

# The antwerp docker: militant by nature?

De Antwerpse havenarbeider tussen pragmatisme en militantisme, 1900-1972.

STEPHAN VANFRAECHEM

FWO-Vlaanderen, Havenbedrijf Antwerpen

## 1. INLEIDING

Ondanks het feit dat havens vroeger en nog steeds werden/worden beschouwd als een uiterst vitale en kwetsbare schakel in de transportketen, hebben de arbeidsomstandigheden en arbeidsverhoudingen in die (europese) havens relatief weinig historici weten te boeien. Zelfs de vele dokstakingen die vooral na WO II de media haalden – en grote financiële verliezen met zich mee brachten – leidden niet meteen tot een overvloed aan – historische of sociologische – studies die probeerden de stakingsgevoeligheid in de dokken te verklaren en duiden.<sup>1</sup> Niemand trok die stakingsgevoeligheid van de havenarbeiders in de verschillende landen in twijfel, maar lange tijd bleef het wachten op een verklaring. Meestal beperkte men zich tot het dik in de verf zetten van de ‘faam’ die dokwerkers op dat vlak reeds opgebouwd hadden en wees men op de grote solidariteit die onder de havenarbeiders heerste. In 1997 merkte Weinbauer dan ook op dat onderzoek naar de arbeidsomstandigheden en arbeidsverhoudingen van havenarbeiders nog steeds vocht voor een plaatsje onder de zon.

“It is not only the key position held by dockworkers in international good traffic that suggests the importance of an international comparison; their apparently highly developed tendency to strike also cries out for a comparative analysis.” (Weinbauer, 1997, 220)

---

1. “...throughout the industrialised world, dockers are renowned for their militancy.” (Turnbull, 1992, 294)

“...no other British industry, ...can claim such a rich conflict-prone history of labour relations as the docks.” ( Bean, 1982, 271)

“...het meest opvallende aspect van de geschiedenis van de arbeidersorganisaties in de haven is wel hun nauwe samenhang met acties en stakingen.” (Gaastra, 1975, 226)

Uitzondering op de regel was Groot-Brittannië. Ook daar had men te lijden onder de vele werkonderbrekingen aan de havens. Reeds tijdens het Interbellum waren door de Britse regering onderzoekscommissies opgericht die de arbeidsomstandigheden en -verhoudingen onder de loep moesten nemen. Bedoeling van die commissies was vooral de potentiële sociale onrust die in elke haven bleef bestaan, weg te werken.<sup>2</sup> Na WO II zorgden verschillende dokstakingen ervoor dat die 'traditie' werd verdergezet. Zo werd door de 'National Dock Labour Board' verder onderzocht hoe de Britse havens van die kwalijke reputatie konden afraken.<sup>3</sup> Als mogelijke verklaring voor het veelvuldig uitbreken van stakingen, wees men op de structurele problemen waar het havenbedrijf mee te kampen had en waar tot dan toe nog geen treffende oplossing voor was gevonden. Voornaamste pijnpunten bleven het systeem van verloning en vooral het systeem van 'casual labour'.<sup>4</sup> De meeste voorstellen ter remediëring gingen dan ook in de richting van 'decasualisation' waarbij het losse dienstverband zou ingeruild worden voor een vast dienstverband. Men meende dat 'casual labour' aan de werkgevers teveel de mogelijkheid gaf om de havenarbeiders uit te buiten en daarnaast creëerde het ook een enorme competitie tussen de havenarbeiders die elkaar beconcurrerden om een job te bemachtigen. (Hill, 1976, 12) Naast een grotere financiële stabiliteit voor de havenarbeider, moest dat vaste dienstverband tegelijk ook een grotere disciplinerende van de havenarbeiders mogelijk maken. Deze kenmerkten zich immers door een 'casual frame of mind': ze wilden steeds zelf bepalen of ze die dag zouden werken en daarnaast voor wie ze zouden werken, wat de

---

<sup>2</sup> Zo o.a. de Commissie Shaw, opgericht in 1920, die de oorzaak van de sociale onrust vooral legde bij het gebruik van casual-labour in de verschillende havens: "The system of casualisation must if possible be torn up by the roots. It is wrong." (Mac Kelvey, 1953, 22)

<sup>3</sup> Die 'National Dock Labour Board' werd met steun van de Britse regering opgericht in 1947. Men wou de verschillende structurele problemen waar de Britse havens mee te kampen hadden – werkloosheid, werk-methodes, stakingen, loonverschillen – op nationaal niveau aanpakken en zo proberen te komen tot een nationaal sociaal beleid dat dan door de verschillende Britse havens moest worden opgevolgd. De uitvoering van die beslissingen werd overgelaten aan 'local dock labour boards'. Een van de concrete oplossingen die men naar voor schoof was het instellen van 'registration schemes', waardoor havenarbeid enkel nog zou kunnen verricht worden door mensen die geregistreerd stonden en die konden aantonen dat ze regelmatig aan de haven werkten.

<sup>4</sup> Het havenbedrijf werd in die periode nog volledig gedomineerd door het systeem van casual labour. De havenarbeiders hadden geen vast contract bij een bepaald bedrijf, maar moesten zich elke dag opnieuw laten aanwerven door een bedrijf. Vastheid van betrekking bestond dus niet.

werkgevers af en toe voor een voldongen feit plaatste.<sup>5</sup> (Miller, 1969, 308) Ook het feit dat ze geen vast contract hadden met één werkgever, maar in losse dienst werkten van meerdere werkgevers zorgde voor een aantal problemen. Aangezien daardoor geen uitgesproken band met het bedrijf bestond, meende men dat havenarbeiders sneller het werk zouden neerleggen. De meeste onderzoeken in Groot-Brittannië kwamen dus tot de conclusie dat decasualisation – samen met het wegwerken van een aantal andere structurele problemen zoals het aanwervingssysteem – vele problemen zou oplossen.

Het onderzoek naar de stakingen aan de waterkant, zou een belangrijke impuls krijgen vanuit sociologische hoek. Havenarbeiders vormden één van de objectgroepen bij het onderzoek van Clark Kerr en Abraham Siegel naar de stakinggevoeligheid bij bepaalde beroepsgroepen. Kerr en Siegel verklaarden de hoge stakingsfrequentie van – onder andere – havenarbeiders vanuit hun ‘isolated-mass’ hypothese:

“industries will be highly strike-prone when the workers form a relatively homogeneous group, which is usually isolated from the general community and which is capable of cohesion.” (Kerr en Siegel, 1954, 195)

De geïsoleerdheid zoals Kerr en Siegel die verstonden verwees in de eerste plaats naar het territoriale aspect bijvoorbeeld de geïsoleerdheid van een mijnstadje. Door dat geografische isolement waren de betrokken arbeiders slechts gedeeltelijk opgenomen in het normen- en waardensysteem van de maatschappij. Ze betrokken echter ook het sociale isolement in hun studie waarbij dan vooral verwezen werd naar havenarbeiders en zeelui. Volgens deze hypothese vormen havenarbeiders betrekkelijk homogene maar sociaal geïsoleerde beroepsgroepen, die hechte gemeenschappen vormen met eigen codes, mythen en sociale maatstaven. Binnen de beroepsgroep is er weinig of geen mogelijkheid om hogerop te klimmen, er is weinig of geen horizontale of verticale mobiliteit. Verder ontbreken institutionele arrangementen van bemiddeling tussen arbeiders en werkgevers en de arbeidsverhoudingen worden gekenmerkt door voortdurend conflict. Naast de aspecten territoriale en sociale

---

<sup>5</sup>. Het losse dienstverband en de eigenaardige ‘karakteristiek’ van de havenarbeiders zorgde er in de verschillende havens voor dat men vaak problemen had om alle aangeboden taken in te vullen, terwijl er zich toch voldoende havenarbeiders aanboden. De havenarbeiders hielden echter heel erg vast aan hun keuzevrijheid. Achterliggende gedachte daarbij was dat, aangezien de werkgever maar arbeid voorziet wanneer hij dat wil, de havenarbeider zich het recht voorhiield om enkel te werken wanneer hij dat wil. “...longshoremen do not aim to be more considerate to the general community than they think the general community is to them.” (Kerr en Siegel, 1954, 193)

geïsoleerdheid, betrokken Kerr en Siegel ook de aard van de job als mogelijke verklarende factor bij het zoeken naar de verschillen in stakingsgevoeligheid tussen verschillende industriën.

“...if the job is physically difficult and unpleasant, unskilled or semiskilled, and casual or seasonal, and fosters an independent spirit, it will draw tough inconstant, combative and virile workers, and they will be inclined to strike.” (Kerr en Siegel, 1954, 195).

Raymond Miller bouwde verder op dit onderzoek en plaatste die stakingsgevoeligheid van havenarbeiders zelfs binnen een eigen subcultuur van havenarbeiders. Een aantal ‘beroepseigen’ arbeidsomstandigheden, deden volgens hem een universele “dockworker subculture” ontstaan. (Miller, 1969, 304) Die ‘beroepseigen’ arbeidsomstandigheden waren volgens hem: het losse karakter van havenarbeid; de hardheid, het gevaar en de variatie van het werk; het ontbreken van een beroepsstratificatie; het ontbreken van een vast cont(r)act met één werkgever; de noodzaak om dicht bij de dokken te wonen; de overtuiging bij alle havenarbeiders dat hun beroep door de rest van de maatschappij als ‘low-status’ wordt beschouwd. (Miller, 1969, 305). Ongetwijfeld vernieuwender is het feit dat Miller een aantal eigenschappen naar voor schuift die volgens hem in alle havens ter wereld het bestaan van een subcultuur van havenarbeiders kenmerkt. Deze zijn: grote solidariteit tussen en grote loyaliteit naar collega dokwerkers; wantrouwen tegenover management en ‘outsiders’; militante vakbonden; charismatische leidersfiguren in de vakbondsranen; liberale politieke visies maar groot conservatisme naar wijzigingen van de arbeidsomstandigheden toe en tenslotte de grote vrijheidsdrang. (Miller, 1969, 308) Miller legt net zoals Kerr en Siegel dus vrij zwaar de nadruk op het isolement van de havenarbeider. Zowel bij de ‘isolated-mass’ hypothese van Kerr en Siegel als bij de ‘dockers subculture’ van Miller, staan de maatschappelijke en geografische geïsoleerdheid van de havenarbeider centraal. Het beeld van de havenarbeider die zich moet afzetten tegen alle andere beroepsgroepen en tegen de publieke opinie die hem slecht gezind is én hun samenklitten in bepaalde wijken, staan voorop. Turnbull vatte die traditionele visie samen als volgt:

“...dockers,...were thought to participate in ‘occupational communities’, an inward looking society which reinforced and accentuated the sense of cohesion and (militant) solidarity that springs from shared work experiences.” (Turnbull, 1992, 295)

Alhoewel beiden ook oog hadden voor de structuur van havenarbeid en wezen op de specifieke aard van havenarbeid als zijnde gevaarlijk en gebaseerd op gewoonte eerder dan op institutionele regelgeving, lag de nadruk toch vooral op de ‘eigenheid’ van de havenarbeiders. Hun optreden en reacties – o.a.

stakingen – werden vooral gezien als een specifiek, diepgeworteld klassebewustzijn, eerder dan als een reactie tegen de vele structurele problemen waar het havenbedrijf mee te kampen had en die het de havenarbeiders moeilijk maakten om een ‘vaste’ betrekking te hebben die hen voldoende financiële zekerheid bood.<sup>6</sup> In die zin vormden Kerr – Siegel en Miller dan ook een breuk met de studies die eerder waren gevoerd in Groot-Brittannië, en die de vele werkonderbrekingen vooral hadden geduid en verklaard door te wijzen op de vele structurele tekortkomingen waarop het havenbedrijf geen afdoende antwoord wist te vinden.

Vrij vlug kwam de visie van Kerr en Siegel onder druk te staan. Vooral bij hun ‘isolated-mass’ hypothese werden vraagtekens geplaatst. Kerr en Siegel hadden onder andere het sociale isolement van de havenarbeiders naar voor geschoven als mogelijke verklaring voor de hoge stakingsgevoeligheid van havenarbeiders. Edward Shorter en Charles Tilly vegen die theorie in een beklijvend stuk echter quasi volledig van tafel. (Shorter, Tilly, 1974, 287-295). Het sociale isolement van een bepaalde beroepsgroep kon volgens hen onmogelijk een verschil in stakingsgevoeligheid tussen verschillende beroepsgroepen verklaren aangezien volgens hen de meeste beroepsgroepen op de een of andere manier sociaal ‘geïsoleerd’ zijn. Zij wezen daarbij onder andere naar het algemeen verspreid zijn van ‘corporate community’ of gescheiden/afgescheiden werkplaatsen. Om het falen van deze mogelijke verklaring aan te duiden, namen Shorter en Tilly precies het voorbeeld van zeelui en havenarbeiders die inderdaad zeer stakingsgevoelig waren.

*“Yet as a factual matter, these occupations are surely no more ‘isolated’ than any of a score of other urban jobs having low strike propensities.” (Shorter, Tilly, 1974, 289).*

Ook de territoriale verdeling leek niet geheel te kloppen. Immers grote stedelijke gebieden die weinig of niet voldeden aan de kenmerken van de isolated-mass bleken veel stakingsgevoeliger als meer geïsoleerde gebieden die veel minder industriële diversiteit kenden en vaak gedomineerd werden door 1 bepaalde sector. Shorter en Tilly vonden dit ook weinig verwonderlijk. Volgens de these van Kerr en Siegel waren in die gebieden tal van elementen aanwezig die samen een ideale basis vormden voor het slagen van een stakingsbeweging:

---

<sup>6</sup>. Wanneer de verdiensten van havenarbeiders vergeleken worden met de verdiensten van andere beroepsgroepen, valt het op dat steeds de nadruk wordt gelegd op de relatief hoge dagverdiensten van de havenarbeiders. Indien men het nominale dagloon van de havenarbeider vergelijkt met dat van een fabrieksarbeider, dan ligt dat inderdaad hoger. Daarbij moet echter de kanttekening worden geplaatst dat een havenarbeider gemiddeld maar 3 dagen per week aangeworven werd. Vergelijkingsbasis met andere beroeps-groepen mag dus niet het dagloon, maar moet het weekloon vormen.

“They were places where people could meet easily, communicate swiftly and above all be confident of attracting the attention of the powerful in their public demonstrations and protests. They were the loci of extensive workingclass organization.” (Shorter, Tilly, 1974, 294).

De aanzet tot staken moet dus niet gevonden worden in het isolement –onder wat voor vorm dan ook – maar precies in het feit dat een beroepsgroep contact/toegang heeft tot tal van kanalen. Ander empirisch onderzoek ondersteunde de ‘isolated-mass’theorie ook maar matig. Haven-arbeiders in Rotterdam woonden ook niet geïsoleerd in zogenaamde ‘getto-wijken’. Dat was zeker niet zo voor die arbeiders die deel uitmaakten van de havenarbeidsreserve (en die dus zeer geregeld aan de haven werkten). Zij woonden verspreid over de stad in arbeidersbuurten waar zij contact hadden met nog vele andere beroepsgroepen. Enkel de zogenaamde gelegenheidsarbeiders (die enkel in de haven kwamen werken als er sprake was van een laagconjunctuur in hun ‘eigen’ sector) vond men samengepakt in de echte volksbuurten. (Nijhof, 1988, 85) Ook in Antwerpen woonden havenarbeiders niet allen samen in een aantal volksbuurten in de stad: een belangrijk deel van hen kwam dagelijks vanuit de Kempen en het Waasland afgezakt naar de haven. Ander zwak punt is ook dat de stakingsgevoeligheid in de verschillende havens sterk verschilt. Zo zou in Rotterdam merklijk meer gestaakt zijn dan in Antwerpen en de Duitse havens. Edwards (1977) wees in zijn kritiek de ‘isolated-mass’- hypothese van de hand en meende dat die these niet verklaarde waarom die havenarbeiders zo stakingsgevoelig zijn. Voor verklaringen keek ook hij – zoals eerder al een aantal Britse studies had gedaan – eerder in de richting van de aard van de havenarbeid. De aanwervingen van de havenarbeiders gebeurden nog grotendeels elke dag en het havenbedrijf had nog steeds af te rekenen met een sterk variërend aanbod: klimatologische omstandigheden (alhoewel steeds minder een rol spelend in de twintigste eeuw) maar vooral economische conjunctuurschommelingen brachten met zich mee dat de goederenaanvoer nog sterk varieerde wat natuurlijk zijn gevolgen had voor de tewerkstelling. Hij sloot zich dan ook aan bij eerdere studies die de stakingsgevoeligheid aan de dokken vooral toeschreven aan de eigen structurele kenmerken van de job.

“...Thus again we have a case in which identifiable characteristics of work in a given occupation lead to tensions, which in turn influence the strike-proneness of workers in the occupation. Clearly this is nothing like a complete explanation of strike activity among dock workers, but it shows that this activity can be explained without reference to conditions of ‘massness’.” (Edwards, 1977, 565)<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Edwards had ook wat moeite met de methodologische basis van het Kerr en Siegel-onderzoek. Zo hadden zij als een van de parameters om de stakingsgevoeligheid te bepalen,

Smit stelde in 1992:

“we moeten dus tot het besluit komen dat de functionalistische benadering om a-typisch arbeidersgedrag (hoge stakingsfrequentie) te verklaren uit maatschappelijk isolement niet bevredigend is.” (Smit, 1992, 106)

De aandacht werd afgewend van de concepten ‘isolated-mass’, ‘occupational culture’ en ‘dockers subculture’ en nu vooral gericht op de specifieke arbeidsorganisatie en – verhoudingen in de havens om zo mogelijk een verklaring te vinden voor het herhaaldelijk voorkomen van langere of kortere werkonderbrekingen.<sup>8</sup>

Hill gaf in ‘The dockers: class and tradition in London’ in 1976 mee de richting aan. Hij meende dat de vele stakingen aan de waterkant vooral moesten gezien worden als een reactie tegen het ontbreken van of slecht functioneren van instellingen die het havenbedrijf een meer stabiel klimaat moesten bezorgen. Zo kwam men eens te meer terecht bij de structurele uitdagingen – casual labour en weinig financiële zekerheid – waar het havenbedrijf sinds lange tijd mee werd geconfronteerd. Volgens Hill kwamen havenarbeiders vooral hiertegen in opstand. Via die stakingen wou men oplossingen op dat vlak ‘forceren’.

“...the real problem which accounted for strikes and other expressions of conflict was the defective institutional structure of the industry. ... So militancy as a type of behaviour was not seen as a reflection of any deep-seated attitudes about industry or society, but merely as the response to structural inadequacies.” (Hill, 1976, 106)

---

gebruik gemaakt van het aantal stakingsdagen. Edwards merkte echter op dat het aantal stakingsdagen niets zegt over de gevoeligheid tot staken bij een bepaalde beroepsgroep, het geeft enkel een indicatie van de impact van de staking. Volgens hem is het aantal arbeiders (bij voorkeur afgezet tegen het totale contingent) dat meestapt in een stakingsbeweging, een duidelijker meter voor de stakingsgevoeligheid van havenarbeiders. (Edwards, 1977, 554)

<sup>8</sup> “...in de havens zulke bijzondere, a-typische omstandigheden bestaan, dat allerlei verschijnselen die zich in het veld van de arbeidsverhoudingen voordoen onvoldoende verklaard kunnen worden vanuit een aantal algemene theorieën in de arbeidssociologie.” (Smit, 1992, 100)

Turnbull ijverde dan weer voor een mix van sociologische studies – met aandacht voor de mogelijke specifieke karakteristieken/mentaliteiten van havenarbeiders – én onderzoek naar de arbeidsomstandigheden. “... an overemphasis on class imagery at the expense of class action had led to neglect of the relationship between imagery and action, and a failure to fuse sociological studies of workers’ attitudes with the more institutionally orientated studies of industrial relations which focus on such variables as changing labour market conditions, work organisation, payment systems and technological developments.” (Turnbull, 1992, 297)

“Institutions, not attitudes were the problem.” (Turnbull, 1992, 301)

Volgens Turnbull moesten stakingen aan de haven ook gezien worden als de enige uitweg voor havenarbeiders, als de enige mogelijkheid om structurele tekortkomingen aan de kaak te stellen. In tegenstelling tot andere beroepen immers kan de havenarbeider geen geduld uitoefenen wanneer zich een probleem voordoet en dit omwille van de onregelmatigheid van de arbeid. Hij kan onmogelijk afwachten tot er enkele dagen later een oplossing wordt gevonden, want dan is hij waarschijnlijk niet meer in dienst bij die patroon (omwille van het losse dienstverband waarbij verbintenissen enkel worden aangegaan voor de duur van één dag). Ook Broeze zag een belangrijke verklaring voor de grote stakingsgevoeligheid van havenarbeiders bij die gebrekkige werkomstandigheden.<sup>9</sup> Die werkomstandigheden – die in grote mate bepaald werden door het ‘casual’/losse karakter van havenarbeid – zouden het militantisme in belangrijke mate gevoed hebben. Naast tal van lokale en specifieke factoren zouden die slechte werkomstandigheden steeds een bepalende factor zijn geweest in elke staking in om het even welke haven.

“Whatever the specific and local issues involved in each strike, the underlying causes of the men’s continued propensity to strike were rooted squarely in their working and living conditions which, as all contemporary descriptions and testimonies demonstrate ad nauseam, were sufficiently impervious to amelioration to chronically feed such militancy.” (Broeze, 1991, 194).

Het aanhouden van de denktrand dat het vooral de slechte werkomstandigheden van de havenarbeiders zijn die hun militante ‘aard’ verklaren, zou met zich mee brengen dat, eens aan de structurele tekortkomingen van het havenbedrijf wordt tegemoet gekomen, dan meteen ook de voedingsbodem van stakingen wordt weggenomen. Met andere woorden: de stakingsdreiging zou worden weggenomen, zodra men er in slaagt om aan havenarbeiders een systeem voor te leggen dat hen werkgarantie en financiële zekerheid biedt.

---

<sup>9</sup>. “Nevertheless, many maritime workers – inevitably, because the dynamism of their militancy was rooted in their working and living conditions and, to some extent, also the strategic place their occupations enabled them to hold in their national economies- never lost their potential for radical action..” Broeze haalt daarbij een mooie uitspraak aan van de Britse koning George V die na een bezoek aan zo’n havengebied zou gesteld hebben: “If I had to live in conditions like that I would be a revolutionary myself.” (Broeze, 1991, 195)



“...once the efficacy of the institutions has been improved by raising the quality of collective agreements, strengthening the machinery of dispute resolution and modifying payment systems, then workers will cease to find direct action any more advantageous than negotiation. ...Thus the variable incidence of strike-proneness should partly reflect the failure of the institutional structures rather than the distribution of workers with more antagonistic feelings towards their bosses.” (Hill, 1976, 108)

Havenarbeiders zouden zich als beroepsgroep dan ook niet wezenlijk onderscheiden van andere beroepsgroepen, althans niet wat hun streven naar regelmaat in het werk (financieel en structureel) betreft. Wat een heel eind weg zou betekenen van het eigen klassebewustzijn waar Kerr en Siegel en Miller het over hadden...

Het is mijn bedoeling om in dit artikel na te gaan hoe het stakingsgedrag van de Antwerpse havenarbeiders moet begrepen worden. Ik overloop een aantal stakingen in de periode 1900-1972 en probeer na te gaan wat daarbij de eisen waren van de stakers. Kunnen de theses van Hill en Turnbull aangehouden worden als mogelijke verklaring voor het stakingsgedrag bij de Antwerpse havenarbeiders? Moet het grijpen naar het stakingswapen door de Antwerpse havenarbeiders inderdaad gezien worden als een poging om via die weg meer regelmaat van betrekking en grotere financiële zekerheid te verkrijgen eerder dan als een uiting van een - beroepseigen - klassebewustzijn? Brengt de Antwerpse casus feiten aan die pleiten voor beide visies en dus niet voor het eenzijdig aanleunen bij de traditionele of nieuwe visie? Zijn stakingen vooral een reactie tegen het ontbreken van of slecht functioneren van structuren om dergelijke conflicten te vermijden? Verdwijnt ook de stakingsdreiging, éénmaal die zaken verworven werden?

## 2. “LA CONCORDE RÈGNE AU PORT.”<sup>10</sup>

Het vastleggen van de arbeidsomstandigheden aan de Antwerpse haven was vóór WO I nog grotendeels een monopolie van de scheepvaartagenten, natie- en stouwersbazen. Een reglement over arbeidsduur en uit te betalen loon bestond niet. Gilles de Pélicy omschreef de situatie aan de Antwerpse dokken als volgt:

---

<sup>10</sup>. *Archief Fédération Maritime, Rapports Comité, séance extraordinaire du comité du 31 mai 1906.*

“...ils vivent au jour le jour, sans savoir s’ils travailleront le lendemain. Tantôt ils gagnent un gros salaire, tantôt ils sont réduits à un chômage forcé et cette situation désastreuse peut se présenter deux ou trois jours de suite. Aux jours heureux ils feront bombance; aux jours mauvais, ils boiront encore pour se consoler, ...En un mot, dans de pareilles conditions, nul avancement n’est possible, les moyens manquent.” (de Pélichy, 1899, 45)<sup>11</sup>

Vooral het gebrek aan financiële stabiliteit leek de dokwerkers parten te spelen. De dokwerkers (natie- en stouwersgasten) die per dag werden aangeworven, waren niet in staat om een toereikend weekloon te verdienen.<sup>12</sup> Omdat havenarbeid openstond voor iedereen die zich aanbood, kon de gemiddelde dokwerker maar 2 à 3 dagen per week aan de slag. In tijden van laagconjunctuur, werd de situatie precair. Bovenop het teruglopend aantal schepen – met alle gevolgen vandien voor het te begeven aantal taken – werd men dan geconfronteerd met een toeloop van arbeiders uit andere sectoren.<sup>13</sup> Deze laatsten probeerden tijdens zo’n periode van laagconjunctuur het loon dat ze verdienden in hun eigen sector, aan te vullen met het verrichten van havenarbeid. Zo werd het voor de regelmatige havenarbeiders extra moeilijk om aan een voldoende groot weekloon te komen. De werkgevers waren de allerlaatsten om tegen zo’n groot contingent te protesteren: het bood hen immers de zekerheid dat zij altijd voldoende arbeiders zouden kunnen vinden voor het behandelen van schepen en daarbovenop werkte het te grote contingent een sterke onderlinge competitie tussen de dokwerkers in de hand wat de lonen onder druk zette. Door die onderlinge competitie konden de naties en stouwers de lonen laag houden, aangezien er toch voldoende gegadigden waren. Vooral de naties hechten groot belang aan het eigenhandig bepalen van het loon en wilden niet van éénvormige lonen weten. Dat had zijn voor- en nadelen. In

---

11. Tom Mann schreef na een bezoek aan de Antwerpse haven op 26 juni 1896: “het was erbarmelijk te horen vertellen over de lage lonen die de mannen ontvingen en over de tirannie van de stuwadoors...” (Vermote, 1983, 88)

12. Niet alle havenarbeiders waren losse mannen die per dag werden aangeworven. Bij de naties werd het onderscheid gemaakt tussen losse en vaste mannen. Vaste mannen waren onder andere diegenen die het lossen en laden van wagens op de binnenplaats van een natie verzorgden ( de ‘eerste mannen’) en de foremannen die o.a. instonden voor de aanwerving van de losse mannen. De term vast dient hier echter ook genuanceerd: de dagen dat er niet voldoende werk was, werden die vaste mannen naar huis gestuurd en werd hun loon ingehouden. (Asaert, Devos, Suykens, 1993, 194)

13. “De dokwerker hangt aan de kapstok van de wereldconjunctuur.” *Archief C(entrale) des E(mployeurs) du P(ort) d’A(nvers), Notulen van de Contactcommissie, Zitting van 6 april 1971, p. 5.*

perioden van laagconjunctuur, konden ze – zie hoger – lage lonen uitbetalen, in perioden van hoogconjunctuur was het net andersom en werden ze gedwongen om hogere lonen uit te betalen: havenarbeiders konden op dat ogenblik – gezien het vele werk – kiezen bij wie ze aan de slag wilden en dat zorgde ervoor dat werkgevers extra inspanningen moesten doen om havenarbeiders aan zich te binden. Stouwers daarentegen betaalden vanaf het begin van de 20ste eeuw, vaste bedragen uit. (Asaert, Devos, Suykens, 1993, 198). In 1898 bedroeg het gemiddeld dagloon voor een natiegast 3 bfr, voor een stouwersgast was dat 4 bfr.<sup>14</sup> Ook naar arbeidsduur bestond weinig of geen regelmaat. De gemiddelde dagelijkse arbeidsduur schommelde op het einde van de 19de eeuw tussen 10 à 12 uur. De meeste naties probeerden om de dagelijkse arbeidsduur te verlengen. Daarnaast werd er ook zondags en 's nachts gewerkt.

Naast het gebrek aan financiële stabiliteit en werkzekerheid, kende men op het einde van de 19de eeuw nog een tweetal andere structurele problemen in het havenbedrijf: de gebrekkige aanwervingsfaciliteiten en het ontbreken van een overlegplatform waar werkgevers en werknemers elkaar konden ontmoeten. Het aanwerven van de havenarbeiders gebeurde meestal op straat. Havenarbeiders boden zich aan bij de poorten van de natiemagazijnen of in de verschillende herbergen die vaak eigendom waren van de foremen.<sup>15</sup> Daarnaast was er ook nog de mogelijkheid om te wachten aan de 'Luien hoek' waar de foremannen ook wel eens langs kwamen. Er was dus niet één centraal punt waar alle dokwerkers zich konden aanbieden om zich te laten aanwerven. In plaats daarvan gebeurde de aanwerving verspreid over de stad. Bijkomend probleem daarbij was dat men nooit een overzicht had over vraag en aanbod: het kwam meermaals voor dat een bepaalde firma niet alle taken kon invullen bij gebrek aan manschappen terwijl op een andere plaats in de stad verschillende tientallen, honderdtallen havenarbeiders vruchteloos wachtten op een taak.

Het gebrek aan een overlegstructuur hing nauw samen met de erkenning van de vakbonden. De werkgevers (met toonaangevend daarbij de Antwerpse Scheepvaartvereniging of *Fédération Maritime*) had steeds geweigerd om de vakbonden te erkennen als officiële gesprekspartner wat de uitbouw van een overlegstructuur bemoeilijkte.<sup>16</sup> De opkomende bonden zouden pas de facto

---

<sup>14</sup>. Overzicht basisloon havenarbeiders 1898-1972 zie Bijlage I.

<sup>15</sup>. "...Die arbeiders worden op weinig loflijke uitzonderingen na, allen betaald in herbergen, gehouden door hunne bazen, door iemand van dezer familie of door den huurder van een huis, waarvan de werkbaas soms eigenaar is." (Winkeler, 1898, 15)

erkend worden na de staking van 1907.<sup>17</sup> Tot dan toe gaven de werkgevers er de voorkeur aan om rechtstreeks met 'hun' arbeiders te onderhandelen en niet via vakbonden.

Deze vijandigheid van de werkgevers tegenover elk initiatief om de havenarbeiders te organiseren, kon echter niet verhinderen dat daadwerkelijk pogingen werden gedaan om de Antwerpse havenarbeiders te organiseren. Het Gentse voorbeeld kan daarbij mogelijk stimulerend gewerkt hebben. In Gent leverde de nog jonge socialistische partij samen met de coöperatieve beweging Vooruit, grote inspanningen om de havenarbeiders te organiseren. Een eerste poging in 1886 liep al snel op een mislukking uit na een weinig succesvolle staking in 1887. (Strikwerda, 1997, 116). Een belangrijke stap voorwaarts zou gezet worden tijdens de harde winter van 1890-1891. Samen met de Vooruit werd voedsel uitgedeeld en er werd ook een eigen blad opgezet: De dokwerker. Tegen 1900 was er in Gent een stevige basis voor een socialistische vakbond. De beweging kende 1300 leden. (Strikwerda, 1997, 260). In Groot-Brittannië werden ondertussen ook driftig pogingen gedaan om onder de havenarbeiders in de verschillende wereldhavens een internationale solidariteit te doen ontstaan. De Londense Dockers Union – van wie het initiatief tot internationale solidariteit uitging – was er na een staking in 1889 in geslaagd om zich definitief te manifesteren en kende met Ben Tillett, Tom Mann en Havelock Wilson 3 krachtige leidersfiguren. (Reinalda, 1997, 38-40) De internationale bond moest ook een tegengewicht vormen voor de grote stoomrederijen die zich in 1890 hadden verenigd in de International Shipping Federation. In 1896 richtte men in London de International Federation of Ship, Dock and Riverworkers op. Bedoeling was dat de bonden van het vasteland zich daarbij zouden aansluiten. Toen dat niet snel genoeg gebeurde, besliste

---

<sup>16</sup>. Over die interne verhoudingen langs werkgeverszijde en de dominantie van de Fédération Maritime zie: (Vanfraechem, 2000, pp. 195-222).

<sup>17</sup>. De vakbonden ondervonden niet alleen tegenkanting langs werkgeverszijde, ook de havenarbeiders zelf maakten het hen niet makkelijk om een machtsbasis te verwerven. De meeste socialistische en katholieke vakbonden die zich wilden vestigen in de haven, hadden het vooral moeilijk om hun 'leden' voor langere tijd aan zich te binden. De meeste havenarbeiders zagen duidelijk niet het nut in van de bonden en meenden dat zij over onvoldoende financiële middelen beschikten om tegengewicht te kunnen vormen tegen het machtige werkgeversblok. Succes kon ook moeilijk bestendigd worden. Eenmaal een actie succesvol was afgesloten, trokken de meeste leden zich terug uit de beweging. *"...zoodra eene dezer vakbonden of allen te samen, eenige verbetering voor hunne leden bekomen hadden, dachten deze laatsten gene vereeniging meer noodig te hebben. Zij schorsten de betaling hunner bijdragen, gaven ontslag in de vereeniging met het gevolg dat het syndikaat verzwakte en de behaalde voordeelen door de patroons wederom afgenomen werden."* (Antwerpsche Dokwerkersbond. Christelijke vakvereniging voor havenarbeiders, beknopt verslag 1906-1926, p. 6)

men in juni 1896 om Mann en Wilson naar Rotterdam en Antwerpen te sturen om daar de betrokkenen warm te maken voor dit initiatief.<sup>18</sup> Op 28 juni 1896 werd officieel de Antwerpse afdeling van de International Federation of Ship, Dock and Riverworkers opgericht. (Vermote, 1983, 89). Nadat Mann en Wilson het land waren uitgezet, woonden zij samen met een aantal Belgen in de marge van de Socialistische Internationale te London, de eerste bijeenkomst van de International Federation of Ship, Dock and Riverworkers bij in het Cranborne Hotel van 27 tot 30 juli 1896. Naast Britse en Belgische, waren ook Nederlandse, Franse, Zweedse en Amerikaanse afgevaardigden aanwezig. De International Federation of Ship, Dock and Riverworkers – in 1898 omgevormd tot International Transportworkers Federation (ITF) – werd door iedereen erkend en Mann werd als eerste voorzitter verkozen. Men besliste om acties te beginnen in alle grote wereldhavens. Benn Tillett werd opnieuw naar Antwerpen gestuurd. Antwerpen werd uitgekozen als 1 van de eerste centra waar men vaste voet aan de grond wou krijgen.

“In Antwerpen was er praktisch geen onderscheid tussen nacht- en dagwerk. Er was zeker geen economische waardering van overwerk. Het was hoog tijd om in te grijpen.” (Vermote, 1983, 99).

Op 21 augustus 1896 werd Tillett echter opnieuw het land uitgezet. Het Gentse voorbeeld en de Britse initiatieven begonnen vanaf 1897 hun vruchten af te werpen. Een jaar nadat Tillett het land was uitgezet, werd een nieuwe poging gedaan. Enkele *“heethoofden (laat ze ons zoo noemen, deze stoutmoedigen en hen met liefdevolle genegenheid herdenken)”* staken opnieuw de koppen bij elkaar en stichtten op 15 januari 1898 officieel de Internationale Dok- en Rivierwerkers-vereening, Antwerpen. (Zielens, 1930, 9). Deze was eigenlijk al eens opgericht in juni 1896 door Mann en Wilson. Toen beiden – en daarna ook nog Tillett – het land werden uitgezet, was de bond blijkbaar uiteengevallen. Ze werd nu opnieuw opgericht. De lange benaming werd echter al vlug vervangen door ‘Kruiskensbond’ analoog aan haar kenteken. Niet alleen langs socialistische zijde werden initiatieven genomen om de dokkers te verenigen. Binnen de ‘Vredes’- werkmanskringen die de Vlaamse, antisocialistische en katholieke idee hoog in het vaandel hielden – waren in 1893 reeds afdelingen voor de dokwerkers opgericht. (Schokkaert, 1988, 121). Van syndicale acties

---

<sup>18</sup>. Over wie precies naar Antwerpen kwam, spreekt de literatuur zich tegen. Volgens Reinalda en Vermote werden Mann en Wilson in juni 1896 beiden naar Antwerpen gestuurd en vervolgens het land uitgezet. (Reinalda, 1997, 40), (Vermote, 1983, 88-95). Volgens Zielens was het Ben Tillett die naar Antwerpen kwam en het land werd uitgezet. (Zielens, 1930, 7). Sfingopoulos meent dan weer dat ze allen samen aanwezig waren: Wilson, Ben Tillett en Mann. (Sfingopoulos, 1967, 251).

was aanvankelijk amper sprake. De Vredes beperkten zich tot onderlinge bijstand. Die verschillende dokwerkersafdelingen binnen de Vredes werkten samen met de 'Onpartijdige Dokwerkersvereniging'. Deze was in 1898 opgericht door mensen uit de Daensistische Christene Volkspartij. Deze vereniging was beter gekend als de 'Knopkens-bond'. Die Onpartijdige Dokwerkersvereniging zou op veel aanhang hebben kunnen rekenen onder de dokwerkers. Ze zou in 1898 reeds 10000 leden hebben geteld. (Schokkaert, 1988, 121). Over de getalsterkte van de 'Kruiskens-bond' is enkel de schatting van Zielens bekend. Hij schatte de getalsterkte van de 'Kruiskensbond' eveneens op 10000. (Zielens, 1930, 11).

Zowel de Knopkens- als de Kruiskensbond richtten zich in die beginfase (1898) vooral op die alledaagse structurele problemen van de havenarbeiders met de financiële stabiliteit voorop: men ijverde voor een minimumloon en een vergoeding voor het uitbranden.<sup>19</sup> Andere eisen waren het afschaffen van zondag- en nachtwerk en het verbod op aanwerving in de herbergen. (Van Isacker, 1963, 116) Het studiec Comité van de Vrede Hoogstraat – die de grootste afdeling dokwerkers zou gekend hebben – publiceerde in 1898 zelfs een studie waarin de arbeidsomstandigheden van de Antwerpse dokkers werden bestudeerd. (Schokkaert, 1989, 122-123). Aanvankelijk leken de werkgevers weinig onder de indruk. Aan de slechte financiële situatie van de havenarbeiders zou niets veranderen tot 1899. In juli 1899 werden tussen de 'Knopkensbond' en een afvaardiging van reders, agenten, stouwers en natiebazen gesprekken gevoerd over de afschaffing van overwerk. Na 3 weken van vruchteloos onderhandelen achtte de Knopkensbond de tijd gekomen om andere paden te betreden en organiseerde zij op 23 juli 1899 een 24-uurstaking en massamanifestatie waar 5000 dokwerkers aan deelnamen. Deze actie maakte indruk op de – tot dan toe – ongeorganiseerde werkgevers. Ze kwamen uiteindelijk over de brug met een toeslag van 100% op zondag- en nachtwerk. (Van Isacker, 1963, 118)

Veel meer dan een Pyrrusoverwinning was het niet. Eén jaar later trokken de werkgevers – die zich ondertussen hadden georganiseerd in het 'Comité délégué des armateurs, agents et courtiers de navires d'Anvers' – een deel van hun belofte in. Vanaf 17 december 1900 werd maar 50% toeslag meer betaald op overwerk. De havenarbeiders weigerden deze nieuwe voorwaar-

---

<sup>19</sup>. Vaak kwam het voor dat een havenarbeider 's morgens werd aangeworven, maar éénmaal aan de kade aangekomen toch niet aan het werk kon. Dan werd hij – zonder enige vergoeding – doorgestuurd, terwijl hij in regel werd aangeworven. Dat niet-uitvoeren van het contract werd 'uitbrand' genoemd.

den en legden het werk neer. De patroons reageerden prompt door vanuit Gent een trein met stakingsbrekers te laten aanrukken wat tot heftige reacties leidde bij de stakers. De havenarbeiders verloren uiteindelijk het pleit. Na nieuwjaar werd het bilan opgemaakt: voor overuren werd nog maar 50% toeslag betaald en de bonden werd een kwalijke slag toegediend.

Gevolg van die eerste schuchtere pogingen van de havenarbeiders en hun bonden om een tegengewicht te vormen voor de patroons, was wel dat ook bij deze laatsten het besef groeide dat bepaalde problemen inderdaad vroegen om een oplossing. De prioriteiten lagen echter anders: de betere verloning waar de bonden voor ijverden was duidelijk niet de hoofdbezorgdheid van de werkgevers. Zij wilden vooral het probleem van de aanwerving oplossen, aan havenarbeid een meer regelmatig karakter geven en tenslotte een structuur voorzien waarin beide partijen elkaar zouden kunnen vinden om conflicten zoals men die in 1899 en 1900 had gekend, te vermijden. Om daaraan tegemoet te komen werd op 16 maart 1901 de 'Union générale pour la protection du travail au port d'Anvers' boven de doopvont gehouden. Een verbeterde verstandhouding tussen werkgevers en werknemers stond voorop.<sup>20</sup>

"Elle tiendra essentiellement à l'amélioration de la situation matérielle et morale des travailleurs du port d'Anvers, notamment: en assurant aux ouvriers travaillant habituellement pour les membres de l'Union, des indemnités en cas de chômage forcé; en créant des bourses de travail et en créant à l'intérieur de ces bourses des bureaux pour le payement des salaires."<sup>21</sup>

Een van de achterliggende motieven bij de oprichting van deze vereniging was ook om zo de opkomende vakbonden de wind uit de zeilen te nemen. Door een deel van hun eisen in praktijk te brengen, hoopte men hun machtsbasis te doen afbrokkelen. In feite zou ook deze vereniging weinig veranderen aan het machtoverwicht van de patroons. Dat had vooral te maken met de opbouw van de vereniging, die een constructief gesprek op voet van gelijkheid onmogelijk maakte. De vereniging bestond uit 4 afdelingen: een voor reders en agenten; een voor natiebazen; een voor stouwersbazen en tenslotte een

---

<sup>20</sup>. "les statuts exposaient clairement le but de l'Union comme point capital de régler à l'avenir tous les différends entre patrons et ouvriers par un arrangement à l'amiable." *Archief Fédération Maritime, Dossier nr. 80: ordre intérieur*, Nota over Union générale pour la protection du travail au port d'Anvers, 1 maart 1934.

<sup>21</sup>. Union générale pour la protection du travail au port d'Anvers, statuts p. 3 en 5.

voor de werklieden.<sup>22</sup> In concreto zaten in het Komiteit (zowat het dagelijks bestuur) 2 werkliedenafgevaardigden tegenover 10 afgevaardigden van reders, naties en stouwers samen. Om veranderingen aan de geldende loon- en arbeidsvoorwaarden door te voeren moest een meerderheid gevonden worden. Door die clause werd het voor de vertegenwoordigers van de havenarbeiders bijna onmogelijk om een beslissing door te drukken. Het leek er dus op dat de patroons in hun opzet waren geslaagd. De vakbonden waren op sterven na dood.<sup>23</sup> Nu zou ook een periode van sociale rust aan de haven aanbreken: tot 1907 zou men geen stakingsbeweging meer kennen en het succes van de vereniging (5000 leden in oktober 1901; 10000 in 1906) lijkt erop te wijzen dat de dokwerkers vrij massaal kozen voor materiële zekerheid en daarvoor (graag?) afstand deden van hun strijdbaarheid. Door bij de vereniging aan te sluiten, kregen die leden meer financiële zekerheid (door ouder-

---

<sup>22</sup> De eerste groep van reders en agenten omvatte de Belgische scheepseigenaars en de Belgische scheepvaartagenten die de buitenlandse reders/scheepseigenaars vertegenwoordigden in Antwerpen. De tweede groep van natiebazen vertegenwoordigden de verschillende naties waarvan de activiteiten grotendeels het wegvoeren en aanbrengen van goederen van en naar het schip omvatten. De derde groep stouwersbazen vertegenwoordigden de stouwersbedrijven waar de hoofdactiviteit bestond uit het laden en het lossen van het schip. Het voornaamste verschil tussen naties en stouwers bestond erin dat de stouwers verantwoordelijk waren voor alle handelingen binnen het schip (laden en lossen van het ruim), terwijl de naties alle handelingen op de kaai verrichtten (aanbrengen en wegvoeren van de goederen).

<sup>23</sup> Het leidt weinig twijfel dat deze vereniging door de verzamelde patroons in de eerste plaats werd opgericht om de havenarbeiders los te weken van hun vakbonden en ook de stakingsdreiging aan de haven weg te nemen. Om de havenarbeiders aan zich te binden, speelde men handig in op de structurele problemen waar het havenbedrijf mee te kampen had. Men bood de arbeider die zich aansloot immers allerlei voordelen die het hem mogelijk moesten maken om door middel van havenarbeid een verzekerd inkomen te verkrijgen: in haar statuten werd opgenomen dat men aan de aangesloten werklieden "regelmatig werk" zou verzekeren. Verder voorzag men nog vergoedingen "in geval van gedwongen werkstilstand", geneeskundige hulp en ouderdomspensioenen. Al dat lekkers had natuurlijk ook zijn keerzijde. In feite legde de arbeider die een aansluitingskaart tekende bij deze vereniging zijn lot bijna volledig in handen van de verzamelde patroons (verenigd in de eerste 3 afdelingen van de vereniging): aangezien zij de meerderheid uitmaakten in het Komiteit konden zij éézijdig een wijziging aan de loon- en arbeidsvoorwaarden doorvoeren. De aangesloten arbeiders moesten de facto ook afstand doen van hun stakingsrecht: een geschil moest immers steeds voorgelegd worden aan het Komiteit (waar de uitslag zich gezien de samenstelling ervan, laat raden). Indien de arbeiders dat niet deden, konden zij uit de vereniging worden gezet en vielen alle voordelen dus weg. De gevolgen voor de vakbonden bleven niet uit. In 1901 werden de afdelingen van de socialistische Kruiskensbond opgedoekt. "De bond was kapot." (Zielens, 1930, 14)



dompensioenen, vergoedingen bij werkonderbreking...) en kregen ze ook meer werkgaranties. Blijkbaar stelden ze zich tevreden met deze gang van zaken en achtten ze het raadzaam af te zien van nieuwe stakingsacties.<sup>24</sup>

### 3. "UNE VRAIE GUÉRILLA."<sup>25</sup>

In 1907 werd deze periode van rust brutaal afgebroken. De vakbonden hadden zich tussen 1904 en 1906 gereorganiseerd en leken terug greep te krijgen op de havenarbeiders.<sup>26</sup> Op 6 november 1904 was uit het puin van de vroegere socialistische Kruiskensbond, de nieuwe bond 'Willen is Kunnen' ontstaan. (1922, 168). De katholieke Antwerpse Dokwerkersbond zou pas in januari 1906 gesticht worden. (Schokkaert, 1989, 125). Het aanvankelijke succes van de Union générale bij de havenarbeiders deed vooral bij het socialistische 'Willen is Kunnen' het besef ontstaan dat men zich vooral moest richten op eisen die de arbeids- en levensomstandigheden van de havenarbeiders direct en op korte termijn zouden verbeteren. In het discours van zowel de socialistische als katholieke bonden vindt men weinig of geen uitlatingen die zouden kunnen wijzen op een klassenstrijd of dergelijke meer. Onmiddellijk profijt leek voorop te staan.

Deze tactiek legde de beweging geen windeieren. Toen Willen is Kunnen in juni 1906 een referendum organiseerde rond de invoering van een minimumloon van 6 bfr per dag en een toeslag van 100% voor zondagswerk, namen maar liefst 8000 havenarbeiders deel aan de stemming. (Zielens, 1930, 22) Het merendeel van de stemmers was voor de invoering van beide maatregelen. De spanning aan de haven steeg geleidelijk. Tijdens de voorbijgaande 6 jaren had de Union générale eigenlijk weinig fundamentele veranderingen doorgevoerd. Van een substantiële loonsverhoging was weinig of niets in huis gekomen en ook de andere belofte van meer werkzekerheid leek niet te zijn ingevuld. De aanwervingsburelen waren wel opgetrokken, maar functioneer-

---

<sup>24</sup>. Men kan zich ook afvragen in hoeverre de havenarbeiders de vrije keus hadden om bij de vereniging aan te sluiten. Mogelijk werd de keuze hen opgedrongen: "Komt gij uw loon ontvangen, dan wordt er een boekje in de handen gestopt en ge zijt lid. Weigert ge, dan zijt g'uw werk kwijt. Zoo toch handelen de meeste stouwers." (Van Isacker, 1962, 21)

<sup>25</sup>. *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales, séance du 25 juillet 1907.*

<sup>26</sup>. Het socialistische 'Willen is Kunnen' werd op 6 november 1904 gesticht. Tegen eind 1904 had ze 400 leden. De grote doorbraak zou er vooral komen na de beslissing om aan te sluiten bij de BWP. Tegen eind 1906 telde ze 4000 leden. (Zielens, 1930, 21) De christelijke Antwerpse Dokwerkersbond werd op 31 januari 1906 gesticht en kende een bescheidener succes. Vóór de staking van 1907 zou ze niet meer dan een paar honderd leden hebben geteld.

den niet naar behoren.<sup>27</sup> De havenarbeiders hadden blijkbaar hun strijdbaarheid herwonnen – daarbij waarschijnlijk ook geholpen door de nieuwe, gereorganiseerde vakbonden – en vanaf begin 1907 braken herhaaldelijk korte, gedeeltelijke stakingen uit. Meestal betrof het hier loonconflicten. (Van Isacker, 1962, 32) De Fédération Maritime die aanvankelijk nog gerust was geweest in de afloop, begon vanaf april 1907 toch in te zien dat de toestand escaleerde.

“...on doit s’attendre à quelques difficultés au port de la part des ouvriers qui sont excités par les meneurs d’une groupe intitulé ‘Willen is Kunnen’. Déjà une lettre demandant le salaire de 6 frs a été adressée par les négociants de ce ‘Bond’. Dans le cas, où les réclamations des ouvriers seraient directement en opposition aux les conditions du travail arrêtées par l’Union pour la Protection du Travail, le devoir de toutes les firmes serait de rester fermement unies et solidaires dans la lutte contre les prétentions des ouvriers.”<sup>28</sup>

Deze toon liet weinig aan de verbeelding over: de Fédération Maritime weigerde te onderhandelen met de bonden en dit in de eerste plaats omdat deze vraag een schending was van de statuten van de Union Générale die voorschreef dat elke geschil eerst moest voorgelegd worden aan het Komitee en daarna eventueel aan een scheidsgerecht.

Op 15 juli 1907 vroegen graanmannen op een schip dat gelost werd door de firma Lee een loon van 6 bfr i.p.v. de normale 5 bfr. De aanvankelijke weigering van Lee om daarop in te gaan, stak het vuur pas goed aan de lont: in een mum van tijd lagen een twintigtal schepen stil.<sup>29</sup> Ondanks de aanvankelijke weigering van de Fédération Maritime om toe te geven, werd op diezelfde dag reeds door de firma Dreyfus de gevraagde 6 bfr betaald. De solidariteit onder de stouwers – waar de fédération maritime nochtans op had aangedrongen – bleek niet zo groot en 2 dagen later volgden de firma’s Lee en Gylsen. Zo liep de staking aanvankelijk uit op een overwinning voor de graanmannen. Vanaf 20 juli zouden alle firma’s 6 bfr betalen voor het behandelen van de graanschepen.<sup>30</sup> Eens te meer bleek het om een Pyrrus-overwinning te gaan. De Fédération Maritime besloot namelijk om niet langer

---

<sup>27</sup>. De Fédération Maritime riep in 1903 de stouwers op om meer gebruik te maken van deze aanwervingslokalen. *Archief Fédération Maritime, Rapports Comité, séance du 17 juillet 1903.*

<sup>28</sup>. *Archief Fédération Maritime, Rapports Comité, séance du 23 avril 1907.*

<sup>29</sup>. “de staking aan de graanboten”, in: *De Dokwerker: orgaan van den algemeenen dokwerkersbond ‘willen is kunnen’*, 1907, I, 3, 1 augustus 1907.

<sup>30</sup>. *Ibidem* 27.

Antwerpse havenarbeiders aan te werven – die enkel aan 6 bfr wilden werken – maar Engelse havenarbeiders te laten overkomen en die te laten werken aan de vroegere 5 bfr. Men hoopte zo dat na verloop van tijd de Antwerpse havenarbeiders – die door deze actie zonder werk zouden vallen – opnieuw aan de oude voorwaarden aan de slag zouden gaan. Op 5 augustus legde de Cambroman aan te Antwerpen met aan boord 950 Engelse dokwerkers. De situatie escaleerde gaandeweg en leidde uiteindelijk tot een volledige lock-out van de haven op 20 augustus 1907. (de Seilhac, 1908, 6).<sup>31</sup> De actie zou voortduren tot 15 september 1907: op die dag deed burgemeester Hertogs een bemiddelingsvoorstel en garandeerde in eigen persoon dat alle stouwersgasten binnen de 14 dagen 5.5 bfr zouden betaald krijgen. Op 22 september aanvaardde de bondsvergadering van Willen is Kunnen de onmiddellijke werkhervatting. Vanaf 26 september was die werkhervatting algemeen.

Deze staking die aanvankelijk voortkwam vanuit een onvrede met de loonpolitiek die de Union Générale tot dan toe had gevoerd, was uiteindelijk uitgroeid tot een machtsstrijd op het scherp van de snee met de Fédération Maritime aan de ene kant en het socialistische Willen is Kunnen aan de andere kant. De katholieke Antwerpse Dokwerkersbond zou zich afzijdig hebben gehouden. Door de patroons zou ze gewoon genegeerd zijn geworden. Ook 'Willen is Kunnen' weigerde met de katholieken samen te werken. Haar rol tijdens het ganse conflict beperkte zich tot voedselbedelingen. (Schokkaert, 1989, 125).

Voor Steinmann, voorzitter van de Fédération Maritime was de inzet van de staking duidelijk: wie kon de alleenheerschappij over de haven claimen? Via een lock-out en allerlei pogingen om de staking te breken wou hij de vakbonden de definitieve genadeslag toebrengen. Hij mislukte. Willen is Kunnen was er in geslaagd om de havenarbeiders blijvend aan zich te binden en schoof definitief naar voren als een speler waar rekening mee diende gehouden.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup>. Zie ook: "La grève et le lock-out des ouvriers du port d'Anvers" in: *Revue du Travail*, 1908, nr.2, pp. 124.

<sup>32</sup>. Zowel voor de Fédération Maritime als voor Willen is Kunnen was de financiële impact van de staking enorm. Tijdens een extra algemene vergadering van de Fédération Maritime op 25 juli 1907 was een bedrag van 500000 bfr ter beschikking gesteld voor het aanwerven van vreemde arbeidskrachten om zo de staking te kunnen breken. Op 24 augustus 1907 werd een extra som van 1000000 bfr voorzien. *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales, séance extraordinaire du 24 août 1907*.

De financiële situatie van 'Willen is Kunnen' was veel minder rooskleurig. Vooraleer de staking begon had Willen is Kunnen noodgedwongen aangedrongen op onderhandelingen, omdat de financiële toestand van de beweging niet toeliet om een staking te beginnen.

Willen is Kunnen zag haar ledenaantal stijgen van 900 in 1906 tot 5200 na de staking van 1907. (1922, 173). Over de getalsterkte van de Antwerpse Dokwerkersbond zijn geen gegevens bekend.<sup>33</sup> Alhoewel ze in het heetst van de strijd misschien een beetje op de achtergrond raakten, verdwenen de 'oude' structurele eisen niet helemaal. In een brief aan de " *Heeren voorzitter en bestuursleden der Fédération Maritime*", vroegen de leiders van WIK om het nachten-zondagswerk "zooveel mogelijk" af te schaffen, een vergoeding voor uitbrand in te voeren, het aanwerven in herbergen te verbieden en tenslotte een scheidsraad op te richten.<sup>34</sup>

De staking van 1907 had vooral pijnlijk duidelijk gemaakt dat de Union Générale – met allerlei lovenswaardige doelstellingen als conflictbeheersing, regelmatigere arbeid en grotere financiële zekerheid – als structuur had gefaald. De leden-arbeiders hadden duidelijk geen vertrouwen meer in een goede afloop en stelden vast dat er weinig of niets was gedaan om de arbeidssituatie ten gronde te verbeteren. Vooral het feit dat zij binnen het Komitee numeriek in de minderheid waren, bleek een onoverkomelijke hindernis om daadwerkelijk veranderingen te 'forceren'. Om hun ongenoegen te uiten, grepen ze naar het stakingswapen. Na afloop van de staking zou de Union nog wel verder blijven bestaan en functioneren, maar echt spectaculaire doorbraken kon ze toch niet verwezenlijken. Zo deed ze pogingen om werkbeurzen en loonboekjes ingang te doen vinden, maar ze moest daarbij o.a. afrekenen met patroons die – ondanks de negatieve ervaring in 1907 – nog steeds niet geheel doordrongen leken van de noodzaak tot samenwerking met de arbeiders of arbeidersafgevaardigden.<sup>35</sup>

---

Eenmaal onderhandelen onmogelijk bleek, klopte men onder andere aan bij de BWP. De Algemene Raad besliste op 4 september 1907 een eerste subsidie toe te kennen van 1000 bfr, gevolgd door een tweede – op initiatief van Anseele – van 80000 bfr. *Amsab-Gent, Notulen van de Algemene Raad BWP*, zittingen van 4 september 1907 en 11 september 1907. Die 80000 bfr werd uiteindelijk teruggebracht tot 46857 bfr. In totaal zou Willen is Kunnen 85619 bfr ontvangen, waarvan ze 81231 bfr zou uitgeven. *Archief Fédération Maritime, Dossier nr. 11: grèves au port depuis 1900*, interne nota, s.d.

<sup>33</sup>. Noch Schokkaert, noch Janssens vermelden daarover iets.

<sup>34</sup>. *Archief Fédération Maritime, Dossier nr. 11: grèves au port depuis 1900*, brief van Van Camp en Van Peer aan voorzitter en bestuur van Fédération Maritime dd. 19 september 1907.

<sup>35</sup>. Voorzitter Van Den Broeck bekloeg zich tijdens een algemene vergadering van de F.M. eind 1909 over het feit dat de meeste leden niet langer wensten mee te werken met de Union générale. " ...l'union est un instrument que nous n'apprécions pas assez à sa juste valeur et dont nous neutralisons en grande partie les effets par notre indifférence." *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales, Séance du 21 décembre 1909*.

Tot WO I zou de situatie aan de Antwerpse haven relatief rustig blijven.<sup>36</sup> Af en toe werd het werk wel voor kortere tijd stilgelegd aan 1 of meerdere schepen, maar meestal betrof het hier korte, wilde acties die niet door de bond werden erkend en zelfs scherp werden veroordeeld.<sup>37</sup> Ondanks de vaststelling dat de havenarbeiders er nu in waren geslaagd om zich te organiseren, moest men vaststellen dat de arbeidssituatie van de Antwerpse havenarbeiders aan de vooravond van WO I weinig benijdenswaardig bleef. Regelmatige tewerkstelling was onbestaande net zoals financiële stabiliteit. De daglonen waren te laag om te de havenarbeider die gemiddeld maar 2 à 3 dagen per week aan de slag kon, een goed weekloon te garanderen.<sup>38</sup> De aanwervingen kwamen neer op een machtspeel tussen firma (vertegenwoordigd door de foreman) en havenarbeider met deze laatste duidelijk in de slechtste positie. Van een echte overlegstructuur waar beide partijen elkaar vonden op grond van gelijkheid was nog totaal geen sprake.

---

<sup>36</sup>. De algemene stakingsactie in 1913 door de BWP opgezet om zo het algemeen enkelvoudig stemrecht door te drukken, lijkt in de Antwerpse haven maar een zeer matig succes te hebben gekend. "elle semble avoir eu le caractère d'une démonstration politique. Nous ne trouvons en cet effet aucune trace de revendications qui auraient été faites par les ouvriers du port." *Archief Fédération Maritime, Organisation du travail au port d'anvers jusqu'au 1928, Nota: conditions de travail avant guerre, 17.9.1940, p. 11.*

<sup>37</sup>. Het lijkt er op dat WIK zijn leden niet steeds in de handen had. In hun bondsblaadjes (*De Dokwerker 1907-1908* en *De Dokwerker 1910*) verwijzen ze af en toe naar dergelijke wilde bewegingen die duidelijk hun goedkeuring niet wegdragen. In die blaadjes blijkt reeds hoe de vakbondsleiding dan al zeer pragmatisch aankijkt tegen het gebruik van het stakingswapen. Die stap mocht enkel gezet wanneer er geen andere mogelijkheid is: "Een vakvereniging is er niet om werkstakingen te houden, doch wel om met zoo weinig werkstaking zoo veel mogelijk te veroveren. Door eene onderhandeling, door kalm, verstandig op te treden is soms meer te winnen dan met seffens de boel er bij neer te gooien. De werkstaking is het uiterste wapen dat men slechts aanwendt als alle andere middelen mislukt zijn. Daarbij moet altijd georganiseerd opgetreden worden. Wie in eene vakvereniging treedt, zoekt steun bij zijne kameraden, maar verbeurt dan ook zijn recht om buiten de organisatie, hoogere eischen te stellen aan de patroons; in werkstaking te gaan." "De Dokwerker", in: *De dokwerker: orgaan van den algemeenen dokwerkersbond 'willen is kunnen'*, I, 5, december 1907.

<sup>38</sup>. Gilles de Pélichy meende dat het de combinatie van de verschillende structurele problemen was die de situatie in het havenbedrijf zo moeilijk maakte. "...N'est-ce pas, à beaucoup près, l'exigüité du taux des salaires qui rend la condition de nos travailleurs souvent assez misérable, mais un ensemble de causes diverses, p. ex. l'irrégularité de leur travail, l'absence relativement grande (lorsqu'on la compare à celle des ports anglais et allemands) de toute réglementation sérieuse concernant les modes d'embauchage, de répartition, de durée et de rémunération du travail." (de Pélichy, 1899, 63)

#### 4. VALLEN EN OPSTAAN: CONFLICTBEHEERSING IN DE ANTWERPSE HAVEN TIJDENS HET INTERBELLUM.

Na WO I kwam de economische bedrijvigheid in België bijna tot stilstand. Ook de agrarische- en handelsactiviteit bereikte een historisch dieptepunt. (Scholliers, 1985, 35-38), (Scholliers, 1991, 408-410). Tijdens de oorlog was men reeds geconfronteerd geworden met de schaarste aan bepaalde goederen, die aanvankelijk relatief geringe prijsverhogingen tot gevolg hadden gehad. Die prijsverhogingen werden echter steeds wilder door het aanzwellen van de geldmassa ten gevolge van het in omloop brengen van overgewaardeerd Duits geld tijdens de oorlog. Een te grote geldmassa ten opzichte van een te kleine produktie, deed de inflatie toeslaan. Die wanverhouding tussen geldmassa en goederen deed de prijzen stijgen. In 1918 lag het prijsniveau reeds 5 à 10 maal boven dat van 1914. Die inflatie zette zich trouwens niet alleen in België door. Ook vele landen die in de oorlog betrokken waren en die om de enorme oorlogsuitgaven te bekostigen, de geldmassa hadden doen toenemen, werden nu geconfronteerd met de keerzijde van de medaille. Ook daar was de geldmassa te hoog ten opzichte van een te geringe produktie. Daar waar de werkgevers vooral de aangename zijde van deze inflatie leerden kennen – lage loonkosten, een goedkope munt – werden de loontrekkenden dagelijks geconfronteerd met hun dalende koopkracht. Die enorme inflatie en dalende koopkracht veroorzaakte wel flink wat beroering in politieke kringen. Tijdens de winter van 1918-1919 was België herhaaldelijk het decor van grootse stakingsbewegingen. Iedereen zag nu de mogelijke gevaren – sociale conflicten – in van dergelijke gespannen situatie. De regering (samengesteld uit katholieken, liberalen en socialisten) zocht naar mogelijkheden om de sociale vrede te vrijwaren en zo een vlug economisch herstel mogelijk te maken. In dat kader moeten onder andere de oprichting van de paritaire comités in de diverse industriën gezien worden. (Luyten, 1995, 17-23). In die comités moesten werkgevers en werknemers samen de loon- en arbeidsvoorwaarden vastleggen. Die samenwerking met werknemersafgevaardigden, hield voor de werkgevers ook meteen in dat ze de syndicaten als vertegenwoordigers van de arbeiders beschouwden. Ook de vakbonden pasten zich aan dit nieuwe gegeven aan. De Syndicale Kommissie, de syndicale tak van de socialistische arbeidersbeweging, ging nu de reformistische weg op en koos voor overleg en parlementaire werking in plaats van directe confrontaties binnen de bedrijven. Werkstakingen waren niet meer het middel bij uitstek om de eigen argumenten kracht bij te zetten. Werkstakingen mochten niet meer zijn dan het ultieme en laatste hulpmiddel. De regering stimuleerde op verschillende wijzen het overleg tussen werkgevers en werknemers. Zo voorzag ze later door een Koninklijk Besluit van 5 mei 1926 ook de mogelijkheid om “comités officiels de conciliation et d’arbitrage” in te richten. (Scholliers, 1985, 87). Die

opbouw van een paritaire overlegstructuur, betekende echter geen onmiddellijke verbetering van de verder dalende koopkracht van de loontrekkenden. De Belgische Werklieden Partij (BWP) vroeg in haar congres van april 1919 dat een permanent onderzoek zou worden gevoerd naar de stijgende levensduurte. De socialistische minister van Arbeid, Joseph Wauters, ging op deze vraag in. Op 15 mei 1919 verscheen in het officiële orgaan van het Ministerie van Arbeid, het Arbeidsblad, een prijsindex voor de Brusselse agglomeratie. In de herfst van 1919 zouden gelijkaardige indexen volgen voor de Antwerpse agglomeratie en de streek rond La Louvière, beide gebieden die een grote stakingsactiviteit hadden gekend. Eind februari 1920 volgde dan een officieel nationaal indexcijfer van kleinhandelsprijzen. Die prijsindexen konden een handig instrument zijn voor werkgevers en werknemers die binnen het sociale overleg over de loonaanpassingen praten. Aanvankelijk was van enige verplichting echter geen sprake. Die indexen dienden gewoon als indicator van de inflatie. Vanaf 1920 echter werd in een toenemend aantal sectoren het loon wel aan de index gekoppeld. (Scholliers, 1991, 415). Van zodra het indexcijfer met 5% was gestegen, werd het loon automatisch aangepast. Omgekeerd werden de lonen verlaagd, wanneer de index daalde. Dat was bijvoorbeeld het geval in 1921 toen een internationale economische recessie onder andere zorgde voor scherp dalende prijzen.

Ook de Antwerpse haven was na WO I herhaaldelijk het toneel van allerlei kleinere werkonderbrekingen. Aan de basis lag meestal één of andere looneis. Het werk werd stilgelegd voor kortere tijd en werd pas hernomen toen gunstigere voorwaarden – hoger loon – door de werkgever werden aanvaard.

Het socialistische Willen is Kunnen nam begin 1919 het initiatief om bij de bevoegde (socialistische) minister van Arbeid, Wauters te gaan aankloppen en hem te vragen een Nationaal Komiteit op te richten dat zich zou moeten buigen over de arbeidsvoorwaarden aan de Antwerpse haven.<sup>39</sup> Zo'n Nationaal Komiteit kwam overeen met de oprichting van de paritaire comités die toen door de overheid sterk werd gestimuleerd. Door werkgevers en werknemers samen aan tafel te brengen, hoopte men de sociale vrede te garanderen en zo ruimte te bieden voor het economisch herstel. De Antwerpse havenarbeidersbonden konden zich na WO I ook definitief profileren als een vertegenwoordigende vakbondsafvaardiging. Naast het feit dat ze nu vertegenwoordigd waren in een paritair overlegorgaan, gaf ook de werkloosheidsverzekering hen waarschijnlijk een grote duw in de rug.

---

<sup>39</sup>. *Archief Fédération Maritime, Organisation du travail au port d'Anvers jusqu'au 1928*, Nota: réorganisations des conditions de travail immédiatement après la guerre 1914/1918, p. 1.

Het eerste succesvolle werkloosheidsstelsel was reeds op het einde van de 19de eeuw opgezet in Gent. (Vanthemsche, 1985, 130-136). Gent kende van oudsher een sterke vakbondstraditie met goed uitgebouwde organisaties die grote delen van de arbeidersklasse vertegenwoordigden. Tegen het einde van de 19de eeuw kenden vele van die bonden ook reeds hun eigen werkloosheidskassen. In ruil voor kleine bijdragen verzekerden de leden zich tegen werkloosheid. Dit systeem – met werkloosheidskassen die af en toe op de rand van het bankroet balanceerden – zou een belangrijke impuls krijgen toen de Gentse gemeenteraad in 1900 ermee instemde om dit systeem financieel te ondersteunen. De stad betaalde elke werkloze een bijdrage van 50 à 100% bovenop de vergoeding die hij ontving van zijn vakbond. (Vanthemsche, 1990, 353). Dit systeem gaf de vakbond duidelijke voordelen. Hun werkloosheidskassen kregen een meer stabielere onderbouw en bovendien konden zij deze werkloosheidsverzekering als belangrijk voordeel uitspelen bij het werven van nieuwe leden. Het Gentse systeem kende uitbreiding. Tegen 1913 was ongeveer de helft van de Belgische vakbondsleden verzekerd tegen werkloosheid. Alle grote steden beschikten nu over zo'n werkloosheidskassen. Het systeem van vrijwillige werkloosheidsverzekering zoals dit door de Belgische staat werd opgezet na WO I zou een nieuwe stap voorwaarts betekenen voor deze verzekering (en voor de vakbonden). Onder de socialistische minister van Arbeid, Joseph Wauters werd voortgebouwd op het vooroorlogse systeem dat nu verder geperfectioneerd werd. Er werd bepaald dat gedurende 60 dagen door de bond waar de arbeider zich bij aansloot een statutaire vergoeding zou worden uitgekeerd. De Belgische staat nam het engagement om daarbovenop een familiale vergoeding uit te keren waarvan het bedrag afhankelijk was van de status van de werkloze. Daarenboven zou de staat ook de statutaire vergoeding op zich nemen, wanneer de vakbond deze financiële inspanning niet langer kon leveren of in tijden van economische crisis. Na de 60 dagen statutaire vergoeding, bleef de staat een vergoeding uitkeren. Om dit geheel te ondersteunen, werd in 1920 het Nationaal Crisisfonds opgericht. Het is duidelijk dat de zeer centrale rol die de vakbonden bleven hebben in de organisatie van de werkloosheidsverzekering, hun een stevige machtsbasis bezorgde. (Vanthemsche, 1990, 361). Alhoewel er ook onafhankelijke kassen werden opgericht waar de arbeider zich kon bij aansluiten, lijkt het erop dat de arbeiders vooral voor de zuilgebonden initiatieven kozen. De link tussen werkloosheidsverzekering en vakbond leek een evidentie. Het lijkt erop dat ook Willen is Kunnen, van deze trend meeprofitteerde. Deze trend valt evenwel niet volledig uit de ledenaantallen af te leiden. In 1913 was Willen is Kunnen immers mee opgegaan in de Belgische Transportarbeidersbond. De ledenaantallen die in de jaarverslagen werden gepubliceerd, werden niet onderverdeeld naar de verschillende afdelingen. Enkel hier en daar konden verspreide aanduidingen aangetroffen worden.



TABEL 1:

Jaar	Ledenaantal havenarbeidersbond	Bronverwijzing
1906	900	(1922,173)
1907	5200	Ibidem
1912	4500	(Van Laar, 1926, 541)
1913	5200	(1922,173)
1919	13205	Ibidem
1921	13325	(Van Laar, 1926, 541)
1922	13500	Ibidem
1923	14090	Ibidem
1924	15041/12040 *	15041: (Van Laar, 1926, 541) 12040: BTB jaarverslag over 1924-1925, p. 9.

De ledenaantallen schommelden ook vrij veel. De BTB zelf schreef dit toe aan het grote aantal gelegenheidsarbeiders dat de haven kende. Het jaarverslag van 1924-1925 schatte dit aantal op 40% van het totale aantal arbeiders binnen de haven. Ook deze gelegenheidsarbeiders maakten zich voor de duur van hun verblijf in de haven, lid van de bond.<sup>40</sup>

Het was nu duidelijk dat de tijd waarbij de werkgevers elke eis van de vakbonden of arbeiders simpelweg van tafel konden vegen definitief voorbij was. *“Nous avons reconnu enfin qu’une paix durable ne s’édifie pas sur la force toute seule.”* (Deckers, 1929, 294) Na wat opstartproblemen, kwam het Nationaal Komitee der haven van Antwerpen voor het eerst bijeen op 14 november 1919.<sup>41</sup> De verwachtingen waren hoog gespannen:

“...dat alle politieke geest uit deze bijeenkomsten zou verwijderd blijven en dat men alleenlijk de belangen der havenarbeiders voor ogen houde; deze zienswijze wordt algemeen goedgekeurd.”<sup>42</sup>

<sup>40</sup>. Archief BTB, *Belgische Transportarbeidersbond. Jaarverslag over 1924-1925*, Ledenbeweging pp. 7.

<sup>41</sup>. Alhoewel de vraag om dergelijk Komitee op te richten, uitging van het socialistische Willen is Kunnen, was het toch deze bond die ervoor verantwoordelijk was dat het uiteindelijk nog tot november 1919 zou duren vooraleer dit Komitee effectief kon bijeenkomen. In mei 1919 had minister Wauters het licht op groen gezet om dergelijk Komitee op te richten. De socialisten eisten toen echter dat zij als enig syndicaat zouden zetelen in deze vergadering. Ze eisten voor zichzelf het monopolie van arbeidsvertegenwoordiging op. Uiteindelijk zouden ze bakzeil halen en naast 6 eigen vertegenwoordigers, 2 vertegenwoordigers van de christelijke Antwerpse Dokwerkersbond naast zich moeten dulden.

<sup>42</sup>. *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 14 november 1919.

In die eerste jaren richtte het Nationaal Komitee zich vooral op het 'beveiligen' van de dagelijkse boterham van de havenarbeiders: zo werden verschillende overeenkomsten gesloten om het loon voor de diverse categorieën vast te leggen. Bedoeling was om de willekeur bij het uitbetalen van lonen weg te werken en voor de diverse categorieën havenarbeiders te komen tot vaste lonen. Die loonovereenkomsten werden normaal gesloten voor de looptijd van 1 jaar. Indien men ze wilde wijzigen, dan kon de overeenkomst opgezegd worden 3 maanden voor de afloop ervan. Ook de misbruiken inzake arbeidsduur en aanwerving werden door de arbeidersafvaardiging onder de aandacht gebracht. Eerder had de Union générale al pogingen gedaan om aanwervingsplaatsen op te richten, maar zonder resultaat. In 1920 werd de draad heropgenomen. Ook de werkgeversafvaardiging wilde aan dit probleem verhelpen: al te vaak immers moesten zij vaststellen dat zij onvoldoende arbeiders vonden om hun ploegen samen te stellen, terwijl elders in de stad verschillende groepen werkloos bleven. Door de aanwervingen te gaan centraliseren op een aantal vaste plaatsen, hoopte men dit probleem – samen met het machtsmisbruik van de foremen – in te dammen.<sup>43</sup> De praktijk leerde echter dat die misbruiken niet zomaar konden worden uitgeroeid. Nog gedurende vele jaren zouden klachten daaromtrent opduiken in het Nationaal Komitee.

Een van de redenen waarom de werkgevers in het Nationaal Komitee waren gaan zetelen en met de vakbonden rond tafel wilden zitten, was het feit dat men hoopte om door onderhandeling en permanente contacten met de vakbonden de continue stakingsdreiging aan de haven weg te nemen. Via het afsluiten van akkoorden, hoopte men sociale vrede te kunnen 'afkopen'. Al vlug zou blijken dat dat voorlopig ijdele hoop was. Kleinere korte werkonderbrekingen bleven de haven geregeld hinderen en zorgden voor wrevel bij de werkgevers.

Tot 1928 zou het Nationaal Komitee blijven functioneren in die zeer gespannen toestand: werkgevers hoopten via het Nationaal Komitee te komen tot een stabiele toestand aan de haven, maar werkonderbrekingen bleven die plannen doorkruisen en hypothekeerden de werking en continuïteit van het Nationaal Komitee. Het Nationaal Komitee leek op dat vlak een maat voor niets. Voor die gespannen toestand kunnen een 2-tal redenen aangehaald worden: het gebrek aan stabiliteit van het basisloon én de gespannen relatie tussen

---

<sup>43</sup>. "...overwegende dat door dit stelsel aan sommige ploegbazen den willekeur gelaten wordt de te aannemen werkers tot een voorafgaand verteer in de door hen ondersteunde drankhuizen aan te zetten; overwegende anderzijds dat het uitbetalen van het loon in drankhuizen dient uitgeroeid te worden met alle middelen." *Archief BTB, Nationaal Comité der haven van Antwerpen*, Zitting van 13 januari 1920.

havenarbeiders en arbeidersafvaardiging. Zoals eerder gesteld, richtten de werkzaamheden van het Nationaal Komitee zich in het begin vooral op het basisloon: door vaste lonen in te voeren voor de diverse categoriën havenarbeiders, hoopte men een bron van eerdere onrust weg te nemen. In de werkelijkheid scheen dat echter maar moeilijk te lukken. In die vroege jaren 1920 had men de grootste moeite om het basisloon in verhouding te houden met de schommelende levensduurte. Tijdens die jaren volgden de vragen tot extra loonsverhogingen zich dan ook in een snel tempo op. Het slechte statuut van de havenarbeiders maakte die loonsverhogingen volgens de arbeidersafvaardiging extra nodig. Nadat in maart 1920 een "duurtetoeslag" van 4 bfr werd toegekend, werd een nieuwe vraag tot loonsverhoging met 4 bfr ( het basisloon bedroeg toen 20 bfr voor stouwersgasten en 16 bfr voor natiegasten) in december 1920 als volgt verdedigd:

"de lonen in ander vakken, zooals mijnwerkers, metaalbewerkers, bouwnijverheid enz. zijn belangrijk hooger dan die onzer havenarbeiders. In die nijverheden zijn het vaste en in het havenbedrijf losse arbeiders. Dit heeft voor gevolg dat onze havenarbeiders als doorsnee hun weekloon ver beneden het loon der bovengenoemde arbeiders staat. De onregelmatigheden in het havenbedrijf zouden voor gevolg moeten hebben dat het loon der havenarbeiders veel, veel hooger zou moeten zijn dat het loon der vaste arbeiders van ander bedrijven."<sup>44</sup>

Die vraag tot loonsverhoging werd in de volgende vergadering door de werkgeversafvaardiging van de hand gewezen

"met het oog op den neteligen economischen toestand en de uitwerking daarvan op den handel."<sup>45</sup>

De arbeidersafvaardiging legde zich uiteindelijk neer bij de feiten, maar wees op het mogelijke gevaar voor nieuwe werkonderbrekingen en stakingen indien aan de slechte financiële situatie van de havenarbeiders niets werd veranderd.

Ook diverse andere industrieën werden begin die jaren 1920 met dezelfde problematiek geconfronteerd. Ook zij vonden het moeilijk om de lonen gelijke tred te laten houden met de soms scherpe prijsstijgingen. Door de regering werd toen het nationale indexcijfer voor kleinhandelsprijzen als handig hulpmiddel aangereikt. Meer en meer sectoren zagen in het koppelen van de lonen

---

<sup>44.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 5 november 1920, Brief van BTB aan voorzitter van Nationaal Komitee, dd. 4.11.1920.*

<sup>45.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 16 december 1920.*

aan die index het middel om de koopkracht op peil te houden. Vanaf juli 1922 werden ook binnen het Nationaal Komitee der haven van Antwerpen verschillende scenario's onderzocht om de basislonen te koppelen aan het indexcijfer. Deze timing is vrij eigenaardig. Op dat ogenblik weerklonken immers reeds de eerste kritische geluiden over de – op dat ogenblik dalende – index. (Scholliers, 1991, 419). Nadat allerlei voorstellen op de onderhandelingstafel waren beland en even snel in de prullenmand waren verdwenen, zou het Nationaal Komitee op 10 januari 1923 – mede onder druk van een stakingsactie van 3 tot 9 januari 1923 – uiteindelijk beslissen om de basislonen daadwerkelijk aan het indexcijfer te koppelen.<sup>46</sup> Zowel werkgevers als werknemers dachten beiden dat daardoor de sociale vrede voor een tijdje was verzekerd. Niets bleek echter minder waar. Al vlug werden vraagtekens geplaatst bij de representativiteit van het indexcijfer. Men meende dat de samenstelling van de indexkorf niet correct was en niet de actuele levensduurte in de Antwerpse agglomeratie weerspiegelde.<sup>47</sup> De vakbonden pleitten voor extra conventionele loonsverhogingen én verkregen die – met enige moeite – ook. Op 20 juli 1923 werd een extra loonsverhoging van 3 bfr toegekend en werd het nieuwe basisloon vastgelegd op 25 bfr.<sup>48</sup> Bijkomende bemoeilijkende factor in die jaren 1920 was de verstoorde relatie tussen vakbondsleiding/vakbondsafvaardiging en haar achterban. Door af en toe onaangekondigd het werk neer te leggen, leken de havenarbeiders hun ongenoegen te willen uiten over de manier waarop hun vertegenwoordigers de zaken aanpakten binnen het Nationaal Komitee.<sup>49</sup>

---

<sup>46.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 10 januari 1923.

<sup>47.</sup> Peter Scholliers meent dat door de verkeerde weging die aan bepaalde uitgavenposten werd toegekend, het indexcijfer inderdaad niet steeds de actuele levensduurte weerspiegelde. Zo werd volgens hem het aspect kleding overschat, terwijl de post 'woning' werd onderschat. In 1920 kwam slechts 5.3% van de index overeen met deze uitgavepost, terwijl de werkelijke impact van deze post op het gezinsbudget tussen de 6.6 en 20.9% bedroeg. (Scholliers, 1985, 126)

<sup>48.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 20 juli 1923.

<sup>49.</sup> Op 10 december 1919 reeds – dus amper een maand na de eerste bijeenkomst van het Nationaal Komitee – brak een wilde staking uit. Toen de patroons deze actie betreurden, konden de arbeidersafvaardiging weinig meer dan te stellen dat zij tegen deze actie volledig machteloos stonden en al hun krachten hebben moeten aanwenden om deze actie tot 24 uren te beperken. (*Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 10 december 1919). Een gelijkaardig conflict brak uit in juni 1922. Toen de graanmannen 8 bfr loonsverhoging vroegen, werd hen door de arbeidersafvaardiging erop gewezen dat dergelijke eisen minstens een maand op voorhand moeten gesteld worden. Daarop legden de graanmannen het werk neer. "...Zonder naar de vakleiding te luisteren, zijn zij verleden maandag in staking gegaan. Maandag hebben wij nog getracht ze aan het werk te krijgen, doch dan is er gezegd geworden dat de uur die zij gestaakt hadden, niet zou uitbetaald worden en daarop zijn zij voortgegaan met staken." *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 16 juni 1922.

De havenarbeiders zagen niet of onvoldoende in hoe sociaal overleg de levensduurte zou minderen of de koopkracht doen toenemen. (Vanfraechem, 2000, 201) De werkgevers leken zich ook bewust van die 'kloof' tussen vakbondsleiding en achterban.<sup>50</sup>

##### 5. "EEN PAAR KERELS PER FIETS": DE STAKING VAN JUNI 1928.<sup>51</sup>

Op 18 juni 1928 bereikte deze gespannen toestand een hoogtepunt.

"Drie dokwerkers gezeten op een rijwiel, langsheen de schepen kwamen gereden en het werkvolk toeriep van stil te leggen, aangezien de stouwers eene verhooging van loon weigerde te betalen. Deze drie personen zijn ons onbekent."<sup>52</sup>

Alhoewel de situatie in die jaren 1920 nooit stabiel was – getuige daarvan de korte werkonderbrekingen – kwam de staking toch eerder onverwacht.<sup>53</sup> De aanzet tot de staking werd gegeven door "een paar kerels per fiets" die deel uitmaakten van een communistische actiegroep.<sup>54</sup> De socialistische havenarbeidersbond (sinds 1913 een afzonderlijke centrale van de Belgische Transportarbeidersbond) reageerde furieus. Onmiddellijk kwam een campagne op gang

---

<sup>50</sup>. In een aantal interne rapporten van de Fédération Maritime daterend uit die jaren 1920, wordt gewezen op de verschillende korte werkonderbrekingen die aan de haven uitbraken. Men stelde echter dat de vakbondsleiding vaak voor een voldongen feit werd geplaatst en haar best deed om de overeenkomsten te doen naleven door haar leden, maar daar niet steeds in slaagde. "les décisions de cette commission paritaire, prises à l'unanimité des membres, ont jusqu'à présent toujours été agréées par les patrons et par les ouvriers. Les premiers les ont toujours observées très scrupuleusement, tandis que les ouvriers ont parfois cassé le travail sans aucun préavis." *Archief Fédération Maritime, Organisation du travail au port d'Anvers jusqu'au 1928*, Nota van Fédération Maritime aan Bureau des conférences patronales des quatres pays du Nord, dd. 4 oktober 1927.

<sup>51</sup>. *Stadsarchief Antwerpen, MA nr. 2263/2 Arbeidsconflicten 1924-1927*, Politieverslag, politiecommissariaat 12<sup>de</sup> wijk nr. 1363, dd. 19 juni 1928.

<sup>52</sup>. *Stadsarchief Antwerpen, MA nr. 2263/2 Arbeidsconflicten 1924-1927*, Politieverslag, politiecommissariaat 12<sup>de</sup> wijk, HB 103, dd. 18 juni 1928.

<sup>53</sup>. "...personne ne voulut, n'osa croire à cette nouvelle calamité. Depuis des mois une vie normale, un travail régulier semblaient assurés à notre port national: toutes les activités maritimes semblaient avoir atteint un équilibre conforme aux intérêts vitaux de la prospérité générale lorsque soudain un nouveau conflit du travail vient jeter bas tous les espoirs légitimes qu'engendraient la situation." "Sus au péril communiste. Une grève générale révolutionnaire au port." in: *Neptune*, 19 juni 1928.

<sup>54</sup>. "Een spontane staking bij de dokwerkers. Door bedriegers in strijd gejaagd buiten het bondsbestuur om." In: *Volksgazet*, 18 juni 1928.

in de eigen pers om de dokwerkers terug aan het werk te krijgen. Men verweet de eigen leden dat zij zich hadden laten meeslepen en dat zij niet beseften hoezeer zij “volgens hun simplistische redeneering” hun eigen belangen schaden.<sup>55</sup> Gedurende die eerste dagen zou dat communistische actiecomitee de leiding van de beweging in handen nemen, zonder echter heel concrete eisen naar voren te schuiven. Het lijkt erop dat die communistische groepering handig heeft ingespeeld op de ontevredenheid die bij een groot deel van de havenarbeiders heerste. Blijkbaar hadden de veranderingen die aan hun statuut reeds waren aangebracht hun niet kunnen bekoren. Naast de problemen die men kende om het basisloon in verhouding te brengen met de evoluerende levensduurte, was er de enorme werkloosheid aan de haven en tenslotte de aanwerving die nog steeds voor moeilijkheden zorgde.<sup>56</sup> De ‘wilde’ beweging moet dan ook vooral gezien worden als een uiting van ongenoegen door de havenarbeiders die ontevreden waren over de bereikte resultaten tot dan toe én bovendien hun geloof verloren waren in hun afvaardiging binnen het Nationaal Komitee.

Die eerste dagen werden gekenmerkt door de grootst mogelijke chaos. Buiten een eis tot onmiddellijke loonsverhoging met 8 bfr, waren geen andere eisen bekend. Die eerste dagen werden vooral gedomineerd door een machtsstrijd tussen de leiding van de socialistische Havenarbeidersbond (BTB) en het communistische actiecomitee met als inzet de leiding over de beweging. Die machtsstrijd tussen socialisten en communisten werd op 21 juni 1928 – 4 dagen na het uitbreken van de staking – beslecht in het voordeel van de BTB. Tijdens

---

<sup>55</sup>. Ibidem 54.

<sup>56</sup>. Voor die periode beschikken we niet over statistieken m.b.t. de omvang van het contingent havenarbeiders. In januari 1926 waren 8447 arbeiders lid van de werklozenkas (maandelijks gemiddelde werklozen: 1845). In juni 1927 waren dat er 9550 met als maandelijks gemiddelde 3118 werklozen. *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 15 december 1927.

Sinds september 1927 werden wel een aantal voorstellen besproken van de BTB met de bedoeling om tot meer “arbeidszekerheid” te komen voor de dokwerkers. Ook nu weer immers werd de haven overspoeld door allerlei werklozen uit andere sectoren die probeerden werk te vinden in de haven. De BTB wou daar komaf mee maken door havenarbeid enkel nog toe te laten aan diegenen die normaal in de haven werkten. De werkgevers hadden die voorstellen echter van de hand gewezen onder het mom dat men daarmee het recht op arbeid van die ‘gelukszoekers’ zou schaden. *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 22 september 1927.

een bondsmeeting op 21 juni krijgt de bondsleiding de teugels terug in handen.<sup>57</sup> Alhoewel de BTB de actie aanvankelijk scherp had veroordeeld, besefte ze dat aan de basis van de actie een diepgeworteld ongenoegen bij de havenarbeiders lag en dat grondige maatregelen zich opdrongen.<sup>58</sup>

De werkgevers – met op kop steeds de Fédération Maritime – verzetten zich aanvankelijk heel erg heftig tegen deze nieuwe ‘wilde’ beweging. De arbeidersafvaardiging binnen het Nationaal Komitee werd openlijk met de vinger gewezen en verweten dat ze hun leden totaal niet meer in de hand hadden. Het verder functioneren van het Nationaal Komitee werd op de helling geplaatst.

“...Un courant à la Fédération Maritime qui considère la commission paritaire comme une duperie pour les patrons et qui est d’avis de la dénoncer.”<sup>59</sup>

Na bemiddeling van burgemeester Van Cauwelaert en goeverneur Holvoet gingen de werkgevers toch akkoord om samen met de vakbonden aan tafel te gaan zitten. Vooral goeverneur Holvoet zou bij de staking een heel belangrijke bemiddelingsrol spelen. Hij besefte blijkbaar heel goed dat de havenarbeiders niet zomaar terug aan de slag zouden gaan en dat een fundamentele hervorming van de arbeidsvoorwaarden zich opdrong. Grisar – voorzitter van de Fédération Maritime – werd door Holvoet ontvangen op 5 juli 1928 en deed diezelfde dag als volgt verslag over die ontvangst:

“Il insistait de faire une déclaration ou un appel aux ouvriers faisant entrevoir une

---

<sup>57</sup>. “het gezond verstand dat de dokwerkers schijnbaar een oogenblik verlaten had, heeft terug de bovenhand gekregen. Zij hebben zich op tijd herinnerd dat het enkel dank aan hun machtig syndicaat is, dat zij tot heden resultaten konden boeken. Een machtig syndicaat, waar de leden nochtans geen vertrouwen hebben in de leiding is een reus op leemen voeten. De dokkers hebben donderdag getoond dat zij dit zeer wel begrepen hebben en hebben zich dan ook als één man achter de leiding geschaard.” “Het groot konflikt aan de Antwerpsche haven” in: *Volksgazet*, 22 juni 1928.

<sup>58</sup>. Louis Major verwijst in een stuk over de staking van 1936 naar de staking van 1928 en geeft volgende verklaring voor deze beweging: “arbeiders willen duidelijk maken dat niet alleen het bedrag van het loon in aanmerking kwam, maar bijzonder de loonhoeveelheid dat de arbeiders per week ontvingen. Het ging veel meer om een reorganisatie van den havenarbeid en de arbeidsvoorwaarden dan om een eenvoudig loonsverschil. Een oplossing zoeken voor de onzekerheid van het bestaan, kwam bijna uit ieder artikel van de gestelde eischen te voorschijn.” *Archief Amsab-Antwerpen, Fonds Major nr. 604*. “Verhandeling L. Major ‘onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van de algemene staking aan de haven van Antwerpen in juni 1936”, p. 34.

<sup>59</sup>. *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales- Comité de défense, séance du comité de défense, 22 juni 1928*.

réorganisation du travail pour mettre fin aux abus que les ouvriers ont dénoncés: irrégularité du travail par suite d'un nombre excessif d'ouvriers se présentant à l'embauchement."<sup>60</sup>

Nadat het werk werk werd hervat op 11 juli 1928, zou gouverneur Holvoet de drijvende kracht worden achter de Studiecommissie die een hervorming van de arbeidsvoorwaarden aan de Antwerpse haven moest voorbereiden. (Picavet, 1988, 120). In één van de weinige verslagen die over die studiecommissie werden opgesteld, worden de voornaamste problemen waar het havenbedrijf mee te kampen heeft als volgt samengevat:

"...manque de travail en rapport avec le nombre d'hommes se présentant journellement à l'embauchage; l'insuffisance du salaire hebdomadaire, la méthode défectueuse du recrutement, l'instabilité du métier de débardeur et le mécontentement profond qui règne depuis longtemps parmi un certain nombre d'hommes penchant vers le communisme et les théories subversives."<sup>61</sup>

Na een goede week onderhandelen werd op 20 juli een communiqué goedgekeurd die als discussienota dienst zou doen tijdens de komende onderhandelingen. In die tekst werd reeds een aantal duidelijke accenten gelegd. Zo werd de oprichting voorzien van een categorie vaste mannen aan wie 5 betaalde werkdagen per week zou gewaarborgd worden. Verder zou de aanwerving in vaste aanwervingsplaatsen gebeuren, met vrije keuze van de werkgever. Op het vlak van de werkloosheid – en de verzekering daartegen – bleef men nog wat op de vlakte. Het heette enkel dat de werkgevers zich in principe niet verzetten *"tegen eene gebeurlijke tusschenkomst van hunnentwege in een te stichten werklozenverzekering, voor iedereen verplichtend en minimum-inkomsten per week garandeerend."*<sup>62</sup>

Na 5 maanden onderhandelen zou uiteindelijk op 27 december 1928 een definitief akkoord worden afgesloten rond de hervorming van de arbeidsregeling aan de haven van Antwerpen.<sup>63</sup> Op basis van dit akkoord hadden de ondertekenende partijen het voornemen om de arbeidsomstandigheden gron-

---

<sup>60.</sup> *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales-Comité de défense, séance du comité de défense, 5 juli 1928.*

<sup>61.</sup> *Archief Fédération Maritime, Dossier nr. 11 : grèves au port depuis 1900, II: Grève 1928, interne nota Fédération Maritime dd. 23 juli 1928.*

<sup>62.</sup> *Archief BTB, Verslagen van uitvoerend comité, Bestuursvergadering van 20 juli 1928.*

<sup>63.</sup> Holvoet zou deze gebeurtenis hebben omschreven als "een geschiedkundige gebeurtenis van de grootste betekenis. De enige dag die mij met fierheid vervulde, is deze geweest waarop de overeenkomst werd ondertekend." (Picavet, 1988, 123).



dig te hervormen en zo te pogen een aantal hangende problemen definitief op te lossen. Om korter op de bal te kunnen spelen en te vermijden dat een klein ongenoegen aan 1 schip zou overslaan naar de andere schepen en zou ontaarden in een massale actie, besloot men het Bestendig Bureel op te richten. Deze permanente structuur moest de dagelijkse kleine problemen in de haven zien op te lossen. In geval van betwisting met betrekking tot het loon, premies, samenstelling van ploegen, uitbranden, rusttijden en dergelijke meer, was het de bedoeling dat dit Bestendig Bureel onmiddellijk ter plaatse zou komen. Dit orgaan was eveneens paritair samengesteld. Het Bestendig Bureel moest dienst doen als een soort van (dagelijks) eerste scheidsgerecht waar de kleinere misbruiken konden worden voorgelegd. In het verleden moesten die misbruiken ook allen door het Nationaal Komitee worden behandeld, wat de zaken onnodig lang deed aanslepen. Enkel problemen die meer structureel van aard waren en die een grondige studie vereisten, werden nu nog voor het Nationaal Komitee gebracht. Ook het 'open' karakter van de havenarbeid wou men via de overeenkomst van december 1928 enigszins beperken. Voortaan moest men over een inschrijvingskaart als havenarbeider beschikken om nog havenarbeid te mogen verrichten. Het contingent werd voortaan opgedeeld in 2 categoriën A en B, waarbij A die categorie vormde die zich regelmatig aanmeldde en die voorrang moest krijgen bij de aanwerving. Categorie B waren de zogenaamde 'gelegenhedenarbeiders' die zich slechts periodiek aanmeldden en over een tijdelijke erkenning als havenarbeider beschikten. Verder werden de geldende arbeidsvoorwaarden gebundeld in de 'codex'. Daarin werden alle voorschriften en bepalingen die in acht moesten genomen worden bij het verrichten van havenarbeid, verzameld. Een overtreding van die voorwaarden kon aanleiding geven tot sancties. In werkelijkheid zou het nog vele jaren duren vooraleer die Codex enigszins werd nageleefd.

Ondanks deze overeenkomst en de goede bedoelingen die er aan de basis van lagen, bleven een aantal – en misschien wel de meest prangende – problemen bestaan. De plannen om met vaste mannen te gaan werken die 5 dagen loon per week gegarandeerd zouden worden, verdwenen geleidelijk van de onderhandelingstafel.<sup>64</sup> Ook de aanvullende werkloosheidskas – die in een

---

<sup>64</sup> Nochtans werden tijdens een bondsvergadering dd. 7 oktober 1928 de slaagkansen van een vast loon voor havenarbeiders vrij hoog ingeschat. Er werd gemeld dat de patroons dit voorstel vrij genegen waren. Voor alleenstaande jongemannen zou 180 bfr per week gegarandeerd worden; voor gehuwde mannen met een kind 200 bfr en voor meer dan 1 kind 220 bfr per week. *Archief BTB, Verslagen van Uitvoerend Comité, Bestuursvergadering van 7 oktober 1928.*

tussentijds rapport nog “ le couronnement de l’oeuvre social” genoemd werd – zou uiteindelijk niet ingevoerd worden.<sup>65</sup> Er kwam enkel een verhoging van het basisloon met 8 bfr tot 60 bfr. Door het niet invoeren van dat vaste gegarandeerde weekloon én een aanvullende werkloosheidskas, had men op één van de grootste uitdagingen van het havenbedrijf nog steeds geen afdoend antwoord gevonden. En dat liet- de eerdere ervaringen in gedachten – het ergste verhop... De werkgevers daarentegen zagen de overeenkomst rooskleurig in en wisten zich verzekerd van een lange periode van rust. “*Cette convention apportera une paix durable au port d’Anvers et assurera définitivement son essor.*”<sup>66</sup> Al vlug zou echter blijken dat de maatregelen van 1928 onvoldoende een antwoord boden op de werkelijke problemen van het havenbedrijf.

## 6. DE STAKING VAN JUNI 1936.

De eerste helft van de jaren 1930 zou ook België gebukt gaan onder de gevolgen van een wereldwijde economische crisis. Na de onevenwichtige jaren 1920 – met een snelle herneming na WO I, diepe conjuncturele dalen tussen 1922 en 1926, opnieuw gevolgd door een zeer duidelijke groei tussen 1926 en 1929 – kondigden de jaren 1930 zich allesbehalve positief aan. (Veraghtert, 1994, 139-153). Vanuit de USA waaide een diepe economische crisis over naar Europa. De wereldwijde overproduktie tijdens de snelle groei in de tweede helft van de jaren 1920, leidde tot een oververhitting van het produktieapparaat. De eenzijdige oriëntatie op de produktie en export van basisprodukten brak België in een markt van dalende vraag nu zuur op. De industriële produktie zakte steeds verder weg. Vanaf 1935 was er duidelijk sprake van een herneming maar die werd vanaf 1937 al opnieuw afgetopt door een toenemend internationaal protectionisme en de oorlogsdreiging. (Veraghtert, 1994, 144).

---

<sup>65</sup>. Struikelblok voor de werkgevers zou geweest zijn dat de vakbonden vroegen om de toetreding tot deze aanvullende werkloosheidskas enkel toe te laten voor die arbeiders die bij een vakbond aangesloten waren. De patroons wilden deze toetreding mogelijk maken voor alle havenarbeiders – ongeacht of zij aangesloten waren bij een vakbond of niet. *Archief Fédération Maritime, Dossier nr. 8: organisation du travail au port 1928-1936, IV: conditions de travail*, Verslag van Studiecommissie voor regeling van den arbeid aan de haven van Antwerpen, s.d.

“de bedoeling der patroons kwam hierop neer dat de arbeiders, die van geen vakbond deel wilden uitmaken, gegroepeerd zouden worden in een vrije verzekeringskas. De BTB verzette zich daartegen, omdat ze daarin een mogelijkheid zag om een zogenaamde werklidenorganisatie o.l.v. de werkgevers op te richten.” (1938, p. 87)

<sup>66</sup>. *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales, Assemblée générale du 26 décembre 1928.*

TABEL 2:

Jaar	Index industriële productie (1929=100)
1929	100
1930	89,3
1931	81,1
1932	69,1
1933	71,4
1934	73,0
1935	83,0
1936	86,7
1937	97,2
1938	78,7
1939	83,3

De opeenvolgende Belgische regeringen hielden aanvankelijk vast aan hun vrijhandelspolitiek, maar verhoogden in 1932 dan toch alle douane- en accijsrechten met 15%. Verder bleven ze geloven in een sterk deflatoir beleid en het streven naar een strikt begrotingsevenwicht. Een mogelijke verhoging van de overheidsuitgaven door bijvoorbeeld grootschalige openbare werken om zo de economie te stimuleren, was uit den boze. Die regeringen konden ook niet verhinderen dat de Belgische economie verder wegzakte. Vooral de talrijke protectionistische maatregelen die verschillende handelspartners namen, waren zeer ongunstig voor een export-gericht land als België. De dalende produktie bracht ook een enorme toename van het aantal werklozen met zich mee. In 1929 was 3% van de verzekerde werknemers volledig of tijdelijk werkloos. Tussen 1932-1935 schommelde dit reeds tussen 35 en 40%. De herneming vanaf 1935 deed het percentage weer wat zakken om na 1939 weer te stijgen tot 30%. (Vanthemsche, 1989, 277-283). Deze enorme toename van het aantal werklozen, stelde de werkloosheidskassen ook op de proef. De Belgische staat moest steeds vaker inspringen voor vakbondskassen die de financiële inspanningen van een toenemend aantal werklozen, niet langer konden dragen. (Vanthemsche, 1990, 362). Een vernieuwd elan zou er pas in maart 1935 komen met de regering Van Zeeland, een regering van nationale unie. Met de socia-listen nu in de regering koos men resoluut voor andere oplossingen. Men hoopte de vraag te stimuleren door onder andere de overheidsuitgaven te verhogen en de belastingen te verminderen. Verder werd ook beslist om de Belgische frank te devalueren met 28% op 31 maart 1935. Deze herstelde het concurrentievermogen van de Belgische bedrijven en maakte Belgische producten goedkoper voor buitenlandse kopers. De Belgische export hernam na deze devaluatie vrij snel. Ook het aantal werklozen daalde nu: van 23% in januari 1935 naar 11% in de zomer van 1936. (Vanthemsche, 1990, 368). Vanaf 1937 trad het verval echter opnieuw in.

Ook de Antwerpse haven kreeg in die eerste helft van de jaren 1930 als belangrijke doorvoerhaven af te rekenen met de gevolgen van deze crisis. Het maritieme goederenverkeer weerspiegelde de algemene wereldwijde trend.<sup>67</sup> De groei die was ingezet tijdens de dolle jaren twintig, kon niet bestendig worden. (Suykens, 1991, 431-435), (Suykens, 1991, 67).

TABEL 3:

Jaar	Aanvoer (in ton)	Afvoer	Totaal	Jaar	Aanvoer	Afvoer	Totaal
1920	8588839	4478901	13067740	1930	10349186	11610946	21960132
1921	6043592	5635058	11678650	1931	10534990	10287059	20822049
1922	9168157	5208901	14377058	1932	9325082	8058127	17383209
1923	11059945	6900034	17959979	1933	10053893	8899004	18952897
1924	11306015	10049835	21355850	1934	10669673	10196610	20866283
1925	10061905	10736261	20798166	1935	11061428	12110194	23171622
1926	9431476	13348371	22779847	1936	12426243	12770913	25197156
1927	10840714	13095529	23936243	1937	14274280	14093578	28367858
1928	10653331	13828604	24481935	1938	11872670	11706279	23578949
1929	12442370	13624313	26066683	1939	9982441	10673479	20655920

Deze dalingen van het goederenvolume joegen de werkloosheidscijfers in de Antwerpse haven de hoogte in. Ondanks de opdeling van de havenarbeiders in 2 categoriën A en B bleef de stroom werkzoekenden tijdens crisisperiodes aanhouden en verslechterde de situatie van de havenarbeiders tijdens de jaren 1930 gaandeweg. De werkloosheid kende ongekende hoogtes: 3000 volledig of gedeeltelijk werkloze havenarbeiders in 1930; 6000 in 1932 en 8000 in 1933. Klachten over aanwerving van niet geregistreerde havenarbeiders bleven legio. Ook de bouw van de aanwervingslokalen bleef voor problemen zorgen: het stadsbestuur eiste garanties dat indien die lokalen opgetrokken werden, ze ook effectief zouden gebruikt worden. De praktijk had immers geleerd dat het enige aanwervingslokaal dat tot dan toe bestond grotendeels ongebruikt bleef. De aanwervingen bleven plaatshebben op straat of in de buitengemeenten.<sup>68</sup> Daarbovenop kwam nog het basisloon dat tengevolge van een dalende index, steeds verder wegzakte: toen het in september 1934 tot 46 bfr was ge-

<sup>67</sup>. Havenbedrijf Antwerpen-Dienst statistiek, *Overzicht aangekomen zeeschepen en maritiem goederenverkeer 1830-1979*. Zie ook de in de loop van dit jaar te verdedigen doktoraatsverhandeling van R. Loyen, KuLeuven, Centrum voor economische studiën.

<sup>68</sup>. Vooral foremen die afkomstig waren van de Kempen, stelden vaak hun ploegen samen in hun woonplaats.

daald, werd besloten om het te bevriezen en voorlopig geen rekening meer te houden met de indexsprongen.<sup>69</sup> De arbeidersafvaardiging had de grootste moeite om die opeenvolgende dalingen te blijven verdedigen tegenover haar leden, maar slaagde er lange tijd in om het uitbreken van wilde stakingen te voorkomen: vragen vanuit de basis om loonsverhoging ter compensatie van de dalende koopkracht werden afgewimpeld. Bovenop die dalende koopkracht, kwam de immer toenemende belastingsdruk en het feit dat de huurprijzen pijlsnel stegen ten gevolge van de liberalisering van de huurwetten vanaf het einde van de jaren 1920. (Veraghtert, 1994, 145). In 1936 kon de onvrede van de leden echter niet langer gesust worden.

Nadat een klein brandje in december 1935 ternauwernood was geblust, zat het vuur pas goed aan de lont in juni 1936. Op 3 juni 1936 werd het werk spontaan neergelegd en trok een stoet van 10000 man naar het lokaal van de BTB aan de Paardenmarkt. Aanvankelijk probeerde de vakbondsleiding de havenarbeiders nog op te roepen tot werkhervatting met de belofte om de eisen dan voor te leggen aan het Nationaal Komitee, maar zonder resultaat.<sup>70</sup> Net zoals eerder in 1928 het geval was, betrof het hier een wilde beweging die buiten de vakbondsleiding om was uitgebroken.<sup>71</sup> De aanzet kwam dit keer echter niet van één of andere communistische actiegroepering: volgens de arbeidersafvaardiging binnen het Nationaal Komitee ging het hier om een "spontane" beweging die ook zij niet hadden zien aankomen.

De voornaamste eisen waren: verhoging van het basisloon met 14 bfr tot 64 bfr; havenarbeid alleen laten verrichten door havenarbeiders; afbakenen van het havengebied en beperken van de arbeidsduur door het invoeren van de 7-urendag.<sup>72</sup> Dat laatste vroeg men vooral om zo het probleem van de enorme werkloosheid aan te pakken. Men hoopte een groter aantal erkende havenarbeiders een taak te kunnen garanderen. De werkgeversafvaardiging keurde deze plotse beweging af en betreurde dat men niet voorafgaand had onderhandeld in het Nationaal Komitee. Van een loonsverhoging kon er volgens hen geen enkele sprake zijn: die zou immers de concurrentiepositie van de Antwerpse haven al te zeer schaden.<sup>73</sup> Onder druk van de regering en vooral

---

<sup>69.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 6 september 1934.

<sup>70.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 3 juni 1936.

<sup>71.</sup> "...de staking uitgebroken over het hoofd heen van de leiders van het syndicaat en bij miskennis van het collectief contract." *Archief Fédération Maritime, Rapports Assemblées générales*, Assemblée générale extraordinaire 22 juni 1936, Brief van Federatie der vakbonden aan Cepa dd. 16 juni 1936.

<sup>72.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 4 juni 1936.

<sup>73.</sup> Over die concurrentie met de omliggende havens Rotterdam, Hamburg en Bremen zie: (Vanfraechem, 2000, 195-222).

minister van Arbeid Delattre moest het patronaat echter toegeven.<sup>74</sup> Delattre wou vooral vermijden dat de staking in de Antwerpse haven de reeds weinig rooskleurige economische toestand van België nog verder zou verslechteren. Dat zou echter niet lukken. De beweging in de Antwerpse haven, werkte inspirerend voor andere stakingsbewegingen in de rest van het land. (Deneckere, 1995, 114). Uiteindelijk werd een loonsverhoging van 12 bfr toegestaan en werd het nieuwe basisloon op 62 bfr gebracht. Ander belangrijk gevolg – weliswaar op iets langere termijn – van deze stakingsbeweging was de invoering van de 7-urendag in de Antwerpse haven op 28 september 1937. Dit was een gevolg van de belofte tot invoering van de 40-urenweek in zware, ongezonde en gevaarlijke nijverheden, die de regering Van Zeeland had moeten doen om de staking van juni 1936 te doen eindigen. Precies die introductie van de 7-urendag, zou ervoor zorgen dat een nieuw belangrijk ‘thema’ zijn intrede zou doen binnen het sociale overleg aan de Antwerpse haven. Door die vermindering van de arbeidsduur, dreigde Antwerpen namelijk 1 van zijn belangrijkste wapens in de scherpe concurrentiestrijd met haar voornaamste concurrenten als Hamburg en Rotterdam te verliezen. Tot vóór 1937 werd in de havens van Antwerpen en Rotterdam ongeveer even lang gewerkt. In Antwerpen werd 8 uur gewerkt, in Rotterdam was dat 8,5 uur. De arbeidskost lag in Antwerpen echter gevoelig lager als in Rotterdam.<sup>75</sup> Antwerpen presenteerde zichzelf naar de buitenwereld toe dan ook als ‘quickest and cheapest port’. Zijn lage behandelingskosten en hoge rendement werden wereldwijd erkend. In het werk van De Keuster werden de troeven van Antwerpen als volgt omschreven:

“le port d’Anvers, en considérant objectivement la position des deux autres ports nord-européens, possède trois conditions qui influencent favorablement son mouvement commercial: sa situation géographique, son bon marché et sa main-d’oeuvre très entraînée et très spécialisée dont la réputation est faite.” (De Keuster, 1930, 216).

Tot de crisis van midden de jaren 1930 positioneerde Antwerpen zich ten opzichte van de belangrijkste concurrenten (Rotterdam, Hamburg en Bremen) dus vrij goed. De devaluatie van de Belgische frank in 1935 versterkte die positie nog. Antwerpen was gekend als goedkope haven met een hoge arbeids-

---

<sup>74</sup>. “Als de oplossing niet mag gelukken, zou het door de houding van de patroons zijn.” *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 4 juni 1936.

<sup>75</sup>. Over die verhouding tussen Antwerpen en Rotterdam zie onder andere de contemporaine werken van De Keuster, 1930, 231 en Backx, 1929, 276. Zij geven een goed beeld over hoe die concurrentie tussen beide havens op de diverse onderdelen – waaronder infrastructuur, maritieme toegankelijkheid, imput van diverse overheden en ook arbeidsomstandigheden en arbeidsorganisatie – moet worden gezien.

produktiviteit en waar een soepele arbeidsorganisatie heerste (zo werd in vergelijking met Rotterdam veel vlotter over- en weekendwerk toegelaten). Door het verkorten van de arbeidsduur tot 7 uur vreesde het havenpatronaat nu dat Antwerpen zijn troeven zou verspelen. Die concurrentie zou nu meer en meer het beleid van het havenpatronaat gaan bepalen en zou stevig drukken op de arbeidsverhoudingen en de betrekkingen met de vakbonden.<sup>76</sup>

Aan de vooravond van WO II, waren reeds heel wat inspanningen geleverd om de arbeidsomstandigheden van de Antwerpse havenarbeiders te verbeteren. Door de invoering van de erkenningskaart was het theoretisch onmogelijk om havenarbeid te laten verrichten door niet geregistreerde havenarbeiders. In het Nationaal Komitee konden werkgevers- en werknemersafvaardiging elkaar regelmatig vinden en werden verschillende overeenkomsten met betrekking tot de lonen voor de verschillende categoriën havenarbeiders afgesloten. In de nasleep van de staking van 1936 waren ook 8 aanwervingsburelen opgetrokken, waardoor de aanwerving van de havenarbeiders niet langer op straat of aan de natiemagazijnen diende te gebeuren. Toch bleven een aantal pijnpunten hangen bij de havenarbeiders die in 1928 en 1936 hun ongenoegen uitten door een wilde staking aan te vatten. Op de ongetwijfeld grootste uitdaging nl. het bezorgen van regelmatige tewerkstelling en een stabiel weekloon aan de havenarbeider hadden zowel vakbonden als patroonsorganisaties steeds hun tanden stukgebeten. De bezettingsperiode zou echter raad brengen...

## 7. "DE BESTAANSZEKERHEID KOMT ER."<sup>77</sup>

Onmiddellijk na de bevrijding kende de haven van Antwerpen een enorme activiteit. De haven groeide uit tot hét verdeelcentrum voor de geallieerden van materieel en goederen. De andere omringende havens werden na de oorlog geconfronteerd met een grotendeels verwoeste haven. Zo bijvoorbeeld de Rotterdamse haven die volledig in puin lag. De Antwerpse haven kende nu dus een enorm concurrentievoordeel en kende tussen 1946 en 1947 een verdubbeling van zijn verwerkte tonnenmaat.<sup>78</sup> De haven draaide op volle toeren. Die enorme activiteit had ook zijn invloed op de tewerkstelling die

---

<sup>76.</sup> Deze impact van dit concurrentievraagstuk op de arbeidsverhoudingen en de omgang daarmee bij werkgevers en werknemers werd behandeld in een ander artikel namelijk: Vanfraechem, 2000, 195-222.

<sup>77.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 17 juni 1946.

<sup>78.</sup> Totaal verwerkte tonnenmaat: 1946: 11863974 ton; 1947: 22256872 ton.

nooit eerder geziene hoogten bereikte. Terwijl het gemiddeld aantal havenarbeiders in de periode 1935-1939 schommelde tussen 15 à 18000 man, bedroeg dit tot de zomer van 1945 een goede 20000.<sup>79</sup> De BTB voorzag echter dat deze dagen van hoogtij niet eeuwig zouden blijven duren en dat – eenmaal met name Rotterdam haar plaats terug had ingenomen – heel wat van de activiteiten Antwerpen terug zouden verlaten met alle gevolgen vandien voor de tewerkstelling.<sup>80</sup> Op dat ogenblik zouden de verdiensten voor de havenarbeiders weer dalen.

Tijdens de bezettingsperiode had Pierre Van den Bergh, voorman van de forelieden, de basis gelegd voor een systeem van aanvullende werkloosheidsverzekering dat later zou geboekstaafd worden onder de term 'Bestaanszekerheid'. De bedoeling van Van den Bergh was om de havenarbeider een aanvullend inkomen te bezorgen indien zijn effectief verdiend weekloon (de som van zijn verdiende daglonen) onvoldoende was. Dat verzekerd inkomen moest dienen als compensatie voor het gebrek aan regelmatige tewerkstelling aan de haven.

"Dit grote probleem diende kost wat kost onder het kapitalistisch stelsel een noodoplossing te vinden, door het stellen van de bepaalde eis aangaande een minimum verzekerd inkomen, van de stelling uitgaande dat onze arbeiders geen schuld hebben aan een gebrek aan werk en zij steeds dag in dag uit ter beschikking staan van het bedrijf."<sup>81</sup>

Vanaf de zomer van 1945 begon de sfeer aan de Antwerpse haven weer merkkelijk te verhitten. Op 22 augustus legden de Antwerpse havenarbeiders het werk neer uit solidariteit met de Gentse dokwerkers die het werk hadden neergelegd omwille van achterstallige lonen onder de Duitse bezetting. Alhoewel aan de basis een solidariteitsactie lag, bleek dat er meer aan de hand was. Nu de trafiek aan de haven langzaam terugliep, begon ook de werkloosheid onder de meer dan 20000 havenarbeiders toe te nemen en stak de vraag naar een (meer) verzekerd inkomen, opnieuw de kop op.

"'s Maandags weet de dokwerkers niet wat de week hem zal brengen... Thuis wachten vrouw en kinderen af, of de man en vader dien dag werk heeft gevonden op één

---

<sup>79</sup>. *Cepa-jaarverslagen 1935-1945, Boekjaren 1936-1946, Arbeidsstatistieken.*

<sup>80</sup>. *Congres Belgische Transportarbeidersbond Gent 30& 31 augustus/1 september 1947, Verslag vakgroep Havenarbeiders, p. 55.*

<sup>81</sup>. *Congres Belgische Transportarbeidersbond Gent 30- 31 augustus/1 september 1947, Verslag Vakgroep Havenarbeiders, p. 56.*



van de drie aanwervingszittingen. Dat is het lot van den dokwerker; een gezonde oplossing kan worden gevonden: het verzekerd minimum-loon van 4 dagen per week.”<sup>82</sup>

De arbeidersafvaardiging drong aan om werk te maken van die grotere financiële zekerheid voor de dokwerker en wees op het verhitte klimaat onder de havenarbeiders. Communistische actiecomiteiten – met een prominente rol voor Frans Van Den Branden – waren werkzaam aan de haven en speelden handig in op dat ongenoegen. Naast een strijd voor dat verzekerd weekloon was deze staking ook weer – zoals eerder in 1928 was gebeurd – een machtsstrijd tussen de BTB en die communistische groep rond Van Den Branden. Inzet was de controle over die grote groep havenarbeiders. Toen de staking in Gent op 22 augustus werd beeïndigd, werd de staking in Antwerpen voortgezet. Allerlei oproepen van de bondsleiders Van den Bergh en De Crom haalden niets uit. Toch leek de opvolging van de staking niet zo spontaan: de meerderheid van de stakers zou het verder zetten van de staking na het beeïndigen van de acties in Gent hebben betreurd ook al omdat de BTB de staking niet erkende en geen stakingsgeld werd uitgekeerd.<sup>83</sup> Uiteindelijk zou de actie doodbloeden en werd het werk hervat op 25 augustus 1945 zonder dat een concrete verbetering aan de arbeidsvoorwaarden was aangebracht.

Gesprekken over de invoering van de bestaanszekerheid werden in het Nationaal Komitee gevoerd vanaf januari 1946. Uitgangspunt van Van den Bergh was om iedere havenarbeider die zich elke dag ter beschikking stelt – hij zou dus verplicht worden om zich iedere dag aan te melden – te garanderen dat hij 4 à 5 dagen loon zou ontvangen. In piekperiodes zou hij die verdienen door effectief 4 à 5 dagen te werken. In periodes van grote werkloosheid zou zijn effectief verdiende loon bijgesteld worden uit een fonds dat gespijsd zou worden door een werkgeversbijdrage op alle verdiende lonen én een bijdrage van de staat (ter vervanging van de gewone werkloosheidsbijdragen). Om dat stelsel in te voeren en het financieel overeind te kunnen houden, zou het absoluut noodzakelijk zijn om het te grote contingent in te krimpen. Enkel diegenen die reeds vóór de oorlog aan de haven werkten, konden in aanmerking komen voor dit stelsel. Op 17 juni 1946 verklaarde de werkgeversafvaardiging zich akkoord met het principe wat Louis Major ietwat voorbarig deed besluiten: “*de bestaanszekerheid komt er.*”<sup>84</sup>

---

<sup>82.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 23 augustus 1945.*

<sup>83.</sup> *Stadsarchief Antwerpen, MA 12564: werkstakingen 1945, Politieverslag Bijzondere opdrachten nr. D1/95, dd. 25 augustus 1945.*

<sup>84.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 17 juni 1946.*

Voornaamste struikelblok was de omvang van het contingent en de hoogte van het gegarandeerd loon. Werkgevers wilden de bestaanszekerheid enkel voorzien voor een groep van 5 à 6000 havenarbeiders. De vakbonden stelden 12 à 15000 man voor, wat volgens hen overeenkwam met de groep die vóór de oorlog regelmatig aan de haven werkte. Het surplus dat na de oorlog was ontstaan, moest nu opnieuw verdwijnen. Wat het gegarandeerd dagloon betrof wou de BTB komen tot 117 bfr (d.i. 75% van het geldende basisloon van 156 bfr), terwijl de werkgevers niet verder wilden gaan dan de 96 bfr die door de Nationale arbeidsconferentie was naar voor geschoven als minimum dagloon.<sup>85</sup>

Uiteindelijk zouden de bonden inbinden en akkoord gaan met een verzekerd weekinkomen van 540 bfr (dagloon van 90 bfr). Het werkelijk verdiende loon zou – indien dat niet 540 bfr bedroeg – aangevuld worden uit een “Compensatiefonds voor Bestaanszekerheid” dat werd gespijsd door een patronale bijdrage van 15% op de uitbetaalde lonen. Dit nieuwe stelsel zou van kracht worden vanaf 1 oktober 1946.<sup>86</sup>

## 7. “COMMUNISTISCHE WOORDENKRAMERIJ”<sup>87</sup>

Ondanks het gunstige vooruitzicht van een meer verzekerde boterham, zou eind augustus 1946 toch een wilde staking uitbreken. Aanleiding daartoe was het ontslag van 4300 havenarbeiders ten gevolge van de invoering van de bestaanszekerheid. In het Nationaal Komitee was inderdaad overeengekomen dat iedereen die in de afgelopen 5 maanden geen 30 dagen had gewerkt, zou ontslagen worden en geen aanspraak kon maken op de bestaanszekerheid. Blijkbaar was men bij dat ontslag minder nauwkeurig te werk gegaan en waren ook flink wat havenarbeiders die voor de oorlog aan de haven werkten, ontslagen. Het communistische actiecomitee speelde handig in op het ongenoegen dat daarrond was ontstaan bij vele havenarbeiders en nam de leiding op zich van een nieuwe stakingsbeweging aan de haven. Zij eisten een bestaanszekerheid van 80% van het basisloon (tegenover de huidige 58%) en eisten ook het ongedaan maken van de massale ontslagen.<sup>88</sup> De BTB die zag hoe vele van haar leden mee opstapten in deze beweging, riep op om het ont-

---

<sup>85.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 30 juli 1946.*

<sup>86.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 3 augustus 1946.*

<sup>87.</sup> *Congres BTB Gent 30 & 31 augustus/1 september 1947, Verslag vakgroep Havenarbeiders, p. 120.*

<sup>88.</sup> *Stadsarchief Antwerpen, MA 12564 Werkstakingen: augustus –september 1946, Pamflet van actiecomitee der dokwerkers, dd. 2.09.1946.*

slag in te trekken en een nieuwe regeling te treffen. Major stelde nu voor om

“de regelmatige dokwerkers die hebben gewerkt te behouden. Zij die niet hebben gewerkt, alsook de nieuwe havenarbeiders mogen worden afgedankt, uitzondering gemaakt voor de zonen van dokwerkers, forelieden en natiebazen.”<sup>89</sup>

Gouverneur Declerck zou tijdens de ganse staking een bemiddelingsrol spelen en besliste op 3 september eigenhandig om de eerdere ontslagen in te trekken.<sup>90</sup> Onder de havenarbeiders leken de meningen echter verdeeld en leek de opvolging van de staking niet zo algemeen. In de verslagen wordt gesproken van een groep van 3 à 4000 ontevreden die door de straten trekken wat ongeveer zou overeenkomen met diegenen die werden ontslagen. Het merendeel van de stakers zou echter werkwilleg geweest zijn en zagen de invoering van ‘hun’ bestaanszekerheid liever niet bedreigd door deze wilde beweging. Uiteindelijk zou het communistische actiecomitéit van Van den Branden er niet in slagen om de volledige massa achter zich te scharen en éénmaal het aantal ontslagen werd teruggebracht tot 1500 man, werd het werk op 8 september terug hervat.<sup>91</sup> Uiteindelijk zou de bestaanszekerheid in voege treden vanaf 1 oktober en dit voor een contingent van 13500 man.

Nu de bestaanszekerheid er was en bijgevolg de langgevraagde financiële zekerheid een feit was, verwachtten de werkgevers dat de Antwerpse haven een periode van rust en stabiliteit tegemoet ging. Op nationaal niveau waren er ook verregaande inspanningen gedaan om zo’n periode van sociale vrede te garanderen. Het systeem van paritair overleg was nog verder uitgebouwd. Alhoewel de grote lijnen van het beleid – met onder andere een theoretische strikte politiek van loonmatiging – nu werden vastgelegd binnen de Nationale Arbeidsconferenties, bleef het sectoriële niveau zeer belangrijk. De beslissingen die binnen het paritair comité werden vastgelegd, kregen in juni 1945 nu ook een juridisch statuut. (Luyten, 1994, 126). Tijdens het Interbellum had men namelijk vastgesteld dat de beslissingen die door de paritaire comités werden genomen, moeilijk konden afgedwongen worden. Nu kon voor die beslissingen via een Koninklijk Besluit bindende kracht aangevraagd worden.

In die onmiddellijke naoorlogse jaren bleek die sociale vrede ondanks alle inspanningen die reeds waren gedaan, geen evidentie. De socialistische Belgische Transportarbeidersbond had duidelijk te kampen met een interne crisis en bleef geconfronteerd worden met allerlei tegenbewegingen. Van den

---

<sup>89</sup>. *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 30 augustus 1946.*

<sup>90</sup>. *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 10 september 1946.*

Branden en co bleven immers – ondanks hun openlijke kritiek aan het adres van de bondsleiding – lid van de BTB. Tot 1950 zou die constante druk/dreiging van die communistische groeperingen voor een gespannen sfeer zorgen aan de Antwerpse haven. Het ongenoegen van de havenarbeiders kanaliseerde zich niet altijd in een aansluiten bij de groep rond Van den Branden. Het feit dat de vakbondsleiding haar leden blijkbaar niet in de hand had, verwekte wrevel bij de werkgevers:

“de afgevaardigden der werklieden blijkbaar niet de bevrediging van de werklieden hebben kunnen tot stand brengen en zeker niet over de noodige autoriteit beschikken om de werkersmassa te leiden en voor haar bindende overeenkomsten af te sluiten.”<sup>92</sup>

Ook de BTB was zich maar al te goed bewust van haar wankelende machtsbasis:

“Het moet meer dan ooit duidelijk zijn voor een ieder dat de vakbond alleen zijn vruchtdragende rol kan spelen, wanneer zijn macht tegenover deze van de tegenpartij kan worden geplaatst.”<sup>93</sup>

Tot 1950 zou de BTB blijven worstelen om het vertrouwen van haar leden terug te winnen. Een deel van het ongenoegen van de havenarbeiders zou voortgekomen zijn uit het feit dat men vond dat de bondsleiding te veraf stond van haar basis. Men hekelde het feit dat er amper algemene ledenvergaderingen werden gehouden en dat de bondsleiding het sociaal overleg té zaligmakend vond. Men verweet hen – en dan vooral De Crom – dat men teveel in de kaart van de werkgevers speelde.<sup>94</sup> De BTB-bondsleiding – met secretaris Georges Decrom en voorzitter Louis Major voorop – kozen inderdaad resoluut voor het sociale overleg. Het overleg was volgens hen dé manier om de arbeidsvoorwaarden van de Antwerpse havenarbeiders te verbeteren. Een staking mocht niet meer zijn dan het ultieme wapen. De scherpe concurrentiestrijd tussen de verschillende naburige havens – met Rotterdam en Hamburg voorop – liet zo’n staking eigenlijk niet toe. Die concurrentiepositie van Antwerpen was na WO II immers duidelijk verzwakt. Na het verkorten van de arbeidsduur in 1937, moest Antwerpen nu ook haar andere concurrentiewapen namelijk de lage arbeidskost meer en meer opgeven. Tot voor

---

<sup>91.</sup> Ibidem 90.

<sup>92.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van Antwerpen*, Zitting van 7 januari 1947.

<sup>93.</sup> *Congres BTB Gent 30 & 31 augustus/1 september 1947*, Verslag vakgroep Havenarbeiders, p. 74.

<sup>94.</sup> *Stadsarchief Antwerpen, MA nr. 14353 (farde 4), Arbeid aan de haven, politieverlagen 1946-1951*, Weekverslag van 26 oktober-1 november 1947, politieverlag bijzondere opdrachten nr. D1 / 620.

WO II was Antwerpen merklijk goedkoper als Rotterdam. Na WO II was dit precies omgekeerd. Onder andere door het falen van de centrale loonpolitiek van de naoorlogse regeringen, was België van een land dat gekend stond om zijn lage arbeidskost, geëvolueerd naar een land met hoge arbeidskost. Ook Antwerpen had met deze evolutie af te rekenen. De werkgevers legden tijdens de onderhandelingen met de vakbonden dan ook steeds zwaar de nadruk op dit feit dat de concurrentiepositie van de Antwerpse haven gevoelig aantastte.<sup>95</sup>

De BTB stond dus voor een tweetal belangrijke problemen. Allereerst was er de duidelijke communistische inslag binnen de bond die zich aan het hoofd stelde van een aantal 'spontane' bewegingen die niet op de officiële steun van de bondsleiding konden rekenen. Daarnaast moest men rekening houden met een kritische achterban die haar geloof in de bondsleiding een beetje leek verloren te hebben.

Dat geloof in de bondsleiding werd gaandeweg hersteld. Allereerst ging men de bond grondig reorganiseren. In plaats van de vroegere algemene vergadering waar alle vakgroepen aan bod kwamen, ging men nu werken met Technische Comités voor de afzonderlijke vakgroepen. Bedoeling was duidelijk om af te raken van die massavergaderingen waarbij een grote groep arbeiders uit de verschillende sectoren zich verzamelden en ongenoegen bij één groep aanleiding kon geven tot algemeen ongenoegen. Daarnaast werden opnieuw algemene ledenvergaderingen gehouden. Toch zou de BTB t.o.v. die algemene ledenvergaderingen een ambigue houding blijven aanhouden. Het lijkt erop dat ze niet regelmatig werden gehouden en ook zeker niet op vraag van de bondsleiding werden gehouden. Vooral Decrom zou zich steeds een tegenstander van die algemene ledenvergaderingen tonen. Volgens hem kwamen daar vooral onverantwoordelijke elementen op af die keet wilden schoppen.

De invloed van de communisten binnen de BTB zou vanaf 1947 gaandeweg verminderen. Mogelijk heeft de verminderde politieke macht en invloed van de KP ook hier haar invloed gehad. Na de staking rond de koningskwestie aan de Antwerpse haven, zouden de communistische actiecomiteiten bijna volledig uit het beeld verdwijnen. Die staking rond de Koningskwestie – die aanvankelijk een puur politieke staking was – zou uiteindelijk een sociaal verlengstuk krijgen. De acties aan de Antwerpse haven tijdens de Koningskwestie beperkten zich aanvankelijk tot een 24-uurstaking op 20 en 21 maart 1950. Vanaf 29 juli besliste de BTB echter om een algemene staking aan de

---

<sup>95</sup>. Voor deze problematiek zie: Vanfraechem, 2000, 195-222.

haven uit te roepen en een aantal sociale eisen te stellen met als belangrijkste ongetwijfeld de inrichting van een fonds voor bijkomend pensioen.<sup>96</sup> Door de werkgevers werd deze staking heel erg slecht ontvangen. Men meende dat er – gezien de concurrentiestrijd met Rotterdam die zich steeds duidelijker aftekende – niet de minste onderhandelingsruimte bestond en veroordeelde de actie heel erg scherp. Men dreigde zelfs met het verbreken van de paritaire onderhandelingen en niet-havenarbeiders te gaan aanwerven.<sup>97</sup> De BTB had blijkbaar begrepen dat men een stap te ver was gegaan en bleek bereid om de actie af te blazen maar beseftte dat het terug aan het werk krijgen van de havenarbeiders niet zonder slag of stoot zou gaan. Men meende dat men een “choc psychologique” zou moeten kunnen geven. Vanaf 12 augustus zou de regering mee gaan onderhandelen en uiteindelijk werd besloten om een getrouwheidspremie toe te kennen van 6 bfr per taak. Belangrijke clausule – en in die zin een voorloper van de CAO’s van de jaren 1960 – was dat het betalen van die getrouwheidspremie afhankelijk werd gemaakt van sociale vrede. Indien er een staking uitbrak, werd de uitbetaling van die premie stopgezet.<sup>98</sup> Op 23 augustus 1950 organiseerde de BTB een algemene ledenvergadering in het Antwerpse Sportpaleis. Men riep op tot een onmiddellijke werkhervatting. “*Maar de communisten hebben de boel op stelten gezet.*” Blijkbaar hadden de communistische actiecomiteuten de havenarbeiders nog stevig genoeg in handen om de staking verder te zetten. Maar zoals eerder was gebeurd met andere kortstondige acties, zou ook deze actie geleidelijk aan doodbloeden. Vanaf 2 september begonnen meer en meer havenarbeiders het werk hervatten en vanaf 4 september was de werkhervatting volledig. Na de staking leek de macht van de communisten aan de Antwerpse haven, definitief gebroken.

“...er kan algemeen vastgesteld worden, dat er niet veel meer overblijft van de invloed die de communistische partij tot voor enkele jaren, op de dokwerkers wist uit te oefenen. De havenarbeiders hebben overigens door de jaren heen ondervonden, dat de belangstelling die de communistische partij ten hunnen opzichte betoonde, weinig of geen uitstaans had met de verbetering hunner maatschappelijke positie. Naast de nutteloze financiële schade, die zij herhaaldelijk als enig resultaat van de communistische activiteit wisten over te houden, heeft onze havenarbeiders doen inzien dat al de communistische woordenkramerij geen aarde aan de dijk brengt. Wel integendeel.”<sup>99</sup>

---

<sup>96.</sup> *Archief BTB, Nationaal Komitee der haven van antwerpen, Zitting van 1 augustus 1950.*

<sup>97.</sup> *Archief Fédération Maritime, Rapports Comité, Séance du comité du 3 août 1950.*

<sup>98.</sup> *Archief Fédération Maritime, Rapports Comité, Séance du comité du 23 août 1950.*

<sup>99.</sup> *Congres BTB 23-25 mei 1952 Antwerpen, Verslag vakgroep Havenarbeiders, p. 120.*

## 8. DE JAREN ZESTIG: 'GIVE AND TAKE'<sup>100</sup>

Na de staking rond de Koningskwesitie en het wegvallen van de communistische actiecomiteiten aan de Antwerpse haven, verwachtte iedereen dat – daarbij ook rekening houdend met de belangrijke verbeteringen die aan het statuut van de havenarbeider waren aangebracht – eindelijk de lang verwachte periode van sociale vrede zou aanbreken. Het Nationaal Komitee moest daarbij een belangrijke rol spelen en deed dat gedeeltelijk ook. Binnen dat Nationaal Komitee konden de werkgevers- en werknemersafvaardiging elkaar vinden op een constructieve manier en werden de knelpunten voorgelegd zonder dat daarbij onmiddellijk een staking dreigde uit te breken. De overlegcultuur leek definitief doorgebroken. Na heel wat vallen en opstaan leek er zowel binnen het werkgevers- als het werknemerskamp een consensus te bestaan dat overleg de weg was die bewandeld moest worden. In de loop van de jaren 1950 en 1960 zou die overlegstructuur trouwens nog verder uitgebouwd worden, zij het dan op informeel niveau. Zo werd in 1959 de Contactcommissie opgestart. Het betrof hier een informeel orgaan waarin de beide partijen de eventuele knelpunten bespraken vooraleer die in het Nationaal Komitee aan bod kwamen. Dat informeel niveau zou in de loop van de jaren 1960 trouwens steeds belangrijker worden. Zo werd het merendeel van de CAO's nu uitgewerkt 'en petit comité' tussen Joseph Senders, voorzitter van de overkoepelende werkgeverscentrale CEPA en Georges Decrom, secretaris van de havenarbeidersbond BTB.

Ondanks deze vastberadenheid bij beide partijen, toonde de praktijk aan dat stakingen helaas niet volledig konden worden uitgesloten. Tot de grote havenstaking van 1973, zou de Antwerpse haven nog 2 maal – in 1955 en in 1960 – opgeschrikt worden door een stakingsbeweging. Vooral de staking van 1955 maakte duidelijk dat een kleine vonk nog steeds voldoende was om de haven lam te leggen.

De wilde staking van juni-juli 1955 ontstond toen de diensten voor arbeidsbemiddeling weigerden om de werkloosheidsstempel (nodig om aanspraak te kunnen maken op de bestaanszekerheidsvergoeding) toe te kennen aan een 50-tal dokwerkers omdat er tekorten waren vastgesteld. Die arbeiders gingen daar niet mee akkoord en deden beroep op de solidariteit van hun werkmakkers om een spontane actie te beginnen op 17 juni 1955. De eisen waren vrij radicaal: men eiste de vrije keuze om te stempelen (m.a.w. de vrije keuze

---

<sup>100</sup>. *Archief Cepa, Bepaalde patroonsafvaardiging 1949-1972, Zitting van 2 augustus 1960.*

om werk al dan niet aan te nemen) en daarbovenop 40 bfr per shift meer. Toen de delegatie zich op 17 juni 1955 aanbood bij Major en De Crom maakten die onmiddellijk duidelijk dat de eisen totaal onbespreekbaar waren temeer daar men in mei van de patroons had bekomen dat een loonsverhoging van 12 bfr werd toegekend terwijl – conform de dalende index – normaal een loonsverlaging van 6 bfr moest worden doorgevoerd.<sup>101</sup> De BTB bleef voet bij stuk houden, weigerde de staking te erkennen en eiste dat het werk zou hervat worden. Het enthousiasme was blijkbaar ook niet zo groot.

“Gedurende drie volle weken is er ter plaatse getrappeld geworden, zonder enig uitzicht en zonder dat de grote meerderheid der havenarbeiders wist waarom het in feite ging.”<sup>102</sup>

Opnieuw werd het werk geleidelijk hernomen en vanaf 16 juli was de hervatting zowat compleet. Aan geen enkele eis van de stakers was tegemoet gekomen.

De staking rond de Eenheidswet was in hoofdzaak een politieke staking waar de BTB – en zeer waarschijnlijk ook haar leden – slechts met grote tegenzin in meestapte.<sup>103</sup> In de meeste publicaties met betrekking tot deze staking, wordt de Antwerpse haven als 1 van de leidende kernen beschouwd binnen het – in vergelijking met Wallonië – minder geïnteresseerde Vlaamse landsgedeelte. (Meynen, 1979, 350-370); (Meynen, 1978, 481-513); (Gubbels, Rohaert, 1962, 392-414). Deze visie moet enigszins worden bijgesteld. Het merendeel van de Antwerpse havenarbeiders was waarschijnlijk niet echt een groot voorstander van deze actie. Aan de basis van deze nationale stakingsbeweging, lag het verzet binnen de socialistische vakbeweging tegen de plannen van de katholiek-liberale regering Eyskens-Lilar om via structuurhervormingen de Belgische economie en het industriële productieapparaat ingrijpend te moderniseren. Deze hervormingen zouden onder andere gefinancierd worden door het snoeien in een aantal sociale uitgaven en een verhoging van de indirecte belastingen. Ten gevolge van de weifelende houding van de nationale ABVV-leiding, brak op 20 december 1960 – dag waarop het wetsvoorstel in de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd besproken – een spontane staking uit die vrij snel grote delen van industrieel Wallonië lam legde. In Vlaanderen daaren-

---

<sup>101</sup>. *Archief BTB, Verslagen van Uitvoerend Comité*, Verslag der vergadering van technische comités van 17 juni 1955.

<sup>102</sup>. *Congres BTB 25 maart 1956 Antwerpen*, Verslag vakgroep havenarbeiders, p. 29

<sup>103</sup>. Deze staking in de Antwerpse haven (december 1960-januari 1961) werd gedetailleerd uitgewerkt in: Vanfraechem, 2001. (herfst 2001).



tegen was de stakingsbereidheid minder groot en kende de staking niet zo'n algemene verspreiding. In de Antwerpse haven volgde het stadspersoneel – o.a. het sluispersoneel – wel het voorbeeld van de Waalse collega's. De BTB daarentegen was absoluut niet geneigd om 'haar' havenarbeiders in dit avontuur mee te doen stappen en hield de boot zo lang als mogelijk af. Men was wel tegen de Eenheidswet, maar was absoluut bevreesd om de werkgevers – waar men op dat ogenblik reeds onderhandelingen mee voerde om te komen tot een eerste CAO – voor het hoofd te stoten. Een deel van de havenarbeiders sloot zich wel bij het stakende sluispersoneel aan. De leiding van die 'wilde' staking werd waargenomen door Frans van den Branden, de communistische voorman, wiens rol dus blijkbaar nog niet volledig was uitgespeeld. Hij slaagde erin om een kleine 1000 man achter zich te krijgen.<sup>104</sup> Vanaf dan liepen de aanwervingen zeer onregelmatig. Bevreesd voor een nieuwe massale actie, werd slechts 1 aanwervingszitting per dag georganiseerd en werd massaal aangeworven buiten de officiële aanwervingslokalen. Een deel van de socialistische havenarbeiders – de christelijke bond bleef aan het werk – probeerde zo een taak te versieren via het parallelle circuit, een ander deel bleef gewoon thuis. Uiteindelijk zou de BTB onder druk van het ACOD en Louis Major, die een gevaar zag in het grote verschil inzake stakingsbereidheid tussen Vlaanderen en Wallonië, haar leden op 30 december oproepen om dan toch het werk officieel neer te leggen.<sup>105</sup> (Vanfraechem, 2001). De patroons werd op het hart gedrukt dat de staking niet tegen hen gericht was maar tegen de Eenheidswet en dat geen bijkomende sociale eisen zouden worden gesteld.<sup>106</sup> Niet alleen bij de bondsleiding was het enthousiasme niet bijster

---

<sup>104.</sup> Zie daarvoor de talrijke en gedetailleerde dagrapporten in: Archief Ceba, *Stakingsdossiers: staking Eenheidswet*, Interne nota's Kerremans aan directie Ceba.

<sup>105.</sup> Louis Major die naast voorzitter van de BTB ook secretaris-generaal van het ABVV was, vreesde vooral dat de Waalse vleugel, onder leiding van André Renard, de lauwe reactie aan Vlaamse kant zou interpreteren als een in de steek laten. Hij vreesde ook dat dit tot een onherstelbare breuk tussen de Vlaamse en Waalse vleugel binnen het ABVV zou leiden. Daarom besloot hij om zijn 'eigen' havenarbeiders op te roepen de Waalse makkers te steunen." Vanaf het ogenblik echter dat heel Wallonië op zijn kop stond, dreigde er een finale breuk binnen de vakbeweging. Onze Vlaamse kameraden laten ons in de steek. (En die kreet werd bewaarheid, toen bleek dat de Antwerpse dokwerkers, anders altijd bereid om erin te vliegen, absoluut niet van plan waren om in staking te gaan.) En ja, toen heb ik mijn beruchte toespraak op de Paardenmarkt gehouden, met tienduizenden havenarbeiders voor de deur. Terwijl iedereen ervan overtuigd was, dat ik iedere actie zou afraden, heb ik gezegd: staken nondedju !! En die staking gaat ons niets opbrengen, niks. Maar als we nu niet staken, scheurt de vakbeweging in tweeën. En de eenheid van de vakbeweging is voor mij een staking waard." *Amsab/Isg-Antwerpen, Fonds Louis Major nr. 1*, nr. 41 Ward Cassiers, doos 2.2.17. "Uren van bewondering: Louis Major, een vakbondsman en een gentleman" in: *Humo*, 3 mei 1984, p. 205.

<sup>106.</sup> *Archief Ceba, 1/69 Stakingsacties, Staking december 1960-januari 1961*, Officieus verslag van de Subcommissie Algemene Zaken 29 december 1960.

groot: er zijn aanwijzingen dat ook de leden-havenarbeiders maar weinig voelden voor deze politieke staking. In tegenstelling met vorige acties was er aan deze staking namelijk geen sociaal luik verbonden. Er werden geen eisen gesteld die moesten leiden tot een onmiddellijke verbetering van de arbeidsomstandigheden of loon van de havenarbeiders. De inzet van de staking was duidelijk politiek. Het lijkt erop dat het merendeel van de BTB-leden daarop afknapten. Zo zouden vele havenarbeiders zich hebben laten aanwerven via het parallelle circuit. Georges Decrom, secretaris van de BTB, stimuleerde de patroons trouwens om zo te werk te gaan. Enkele honderden havenarbeiders zouden de beweging ook hebben verlaten omdat ze bij de BTB enkel stakingsgeld kregen en geen aanspraak konden maken op de vergoeding bestaanszekerheid.<sup>107</sup> Reeds voor het officiële hervatten van het werk op 16 januari 1961 was er sprake van een herneming van het werk door de BTB-leden die daarmee mogelijk hun onvrede met deze politieke staking lieten blijken. Toen de staking voorbij was, stak Georges Decrom, secretaris van de BTB, niet onder stoelen of banken dat hij de actie eigenlijk nutteloos vond.

“Ik ben de beweging zonder enthousiasme ingegaan. Ik vermoedde waarin zij ons zou leiden. Ik heb trouwens de ACOD in die zin verwittigd.”

Het einde van de staking rond de Eenheidswet, leidde een nieuw tijdperk in voor de Antwerpse haven. Vanaf dan zou een goede wisselwerking plaats grijpen tussen werkgevers en werknemers waarbij sociale vrede door de werkgevers werd ‘afgekocht’ in ruil voor extra-conventionele loonsverhogingen en andere sociale bonussen. Het middel daartoe was de Collectieve arbeids-overeenkomst die telkens werd afgesloten voor 2 jaar. Door beide partijen werden die CAO’s heel hoog ingeschat en binnen de BTB werd elke mogelijke oppositie daartegen op een vrij directe en grove toon de mond gesnoerd:

“Het komt ons voor dat in bepaalde middens vooringenomenheid bestaat tegen het begrip ‘sociale programmatie’ en dat de tastbare waarde ervan in twijfel wordt getrokken. In dat verband is het belangrijk de grafiek en de statistieken van de lonen te onderzoeken.”<sup>108</sup>

De CAO’s en de voordelen die daar in de wacht werden gesleept, werden blijkbaar ook gesmaakt bij de basis. Tot 1973 zou er zich geen noemenswaardige moeilijkheid meer voordoen aan de Antwerpse haven en leek het opzet

---

<sup>107</sup>. *Archief BTB, Verslagen van Uitvoerend Comité, Verslag der vergadering van het uitvoerend bestuur van 10 februari 1961.*

<sup>108</sup>. *Archief BTB, Congres BTB Havenarbeidersbond en aanverwante vakken 4 & 5 mei 1968 Antwerpen, Verslag vakgroep havens, pp. 163.*

van de CAO's – financiële bonussen in ruil voor sociale vrede – geslaagd. Keerzijde van de medaille was dat de havenarbeiders blijkbaar ook het nut van het lidmaatschap in vraag gingen stellen. Aangezien alles nu toch in overleg en op langere termijn werd vastgelegd en de loonsverhogingen iedereen – ook de niet gesyndiceerde – ten goede kwamen, kon men zich afvragen waarom men nog langer zijn lidmaatschapsbijdrage zou betalen. Vooral de BTB had met dit fenomeen van dalende lidmaatschappen af te rekenen. Vanaf begin de jaren 1960 gingen de ledenaantallen in dalende lijn.<sup>109</sup> Jammer genoeg kan de preciese impact in de Antwerpse haven niet afgeleid worden uit de algemene cijfers (voor alle Belgische havens) zoals die in de BTB-jaarverslagen worden opgenomen. Het feit dat deze problematiek ter sprake kwam tijdens de CAO-onderhandelingen aan de Antwerpse haven tijdens de jaren 1960, kan ons echter met vrij grote zekerheid doen besluiten dat deze algemene trend zich ook voordeed in Antwerpen. Vanaf 1967 werd aan de leden van de erkende havenvakbonden een syndicale premie uitgekeerd van 800 bfr uitgekeerd.<sup>110</sup> Deze premie moest het lidmaatschap extra aantrekkelijk maken.

TABEL 4:

Jaar	Ledenaantal vakgroep Havens BTB	Jaar	Ledenaantal vakgroep Havens BTB
1947	16427	1960	10558
1948	15604	1961	9585
1949	Geen geg.	1962	9409
1950	Geen geg.	1963	8567
1951	Geen geg.	1964	7964
1952	15500	1965	7914
1953	15250	1966	Geen geg. <sup>111</sup>
1954	14750	1967	
1955	14215	1968	
1956	13493	1969	
1957	14336	1970	
1958	13610	1971	
1959	10600	1972	

<sup>109.</sup> Archief BTB, *BTB-activiteitsverslagen 1947-1972*.

<sup>110.</sup> Archief BTB, *Congres BTB 18-20 september 1967*, Verslag vakgroep havens-syndicale premie, pp. 139-140.

<sup>111.</sup> Vanaf 1966 werd het aantal leden niet langer opgenomen in de verschillende 2-jaarlijkse activiteitsverslagen.

## 9. THE ANTWERP DOCKER: MILITANT BY NATURE?

Volgens Hill en Turnbull moest het stakingsgedrag van havenarbeiders vooral gezien worden als een reactie tegen structurele tekortkomingen binnen het bedrijf. Het gebrek aan financiële stabiliteit, regelmatige tewerkstelling en een institutioneel overlegplatform waar ze op geordende wijze hun eisen konden voorleggen zou hen inspireren om het werk neer te leggen. Ze gingen daarmee in tegen een meer traditionele visie die het stakingsgedrag van havenarbeiders vooral ging verklaren vanuit een specifiek, beroepsgeen klassebewustzijn. De 'isolated-mass' hypothese van Kerr en Siegel wees op het sociale isolement van havenarbeiders als beroepsgroep en zag daar een voedingsbodem in voor mogelijke sociale onrust.

Het is duidelijk dat de visie van Hill en Turnbull niet alle stakingen aan de Antwerpse haven kan verklaren. De gebeurtenissen in de Antwerpse haven lijken gedeeltelijk ook stof te bieden ter ondersteuning van de meer traditionele visies. De concrete aanleiding voor het neerleggen van het werk kan niet altijd gevonden worden bij 'externe' prikkels zoals de structurele problemen van de haven, maar af en toe ook bij een 'interne' dynamiek die uitgaat van de beroepsgroep. Een aantal 'wilde' stakingen leken vooral op dat groepsgevoel en de onderlinge solidariteit te steunen.

De Antwerpse haven kampte lange tijd met een aantal structurele problemen waar men maar moeilijk een pasklaar antwoord op wist te vinden. De aanwerving verliep verspreid over de stad en gaf aanleiding tot allerlei misbruiken. Door het te grote contingent en het feit dat het openstond voor 'gelukzoekers' uit andere sectoren, was het onmogelijk om een afdoend weekloon te verdienen door het verrichten van havenarbeid. Het gebrek aan financiële stabiliteit was duidelijk de voornaamste kwaal aan de Antwerpse haven. Die structurele problemen lagen in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw aan de basis van een aantal stakingen. Door het werk neer te leggen, uitten de havenarbeiders hun ontevredenheid over de misbruiken aan de haven waar zij dagelijks mee werden geconfronteerd. De Antwerpse dokker leek in de eerste plaats het werk neer te leggen om zo meer financiële stabiliteit te bekomen. Aangezien het onmogelijk bleek om regelmatigere tewerkstelling te bekomen, richtte men zich vooral op het verhogen van de basislonen om zo het weekloon te verhogen.

De stakingen en kortere werkonderbrekingen van de jaren 1930 en 1940 waren gedeeltelijk ook reacties tegen het slecht functioneren van de instellingen van paritair overleg en de gebrekkige en trage wijze waarop aan allerlei structurele tekortkomingen werd tegemoet gekomen. Het is echter gebleken dat achter

die stakingen meer schuil ging. Die bewegingen confronteerden de vakbondsleiding en werkgevers met het feit dat de havenarbeiders zich ook als groep manifesteerden en zich als dusdanig wilden afzetten t.o.v. vakbondsleiding en werkgevers. Ondanks het losse karakter van de havenarbeid – en een aanwervingsstelsel dat de competitie in de hand werkte – bleek het grote contingent meer dan een los amalgaam. De solidariteit onder de havenarbeiders was groot en lijkt een factor die in rekening moet worden gebracht wanneer men stakingen in de haven van Antwerpen (en daarbuiten) probeert te verklaren. Vergelijkbare historische en sociologische studies over de haven van Rotterdam wijzen eveneens in die richting. In de verschillende bestuurde havens – en daar kan Antwerpen dus ook aan toegevoegd worden – blijkt die onderlinge band tussen havenarbeiders heel sterk ontwikkeld. De lotsverbondenheid onder havenarbeiders lijkt een algemene tendens en ontevredenheid bij een kleine groep kan vlug overslaan op de ganze groep.<sup>112</sup> Een aantal acties vonden in dat solidariteitsgevoel een voedingsbodem. Zowel werkgevers als vakbondsleiding lijken die groepsdynamiek te hebben onderschat en reageerden verrast en boos bij het uitbreken van dergelijke ongecontroleerde beweging die ogenschijnlijk geen directe aanleiding had. De communistische actiecomiteiten die aan de haven van Antwerpen functioneerden lijken die groepsolidariteit beter te hebben ingeschat en speelden er ook op in. Blijkbaar voelden zij beter de temperatuur onder de havenarbeiders aan en konden zij dat ongenoegen van die massa beter kanaliseren. Dat resulteerde in een aantal bewegingen buiten de bondsleiding om waar niet altijd duidelijk was wat de eisen van de stakers precies waren.

Besluitend kunnen we stellen dat de stakingsgevoeligheid van de havenarbeiders in de Antwerpse haven niet kan verklaard worden door eenzijdig aan te sluiten bij ofwel de ‘traditionele’ of de ‘nieuwere’ visie. Alhoewel de meeste studies zich tot nu toe vooral aansloten bij 1 kamp en zich afzetten tegen het andere, lijkt een combinatie van de beiden mogelijk/noodzakelijk. De Antwerpse havenarbeider heeft zich inderdaad vooral geroerd om zijn directe financiële toestand te verbeteren en te stabiliseren, maar daarnaast blijkt duidelijk dat er vanuit die groep – los van vakbondsleiding of overleg – een sterke dynamiek kan uitgaan die aanleiding heeft gegeven tot een aantal ‘wilde’ bewegingen. Het voorbeeld van de Antwerpse haven toont duidelijk

---

<sup>112</sup> Zie o.a.: Ter Hoeven (P.J.A.), *Havenarbeiders van Amsterdam en Rotterdam: sociologische analyse van een arbeidsmarkt*, Leiden, 1963, p. 454.

Alhoewel Hill in zijn zoektocht naar verklaringen voor het stakingsfenomeen in de haven van London vooral wijst naar de structurele problemen, wijst ook hij op de grote groepsolidariteit die kan uitgaan van die groep losse arbeidskrachten. (Hill, 1976, 252)

het ongelijk aan van Edwards die meende dat stakingsacties konden verklaard worden zonder te verwijzen naar de eigenheid en identiteit van havenarbeiders als groep. De "conditions of massness" zoals hij ze noemde hebben we degelijk een rol gespeeld bij het uitbreken van een aantal stakingen aan de Antwerpse haven. (Edwards, 1977, 565).

---

## BIBLIOGRAFIE

---

ABENDROTH (M), *Hafenarbeit im Wandel: eine industriesociologische Untersuchung über die Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den Bremischen Hafen*, Bremen, s.n., 1977, 5 vol.

ASAERT (G), DEVOS (G), SUYKENS (F), *De Antwerpse naties: 6 eeuwen actief in stad en haven*, Tielt, Lannoo, 1993, 328 p.

BACKX (J), *De haven van Rotterdam. Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische betekenis in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen*, Rotterdam, Van Nijgh en Van Ditmar's, 1929, 276 p.

BAETENS (R), DE VOS (A), *Antwerpens maritiem verleden. Beelden over mens en haven*, Antwerpen, Orteliuss, 1990, p. 248.

BEAN (R), "Custom, job regulation and dock labour in Liverpool 1911-1939", in: *International Review of social history*, XXVII, 1982, 3, pp. 271-289.

BROEZE (F), "Militancy and pragmatism. An International perspective in maritime labour 1870-1914" in: *International review of social history*, 1991, nr. 2, pp. 165-200.

DECKERS (E), "La pacification au port d'Anvers", in: *Bulletin d'études et d'information de l'école supérieure de commerce de Saint-Ignace*, VI, 1929, 3, pp. 293-319.

DENECKERE (G), « De algemene staking van 1936. Wetten en praktische bezwaren tegen een volksfront » in: *Bijdragen van Navorsings- en studiecentrum van de geschiedenis van WO II*, 1995, 17, pp. 103-127.

DE KEUSTER (J), *La concurrence entre les trois grands ports nord-européens : Hambourg, Rotterdam, Anvers*, Antwerpen, Grolls, 1930, 231 p.

DE PÉLICHY (G), *L'organisation du travail dans les ports flamands sous l'ancien régime et à l'époque moderne*, Leuven, 1899, 320 p.

EDWARDS (K), "A critique of the Kerr-Siegel hypothesis of strikes and the isolated mass : a study of the falsification of sociological knowledge ", in : *Sociological Review*, 1977, 25, pp. 551-574.

GAASTRA (F), Werknemers en werkgevers in de Rotterdamse haven 1900-1920, in : *Tijdschrift voor sociale geschiedenis*, 1975, 1, pp. 219-238

GRUTTNER (M), *Arbeitswelt an der Wasserkante: sozialgeschichte der Hamburger Hafenarbeiter 1886-1914*, Hamburg, 1984, p. 331.

GUBBELS (R), ROHAERT (A), "De staking tegen de eenheidswet in de haven van Antwerpen" in: *Tijdschrift voor sociale wetenschappen*, 1962, VII, pp. 392-414.

HELLE (HJ), *Die unstetig beschäftigten Hafenarbeiter in den Nordwesteuropäischer Hafen: eine industriesociologische Untersuchung in Antwerpen, Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam*, Stuttgart, Fischer, 1960, p. 100.

HERTOGS (B), "Havenarbeiders en stakingen", in: *De Gids op Maatschappelijk Gebied*, 1973, nr.2, pp. 969-981.

HILL (S), *The dockers: class and tradition in London*, London, 1976, 252 p.

JANSSENS (J), *Mensen zoals wij of de christelijke centrale van vervoer, gisteren, vandaag en morgen*, Brussel, Accent, 1980, p. 279.

KERR (C), SIEGEL (A), "The interindustry propensity to strike-an international comparison" in: Kornhauser (A)(ed.), *Industrial conflict*, New York, Mc Graw, 1954, pp. 189-212.

LOVELL (J), *Stevedores and dockers: a study of trade-unionism in the port of London 1870-1914*, London, Macmillan, 1969, p. 270.

LOVELL (J), "Sail, steam and emergent dockers' unionism in Britain 1850-1914" in: *International Review of social history*, 1987, XXXII, nr. 3, pp. 230-249.

LUYTEN (D), *Sociaal-economisch overleg in België sedert 1918*, Brussel, VUB-press, 1995, p. 207.

MAC KELVEY (J), *Dock labor disputes in Great-Britain. A study in the persistence of industrial unrest*, New York, 1953, 53 p.

MARES (A), *Arbeidsorganisatie en arbeidsverhoudingen aan de haven van Antwerpen 1919-1925*, Brussel, VUB, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 1990, p. 210.

MEYNEN (A), "De grote werkstaking 1960-1961: een keerpunt in de na-oorlogse Belgische maatschappij" in: *De nieuwe maand*, 1979, XXII, 7, pp. 350-370.

MEYNEN (A), "De grote werkstaking 1960-1961. Een inleidend overzicht van de economische en socio-politieke achtergronden van de grote werkstaking 1960-1961" in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 1978, IX, 3-4, pp. 481-513.

MILLER (R ), "The dockworker subculture and some problems in cross-cultural generalization", in: *Comparative studies in society and history*, XI, 1969,3, pp.

MOMMEN (A), *The Belgian economy in the twentieth century*, London-New York, Routledge, 1997, p. 266.

NIJHOF (E), "De Rotterdamse havenarbeider: verburgerlijkt of strijdbaar ? Enkele hoofdpijnen uit de ontwikkeling van hun mentaliteit en levensstijl sinds 1900" , in: *Amsterdams sociologisch tijdschrift*, XV, 1988, 1, pp. 62-92.

NIJHOF (E), 'Gezien de dreigende onrust in de haven...' *De ontwikkelingen van de arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven 1945-1965*, Amsterdam, IISG, 1988, p. 492.

PICAVET (R ), *Baron Georges Holvoet*, s.l., Roularta Books, 1998, p. 326.

REINALDA (B), *The international transportworkers federation 1914-1945. The Edo Fimmen Era*, Amsterdam, IISG, 1997, p. 301.

SCHOLLIERS (P), "Index-linked wages, purchasing power and social conflict between the wars: the Belgian approach (internationally compared)" in: *The journal of European economic history*, 1991, nr. 2, pp. 407-439.

SCHOLLIERS (P), "Loonindexering en koopkracht binnen het Belgische systeem van sociaal overleg, 1918-1940" in: *VMT*, 1985, nr. 2, pp. 7-30.

SCHOLLIERS (P), *Loonindexering en sociale vrede. Koopkracht en klassenstrijd in België tijdens het Interbellum*, Brussel, 1985, p. 391.

SEILHAC, DE (L), *Le lock-out d'Anvers*, Parijs, s.n., 1908, p. 137.

SFINGOPOULOS (D), *Geschiedenis van de arbeidersbeweging te Antwerpen 1893-1925*, Gent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 1967, p. 481.

SHORTER (E), TILLY (C), *Strikes in France 1830-1968*, London-New York, Cambridge University press, 1974, p. 428.

SMIT (E), "Theoretische reflecties bij de arbeidssociologische studies over de Rotterdamse haven", in: *Tijdschrift voor arbeidsvraagstukken*, VIII, 1992, 2, pp. 100-112.

STRIKWERDA (C), *A house divided. Catholics, socialists and Flemish nationalists in nineteenth-century Belgium*, New York, Rowman-Littlefield, 1997, p. 454.

SUYKENS (F), " Een wereldhaven in de gouden delta", in: Van Isacker (K), Van Uytven (R ), *Antwerpen, 12 eeuwen geschiedenis en cultuur*, Antwerpen, Mercatorfonds, 1986, pp. 362-368.

SUYKENS (F), DE BRABANDER (G), *Antwerp, the new spring*, Antwerpen, Ortelius, 1991, p. 440.

- SUYKENS, (F), *Antwerp, a port for all seasons*, Antwerpen, Ortelius, 1991, p. 540.
- TURNBULL (P), "A sea of discontent: the tides of organised and unorganised conflicts on the docks", in: *Sociology*, XVI, 1992, 2, pp. 291-309.
- TURNBULL (P), "The dock strikes and the demise of the dockers' occupational culture", in: *Sociological review*, 1992, pp. 294-318
- VANFRAECHEM (S), "Survival of the fittest ? Macht en concurrentiekracht in de Antwerpse haven 1900-1964.", in: *Neha-jaarboek*, 2000, 63, pp. 195-222.
- VANFRAECHEM (S), "The strike against the 'loi unique' in the port of Antwerp (december 1960-january 1961): A strike no dockers wanted ?" in: Mac Guinness (A), François (L), Murdoch (S) (eds.), *Maritime Core and imperial periphery*, Odense, Odense University press, 2001, (Nehrn-proceedings 2). (te verschijnen in herfst 2001).
- VANHEUKELOM (B), *De stakingen in de haven van Antwerpen: 1944-1947. Beeld van een haven in opgang*, Brussel, VUB, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 1996, p. 176.
- VAN ISACKER (K), *De Antwerpse dokwerker 1830-1940*, Antwerpen, 1963, 243 p.
- VAN ISACKER (K), *Meesters en huurlingen: de staking van 1907 aan de haven van Antwerpen*, Antwerpen, 1962, 146 p.
- VANTHEMSCHE (G), "Unemployment insurance in interwar Belgium" in: *International Review of social history*, XXXV, 1990, pp. 349-376.
- VANTHEMSCHE (G), *De werkloosheid in België: 1929-1940*, Berchem, 1989, p. 332.
- VANTHEMSCHE (G), De oorsprong van de werkloosheidsverzekering in België: vakbondskassen en gemeentelijke fondsen 1890-1914, in: *Tijdschrift voor sociale geschiedenis*, 1985, XI, nr. 2, pp. 130-164.
- VANTHEMSCHE (G), "De evolutie van de werkloosheidsverzekering en -beleid in België vóór 1944" in: *De Gids op maatschappelijk gebied*, 1990, nr. 10, pp. 839-844.
- VERAGHTERT (K), "Productie en consumptie. Verbijstering, wanhoop, twijfel" in: Goby (R), Spriet (W), *De jaren '30. De massa in verleiding*, Brussel, Ludion, 1994, pp. 139-153.
- VERMOTE (M), "Een zomer van agitatie aan de Antwerpse dokken in het teken van de internationale solidariteit: juni-september 1896", in: *Amsab-tijdingen*, 1983, 1-2, pp. 77-102.
- WEINHAUER (K), "Labour market, work mentality and syndicalism: dock-labour in the United States and Hamburg 1900-1950's", in: *International Review of social history*, XLII, 1997, pp. 219-252.
- WEINHAUER (K), *Alltag und Arbeitskampf in Hamburger Hafen: sozialgeschichte der Hamburger Hafentarbeiter 1914-1933*, Paderborn, Schöningh, 1994, p. 420.
- WEINHAUER (K), "Zwischen Betrieb und Strasse: Arbeit, Konflikt und Organisation der Hamburger Hafentarbeiter 1918-1933" in: *Internationale wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der Deutschen Arbeiterbewegung*, 1995, XXXI, pp. 6-24.
- WINKELER, *Grievens der Antwerpse dokwerkers*, Antwerpen, 1898, 38 p.
- ZIELENS (L), *De eerste 25 jaren van de havenarbeidersbond*, Antwerpen, 1930, 63 p.



## BIJLAGE: Evolutie basisloon Haven van Antwerpen, 1898-1972

datum	stouwers			naties			extra toeslag	walking-time	fore-lieden	ceel-bazen	opmerkingen
	overuren	morgenshift	namiddagshift	nachtsshift	overuren	morgenshift					
1898	4 bfr										
1907	3 bfr								20 bfr	25 bfr	
1914	4 a 6 bfr								24 bfr	26 bfr	
11 1919	16 bfr								26 bfr	31 bfr	
03 1920	20 bfr								29 bfr	34 bfr	
01 1923	22 bfr								30 bfr	35 bfr	
07 1923	25 bfr								31 bfr	36 bfr	
09 1923	26 bfr								32 bfr	37 bfr	
10 1923	27 bfr								33 bfr	38 bfr	
12 1923	28 bfr								34 bfr	39 bfr	
02 1924	29 bfr								35 bfr	40 bfr	
04 1924	30 bfr								36 bfr	41 bfr	
06 1924	29 bfr								37 bfr	42 bfr	
09 1924	30 bfr								38 bfr	43 bfr	
12 1924	31 bfr								39 bfr	44 bfr	
05 1925	30 bfr								40 bfr	45 bfr	
09 1925	31 bfr								41 bfr	46 bfr	
11 1925	32 bfr								42 bfr	47 bfr	
01 1926	33 bfr								43 bfr	48 bfr	
06 1926	34 bfr								44 bfr	49 bfr	
07 1926	35 bfr								45 bfr	50 bfr	
07 1926	40 bfr								46 bfr	51 bfr	
08 1926	42 bfr								48 bfr	53 bfr	
09 1926	44 bfr								49 bfr	54 bfr	
10 1926	45 bfr								51 bfr	56 bfr	
12 1926	47 bfr								53 bfr	58 bfr	
02 1927	49 bfr								54 bfr	59 bfr	
03 1927	50 bfr								55 bfr	60 bfr	
06 1927	51 bfr								56 bfr	61 bfr	
11 1927	52 bfr								66 bfr	76 bfr	Fore- en ceel: + 10 en + 20 bfr opgegeven van koppeling aan index hernieuwde koppeling aan index
06 1928	52 bfr								70 bfr	80 bfr	
07 1928	56 bfr								72 bfr	82 bfr	
11 1928	56 bfr								74 bfr	84 bfr	
01 1929	60 bfr								68 bfr	78 bfr	
06 1929	62 bfr								73 bfr	83 bfr	
02 1930	64 bfr								75 bfr	85 bfr	
10 1931	58 bfr								63 bfr	73 bfr	
04 1932	54 bfr								54 bfr	64 bfr	
09 1934	46 bfr								49 bfr	59 bfr	
07 1935	48 bfr								52 bfr	62 bfr	
01 1936	50 bfr								56 bfr	66 bfr	
07 1936	62 bfr								66 bfr	76 bfr	
10 1936	64 bfr								68 bfr	78 bfr	
02 1937	66 bfr								70 bfr	80 bfr	

datum	stouwers		naties				extra toezing	walking-time	fore-laden	ceel-buizen	opmerkingen		
	overuren	dagshift	morgen-shift	namiddag-shift	nachtshift	dagshift						overuren	morgen-shift
07 1937		68 bfr	73 bfr	78 bfr	102 bfr	62 bfr		67 bfr	72 bfr	93 bfr	83 bfr	99 bfr	
09 1937		70 bfr	75 bfr	80 bfr	105 bfr	64 bfr		69 bfr	74 bfr	96 bfr	86 bfr	101 bfr	
10 1937		72 bfr	77 bfr	82 bfr	108 bfr	66 bfr		71 bfr	76 bfr	99 bfr	88 bfr	104 bfr	
12 1938		74 bfr	79 bfr	84 bfr	111 bfr	68 bfr		73 bfr	78 bfr	102 bfr	91 bfr	107 bfr	
01 1939		72 bfr	77 bfr	82 bfr	108 bfr	66 bfr		71 bfr	76 bfr	99 bfr	88 bfr	104 bfr	
11 1939		76 bfr	81 bfr	86 bfr	114 bfr	70 bfr		75 bfr	80 bfr	105 bfr	93 bfr	110 bfr	
12 1939		78 bfr	83 bfr	88 bfr	117 bfr	72 bfr		77 bfr	82 bfr	108 bfr	95 bfr	113 bfr	
03 1940		82 bfr	87 bfr	92 bfr	123 bfr	76 bfr		81 bfr	86 bfr	114 bfr	96 bfr	119 bfr	
05 1941		50 bfr				76 bfr					97 bfr	100 bfr	vaste lonen voor alle categoriën
04 1943		72 bfr				72 bfr					88 bfr	104 bfr	Fore-en ceel: + 22,5 en+ 45 %
08 1944		131 bfr	139 bfr	147 bfr	197 bfr	131 bfr		139 bfr	147 bfr	197 bfr	160 bfr	190 bfr	zelfde loon naties en stouwers
08 1945		156 bfr	164 bfr	182 bfr	222 bfr	156 bfr		164 bfr	182 bfr	222 bfr	191 bfr	226 bfr	
01 1947		180 bfr	188 bfr	196 bfr	258 bfr	180 bfr		188 bfr	196 bfr	258 bfr	220 bfr	261 bfr	
03 1948		190 bfr	198 bfr	206 bfr	293 bfr	190 bfr		198 bfr	206 bfr	293 bfr	232 bfr	275 bfr	
11 1948		195 bfr	203 bfr	211 bfr	295 bfr	195 bfr		203 bfr	211 bfr	295 bfr	239 bfr	284 bfr	
03 1951		203 bfr	211 bfr	219 bfr	305 bfr	203 bfr		211 bfr	219 bfr	305 bfr	249 bfr	294 bfr	
04 1951		215 bfr	223 bfr	231 bfr	323 bfr	215 bfr		223 bfr	231 bfr	323 bfr	263 bfr	312 bfr	
05 1952		221 bfr	229 bfr	237 bfr	332 bfr	221 bfr		229 bfr	237 bfr	332 bfr	271 bfr	320 bfr	
06 1952		215 bfr	223 bfr	231 bfr	323 bfr	215 bfr		223 bfr	231 bfr	323 bfr	263 bfr	312 bfr	
12 1952		221 bfr	229 bfr	237 bfr	332 bfr	221 bfr		229 bfr	237 bfr	332 bfr	271 bfr	320 bfr	
03 1953		215 bfr	223 bfr	231 bfr	323 bfr	215 bfr		223 bfr	231 bfr	323 bfr	263 bfr	312 bfr	
09 1953		221 bfr	229 bfr	237 bfr	332 bfr	221 bfr		229 bfr	237 bfr	332 bfr	271 bfr	320 bfr	
05 1955		233 bfr	241 bfr	249 bfr	350 bfr	233 bfr		241 bfr	249 bfr	350 bfr	285 bfr	338 bfr	
04 1956		239 bfr	247 bfr	255 bfr	359 bfr	239 bfr		247 bfr	255 bfr	359 bfr	293 bfr	346 bfr	
05 1956		249 bfr	257 bfr	265 bfr	374 bfr	249 bfr		257 bfr	265 bfr	374 bfr	305 bfr	361 bfr	
01 1957		255 bfr	263 bfr	271 bfr	383 bfr	255 bfr		263 bfr	271 bfr	383 bfr	312 bfr	370 bfr	
04 1957		255 bfr	263 bfr	271 bfr	383 bfr	255 bfr		263 bfr	271 bfr	383 bfr	312 bfr	370 bfr	
12 1958		261 bfr	269 bfr	277 bfr	392 bfr	261 bfr		269 bfr	277 bfr	392 bfr	319 bfr	383 bfr	Fore-en ceel: + 25 en 50 %
09 1959		268 bfr	276 bfr	284 bfr	402,5 bfr	268 bfr		276 bfr	284 bfr	402,5 bfr	326 bfr	392 bfr	
10 1959		268 bfr	276 bfr	284 bfr	402,5 bfr	268 bfr		276 bfr	284 bfr	402,5 bfr	326 bfr	392 bfr	
04 1961		275 bfr	283 bfr	291 bfr	413 bfr	275 bfr		283 bfr	291 bfr	413 bfr	335 bfr	402 bfr	extra-conventioneel na cao
01 1962		282 bfr	290 bfr	298 bfr	423 bfr	282 bfr		290 bfr	298 bfr	423 bfr	352,5 bfr	423 bfr	extra-conventioneel na cao
05 1962		289 bfr	297 bfr	305 bfr	434 bfr	289 bfr		297 bfr	305 bfr	434 bfr	361 bfr	433,5 bfr	
04 1963		296 bfr	304 bfr	312 bfr	444 bfr	296 bfr		304 bfr	312 bfr	444 bfr	370 bfr	444 bfr	
05 1963		289 bfr	297 bfr	305 bfr	413 bfr	289 bfr		297 bfr	305 bfr	413 bfr	335 bfr	402 bfr	
06 1963		299 bfr	307 bfr	315 bfr	449 bfr	299 bfr		307 bfr	315 bfr	449 bfr	374 bfr	448,5 bfr	extra-conventioneel na CAO
08 1963		306 bfr	314 bfr	322 bfr	459 bfr	306 bfr		314 bfr	322 bfr	459 bfr	382,5 bfr	459 bfr	
01 1964		313 bfr	321 bfr	329 bfr	469,5 bfr	313 bfr		321 bfr	329 bfr	469,5 bfr	391 bfr	469,5 bfr	extra-conventioneel na CAO
04 1964		320 bfr	328 bfr	336 bfr	484,5 bfr	320 bfr		328 bfr	336 bfr	484,5 bfr	404 bfr	484,5 bfr	
07 1964		330 bfr	338 bfr	346 bfr	495 bfr	330 bfr		338 bfr	346 bfr	495 bfr	412,5 bfr	495 bfr	
10 1964		396 bfr	404 bfr	412 bfr	594 bfr	396 bfr		404 bfr	412 bfr	594 bfr	495 bfr	594 bfr	invloering van 5-dagenweek
01 1965		405 bfr	413 bfr	421 bfr	608 bfr	405 bfr		413 bfr	421 bfr	608 bfr	506 bfr	607,5 bfr	
06 1965		414 bfr	422 bfr	430 bfr	621 bfr	414 bfr		422 bfr	430 bfr	621 bfr	517,5 bfr	621 bfr	

datum	stouwers			naties			extra toelag	walking-time	fore-laden	ceel-bazen	opmerkingen
	overuren	morgen-shift	nachtschift	overuren	morgen-shift	nachtschift					
01 1966	423 bfr	441 bfr	635 bfr	423 bfr	459 bfr	635 bfr		30 bfr	529 bfr	634,5 bfr	
02 1966	438 bfr	456 bfr	657 bfr	438 bfr	474 bfr	657 bfr		30 bfr	547,5 bfr	673,5 bfr	extra-conventioneel na CAO
05 1966	449 bfr	467 bfr	675,5 bfr	449 bfr	485 bfr	675,5 bfr		30 bfr	561 bfr	675,5 bfr	
01 1967	464 bfr	482 bfr	696 bfr	464 bfr	500 bfr	696 bfr		30 bfr	580 bfr	696 bfr	extra-conventioneel na CAO
02 1967	476 bfr	494 bfr	714 bfr	476 bfr	512 bfr	714 bfr		30 bfr	595 bfr	714 bfr	
06 1967	488 bfr	506 bfr	732 bfr	488 bfr	524 bfr	732 bfr		30 bfr	610 bfr	732 bfr	
08 1967	476 bfr	494 bfr	714 bfr	476 bfr	512 bfr	714 bfr		30 bfr	595 bfr	714 bfr	
09 1967	488 bfr	506 bfr	732 bfr	488 bfr	524 bfr	732 bfr		30 bfr	610 bfr	732 bfr	
04 1968	498 bfr	516 bfr	747 bfr	498 bfr	534 bfr	747 bfr		30 bfr	622,5 bfr	739,5 bfr	extra-conventioneel na CAO
05 1968	510 bfr	528 bfr	765 bfr	510 bfr	546 bfr	765 bfr		30 bfr	637,5 bfr	765 bfr	vernieuwd indexcijfer
11 1968	533 bfr	541 bfr	784,5 bfr	523 bfr	559 bfr	784,5 bfr		30 bfr	654 bfr	784,5 bfr	
03 1969	533 bfr	551 bfr	799,5 bfr	533 bfr	569 bfr	799,5 bfr		30 bfr	666 bfr	799,5 bfr	extra-conventioneel na CAO
04 1969	546 bfr	564 bfr	819 bfr	546 bfr	582 bfr	819 bfr		30 bfr	682,5 bfr	819 bfr	
10 1969	560 bfr	578 bfr	840 bfr	560 bfr	596 bfr	840 bfr		30 bfr	700 bfr	840 bfr	
02 1970	574 bfr	592 bfr	861 bfr	574 bfr	610 bfr	861 bfr		30 bfr	717,5 bfr	861 bfr	
04 1970	604 bfr	634 bfr	906 bfr	604 bfr	664 bfr	906 bfr		30 bfr	735 bfr	906 bfr	extra-conventioneel na CAO
07 1970	604 bfr	634 bfr	906 bfr	604 bfr	664 bfr	906 bfr		30 bfr	735 bfr	906 bfr	
08 1970	619 bfr	650 bfr	929 bfr	619 bfr	681 bfr	929 bfr		40 bfr	774 bfr	928,5 bfr	
03 1971	634 bfr	666 bfr	951 bfr	634 bfr	697 bfr	951 bfr		40 bfr	792,5 bfr	951 bfr	
05 1971	664 bfr	697 bfr	996 bfr	664 bfr	730 bfr	996 bfr		40 bfr	830 bfr	996 bfr	extra-conventioneel na CAO
06 1971	679 bfr	713 bfr	1018 bfr	679 bfr	747 bfr	1018 bfr		40 bfr	849 bfr	1018,5 bfr	
07 1971	679 bfr	713 bfr	1018 bfr	679 bfr	747 bfr	1018 bfr		50 bfr	849 bfr	1018,5 bfr	
10 1971	694 bfr	729 bfr	1041 bfr	694 bfr	763 bfr	1041 bfr		50 bfr	867,5 bfr	1041 bfr	
02 1972	709 bfr	744 bfr	1064 bfr	709 bfr	780 bfr	1064 bfr		50 bfr	886 bfr	1063,5 bfr	extra-conventioneel na CAO
05 1972	739 bfr	776 bfr	1109 bfr	739 bfr	813 bfr	1109 bfr		50 bfr	924 bfr	1108,5 bfr	
07 1972	756 bfr	794 bfr	1134 bfr	756 bfr	832 bfr	1134 bfr		50 bfr	945 bfr	1134 bfr	
09 1972	773 bfr	812 bfr	1160 bfr	773 bfr	850 bfr	1160 bfr		50 bfr	966 bfr	1159,5 bfr	
12 1972	790 bfr	830 bfr	1185 bfr	790 bfr	869 bfr	1185 bfr		50 bfr	987,5 bfr	1185 bfr	

Bron: Nationaal Paritair Comité der Haven van Antwerpen

**Le docker anversois: militant de nature?**  
**L'ouvrier portuaire anversois entre pragmatisme et militantisme, 1900-1972**

STEPHAN VAN FRAECHEM

---

RÉSUMÉ

---

Que les ouvriers portuaires aient (apparemment) facilement tendance à se mettre en grève, à suscité l'intérêt de nombre de sociologues et d'historiens. Le fait que les ouvriers portuaires constituent un maillon vital et vulnérable du transport des marchandises et qu'une grève de ces ouvriers soit dès lors en mesure de déranger profondément le déroulement normal de la vie sociale, montre bien l'importance de cet intérêt. Le gouvernement britannique par exemple encouragea dès l'entre-deux-guerres la recherche sur les conditions de travail et les relations entre patrons et travailleurs dans le secteur portuaire. Le but de cette recherche était de savoir ce qui était à la base des grèves des dockers et comment y remédier. Il en ressortit que ces grèves étaient souvent dues aux propriétés structurelles du travail portuaire, telles l'engagement libre, l'absence de lien direct entre l'employeur (le port) et le travailleur, le manque de stabilité financière et les méthodes d'embauchage défectueuses. Plus récemment, des chercheurs comme Hill, Turnbull, Edwards, Weinbauer, Nijhof et Broeze en vinrent à la même conclusion. Ils s'opposèrent entre autres aux idées défendues par Kerr et Siegel (hypothèse d'une masse isolée) et par Miller (sous-culture dockérienne), lesquels étaient d'avis que l'isolement social et géographique expliquait en grande partie la tendance des dockers à faire grève. Cette optique ne se trouva cependant que modérément confirmée par les recherches empiriques. L'auteur de l'article ci-dessus, quant à lui, cherche à expliquer la tendance en question au moyen d'un aperçu de quelques grands mouvements de grève entre 1900 et 1972 et d'une analyse des revendications qui y furent à la base. Les résultats de cette analyse rejoignent partiellement les points de vue de Hill, Turnbull et autres. En effet, le port d'Anvers connut longtemps un nombre de problèmes d'ordre structurel qui furent difficiles à résoudre en un tour de main. L'embauchage se déroulait en plusieurs endroits de la ville et donnait lieu à toutes sortes d'abus. C'est toutefois le manque de stabilité financière qui semble avoir été le plus grand fléau au port d'Anvers. Le docker anversois n'était qu'un ouvrier payé à la journée, qui, à cause notamment d'un contingent trop important et d'un système de recrutement défectueux, ne pouvait très souvent travailler que 2 à 3 jours par semaine, ce qui ne lui permettait pas de toucher une semaine suffisante. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, ces problèmes structurels furent à la base d'un nombre d'actions de grève. Par leurs débrayages, les ouvriers portuaires exprimèrent leur mécontentement à l'égard des abus auxquels ils étaient confrontés quotidiennement. Les grèves et arrêts de travail plus courts des années 1930

et 1940 furent en partie une réaction contre le dysfonctionnement des organismes de concertation paritaire mis en place peu après la Première Guerre mondiale, et contre la façon lente et imparfaite de remédier à toutes sortes de problèmes structurels. De surcroît, ces mouvements plaçèrent les dirigeants syndicalistes et les patrons devant le fait que les ouvriers portuaires étaient encore capables de se manifester en tant que groupe et que, ce faisant, ils désiraient se démarquer des dirigeants syndicalistes et des patrons. Malgré le caractère libre du travail portuaire et un système de recrutement qui favorisait la concurrence interne, le lien entre les ouvriers portuaires se trouva être fort développé. Les patrons aussi bien que les dirigeants syndicaux semblent avoir sous-estimé la dynamique collective et se montraient surpris et en colère lorsqu'un mouvement incontrôlé n'ayant apparemment pas de motif direct éclatait. Les comités d'action communistes qui furent actifs surtout durant l'immédiat après-guerre, semblent avoir mieux évalué la solidarité collective et en tenaient également compte. De cela résultèrent un nombre de mouvements de grève auxquels la direction syndicale n'avait rien à voir, et qui n'exprimèrent pas toujours clairement leurs revendications.

**The Antwerp docker: militant by nature?**  
**Antwerp dockworkers between pragmatism and militantism, 1900-1972**

STEPHAN VANFRAECHEM

---

SUMMARY

---

The (supposedly) high strike rate among dockers has inspired many sociologists and historians. Dockers are a vital and vulnerable link in the transport of goods. When they strike the normal course of society is disrupted. Hence the social relevance of docker studies. Already in the interwar period the British government stimulated research on labour conditions on the waterfront. It wanted to map the social base of dock strikes and find means to prevent them. This type of research concluded that the major cause were the structural peculiarities of harbour labour, such as the loose and indirect ties between workers and employers, absence of financial stability and faulty recruitment methods. Scholars such as Hill, Turnbull, Edwards, Weinbauer, Nijhof, Broeze agreed with these conclusions. They reacted against the ideas of Kerr and Siegel (isolated-mass hypothesis) and Miller (dockers' subculture) who thought that the social and geographic isolation of the dockers caused their strike willingness. Empirical research supported this vision insufficiently. In this article, the author tries to analyse the strike behaviour of Antwerp dockers by way of a survey of a number of larger strike waves between 1900 and 1972 and the demands that were formulated. This analysis shows that Hill, Turnbull and their colleagues are partially right. The Antwerp harbour did have a number of not readily solvable structural problems for a long period. Recruitment was scattered through town and gave rise to abuses. Antwerp's largest problem was its lack of financial stability. The Antwerp docker remained a day labourer who regularly did only work 2 or 3 days a week due to the large labour surplus and the faulty recruitment system. His week wage was insufficient. These structural problems lay at the base of a number of strikes at the beginning of the 20th century. The strikes and shorter work interruptions of the 1930's and 1940's were for some part also a reaction against the malfunctions of the institutions of joint consultation (which had been founded shortly after WWI) and against the slow search for a solution of the structural problems. These movements, did make it clear to the union leadership and the employers that harbour workers did possess a group consciousness, despite the unsteady nature of harbour labour and the recruitment system that stimulated worker competition. Both employers and union leaders had underestimated these group dynamics and were surprised and angry when a strike movement broke out without an apparent direct cause. The communist action committees, who were especially active in the immediate after-war, seem to have understood and used this group feeling better. This resulted in a number of

movements (without the knowledge of the union leadership) with very unclear strike demands.

