto Ton (722 m³) in 1864 tot 2.073 BNT (5867 m³) in 1913. Door de hogere aankooprijks mocht een stoomschip niet zo lang in de haven blijven liggen als een zeilschip. Een verkorting van de ligtijd en een snellere *turn-round* waren noodzakelijk om rendabel te zijn. Voortaan werd het lossen en laden van deze schepen dan ook toevertrouwd aan een nieuwe groep gespecialiseerde arbeiders die omstreeks deze tijd in de haven verscheen: de 'stouwers' (stuwadoors). Zij konden hierbij gebruik maken van de eerste stoom- en waterperskranen die eind jaren 1870 door de stad werden geplaatst.

Unificatie en mechanisatie: de container

Zowat honderd jaar na de overschakeling van zeil naar stoomvaart vond een tweede maritieme omwenteling plaats welke op haar beurt de traditionele goederenbehandeling fundamenteel zou beïnvloeden. Een eerste factor die hiertoe bijdroeg was de explosieve toename van het goederenverkeer na de Tweede Wereldoorlog. Samen met de groeiende concurrentie van enkele omliggende havens leidde dit tot de uitvoering van het Tienjarenplan. Tussen 1956 en 1967 verdubbelde de capaciteit van de Antwerpse haven dankzij de ingebruikname van het Vijfde Havendok (1960), het Zesde Havendok (1964), het Churchilldok (1967), de Zandvlietsluis (1967) en de Kanaaldokken B1, B2 en B3 (1967).

Een tweede tendens die zich na de bevrijding steeds nadrukkelijker manifesteerde was het transport van eenheidsladingen. Kleinere colli's (al dan niet met verschillende afmetingen, vormen of gewichten) werden steeds vaker samengebundeld en gegroepeerd tot één enkele gestandaardiseerde laadeenheid. Hierdoor werd de manipulatie van stukgoed gevoelig vereenvoudigd en de arbeidskosten tot een minimum herleid. De belangrijkste variaties van deze nieuwe behandelingstechniek waren het palet en de 'container' (laadkist).

De doorbraak van de eenheidsladingen bracht ook een golf van mechanisatie en technologische vernieuwing teweeg. Nieuwe en gespecialiseerde scheepstypes zoals *roro*- en *lash-schepen* meerden in de haven aan. Het eerste échte containerschip dat in de haven van Antwerpen werd gelost was de *American Racer*. Dit gebeurde op 26 maart 1966 en betekende meteen de start van het containertijdperk. Om het groeiende



Een 40 voet-container wordt aan de wal gezet. Het containertijdperk is begonnen! (1967)
F. Claes © Katoen Natie

Luchtfoto van de haven van Antwerpen

Google Earth



aantal schepen en laadkisten te behandelen werden sinds het einde van de jaren 1960 gespecialiseerde en dure hightech machines in gebruik genomen, zoals zware containerkranen, *straddle carriers*, *side loaders*, *tugmasters*, een *stradl hoist*, ...

Omdat het stadsbestuur niet genoeg financiële draagkracht bezat om de nieuwe dokken volledig met kranen, afdaken en moderne magazijnen uit te rusten, werd dit voortaan overgelaten aan concessiehouders. Naakte kaaien werden nu voor langere perioden verhuurd aan privébedrijven die er gespecialiseerde *terminals* oprichtten. De groeiende nood aan financiële slagkracht leidde tot een concentratiebeweging onder de talrijke en weinig kapitaalkrachtige havenbedrijven. Door het streven van de terminaloperatoren naar een geïntegreerd dienstenaanbod werden fusies en overnames verder in de hand gewerkt. Dit alles leidde uiteindelijk tot een branchevervaging waarin het traditionele onderscheid tussen natie- en stouwerswerk verdween.

Enkele algemene kenmerken van de havenarbeid in Antwerpen

Binnen deze periode van nagenoeg honderd jaar bleven enkele organisatorische en technische kenmerken van de Antwerpse haven nagenoeg onveranderd.

Antwerpen als stukgoedhaven

Vooreerst bleven de behandelingstechnieken tot in de jaren 1960 zeer traditioneel en arbeidsintensief. Het feit dat de Antwerpse haven in geen enkele trafiek gespecialiseerd was, heeft hiertoe in belangrijke mate bijgedragen. De verscheidenheid in aard en afmetingen van de behandelde goederen stond de mechanisatie en rationalisatie in de weg. Vooral bij de manipulatie van *general cargo* (stukgoed) bleven de oude en manuele technieken lang in gebruik. Modernisering werd veel vroeger ingevoerd voor de behandeling van *bulk cargo* (stortgoederen). De ingebruikname van vlottende graanzuigers (1910) en laadbruggen (jaren 1930) had de behandelings technieken van grote partijen granen en ertsen al voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog fundamenteel gewijzigd.

Het onderscheid tussen stouwers en naties

Een tweede kenmerk van de goederenbehandeling in deze periode betrof de typische taakverdeling tussen stouwers en naties. Deze tweedeling kwam geleidelijk tot stand in de jaren 1860-1870 met de opkomst van de stoomschepen en de toenemende haventrafiek. Stouwers namen voortaan alle behandelingen aan boord van het zeeschip voor hun rekening. Zij haalden de binnenkomende lading uit het ruim en zetten ze op de kade. Daar werden de goederen ontvangen door de naties, geklasseerd, gecontroleerd en vervolgens afgevoerd naar magazijn of klant. Omgekeerd werd de uitgaande lading door de naties afgeleverd onder de hangar, waar de stouwers er hysen van maakten. Vervolgens werd de vracht met be-

hulp van de laadbomen op het schip of met een wal-kraan aan boord gehesen en door werklieden van de stouwer in het ruim gestapeld. Deze werkverdeling vóór en achter 'den blauwen steen' (de arduinen rand van de kaaimuur) bleef voortbestaan tot na de Tweede Wereldoorlog. Pas halverwege de jaren 1960 zou de laatste afzonderlijke receptie van naties verdwijnen door de opmars van de terminaloperatoren.

Ligplaatsen

Een derde constante gedurende deze periode was het gemis aan vaste ligplaatsen voor stouwers en naties. Tot aan de Tweede Wereldoorlog werden kaaien voor korte termijn (meestal één jaar) verhuurd aan reders of hun agenten. Stouwers en naties opereerden daarom niet steeds op dezelfde plaatsen. Zij boden zich aan waar de klanten het vroegen. Pas in de loop van de jaren 1950 en 1960, toen het Tienjarenplan werd uitgevoerd, verwierven steeds meer stouwers en naties een vaste stek aan de waterkant.

De stedelijke outillage

Een vierde karakteristiek betrof de havenuitrusting die tot aan de Tweede Wereldoorlog haast volledig door het Antwerpse stadsbestuur werd geïnstalleerd en uitgebaat. Concreet betekende dit dat de Stad ondermeer instond voor het plaatsen en onderhouden van walkranen, graanzuigers en afdaken. Tussen 1877 en 1912 werden alzo 335 hydraulische kranen van anderhalve of twee ton door het stadsbestuur aangekocht. Tussen 1907 en 1931 kwamen daar opnieuw 369 elektrische kranen van twee tot vijf ton bij. Zij werden bemand door stadspersoneel en stonden ter beschikking van privébedrijven die ze voor een dag- of halve dagtaak konden afhuren. Door hun polyvalente constructie waren ze vooral geschikt voor de behandeling van conventioneel stukgoed. Voor bulkgoederen waren ze veel minder efficiënt. Ook na de bevrijding zou de stad blijven investeren in nieuwe hefwerktuigen. Maar naarmate er in de jaren 1950-1960 meer en meer concessies werden toegekend, nam ook het aantal privéwalkranen met rasse schreden toe. Van zeven in 1950, tot 232 in 1975.

Het getuig van de Antwerpse naties en stouwers

Met uitzondering van enkele persoonlijke handwerktuigen zoals krukhaken en pannekes, werkten de havenarbeiders met het materieel van hun werkgevers: de naties en de stouwers. Pas met de introductie van de eenheidsladingen en de vorkliften zouden de overwegend manuele en arbeidsintensieve behandelings technieken langzaam verdwijnen en de voorbijgestreefde werktuigen op de schroothoop verdwijnen.

Een algemeen overzicht

In de archieven bleven meerdere inventarislijsten bewaard die het mogelijk maken het getuig van ver-

schillende naties en stouwers te reconstrueren. Zo beschikte de Valkeniersnatie (een typische 'stukgoednatie') in december 1918 over 7 *aubettes* (kaalloodsen), 33 dekzeilen, 5 peperdoekzeilen, 13 schragen, 1 stofmolen, 32 weegtoestellen (driepikkels), 25 scheppers, 11 *bascules*, 1 handkrenge, 21 laaileren, 13 schuiven, 24 gangen, 6 sleeën, 3 berriën (draagberries?), 75 spiegel- en wagenstokken, 156 natiestokken, 1 ijzeren schroef, 4 stootwagens, 11 ladders, 3 krikken, 10 stalen stroppen, 75 lege zakken, 2 *winchen*, 20 handspeken, 4 ziften, 90 wagens, 10 krenge, 2 kranen, 7 paarden, gewichten, slengen, hamers, bikijzers, stroppen, bindkoord, kelderkoord, ...

De Oude Marktvoerlieden Natie (een natie die gespecialiseerd was in de behandeling van kolen en briketten) bezat op 31 december 1925 21 paarden, 44 markt wagens, 9 platte wagens, 1 kar, 2 grijpers, 1 grote *bascule*, 7 kleine *bascules*, 1 glaskar, 6 schitsen, 2 kraanslengen, 9 gangen, 8 ladders, 6 tobbes, 7 pikken (houwelen), 20 gewichten, 3 pensers, 2 cokesrieken, 55 schoppen, 2 vierhaaksen, 6 schuiven, 1 laailere, 5 scheppers, 4 potlampen, 3 kruiwagens en 2 fietsen.

Bij haar omvorming in 1936 tot een personenmaatschappij met beperkte verantwoordelijkheid, bestond het materieel van stouwerij August Pays uit 1 ford-automobil, 4 fordson-tractoren, 1 grijper op krenge, 1 platte wagen, 2 stootwagens, 20 krenge, 30 sleeën, 24 glaskarren, 14 ertsbakken, 6 tobbes, 20 cementschitsen, 12 schitsen, 3 *aubettes*, 24 glasbakken, gangen, schragen, scheppers, pirrewitjes, zeilen, slengen, slijptangen, sloeffen, ijzers, haken en koevoeten, schoppen, *wires*, graanmanden, conditiezakken en 2 *bascules* met gewichten.

Voor elk wat wils

Hoewel de opgegeven aantallen steeds met de nodige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd, geven bovenstaande lijsten toch een betrouwbaar beeld van de grote verscheidenheid aan werktuigen die tijdens het interbellum in de haven werden ingezet. Met uitzondering van de eerste motorvoertuigen die begin jaren 1920 de natiepaarden zouden aanvullen, bleef dit materiaal nagenoeg even elementair en manueel als het getuig uit de jaren 1880-1890. Omdat het stadsbestuur tijdens deze periode voor de nodige havenuitrusting instond, moesten de naties en stouwers niet investeren in dure walkranen of graanzuigers. Vooral de stouwers (die slechts een beperkte nood hadden aan magazijnen en transportmiddelen) konden hierdoor aan de slag met een minimum aan kapitaal en materieel. In vergelijking met de naties bestond het getuig van de stouwers niet zozeer uit paarden, platte wagens en weegtoestellen, maar wel hoofdzakelijk uit aanslagmateriaal zoals slengen, *wires*, stroppen, haken, tobbes, mineraibakken en schitsen.

Ook tussen de naties onderling waren er verschillen qua uitrusting. Zo investeerden gespecialiseerde ■ ■ ■

Merktkens en kleuren van de Antwerpse stouwers		
Stouwerij	Merktken	Kleuren
Alph. Abts & Cie	AA	
Belgo-British Stevedoring Company	BBSC	oranjeood
Combined Despatch Stevedoring	CDS	roodbruin
Corns Swarttrouw's Antwerp Stevedoring Company	CSASC	groen-wit
Ph. Devos	DV	
Havenbedrijf Tyteca & C ^o	HBT	rood-wit
H.P. Gylsen & Son	HPG	groen-wit
International Stevedoring Company	ISC	groen
Joseph J. Lee et Cy	J J LEE	grijs
Léonard Uytendroeck	LU	roodbruin
J. -J. Thienpont (& Emmerechts)	TI	
Thomsen's Antwerp Stevedoring Company	TASCO (later THB)	donkerblauw
Transpedo	TPD	
Tom Young & C ^o	TY	
L. A. Vandeputte Stevedoring Company	VDP	groen-rood
Venkeler & C ^o	VC	grijs
J. Westerlund Stevedoring Company	JW	blauw-geel
L. Willemsens Limited	LW	

Onder: Robuuste natiepaarden van de Kraan Natie (interbellum)
Onbekende fotograaf





Afgehuurd trekpaard aan het werk tussen de houthangars van Houtnatie De Eendracht (foto waarschijnlijk uit de jaren 1960)

‘graannaties’ zoals The Antwerp Grainwork Cy en De Trouw ondermeer in graanmanden, schavotten, schavotwagens, bens en schuiven voor de behandeling van granen en zaden. ‘Koolnaties’ zoals de Oude Marktvoerlieden Natie waren in het bezit van een uitgebreid gamma tobbes, mineraibakken, bens, ‘piochen’ (houwelen) en metalen mineraischoppen. Naast een hele resem aan platte wagens, pikkels, *bascules* en scheppers, bezat de Tabak- en Melknatie ook enkele typische werktuigen voor de behandeling van tabak zoals tabakpersen, *winchen* en tabakstekers. Afhankelijk van de agenda werd er op drukke momenten ook materiaal gehuurd of ‘geleend’ van andere bedrijven. Dit laatste al dan niet met voorafgaande toestemming van de eigenaar. Om het materiaal van elkaar te kunnen onderscheiden werd het zorgvuldig gemerkt en geschilderd in de kleuren van de natie of stouwerij.

Over natiepaarden en muilezels

Trekpaarden of ‘natiepaarden’ zoals ze in de Antwerpse regio nog altijd worden genoemd, waren lange tijd de trots van elke natie. Het is dan ook niet verwonderlijk dat zij in tal van stoeten en op prijsskampen aan het publiek werden getoond. Meestal ging het om ruinen van het Brabantse ras, maar er werden ook merries en goedkopere ‘camionpeerden’ aangekocht. De Brabanders hadden een trekkracht tot circa drie ton en werden gerekruteerd uit alle hoeken van het land. Zo kocht de Kraan Natie ondermeer paarden aan in Tongeren, Poelkapelle, Leuven, Duffel, Hemiksem, Hoboken, Merksem, Brugge, Sint-Lievens-Houtem, Ieper, Poperinge, Waasmunster, Turnhout, Niel, Belsele en Nieuwkerke. Natiepaarden werden tot in de jaren 1960 ingezet om goederen te vervoeren van kaai naar magazijn, station of cliënt en vice versa. Treinwagens werden op de kade bijgetrokken door middel van paarden evenals krenge, sleeën en slijpplaten. Aanvankelijk mochten trekpaarden ook op de kaaien ingezet worden

voor het laden van de goederen in en uit het zeeschip. In 1870 werd dit echter door de stedelijke overheid verboden, met uitzondering voor het ophalen van gevlotte boomstammen en houtbalken uit het water. Ook buiten de stad werden natiepaarden ingezet, ondermeer om zware en uitzonderlijke transporten te verzekeren. Zo werden bijvoorbeeld in het najaar van 1912 de oude fabrieksinstallaties van de Compagnie Industrielle Union te Oud-Turnhout ontmanteld en op Antwerpse natiewagens geladen. Ruim twintig kilometer verderop werden de wagens te Olen gelost en de fabriek heropgebouwd.

Betrouwbare statistieken over het aantal trekpaarden in de haven zijn bijzonder schaars. Vooral voor de stouwers ontbreken de nodige gegevens. Volgens een promotieboekje van Floris Prims en Constant Smeesters uit 1910 beschikten 16 van de 27 leden van de Bond der Naties over een totaal van 622 paarden. Koploper was de Noordnatie met 68 paarden, gevolgd door de Hessenatie met 60 paarden. Daarachter kwamen de Wijngaardnatie en de Werf- en Vlasnatie met elk 55 paarden. Onderaan telde The Antwerp Grainwork Company slechts 17 paarden. De Melknatie had er 6.

Als gevolg van de militaire opeisingen nam het paardenbestand van de Antwerpse naties zienderogen af naarmate de Eerste Wereldoorlog langer aansloopte. In januari 1917 was het aantal paarden van alle bondsleden samen geslonken tot 97 exemplaren. Op 31 december 1918 bezat de Valkeniersnatie slechts zeven paarden, waarvan er vijf pas in de loop van de maand november waren aangekocht! Ook de Hessenatie zag haar stal stilaan leeglopen. Onmiddellijk na het uitbreken van de oorlog werden de 36 mooiste paarden opgevorderd door het Belgische leger. In de twee jaren die hierop volgden moest de natie opnieuw twintig paarden afstaan, ditmaal aan de Duitse bezetter. Om het tekort aan trekdiere na de bevrijding te verhelpen werden via de Bond der Naties gezamenlijk Engelse paarden en muilieren aangekocht. Zo kocht de Valkeniersnatie tussen januari 1919 en december 1920 maar liefst 32 paarden en 6 ‘muilezels’. Binnen dezelfde periode werden slechts 6 paarden en 2 ‘ezels’ verkocht.

Hoewel de naties ook na de Eerste Wereldoorlog bleven investeren in trekpaarden, toch bleek het tijdperk van de paardenkracht stilaan voorbij. Een nieuwe vervoertechniek bood zich immers aan: de tractor. Naarmate het aantal tractoren in de haven toenam, nam ook het aantal paarden zienderogen af. Was er in 1910 nog sprake van 622 paarden, dan zouden dezelfde zestien naties in mei 1932 nog slechts over 357 paarden beschikken. Volgens een enquête van het Verbond der Behandelaars van Goederen (VBG) uitgevoerd in januari 1947, zouden 49 van haar leden beschikken over 107 paarden. Belangrijkste eigenaars op dat moment waren de Noordnatie met 19 exemplaren, op ruime afstand gevolgd door de

Wijngaardnatie en de Zilvernatie met 7, de Zuidnatie, de Nieuw Werk Natie en Van Groeningen met 6 en de Valkeniersnatie en de Werf- en Vlasnatie met elk 5 paarden. Zij werden op dat moment vooral ingezet voor het vervoer van katoen-, wol- en andere balen omdat wegspringende uitlaatgensters van tractoren tot de ontbranding van deze materialen konden leiden. Ook in de ongeplaveide houthangars waar tractoren moeilijk konden rijden en manoeuvreren, bleven trekpaarden onmisbaar voor het binnen- en buitenrijden van houtkrennen.

Het zou uiteindelijk niet lang meer duren vooraleer de naties hun laatste paarden van de hand zouden doen. In 1947 nam The Antwerp Grainwork Company haar laatste exemplaren uit dienst. Een jaar later zouden ook de Katoen Natie en de Hessenatie hun overblijvende drie en twee paarden verkopen. De Riga Natie bezat waarschijnlijk paarden tot in 1949, de Valkeniersnatie tot in de vroege jaren 1950. Als laatste der Mohikanen haalde ook de Noordnatie haar paarden uit bedrijf. Dit gebeurde ergens in het begin van de jaren 1960 (1960 of 1962), nadat de overeenkomst met de stad Antwerpen voor de levering van trekpaarden voor de Ommegang beëindigd was. Alleen in de omgeving van de houthangars kon men voortaan nog enkele paarden tegenkomen. Deze werden door de 'houtnaties' voor een beperkte termijn afgehuurd bij professionele huurhouders zoals Hoefnagels en Vandeputte.

Gegevens over het aantal paarden van de stouwers zijn bijzonder schaars. In de lijsten die we totnogtoe in onze handen hebben gekregen, werden nergens trekpaarden of 'peerdsgetuigen' vermeld. Mogelijk bezaten de Antwerpse stouwers tijdens het interbellum zelf geen paarden meer en werden ze enkel nog gehuurd van andere vervoerbedrijven of naties. Dit

was ondermeer het geval voor de stouwerijen Uytendroock en Venkeler, die hun paarden respectievelijk huurden bij Leon Mariën en Van Groeningen. Volgens een brief van de Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwersbedrijf (ABAS) aan het VBG, was er in januari 1947 alvast geen enkele van haar leden in het bezit van een paard.

Over fordsons en chenards

Ter gelegenheid van de Stoet der Natiën toonde de Hessenatie op 13 augustus 1922 haar eerste tractor (een fordson) aan het publiek. Het was meteen ook de eerste tractor van dit type dat in de Antwerpse haven werd ingezet. Hij was in staat lasten te trekken van acht ton. De aankoopprijs bedroeg 11.180 frank, wat hem ongeveer dubbel zo duur maakte als een fatsoenlijk paard. In het kielzog van de Hessenatie zouden ook de andere naties tot de mechanisering van hun wagenpark besluiten. Zo kocht de Tabaken Melknatie haar eerste tractor in november 1923 voor 15.000 frank. In september 1924 besloot de Valkeniersnatie tot de aankoop van een chenard-walcker met drie bijhorende 'remorken' (aanhangwagens) voor een totaalbedrag van 97.000 frank. Ook de stouwers zouden deze trend op de voet volgen. Zo bezat stouwerij Thomsen in 1928 reeds drie tractoren. Andere stouwers zoals Swarttouw, Westerlund en Uytendroock bezaten er respectievelijk één, twee en drie in het begin van de jaren 1930.

Ongeveer gelijktijdig met de introductie van de stalen rossen werden ook de eerste personenwagens en vrachtwagens aangekocht. Zo beschikte stouwerij Lee al in 1913 over twee auto's. Swarttouw bezat in 1929 een buick, Pays in 1936 een ford en de Katoen Natie in 1938 een chrysler. ■■■



Chenard-walcker en bijhorende remork van de Werf- en Vlasnatie (interbellum)

Volgens een telling van de Bond der Naties uit 1932 hadden 22 van haar leden op dat moment reeds 125 tractoren. Koploper was de Yzernatie met 16 tractoren, gevolgd door de Hessenatie en de Noordnatie met 15 en 10 tractoren. Vijftien jaar later stonden de Hessenatie en de Noordnatie nog altijd aan de top wat het aantal motorvoertuigen (tractoren, vrachtwagens en camionetten) betreft, gevolgd door de Wijngaardnatie. Beschikten de naties in januari 1947 over driemaal meer voertuigen voor baantransport dan voor kaaiwerk, dan was dit voor de stouwers net andersom. Zij bezaten slechts 27 voertuigen voor langeafstandstransport en 145 voertuigen voor taken binnen het havengebied.

Verskillende tractormerken werden tijdens het interbellum in de haven ingezet. Het talrijkst qua aantal waren ongetwijfeld de fordsons, maar ook andere merknamen zoals chenard-walcker, lanz bulldog, chevrolet, liberty, international en GMC komen met regelmaat in de archiefdocumenten voor. Kleine tractoren met volle rubberen banden zoals fordsons en lanz bulldogs werden binnen het havengebied gebruikt voor het trekken van krenge, sleeën en slijpplaten over de gekasseide kaaien. Het is dan ook niet verwonderlijk dat zij uitermate populair waren bij stouwers zoals Lee en Thomsen. Zwaardere tractoren op luchtbanden (zoals chenards) waren op hun beurt zeer geliefd bij de naties die aan nationaal baantransport deden. Zo zette de Valkeniersnatie haar chenard geregeld in om goederen te vervoeren naar een cliënt in Luik. Voor dag en dauw vertrok de tractor richting Luik, om pas 's nachts opnieuw in Antwerpen te arriveren. Onderweg had de tractor alle moeite om 'den berg van Ans' (nabij Luik) te beklimmen.

De Tweede Wereldoorlog betekende een ramp voor de Antwerpse goederenbehandelaars. Opnieuw werd er allerlei materieel zoals wagens, handkranen en tractoren door de Duitse bezetter opgeëist. Om hieraan te ontkomen werd men verplicht de tractoren te laten ombouwen op persgas. Na de oorlog bleef een massa legermateriaal te Antwerpen achter waaronder tractoren, kraanwagens, remorken, vrachtwagens en jeeps. Overtollig materiaal werd op geregelde tijdstippen door de *Office of Mutual Aid* (OMA) te koop aangeboden. Verschillende naties en stouwers profiteerden van deze gelegenheden om hun wagenpark opnieuw op peil te brengen. Populair waren ondermeer de 'clarktors'. Deze onverslijtbare tractoren met kleine luchtbanden en robuuste duwplaat werden door de Geallieerden gebruikt om vliegtuigen op de startbaan te rijden. Na de oorlog werden ze ook in de haven ingezet om lasten te trekken en wagons te duwen, ondermeer bij de Molenbergnatie, de Wijngaardnatie, Pays en Uytbroeck.

Bij sommige havenbedrijven werden gemotoriseerde 'wagonduwers' of *locopulseurs* gebruikt om treinwagons te verzetten. Vooraan was zo'n wagonduwer uitgerust met een duwarm, schuin daaronder een aandrijf wiel met rubberen band die qua vorm mooi rondom een treinrail aansloot. Achter de motor zaten twee kleinere wiel tjes. Eens het aandrijf wiel op een rail gezet, dan werd de wagonduwer tot onder de wagon gereden. Daar werd de in hoogte verstelbare duwarm tegen de bufferbalk geklemd, zodat de rubberen band van het aandrijf wiel voldoende grip kreeg op het spoor om de wagon in beweging te zetten. Afhankelijk van de hoeveelheid werk verhuurden zowel naties als stouwers tractoren aan elkaar. Dit was eveneens het geval voor de paarden, wagens en kranen.

Een kist met bestemming Auckland wordt met twee 'wires' aan een 'vierhaaks' bevestigd. Let ook op de fordson en de slede waarmee de kist tot onder de kraan werd gebracht (1949)

F. Claes © Katoen Natie



Over krenge en duvels

Gedetailleerde gegevens over het aantal wagens in de Antwerpse haven zijn opnieuw schaars en met de nodige voorzichtigheid te interpreteren. Volgens het boekje uit 1910 ter promotie van de Bond der Naties zouden achttien van haar leden over 1593 wagens beschikken. De Noordnatie had met 180 exemplaren de meeste wagens, gevolgd door de Werf- en Vlasnatie met 160, de Wijngaardnatie met 158 en de Amerika Natie met 125 exemplaren. Verschillende modellen waren van elkaar te onderscheiden.

Even beroemd als de natiepaarden zelf waren de typische 'platte wagens' of 'natiewagens'. Al dan niet voorzien van 'rongen' (steunpalen) of 'sponnen' (zijpanelen) werden zij vooral door de naties ingezet om balen, 'kassen' (houten kisten), vaten, 'pindraad' (rollen prikkeldraad), huiden, planken en zakgoed te transporteren van kaai naar magazijn, cliënt of omgekeerd. Voortgetrokken door twee paarden, kon men met deze wagens lasten vervoeren van ongeveer zes ton.

Naast de platte wagens werden er voor het vervoer over korte afstand ook 'krenge' gebruikt. Deze waren kleiner dan de platte wagens en voorzien van vier wielen met eenzelfde diameter. Afhankelijk van de lading bestonden er verschillende types. 'Glaskrenge' bijvoorbeeld waren voorzien van een driehoekig steunkader en werden door de stouwers aangewend om smalle maar hoge glaskassen veilig van onder het afdak naar het schip te trekken. Speciale 'houtkrenge' zonder laadvloer maar voorzien van lange rongen werden dan weer door de houtnaties gebruikt om geloste hijsen bestaande uit losse planken naar de achterliggende houtloodsen te rijden. Onder 'duvels' verstaan we zware en grote krenge, voorzien van vier metalen wielen met eenzelfde diameter. Zij werden gebruikt voor het transport van zware goederen zoals stoomketels, granietblokken en andere uitzonderlijke lasten tot circa 20 ton.

Boomstammen en zware balken werden naar de opslagterreinen gereden door middel van een 'mallejan', 'horts' of 'euts'. Nadat dit tweewielige voertuig tot over het zwaartepunt van de last was gebold, werd de disselbalk 90° omhoog gekanteld. Vervolgens werd de balk of stam met behulp van een boomketting aan de asblok vastgemaakt. Hierna werd de dissel terug naar omlaag getrokken, waardoor de last los van de grond kwam te hangen. Eens de last vooraan met een woelketting en woelhout aan de dissel vastgesjord, dan kon ze door één of twee paarden weggevoerd worden. Zowel de goed geëquipeerde houtnaties (zoals Houtnatie nr. 1 - Van Tricht & C°) als de minder gespecialiseerde stukgoednaties (waaronder de Valkeniersnatie) maakten gebruik van dit soort lastkarren.

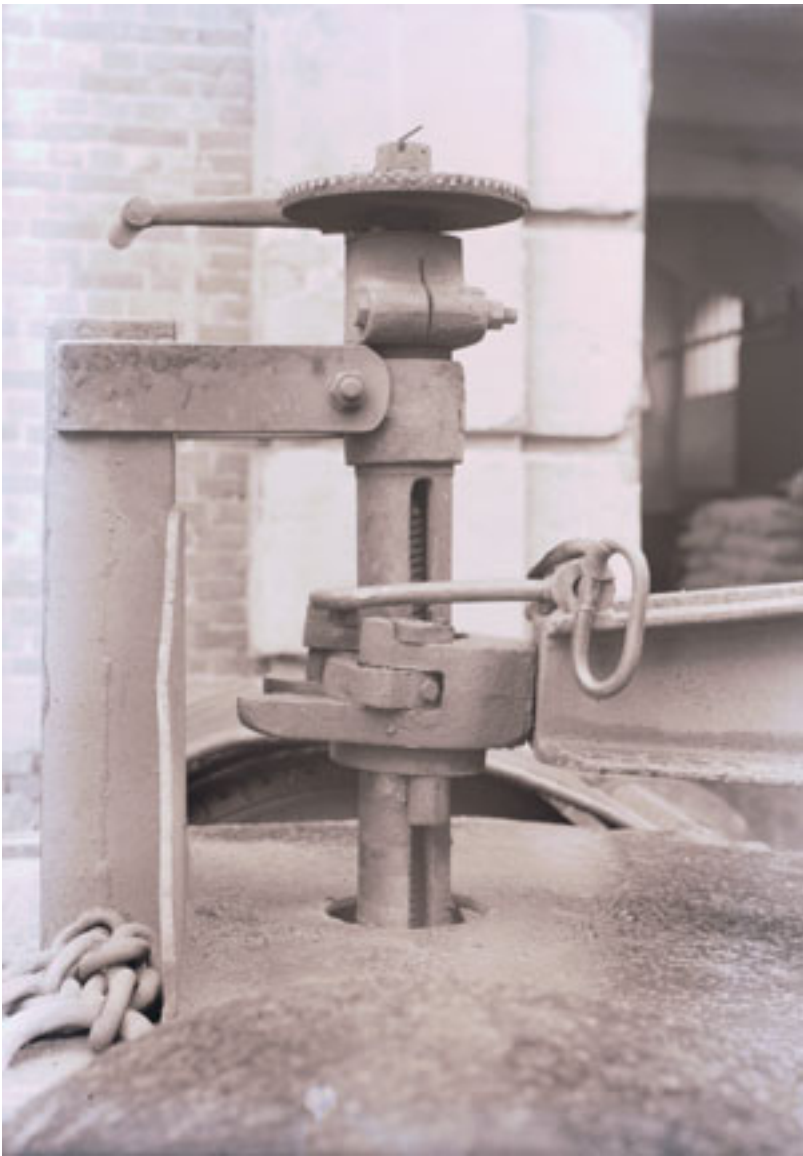
'Stekwagens' werden door de naties ingezet voor het lossen van zakgoed 'op stek' (op een platform). Met een walkraan of de laadbomen werd de hijs dan op de laadvloer van de wagen gelost. Deze bevond zich



Geheel boven: Betonijzer wordt van op een 'ijzerkrenge' aan boord van een zeeschip gehesen. Let ook op de twee 'C-haken' waarmee de hijs wordt samengehouden (1951)

F. Claes © Katoen Natie

Boven: Illustratie uit de programmabrochure van de Handelsstoet uit 1894. Onder de afgebeelde werktuigen herkennen we achtereenvolgens een graanmaat, enkele gewichten, twee graanschoppen, een platte wagen, een driepikkel, een bascule met mand en een mallejan.



Boven: Detailfoto van het chenard-aanpijksysteem (1962)
F. Claes © Katoen Natie
Rechts: Slijptang
© P. Van Wouwe

op schouderhoogte van de buildragers, die de zakken hierdoor konden vastgrijpen en wegdragen zonder zich te moeten bukken. In tegenstelling met een vaste stek die bestond uit enkele schragen en 'gangen' (loopplanken), moest een stekwagen niet voortdurend worden opgebouwd en afgebroken.

Sommige naties zoals de Handelsnatie en de Oude Marktvoerlieden Natie beschikten over zogenaamde 'markt wagens'. Deze wagens waren qua grootte en wielen vergelijkbaar met de traditionele platte wagens, alleen het laadvlak lag aanzienlijk hoger. Mogelijk opteerden sommige naties voor deze wagens omdat zij zich beter leenden voor het laden en lossen van zakken.

Met de komst van de tractor begin jaren 1920 werden meteen ook enkele nieuwe wagentypes geïntroduceerd. Kenmerkend voor een 'remork' van het 'type chenard' was de halfautomatische klem waarmee haar Z-vormige dissel was uitgerust. Hiermee kon zij stevig worden vastgeklemd aan de kolom die achteraan elke chenard-walcker was voorzien. Voorzien van een metalen chassis en vier metalen wielen op volle rubberen banden, waren deze aanhangwagens geschikt

voor het transport van lasten tot circa tien ton. Zij werden ondermeer geconstrueerd door de firma Depière & Spitals uit de Kerkstraat te Antwerpen. Tussen het legermateriaal dat na de oorlog door de naties werd aangekocht, bevonden zich talrijke 'Amerorken' (Amerikaanse remorken). In het najaar van 1959 kocht de Katoen Natie haar eerste tien exemplaren. Deze relatief hoge aanhangwagens op luchtbanden bleven tot in de jaren 1980-1990 in gebruik voor het vervoer van ondermeer balen en drums binnen het havengebied.

Naarmate het gebruik van tractoren algemener werd en het aantal natiepaarden terugliep, werden de oude platte wagens en krenge aangepast en voorzien van korte metalen dissels. Na de oorlog werden de houten wielen systematisch vervangen door afgedankte tankwielen afkomstig uit één van de talrijke Amerikaanse stockhuizen.

Samen met de natiepaarden verdwenen ook de oude wagens stilaan uit het havenbeeld. In juli 1947 bezat de Hessenatie nog 148 platte wagens, 90 krenge en 18 duvels op ijzeren banden. Op datzelfde moment had de Noordnatie nog 100 platte wagens, 60 krenge en 4 stootwagens in bezit. De twee laatste natiewagens van de Noordnatie (nummers 35 en 95) werden pas begin jaren 2000 aan een privé-verzamelaar verkocht. Tot in de jaren 1970 werden zij op de kade als vuilkar gebruikt.

Over slijpplaten en sletten

Naast een opmerkelijke hoeveelheid aan krenge beschikten de Antwerpse stouwers ook over een uitgebreid assortiment 'slijpplaten' (sleeplaten), 'sletten' (sleeën) en 'slijptangen' (sleeptangen). Voortgetrokken door paard of tractor, werden zij uitsluitend gebruikt op de gekasseide kaaien. Slijptangen werden aangewend om 'scheepsplaten' (zware metaalplaten) en *poutrelles* (staven profielijzer) bij te slepen. Balen, drums, kassen en schitsen werden naar of van het schip getrokken door middel van slijpplaten en sletten. Korte sleeën ('kopsleeën') werden gebruikt voor het verslepen van 'lang ijzer' (bundels ijzer langer dan twintig voet). Om het laden te vergemakkelijken werden de lege sleeën en slijpplaten zo dicht mogelijk naast de last getrokken. Hiervoor maakten de havenarbeiders gebruik van een eenvoudige 'sleehaak'. Naar-



mate de havenactiviteiten meer naar de moderne en geëffende terminals verschoven, werden de sleeën en slijpplaten steeds minder gebruikt.

Over pirrewitjes en glaskarren

Tot het basisgetuig van elke natie en stouwerij behoorden diverse soorten handkarretjes. Tweewielige houten schepkarretjes werden in verschillende vormen en maten gebruikt. Kleine schepkarretjes met een korte lip, 'pirrewitjes' genaamd, werden voornamelijk ingezet voor het verplaatsen van zakgoed over korte afstanden, bijvoorbeeld in wagon. Grote schepkarretjes met een korte L-vormige lip en twee uitstekende tanden ('katoenscheppers') werden zowel in de magazijnen als op de kaaien gebruikt voor het verplaatsen van katoenballen. Nog een maatje groter dan de katoenscheppers waren de 'balenscheppers'. In tegenstelling met de katoenscheppers hadden zij een lange J-vormige lip en geen uitstekende tanden. Zij werden ondermeer aangewend voor het lossen van wol- en sisalballen.

Brede stootwagens voorzien van een lage vloer en twee houten wielen, 'glaskarren' genaamd, waren zeer polyvalent in gebruik. Zij werden ondermeer gebruikt voor het aan- en afvoeren van glasbakken, kassen, schitsen en zakken. Na de Tweede Wereldoorlog bleven ze in gebruik voor het aanleveren van haken en stropen uit 'den bak'; dit is de koffer of het magazijn waarin de naties en stouwers hun aanslagmateriaal bewaarden. Naast glaskarren werden eveneens hoge en smalle stootwagens gebruikt, ondermeer om 'pikkels' (driebenige weegtoestellen), gangen en 'schuiven' (glijbanen) naar de kade te voeren.

'Handkrenen' waren kleine trekagentjes voorzien van vier houten wielen met ijzerbeslag. Zij werden onder andere in de magazijnen gebruikt om kassen en andere goederen te verplaatsen.

Over coles en clark

Ook al nam het stadsbestuur de plaatsing van nieuwe walkranen voor haar rekening, toch zouden ook de Antwerpse naties en stouwers reeds voor de Tweede Wereldoorlog investeren in mobiele hijstoestellen. Zo kocht de Kraan Natie op 20 maart 1874 een handkraan van A. J. Arnou voor de ronde prijs van 2.000 frank. In 1880 en 1885 werden opnieuw twee kranen van 2.500 en 1.600 frank aangekocht, ditmaal van constructeur Hoskin Black. Ook andere naties en stouwers zouden in soortgelijke hefwerktuigen investeren. In hun boekje uit 1910 vermeldden Prims en Smeesters zeven naties die allen tezamen over 33 kranen zouden beschikken. De Wijngaardnatie stond aan de top met maar liefst acht kranen, gevolgd door de Hessenatie met zes, de Werf- en Vlasnatie met vijf, de Amerika Natie en de Zilversmidnatie met vier en tenslotte de Yzernatie en de Kraan Natie met elk drie kranen. Deze manueel aangedreven kranen waren gemonteerd bovenop een stevige wagon met vier metalen wielen. Zij werden voornamelijk op de achterkaaien en onder de hangars gebruikt om wagens en

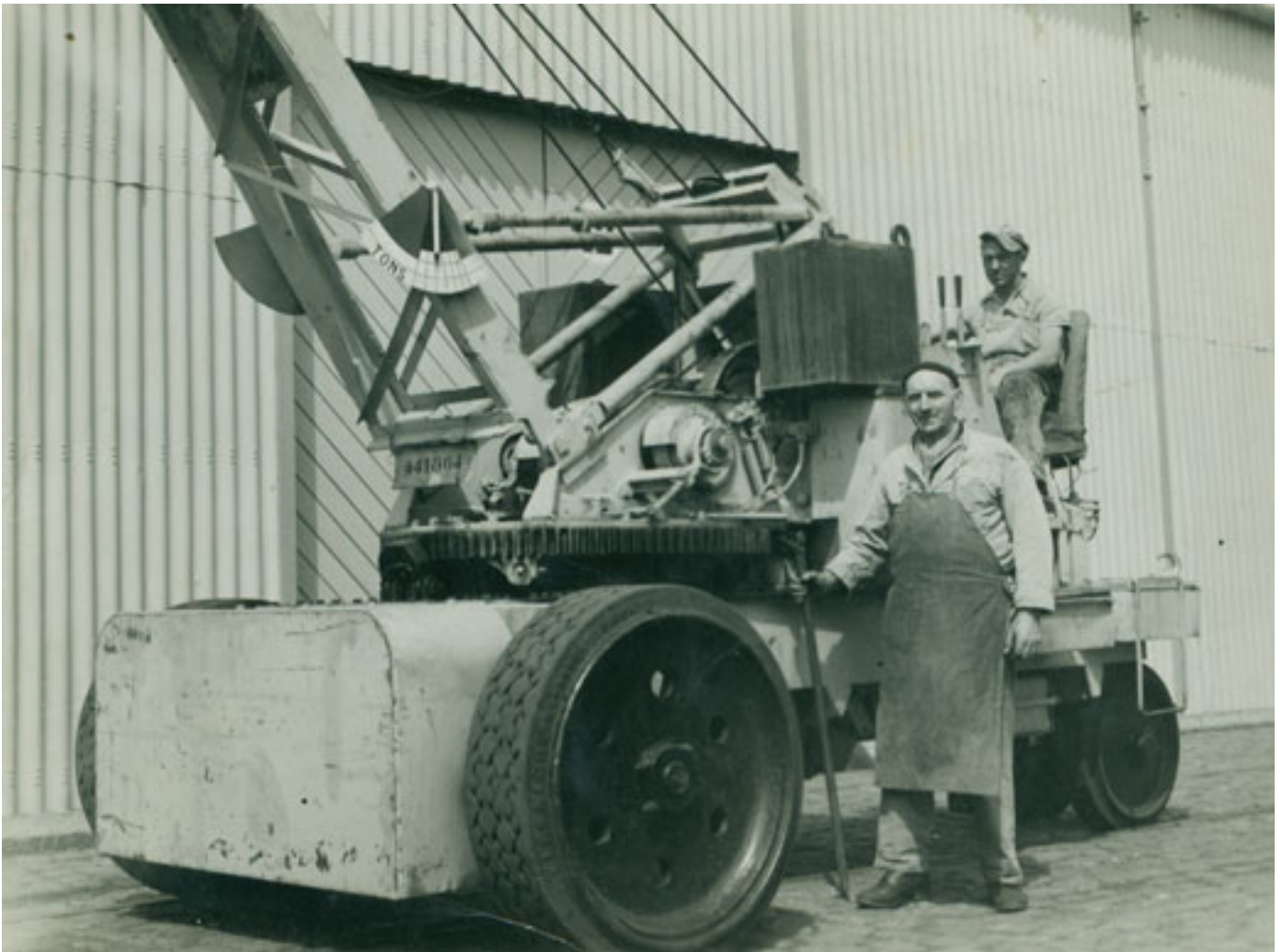


Boven: Een 'kas' wordt met behulp van een motorkraan op een slee gezet (1960) F. Claes © Katoen Natie

Midden: Kartons worden met een balenschepper weggereden (1955) F. Claes © Katoen Natie

Onder: Motorkranen aan het werk ter hoogte van de kaaien 130 en 132. De kraan rechts werd vervaardigd door de Boomse Metaalwerken en heeft een hijscapaciteit van zes ton (1949)

F. Claes © Katoen Natie



Boven: Motorkraan van stouwerij J.J. Lee (foto waarschijnlijk uit de jaren 1940)

Rechts: Pakken blik (*sheets*) worden met plaatpannen en een roustabout-kraantje op een kring gezet (1952)
F. Claes © Katoen Natie

wagons te lossen of 'hijsen' (de last die in éénmaal met het hefwerktuig genomen wordt) te vormen. Afhankelijk van de fabrikant en het geleverde type zijn er exemplaren gekend met een hefcapaciteit van tweeënhalve tot zes ton. Zij bleven in gebruik tot in de jaren 1950.

In 1938 deed de Hessenatie haar reputatie van de meest gemechaniseerde natie te zijn opnieuw alle eer aan. Zo kocht zij als eerste een mobiele motorkraan van zes ton gebouwd door de Boomse Metaalwerken. Na de oorlog zouden ook andere havenfirma's zoals de Valkeniersnatie, de Nieuw Werk Natie en Antigoon het voorbeeld van de Hessenatie volgen en zich eenzelfde Boomse kraan met la meuse-motor aanschaffen. Eveneens populair in de Antwerpse haven waren de coles-kranen. Vele goederenbehandelaars hadden er in 1966 één of meerdere stukken van in dienst, waaronder de Katoen Natie, de Kraan Natie, de Valkeniersnatie, de Wijnnatie, Antigoon, Lee, Franbelti, Van Haelst en Simon Smits. De Katoen Natie kocht haar eerste coles-kraan in 1951. Zij had een hefvermogen van twee ton. Naast coles- en Boomse kranen werden nog tal van andere motorkranen gebruikt: austin (Nieuw Werk Natie, Transpedo, Werf- en Vlasnatie), lorain (Boschmans, Katoen Natie, Wijnnatie), P&H (Cadix Natie, Van Haelst), roustabout (Gylsen, Mabesoone, Transpedo,

Swarttouw), thornycroft (Cadix Natie, Noordnatie, Werf- en Vlasnatie, Wijngaardnatie, Zilvernatie), ... Het totale aantal privé-autokranen in de haven steeg zienderogen van 201 exemplaren op 1 januari 1957, tot 312 exemplaren op nieuwjaarsdag 1964. Volgens een enquête uit 1966 beschikten 29 FASNAG-leden (exclusief de Hessenatie) over 146 motorkranen. Koploper was Antigoon met twee Boomse kranen van zes ton en elf coles-kranen van drie tot elf ton. Het zwaarste model was een cummins-kraan van 35 ton, eigendom van F. Van Groeningen-Muts. Het lichtste model was de colette-kraan van De Koophandel met een hefvermogen van slechts 300 kilogram. Deze kranen die specifiek gebruikt werden voor de behandeling van goederen onder afdaken en op achterterreinen, werden na verloop van tijd vervangen door vorkheftrucks.

Tijdens het interbellum werden in sommige Europese havens (waaronder Rotterdam en Hamburg) reeds proefnemingen gedaan met verschillende soorten heftrucks. Zo ook te Antwerpen, waar men al in 1930 experimenteerde om kisten op wagons te laden door middel van een *lift truck* van het merk 'fenwick'. In de archieven van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bleef (slechts) één foto bewaard waarop we dit toestel aan het werk zien. Deze *chariot pour le chargement automatique de caisses sur wagon* maakte





Geheel boven: Kisten worden met een *lift truck* op wagon geladen (1930)

© Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Boven: Een zwaar stuk wordt met behulp van twee vorkliften van het merk towmotor onderin het scheepsruim gestapeld (1954)

F. Claes © Katoen Natie

geen gebruik van paletten, maar van omgebouwde glasbakken voorzien van een onderstel. Het is ons niet bekend hoe frequent deze machine werd gebruikt. Was het misschien een éénmalige demonstratie? Ook wat de eigenaar of gebruiker ervan betreft tasten we vooralsnog in het duister.

Werd er dus al geëxperimenteerd, toch zou het in de vooroorlogse periode slechts bij enkele kleinschalige initiatieven blijven van minimaal belang. Het zouden uiteindelijk de Amerikanen zijn die, door het massale gebruik van *fork-lift trucks* en *pallets* tijdens de Tweede Wereldoorlog, voor de Europese doorbraak van deze technologie zouden zorgen. Vorkheftrucks of vorkliften dragen hun lasten op een kantelbare 'mast'. Deze is aan de voorkant van het voertuig gemonteerd en onderaan voorzien van twee uitstekende 'vorken' of 'lippen'. Vorkliften waren uitermate geschikt voor het hijsen, verplaatsen en stapelen van de eerste *unit loads*.

Gegevens over de eerste vorkheftrucks in de haven van Antwerpen zijn schaars. In 1947 kocht de Molenbergnatie, mogelijk als eerste natie, een kleine vorklift

van het type 'clark' aan bij de Etablissements John Lins. Leden van de natie hadden dit toestel leren kennen via de Agence Maritime Internationale (AMI) en achtten de aankoop ervan nuttig voor de behandeling van pakken blik tussen 500 en 1.000 kilogram. Op 5 oktober 1949 kocht de Werf- en Vlasnatie haar eerste clark voor de prijs van 262.817,50 frank. Toch zou het gebruik van vorkliften en paletten, aldus een brief vanwege het VBG aan de Economische Dienst van de Stad Antwerpen, tot in de jaren 1952 zeer beperkt gebleven zijn. Die trage doorbraak had ongetwijfeld te maken met de oude haveninfrastructuur en de onaangepaste scheepstypen. Gekasseide kaaien en kleine, moeilijk berijdbare scheepsruimen maakten het gebruik van vorkliften haast onmogelijk. In maart 1955 kocht de Katoen Natie haar eerste vorklift, niet toevallig een clark. Maar al na enkele maanden was het duidelijk geworden dat deze aankoop geen succes was. De kleine wieltjes en volle rubberen banden waren duidelijk niet geschikt voor het werk op de oude en gekasseide kaaien. Nadat de clark bijna een jaar tevergeefs te koop werd aangeboden bij importeur De Ronde & Drubbel, besloot de natie hem opnieuw in gebruik te nemen voor magazijnwerk. Na montage van enkele luchtbanden werd hij in 1958 opnieuw op de kade gebruikt. Pas eind december 1960 bestelde de Katoen Natie een tweede vorklift, een clark van 1800 kilogram, voor 273.000 frank. Volgens de telling uit 1966 bezaten 31 FASNAG-leden samen 233 vorkliften met een hefcapaciteit tussen 900 kilogram en 10 ton. De n.v. Algemene Goederenbehandelingen nam hiervan 73 exemplaren voor haar rekening, op verre afstand gevolgd door de Katoen Natie met 22, de Noordnatie met 18, de Wijngaardnatie met 14 en Mabesoone met 12 vorkliften. Naast clark werden nog tal van merken ingezet waaronder steinbock, towmotor, hima, STILL, hyster, en esslingen.

Over kaspannen en vierhaaksen

Zowel de naties, maar vooral de stouwers beschikten over een uitgebreid gamma 'aanslagmateriaal'. Met deze term werd het getuig aangeduid dat gebruikt werd voor het 'aanslaan' (vasthaken, bevestigen) van hijsen aan de kraan of laadbomen. Volgens een boedelinventaris uit 1913 bezat stouwerij Uytendroock ondermeer diverse loodslengen, kraanslengen, plaatslengen, duvelsklauwen, kimhaken, scherpe haken, snotters, stropen, netten, 'checkels' (*shackles* of harpschakels), driehaaksen, vierhaaksen en *wires*. Tot in de jaren 1960 hadden de naties en stouwers dikwijls een eigen smid of vakman in dienst, die ook voor de vervaardiging en de reparaties van het aanslagmateriaal instond. Nadien werd dit werk haast volledig uitbesteed, zoals aan de firma Raymakers aan de Hardenvoort te Antwerpen. Om hun productiviteit te verhogen dachten zowel naties als stouwers voortdurend na over de manier waarop zij hun getuig konden perfectioneren. De persoonlijke ervaringen van enkele vindingrijke ceelbazen of foremannen leidden meermaals tot de uitvinding van een nieuw en effi-

ciënter werktuig dat beter aan de specifieke noden van het bedrijf beantwoordde.

Onontbeerlijk voor elke ploeg havenarbeiders was de 'vierhaaks'. Deze vier haken die met elkaar verbonden waren door middel van een ring, werden ondermeer gebruikt voor het laden of lossen van schitsen, glasbakken, bananenbakken en netten. Daarnaast bestonden ook 'drijhaaksen' voor het aanslaan van mineraibakken. Eén van de drie 'slingen' ('lengen' of kettingen) van een drijhaaks was langer dan de overige twee. Hierdoor helde de bak lichtjes achterover tijdens het 'hieven' (ophijzen) en 'vieren' (neerlaten) zodat de lading er niet kon uitrijzen.

Poutrelles konden het beste met 'ringslengen' geladen worden, maar afhankelijk van de hoeveelheid werk en het voorhanden zijnde materiaal durfden sommige havenarbeiders ook wel eens 'waaiers' of *wires* (staaldraadkabels) hiervoor gebruiken. Dit was echter levensgevaarlijk en verboden! Was de hijs langer dan de lengte van de ruimopening, dan werd ze uit balans of 'kops' (naar beneden hangend) neergelaten. In dat geval werd er eerst een 'dobbelt teure' (een dubbele wikkeling) gelegd op één van de twee slengen. Voor het laden van pakken plaatijzer werd zowel gebruik gemaakt van 'plaatpannen' als van 'plaatsloeffen' (plaatklemmen). Plaatpannen moesten minimaal met twee paar gebruikt worden om de hijs 'in balans' (horizontaal) te kunnen laden. Om lange platen kops neer te strijken werden slechts twee plaatsloeffen gebruikt die zichzelf vastklemden van zodra de hijs werd aangespannen of 'stijfgezet'.

Zakgoederen zoals graan, koffie, cacao en cement werden door middel van 'touwstropen' (een eindloze lus uit manillatouw), 'broekstropen' (een touwstrop, in het midden voorzien van een doek uit canvas) of 'schitsen' (laadborden) van boord gelost. Tot in de jaren 1930-1940 werden de bulkgoederen van sommige binnenschepen nog altijd in het ruim opgezakt en via wankelende ladders en 'gangen' (loopplanken) door buildragers naar de wal gedragen. Katoen-, wol-, sisal- en andere balen werden uit de schepen gelost door middel van netten, touwstropen of *wires*. Enkele balen onder 'de carré' (luikopening) werden met 'scherpe haken' of 'duvelsklauwen' in het net getild. Alzo werd een lagere werkvloer gecreëerd ('put maken') van waaruit men de omliggende balen gemakkelijk manueel in het net kon trekken. Scherpe haken en duvelsklauwen mochten enkel gebruikt worden om hijsen te vormen. Zij mochten in geen geval gebruikt worden om hijsen vanuit zeeschip aan wal te geven of omgekeerd ('boven de kop werken'). Ook het aanslaan achter de bandijzers of 'bindsels' was verboden.

Een 'kas' (houten kist) werd met *wires* in of uit het scheepsruim geladen. Door middel van speciale 'kaspannen' werd de kas eerst opgelicht, waarna de twee *wires* er onderdoor werden getrokken. Waar nodig werd voor dit trekken een sleehaak gehanteerd. Net



Boven: Slengen, haken, pensers, schoppen en ander klein getuig werden na het beëindigen van de dagtaak opnieuw proper opgeborgen in het 'materiaalkot' van de 'bakman' (foto waarschijnlijk uit de jaren 1940)

Onder: Scherpe haken
© P. Van Wouwe

Geheel onder: Duvelsklauwen
© P. Van Wouwe

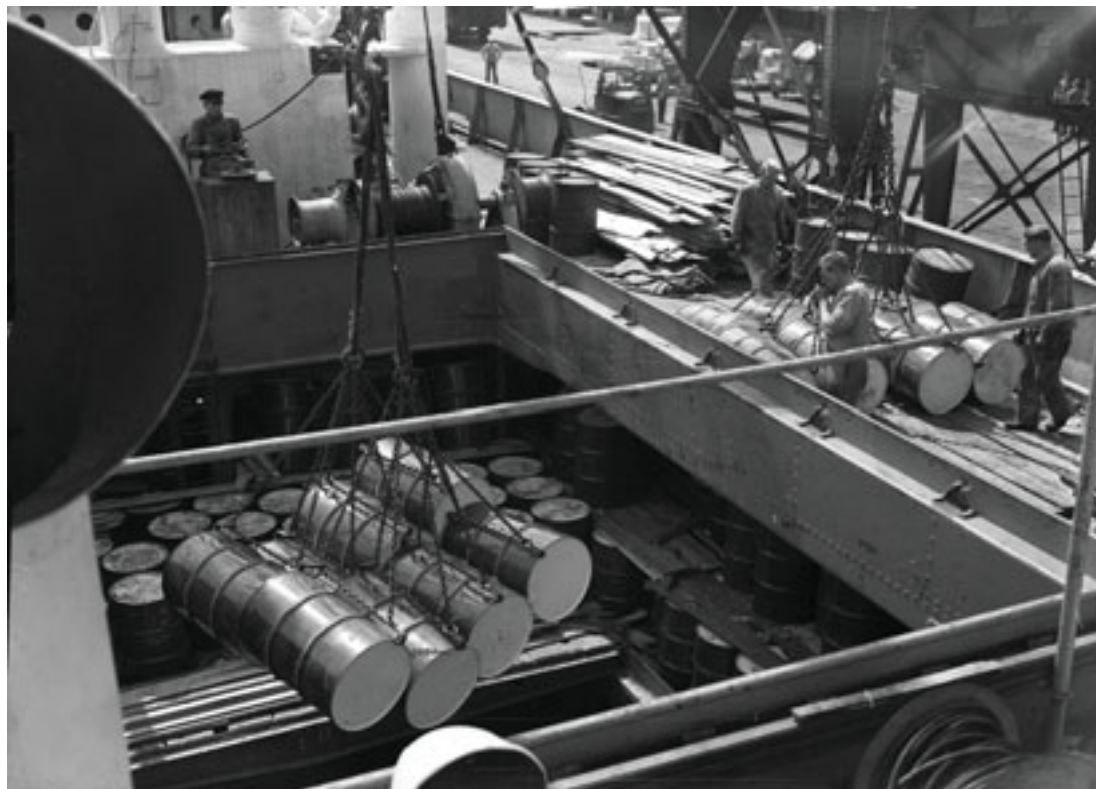


Rechts: Drums worden met kimhaken in het ruim neergelaten (1952)

F. Claes © Katoen Natie

Onder: Buizenpan

© P. Van Wouwe



zoals bij scherpe haken, mochten kaspannen niet gebruikt worden om kassen naar de wal te geven of omgekeerd. Om te voorkomen dat lange maar smalle glaskassen ('drie-, vier- of vijfklampers') zouden omkantelen, werden tijdens het stouwen ook speciale 'tenhaken' ingezet.

Houten vaten en *drums* (metalen vaten) werden 'bolens' (al liggend) of rechtopstaand aangeslagen door middel van 'kimhaken' en schitsen. Buizen werden afhankelijk van de afmetingen, het gewicht en het materiaal aangeslagen met behulp van stropen, *wires* of 'buizenpannen'. Voor het laden en lossen van personenwagens werden netten of 'autogestellen' gebruikt. Afhankelijk van het type kon dit gestel bestaan uit een rechthoekig metalen frame met daaraan vier haken, die elk ter hoogte van een wiel aan de wagen werden bevestigd. Bij stouwerij Thomsen

waren eveneens gestellen in gebruik waarbij vier staven twee aan twee onder de voor- en achterwielen werden geschoven.

Over blaaiques en tobbes

Een 'schits', ook wel eens 'blaaïque' genaamd, was een rechthoekig houten platform, in elke hoek voorzien van een metalen 'oog' (lus) waarin de haken van een vierhaaks werden gepikt. Bij Stouwerij Uytendaele waren zij al voor de Eerste Wereldoorlog in gebruik, ondermeer voor het laden en lossen van zakgoed. Vanaf de jaren 1950 werd, samen met de introductie van eenheidsladings en vorkliften, ook het gebruik van 'paletten' veralgemeend. Afhankelijk van de bestemming en de transportwijze werden uiteenlopende palettypes met verschillende afmetingen gebruikt. Meestal ging het om houten exemplaren, bestaande uit twee vloeren die van elkaar gescheiden waren door middel van drie balkjes. Naast de paletten in hout waren ook stalen exemplaren in gebruik.



Graan dat de Antwerpse haven in bulk binnenkwam kon op verschillende manieren worden gelost. Voor de komst van de eerste drijvende stadszuigers in 1910 gebeurde dit bijna volledig manueel. Met houten schoppen werd het graan dan door stouwersgasten in grote manden of 'Engelse conditieszakken' (grote lijnwaden zakken voorzien van een lus) geschept. Eens met de *winch* (scheepslier) uit het ruim bovengehaald, dan werd de volle mand of conditieszak op dek uitgekapt en de inhoud door natiegasten in jute zakken van circa 100 kg geschept. Nadat de zakken één voor één met behulp van een pikkel waren gewogen, werden ze via 'rijsschuiven' naar de wal geschoven en

door buildragers weggedragen richting platte wagen of treinwagon. Bij 'rechtstreekse overslag' van zeeschip naar 'lichter' (binnenschip) werd het graan in Engelse conditieszakken geschept. Aan dek werd de bovengehaalde conditieszak met een pikkel gewogen en vervolgens via een 'bakschuif' in de lichter geledigd. Na de eerste Wereldoorlog maakten gespecialiseerde graannaties zoals De Trouw, de Certexnatie en The Antwerp Grainwork Company gebruik van 'schavotten' om kleinere partijen graan te wegen en op te zakken. In 1947 had The Antwerp Grainwork Company maar liefst acht schavotten in dienst. Zij werden frequent gebruikt tot in de jaren 1960. Naast de gespecialiseerde graannaties waren er ook stukgoednaties die over soortgelijke schavotten beschikten, waaronder de Noordnatie en de Vlaeynatie. Deze naties gebruikten het ondermeer voor de behandeling van zout, suiker en meststoffen.



Men kon een onderscheid maken tussen twee verschillende schavot types, namelijk een 'opzak-' en een 'overslagschavot'. Een opzakschavot kon uitsluitend gebruikt worden om bepaalde bulkgoederen, zoals granen en meststoffen, te wegen en op te zakken. Met een overslagschavot daarentegen was men niet alleen in staat deze goederen op te zakken, maar ook om ze rechtstreeks na weging over te storten in lichter of wagon. Hiervoor was het overslagschavot uitgerust met een extra schuif, dewelke aan een opzakschavot ontbrak. Doorgaans werd er gebruik gemaakt van een grijper of 'trekken' om de trechtervormige vergaarbak bovenaan het schavot te vullen. Was deze niet beschikbaar, dan werd hiervoor ook een ronde metalen kantelbak of 'tobbe' gebruikt. Granen die tijdens het lossen en opzakken op de grond waren terecht gekomen, werden door de zakkennaaisters zorgvuldig bijeengekeerd en gezeefd. Hiervoor maakten ze gebruik van verschillende werktuigen, zoals ronde of rechthoekige graanzeven, wamolens en graanharpes.



Tot in de jaren 1960 werden kleine partijen ertsen door zogenaamde 'mineraimannen' in metalen 'mineraibakken' of 'fontebakken' geschept. Deze bakken waren bovenaan en langs één zijkant open en voorzien van drie aanslagogen voor een driehaaks. Volgeladen met erts, *fonte* (gietijzer), zink- of koperlingots werden zij op dek of aan de wal gewogen op een zware bascule. Op deze bascule lag een balkje waardoor de bak lichtjes achterover helde en er geen lading kon uitrijzen. Voor het ledigen werden de twee korte slengen losgemaakt, waarna de bak aan de achterste sleng omhoog getrokken werd en de inhoud eruit schoof.



Zoals de naam het reeds zei werden 'glasbakken' gebruikt voor het laden of lossen van 'glaskassen' (kisten met glas). Deze metalen bakken waren zowel bovenaan als langs de twee korte zijkanten open en voorzien van vier ogen. Naast glas konden zij eveneens gebruikt worden voor het laden van nagelvaten en korte buizen. ■■■■

Boven: Graanlossers aan het werk (interbellum)
Midden: Graan wordt aan het schavot opgezakt en door 'buildragers' weggedragen richting treinwagon
F. Claes © Katoen Natie
Onder: Graanzeef
© P. Van Wouwe



Tot in de vroege jaren 1950 werden de bananen die te Antwerpen arriveerden grotendeels met ‘bananenbakken’ gelost. Om de trossen niet te beschadigen tijdens het stapelen, waren deze houten bakken omhoog met rubber en voorzien van een zachte binnenbekleding uit stro. Zij werden aangeslagen door middel van een vierhaaks. In 1950 maakte stouwerij Vandeputte reeds gebruik van enkele mechanische elevatoren ter hoogte van kaai 188. Deze elevatoren waren opgebouwd uit drie delen: een verticaal deel in het scheepsruim, een horizontaal deel dat liep vanaf het luikhoofd tot aan de reling van het schip en ten slotte een verticaal deel buitenboord. Eén voor één werden de trossen van 30 tot 40 kg (en soms nog meer) door de stouwersgasten op de schouder genomen en in een ophaalzak gekipt. Eens van boord kwamen de bananen op een transportband terecht die hen naar de camion of treinwagon bracht. In de jaren 1920 werden er te Garston-Liverpool al vier van dergelijke *Donald patent elevator-conveyors* gebruikt voor het lossen van bananen. Zij hadden er een capaciteit van meer dan 6000 trossen per uur!

Over pikhaken en rolbankjes

Tot omstreeks de jaren 1960 kwam het Noord-Europese grenenhout haast uitsluitend los en ongebondeld in Antwerpen aan. Op het schip werden de uitgevloerde planken van eenzelfde partij één voor één door de stouwersgasten ‘afgeraapt’ en in een pak gelegd. Een partij bestond uit planken van eenzelfde houtsoort, in dit geval grenen, met eenzelfde dikte en breedte. De lengte binnen een partij kon echter variëren van circa 1,85 meter tot 6,7 meter, afhankelijk van het land van herkomst. Voor de dikkere planken vanaf 2 ½” (63,5 cm) werden hiervoor ‘pikhaken’ gebruikt. Eens een pak compleet, dan werd het met behulp van een touwstrop aangeslagen en uit het ruim opgetrokken. Omdat het Houtdok aanvankelijk slechts door schuin oplopende oevers of *taluds* was omzoomd, konden de ‘houtboten’ die hier lagen aangemeerd slechts van op afstand worden gelost. Tussen kaai en schip werden daarom ‘spieren’ (balken) geplaatst van zo’n twaalf meter lang, waarop vervolgens een stelling werd gebouwd. De hijs die beneden in het scheepsruim was klaargemaakt, werd met de laadbomen van het schip bovenaan de stelling geplaatst, om vervolgens via enkele ‘rolbankjes’ naar de wal te rijden. Op de plaatsen waar de houtboten wél tot tegen de kaaimuur konden aanmeren, was het niet nodig dat er stellingen werden geplaatst aan elk luik. De hijsen konden hier rechtstreeks met de scheepswinchen of walkranen naar de wal worden gehesen. Daar werden ze ofwel op de grond neergezet, ofwel rechtstreeks op een houtkrenge, platte wagen of *camion* geladen. Voor het wegdragen van de planken richting houtstapels, waren de houtdragers uitgerust met een ‘schouderleer’. Om het glijden van de planken over de schouder te verbeteren, werd de dikke lederen schouderlap geregeld ingestreken met paraffine. De last die door een houtdrager op zijn schouder werd genomen varieerde meestal tussen 50 en 60 kg. ■■■



Links: Zware blokken worden met mineraibakken bovengehaald en aan dek gewogen op een bascule (foto waarschijnlijk uit de jaren 1950)

Links inzet: Het lossen van bananen op kaai 188 (1950)

F. Claes © Katoen Natie

Geheel boven: Pikhaken voor het lossen van dikke planken en mijnhout

© P. Van Wouwe

Boven: Rolbankje

© P. Van Wouwe

Onder: Houtboten worden gelost ter hoogte van het Houtdok (1923)

© Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen



Over snarsblokken en laaileren

Onder meer voor het laden van kassen onderin het ruim maakten de stouwers veelvuldig gebruik van 'snarsblokken' (afgeleid van het Engelse *snatch block*). Eerst werden deze blokken stevig aan de spanten van het schip bevestigd door middel van een 'dekschroef'. Vervolgens werd er door de snarsblok een 'trekwire' gelegd waarmee een stoomwinch de kassen tot tegen de scheepswand trok. Daar werden de kassen dan manueel op hun plaats geschoven door middel van 'pensers' (breekijzers) of 'handspeken'. Een 'handspeek', 'handspaak' of *handspike* is een houten hefboom, ondermeer gebruikt om rollen papier en kisten te verporren. Op een vlakke ondergrond werden ook 'wellen' (ronde stukken hout) of 'spelemannekens' (metalen stukken buis) gebruikt om kassen of pakken ijzer te verrollen.

'Pakken ijzer' (*poutrelles*, betonijzer, rails, ...) konden ook onderin het ruim gestuwd worden met 'laaileren' ('laadleren' of laadladders). Laaileren waren stukken rail met een lengte van twee tot vier meter, langs één kant voorzien van een ring. Aan de andere kant was een plaatje bevestigd om te beletten dat de rail zou omkantelen. De laaileren werden steeds licht bergaf geplaatst, waardoor de hijs automatisch naar de zij van het ruim afschoof van zodra ze op de laailleer was geplaatst. Om dit schuiven te vergemakkelijken werden de laaileren ingevet. Met behulp van 'kant-' en 'puntijzers' werden respectievelijk *poutrelles* en rails naar hun plaats gekanteld.

Onder: Dekschroef

© P. Van Wouwe

Rechts: Handspeek

© P. Van Wouwe





Over pikkels en pèse-tonneaux

'Driepikkels', in de archiefdocumenten dikwijls kortweg 'pikkels' genaamd, werden al in het Ancien Régime door de naties gebruikt om goederen te wegen. Zij waren opgebouwd uit drie houten poten, bovenaan met elkaar verbonden door middel van een ijzerbeslag. Onderaan dit beslag hing een haak waaraan een balans met twee laadborden werd bevestigd. Afhankelijk van de werkzaamheden werden de pikkels opgesteld aan dek, op een stek, langs de kade of in een magazijn. Tot omstreeks de jaren 1960 bleven zij vooral bij de naties in gebruik voor het stuk per stuk wegen van kostbare goederen zoals tabakbalen en koffiezakken. Dit gebeurde tot op 100 gram nauwkeurig.

Naast 24 driepikkels beschikte de Valkeniersnatie reeds in 1891 over 5 *bascules* (brugbalansen). Afhankelijk van het type werden zij ondermeer gebruikt voor het wegen van 'gezouten vellen' (gepekeldvellen), zakken, balen, vaten, tobbes, grijpers en mineraibakken. In tegenstelling tot de driepikkels waar men op beide laadborden hetzelfde gewicht moest plaatsen om de balans in evenwicht te krijgen, gold voor een *bascule* een overbrengingsverhouding van één tot tien. Dit maakte de *bascule* uitermate geschikt voor het wegen van zware lasten tot circa drie ton.

Zakgoed werd soms per volledige hijs op een *bascule* gewogen. Eens een strop met zakken gevuld, werd ze met behulp van de laadbomen aan dek gehesen.



Geheel boven: Snarsblok

© P. Van Wouwe

Midden: Kantijzer

© P. Van Wouwe

Onder: Zakken koffie worden aan dek gewogen met behulp van een *bascule* (jaren 1940)

F. Claes © Katoen Natie





Boven: Stropsharen

© P. Van Wouwe

Onder: Vaten worden met een driepikkel gewogen. Let op de speciale schephaak waarop het vat werd gerold (interbellum)

© Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Rechts boven: Verschillende soorten stalenstekers

© P. Van Wouwe

Rechts onder: Het nemen van stalen uit zakken. De stalen werden in kleine staalzakjes opgeborgen en vervolgens verzegeld (1948)

F. Claes © Katoen Natie

Daar werd de ganse hijs (zakken én strop) op een *bascule* gezet, afgeslagen en gewogen. Om te voorkomen dat de hijs zou uiteenvallen tijdens het wegen, werd er een 'scheer' of 'haarspeld' op de strop bevestigd. Na het wegen werd de strop opnieuw aangeslagen aan een walkraan en vervolgens aan wal gezet. Deze manier van werken waarbij de last met het ene hefwerktuig (kraan of laadbomen) aan dek geplaatst wordt om daar door een ander hefwerktuig (laadbomen of kraan) weggenomen te worden, werd in het havenjargon 'pompen aan dek' genoemd.

Vaten konden zowel op een *bascule* als met een driepikkel gewogen worden. In het laatste geval werd het vat aan de balans gehangen door middel van kimhaakjes of een halfronde schephaak. De Wijnnatie, gespecialiseerd in de behandeling van houten vaten, had ook gesofisticeerde *pèse-tonneaux* (vatenwegers) in dienst. Dit was een vierpotig weegtoestel met balans, waaronder een vat werd gerold. Eens het vat aangeslagen en met een handler van de grond getild, dan werd de balans in evenwicht gebracht door middel van een manueel verschuifbaar precisiegewicht. Op een meetlat kon men vervolgens het gewicht aflezen tot op 100 gram nauwkeurig.





Over vatenkloppers en stalenstekers

Om de kwaliteit van de behandelde goederen te controleren, beschikten de naties over een uitgebreide keuze aan 'stalenstekers'. Zij waren er in verschillende maten en vormen, maar het principe was telkens hetzelfde: zij werden diep in de zakken koffie, cacao of graan gestoken en er nadien weer uitgetrokken. Het monster dat in de holte van de stalensteker achterbleef werd in speciale staalzakjes opgeborgen en met twee cachetstempels verzegeld, één van de staalnemer en één van de controlefirma. Voor het bemonsteren van ertsen maakte men gebruik van kleine handshopjes. Hiermee werd uit elke gewogen mineraibak een schepje genomen dat vervolgens in een zinken bak werd opgeborgen. Eens de bak gevuld, dan werd deze gelood en naar de mengkamer overgebracht. Daar werden de monsters uit de verschillende bakken opnieuw gemengd, vermalen, gelood en naar het laboratorium van de ontvanger verzonden. Ook vloeistoffen werden op hun kwaliteit gecontroleerd. Houten vaten werden geopend en opnieuw gesloten door middel van eenvoudige 'vatenkloppers', voorzien van een steel uit bamboe. Drums werden geopend met behulp van 'poulies'. Voor *dieptanks* bestonden er cilindervormige recipiënten die met behulp van een touw in de diepte werden neergelaten. Met behulp van een tweede touw kon de afsluitklep op de gewenste diepte geopend worden en het recipiënt vollopen. Om de reële inhoud van een vat te bepalen, maakten de 'gezworen meters' van de Wijnnatie gebruik van een houten 'creuxmeter'. Deze werd loodrecht doorheen de stop of 'bom' van het vat gestoken, waarna de *creux* (de lege holte in het vat) kon worden afgelezen.



Afhankelijk van het land van herkomst was tabak op verschillende manieren verpakt. Tabak uit Turkije bijvoorbeeld was samengeperst tot rechthoekige ba-

Links boven: Poulie voor het openen en sluiten van drums

© P. Van Wouwe

Rechts boven: Winch

© P. Van Wouwe

Midden: Hamer voor het openen en sluiten van houten vaten

© P. Van Wouwe

Onder: Bemonstering van tabak door middel van een 'stekker' (interbellum)



len van 45 tot 50 kg en werd verpakt in jute. Tabak uit de Verenigde Staten was dan weer opgeborgen in grote houten vaten, *hogsheads*, *boucauts* of *fusten* genaamd, met een gewicht van circa 500 tot 700 à 750 kg. Om uit deze zware tabakvaten stalen te trekken, maakte men gebruik van een in hoogte verstelbare hefboom of 'stekker'. Eerst moest men hiervoor de ijzeren band en nagels bovenaan het vat losmaken. Nadat het vat vervolgens 180° was overgetrokken, kon het als een hoed van de geperste tabak afgenomen worden. Met behulp van de stekker werd de tabakmassa op de aangeduide plaats uiteengelicht, waarna een monster kon worden genomen. Om het vat nadien in zijn originele staat te herstellen, werden de duigen opnieuw samengespannen met een 'spanvijs' of *winch*.





Links: Mechanische vellenkuismachine. (vermoedelijk begin 20^{ste} eeuw)

Onder: Gezouten vellen worden op speciale vellentafels afgeklopt en vervolgens met een driepikkel gewogen. (interbellum)

Over vellentafels en koffiesorteertafels

In de 19^{de} eeuw ontplooiden Antwerpen zich tot één van de belangrijkste huidenmarkten van Europa. Tot in de jaren 1950 zouden grote hoeveelheden runderhuiden uit Zuid-Amerika in de Scheldestad arriveren. Deze huiden of 'vellen' kwamen ondermeer in de vorm van 'kerkboeken' (droge huiden die samen gebonden waren tot balen) aan. Het merendeel werd echter natgepekeld en los in het scheepsruij naar Antwerpen verscheept. Nadat deze gezouten vellen met behulp van een touwstrop op een kring waren gelost, werden zij afgevoerd richting hangar. Daar moesten zij eerst van het zout worden ontdaan, alvorens met een driepikkel of kleine bascule gewogen te kunnen worden. Vóór de Eerste Wereldoorlog werden de vellen daarom op de kasseivloer opengelegd en langs beide kanten door 'vellenkeersters' afgeborsteld. Tijdens het interbellum werd deze taak meer en meer overgenomen door natiegasten die hiervoor een eenvoudige 'vellentafel' gebruiken. Eén voor één werden de vellen hierop 'afgeklopt'. Dit gebeurde twee keer per vel; één keer langs de haarkant en één keer langs de vleeskant. Deze werkwijze werd in januari 1938 formeel vastgelegd in het Internationaal Contract nr. 10, opgesteld door The International Council of Hide Seller's Association en The International Council of Tanners. Quasi gelijktijdig met het afkloppen werden de vellen gesorteerd volgens gewicht en kwaliteit, om vervolgens gevouwen en gewogen te worden. Soms werden de dichtgevouwen vellen ook per stuk met een touwtje vastgeknoopt.

te herkennen zijn die gebruikt werden voor het ontzouten van huiden. Vermoedelijk waren het een soort van veegmachines, uitgerust met één of meerdere roterende borstel(s). Zij stonden opgesteld onder een hangar en werden geconstrueerd door het *Atelier Lermusiaux* te Antwerpen. Momenteel weten we niet hoeveel van dergelijke toestellen in Antwerpen werden gebruikt, noch de naam van de eigenaar die deze toestellen gebruikte.

Koffiebonen die ten gevolge van een onordentelijke stuwage of opslag nat waren geworden en daardoor 'avari' (averij) hadden geleden, moesten zo snel mogelijk van de onbeschadigde bonen in de zak afgescheiden worden. Deze taak werd toevertrouwd aan de koffieboonraapsters of 'koffie-jo's'. Omstreeks het begin van de 20^{ste} eeuw gebeurde het sorteren nog op lange tafelbladen die hiervoor op kleine schraagjes



Als bij toeval bleven in het fotoarchief van F. Claes enkele glasnegatieven bewaard, vermoedelijk daterend uit de beginjaren van de 20^{ste} eeuw, waarop twee machines ■■■



Boven: Krukhaak

© P. Van Wouwe

Onder: Zakken worden op een platform of 'stek' gelost en met een driepikkel gewogen. Let vooral op de zakhaken die de twee mannen bovenaan in hun handen hebben om de zakken op de hals van de buidragers te trekken (1950)

F. Claes © Katoen Natie

waren geplaatst. Rondom deze tafels namen de sorteesters plaats met doosjes dicht tegen elkaar aan. Rond 1930 werden voor dit werk geperfectioneerde sorteertafels gebruikt. Aan deze tafels zaten vijf vrouwen op één lijn naast mekaar. Elk van hen had drie langgerekte gaten voor zich: één voor de goede bonen, één voor de minderwaardige of vreemde bonen en één voor het afval. Onder elk gat hing een zinken afvoerpijp die de koffiebonen naar een zak leidde.

Over krukhaaken en pannekes

Naast hun 'schoofzak' (knapzak) en een drinkbus uit blik, hadden de meeste havenarbeiders ook een 'buidragerskap' en enkele haken in hun 'kopzak' (draagzak) zitten. Van al deze haken is de 'krukhaak' het

bekendst. Zij werd ondermeer gebruikt voor het manueel vastgrijpen en bijtrekken van zware lasten zoals kassen en 'peperkoeken' (koperblokken). Daarnaast bestonden ook 'zak-' of 'balenhaken' die zich onderscheidden van de krukhaaken omdat zij geen dwarse handgreep hadden. Zij werden gebruikt voor de behandeling van balen, bevroren vlees en - indien mogelijk - ook van stevige jute zakken. Om te vermijden dat zakken zouden openscheuren tijdens het laden of lossen, beschikten de arbeiders over 'pannekes'. De stevige punt was hier vervangen door een ovaal vlakje met kleine tandjes, waardoor de kans op beschadiging tijdens het manipuleren van de zakken gevoelig verminderde. Zakken vervaardigd uit katoenstof ('fijn hemmekes') waren zeer fragiel en mochten noch met een haak, noch met een panneke behandeld worden. Ondanks dit verbod durfden sommigen toch 'mussenbekjes' te gebruiken. Deze kleine haakjes pasten volledig in de handpalm waardoor ze in het geniep konden gebruikt worden.

Van oud ijzer tot maritiem en logistiek erfgoed

De structurele wijzigingen die zich na de Tweede Wereldoorlog in de Antwerpse haven voltrokken, hebben het uitzicht van de havenarbeid danig veranderd. Naarmate de gestandaardiseerde eenheidsladingen en de mechanisatie zich verder doorzetten, kwamen de oude werktuigen meer en meer in on-



bruik. Gelijktijdig met de ontruiming van voorbijgestreefde burelen en magazijnen, werden deze stukken weggemeten of verkocht als ‘oud ijzer’.
 Einde 2003 startte de Katoen Natie een project om het historisch patrimonium van de Antwerpse naties en stouwers te redden. Al snel kon zij hierbij op de hulp rekenen van enkele sympathiserende havenbedrijven waaronder Euroports, Tabaknatie, Westerlund, Wijngaardnatie en Zuidnatie. Gesteund door een trouwe ploeg van gemotiveerde vrijwilligers, werden tijdens de voorbije jaren al vele museumstukken verzameld, geïnventariseerd en gerestaureerd. De oprichting van de vzw Maritiem & Logistiek Erfgoed in 2005 was een gevolg van het groeiende besef dat dit ‘oud ijzer’ van onschatbare waarde is voor de historische identiteit van de Antwerpse havenarbeiders, naties en stouwerbedrijven. Samen met de bedrijfsarchieven behoort ‘het getuig’ tot één van de laatste materiële restanten van het rijke Antwerpse havenverleden. ■



Boven: Panneke

© P. Van Wouwe

Onder: Mussenbekje

© P. Van Wouwe

Geheel onder: Uit de dood herrezen: gerestaureerde natiewagen (2008)

© H. Maertens



Johan Eeckelaert (°1977) studeerde Geschiedenis aan de universiteiten van Antwerpen en Leuven. Na een aanvullende opleiding Archivistiek en Hedendaags Documentbeheer aan de VUB ging hij in 2003 aan de slag bij de Antwerpse havenonderneming Katoen Natie. Hij is er verantwoordelijk voor het behoud en het beheer van het historisch patrimonium.





Zakken worden met een 'schits' uit de lichter gelost (1951)

F. Claes © Katoen Natie

Rechts boven: Een kist wordt onderin het tussendek gestouwd. Let ondermeer op de 'trekwire' en de 'blok' bovenaan de foto (1957)

F. Claes © Katoen Natie

Rechts onder: Spiegelglas wordt met 'wires' aan de kraan gehangen. Let ook op de tankwielen die na de Tweede Wereldoorlog achteraan de platte wagen werden gemonteerd

F. Claes © Katoen Natie



Bibliografie

Deze studie is een aangevulde en waar nodig gecorrigeerde versie van een artikel dat reeds in 2009 werd gepubliceerd: J. Eeckelaert, Over duvelsklauwen, snarsblokken en ander getuig. Een kennismaking met de werktuigen van de Antwerpse havenarbeider tussen circa 1870 en 1966, in: H. Greefs en I. Van Damme, *In behouden haven. Reflecties over maritieme regio's. Liber amicorum Greta Devos*, Tiel, 2009, p. 390-423. We verwijzen dan ook naar dit artikel voor een gedetailleerd voetnotenapparaat. Voor de aanvullingen baseerden we ons op onderstaande bronnen:

Archieven

Archief Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- Fotoarchief Technische Dienst, 1930, nr. 1062, 1101 en 1105; 1950, nr. 2575-2577.

Archief Katoen Natie:

- Fotoarchief Frans Claes, s.d., nr. 3-8; 1950, nr. 382-385.

■

Archief Riga Natie:

- Ingekomen factuurboek, 1968-1971, facturen van 20 maart 1968 en 20 nov. 1968.
- Grootboek, 1966-1968, p. 326-327.

Stadsarchief Antwerpen:

- Modern Archief, nr. 44120.

Uitgegeven bronnen

- *Annuaire officiel de la Chambre de Commerce d'Anvers. 1936-1937*, s.l., s.d., foto tussen p. 72 en 73.

- Programmabrochure van de "Handelsstoet" ingericht door de Bond der Vereenigde Natiën ter gelegenheid van het Internationaal Congres der Drukers op zondag 8 juli 1894, Antwerpen, 1894.

- *Stad Antwerpen. Gemeentebled*, Zitting van 27 aug. 1870, p. 116.

Uitgegeven werken

- *Die Vorteile des Antwerpener Hafens*, Antwerpen, 1934, p. 33.

- *Freight Handling*, London en New York, 1951, p. 7-37.

- *Guide-lines for promotion of the unit load concept*, s.l., s.d., p. 4.

- *Het handboek van de markeerder*, Antwerpen, [1969], p. 64-68.

- Sodanitraat, in: *Zondagsvriend*, 26 feb. 1933, p. 208.

- Tussen vier bruggen: verhalen over 't Eilandje, in: M. Copenrath e.a., *Museum aan de Stroom-MAS*.

Architectuurwedstrijd, Antwerpen, s.d., p. 17.

- *Zondagsvriend*, 16 april 1933, p. 382.

- Adriaens M., *Guide pratique du commissionnaire-expéditeur maritime. Son rôle en général et à Anvers en particulier*, Anvers en Bruxelles, [1955], p. 69-70.

- Asaert G., *1200 jaar Antwerpen, de Antwerpenaren en hun havenarbeiders* (Waar is de tijd, nr. 16), Zwolle, 1998, p.380.

- Baetens R. en De Vos A., *Antwerpens maritiem verleden. Beelden over mens en haven*, Antwerpen, 1990, p. 51, 87, 137, 175-179.

- Coopman J., *De haven van Antwerpen en haar werking*, Antwerpen, [1926], p. 53.

- Coopman J., *Zo is de haven van Antwerpen. Een analyse van het bedrijfsmechanisme*, Antwerpen, 1948, p. 70.

- De Graef J., *Het Antwerps dialect nu*, Oevel, 1985, p. 74 - 76 en 116.

- De Lattin A., *Sinjorenstad*, Hasselt, 1961, p. 50.

- Devliegheer L., *Landelijk en ambachtelijk leven. Het Provinciaal Museum van het Bulskampveld te Beernem*, Brugge, 1992, p. 90-91, 142-143, 145 en 182.

- Devos G., Asaert G. en Suykens F., *De Antwerpse naties. Zes eeuwen actief in haven en stad*, Tiel, 2004, p. 191.

- Eeckelaert J., Van grenen tot meranti. De behandeling van timmer- en schrijnhout in de Antwerpse haven tussen 1820 en 1970, in: *Koninklijke Havenwerktuigen Sportkring*, jg. 66 (2011), nr. 3, p. 14-20; nr. 4, p. 11-20 en verder (ter perse).

- Eloy A., *Oud landbouwgereedschap. Nederlandstalig bibliografisch en ikonografisch bronnenmateriaal voor het inventariseren van het landbouwgereedschap in Vlaanderen, periode 1850-1914. Een handleiding*, Gent, 1983, p. 205-206, 274-277 en 685-689.

- Groenen L., *Geïllustreerde scheepvaart encyclopedie. Engelsch-Fransch-Nederlandsch*, Antwerpen, s.d., p. 344, 638 en 980-981.

- Himler A., Twee oude koffiesorteertafels voor het Scheepvaartmuseum, in: *Hinterland*, jg. 31 (1982), nr. 115, p. 45-47.

- Himler A., De haven anno 1930, in: Denys L. e.a. (red.), *"Een stad groeit: eenheid in verscheidenheid"*. *Catalogus*, Antwerpen, 1984, p. 87-88 en 178, voetnoot 9.

- Himler A., Enige oude haven- en scheepsberoepen, in: *Koninklijke Havenwerktuigen Sportkring*, jg. 41 (1987), nr. 2, gn. p.
- Horemans N., Het kuipersambacht, in: Sandelyn. Jaarboek III, Herenthout, 1975, p. 136-137.
- Huyghebaert R., *Geschiedenis van de handel in overzeese huiden te Antwerpen in de 19^{de} en de eerste helft van de 20^{ste} eeuw*, Antwerpen, 1986, p. 19-34 en 45-51.
- Jansen D. J. en De haan J., *Wat de havenarbeider moet weten. Handleiding voor de havenarbeid*, Amsterdam, 1957, fig. 37/6-37/7, 43/G, 44, 46/13-46/14, 47/24, 48/36, 49/42-49/43, 50/49, 51/61-51/62, 51/65 en 51/67.
- Jordaens L., *Kiekenhoeve gids*, Essen, 1981, p. 16.
- Jorssen J., *Och, Siemeniskinderen!*, Brussel, 1974, p. 102-103.
- Kludas A., Maass D. en Sabisch S., *Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Hamburg, 1988, p. 159-160 en 162.
- M. V., Un cinquantième anniversaire. La Fédération des Nations, in: *Le Matin*, 14 aug. 1922, gn. p.
- M. Markussen, *The unit load, or how to save money by unitising*, Trondheim, 1966, p. 19-24, 28 en 30.
- Noordraven T. J. en Van der Boom C. A. G., *Het beladen. Een handboek over het beladen van zeeschepen, het stuwen van lading, de vrachtberekening en de beginselen van de stabiliteitsleer*, Amsterdam, 1928, p. 382, 384-386, 389-390 en 464-465.
- van Driel H. en De Goey F., *Rotterdam. Cargo handling technology. 1870-2000*, Eindhoven, 2000, p. 51-53.
- Verachtert L., *De restauratie van een "euts". Vergelijkende studie van boomezels in Vlaamse musea. Houttransport in binnen- en buitenland* (Onuitgegeven verhandeling in het kader van de opleidingscursus "Restaurateur van koetsen", Syntra-West te Brugge), Ranst, 2010, p. 34.
- Verhoogen J., Bij "den duvel" te biechten, in: *Merkurius*, jg. 10 (1966), nr. 3, p. 9-11.
- Waelput E., Van Campenhout N. en Van Kerckhoven G., *Van Boom tot vat. Over de kuiperijnijverheid in Vlaanderen*, Lokeren, 2005, p. 9

Webpagina's

- www.mot.be/w/1/index.php/IDDOCN/00000396.

00001013.

- www.mot.be/w/1/index.php/IDDOCN/00000396.

DVD's

- Martens E. e.a. (eds.), *Docks & dockers. 1900-1970. De Belgische zeehavens*, s.l., s.d., "Arbeid in de haven. 1925-1930".
- Martens E. e.a. (eds.), *Portraits*, s.l., s.d., "Belgium. Gates of the nation. 1954".
- Stallaerts R. en Noben M. , *Krengen en ander (ge)tuig*, s.l., 2002, "Interview van Pierre Beudeker".

Geïnterviewde personen

- Guy Achten (BBV-Pakhoed); Flor Beliën (BKSI); Pierre Beudeker; Wim Boermans; Alfons Braes; Willy Cooreman (WGN); Guido Cornelis (BNFW); Jacques De Cloedt (OUBH); Jean Deheegher (RN); Richard De Vree (NSS); De Weerd (TBN); Hugo Donners (TBN); Albert Gelens; François Goeyvaerts; R. Huyghebaert (A. Huyghebaert); Felix Raaffels; Paul Schelfhout (LN); Prosper Smet (WYNN); André Staes (WYNN); François Stockmans; Raymond Steenackers (NN); Leo Janssens; Gustaaf Moons (Lee-SPT); Willy Van Bael (LVP); Marcel Van Cauteren; Lionel Vandepitte (RN); Willy Van den Eynde (CSASC-SPT); Eduard Vander Weeche; René Van Dessel (NWN); Jef Van de Velde (NSS); Victor Van de Vondel (VKN); Carlo van Gestel (NN); Alfons Van Mol (WGN); Tony Van Os (KN); Jacques Van Vessem (CDN); Raymond Venkeler (Venkeler); Alfons Verbert (WVN); Jan Verbraken (TAGWC); Jos Verhaert (DTN); Raymond Verreth (HNDE); Jeanne Vervoort; Erik Wauters (KTN)