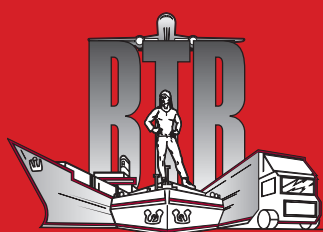


BTB**100****ABVV****Solidair onderweg**

Honderd jaar vechten voor onze rechten, dat hebben we bij de Belgische Transportarbeidersbond gedaan sinds onze stichting in 1913. Enkele van de meest memorabele gevechten uit die periode hebben we gebundeld in dit boekje. Opdat we niet zouden vergeten waar we vandaan komen, waar we staan en waar we naartoe willen. Laten we daarbij het gezegde voor ogen houden van onze oud-voorzitter Louis Major, een visserszoon uit Oostende: 'Niets is zo sterk als een mens die gelijk heeft.'

VERDER LEZEN...

ODIS, de Vlaamse onlinedatabank die de sociale geschiedenis van België in kaart brengt, bevat meer dan vijfhonderd artikels over de geschiedenis van de Belgische Transportarbeidersbond. Via dit webadres kom je rechtstreeks op het hoofdartikel van de BTB: <http://btb.amsab.be>. Van daaruit kan je doorklikken naar alle mogelijke voorlopers, koepels, afdelingen, publicaties, bestuursleden en publicaties van de organisatie. Veel leesgenot!



Tekst: Donald Weber (met dank aan Luc Peiren, Michel Vermote, Rik De Coninck)

Eindredactie: Servaas Lateur

Beeldredactie: Rita Calcoen, Geert Bonne

Vormgeving: Patricia Rau

Digitale beeldbewerking: Geert Bonne

Foto's vlaggen: Lieve Cosyns

Coördinatie: Paule Verbruggen

Stuurgroep: Ivan Victor, Marc Loridan, Frank Moreels, Rita Renders, Dirk Luyten, Luc Peiren, Geert Van Goethem, Paule Verbruggen, Donald Weber

Druk: NewGoff, Kaleweg 5, 9030 Mariakerke

Deze brochure is een realisatie van Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis (Amsab-ISG), in opdracht van de Belgische Transportarbeidersbond (BTB)

ISBN: 978 90 771 2239 6 - D/4028/2013/2

© 2013, Amsab-ISG/BTB

Cover: Tekening Yanne Devos

Binnenkant cover: Detail van een vlag van de Transportarbeidersbond van Oostende. (BTB, Antwerpen)

BTB 100

Tien sleutelmomenten uit de geschiedenis van de Belgische Transportarbeidersbond



BTB 100

**Tien sleutelmomenten uit de geschiedenis
van de Belgische Transportarbeidersbond**

Woord vooraf

'Uitgedrukt in tijd voor transport en communicatie', zo stelde een Nobelprijswinnaar ooit, 'is de wereldbol nu kleiner geworden dan een klein Europees land van honderd jaar geleden.' Maar ook: 'Toen de Industriële Revolutie van de 19e eeuw onze maatschappij welvaart bracht, kregen de arbeiders, wier handen ons dit schonken, slechts hun deel na oproer en stakingen.'

Transportarbeiders zijn fiere mensen: zeelieden, schippers, dokwerkers, truckers, logistiekers of verhuizers, we zijn trots op wat we doen en we zouden geen van allen kunnen aarden in een fabriek. Het zijn wij die de wereld doen draaien, de fabrieken laten produceren en de winkelrekken vullen. Leg de haven plat en het land ligt plat. Maar wij zijn ook kwetsbaar: ons werk is onregelmatig en dus ook onze inkomsten, en het is ook zwaar en gevaarlijk. Daarom hebben onze voorgangers gevochten, voor bescherming, zekerheid, veiligheid en een eigen statuut. En we vechten vandaag nog altijd, tegen grootbedrijven die alleen maar winst zien en hun personeel als objecten behandelen, tegen een Europa dat ons veel te liberaal is, tegen conservatieve regeringen en racistische partijen en soms ook tegen onszelf, als we nalatig of juist te voortvarend zijn. Honderd jaar vechten voor onze rechten, dat hebben we bij de Belgische Transportarbeidersbond gedaan sinds onze stichting in 1913. Enkele van de meest memorabele gevechten

uit die periode hebben we gebundeld in dit boekje. Opdat we niet zouden vergeten waar we vandaan komen, waar we staan en waar we naartoe willen. Laten we daarbij het gezegde voor ogen houden van onze oud-voorzitter Louis Major, een visserszoon uit Oostende: 'Niets is zo sterk als een mens die gelijk heeft.' Veel leesgenot, kameraad!



Antwerpen, september 2013

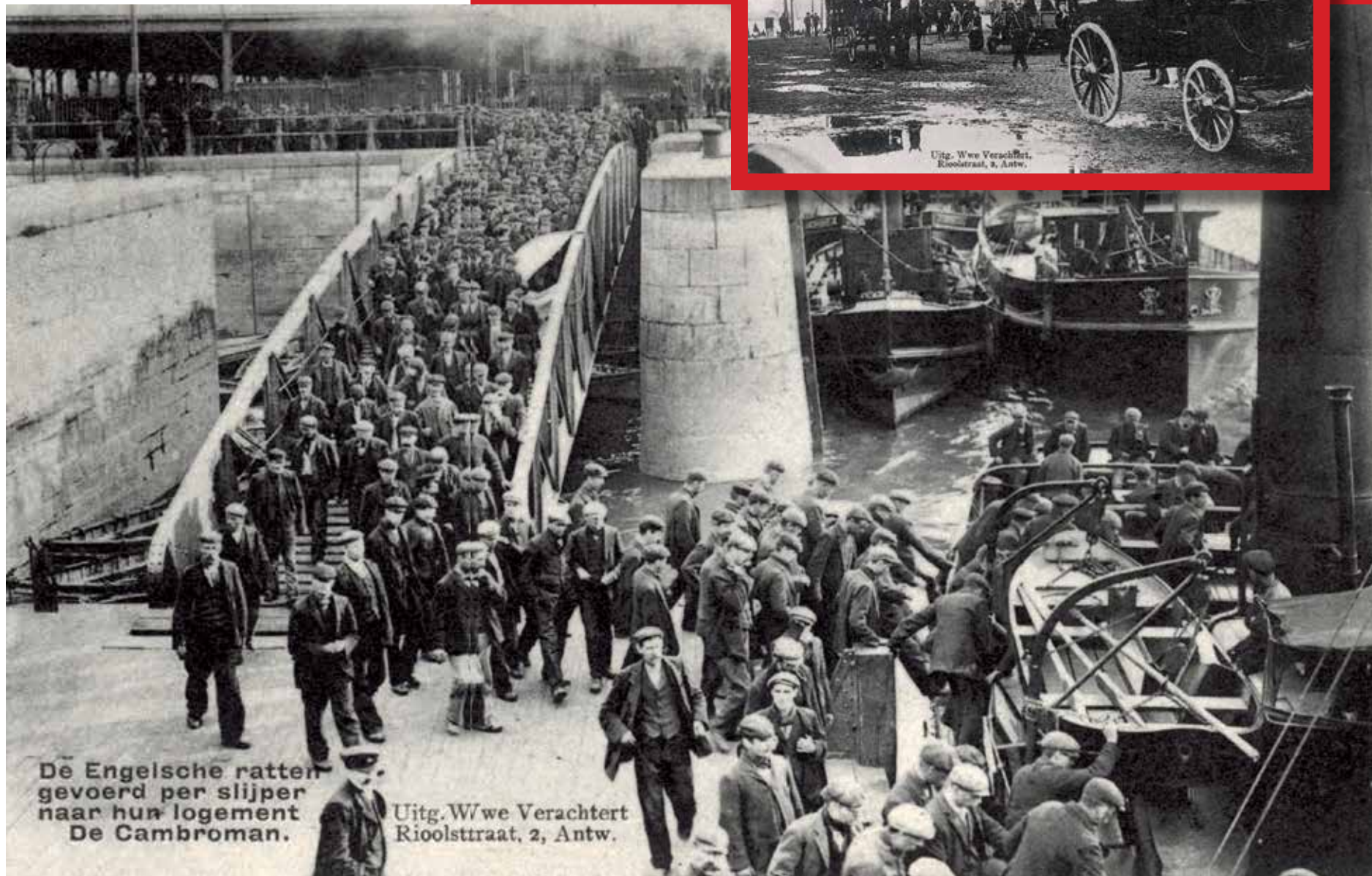
Ivan Victor
Voorzitter BTB

1907

Lock-out in de Antwerpse haven

Arthur Wieme is een tevreden man. Het is juni 1907 en zijn havenarbeidersbond Willen is Kunnen maakt zich klaar voor een eerste grote confrontatie met de havenbazen. Wie had dat durven voorspellen, toen Wieme, een cafébaas aan de Antwerpse dokken, drie jaar daarvoor, in januari 1904, besloot om nog maar eens een poging te wagen om een socialistische dokwerkersbond te stichten. 'Nog maar eens', want het aantal keren dat een vakbond is gekomen en gegaan de voorbije twintig jaar kan hij al niet meer op één hand tellen. De stichtingsvergadering wordt bijeengeroepen in een bescheiden kroeg aan de Antwerpse dokken, maar die volstaat ruim, want er dagen maar tien arbeiders op, van wie er zich na enkele bevlogen toespraken zegge en schrijve zeven inschrijven bij de nieuwe vakbond. Zeven. Op twintigduizend dokwerkers. Het is beter dan niets, maar toch.

Het wordt pas echt een probleem als een half jaar later het ledental nog steeds op zeven staat. Arthur Wieme gaat advies vragen bij Jan Bartels van de dan al machtige Antwerpse diamantbond. Bartels geeft hem de raad om neutraal te blijven, niet te veel ideologie, maar vooral werken aan de directe en praktische noden van de dokwerkers. Zo gezegd, zo gedaan, Bartels zelf neemt de teugels in handen als voorzitter en Willen is Kunnen ziet zijn ledental stijgen tot enkele honderdtallen. Maar daarna blijft de vakbond twee jaar lang ter plaatse trappelen. In 1906 lanceert de Belgische Werkliedenpartij een campagne om haar



Engelse 'ratten' in de haven van Antwerpen tijdens de staking van 1907. (Amsab-ISG, Gent)



vakbondspoot nieuw leven in te blazen. Onder impuls van Jan Chapelle, een kleurrijk figuur uit de Antwerpse socialistische beweging, beslist Wieme om mee op de kar te springen. Daar is voorzitter Bartels het uiteraard niet mee eens, maar hij wordt weggestemd op een woelige ledenvergadering in december 1906 en vervangen door Chapelle. De aansluiting bij de partij betekent voor Willen is Kunnen de doorbraak. Op enkele maanden tijd stijgt het ledental tot meer dan vierduizend. Chapelle maakt zich de borst nat, hij is klaar voor de strijd.

De nood is dan ook hoog onder de Antwerpse dokwerkers. We kunnen ons vandaag nog maar moeilijk voorstellen in welke ellendige omstandigheden ze toen werkten. Havenarbeid wordt gekenmerkt door een systeem van losse arbeid, waarbij arbeiders telkens voor maar één dag worden aangeworven. Ze verzamelen in de herbergen van de foremen (voormannen), op de Luien Hoek – tegenover het huidige MAS –, of aan de magazijnen van de naties. Er zijn veel misbruiken: foremen laten zich vergoeden voor een aanwerving of geven de job aan de dokwerkers die het meest verteren in hun herbergen. Het is een brutaal bestaan: de aanwerving gebeurt willekeurig, zij die het hardst kunnen lopen om het eerst erbij te zijn of hun vuisten gebruiken om zich naar voren te wurmen, halen het. De dokwerkers vormen een los arbeiderscontingent, meestal ongeschoold, versterkt door werkzoekenden uit de omliggende plattelandsgemeenten die zich met de trein of de buurttram komen aanbieden in de haven. Onvermijdelijk gevolg: totale concurrentie en dus extreem lage lonen.

In juni 1907 gaat Willen is Kunnen de confrontatie aan. Jan Chapelle speelt het sluw – dat moet ook wel met slechts vierduizend leden, minder dan een kwart van de dokwerkers. Eerst houdt hij een zogeheten enquête over de looneisen – uiteraard goedgekeurd door de betrokken arbeiders – die het zaad van de opstandigheid in hun geesten plant. Dan neemt Chapelle de strategische beslissing om niet algemeen te staken, maar enkel per beroepsgroep, te beginnen met de graanmannen. De nog werkende arbeiders kunnen zo de stakende makkers met een bijdrage steunen. Op die manier wordt ook de solidariteit onder de patroons voortdurend onder druk gezet, doordat telkens maar enkelen onder hen tegelijk worden geraakt.

Op zondag 16 juni 1907 is er een manifestatie van havenarbeiders, daarop starten de tweeduizend graanmannen de strijd. Ze weigeren graan te lossen. Na enkele dagen begint het graan in de scheepsruimen te vergaan. Mee onder druk van de Antwerpse horeca geven enkele patroons toe en betalen ze de geëiste tarieven. De eerste veldslag is gewonnen. Gesterkt door de succesvolle staking van de graanmannen, lanceert Chapelle meteen een tweede eis voor volledige ploegen. Stouwers laten zich immers vaak betalen voor volledige ploegen, maar laten het werk doen met twee, drie of vier man te weinig en steken het resterende geld zelf op zak.

Maar deze keer rollen de patroons met de spierballen. De Fédération Maritime beslist om massaal stakingbrekers in te zetten. Het schip Cambroman brengt honderden Engelse ‘ratten’ naar de Antwerpse haven, ondanks dat Chapelle en Schonkeren van de Antwerpse Zeemansbond naar Londen reizen om ter plaatse de arbeiders op andere gedachten te brengen. De toestand wordt zeer gespannen. De Antwerpse burgemeester roept op 8 augustus een verzoeningsvergadering samen. Na enkele

pogingen stemt Willen is Kunnen in met een compromis, als de ratten maar uit Antwerpen vertrekken. Intussen is het aantal Engelse en Duitse stakingbrekers opgelopen tot 2800, die aan het werk zijn op 119 schepen. De patroons roepen een algemene lock-out uit: onvoorwaardelijk alle eisen laten vallen of geen werk meer aan de dokken. De staking duurt voort en wordt zeer grimmig: de verhuiswagens waarmee de Engelse ratten van en naar de Cambroman worden gevoerd, worden voortdurend aangevallen en met stenen bekogeld, de politie opent het vuur, houtstapels vliegen in brand, betogingen trekken door de Antwerpse straten. Het mag allemaal niet baten: ondanks de grote sommen steun die de socialistische beweging vanuit het hele land aan de stakende Antwerpse dokwerkers geeft – de Gentse dokwerkers sturen op een bepaald ogenblik zelfs een varken –, moet Willen is Kunnen na maar liefst acht lange weken het bijltje erbij neergooien. De kas is leeg, de patroons blijven maar de hoge lonen betalen van de ratten. Na een nieuw verzoeningsvoorstel van de burgemeester, roept Willen is Kunnen met de dood in het hart de leden bijeen en vraagt hen de strijd te staken en het werk te hervatten. Op 14 oktober 1907 begint een door de burgemeester voorgestelde hervormingscommissie haar werk. De arbeiders verwerven enkele bescheiden voordelen in de volgende maanden, maar algemeen gezien is de strijd verloren.

Toch is de strijd van 1907 achteraf bekeken een kantelmoment. De patroons spelen het spel ongewoon hard, ze willen namelijk niet enkel de staking breken, eigenlijk viseren ze Willen is Kunnen zelf. Zo was het ook in 1899 gegaan, toen ze ook de Kruiskensbond kapot hadden gekregen door een lock-out met Engelse stakingbrekers. De Antwerpse scheepvaartfederatie heeft afgesproken met haar Engelse en Duitse aandeelhouders dat ze geen vakbonden zouden toestaan in de Europese havens. De wekenlange inzet van grotendeels onbekwame stakingbrekers heeft pakken geld gekost, maar het doel heiligt de middelen: breek de vakbond. En toch, wat niemand voor mogelijk houdt, gebeurt: Willen is Kunnen gaat niet ten onder. De vakbond likt zijn wonden. Natuurlijk, hij verliest leden. Maar Wieme en Chapelle nemen, met de steun van een intussen goed gestructureerde Antwerpse socialistische beweging, de teugels stevig in handen. Ze zetten een bodensysteem op om het lidgeld te innen, laten onleefbaar kleine afdelingen fusioneren en houden de bond recht. Voor het eerst in twintig jaar heeft een socialistische dokwerkersbond een staking overleefd. Voortaan zullen de patroons aan de Antwerpse haven rekening moeten houden met een duurzame, strijdbare tegenstander.

1913

Stichting van de Centrale

In de haven van Antwerpen zijn over het algemeen twee grote beroepsgroepen te onderscheiden: zij die aan boord van de schepen werken – de dekmatrozen, officieren, stokers, machinisten ... – en zij die aan de havens werken en de schepen laden en lossen. De dokwerkers zijn kort voor de Eerste Wereldoorlog de grootste groep, al is hun omvang moeilijk te schatten, wellicht twaalf à vijftienduizend. In Antwerpen zijn ze vertegenwoordigd in een aantal gekleurde bonden, waarvan de socialistische Willen is Kunnen onder leiding van Jan Chapelle veruit de grootste is. Van nature zijn de dokwerkers gebonden aan een bepaalde haven, maar ook in Gent bestaat een sterke dokwerkersbond en in Oostende en Nieuwpoort zijn er kleinere kernen.

De zeelieden zijn minder gebonden aan een bepaalde haven, ze zijn eerder nationaal en zelfs internationaal georiënteerd. Heel wat schepen onder Belgische vlag hebben bemanningen van buitenlandse origine, en omgekeerd dienen nogal wat Belgische zeelieden op schepen van buitenlandse rederijen. Hun aantal is moeilijk te schatten, voorzichtige ramingen houden het op ongeveer vijfduizend man personeel op de Belgische koopvaardijvloot rond 1910. De zeelieden zijn moeilijk te verenigen, omdat ze het grootste deel van de tijd op zee zijn en dus onbereikbaar – de radiotelegrafie aan boord wordt pas na de Eerste Wereldoorlog verplicht. Toch zijn de socialisten er in 1907 in geslaagd een min of meer duurzame Belgische Zeemansbond op te richten, onder leiding van Christ Mahlman van de Antwerpse vakbeweging. De hoofdzetel is in de Antwerpse haven, maar er zijn ook kleinere kernen aan de havens van Gent en Oostende, al sluiten de zeelieden hier nauw aan bij de dokwerkersbonden.

Nogal wat beroepsgroepen die later tot de BTB behoren, zijn in 1910 nog niet verenigd, of althans niet in leefbare organisaties. Onder de vissers en de binnenschippers, maar ook onder de zogenaamde officieren, komt pas na de Eerste Wereldoorlog een duurzame vakbond tot stand. Rond 1910 worden wel intensieve pogingen gedaan om een vakbondswerking uit de grond te stampen bij de zogeheten voerlieden, ook wel transportwerkers te lande genaamd. Dat is een zeer heterogene groep: die omvat de voerlieden van de karren waarmee de grote industriële ondernemingen grondstoffen en producten vervoeren, maar ook brouwersgasten die tonnen bier naar de cafés rijden, koetsiers die aan de stations reizigers opwachten, ja zelfs – in dit tijdperk van prille motorisering – de chauffeurs-mecaniciens met hun

Voor de oprichting van de BTB-nationaal in 1913 bestonden her en der al lokale transportafdelingen. Vlag voor het 10-jarig bestaan van de Transportarbeidersbond van Oostende. (BTB, Antwerpen)





Vlag van de Transportarbeiders van Antwerpen.
(BTB, Antwerpen)

Vlag van de Union Belge des Ouvriers du Transport.
(BTB, Antwerpen)

chique kostuums die de grote, logge automobielen van hun meester besturen. Ook het trampersoneel, de wattmen (bestuurders) en de controleurs worden in principe tot de transportwerkers te lande gerekend. Het aantal van die diverse beroepsgroepen schatten, is onbegonnen werk.

Op nogal wat plaatsen in het land worden pogingen gedaan om de voerlieden te verenigen; er zijn in 1911 kernen in nagenoeg alle industriële steden, onder meer in Brussel, Luik, Seraing, La Louvière, Antwerpen en Gent. Maar omdat leefbaarheid een groot probleem is, nemen de voerlui het initiatief voor een nationale vakorganisatie. Ze richten eind 1911 de Centrale Bond van Transportarbeiders te Land op, die duizend leden beweert te verenigen. Nog in 1911 realiseert Christ Mahlman bij de Zeemansbond het ondenkbare: een staking onder de zeelieden. De reders doen enkele kleine toegevingen op het vlak van lonen en werktijden. Voortaan staat de Zeemansbond uitdrukkelijk op de kaart in de Belgische koopvaardijsector. Het legt de bond geen windeieren: het ledental stijgt van enkele honderden naar bijna tweeduizend. Mahlman kan aan de slag als vaste secretaris.

Dit is dus de situatie in 1912 in de Belgische transportsector: naast enkele kleine kernen – bijvoorbeeld van de treinmachinisten – zijn er drie grote bonden: de Zeemansbond, Willen is Kunnen en de Centrale van Transportarbeiders te Land. Elk van die drie bonden is groot genoeg om leefbaar te zijn. Willen is Kunnen bijvoorbeeld heeft op dat ogenblik al zeven mensen in dienst en is volop bezig een duurzame ledenadministratie uit te bouwen. Maar waarom nemen die bonden dan het initiatief om te fusioneren tot één centrale vakbond? Waarom de bestaande structuren doen verdwijnen en de last op zich nemen om voortaan aan pakweg een Gentse dokwerker uit te leggen dat hij moet staken om de problemen van een Brusselse koetsbestuurder op te lossen? Om

dat te begrijpen, moeten we de bredere context van het Belgische syndicalisme erbij nemen en komen we merkwaardig genoeg terecht bij Camille Huysmans.

In het begin van de 20e eeuw is Huysmans een prille dertiger, even energiek als ambitieus. Hij is vanuit Limburg naar Brussel gekomen om voor de Belgische socialistische beweging te werken. In 1905 wordt hij aangeduid als secretaris van de Tweede Internationale. Daar komt hij in contact met alle mogelijke vormen van socialistische activiteit over de hele wereld. Al snel geraakt hij onder de indruk van de manier waarop het Duitse vakbondswezen georganiseerd is. Dat is, kort gesteld, zoals Huysmans het daarna ook in België probeert te verkopen, het verschil tussen een federatie en een centrale. Een federatie is een losse vorm van vereniging, waarbij verschillende organisaties weliswaar afspreken om samen te werken, maar elk hun eigen statuten, secretarissen, tijdschrift en kas behouden. Zo gebeurt het dat in een en dezelfde fabriek twee of zelfs drie, vier vakbonden afzonderlijke en verschillende afspraken maken met de patroon – of dat het enige vrijwillige vakbondslid dat zich met de centen bezighoudt er vandoor gaat met de vakbondskas. Een centrale daarentegen is, zoals de naam al suggereert, een strakke gecentraliseerde vorm van vereniging, waarbij de deelnemende groepen als organisatie oplossen en opgaan in één gezamenlijke structuur. In een centrale zijn er maar één statuut, één secretariaat, één tijdschrift, en de bijdragen van alle groepen worden gecontroleerd. Idealiter worden centrales niet per beroepsgroep, maar per economische sector georganiseerd, zodat op elke werkvloer telkens maar één vakbond de strijd voert. Op die manier, zo betoogt Huysmans en met hem de hele Belgische Werkliedenpartij en haar Syndikale Kommissie, wordt het individualistische beroepsprofiel overstegen en kunnen de arbeiders als een klasse de strijd aangaan met het kapitalistische systeem. Vanaf 1905 probeert Huysmans de Belgische vakbonden ervan te overtuigen om over te gaan van een federale vorm naar een centrale structuur. Een officiële oproep van de Syndikale Kommissie in 1909 steunt hem daarin. Uiteraard aarzelen de grote bestaande vakbonden om hun belangen zomaar over te hevelen, maar de kleine spelers, die moeite hebben om te overleven, hebben er wel oren naar.

Of die bredere context speelt in het hoofd van Christ Mahlman, als hij begin 1913 de dokwerkersbond en de transportarbeidersbond aanschrijft met het voorstel om te fusioneren met zijn zeeliedenbond, weten we niet. Feit is dat zijn vraag positief beantwoord wordt en dat de Belgische dokwerkers, zeelieden en voerlieden vanaf dat ogenblik samenwerken in een structuur die de hele Belgische transportsector moet overkoepelen. Zoals je kan verwachten, is het begin aarzelend. Op 11 mei 1913 komen vertegenwoordigers van de drie bonden voor het eerst samen in Brussel. Na nog een bijeenkomst in juni wordt beslist om op 6 juli 1913 in Gent het stichtingscongres te organiseren van wat kortweg Belgische Transportarbeidersbond zal heten. Dan nog treedt de nieuwe bond niet meteen in werking. Er zijn centen mee gemoeid en op het stichtingscongres wordt vooral afgesproken wie wat zal betalen en hoe het bestuur samengesteld zal worden. Er zijn elf vakbondsgroepen aanwezig, maar ze zijn niet allemaal in staat om op dat ogenblik bijdragen te leveren. Ze spreken af dat ze voorlopig met een schaal van drie soorten bijdragen zullen werken, tot alle groepen de gelegenheid hebben gehad



Vissers in een 1 meistoet in Oostende, jaren 1930. (Amsab-ISG, Gent)

om de ledenbijdragen te harmoniseren. Voor het bestuur wordt afgesproken om met provinciale gewesten te werken. Maar het overwicht van Antwerpen is enorm, zesduizend van de minder dan achtduizend leden van de nieuwe centrale komen uit dat gewest. Als de BTB op 1 oktober 1913 officieel van start gaat, komen twee van de drie vaste secretarissen uit de Antwerpse haven: Arthur Wieme van de dokwerkersbond en Christ Mahlman van de zeemansbond. De derde post is vacant, omdat de oude transportarbeidersbond te land niet meteen een geschikte kandidaat vindt.

Maar de Belgische Transportarbeidersbond is een feit. De nieuwe centrale gaat enthousiast aan de slag. In december neemt ze deel aan het jaarlijks congres van de Syndikale Kommissie van de Belgische Werkliedenpartij. Daarmee bevestigt de BTB meteen dat hij zich ziet als onderdeel van de socialistische beweging. Mahlman neemt zijn intrek in een lokaal bij de redactie van *De Werker*, op dat ogenblik het blad van de Antwerpse socialistische beweging, en begint met de voorbereiding van een eigen blad. Dat verschijnt begin 1914 voor het eerst, onder de titel *De Transportarbeider*. In dat eerste werkingsjaar zoekt de BTB naar uitbreiding. Zowat overal in het land, vooral in het Franstalige zuiden, probeert de bond om nieuwe afdelingen op te richten, zoals in Jemappes, of in elk geval om bestaande groepen van dokwerkers, zeemannen en voerlieden samen te voegen, zoals in Gent. Van het vakbondsblad wordt een Franstalige editie op 750 exemplaren verspreid. In Brussel komt het in januari 1914 al meteen tot een conflict met de Metaalbewerkerbond.



Dokwerkers in een 1 meistoet in Oostende in de jaren 1930. Foto: Emile Michaël (Amsab-ISG, Gent)

De chauffeurs van de Brusselse Compagnie Autos-Taxis roepen een staking uit en willen zich bij die bond aansluiten. Prompt reageert de Brusselse BTB-afdeling: ze deelt manifesten uit waarin ze de stakers oproept om zich bij de BTB aan te sluiten. De metallo's onthalen die actie uiteraard niet op applaus en de Syndikale Kommissie moet tussenbeide komen. In april wijst ze de chauffeurs inderdaad toe aan de BTB, maar heel wat van hen hebben ondertussen gedegouteerd de vakbond verlaten. Ook bij de schippers wordt er werk gemaakt van uitbreiding: de BTB overtuigt een kleine, prille vereniging van zetschippers in Antwerpen om erbij te komen. In de zomer van 1914 moet de jonge centrale echter een mokerslag incasseren: vaste secretaris Mahlman wordt veroordeeld tot een gevangenisstraf van 18 maanden wegens vakbondsacties die hij twee jaar eerder voor de Zeemansbond gevoerd had.

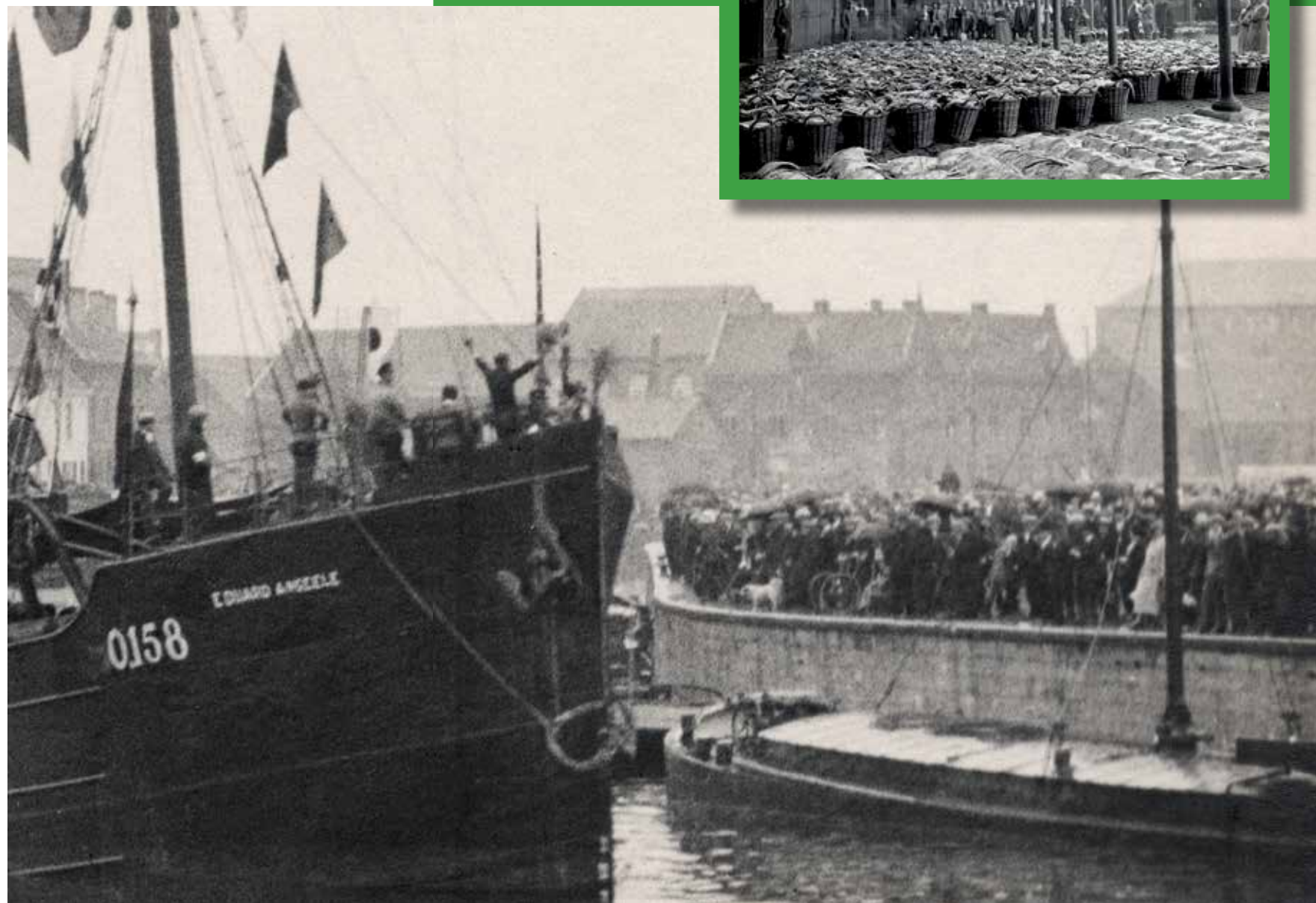
Gelukkig maar – als we dat tenminste zo mogen uitdrukken – volgt in augustus een nog grotere mokerslag. Het Duitse leger steekt de grens met België over en de Grote Oorlog begint. De Eerste Wereldoorlog zal – behalve de celstraf van Mahlman uitwissen – de jonge centrale vier jaar lamleggen. Als in 1918 de secretarissen moeizaam de eerste vergaderingen opnieuw bijeenroepen, kunnen ze enkel vaststellen dat ze van nul moeten herbeginnen. Het zou een nieuwe, maar ook een heel andere geschiedenis worden.

1921

De Rode Vloot in Oostende

De kogels fluiten hem rond de oren, letterlijk. Ze vliegen rond de stuurhut, dringen door de wanden. In een ooghoek ziet kapitein Blondé een van zijn matrozen neerzijgen, maar opgeven, ho nee, dat nooit. Vastberaden stuurt hij zijn vissersboot, de Belgische O 130 Raymond, op de Duitse U-boot af die wanhopig het ene na het andere salvo afvuurt. Op ramkoers, erop vertrouwend dat zijn stevige sloep minder kwetsbaar is dan de duikboot. Uiteindelijk kiezen de Duitsers eieren voor hun geld en gaan ze er vandoor. Daarop wendt Blondé de steven naar het stoomschip ss Morwenna, dat hij te hulp is gekomen en dat al aan het zinken is. De Oostendse bemanning redt meer dan dertig bemanningsleden en brengt hen veilig terug naar de Britse kust.

Arseen Blondé, zeebonk, koppige West-Vlaming en vakbondsman. Blondé is al een ervaren en gewaardeerd visser als hij in 1914 voor het oorlogsgeweld vlucht naar Engeland. Daar ziet hij de vakbonden aan het werk, er wordt gestaakt (en gewonnen!), er wordt een Union of Seamen opgericht. Blondé is de woordvoerder ervan. Dat is hij ook nog na de oorlog, terug in Oostende, als hij als kapitein weigert om uit te varen op een moment dat de zeelieden in staking zijn. Resultaat: ontslag, kapitein af. Wat nu gedaan? De Oostendse Zeemansbond herinnert zich dat ze een kameraad in Gent hebben die erg begaan is met het lot van de Belgische vissers. 'Vader' Edward Anseele, die in Gent een socialistisch economisch imperium leidt, had al eerder een ballonnetje opgelaten: als de reders niet willen toegeven, waarom dan geen eigen rederij oprichten? Arseen Blondé trekt met een vakbondsdelegatie naar Anseele in Gent en de zaak wordt



Boot O 158 Edward Anseele van de Rode Vloot in de haven van Oostende. (Amsab-ISG, Gent)

Visvangst van de Rode Vloot in de vismijn van Oostende. Door haar vorm in de volksmond 'de cirque' genoemd. Foto: Jules Behey (Amsab-ISG, Gent)





Affiche van de Rode Vloot. (Stad Gent, Zwarte Doos, Stadsarchief)

beklonken. In 1921 gaat een nieuwe vennootschap van start, de nv Oostendse Reederij. Anseele gaat voluit voor het project, koopt twee treilers die in september 1921 door duizenden Oostendenaars feestelijk worden onthaald, en haalt er meteen nog drie bij, zodat de nieuwe onderneming in haar eerste werkingsjaar al over vijf schepen beschikt. De Rode Vloot is een feit.

Het blijft natuurlijk een gedurfde onderneming, een socialistische vakbond die de patroons op eigen terrein gaat beconcurreren, maar de Rode Vloot wordt een overweldigend commercieel succes. Tegen 1926 is ze met bijna twintig schepen in de vaart en werk voor meer dan driehonderd mensen zelfs een van de grotere rederijen. Ter vergelijking: in Oostende zijn er op dat ogenblik minder dan duizend

vissers op een bevolking van bijna vijftigduizend. De Zeemansbond, die de touwtjes stevig in handen heeft bij de nieuwe rederij, gebruikt zijn positie om een sociale aardverschuiving teweeg te brengen in de Belgische visserij. De werknemers van de Rode Vloot krijgen als eersten een verzekering tegen arbeidsongevallen, volwaardige voeding aan boord, (veel) hogere lonen ... Vissers staan letterlijk aan te schuiven om te mogen werken 'voor den bond', zodat de Rode Vloot de andere rederijen dwingt om gelijkaardige voordelen aan te bieden.

Na enkele jaren komen de rederijen langzaam maar zeker over de brug. Ze richten een gemeenschappelijke verzekeringskas op, een toeleveringsbedrijf, een verkoopcoöperatie. Anseele begint stilaan te dromen: de Rode Vloot moet vis brengen op het menu van elk Belgisch arbeidersgezin en zo de levenskwaliteit van de hele bevolking optillen – een wereld van gezonde, blozende arbeiderskinderen, gevoed met het brood van Vooruit en de vis van de Rode Vloot. Maar het loopt anders af: in 1929 crashen de beurzen en wordt de wereld ondergedompeld in de Grote Depressie. Ook de Bank van de Arbeid, een van de geldschietters van de Rode Vloot, gaat in 1934 failliet. De rederij houdt in de jaren 1930 voorlopig nog het hoofd boven water, maar slechts met de grootst mogelijke moeite. Ze moet een groot deel van de vloot verkopen en de Zeemansbond verliest de controle over het visserijbedrijf. Na de Tweede Wereldoorlog is de situatie allerm minst verbeterd. De stoomvaartuigen die in 1920 nog het technologische neusje van de zalm waren en toen de zeilschepen verdrongen, zijn op hun beurt hopeloos voorbijgestoken door visserssloepen met dieselmotoren. Er is geen geld om de vloot te vernieuwen en in 1951 legt de Oostendse Reederij de boeken neer.

Voor de Zeemansbond maakt het op dat ogenblik niet veel verschil meer uit: de rederij, die al bijna twintig jaar commercieel aan het worstelen was, kan al lang niet meer als een rode vloot bestempeld worden. En eigenlijk doet het er niet veel meer toe, de vakbondstrijd heeft zich toch al een hele tijd verplaatst naar de groene onderhandelingstafel. Vanaf 1945 wordt het stelsel van sociale zekerheid langzaam maar zeker uitgebreid naar de vissers en zeelieden: ze krijgen bestaanszekerheid, een ongevallenverzekering, pensioenen, een arbeidsduurregeling ...

Intussen wordt de vis van steeds verder aangevoerd. De Belgische visserij kwijnt langzaam weg, ook al wordt er technologisch vernieuwd door de invoering van dieselmotoren, kunstvezelnetten ... Als de IJslandvaart vanaf de jaren 1950 verdwijnt, moet Oostende de eer van grootste Belgische vissershaven aan Zeebrugge laten. Veel blijft er niet meer over: tegenover meer dan 2000 Belgische vissers in de jaren 1930, zijn er in 1955 nog 1800 en in 1980 nog 900. Het aantal vissersboten daalt tussen 1955 en 2010 van meer dan 400 tot minder dan 100.

In maart 1952 krijgt de O 148 Captain Arsène Blondé – inmiddels verkocht aan een Duitse rederij en varend onder de nieuwe naam Thor – tijdens een vispartij in het hoge noorden te kampen met *black frost*, ijsafzetting op de bovenbouw. Het schip houdt het niet, kapseist en zinkt. R.I.P. Rode Vloot, 1921-1951, maar de verworven sociale voordelen blijven bestaan.

1936

De algemene staking

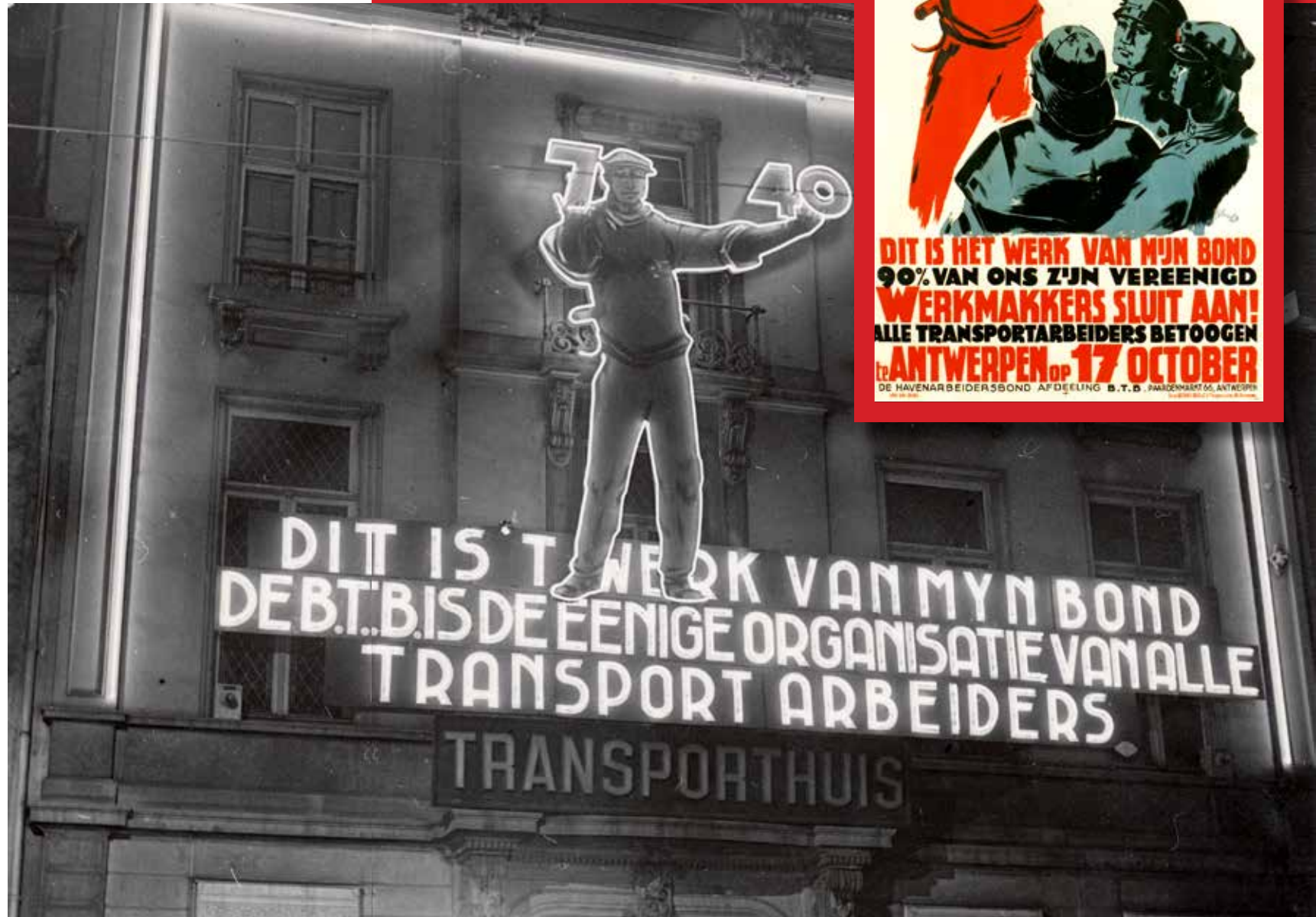
Na de Eerste Wereldoorlog groeit Antwerpen in enkele jaren tijd uit tot een van de grootste havens wereldwijd. Vanuit de stad richting noorden worden verschillende nieuwe dokken aan de haven toegevoegd, waaronder in 1928 het reusachtige Hanzadok, vanop de noordelijke Schelde rechtstreeks bereikbaar via de naar toenmalige normen enorme Kruisschanssluis. Ook de vakbonden groeien exponentieel. Bij het uitbreken van de oorlog telde BTB minder dan 5000 leden, eind 1919 is dat aantal al gestegen tot 25.000. Dat is een rechtstreeks gevolg van de regeringsbeslissing om de vakbonden te erkennen als werkloosheidskassen. Daardoor sluiten nieuwe leden zich massaal aan. De rode vakbond heerst aan de Antwerpse haven. Bij een telling in 1919 blijkt dat de BTB driemaal meer leden heeft onder de havenarbeiders dan de christelijke bond. Die klaagt voortdurend over 'rood of geen brood', over voormannen en stouwers die door overrijverige socialistische dokwerkers onder druk worden gezet om christelijk gesyndikeerde arbeiders uit de ploegen te weren.

Onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog is er een groot arbeidstekort aan de Antwerpse haven. De dokwerkers gaan voortdurend in staking en krijgen meestal hun zin. Dat verklaart mee dat de werkgevers bereid zijn om in 1919 mee te stappen in een van de eerste paritaire comités, het Nationaal Comité der Haven van Antwerpen. Ondanks het aanvankelijke wantrouwen van zowel vakbonden als werkgevers, blijkt het overlegcomité goed te werken. De havenarbeiders verwerven al snel enkele fikse loonsverhogingen en in 1923 wordt hun basisloon gekoppeld aan de index.

Als in de zomer van 1928 drie dokkers met de 'velo' langs de schepen rijden en overall het werkvolk toeroepen om het werk stil te leggen, 'aangezien de stouwers een verhoging van het loon weigeren te betalen', doen de dokwerkers dat zowaar nog ook. De wilde staking brengt

Het Transporthuis van de BTB in Antwerpen met propaganda voor de 7 uren-dag en de 40 urenweek, 16 oktober 1937. Foto: Louis Van Cauwenbergh (Amsab-ISG, Gent).

Affiche met een oproep voor de betoging van de havenarbeidersbond van Antwerpen in 1936. (Amsab-ISG, Gent)



de BTB zwaar in verlegenheid in het Nationaal Comité. Bovendien blijken de drie olijke fietsers leden van de plaatselijke communistische cel te zijn. De vakbond is echter nog niet diep genoeg weggezakt in het pluche van de onderhandelingszetels om te beseffen dat een indexering alleen niet volstaat. Er is te veel onzekerheid in het leven van de dokwerker. Iedereen kan dokwerker spelen, het lukt maar vier, soms zelfs maar drie keer per week om een taak te krijgen, de uitbetaling in de herbergen geeft aanleiding tot geknoei en misbruik ... 'Wie zal durven ontkennen dat bestendige onzekerheid werk te vinden, bestendig tekort hebben voor vrouw en kroost, tot bitterheid stemt? Waar honger heerst, spreekt men niet over eerbiediging van een aangegane overeenkomst! Honger redeneert niet!' Na vier dagen, tijdens de meeting van 21 juni, krijgt de BTB de staking opnieuw stevig in handen. Met de hulp van de provinciegouverneur kan ze drie weken later beëindigd worden, maar niet zonder stevige toegevingen. Dokwerkers moeten zich voortaan inschrijven en kunnen geen werk meer krijgen zonder een loonboekje voor te leggen. Daarin staat voortaan hun statuut vermeld: A voor regelmatig werkende dokwerkers – die krijgen voorrang – en B voor gelegenheidswerkers. De havenarbeider heeft een eerste stap gezet naar erkenning, en vandaar naar bestaanszekerheid.

Toch is de strijd niet beslist, nog lang niet. Al snel blijkt dat de werkgevers zich nauwelijks storen aan het loonboekje en willekeurig de goedkoopste arbeiders blijven aanwerven. Bovendien crashen de beurzen een jaar later. Er breken zwarte jaren van economische depressie aan, wat zich onder meer in de Antwerpse haven vertaalt in massale werkloosheid. Al in de goede jaren ervoor haalde een dokwerker gemiddeld amper vier werkdagen per week, velen zelfs met moeite drie. Nu stijgt de werkloosheid in de Antwerpse haven van drieduizend in 1930 tot achtduizend in 1933. In zulke omstandigheden zitten werkgevers in een zetel en hebben vakbonden niets in te brengen.

Terwijl de haven van Gent wel een erkenning voor dokwerkers kan afdwingen, blijft men in Antwerpen voortdurend arbeiders zonder loonboek aanwerven. Tot overmaat van ramp daalt de index, waarop de ene loonsverlaging na de andere volgt. De BTB kan niet anders dan proberen de achterban te sussen, met een ongerust oog op de communistische rivalen: 'Tucht en nog eens tucht moet het ordewoord zijn. Zich niet laten meeslepen door het gestook van enige onverantwoordelijke heethoofden.'

Toch kookt het potje in 1936 over en krijgt de staking van 1928 een onverwacht vervolg. In zekere zin is het de BTB zelf die de aanleiding creëert. In mei 1936, bij de voorbereiding van de parlementsverkiezingen, is er een confrontatie tussen een socialistische en een extreemrechtse plakploeg. Er vallen schoten en twee socialisten, Albert Pot en Theofiel Grijp, blijven dood achter. Grijp is een militant van de BTB. Op 26 mei roept de transportbond een 24 urenstaking uit in de Antwerpse haven, als teken van rouw. Het is de eerste staking in de haven in vele jaren. Is het toeval dat een week later de bom barst, als enkele ontevreden dokwerkers weigeren aan de slag te gaan? De BTB roept op tot kalmte, maar wordt volkomen overrompeld. De volgende ochtend, op 3 juni 1936, staan duizenden stakende dokwerkers verzameld voor de deuren van het BTB-gebouw op de Paardenmarkt. Net als in 1928 handelt

de vakbond snel en kordaat. Het Sportpaleis wordt opgevorderd en diezelfde avond horen tienduizend stakers BTB-leider Frans Daems verklaren 'dat hij het anders had gewild', maar dat hij toch de staking zal erkennen.

De Antwerpse haven gaat dus plat. De eisen zijn minder dan in 1928 gericht op loonsverhoging, maar gaan vooral over bescherming tegen misbruik en werkloosheid: aanwervingen op vaste plaatsen, enkel arbeid voor erkende havenarbeiders, vastleggen van de omvang van de haven, volledige ploegen van dertien man ... De werkgevers zijn niet bepaald onder de indruk, gezien het arbeidsoverschot in de nog heersende crisis. Ze weigeren elk gesprek en eisen onmiddellijke werkhervatting. Maar de BTB is zelfzeker en staat pal achter zijn eisen: het moet maar eens gedaan zijn met de jarenlange misbruiken door de werkgevers.

Halfweg 1936 is de politieke en sociale toestand in België bijzonder gespannen. Na jaren van economische crisis en werkloosheid rukken extreemrechts en extreemlinks op, op straat, maar sinds de verkiezingen van mei 1936 ook in het parlement. Onmiddellijk na de verkiezingen treedt de regering-Van Zeeland af. De regeringsvorming belooft bijzonder lastig te worden. Als enkele dagen later, op 2 juni, een wilde staking uitbreekt in de Antwerpse haven – er wordt gefluisterd dat er communistische agitatie bij te pas komt – is dat onmiddellijk nieuws van nationaal belang. Op 9 juni slaat de havenstaking over naar de Luikse mijnwerkers en vandaar naar de rest van het land. Op 11 juni mislukt Van Zeeland in zijn regeringsformatie. Hij vraagt om zijn mandaat te mogen teruggeven, maar op 13 juni vormt hij dan toch een regering met daarin zes socialistische ministers. Op 15 juni roepen de vakbonden de algemene staking uit. Twee dagen later roept de regering de eerste Nationale Arbeidsconferentie in de geschiedenis van het land samen. De eisen die de arbeiders op tafel leggen, zijn niet minder dan historisch: een nationaal minimumloon, de 40 urenweek, jaarlijks verlof, kinderbijslag. Pas nadat die eisen grotendeels zijn ingewilligd en de betrokken ministers de eerste wetsontwerpen hebben neergelegd, vanaf 22 juni 1936, neemt de staking langzaam een einde.

In de Antwerpse haven eindigt de staking al op 20 juni. De stakers aanvaarden die dag een niet-onaanzienlijke loonsverhoging. Een jaar later worden in de haven de 40 urenweek en de 7 uredag ingevoerd, als direct gevolg van de staking. Het stakingsjaar 1936 zal in de annalen bekend blijven als het jaar waarin een eerste stap wordt gezet op weg naar de latere sociale zekerheid.

1950

Omer Becu leidt de International Transport Workers' Federation

Becu zucht. Zijn hand blijft even hangen boven het papier. Hij heeft net een tekst geschreven voor het tijdschrift van zijn International Transport Workers' Federation (ITF), een verslag van een missie naar Afrika om de plaatselijke vakbonden van transportarbeiders te steunen. Het is een moeilijke reis geweest, de confrontatie met het racisme en het kolonialisme was schokkend en verbijsterend. De ITF wil graag de Afrikaanse vakbonden helpen, maar Becu maakt zich geen illusies en schrijft: 'That will not be an easy task, for the African has a natural distrust of the white man, born of long and unpleasant experience.'

Omer Becu is een onderwijzerszoon uit Oostende, die zeeman is geworden en dan een indrukwekkende carrière heeft gemaakt in het internationale vakbondswezen. Hij heeft in de jaren 1930 in Antwerpen meegewerkt aan de internationale vakbond van zeeofficieren en zich in de Tweede Wereldoorlog onderscheiden in de strijd tegen de nazi's door nauw samen te werken met de Amerikaanse geheime dienst – wat de Britse vakbond hem later bitter verwijt. Na de oorlog richt hij, samen met onder meer Louis Major, het ABVV op en stapt vervolgens in het ITF-bestuur. In 1950 wordt hij aangesteld als leider van de Internationale Transportarbeidersbond. Die bestuurt hij met ferme hand, tot hij in 1960 nog een stapje hoger zet om de grootste vakbondskoepel ter wereld te leiden, de International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU). Hoger is geen Belgische vakbondsleder ooit geraakt.

Sticker van de ITF.
(Amsab-ISG, Gent)





Internationale actiedag van de ITF in solidariteit met de Turkse werknemers van DHL op 12 december 2012. (Archief ITF)

Zijn Afrikaanse missie vindt plaats in 1957. Het is een antwoord op een ITF-resolutie uit 1954, die oproept om het kolonialisme te bestrijden. Daarvan moet Becu niet overtuigd worden, hij heeft een bittere afkeer van racistische discriminatie sinds hij als jonge zeeman op een vrachtschip op de Mississippi in New Orleans in 1920 gezien heeft hoe de zwarte dokwerkers worden behandeld: 'Ik heb geweten dat een zwarte havenarbeider bij het laden van graan spoorloos was verdwenen. Men mocht niet al te lang naar hem zoeken, want tijd kostte geld. Hij werd bij het lossen van de lading in Antwerpen in staat van ontbinding onder het graan ontdekt. In de eerste daaropvolgende dagen lustte ik geen brood.' Edo Fimmen, de tussenoerlogse ITF-leider en geestelijke vader van Becu, heeft jarenlang gehamerd op de nood aan een antikolonialistische strijd en die voorgesteld als een wereldwijd gevecht tegen het kapitalisme. In 1924 schrijft Fimmen: 'From moment to moment, the entrepreneurs can choose the weakest point in the international fighting front of the working class, and can concentrate their attack on this.' Het is de aanzet tot een strijd die tot vandaag voortduurt, al spreken we nu niet meer over apartheid en kolonialisme, maar over lageloonlanden en globalisering.

De strijd voor een beter leven voor de arbeiders in het Zuiden is maar een van de ITF-actiepunten in de jaren 1950. Een ander strijdpunt is het gebruik van de zogenaamde *flags of convenience*, de open scheepsregisters die landen als Panama en Liberia hanteren, waardoor reders uit rijke landen hun scheepsbemanningen kunnen rekruteren aan de voorwaarden van arme landen. In 1958, dus meer dan dertig jaar voor het spook van de uitvlagging ook in België toeslaat, voert de ITF daartegen al internationale actie. Het duidt aan hoezeer internationale vakbondswerking belangrijk is voor transportarbeiders. Meer dan eender welke andere sector is transport afhankelijk van wereldwijde netwerken en internationale markten. Het is een on-

vermijdelijke vaststelling in de 19e eeuw en ze geldt onverminderd in de 21e eeuw. Omer Becu is dan ook niet de enige BTB'er die in de ITF actief is, ook BTB-voorzitter Roger Dekeyzer zetelt in het ITF-bestuur. In feite is er geen sector in de BTB te vinden die niet actief meewerkt aan de vele substructuren, werkgroepen en commissies van de ITF, maar ook van de International Labour Organization.

Flashback naar mei 1896. John Wilson van de Engelse zeemansbond hoort van een dokwerkersstaking in Rotterdam en organiseert een solidariteitsactie. Het inspireert hem om de International Federation of Ship, Dock and River Workers op te richten, de directe voorloper van de ITF. Om leden te ronselen stuurt hij in juni een delegatie naar de Rotterdamse en Antwerpse havens. In Antwerpen worden de Engelsen enthousiast onthaald: er volgen vergaderingen en meetings en er trekt een manifestatie door de straten met massale opkomst. De politie is minder enthousiast en jaagt de Engelsen verbeten na. Ze slagen erin om enkele dagen uit de handen van de politie te blijven, een keer zelfs door van kleren te wisselen met enkele plaatselijke dokwerkers en met hun vrouwen aan de arm door het politiekordon te wandelen. Uiteindelijk wordt de delegatie opgepakt en het land uitgezet.

In augustus is er opnieuw een Engelse delegatie in Antwerpen, onder meer met de Londense dokwerkersleider Ben Tillett. De politie is waakzaam en pakt Tillett snel op. In de gevangenis loopt het fout. Als een agent tergend sigarenrook in Tilletts gezicht blaast, komt het antwoord snel in de vorm van een vuistslag. Die breekt niet alleen de sigaar, maar ook de neus van de politieagent. Het is niet verwonderlijk dat Tillett, terug in Londen, klaagt over mishandeling door de politie en verzorgd moet worden. Het leidt tot een officiële klacht van de Britse regering en een debat in het Belgisch parlement. Overigens was het de vakbond van diezelfde Tillett die zeven jaar eerder, in 1889, de Great London Dock Strike had georganiseerd, de eerste grote Londense havenstaking, die internationaal veel weerklank kreeg. Het leidde toen tot de oprichting van de Docker's Union in Londen, een voorbeeld dat snel werd nagevolgd in Antwerpen. In geen tijd waren er 1200 leden in vijf afdelingen en in november trok al een betoging van tweeduizend man naar de Grote Markt. De vereniging verdween echter snel weer. Ook de Antwerpse afdeling van de International Federation of Ship, Dock and River Workers dreigt in het najaar van 1896 langzaam weg te deemsteren, maar ze wordt het jaar erna heropgericht. Onder de naam Kruiskensbond organiseert die in 1899 de eerste grote havenstaking in Antwerpen. Hoewel de bond het jaar erna na een lock-out verdwijnt, geldt deze prille Antwerpse ITF-afdeling als de directe voorloper van de havenarbeidersbond.

Flash forward naar juni 2011. Op het BTB-kantoor in Antwerpen loopt een telefoon binnen. Ongewoon, want het is een feestdag. Het is Mac Urata, de secretaris van de ITF: dat Osanloo Mansour, de voorzitter van de Iraanse transportarbeidersbond, na vier jaar uit de gevangenis is vrijgelaten. En dat hij verder geen details wist, maar in elk geval de BTB wilde verwittigen, omdat ze Osanloo altijd zo sterk gesteund hadden: 'Thanks for all what BTB has done.' En dan klik, verbinding verbroken, en een BTB-secretaris die achterblijft, sprakeloos en emotioneel van de kaart van vreugde.

1972

Wet-Major op de havenarbeid

‘Oostende. Daar zijn we aan de zee. Daar hebben we de vissers en ... Major. Kent gij hem? Hier is hij: een pak zenuwen, verhelderd door een sympathiek aangezicht, in hoge mate wilskrachtig, met een overvloedige zwarte hardos, die alle tussenkomst van de kam afwijst, en waarover zich nooit een hoed of pet uitstrekt. Vlug in het denken, heeft hij de echte tong om zijn ideeën naar buiten te brengen. Hij is altijd aan het werk, hij verlaat een vergadering om naar een andere te lopen en hij verlaat deze tweede om de zaal gaan gereed te maken, waar hij 's avonds een voordracht zal houden. Hij eet als hij er de tijd voor vindt, hij is dol op fruit.’

Aldus een tijdgenoot, die – zoals velen – onder de indruk is van de jonge medewerker van de Oostendse Zeemansbond. In die laatste hoedanigheid is Louis Major namelijk begin jaren 1920 zijn lange vakbondscarrière begonnen. Major is een exponent van een nieuwe generatie vakbondsmannen, die wel uit een werkmansgezin komen, maar zelf niet of amper op de werkvloer gestaan hebben. Major krijgt de kans om te studeren aan de Arbeidershogeschool en stroomt door naar een secretariaatsfunctie bij de socialistische beweging. Deze technocratische generatie, die opkomt in de jaren 1930 en tot in de jaren 1970 de socialistische beweging leidt, is veel minder gericht op ideologie en directe actie. Major is de man van gematigde en geleidelijke hervorming, met lange onderhandelingen aan de groene tafel over vaak technisch complexe maatregelen. Het is niet altijd gemakkelijk om dat aan de achterban verkocht te krijgen. Major compenseert dat



Optocht in de Antwerpse straten ter gelegenheid van de invoering van de 7 uredag en de 40 urenweek in de Belgische havens in 1937. Foto: Louis Van Cauwenbergh (Amsab-ISG, Gent)



Het bestuur van de Havenarbeidersbond van Oostende in 1932. Centraal zit Louis Major. Foto: E. De Souter (Amsab-ISG, Gent)

ruim door een charismatisch optreden en sterke redenaarskwaliteiten, waarmee hij zijn havenarbeiders kordaat – sommigen zeggen: autoritair – door de woelige naoorlogse jaren leidt. Louis Major is dan ook een vakbondsleider in een intens tijdperk, de late jaren 1940 en 1950, een periode van strijd voor betere lonen en werkomstandigheden en van felle stakingen in 1950 en 1960. De BTB vecht tegen de buitenwereld voor een beter leven, maar ook intern tegen communisten. In de woorden van een vakbondsleider van toen: ‘In die tijd kregen vakbondsleiders ontzag, patroons en politiekers, ze hadden schrik voor ons, ze respecteerden ons.’

De vakbondsleider met het modebewuste voorkomen en de woelige hardos zal vooral herinnerd worden door de wet die hij in 1972 laat stemmen als minister van Arbeid en die sindsdien zijn naam draagt: de wet-Major. ‘Niemand mag in de havengebieden havenarbeid laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders.’ Door de wet krijgen havenarbeiders definitief een beschermd wettelijk statuut dat hun soepele, maar kwetsbare positie als dagloner beschermt, en garandeert dat havenarbeid veilig en efficiënt door gekwalificeerd personeel wordt uitgevoerd. Dat was zeker geen nieuwe regeling, enkel de wettelijke consecratie van een bescherming die in de praktijk al sinds de jaren 1930 bestond. De wet-Major is sindsdien een krachtig symbool. Om het belang ervan ten volle te begrijpen, moeten we terugkijken naar het einde van de Tweede Wereldoorlog en het begin van de sociale zekerheid.

De naoorlogse groei van de Antwerpse haven is groot: er worden voortdurend reusachtige nieuwe dokken gegraven, de haven walst over de noordelijke polderdorpen heen, helemaal tot aan de Nederlandse grens, en steekt de stroom over met de bouw van de Waaslandhaven. Dat alles is onder meer nodig om mee te kunnen met de grootste omwenteling die de transportsector in de afgelopen honderd jaar heeft meegemaakt: de komst van de container, of de containerisatie van de transportsector.

In 1946 levert de provincie Antwerpen twee derde van alle BTB-leden, Oost- en West-Vlaanderen telkens iets meer dan een tiende, in de rest van het land is de transportbond nagenoeg afwezig. Binnen de vakbond draait het vooral om de sectoren haven, binnenvaart en koopvaardij, de visserij is een kleine sector en de autovoerders zijn voornamelijk versnipperd over onoverzichtelijk veel kleine bedrijfjes. Dokwerkers moeten ingeschreven zijn en als bewijs bij aanwerving een geldig loonboekje kunnen voorleggen, zeelieden moeten zich verplicht inschrijven in de pool der zeelieden. Schippers en binnenvaartarbeiders hebben dit soort bescherming nog niet, maar ze beschikken sinds de jaren 1930 wel over een bevrachtingsbeurs, en genieten belangrijke wettelijke regelingen inzake bevrachting en bemanning.

De zeelieden krijgen begin 1945 een eigen wettelijke sociale zekerheid, met verplichte bijdragen en uitkeringen voor werkloosheid en ziekte, een pensioenstelsel, vakantie- en kindergeld. De havenarbeid is cruciaal voor de geallieerden op het einde van de oorlog en de dokwerkers krijgen navenante vergoedingen – zeker omdat ze moeten werken terwijl de bommen letterlijk over hun hoofden vliegen. Daarvoor krijgen ze aanzienlijke bijkomende gevarenpremies, door de sinjoren algauw ‘bibbergeld’ genoemd. Begin 1947 wordt de sociale zekerheid dan eindelijk uitgebreid

naar de binnenvaart. Schippers worden verplicht om zich te verzekeren tegen onder meer ziekte, al geldt dat niet voor de eigenschippers – schippers die een eigen boot bezitten – en de loodsen. De chauffeurs blijven achter. Volgens een onderzoek in het Waasland in 1956 zijn er 120 transportbedrijven, maar een groot deel van het personeel werkt eigenlijk in het zwart. Daarnaast is er weet van 50 bedrijfjes die geheel clandestien werken en liefst 250 bedrijven in de streek doen helemaal geen beroep op een transportfirma, maar regelen hun eigen vervoer. De lonen in de sector liggen bijzonder laag en overwerk en zwartwerk zijn alomtegenwoordig. Taxichauffeurs en autocarbestuurders leven voornamelijk van drinkgeld.

Er is dus een lange weg te gaan. Net als de rest van de socialistische vakbeweging kiest de BTB voor de langzame weg van de onderhandelingen. Stakingen horen daar zelden bij, integendeel, het wisselgeld voor de sociale akkoorden die van de werkgevers worden afgedwongen, is de garantie van de vakbond voor een periode van sociale vrede voor de duur van het akkoord. Het is dus een grotendeels onzichtbare evolutie, maar wel een die werkt: stap voor stap worden de lage lonen in de sector opgetrokken tot een menswaardig niveau. Daarnaast heeft de vakbond vooral oog voor arbeidsduur en veiligheid, cruciale onderdelen van de arbeidsomstandigheden in de transportsector.

De meest zichtbare aspecten van de nieuwe welvaart die de trein van sociale akkoorden meebrengt in de jaren 1950 en vooral in de gouden jaren 1960, zijn misschien wel de huizen die de vakbond laat bouwen. In september 1949 opent het Huis van de Havenarbeider, een groot wachtlokaal tegenover het aanwervingsbureau in de Antwerpse haven, waar plaats is voor wel duizend dokwerkers om beschut en comfortabel hun boterhammen op te eten. Van het Sanatorium De Mick, op de vroegere terreinen van de Mickse Hoeve in Brasschaat, heeft het oorlogsgeweld enkel puin achtergelaten. In 1950 begint de heropbouw ervan, voor de dan fabelachtige som van 55 miljoen frank. Dat bedrag wordt gedeeltelijk bijeengebracht door een grote tombola. De prijzen daaraan verbonden zeggen ons iets over wat op dat ogenblik belangrijk is in een arbeidersleven, aan de vooravond van de consumptiemaatschappij: 4 auto's, 10 motorfietsen, 5 slaapkamers, 5 eetkamers, 100 fietsen, radio's, reizen, koelkasten ... De Mick heropent in 1953, in 1955 wordt het Zeemanshuis geopend en in 1958 ten slotte stelt de BTB trots het nieuwe Transporthuis aan de Paardenmarkt voor. De vakbond staat dan met bijna 33.000 leden op een historisch hoogtepunt, maar houdt dat niet lang vol. Tien jaar later is de transportbond opnieuw weggezaakt tot 23.000 leden – minder dan in de jaren 1920. Pas eind jaren 1980 stijgt het ledencijfer opnieuw, voornamelijk door de groei van de sector van het wegtransport.

Louis Major maakt het niet meer mee, hij overlijdt in 1985. Luttele jaren later beginnen neoliberale Europese richtlijnen in te beuken op zijn gekoesterde havenarbeidersstatuut. Maar de bescherming van de havenarbeid is een monument dat geworteld is in honderd jaar sociale strijd en anno 2013 nog steeds stevig op zijn sokkel staat.

1973

Havenstaking in Gent en Antwerpen

De staking begint in Gent. De Kommunistische Partij (KP), die sterk staat bij de Gentse dokwerkers, organiseert op 6 april een zogenaamde 24 urenstaking, als verwittiging tegen een ontslagdreiging. Met succes, de Gentse haven gaat plat. Maar de volgende ochtend wordt in Gent nog altijd gestaakt. Er vindt een bijeenkomst plaats van enkele dokwerkers, voornamelijk KP-gezinden, maar er zijn ook leden aanwezig van Arbeidersmacht, een ongebonden groep die een jaar eerder aan de Antwerpse haven solidariteitsacties voor de stakende Britse dokwerkers organiseerde.

Er komen eisen op tafel – eisen die in feite al twee jaar worden gesteld en al herhaaldelijk tot acties geleid hebben. De stijgende kosten van het levensonderhoud hollen het inkomen uit, met een inflatie die zich in de eerste maanden van 1973 scherp laat voelen. Dokwerkers gaan steeds langer en harder werken om hun inkomen op peil te houden, maar dat is niet houdbaar. Het basisinkomen moet (sneller) omhoog. Hun gezondheid komt in gevaar door het zeer hoge werkritme, zo ligt bijvoorbeeld aan de Antwerpse haven het rendement per ploeg en per uur anderhalve keer hoger dan in Rotterdam. Bovendien hebben de ploegbazen de kwalijke gewoonte om met onvolledige ploegen te werken: drie man doen het werk in plaats van de voorgeschreven zes man. Dat heeft ook met de snel stijgende mechanisatie te maken, waardoor meer werk met minder dokwerkers gedaan kan worden. De gevolgen voor de veiligheid laten zich raden. Bijvoorbeeld het aantal dodelijke slachtoffers per jaar ligt in de Antwerpse haven dubbel zo hoog als in Rotterdam, bij een kleiner aantal dokwerkers. De vakbond doet daar weinig aan, wel integendeel, vanaf de jaren 1950 wordt productiviteit als hoogste doel gesteld, het is het wisselgeld waarmee de looneisen en de arbeidsduurverkortingen worden gelegitimeerd.

Op 9 april delen de KP en Arbeidersmacht aan het aanwervingsbureau van de Antwerpse dokwerkers, gekend als het Kot, pamfletten uit waarin ze oproepen tot staking, uit solidariteit met de Gentse collega's. In de namiddag lukt dat en wordt de gewone aanwerving verijdeld. Dat betekent echter niet dat de volledige haven plat gaat: de helft van de Antwerpse dokwerkers werkt vast en passeert nooit langs het Kot. Het aantal stakers is tijdens de acht weken durende staking nooit precies bekend, maar schommelt wellicht gemiddeld rond de 2000, op 12.000 dokwerkers in de Antwerpse haven.

De BTB weigert diezelfde avond nog om de staking te erkennen. De volgende dag trekken enkele honderden stakers naar de Paardenmarkt om de staking te laten erkennen, maar ze stuiten daar op gesloten en verschanste vakbondslokalen. In de volgende dagen proberen ze de staking te veralgemenen en trekken ze voortdurend rond in de haven om werkende collega's te overtuigen om het werk neer te leggen.

Affiche van het Nationaal Onafhankelijk Havenarbeiderskomitee voor een toneelvoorstelling in 1975. (Amsab-ISG, Gent)

Dat leidt steeds vaker tot schermutselingen. Op 14 april beslist Lode Craeybeckx, de socialistische burgemeester van Antwerpen, om de rijkswacht erbij te halen en de haven af te sluiten voor de stakers. Enkel de zone rond het Kot wordt niet afgesloten, de stakers krijgen het verbod om de eigenlijke dokken te betreden. Die havenblokkade plaatst hen voor grote problemen. Hun acties verplaatsen zich gedeeltelijk naar de stad in de vorm van betogingen en meetings. Ondertussen hebben groepen als de trotskistische RAL en het maoïstische AMADA, die om ter hardst proberen om vat te krijgen op de socialistische achterban, de staking ontdekt. Ze mengen zich onder de stakers en proberen hen voortdurend tot radicalere acties te bewegen. Opmerkelijk is de kleurrijke figuur van Frans Wuytack, een ongebonden priester-arbeider, die na enkele revolutionaire avonturen in Latijns-Amerika aan de haven is komen werken. Hij manifesteert zich weldra als het gezicht van de havenstaking, tegenover het nogal makke stakingscomité dat door de KP wordt gedomineerd.

Geconfronteerd met een tekort aan werkkrachten door de gedeeltelijke staking, doet het Antwerpse havenpatroon op 17 april een tegenzet. Het sluit het aanwervingslokaal en verklaart de dagelijkse aanwerving van dokwerkers vrij. Daardoor kan nu iedereen, ook niet-erkende dokwerkers, ingezet worden. Die laatsten worden onmiddellijk bestempeld als ratten en stakingbrekers. Het antwoord van de stakers is sabotage en intimidatie. De sfeer wordt steeds grimmiger. 'Veel ratten hebben de hele staking voor niets hun pels gewaagd, want het aantal huizen dat naar de metser of glazenmaker vroeg, of het aantal auto's dat de garage nodig had, kan niet geschat worden', aldus het fiere stakingscomité. Omdat de vakbonden de vrije aanwerving toelaten, keren de stakers zich ook tegen hen. Op 24 april trekt een grote betoging – 4000 man volgens de organisatoren, 1200 volgens de rijkswacht – door Antwerpen, langs de lokalen van het ACV, de BTB, de *Volksgazet* en het ABVV. Ondanks de zware politiekordons rond die gebouwen, sneuvelen er overal ruiten en rolluiken. Nog pijnlijker wordt het op 1 mei, wanneer de politie de eretribune met socialistische kopstukken moet beschermen tegen de delegatie van de stakende dokwerkers in de stoet.

Omdat de BTB de staking consequent blijft afwijzen, proberen de gewesten ABVV-Gent en ABVV-Antwerpen na die pijnlijke episode toch gesprekken aan te knopen met de stakers. Op neutraal terrein, in Sint-Niklaas, werken ze een compromis uit met enkele vertegenwoordigers van de Gentse stakers. Het is een halfslachtige poging. De tekst begint met te stellen dat de afgesloten sociale akkoorden volstaan en dat de staking onmiddellijk beëindigd moet worden. Daartegenover belooft de vakbond dat er geen sancties tegen de stakers getroffen zullen worden. Bij wijze van tegemoetkoming biedt het ABVV een kleine financiële vergoeding aan, met de belofte dat het met de verzuchtingen van de havenarbeiders rekening zal houden. Nog belangrijker, en op termijn de grote doorbraak in de houding van de vakbonden, is het voorstel om sociale akkoorden voortaan te onderwerpen aan een ledenreferendum. Maar het compromis is niet voldoende om de stakers te overtuigen, integendeel, omdat er geen Antwerpse delegatie aanwezig is in Sint-Niklaas, verwijten ze de vakbond een wig te willen drijven tussen de Gentse en Antwerpse stakers.

En het houdt niet op. Op 10 mei kloppen enkele dokwerkersvrouwen op de Paardenmarkt luidkeels op de deur om het stakersgeld voor hun mannen op te eisen. Daarna gaan ze de politie met paraplu's te lijf en breekt er een heus gevecht uit. Betoging na betoging rolt in de volgende weken door de Antwerpse straten, er zijn sit-ins, de politie zet het waterkanon in, agenten in burger worden in hun wagen aangevallen en halen het wapen boven als hun autoruiten sneuvelen, priester Wuytack wordt het hospitaal ingeslagen – maar ontsnapt weldra weer –, uit het hele land stromen geld en voedselpakketten toe en het parlement debatteert over de havenstaking.

Ere wie ere toekomt: de Gentse dokwerkers begonnen met de staking, zij beëindigen die ook. Op vrijdag 1 juni beslissen ze in een referendum om opnieuw aan het werk te gaan. De volgende maandag houden ook de Antwerpenaren een referendum. Een nipte meerderheid stemt ervoor om de staking voort te zetten, maar omdat afgesproken was dat er een tweederdemeerderheid moest zijn, beslissen ze het werk te hervatten. Dat gaat erg moeizaam, onder meer omdat Arbeidersmacht oproept om de acties verder te zetten met een slow-on – het werk bewust overdreven traag en veilig uitvoeren. Later op het jaar krijgen zeventien opgepakte stakers celstraffen, wat opnieuw voor bittere confrontaties op straat zorgt.

Heel de episode van de havenstaking van 1973 is ook veertig jaar later nog een pijnlijke herinnering. Gezichten van oude vakbondsleiders trekken weg in een grimas wanneer ze eraan herinnerd worden. Ze ervaren de gebeurtenissen als bijzonder schokkend. De socialistische vakbondsleiders maken hun levenswerk van de strijd voor de werkmensen, ze halen buit na buit binnen, maar in plaats van respect en waardering te krijgen, worden ze aangevallen, en dan nog door hun eigen mensen. De verhouding met de communisten is altijd al moeilijk geweest, maar in volle Koude Oorlog is die onhoudbaar. Er wordt met scherp geschoten op de socialistische vakbond: 'apparaat ten dienste van de kapitalistische machten om de arbeiders stil te houden' of 'steunpilaar en beste verdediger van het kapitalisme'. Maar de vakbond verdedigt de economische belangen van zijn leden en heeft geen boodschap aan politieke revoluties, en al zeker niet aan communistische dictaturen.

Er is niet enkel een politieke breuklijn tussen vakbond en stakers, er is in niet onbelangrijke mate ook een generatiekloof. In 1973 is de oorlogsgeneratie nog volop aan de macht, vakbondsleider Dolf Vervliet is met zijn 56 jaar nog een van de jongste. We zitten in 1973 midden in het hippietijdperk, met zijn contestatie van het establishment, met jongeren die een plaats opeisen in een maatschappij die ze niet erkennen als de hunne. De stakers zijn niet alleen ideologie prekende communisten, er lopen er ook tussen 'met haar tot op hun gat', die sit-ins houden, gitaren bij zich hebben en hoeden met bloemen dragen. De oude vakbondsgarde, die alle heil verwacht van iets als sociale programmatieakkoorden, heeft daar niet altijd voldoende voeling mee. Er is een zekere vervreemding. Die uit zich ook in de kwakkelende ledencijfers, die heel de jaren 1960 en 1970 blijven hangen tussen 23.000 en 25.000. Is het toeval dat eind jaren 1980, als een nieuwe generatie warmgelopen is, het ledental opnieuw stijgt en in minder dan twintig jaar tijd verdubbelt?

1991

Uitvlagging van de Belgische koopvaardijvloot

Rond 1985 is de situatie nijpend geworden voor de Belgische koopvaardijvloot. Met vallen en opstaan heeft ze het sinds de jaren 1930 altijd gedaan met grofweg een honderdtal schepen en 3000 à 3500 zeelieden. Maar de crisis van de jaren 1970 snijdt diep in het concurrentievermogen van de Belgische reders. Een oud spook duikt weer op: de uitvlagging, schepen laten varen onder buitenlandse vlag om op die manier dure belastingen te ontwijken. Al in de jaren 1950 voert de International Transport Workers' Federation actie tegen de goedkope scheepsregisters van onder meer Panama, Liberia en Costa Rica. Al bij al blijven de Belgische reders nog lang trouw aan de Belgische vlag, dankzij de wet op de goedkope scheepskredieten van 1948 waarvoor ook de BTB sterk ijverde. Maar vanaf 1977 laat de crisis zich scherp voelen in de koopvaardij. Een op drie arbeidsplaatsen verdwijnt en het einde is lang niet in zicht. Vrijwel overal verdwijnen de nationale vlaggen. Zeelieden worden onttrokken aan de goede, maar dure sociale bescherming van hun land en steeds vaker zonder meer vervangen door bemanningen uit minder ontwikkelde landen. De Belgische regering zoekt een compromis en vindt dat door een tweede register te creëren in het bevriende buurland Luxemburg. In 1991 verkast vrijwel de hele Belgische vloot naar de Luxemburgse vlag.

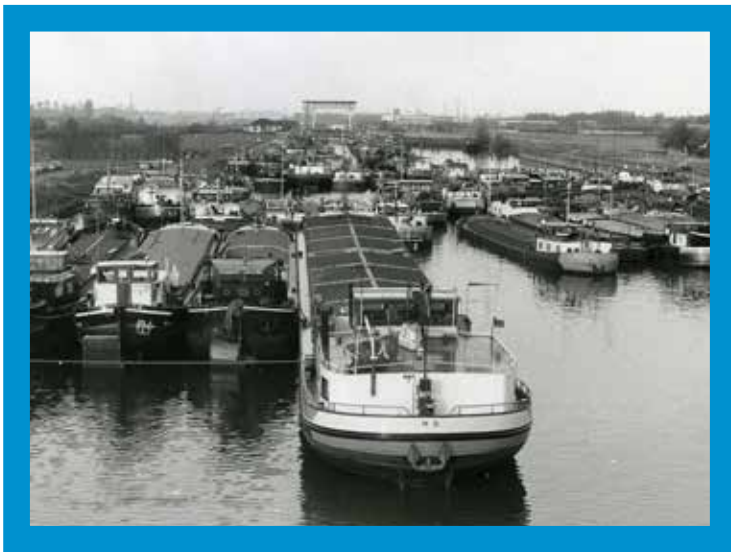
De BTB kan niet anders dan dat te aanvaarden, met de dood in het hart. Vijftig jaar lang vocht de vakbond voor een goede sociale bescherming voor de zeelieden. Onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog, lang voor de dok-



Loodsboten in Oostende, 1996.
Foto: Filip Claus (Amsab-ISG, Gent)

Koopvaardij schepen in Zeebrugge.
Foto: Guido Coolens (Amsab-ISG, Gent)





Stakende schippers
blokkeren de sluis
van de ringvaart in
Gent. Foto: J. Trinquet
(Amsab-ISG, Gent)

werkers, verwerft de Zeemansbond al een eigen pool voor de zeelieden en een stelsel voor bestaanszekerheid – dat wil zeggen dat zeelieden die niet varen een wachtvergoeding krijgen. Daarna komt er een paritair comité, een eigen sociale zekerheid, loonsverhoging, ongevallenverzekeringen, compensatieverlof, een Zeemanshuis (van 1954 tot 2012 een verblijf aan wal voor zeelieden) en een Maritiem Huis (vanaf 1970 een centraal administratief punt). Maar nu moet de vakbond dus kiezen: sociale wetgeving of tewerkstelling? Natuurlijk is dit geen echte keuze, en de BTB aanvaardt de Luxemburgse regeling omdat die toch nog een minimum aan werk lijkt te garanderen. Dat valt niet echt mee: het aantal zeelieden in de pool daalt van 3500 in 1985 tot minder dan 2000 in 1995. In dezelfde periode daalt de brutotonnage van de koopvaardijvloot van 2,3 miljoen ton tot 1,5 miljoen ton. Steeds meer Belgische zeelieden worden vervangen door goedkope buitenlandse werknemers, de inschrijvingen aan de Hogere Zeevaartschool dalen tot een historisch dieptepunt.

Merkwaardig genoeg komt er een keerpunt wanneer de Europese Unie beslist om op te treden. Staatssteun van lidstaten aan de eigen economie is in de EU als vloeken in de kerk, maar anderzijds kijken de Europese leiders met lede ogen toe hoe de lidstaten elkaars vloot kapot concurreren, grotendeels ten voordele van grote rederijen uit andere continenten. Het is even slikken, maar in 1997 keurt de EU een regeling goed die lidstaten toelaat om in beperkte en uitzonderlijke situaties economische staatssteun te geven in de vorm van fiscaal gunstige uitzonderingsregimes. Vreemd genoeg hapt de Belgische overheid aanvankelijk niet toe, zo diep is het geloof in een eigen nationale vloot gezonken. In 2002 werkt ze dan toch een nieuw fiscaal regime uit. Met succes, anno 2010 vaart opnieuw een derde van de koopvaardijvloot onder Belgische vlag, wat betreft tonnage is het aandeel zelfs gestegen van 1 (!) tot 43 procent. Wereldwijd is de Belgische vloot aan een indrukwekkende remonte bezig: tussen 2000 en 2012 stijgt het aantal schepen van 167 tot 277, en verdubbelt het

draagvermogen tot meer dan 14 miljoen ton. Ter vergelijking: de tonnenmaat op het vorige piekmoment, in 1985, was 3,5 miljoen. De Belgische koopvaardijvloot is anno 2012 de 19e grootste ter wereld, een eind voor buurlanden Nederland en Frankrijk. De sociale kant van dat verhaal is minder positief. De werkgelegenheid is zeker niet gestegen en wordt nu vrijwel volledig door buitenlandse bemanningen ingenomen. Er zijn nog maar een goeie duizend Belgische zeelieden. De meesten zijn dan nog beter opgeleide officieren – de enigen die nog min of meer standhouden. Sinds 1978 heeft de BTB geen fundamentele verbeteringen meer verkregen in de sector.

De ervaringen van de zeelieden zijn voor een stuk vergelijkbaar met die andere varende bevolking: de schippers en de werklieden op de binnenvaart. Hoewel ze met veel meer zijn dan de zeelieden en instaan voor de helft van de goederenstroom in de havens, worden de schippers altijd wat stiefmoederlijk behandeld. Het is een versnipperde sector, armoedig ook, die weinig middelen kan vrijmaken om te investeren in de technologie van een moderne economie. Rond 1930 is er sprake van 10.000 binnenschepen met 25.000 bemanningsleden – de meerderheid daarvan is naar verluidt de zelfstandige schipper die met zijn gezin op zijn eigen schip woont en in plaats van matrozen enkel zijn vrouw als hulpkracht heeft. Een eigen vakbond hebben ze niet. Er zijn ook schippers die voor een reder werken, de zogenaamde zetschippers. Onder hen en hun bemanningsleden ronselt de BTB in de jaren 1920 langzaam maar zeker de eerste leden. In de jaren 1930 verwezenlijkt de vakbond een aantal essentiële zaken: een schippersbeurs (gedaan met kroeglopen om een vracht te kunnen krijgen), een wettelijk arbeidscontract, een wettelijke minimumbemanning. Na de Tweede Wereldoorlog heeft de BTB een volwaardige afdeling Binnenvaart. De schippers verwerven net als de zeelieden een eigen sociale zekerheid, een paritair comité, bestaanszekerheid, arbeidsduurregeling, loonsverhoging en een huis annex supermarkt: het Schipperswelzijn in de Antwerpse haven. En net als de koopvaardij evolueert de binnenvaart na de oorlog met vallen en opstaan, tot de crisis van de jaren 1970. In 1979 telt de sector nog een goeie drieduizend schepen, in 2000 is dat gedaald tot iets meer dan duizend.

Maar ook daar lijkt zich nu een zekere kentering in te zetten, moeilijker te vatten dan bij de koopvaardij, omdat er geen momentum is, geen specifieke actie of beslissing. Het lijkt alsof de binnenvaart een reputatieverschuiving ondergaat: van verouderd, oubollig en oneconomisch, naar toekomstgericht, efficiënt en ecologisch verantwoord. Het binnenschip heeft opnieuw de wind in de zeilen – bij wijze van spreken dan – en groeit in verhouding mee met de globale transportsector, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het spoorvervoer, dat ter plaatse blijft trappelen. Anno 2010 vervoert de binnenvaart anderhalve keer meer goederen dan in 1970 en is ze dubbel zo groot geworden als het spoorvervoer. Het aantal schepen is gestegen tot circa 1600. Dat alles maakt dat er misschien toch enig licht aan het einde van de tunnel schijnt en dat de binnenvaart eindelijk opnieuw mag hopen op sociale vooruitgang.

2001

Voortdurende strijd tegen de Europese havenrichtlijn

Ze had zich de dag anders voorgesteld, EU-commissaris Loyola de Palacio, die donderdag 20 februari 2003 toen ze zich klaarmaakte om in zaal Hangar 26, achter het Bonapartedok, een conferentie te bij te wonen. Na een telefoontje van de politie had ze er maar van afgezien. De vakbonden was haar aanwezigheid ter ore gekomen en ze waren massaal opgedaagd aan de conferentiezaal. Vooral de BTB-delegatie liet zich gelden, toen ze brutaalweg het politiekordon doorbrak en zich opstelde op de plaats die hen gunstig leek. Maar mevrouw de commissaris stuurde dus haar kat.

De publicatie van de *Green Paper on Seaports and Maritime Infrastructures* in december 1997 is geen goed nieuws voor de havenvakbonden van Europa. De Europese Commissie laat daarin duidelijk blijken dat ze de liberalisering van de Europese markten wil uitbreiden naar de havenarbeid. Dus geen beschermde en begrensde pool van havenarbeiders meer, zoals de wet-Major van 1972 in België voorschrijft, waar havengebruikers zich verplicht toe moeten wenden. Nee, de dokwerkerspool is in de ogen van Europa zoals een firma die diensten levert, concurrentie van andere gelijkaardige firma's zal zorgen voor lagere prijzen en uiteindelijk voor meer welvaart in Europa. De vakbonden zijn het met die visie volstrekt oneens, voor hen is het dokwerkersstatuut essentieel om de welvaart van de achtduizend havenarbeiders en hun gezinnen te garanderen. Zij benadrukken dat vorming, terreinkennis en ervaring de beste garantie zijn voor kwaliteit en productiviteit aan de haven.

Euromanifestatie in Antwerpen op 13 december 2001. Foto's: Bob Baete (BTB, Antwerpen)



Als de Spaanse conservatieve politica Loyola de Palacio in 1999 de bevoegdheid over de havens toegewezen krijgt, weten de vakbonden dat ze weinig goeds moeten verwachten. In februari 2001 legt zij een ontwerp van havenrichtlijn voor, waarin toegelaten wordt dat vrachtvervoerders zelf voor de afhandeling zorgen, zonder de inzet van erkende dokwerkers dus. De BTB is verbijsterd en besluit om de titanenstrijd aan te gaan, om voor het eerst in de geschiedenis van de EU een halt toe te roepen aan de neoliberale Europese politiek. In september 2001 licht de vakbond zijn leden in en in oktober betogen al vijfhonderd leden in Gent tegen de havenrichtlijn. De slogan laat geen onduidelijkheid toe: 'Ook voor Europa: Handen af van de havenarbeid wet-Major'. De havenvakbond gaat actief op zoek naar bondgenoten: eerst wordt er met EU-parlementslid Kathleen Van Brempt contact opgenomen en in december trekt een Europese betoging van tweeduizend man door Brussel, met daarbij leden van de drie erkende Belgische havenvakbonden.

In 2002 is in België een Gemeenschappelijk Vakbondsfront Havens gesmeed. De European Transport Workers' Federation wordt bij de acties betrokken. De vakbonden besluiten om een eerste maal hard uit te halen. Op 7 juni worden op de vijf belangrijkste invalswegen naar de Antwerpse haven grote wegblokkades opgeworpen. De BTB zoekt nog verder naar bondgenoten en vindt die in de havenvakbond van Marseille. In november roept de BTB in Antwerpen een conferentie samen voor alle vakbonden van de Noordzeehavens om tot gecoördineerde internationale acties te komen. Het standpunt is duidelijk: weg met de havenrichtlijn, en als er toch een richtlijn moet komen, weg met de zelfafhandeling.

In 2003 staat de behandeling van de havenrichtlijn op de agenda van het Europees Parlement. De vakbond vliegt er dan ook stevig in. Op 17 januari gaan de Belgische havens opnieuw plat voor 24 uur. Er is intussen een verbod op wegblokkades uitgevaardigd, zodat het tot een handgemeen komt met de politie. Tijdens de parlementaire bespreking in maart betogen duizenden Europese dokwerkers zowel in Brussel als in Straatsburg. Uiteindelijk volgt het Europees Parlement niet de eisen van de vakbonden, maar ook niet die van de Europese Commissie, zodat een nieuwe behandeling van de richtlijn in november op de agenda komt. De vakbonden steken een stevig tandje bij na een nieuwe Europese bijeenkomst in Antwerpen, met betogingen van achtduizend man in Rotterdam en vijfduizend man in Barcelona in september. Op donderdag 20 november 2003 gebeurt wat weinigen voor mogelijk hielden: voor de eerste keer wordt een liberaliseringsvoorstel van de Europese Commissie afgewezen, erg nipt, met 229 tegen 209 stemmen en 16 onthoudingen. Voor de petite histoire: eigenlijk wilde het Europees Parlement de havenrichtlijn wel goedkeuren, maar dan met een vergunningsplicht, zodat een dokwerkerspool zoals in de wet-Major min of meer behouden werd, maar de Commissie vond dat onaanvaardbaar.

De vakbonden juichen, de Palacio likt haar wonden en trekt haar conclusies. In 2004, kort voor het einde van haar mandaat, dient ze de havenrichtlijn opnieuw in. In de tweede versie is een vergunningsplicht voorzien, zoals gevraagd door het parlement. Maar niemand applaudisseert, er is te veel wantrouwen gewekt, te veel slapende honden zijn intussen wakker. De vakbonden blijven bij hun standpunt dat de enige goede richtlijn geen richtlijn is en dat de basis van de voorgestelde rege-



Euromanifestatie in Antwerpen op 13 december 2001. Foto: Bob Baete (BTB, Antwerpen)

ling hoe dan ook op neoliberale leest geschoeid blijft. Maar vreemd genoeg is ook de andere kant van het sociaal-economische spectrum niet blij: de Britse private havens wijzen de richtlijn eveneens af, uiteraard omdat ze Brits zijn en dus altijd Europa afwijzen, maar ook omdat ze de regeling te veel eenheidsworst vinden voor een fundamenteel gediversifieerde sector. And last but not least, het Europees Parlement is al even weinig enthousiast voor wat in essentie weinig meer is dan een gecorrigeerde slechte richtlijn. Ondanks de geringe steun voor de tweede versie van de havenrichtlijn, achten de havenvakbonden het veilig om nog een keer stevig met de spierballen te rollen. Op 16 januari 2006, twee dagen voor de bespreking in het Europees Parlement, trekt een betoging van Europese havenarbeiders door Straatsburg met een recordopkomst van 9000 man. En het gaat er ruig aan toe: deze dokwerkers gaan zich niet laten doen, er zijn zware rellen, gevechten met de Franse politie, arrestaties, veroordelingen en uiteindelijk zelfs celstraffen.

Op 18 januari 2006 keurt het Europees Parlement voor de tweede maal het voorstel af, en wel massaal: 520 tegen 120 stemmen en 25 onthoudingen. In maart trekt de Europese Commissie haar conclusies en herroept ze officieel en definitief het ontwerp. De strijd is gewonnen, een historische overwinning: de kleine buildrager aan de Suikerrui heeft de Europese moloch overwonnen.

Maar gewonnen is natuurlijk nooit definitief gewonnen. De Europese Commissie richt enkele jaren later een aantal werkgroepen op om het havenvraagstuk in al zijn verscheidenheid grondig te bestuderen. Er wordt in eerste instantie niet meer gesproken over een richtlijn, maar over een 'soft law', in sociale dialoog met alle betrokken partners uiteraard. Tegelijk wordt duidelijk gemaakt dat in het Europa van het vrije verkeer van goederen en diensten het Belgische havenarbeiderssysteem wordt gezien als de 'stoutste leerling in de klas'. Toch maar blijven oppassen dus.

2010

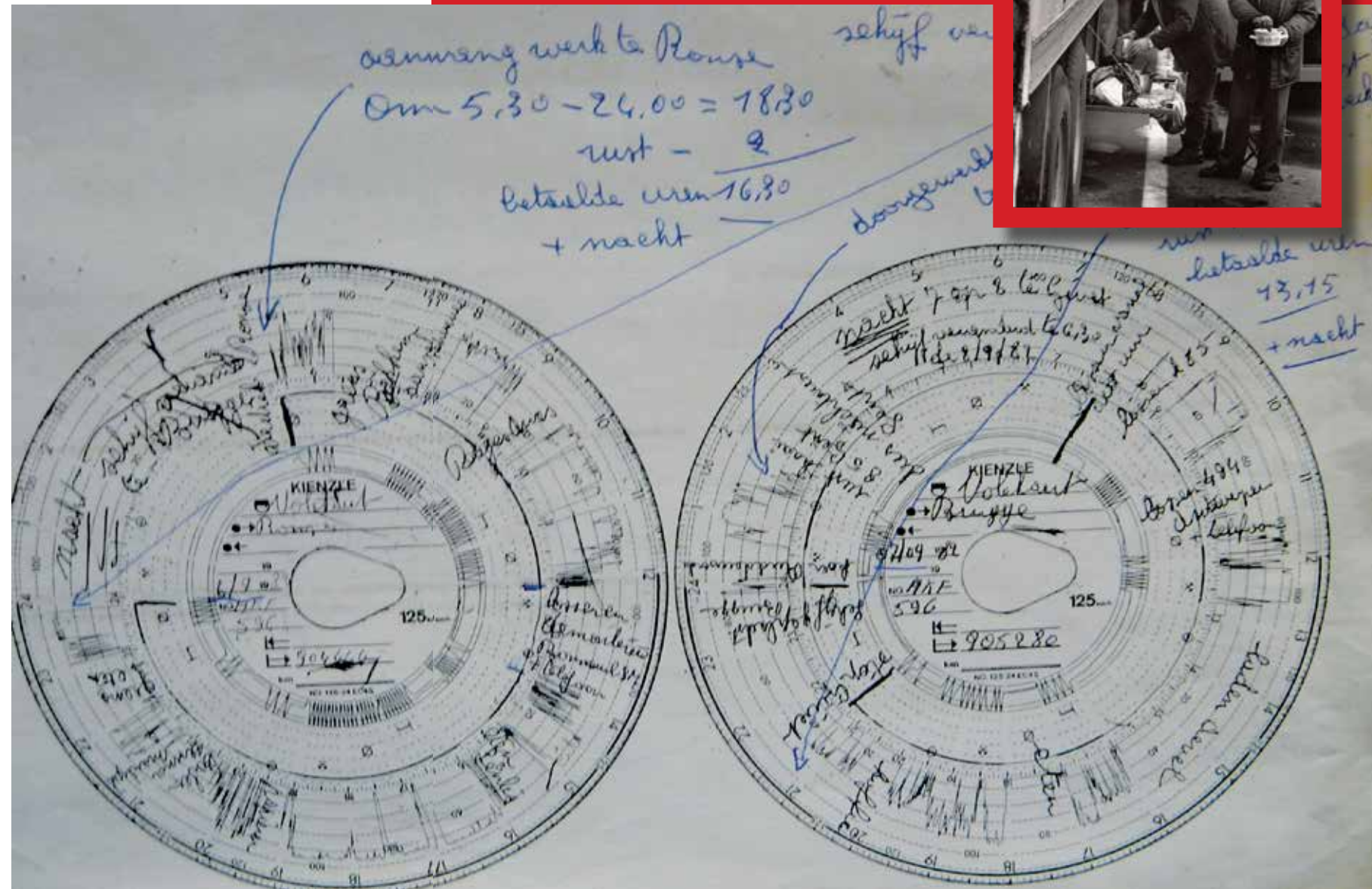
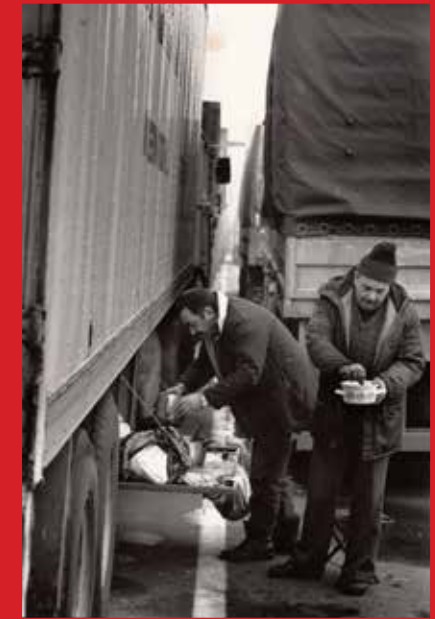
Sociale dumping in het Europese wegvervoer

Steeds vaker verliezen Belgische beroepschauffeurs hun werk omdat postbusfirma's met hoofdzetel in landen als Slowakije of Bulgarije de internationale transportmarkt afromen. De Oost-Europese chauffeurs verdienen een aalmoes en kamperen wekenlang in hun truck op gore parkings aan de autostrades. Ze worden aangevoerd met busjes uit het thuisland en keren terug met het busje dat hun vervangers brengt. Ook de vrachtwagens zijn buitenlands, maar ze verlaten zelden België. Enkel de papieren gaan heen en weer en keren zogenaamd gekeurd terug.

Op woensdag 14 april 2010 komt een BTB-team aan in Bratislava. Al drie jaar op rij heeft de vakbond onderzoek gevoerd naar buitenlandse trucks op de Belgische autosnelwegparkings en vastgesteld dat de Slowaakse hoofdstad populair is bij Belgische ondernemers. En dus besluit de vakbond om ter plekke op verkenning te gaan. De BTB'ers beginnen een rondgang in de straten van Bratislava. Op het eerste adres zetelen liefst zestig bedrijven, waaronder zes Belgische transporteurs. Het team neemt foto's, maar een zenuwachtige portier maant aan om daarmee op te houden. Ook bij het volgende dubieuze pand moet de vakbondsdelegatie zich snel uit de voeten maken, maar niet na de aanwezigheid van een Belgisch bedrijf opgemerkt te hebben. Adres na adres gaat de tocht verder, firma na firma: allemaal blijken ze fake. 'Opvallend is dat er op geen enkele van de bezochte locaties een vrachtwagen te bekennen is, zelfs niet van ver', getuigt het BTB-team. 'Dat zou trouwens ook niet kunnen, want geen van de bezochte vestigingsplaatsen beschikt over een parking voor trucks. Net zoals ook opslagruimtes

Analoge tachograafschild.
Sinds 2005 worden digitale tachografen gebruikt.
(BTB, Antwerpen)

Vrachtwagenchauffeurs
in Zeebrugge, 1988. Foto:
Patrick De Spiegelare ©
SOFAM (Amsab-ISG, Gent)





Truckersactie tegen de sociale dumping, op initiatief van de BTB, 24 september 2012. (BTB, Antwerpen)

of garages ontbreken. Op veel plaatsen getuigen enkel een naambordje of brievenbus van de aanwezigheid van een bedrijf.’

Anno 2010 is de sociale dumping van meestal Oost-Europese chauffeurs de voornaamste plaag die de sector van het wegvervoer teistert. Om de oorsprong te begrijpen, moeten we een eind terug in de tijd. De aanzet ligt rond 1990. De voornaamste bekommernissen van de vakbond dat jaar zijn: rusttijden en tachograaf, oponthoud aan grensovergangen, verkeersveiligheid en (alcohol)controles. Grote zorgen over concurrentie uit Europese buurlanden met lagere lonen zijn er nog niet. Toch zijn er vanuit Europese hoek al tekenen aan de wand. De meeste landen in Europa beschermen het binnenlandse vrachtwagenvervoer en laten slechts mondjesmaat de zogenaamde cabotage toe (binnenlands vrachtvervoer door buitenlandse firma's). Eind 1990 raakt bekend dat de Benelux cabotage zal toelaten tussen Nederland, België en Luxemburg. Dat wordt bovendien gezien als een voorloper van de invoering van de Europese eenheidsmarkt in 1993. De BTB is meteen gealarmeerd en eist dat de lat gelijk wordt gelegd op het niveau van de hoogste lonen. Met de toetreding van Spanje en Portugal tot de EU in 1986 in het achterhoofd, spreekt de vakbond zijn bezorgdheid uit over de verwachte toevloed van Zuid-Europese lageloonchauffeurs.

Begin jaren 1990 is er eerder sprake van een tekort aan vrachtwagenchauffeurs. De werkgevers vragen dan ook voortdurend om vreemde chauffeurs te mogen inzetten, zo ook in 1991, maar de BTB reageert wantrouwig en afwijzend. De vakbond ziet eerder heil in hogere lonen, betere arbeidsomstandigheden en een betere opleiding om het beroep aantrekkelijker te maken voor jongeren. Vanaf het schooljaar 1990-1991 kan je een opleiding vrachtwagenchauffeur volgen in het beroepsonderwijs, op 26 juni 1992 worden de eerste 46 diploma's uitgereikt in een bijzondere ceremonie op het Brusselse stadhuis. Maar wat stellen 46 diploma's voor op een park van 50.000 vrachtwagens? Een rijkswachcontrole begin 1993 in de Gentse haven levert ontvutsende resultaten op. Op amper een paar uren tijd worden 77 vrachtwagenchauffeurs op overtredingen betrapt: geknoei met de tachograaf, geen vergunning, geen verzekering, twee chauffeurs rijden zelfs zonder rijbewijs rond. Een andere ziekte die in die periode opgang maakt, is dat vrachtwagens systematisch overladen zijn.

Dat alles komt de veiligheid niet ten goede. In de loop van de jaren 1990 wordt het land een aantal keer opgeschrikt door massale verkeersongevallen met gruwelijke gevolgen. Vaak zijn er vrachtwagens bij betrokken. Het trieste dieptepunt is ongetwijfeld de ramp in de Mont Blanc tunnel op 24 maart 1999, waarbij een Belgische vrachtwagen een brand veroorzaakt die 41 doden eist. Volgens de publieke opinie moet er opgetreden worden tegen de cowboys onder de vrachtwagenchauffeurs. Op het einde van de jaren 1990 heeft de overheid een aantal maatregelen klaar: intrekking van het rijbewijs, hogere boetes als de verplichte rusttijd wordt overtreden, het rijbewijs met punten, onbemande camera's ... Die worden niet allemaal gerealiseerd, maar het is duidelijk dat het gedrag van de chauffeur geïncideerd wordt. De BTB wordt in het defensief gedrongen en reageert met een aantal veiligheidscampagnes, zoals de actie *Vermoeidheid is dodelijk* vanaf 1997.

Maar de echte dreiging komt van over de grenzen. Op internationaal vlak rommelt het: in 1992 zijn er grote acties tegen Europese hervormingsplannen. In Frankrijk breekt een truckersstaking uit en wordt het land maandenlang platgelegd door wegblokkades. Het wordt langzaam duidelijk dat er een probleem aankomt met chauffeurs uit Oost-Europa. Het beruchte ongeval in de Gothardtunnel in 2001 waarbij elf doden vallen, is veroorzaakt door een Belgische vrachtwagen met een illegale Oost-Europese chauffeur achter het stuur. Eerder dat jaar wordt in Aalst een groep van 24 Litouwse chauffeurs aangetroffen, gedwongen tot ware slavenarbeid en daarna koudweg gedumpt door hun werkgever.

Toch is de sociale dumping vanuit Oost-Europa nog niet begonnen. In 2002 klagen werkgevers nog steeds dat ze onvoldoende chauffeurs vinden en eisen de vakbond nog hogere lonen en een betere opleiding. De tsunami uit het Oosten moet er nog aankomen. Een internationale actiedag tegen oververmoeidheid bij vrachtwagenchauffeurs is in die periode zowat het belangrijkste actiemoment. De tewerkstelling stijgt intussen spectaculair: van 44.000 in 1996 naar 56.000 chauffeurs in 2000. De verkeerspolitie drijft tegelijk het aantal controles op het vrachtwagenvervoer op, in een verbeterde strijd tegen te lange rijtijden, overbelasting en te dicht op elkaar rijden.

De BTB neemt een resoluut standpunt in: 'De Belgische Transportbond is groot voorstander van scherpe controle. Controle maakt de sector veiliger, bestrijdt de oneerlijke concurrentie en komt in het algemeen de vakbekwame werknemers ten goede.'

In 2004 treden acht Oost-Europese landen toe tot de Europese Unie, onder meer Polen en Slowakije. Een jaar later is het duidelijk dat er een probleem is: steeds meer vrachtwagens op Belgische wegen rijden onder Oost-Europese vlag met dito chauffeur en profiteren zo – al dan niet legaal – van de grote sociale en fiscale verschillen met de rest van Europa. 'Wij moeten vaststellen dat de trend tot uitvlagging binnen het Belgisch internationaal wegvervoer groter is dan wij hadden kunnen vermoeden', aldus de BTB eind 2005, naar aanleiding van twee ophefmakende VRT-reportages over het wedervaren van Oost-Europese chauffeurs in België. Het probleem blijft maar toenemen de jaren daarop. Het is je reinste sociale dumping. De BTB heeft op zich niets tegen vreemde vrachtwagenchauffeurs, maar wel tegen de uitbuiting door malafide werkgevers, die de Oost-Europese chauffeurs slavenarbeid laten verrichten tegen hongerlonen, waardoor dan weer chauffeurs die aan Belgische voorwaarden werken uit de markt gedreven worden.

In 2009 opent de BTB het tegenoffensief, met een open brief aan de minister en een rondetafelconferentie. Op 19 mei 2009 organiseert de vakbond de eerste grote mars op Brussel tegen de sociale dumping op de markt van het vrachtwagenvervoer. De acties worden verlegd naar het Europese vlak, waar het Europees Parlement op 29 april 2009 een historische reglementering van de cabotage goedkeurt die de wanpraktijken van postbusbedrijven in principe onmogelijk maakt. Maar de malafide werkgevers zijn creatiever dan verwacht en verdere actie blijft nodig. De hoger vermelde expeditie naar Bratislava leidt tot de publicatie van een zwartboek en eind 2011 voert de BTB samen met de Nederlandse en Franse collega's actie op de Belgische autostrades. De strijd is nog lang niet voorbij, zoveel is duidelijk.

De sociale dumping van lageloonchauffeurs is niet het enige probleem van het wegvervoer. Er is ook een totaal andere vorm van dumping: chauffeurs in loondienst die vervangen worden door schijnzelfstandigen. In 2009 en 2010 organiseert de BTB samen met de Europese Transportbond verschillende vrachtwagenkonvoien die daar in Brussel tegen komen betogen. Daarnaast blijft de BTB de veiligheid van het beroep benadrukken, met onder andere acties voor een goede nachtrust, zodat chauffeurs niet indommelen achter het stuur, voor maatregelen die moeten voorkomen dat chauffeurs in aanraking komen met giftige gassen in de lading, en voor betere parkings langs de autostrades.

De vrachtwagenchauffeurs zijn binnen de sector Wegvervoer & Logistiek zeker niet de enigen die kampen met grote, structurele problemen. Het personeel op de luchthavens dat de bagage verwerkt, komt steeds zwaarder onder druk en wordt steeds meer belast. In augustus 2008 leidt dat tot een staking in Zaventem. Drie jaar later, in augustus 2011, is er sprake van om een derde afhandelaar toe te laten. Volgens het personeel zal dat leiden tot nog scherpere concurrentie op de kap van de werknemers. Zaventem gaat opnieuw plat. Het hoeft niet gezegd dat dergelijke

Aanklacht tegen het uitvlaggen in Oost-Europa. uit: *Wegwijs*, (2010)⁴ (BTB, Antwerpen)



acties die het luchtverkeer dagenlang ernstig ontregelen, grote mediabelangstelling krijgen. En het eindigt niet. Steeds scherpere concurrentie maakt dat het personeel steeds flexibeler moet werken. Er is sprake van niet eenmaal, maar twee keer per dag een shift te komen werken. Vliegtuigen moeten altijd maar sneller met altijd maar minder personeel geladen worden, twee derde van de werknemers kampt met fysieke letsels aan de rug en gewrichten. In mei 2013 volgt nog maar eens een grote stakingsactie op Zaventem.

In andere subsectoren gaat het er gelukkig wat minder ruig aan toe. Bij de buschauffeurs en de verhuizers wordt geprobeerd om via identificatiebadges en ervaringsbewijzen wat meer regularisatie in te voeren. Ook de logistiek, een snelgroeiende subsector, krijgt na 2000 langzaam maar zeker een betere reglementering. Uiteindelijk worden alle logistieke bedrijven samengebracht onder het paritair comité van het vervoer.



Actiedag tegen de uitbuiting van de vrachtwagenchauffeurs in november 2010. (BTB, Antwerpen)

Nationaal werken er anno 2012 ongeveer 62.000 mensen in het wegvervoer en de logistiek, bijna twee derde daarvan is gesyndiceerd. De BTB heeft in deze sector ruim 20.000 leden. De grote boom vindt plaats in de jaren 1990. Steeds meer bedrijven en winkels proberen dan hun dure magazijnruimte te verminderen door artikels te laten leveren vlak voordat de voorraad op geraakt (ook gekend als het just-in-timeprincipe). Maar dat betekent natuurlijk dat de distributiebedrijven steeds fijnmaziger en sneller moeten leveren, met een grote groei van de logistieke sector tot gevolg. Binnen de BTB is de sector Wegvervoer & Logistiek in 2010 ruim de grootste, een historische omwenteling in een vakbondscentrale die sinds haar ontstaan is gevormd rond de grote massa havenarbeiders. Een andere historische evolutie is de verschuiving van de economische sector van Vlaanderen naar groeipool Wallonië. Daardoor neemt het gewicht van Brusselse en Waalse afdelingen in de centrale stilaan toe.