

VII

Survival of the fittest? Macht en concurrentiekracht in de Antwerpse haven 1900 – 1964

STEPHAN VANFRAECHEM

1. Inleiding

De machtsstrijd tussen vakbonden en patroons alsook de opkomende concurrentiegedachte drukten sinds het begin van de twintigste eeuw hun stempel op het verloop van het sociaal overleg in de Antwerpse haven. Dat sociaal overleg over loon- en arbeidsvoorwaarden werd tot begin jaren 1930 gedomineerd door een soms bikkelarde strijd tussen havenpatronaat en havenvakbonden om de heerschappij over de haven. Een strijd die de opbouw van een overlegstructuur beïnvloedde en af en toe bemoeilijkte. Vanaf de jaren 1930 verschoof de klemtoon meer en meer van macht naar concurrentiekracht. De Antwerpse haven werd in haar pogingen om stand te houden en te groeien steeds geconfronteerd met een aantal concurrenten uit de onmiddellijke nabijheid. Naast Hamburg en Bremen was en is dat in de eerste plaats Rotterdam. In de loop van de jaren 1930 trad bij de werkgevers langzaam een mentaliteitswijziging op waardoor men bij belangrijke beslissingen niet alleen uitging van de eigen sterkte en mogelijkheden maar de blik ook angstwekkend gericht hield op de andere havens. Na de Tweede Wereldoorlog kwam de overtuiging dat Antwerpen ten opzichte van Rotterdam (te) duur was meer en meer opzetten en ging zij wegen op de lopende onderhandelingen. Vooral een beslissing genomen werd, keek men vaak even naar de situatie in Rotterdam en dit om na te gaan in hoeverre die beslissing de concurrentiepositie ten opzichte van Rotterdam eventueel kon beïnvloeden.

Dit artikel wil even stilstaan bij de impact van zowel macht als concurrentiekracht in de haven van Antwerpen. In hoeverre gaan beide thema's het overleg over loon- en arbeidsvoorwaarden mee sturen en beïnvloeden? Wanneer zijn ze dominant? Wanneer gaat die concurrentiegedachte de machtsstrijd tussen werkgever en werknemer verdringen als centraal thema binnen het sociaal overleg? Hoe worden havenpatronaat en havenvakbonden doordrongen van die concurrentiege-

dachte? Welke invloed heeft het beeld van de haven van Rotterdam en dan meer bepaald de bewering dat Antwerpen te duur zou zijn, op de onderhandelingen met betrekking tot loon- en arbeidsvoorwaarden?¹

2. S'unir, agir, lutter, vaincre..... Machtverhoudingen tot de jaren 1930

Vóór de Eerste Wereldoorlog zwaaide het machtige havenpatronaat bijna onbedreigd de scepter over de Antwerpse haven. Tegenover een almachtig blok van scheepvaartagenten, naties, stouwerijen en reders stond een (te) zwakke havenvakbond die de grootste moeite had om door te dringen tot een korps van havenarbeiders die niet overtuigd waren van het nut van frontvorming. Door die te zwakke machtsbasis vormde de havenvakcentrale geen partij voor het havenpatronaat. Ondanks een aantal edelmoedige pogingen zoals de 'Algemene Beroepsvereniging voor de Bescherming van de Arbeid' besliste vooral het patronaat over een aanpassing van de loon- en arbeidsvoorwaarden en waren de havenarbeiders wat dat betreft eigenlijk overgeleverd aan de 'goodwill' van hun werkgevers.²

Daarenboven bestond er voor de havenarbeiders niet de minste garantie dat die voorwaarden zouden blijven gelden. Een loonsverhoging gold zolang de patroons het duldden. Bij tegenvallende resultaten van de haven of het bedrijf was het maar al te vaak zo dat de lonen weer daalden. De patroons hielden – net zoals in de meeste andere sectoren – vast aan een zuiver economisch liberalisme. Dat hield in dat een crisis volgens hen opgelost moest worden door de tarieven voor behandeling te laten dalen.

Daarvoor moesten de lonen voldoende verlaagd kunnen worden.³ Het was duidelijk dat een sterke vakbond of een overlegtraditie zoiets in de weg kon staan en die wet van vraag en aanbod minder zou kunnen spelen. Via kleinere stakingen zoals in 1899 probeerden de opkomende bonden de almacht van de grote patroonsfederaties wel te doorbreken maar al te vaak zonder resultaat. Die kleinere stakingen maakten immers op een pijnlijke manier duidelijk dat de bonden geen partij vormden voor de rijke beroepsverenigingen die door de werkgevers werden opgericht om hun belangen te verdedigen. De syndicaten beschikten nog niet over grote weerstandskassen om de stakers financieel bij te springen en waren bijgevolg niet

1 Doctoraatsonderzoek Stephan Vanfraechem: *'De arbeidsverhoudingen in de Antwerpse haven, 1919-1972'*.

2 De opzet van dit in 1901 opgerichte organisme was dubbel: allereerst het voorkomen van sociale conflicten maar ook het vertragen / afhouden van de opkomst van de vakbonden. Arbeiders die een aansluitingskaart tekenden bij deze vereniging mochten zich immers niet aansluiten bij een vakbond. Door een onevenwichtige samenstelling van de vereniging drukten ook hier de patroons hun beslissingen door.

3 D. Luyten, *Sociaal-economisch overleg in België sedert 1918* (Brussel, 1995) 27.

in staat om een staking lang te laten duren. Men moest aansturen op een snelle oplossing of inwilliging van de eisen. Indien dit niet lukte, dwong de realiteit de havenarbeiders om weer aan de slag te gaan. Bij gebrek aan een stakingsvergoeding werd de toestand voor de meesten immers financieel onhoudbaar.

De havenvakbonden – met het socialistische ‘Willen is Kunnen’ als sterkste en grootste blok – slaagden er in 1907 voor het eerst in een barstje te slaan in het pantser van het oppermachtige havenpatronaat. Via de staking wilde ‘Willen is Kunnen’ een loonsverhoging afdwingen van 1 bfr voor de graanmannen. Die verdienden tot dan toe 5 bfr per taak.⁴ Binnen de Fédération Maritime ofwel Antwerpse Scheepvaartvereniging reageerde men furieus en beslist. Men verwierp de wilde staking die volgens de vereniging een aanfluiting was van de procedure die door de Algemene Beroepsvereniging ter Bescherming van de Arbeid was voorgesteld. Bij de oprichting van deze vereniging in 1901 had men inderdaad een scheidsgerecht ingesteld, aan wie alle eisen tot aanpassing van lonen en arbeidsvoorwaarden voorgelegd moesten worden. Bedoeling van dit scheidsgerecht was precies om het uitbreken van wilde stakingen te vermijden. De staking van de graanmannen stelde deze procedure nu openlijk in vraag. Men riep de werkgevers in de haven van Antwerpen op om eendrachtig en solidair de strijd aan te gaan tegen de ongeoorloofde eisen van de havenarbeiders.⁵ Volgens Steinmann, voorzitter van de machtige Fédération Maritime was de inzet van de staking niet zozeer een vraag tot loonsverhoging, maar eerder de vraag wie de hegemonie over de haven kon claimen.⁶ Na een lange strijd waar uiteindelijk bijna alle havenarbeiders het werk neerlegden voor een algemene loonsverhoging, kwamen de patroons ogenschijnlijk nog als overwinnaars naar voren. Ondanks het feit dat een algemene loonsverhoging niet werd toegekend, was deze staking in tegenstelling tot een aantal eerdere pogingen echter geen maat voor niets geweest.⁷ Voor het eerst had een succesvolle massale arbeidersbeweging de havenpatroons daar getroffen waar ze gevoelig waren: hun portefeuille. De havenarbeiders zagen in dat ze door een sterke, eendrachtige houding de patroons tot toegevingen konden dwingen en bij het patronaat zelf begon het te dagen dat de alleenheerschappij over de haven verleden tijd was. “Les socialistes ont montré que leurs adeptes sont disciplinés, cela est dangereux pour les luttes futures.”⁸

4 In de bijlage vindt u een summier overzicht van de evolutie van het basisloon tijdens de periode 1898 – 1972.

5 *Archief Fédération Maritime d’Anvers*, Comité 1901-1911, Séance du comité du 23 avril 1907.

6 K. Van Isacker, *Meesters en huurlingen. De staking van 1907 aan de haven van Antwerpen* (Antwerpen, 1962) 66.

7 Enkel een loonsverhoging van 0.5 fr voor de graanmannen werd bekomen.

8 *Archief Fédération Maritime d’Anvers*, Comité 1907-1922, Séance du comité du 27 avril 1913.

Van nu af aan zou men bij loonaanpassingen rekening moeten houden met een vakbond die over een degelijke machtsbasis beschikte en daardoor theoretisch een valabel gesprekspartner werd. Duidelijk was dat de laatste dagen van het dominant paternalisme aangebroken waren. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd het onvermijdelijke – een paritair havenbeleid – nog even uitgesteld.

Een van de voornaamste gebreken van de vooroorlogse periode was ongetwijfeld het feit dat er geen overlegstructuur bestond waarbinnen werkgevers en werknemers elkaar konden vinden inzake loon- en arbeidsvoorwaarden. Sinds de staking van 1907 hadden zowel de socialistische als de christelijke vakbond aangedrongen opdat er een begin zou worden gemaakt met zo'n paritair havenbeleid. Beide wilden zo een eind maken aan de wantoestanden van de havenarbeid – en dan vooral het verwarrende aanwervingssysteem – en ook de financiële zekerheid van de havenarbeider vergroten.⁹ Het havenpatronaat had die boot zo lang mogelijk afgehouden. De snelle opeenvolging van wilde stakingen onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog, deed de werkgevers in de Antwerpse haven echter inzien dat ook zij voordeel konden halen bij zo'n paritaire samenwerking.

Voor de behandelaars van goederen kwam het zowat neer op de keuze tussen pest of cholera: ofwel voet bij stuk houden – en het gevaar lopen ernstige financiële verliezen te lijden door de vele stakingen – ofwel via paritair overleg tot een passend antwoord komen op de uitdagingen van die naoorlogse periode. Men koos voor de tweede optie en gaf er dus de voorkeur aan te onderhandelen over een loonsverhoging eerder dan die – na een aanvankelijk spelletje spierballen rollen – toch te moeten ondergaan.

Door een ministerieel besluit van 12 november 1919 werd een “Nationaal Komitee ingesteld dat er mee belast is te beraadslagen over de grondslagen van het loon en de arbeidsvoorwaarden aan de haven van Antwerpen”.¹⁰ In dat Komitee werden naast de behandelaars van goederen – naties en stouwerijen – ook de scheepvaartagenten en de reders opgenomen alsook de ‘Christelijke Centrale van Vervoersarbeiders’ en de socialistische ‘Belgische Transportarbeidersbond’. Dat Nationaal Komitee kende een moeilijke start.¹¹ Een echte paritaire samenwerking

9 Door zijn status als dagloner moest de havenarbeider elke dag opnieuw aangeworven worden. De aanwerving gebeurde op straat, in de herbergen of aan de natiemagazijnen en gaf aanleiding tot grote willekeur en misbruiken. De havenarbeider moest zich de hele dag ter beschikking houden. Door de oprichting van aanwervingsplaatsen in 1937 werd de aanwerving gecentraliseerd en moest de havenarbeider zich niet langer een hele dag ter beschikking houden. De misbruiken inzake aanwerving zouden echter nog tientallen jaren blijven duren.

10 *Belgisch Staatsblad*, Ministerieel besluit van 12 november 1919, 29 november 1919, 555.

11 *Archief BTB* – Nationaal Komitee der haven van Antwerpen, Zitting van 14 november 1919.

was onmogelijk door het feitelijke machtsonevenwicht. Van onderhandelen op grond van gelijkheid was nog lang geen sprake.

De havenvakbonden hadden hoge verwachtingen van dit nieuwe orgaan en meenden dat zij als volwaardige gesprekspartner aan tafel zouden zitten. Al vlug echter moesten zij vaststellen dat het havenpatronaat – en dan vooral de oppermachtige Antwerpse Scheepvaartvereniging – niet van zin was om zijn machtspositie zomaar af te staan en zich binnen het N.K. niet altijd van de meest toegankelijke zijde liet zien. Dat vooral de Antwerpse Scheepvaartvereniging zo lang mogelijk vasthield aan de vooroorlogse situatie hoeft niet zozeer te verwonderen.

Deze in 1901 opgerichte vereniging van scheepvaartagenten en scheepsmakeelaars was tot de Tweede Wereldoorlog zonder enige twijfel ‘primus inter pares’ van de verscheidene beroepsgroeperingen aan de Antwerpse haven. Tijdens die periode was de ASV meestal de enige stem die gehoord werd aan patroonszijde. Sinds haar ontstaan had ze bijna dictatoriaal haar wil kunnen opdringen aan zowel havenarbeiders als de andere werkgevers in de haven (en dan vooral de behandelaars van goederen namelijk naties en stouwerijen). De basis van haar macht lag ongetwijfeld in het feit dat de scheepvaartagenten de buitenlandse reders naar de Antwerpse haven lokten. Antwerpen was – en is – in de eerste plaats aangewezen op die buitenlandse reders en miste – zoals wel het geval was in Rotterdam, Hamburg en Bremen – een nationale koopvaardijvloot. De scheepvaartagenten legden de contacten met die reders en probeerden die over te halen om Antwerpen aan te lopen. Door die nauwe band met de reders – en dus met de rijkdom van de Antwerpse haven – beschikten zij over een enorme machtsbasis. De scheepvaartagenten duiden namelijk de firma’s aan die het schip van die vreemde reder zou laden en lossen. Als behandelaar had men er dus alle belang bij om die scheepvaartagenten te vriend te houden.¹² De afhankelijkheid van de Antwerpse haven van de buitenlandse reders en de rol van de Antwerpse Scheepvaartvereniging in het aantrekken van die reders, drukten ook op het verloop van de loon- en arbeidsvoorwaarden. Alhoewel het uiteindelijk de behandelaars van goederen – naties en stouwerijen – waren die de havenarbeiders aanwierven, was het toch zo dat vooral de Antwerpse Scheepvaartvereniging bepaalde hoe de tarieven en bijgevolg de

12 Die driehoeksverhouding buitenlandse reder - scheepvaartagent - behandelaar zou behouden blijven tot midden jaren 1950 - begin jaren 1960. Sindsdien zou de reder meer en meer rechtstreeks naar de behandelaars toestappen en de voorwaarden bespreken, zonder dat de scheepvaartagent nog tussenbeide kwam en bijgevolg nog een extra winst nam op deze behandelingsvoorwaarden.

lonen zouden evolueren.¹³ De rechtstreeks betrokkenen – zijnde de naties en stouwerijen – werden zelden of niet geraadpleegd en konden waarschijnlijk weinig meer dan de voorstellen van de Fédération opvolgen.¹⁴ Het gewicht van de scheepvaartagenten op die loonevolutie is ook weer grotendeels terug te voeren op die contacten met de buitenlandse reders. Tijdens de gesprekken met de vreemde reder, besprak de agent ook de tarieven waartegen het schip zou gelost worden. De arbeidskost – met andere woorden wat effectief aan de havenarbeider betaald moest worden – maakte een niet onbelangrijke post uit van die tarieven.

Het lijkt er op dat de scheepvaartagent niet vooraf met de behandelaars ging praten over de voorwaarden waaronder zij het schip zouden lossen. Vrij waarschijnlijk is het zo dat de scheepvaartagenten tijdens hun contacten met de buitenlandse reders zelf het tarief bepaalden waartegen het schip gelost en geladen zou worden. De naties probeerden een tegenwicht te vormen voor die machtige scheepvaartagenten door zich te organiseren. Zo werd eind 1906, begin 1907 het ‘Syndicaat der Natiën en Aannemers van Vervoer en Bewerking van Koopwaren aan de haven van Antwerpen’ opgericht. Deze beroepsvereniging wilde onder andere de onderlinge verstandhouding bevorderen en oneerlijke mededinging voorkomen.¹⁵ Ondanks die frontvorming lijkt het erop dat de Antwerpse Scheepvaartvereniging een grote vinger in de pap bleef hebben bij het opstellen van de behandelingstarieven. Dit enorme machtsgegeven verklaart ook mede waarom de Antwerpse Scheepvaartvereniging moeite (of weinig zin) had om zich aan te passen aan het nieuwe gegeven van het Nationaal Komitee. Daarvóór had zij steeds zelf – bijna autonoom – beslist wanneer de tarieven (en bijgevolg het basisloon) aangepast konden worden. Nu moest ze daarbij rekening gaan houden met tal van andere partijen en dat liep niet altijd van een leien dakje.

Dat alles aanvankelijk niet van een leien dakje liep binnen het Nationaal Komitee had ook te maken met de ‘zwakte’ van de vakbonden. Alhoewel de BTB reeds heel wat aangesloten leden telde en het nut van een massale stakingsbeweging zijn nut had bewezen, kon men zich de vraag stellen in hoeverre de BTB representatief was voor de groep havenarbeiders. Wilde bewegingen van stakende havenarbeiders – al dan niet aangesloten – verstoorden in het begin geregeld de goede werking van het N.K. Door die wilde stakingen, kwam de arbeidersafvaardiging bin-

13 Volgens ir. J.Ph. Backx wordt de behandelingsfactuur in grote mate bepaald door het te betalen arbeidsloon. Vooral bij het laden en lossen van stukgoed, wat toen nog hoofdzakelijk met de hand gebeurde, hebben die arbeidskosten een overwegende rol gespeeld. J. Backx, *De haven van Rotterdam: een onderzoek naar de oorzaken van haar economische betekenis in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen* (Rotterdam, 1929) 203.

14 Het precieze gewicht van de behandelaars tijdens die loononderhandelingen in het interbellum dient nog verder onderzocht te worden.

15 G. Asaert, G. Devos en F. Suykens, *De Antwerpse naties: zes eeuwen actie in stad en haven* (Tielt, 1993) 214.

nen dat N.K. in een lastige positie terecht. Enerzijds beweerden zij dat zij – en alleen zij – de echte vertegenwoordigers waren van de havenarbeiders, maar anderzijds leken de gebeurtenissen aan de waterkant hen ongelijk te geven. Vele van die wilde bewegingen ontstonden immers uit onvrede met de gang van zaken in het N.K. Zo was er in de vroege jaren 1920 behoorlijk wat onvrede over het basisloon dat betaald werd. De havenarbeider werd toen bijna dagelijks geconfronteerd met de gevolgen van de voorthollende nationale inflatie en zijn dalende koopkracht.¹⁶ Die problematiek zou gedurende de eerste helft van de jaren 1920 de werking van het Nationaal Komitee domineren maar ook hypothekeerders. Immers, het koppelen van de lonen aan de index in januari 1923 was een van de eerste, belangrijke beslissingen van het N.K.¹⁷ Toen echter bleek dat de indexkoppeling niet altijd even gelukkig was, ontstond er aan de basis al vlug gemor en gaf dit aanleiding tot spontane uitingen van ongenoegen, waartegen de arbeidersafvaardiging maar weinig vermocht.¹⁸

Die gebeurtenissen zijn een mooi voorbeeld van de mentale stap die de arbeidersafvaardiging na de Eerste Wereldoorlog had gezet en de fouten die ze daarbij had gemaakt. De euforie bij het ontstaan van het paritair comité had hen blind gemaakt voor hun eigen tekortkomingen. Men geloofde misschien te veel in het overlegmodel en stakingen werden als fout beschouwd. De basis dacht er echter anders over en zag niet (of onvoldoende) hoe sociaal overleg de levensduurte zou minderen of de koopkracht zou doen toenemen. Toen die problemen te acuut werden, bleek al vlug dat de arbeidersafvaardiging niet meer kon rekenen op haar basis die teruggreep naar haar oude vertrouwde stakingswapen.¹⁹ Terwijl de afvaardiging reeds de overgang maakte van strijdsyndicalisme naar overlegsyndicalisme, bleef de achterban steken in die eerste fase. Door die verstoorde relatie achterban – arbeidersafvaardiging, kwam echter de motivering van het havenpatronaat om in het overleg te stappen, onder druk te staan. Het havenpatronaat was in die overleg-

16 P. Scholliers, *Loonindexering en sociale vrede. Koopkracht en klassenstrijd in België tijdens het interbellum* (Brussel, 1985) 35.

17 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 10 januari 1923. Tijdens die zitting van 10 januari 1923 werd na wekenlang over-en-weer gepraat beslist om het basisloon van 22 fr te koppelen aan de indexschijf 360 - 410 (indexcijfer voor provincie Antwerpen). Per schijf van 18 punten zou een wijziging van het loon met 1 fr doorgevoerd worden.

18 Amper zes maanden na het vastleggen van het basisloon op 22 fr, werd op 20 juli beslist om een basisloon van 25 fr (d.i. een verhoging met 3 fr) te koppelen aan de indexschijf 360-410. *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 20 juli 1923.

19 Zie ook: M. Nauwelaerts, 'De socialistische syndikale beweging na de Eerste Wereldoorlog', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 3-4 (1973) 343 - 376.

structuur gestapt, precies omdat ze af wou van die constante dreiging van wilde stakingen die het klimaat steeds maar verzuurden en de haven in een beweging meesleurden die haar faam en imago al te zeer bezoedelden bij haar voornaamste buitenlandse cliënten. Toen ze in het N.K. ging onderhandelen over een loonaanpassing, verwachtte ze dat de vakbonden – met de BTB als machtigste blok – borg konden staan voor de naleving van die overeenkomst.

De gebeurtenissen aan de waterkant toonden echter aan dat de BTB – en in mindere mate de Christelijke Centrale van Vervoersarbeiders – niet in staat was om die naleving te garanderen. De Antwerpse Scheepvaartvereniging en de andere patroonsfederaties stelden dan ook het nut van verder overleg ter discussie.

Die gespannen situatie bereikte haar hoogtepunt in juni 1928. Daartoe aangezet door een communistisch actiecomité, legde het grootste deel van de havenarbeiders het werk neer en eiste een onmiddellijke loonsverhoging van maar liefst 8 bfr. Het basisloon zou daardoor 62 fr per dagtaak worden. Beide havenvakbonden keurden de actie af. Vooral de BTB stond voor een keerpunt en werd in een ongewone positie gedwongen: samen met het patronaat moest ze tot de havenarbeiders zien door te dringen en hen tot rede brengen.²⁰ De inzet van de staking was hoog: het leidde immers weinig twijfel dat het patronaat het Nationaal Komitee helemaal op de helling zou zetten bij een nieuwe gedwongen knieval.

Na heel wat bemiddelingspogingen van het stadsbestuur, gingen de havenarbeiders uiteindelijk overstag en hervatten zij op 11 juli 1928 het werk, zonder de verhoopde loonsverhoging te hebben gekregen. Voor de havenpatroons en de arbeidersafvaardiging liep de staking uit op een bedekte overwinning. Het havenpatronaat had de naleving van de beslissingen van het N.K. afgedwongen en het failliet van dit overlegorgaan bezworen, terwijl de arbeidersafvaardiging erin was geslaagd om de massa havenarbeiders toch achter zich te scharen. Belangrijkste gevolg van deze stakingsbeweging was echter dat zowel de werkgevers als de werknemers inzagen dat er iets fundamenteels moest veranderen aan het karakter van de havenarbeid. Het grote aantal arbeidsongevallen, het ontbreken van aanwervingsplaatsen en vooral het feit dat het beroep van havenarbeider openstond voor iedereen die zijn inkomen wenste aan te vullen, leidde – misschien nog meer dan de loonkwestie – tot vele wrijvingen in de haven en gaf aanleiding tot vele conflicten.²¹ Immers, door het beroep open te houden voor iedereen, kreeg men bij perioden van grote werkloosheid (vooral in de winter) af te rekenen met een enorme massa ontevreden. In zo'n periode werd de haven een soort van toevluchtsoord voor al diegenen die uit de boot vielen in andere sectoren en die alsnog hun boterham probeerden te verdienen in de haven. Door die toevloed, kreeg de groep 'vaste' havenarbeiders die het in zo'n periode sowieso al moeilijker had, het nog moeilijker want het weinige werk moest over nog meer mensen verdeeld worden.

20 K. Van Isacker, *De Antwerpse dokwerker* (Antwerpen, 1966) 185.

21 *Ibidem*, 186.

Enkel de belofte dat aan die problemen iets verholpen zou worden, deed de havenarbeiders het werk hervatten.

Onder leiding van gouverneur Holvoet zou een studiegcommissie de voornaamste uitdagingen waar het Nationaal Komitee voor stond, bestuderen. Voor het probleem van de aanwervingsplaatsen werd nog geen pasklaar antwoord gevonden, voor het ‘open’ karakter van de havenarbeid wel. Voortaan moest men over een inschrijvingskaart als havenarbeider beschikken om nog havenarbeid te mogen verrichten. Het hele contingent werd opgedeeld in twee categorieën A en B, waarbij A die categorie vormde die zich zeer regelmatig aanmeldde en die voorrang moest krijgen bij de aanwerving. Categorie B waren de zogenaamde ‘gelegenhedsarbeiders’ die zich slechts periodiek aanmeldden (bijvoorbeeld bij dalend werkaanbod in andere sectoren) en die slechts 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 worden genomen 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 stipt werd nageleefd. Eveneens in de nasleep van de staking van juni en juli 1928 werd het Nationaal Komitee heringericht en werden zijn diensten verder uitgebreid. Zo werd er een Bestendig Bureel ingericht dat moest toezien op de naleving van de beslissingen van het Nationaal Komitee. Het zou in feite een soort van rechtbank van eerste aanleg worden. Ten slotte werd begin 1929 door de vertegenwoordigers van de handel, scheepvaart en de behandelaars de ‘Centrale der werkgevers aan de haven van Antwerpen’ (CEPA) opgericht. Opzet daarvan was om alle administratieve, juridische en financiële activiteiten in verband met de loon- en arbeidsvoorwaarden te coördineren. CEPA stond van dan af ook in voor het uitbetalen van de lonen aan de havenarbeiders.²²

Na tien jaar kinderziekten was het sociaal overleg uitgegroeid tot een levensvatbare tiener. De interne problemen waarmee men tijdens de periode 1919-1928 werd geconfronteerd, leken gedeeltelijk bezworen. De machtsverhoudingen waren duidelijker afgetekend. De havenvakbonden hadden zich – weliswaar met veel moeite – kunnen profileren als de echte spreekbuis van de havenarbeider en het havenpatronaat had zich verzoend met het feit dat ze niet langer ‘cavalier seul’ kon spelen. Van een duidelijk machtsonevenwicht was men geëvolueerd naar een situatie van gespannen machtssevenwicht dat nog af en toe onder druk zou komen te staan, maar in werkelijkheid voldoende zou blijken om het sociaal overleg in de haven van Antwerpen relatief vlot te laten verlopen. Externe invloeden zouden van nu af aan meer en meer hun stempel gaan drukken op het sociale beleid in de haven van Antwerpen. De concurrentie van de omringende havens – iets wat tot

22 *Centrale der werkgevers aan de haven van Antwerpen (CEPA) 1929 - 1979 Historische schets* (Antwerpen, 1979) 39.

dan toe de gemoederen weinig of niet had beroerd – dook op en zou vanaf midden jaren 1930 meer en meer het werkgeversbeleid gaan sturen. De werkgevers in de haven van Antwerpen waren duidelijk klaar voor de strijd. Vraag was enkel in hoeverre de vakbonden hen zouden volgen in hun pogingen om de Antwerpse haven te wapenen in een concurrentiestrijd die zich vooral na de Tweede Wereldoorlog uiterst scherp zou aftekenen.....

3. ‘There are no rivalries so intense as seaport rivalries’. De concurrentiegedachte in de Antwerpse haven

De jaren twintig en dertig: Antwerpen als ‘quickest and cheapest port’

In de vroege jaren 1930 werd België geconfronteerd met de gevolgen van de wereldwijde crisis. De industriële productie kreeg rake klappen en daalde in 1932 / 1933 zelfs tot een vooroorlogs niveau. Ook de haven van Antwerpen kreeg harde noten te kraken. Men werd geconfronteerd met een serieuze daling van de verwerkte tonnenmaat en probeerde een uitweg te zoeken uit de crisis. Het sociaal overleg hielp het havenpatronaat daarbij gedeeltelijk. De koppeling aan de index-evolutie zorgde voor een aantal opeenvolgende dalingen van het basisloon.²³ De arbeidersafvaardiging had het moeilijk om die dalingen te blijven verdedigen bij de basis, maar slaagde er toch in om het uitbreken van wilde stakingen te vermijden en alzo een sociale vrede te blijven waarborgen. Door de arbeidersafvaardiging werd een staking als het niet na te volgen voorbeeld beschouwd. De onduidelijkheid over duur, afloop en resultaat werd als negatief ervaren.²⁴

Tijdens die crisis van de jaren 1930 werd duidelijk dat het havenpatronaat – daarbij opnieuw gegangmaakt door de Antwerpse Scheepvaartvereniging – de evolutie in de omringende havens nauwlettend in het oog had gehouden en dit steeds meer ging doen. De ASV verzamelde sinds eind jaren 1920 gegevens over de omringende havens om zo een beeld te krijgen van de kostenstructuur van de verschillende behandelingsfasen daar.²⁵ Uitgangspunt daarvan was om na te gaan in hoeverre de crisis Antwerpens reputatie als ‘quickest and cheapest port’ schaadde. Tijdens het Interbellum was het inderdaad zo dat de Antwerpse haven wereldwijd

23 Het basisloon bedroeg in februari 1930 64 bfr, in april 1932 54 bfr en in september 1934 werd het - ongeacht de evolutie van de index - voorlopig bevroren op 46 bfr. *Archief BTB - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen*, Zittingen van 14 april 1932 en 6 september 1934.

24 L. Peiren, *Een eeuw solidariteit 1898-1998. Geschiedenis van de socialistische vakbeweging* (z.p., 1997) 54.

25 *Archief Fédération Maritime*, Organisation du travail dans les autres ports dossier nr. 40. In dit dossier vinden we gegevens over de havens van Duinkerken, Amsterdam, Rotterdam, Bremen, Hamburg en de Engelse havens.

werd erkend om zijn lage behandelingskosten en het hoge rendement van de havenarbeiders. In een tijd waarin de reder de keuze van aanloophaven niet zozeer liet bepalen door ‘vaste’ gegevens – bijvoorbeeld gunstige, natuurlijke bereikbaarheid – maar meer en meer door ‘haveneigen’ factoren zoals havenoutrillage en havenkosten, was het duidelijk dat Antwerpen er alle voordeel bij had om die troefkaarten niet uit handen te geven.²⁶ Die lage kosten en het hoge rendement van de Antwerpse haven werden ook erkend door de buitenlandse havens.²⁷

Uit de literatuur blijkt dat Antwerpen zich op het vlak van loonkosten weinig zorgen hoefde te maken en nog steeds het voordeligst was.²⁸ Antwerpen bleef voorlopig dus zijn reputatie als goedkope haven behouden.

Over het vergelijkend rendement in die periode kan weinig concreet vermeld worden bij gebrek aan gegevens voor Rotterdam. We kunnen hier enkel voortgaan op de literatuur die de vakkennis van de havenarbeider en de snelheid van behandeling in Antwerpen roemt: “.....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.”²⁹

Tot aan de crisis van midden jaren 1930 positioneerde Antwerpen zich ten opzichte van de belangrijkste concurrenten (Rotterdam, Hamburg en Bremen) dus vrij goed. Aanmerkelijk lagere arbeidskosten en een aanvaardbaar rendement zorgden ervoor dat de haven een belangrijk concurrentievoordeel had. Vanaf 1932 werd dat voordeel iets minder uitgesproken omdat vooral Rotterdam, maar ook Hamburg met steun van de stedelijke en nationale overheden een aantal kostenverlagingen doorvoerden. Antwerpen bleef echter de goedkoopste haven door de devaluatie van de Belgische frank in 1935 en de lage behandelingskosten.³⁰ Het havenpatronaat had dan ook weinig reden om het concurrentieargument te gebrui-

26 J. Backx, *De haven van Rotterdam: een onderzoek naar de oorzaken van haar economische betekenis in vergelijking met die van Hamburg en Rotterdam* (Rotterdam, 1929) 201.

27 J. Backx, *Ibidem*, 217. Over de concurrentie tussen Antwerpen en Rotterdam zie ook: J. De Keuster, *La concurrence entre trois grands ports nord-européens Hambourg - Rotterdam - Anvers* (z.p., 1930) 234 p.; *Beschouwingen over de haven van Rotterdam. Zes lezingen gehouden voor het departement Rotterdam van de nederlandsche maatschappij voor nijverheid en handel* (Rotterdam, 1932) 195 p.

28 J. Backx, *Ibidem*, 203.

29 J. De Keuster, *Ibidem*, 216.

30 ‘Le Rapport de l’union patronale anversoise. L’industrie et les charges sociales’, *Lloyd Anversois*, woensdag 10 augustus 1938.

ken in de onderhandelingen over loon- en arbeidsvoorwaarden. Het gebeurde enkel en alleen in zeer geïsoleerde gevallen waar de speciale loonvoorwaarden voor de behandeling van uitzonderlijke goederen af en toe blijkbaar wel een concurrentienadeel ten opzichte van Rotterdam deed ontstaan.³¹

Het gebruik van het argument concurrentiepositie zou in de nasleep van de grote staking van juni 1936 wel op de voorgrond treden. Deze staking verbrak een periode van sociale rust die sinds de staking van 1928 over de haven hing. Tijdens die periode waren vakbonden en patroons in een ‘marriage de raison’ gestapt en hadden ze samen de moeilijke eerste helft van de jaren 1930 doorworsteld. Opeenvolgende loonsdalingen werden door de vakbonden – en hun leden – geslikt ‘voor het algemeen belang’. De vakbonden waren erin geslaagd om de kleine onvredes bij de basis te sussen en vragen tot loonsverhoging ter compensatie van de dalende koopkracht af te wimpelen. In juni 1936 was het geduld van de basis echter op. Op 3 juni 1936 werd het werk spontaan neergelegd en trok een stoet van 10.000 man naar het bondslokaal van de BTB. De bondsafgevaardigden probeerden de lont nog uit het kruisvat te halen door de havenarbeiders op te roepen tot onmiddellijke werkhervatting met de belofte om daarna de eisen voor te leggen aan het Nationaal Komitee. Tevergeefs. De arbeidersafvaardiging zat met de ganse toestand knap verveeld, maar voelde de sfeer van het conflict goed aan. Men wees op de vele opofferingen van de havenarbeiders en men vroeg aan het patronaat om de eisen te willen onderzoeken.³²

De voornaamste eisen van de stakers waren: verhoging van basisloon tot 64 fr (verhoging met 14 fr); havenarbeid alleen laten verrichten door havenarbeiders; afbakenen van havengebied en beperken van arbeidsduur (taken van 7 uur).³³ Die beperking van de arbeidsduur vroeg men vooral om zo het probleem van de enorme werkloosheid aan te pakken. Men hoopte zo 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 geen sprake zijn. Volgens de werkgevers was die vraag immers teveel ingegeven vanuit een paniekgevoel en zou ze

31 In oktober 1924 beklagde dhr. Alexander, een invoerder van pitch, zich over de dalende trafiek. Als reden daartoe schoof hij de te hoge loonkosten - en meer bepaald de te hoge toeslag op het basisloon voor de behandeling van pitch - naar voren. Bovenop het basisloon van 25 fr voor 8 uur arbeid werd een toeslag van 20 fr toegekend. “.....de invoer van pitch langs Antwerpen op onrustbarende wijze verminderd en indien uwe plichtspelingen u een dag te Antwerpen moesten roepen zou het mij aangenaam zijn u te zeggen welke ongehoorde pogingen door een Hollandse haven werden aangewend om zich het vervoer van pitch toe te eigenen.” *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 11 oktober 1924.

32 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 3 juni 1936.

33 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 4 juni 1936.

het goede werk van de voorbije jaren te niet doen. “(...) nieuwen gevaarvollen toestand welke tot haastige beslissingen aanleiding gegeven heeft. Zulke beslissingen hebben wij steeds schadelijk voor de goede faam van de haven beoordeeld, en zijn vatbaar om onze concurrentiemiddelen tegenover vreemde havens te bemmeren. In geweten mogen de werkgevers aan de haven van Antwerpen volgende raadgevingen uiten: meermaals is er gezegd geweest dat wij te Antwerpen, inzake belastingen, het maximumpunt bereikt hebben en dat het gevaarlijk zou zijn dit punt te overschrijden.”³⁴

Na tussenkomen van de minister van arbeid en de burgemeester gingen beide partijen toch rond de tafel zitten. Minister Delattre maakte onmiddellijk duidelijk dat het havenpatronaat van hem maar weinig manoeuvreerruimte kreeg en voerde de morele druk op: “Als de oplossing niet mag gelukken, zou het door de houding van de patroons zijn.”³⁵ Delattre wou vooral voorkomen dat de staking de reeds weinig rooskleurige economische toestand van België nog verder zou verslechteren. Ondanks de aanvankelijk besliste houding moest het havenpatronaat – mede onder druk van de regering – de strenge loonmatiging laten varen en moesten zij instemmen met een loonsverhoging van 12 fr. Het nieuwe basisloon bedroeg nu 62 bfr.³⁶ De andere eisen – onder andere vermindering van de arbeidsduur – zouden in een later stadium onderzocht worden.

De staking in de haven van Antwerpen ging samen met een algemene stakingsbeweging in België waarbij grote delen van het industriële leven stil kwamen te liggen. Om aan die beweging een einde te kunnen maken had de regering Van Zeeland onder andere de invoering van de 40-urenweek beloofd voor zware, ongezonde en gevaarlijke nijverheden.³⁷ Vanaf juli begonnen de gesprekken in het Nationaal Komitee om die 40-urenweek ook toe te passen in het havenbedrijf. Dat streven tot invoering van de 40-urenweek paste perfect in het verlangen van de stakende havenarbeiders om de dagelijkse arbeidsduur verminderd te zien om zo de werkloosheid aan de haven te verminderen.

Ondanks de vrij neutrale houding tijdens de staking van juni werd vlug duidelijk dat de havenwerkgevers absolute tegenstanders waren van een vermindering van de arbeidsduur die volgens hen het rendement in de Antwerpse haven substantieel zou doen dalen en verder ook de behandelingskosten aanzienlijk zou doen stijgen. Zo’n vermindering zou de economische bedrijvigheid van de haven ernstig in gevaar brengen.³⁸ Het havenpatronaat kroop in een egestelling en wachtte af. Begin

34 *CEPA - jaarverslag 1936*. Verslag van de beheerraad. Algemene vergadering van 3 augustus 1937.

35 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 4 juni 1936.

36 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 20 juni 1936.

37 K. Van Isacker, *Ibidem*, 208.

38 *Archief Fédération Maritime*, Assemblées générales, Assemblée générale extraordinaire du 29 décembre 1936.

december 1936 besloot de arbeidersafvaardiging binnen het Nationaal Komitee niet langer af te wachten en zij stelde de volgende verandering voor: vermindering van de dagelijkse arbeidsduur tot 7.30 u (in dagshift) en 7 u (andere shiften) en dit met loonbehoud nl. 62 bfr basisloon. Dat voorstel was aanvankelijk compleet onbespreekbaar voor de werkgevers. De werkgevers bleven vasthouden aan een shiftduur van 7.30 u.

Indien er twijfel mocht bestaan waarom zo'n vermindering van arbeidsduur niet kon, dan spreekt volgend communiqué boekdelen: "Dat noch de 40-urenweek, noch de 7-urendag in geen enkel vreemde mededingende haven ingevoerd zijn; dat de dagelijksche met één uur verminderde arbeid een nadeelige invloed zou hebben op de hoeveelheid geloste of geladen goederen en dus een groote weerslag zou hebben op de kosten, vergeleken met die van naburige havens. Dat de groote loonsverhoogingen en de zware sociale lasten reeds in 1936 opgelegd, de kosten aan de haven op een zulk peil hebben gebracht dat het gevaarlijk zou zijn deze te overschrijden willen we niet de bedrijvigheid der haven schaden."³⁹

Naast de gesprekken zoals die werden gevoerd in het Nationaal Komitee werd – zoals wel meer gebeurde in de Antwerpse haven – ook opnieuw het 'parallele' circuit aangesproken om een uitweg te vinden.⁴⁰ Zo stapte de Antwerpse Scheepvaartvereniging naar de minister van Economische Zaken en de minister van Arbeid om hun zaak te bepleiten en te ijveren voor het behoud van de arbeidsduur van 7.30 uur. Het enige wat men uit de brand kon slepen was de inrichting van een studiecmissie betreffende de regeling van de arbeidsduur in de Haven van Antwerpen. Die zou onderzoeken in hoeverre de vermindering van de arbeidsduur de bedrijvigheid in de haven zou schaden en ook in hoeverre zo'n eventuele wijziging de positie ten opzichte van de andere havens zou schaden.⁴¹ Al vlug werd duidelijk dat men ook van die commissie weinig heil moest verwachten en dat zowel de minister van Arbeid als van Economische Zaken er vooral op uit waren om koste wat kost een nieuwe staking aan de haven van Antwerpen te vermijden en veeleer het voorstel van de arbeidersafvaardiging tot vermindering van de arbeidsduur tot 7 uur genegen waren.⁴² De Antwerpse Scheepvaartvereniging en de

39 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 29 december 1936.

40 Alhoewel het Nationaal Komitee aanvankelijk werd opgericht om enkel en alleen te onderhandelen over loon- en arbeidsvoorwaarden aan de Antwerpse haven, valt het op dat in moeilijke tijden vooral de werkgevers vlot de stap zetten naar stads-, provincie- en nationaal bestuur. Bij herhaling werd bij stakingen de bemiddeling ingeroepen van burgemeesters, provincieoverneurs tot zelfs ministers toe.

41 *Belgisch Staatsblad*, Koninklijk Besluit van 14 januari 1937, 16 januari 1937, 229.

42 *Archief Fédération Maritime*, Assemblées générales, Assemblée générale extraordinaire du 26 juin 1937. *Archief Fédération Maritime*, Assemblées générales, Assemblée générale extraordinaire du 31 juillet 1937.

andere beroepsgroeperingen aan de Antwerpse haven hadden het begrepen en legden zich dan ook bij de feiten neer. Op 28 september werd het Koninklijk Besluit dat besliste tot de invoering van de 7-urendag in de haven van Antwerpen, ondertekend.⁴³

In de volgende jaren zou de werkgeversafvaardiging echter niet nalaten om herhaaldelijk op de zaak terug te komen en te zwaaien met ‘hun’ grote gelijk. Zo wees men in het CEPA Jaarverslag van 1938 op de enorme vooruitgang inzake verwerking van ‘general cargo’ die Rotterdam en Amsterdam hadden gemaakt. Dat werd gedeeltelijk toegeschreven aan een aantal gunstige maatregelen die door de Nederlandse overheid werden genomen maar ook aan de arbeidskosten die nu ongeveer evenveel bedroegen als in Rotterdam. Volgens datzelfde verslag bedroegen die arbeidskosten vóór de invoering van de 7-urendag slechts 60 % van de arbeidskosten in Rotterdam.⁴⁴ In hoeverre de bewering van de werkgevers klopt, is – bij gebrek aan vergelijkingsmateriaal uit Rotterdam – moeilijk na te gaan. We kunnen hier enkel verwijzen naar een Antwerpse studie uit 1953 die tot de conclusie komt dat het rendement (verhouding verwerkte tonnenmaat ten opzichte van aantal gepresteerde taken) in de haven van Antwerpen in 1938 en 1939 (dus na de invoering van de 7-urendag) een duik nam en voor het eerst onder het gemiddelde rendement van Rotterdam kwam te liggen.⁴⁵

Geheel in dovemansoren vielen de argumenten en opmerkingen van de werkgevers niet, want begin 1938 vroeg minister van Arbeid Delattre – die voordien had ingestemd met een vermindering van de arbeidsduur aan de Antwerpse haven – advies aan het Nationaal Komitee. Het was hem ter ore gekomen dat de prijzen in Rotterdam nu lager zouden zijn dan in Antwerpen. “De toestand aan de haven zou bijzonder bemoeilijkt worden door de vermindering van de werkuren die onlangs gestemd werd. Zekere Antwerpse firma’s zouden heden te Rotterdam werken en niet meer te Antwerpen.”⁴⁶ Daarop herhaalden de werkgevers nogmaals de reeds gekende argumenten. Opnieuw echter zonder resultaat. De arbeidersafvaardiging beschouwde de 7-urendag al te veel als een verworven recht en bleek niet bereid om terug te komen op de invoering ervan.

Zo stonden beide kampen aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog opnieuw tegenover elkaar. De arbeidersafvaardiging verkeerde in lichte euforie en beschouwde de invoering van de 7-urendag als een nieuwe zegepraal van de syndicale gedachte. De concurrentiepositie van Antwerpen ten opzichte van de ande-

43 K. Van Isacker, *Ibidem*, 209.

44 *Cepa-Jaarverslag 1938*, Rapport du conseil d’administration à l’assemblée générale du 24 avril 1939.

45 J. Swerts, *L’évolution des charges patronales à Anvers et à Rotterdam depuis 1938 et leur influence sur les frais de réception* (Antwerpen, 1953) 55.

46 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 13 januari 1938.

re havens leek hen absoluut nog niet te beroeren. Daartegenover stonden de verscheidene beroepsgroeperingen die met lede ogen toezagen hoe langzamerhand de Antwerpse haven haar voornaamste troeven – goedkope behandeling en hoog rendement – uit handen aan het geven was. Daar besepte men tenvolle dat het gevaar uit het noorden kwam.....

4. Na WO II: Antwerpen als dure haven

De aankomst van geallieerde tanks in de Antwerpse haven verraste de Duitse bezetter die hals over kop vluchtte en de haven nagenoeg intact liet. De Rotterdamse haveninfrastructuur daarentegen werd grotendeels vernietigd. In het najaar van 1944 was Antwerpen de enige bevrijde Noordzeehaven die operationeel was en ze werd door de geallieerden dan ook uitgebouwd tot verdeelcentrum voor troepen en bevoorrading. Tot eind 1945 zou de haven onder geallieerd militair bevel staan. De behandelaars werkten onder controle van het leger, voor rekening van de Belgische regering die via CEPA ook de lonen betaalde. In die eerste naoorlogse jaren gonsde de Antwerpse haven van de activiteit. Dat vertaalde zich onder andere in de werkgelegenheid. Nooit tevoren was het contingent havenarbeiders zo groot. Terwijl het gemiddeld aantal havenarbeiders in de periode 1935-1939 schommelde tussen 15 à 18.000, bedroeg dit tot de zomer van 1945 een goede 20.000.⁴⁷

Vrij vlug na de bevrijding kwamen ook de eerste gesprekken op gang in verband met loon- en arbeidsvoorwaarden. Onmiddellijk was duidelijk dat een terugkeer naar de vooroorlogse lonen totaal uitgesloten was. De regering die absoluut de hollende inflatie een halt wou toeroepen, liet het initiatief niet langer volledig vrij aan het sectorale niveau. Van een volledig vrij overleg over de lonen kon geen sprake zijn. De waarde van de munt moest worden verdedigd en de prijzen moesten omlaag. Daarom stapte men over naar een centraal geleide loonpolitiek: de regering bepaalde het niveau van de lonen om zo de inflatie te kunnen bestrijden.⁴⁸ Het instrument daartoe was de Nationale Arbeidsconferentie (NAC) waar werkgevers en werknemers rond de tafel zaten met de regering. Tussen 1944 en 1948 zou die Nationale Arbeidsconferentie negen maal bijeengeroepen worden. De paritaire comités werden niet volledig buitenspel gezet: zij moesten namelijk de beslissingen van de Nationale Arbeidsconferenties uitvoeren.

Het Nationaal Komitee der haven van Antwerpen kwam op 12 oktober 1944 voor het eerst sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog opnieuw samen en boog zich onmiddellijk over de loonkwestie. Vrij vlug kwamen werkgevers en werknemers tot een overeenkomst en werd – zoals opgelegd door de Nationale Arbeidsconferentie (NAC) – het laatste vooroorlogse basisloon van 82 fr verhoogd

47 *Cepa-Jaarverslagen 1935 - 1945*, Boekjaren 1936 - 1946, Arbeidsstatistieken.

48 D. Luyten, *Sociaal-economisch overleg in België sedert 1918* (Brussel, 1995) 125.

met 60%. Het nieuwe basisloon bedroeg nu 131 fr en werd met terugwerkende kracht ingevoerd vanaf 1 september 1944.⁴⁹

Die eerste loonsverhoging werd gevolgd door een reeks andere. In augustus 1945 besliste de Nationale Arbeidsconferentie nogmaals om de lonen nationaal en voor alle sectoren te verhogen met 20% met een maximum van 25 fr. Zo werd het basisloon in de haven van Antwerpen opnieuw verhoogd, ditmaal tot 156 bfr. De patroons die de eerste loonsverhoging met 60% relatief makkelijk hadden ‘geslikt’ lieten nu de eerste keer enige scepsis horen.⁵⁰

Al vlug werd ook duidelijk dat de Nationale Arbeidsconferenties niet optimaal functioneerden. Blijkbaar beschikte men niet over de mogelijkheid om de verschillende sectoren streng in de pas te doen lopen. Zo werden in de Antwerpse haven buiten de beslissingen van de NAC om ook nog andere loonsverhogingen en andere sociale voordelen toegekend, waardoor de Antwerpse haven haar faam van goedkope haven – waar zo zorgzaam op werd toegezien vóór de oorlog – moest prijsgeven. Men kwam in een niet te stoppen spiraal terecht van opeenvolgende loonsverhogingen en vooral de arbeidersafvaardiging leek daarbij de pedalen kwijt. De reden daarvoor moet worden gezocht in de vrij specifieke situatie van de Antwerpse haven in die onmiddellijke naoorlogse jaren. Allereerst was er een ongekende activiteit merkbaar. Antwerpen was de enige Noordzeehaven die niet grotendeels in puin lag en trok dan ook zeer veel trafiek aan. Economisch gezien ging het de haven dus voor de wind. Schepen liepen af en aan en de behandelaars maakten grote winsten.⁵¹ Ook de arbeidersafvaardiging stelde die ongekende weelde aan de haven van Antwerpen vast en was derhalve niet geneigd om de looneisen te matigen. Ook de mislukte lonen- en prijzenpolitiek van de regering zette hen daartoe aan. Men stelde vast dat de regering er niet in slaagde om de prijzen onder controle te houden en van dan af dachten de vakbonden enkel nog strikt op korte termijn. Men was er enkel nog op uit om de lonen de evolutie van de levensduurte te laten volgen.⁵² De grootste havenvakbond BTB had ook opnieuw af te rekenen met een interne crisis. Net zoals dat eerder gebeurde in de begindagen van het sociaal overleg bleek men opnieuw moeite te hebben om de leden in de pas te doen lopen. De havenarbeiders waren niet tevreden met de loonsverhogingen die door hun afgevaardigden binnen het Nationaal Komitee of de Nationale Arbeidsconferentie in de wacht waren gesleept en besloten om opnieuw hun strijdvaardigheid te laten zien. Ze werden daarbij geholpen door communistische ‘actie-

49 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 12 oktober 1944.

50 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 11 augustus 1945.

51 V. Van de Parre, *De diepere oorzaken van een havencrisis te Antwerpen* (z.p., 1951) 9.

52 G. Janssens, *Verloop van het loon- en arbeidsvraagstuk van 1830 tot 1950 en onderzoek der diepere oorzaken der havencrisis te Antwerpen* (Gent, 1951) 234.

comiteiten' die hen wezen op de winsten die door de behandelaars werden gemaakt en die hen aanzetten om daarvan hun deel – in de vorm van loonsverhogingen – op te eisen.⁵³ Tot begin jaren 1950 zouden die communistische 'actiecomiteiten' erin slagen om bij herhaling een grote massa havenarbeiders te overtuigen om het werk neer te leggen. De grote bonden – en dan vooral de BTB – stonden bijna machteloos tegenover deze gebeurtenissen. Indien zij niet volledig de greep wou verliezen op haar leden en achterban, moest zij wel de eisen van die massa havenarbeiders erkennen en voorleggen aan het Nationaal Komitee. Een mooi voorbeeld daarvan was de staking van december 1946 – januari 1947. Deze spontane beweging werd in gang gezet door communistische actiegroepen. Noodgedwongen erkende de BTB deze beweging en beloofde de looneis – verhoging van basisloon met 14 fr – voor te leggen aan het Nationaal Komitee. De werkgeversafvaardiging was ten eerste verbaasd over deze vraag en greep voor de argumentatie terug naar de jaren 1930: "(...) de menigvuldige maatregelen – die ter bevrediging van zeer vooruitstrevende sociale strekkingen werden toegegeven, ten nadeele der reeds zoo ongunstig gelegen economische positie der Antwerpsche haven tegenover haar concurreerende naburen – er in generlei wijze schijnen toe bijgedragen te hebben om de sociale bevrediging en de goede moraal der werknemersmassa zoo te beïnvloeden dat de goede geest waarin het werk wordt uitgevoerd, toch een element van strijdvaardigheid en concurrentiemogelijkheden zou daarstellen bij wijze van compensatie. Ontegenzeglijk is zulke geest van benaarding noodig in een haven die nog niet over al de noodige technische middelen beschikt en waarvan bovendien het element arbeidskracht duurder is dan bij haar meest in acht te nemen concurrent."⁵⁴ Na moeilijke onderhandelingen en na bemiddeling van gouverneur Declerck gaven de patroons toch toe en kwam de loonsverhoging er.⁵⁵

Die opeenvolgende loonsverhogingen en de toenemende sociale lasten zorgden ervoor dat de loonlast in de haven van Antwerpen steeds zwaarder werd in vergelijking met haar voornaamste concurrent Rotterdam.⁵⁶ Met enig voorbehoud verwijzen we hier naar dezelfde studie van 1953 die stelt dat in Antwerpen het basisloon begin 1950 in vergelijking met begin 1938 meer dan 3.5 maal hoger lag. In de

53 K. Van Isacker, *Afscheid van de havenarbeider 1944 - 1946* (Antwerpen, 1967) 111.

54 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 7 januari 1947.

55 *Archief BTB* - Nationaal Komitee der Haven van Antwerpen, Zitting van 10 januari 1947.

56 Die sociale lasten bedroegen vóór de oorlog ongeveer 6%, na de oorlog liepen die op tot 40% (bij die toenemende sociale lasten moet zeker de invoering van de bestaanszekerheid vermeld worden in 1946. Door middel van een patronale bijdrage van 15% op het basisloon werd een Fonds gespijsd dat ervoor moest zorgen dat een havenarbeider bij niet-aanwerving bovenop zijn werkloosheidsvergoeding een extra aanvulling kreeg waardoor die tussen de 65 en 75% van het basisloon bedroeg).

Rotterdamse haven was dat slechts 0.5 maal.⁵⁷ Hier was de centrale geleide loonpolitiek van de Nederlandse regering wel succesvol.⁵⁸

Naarmate die lasten steeds zwaarder werden en naarmate de haven van Rotterdam – vanaf 1948 – meer en meer haar positie weer innam, klonken de klachten van de werkgevers steeds luider en krachtiger. Naar aanleiding van een nieuwe vraag tot loonsverhoging met 15% in maart 1948 trok een werkgeversafvaardiging samen met de voorzitter van de Antwerpse Kamer van Koophandel naar de kabinetschef van de minister van Arbeid. Men wees hem op de hoge vlucht die de arbeidskosten hadden genomen en de heropleving van de Rotterdamse haven, waardoor een nieuwe loonsverhoging zeer ongelegen zou komen. Toch is het opvallend dat ook nu weer het patronaat bakzeil haalde en uiteindelijk een premie van 10 fr per taak toestond.

De opmerkingen van het havenpatronaat waren in feite een variatie op hetzelfde vooroorlogse thema. Ook nu weer draaide alles rond behandelingskosten en rendement. Dat uitte zich in klachten over te hoge lonen en ook arbeidsduur. Men beklaagde zich erover dat in Antwerpen slechts 7 uur per dagtaak werd gewerkt, terwijl dat in Rotterdam 8.30 uur was.⁵⁹

Op elke vraag tot wat meer begrip – lees: loonmatiging – voor de moeilijke situatie waarin de Antwerpse haven verkeerde, volgde van de kant van de arbeidersafvaardiging steeds een oorverdovende stilte. Uit de interne beraadslagingen blijkt dat de concurrentiepositie van de Antwerpse haven ten opzichte van Rotterdam en de andere havens nog steeds weinig losmaakte binnen de BTB in haar diverse geledingen.⁶⁰ De werkgevers bleven met hun klachten roependen in de woestijn.

Midden jaren 1950 zou dat echter veranderen. De BTB staarde niet langer naar de navel en verruimde het aandachtsveld naar de voornaamste concurrenten van Antwerpen. Tot dan toe was het steeds zo geweest dat de BTB zich bij het uitstipelen van haar beleid weinig of niet had laten leiden door die concurrentieoverweging. Zij ging steeds uit van de eigen situatie in de Antwerpse haven en de eisen van de basis. Bij het opstellen van het eisenpakket werd tot dan toe nooit de vraag gesteld in hoeverre die eisen realistisch waren en de concurrentiepositie van Antwerpen eventueel aantastten. Loonsverhogingen werden meestal gevolgd door nieuwe looneisen, iets waartoe de leiding van de BTB vaak gedwongen werd door de basis. Dat zou nu veranderen. Een toenemende interesse voor de modernisatie van de havenoutillage ging gepaard met een toenemende matiging van de looneisen.

57 J. Swerts, *L'évolution des charges patronales à Anvers et à Rotterdam depuis 1938 et leur influence sur les frais de réception* (Antwerpen, 1953) 33 en 52.

58 Zie o.a.: E. Nijhof, *Gezien de dreigende onrust in de haven. De ontwikkeling van de arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven 1945 - 1965* (Amsterdam, 1988) 492 p.

59 *Archief CEPA* - Beperkte patroonsafvaardiging 1949 - 1972, Zitting van 20 mei 1954.

60 *Archief BTB* - Verslagen van Uitvoerend Comité 1922-1929 en 1950-1972.

Mede onder impuls van de leidende figuren Louis Major en Georges De Crom deed de concurrentiegedachte zijn intrede in de structuren van de BTB.⁶¹

Naar de basis toe maakte men duidelijk dat het (opnieuw) tijd was om op de barricaden te gaan staan, deze keer niet tegen het havenpatronaat maar tegen de concurrerende havens. Tijdens een algemene ledenvergadering sprak Major als volgt: "In het kader der gemeenschappelijke markt zal deze strijd zich meer en meer laten gevoelen. Wij moeten kunnen realiseren. De uitbreiding van onze haven en de modernisatie is een noodzakelijkheid. Wij moeten vooruitziende zijn en voorkomen dat de haven ten onder gaat. Bij een nieuw Europa, wanneer er geen grenzen meer zullen zijn, moet onze haven sterk staan om het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentie van de andere havens. Ons hoofdoel moet zijn, niet alleen onze trafiek te behouden maar deze nog uit te breiden."⁶² Deze uitspraak van Major die in feite een totaal nieuwe visie verwoordde, gaf aanleiding tot instemmend commentaar. De basis stemde ogenschijnlijk in met deze nieuwe politiek.

Die nieuwe visie manifesteerde zich voor het eerst naar aanleiding van loononderhandelingen met de werkgevers in mei 1955. De vakbondsleiding waarschuwde bij het begin van de feitelijke onderhandelingen voor te hoog gespannen verwachtingen. Vanuit de basis kwam er een vraag tot loonsverhoging met 30 à 100 bfr. Die werd resoluut afgewezen door de leiding die er aan toevoegde dat zelfs 25 bfr te hoog was gegrepen. Een loonsverhoging zoals die door de basis werd gevraagd, zou het werk van de regering te niet doen die er net naar streefde om de prijzen van de Belgische industrie zo laag mogelijk te houden.⁶³ De vakbondsleiding ging de verlangens van de basis nu dus reeds vóór de onderhandelingen gedeeltelijk de kop indrukken en liet weinig ruimte tot discussie. Toen uiteindelijk

61 Louis Major: was sinds de staking van 1936 actief in de BTB in Antwerpen. Na WO II zou hij zijn carrière als vakbondsman voortzetten op nationaal niveau. Zo werd hij in 1952 algemeen secretaris van het Algemeen Belgisch Vak Verbond (ABVV) en zou dit blijven tot 1968. Van 1946 tot 1974 was hij volksvertegenwoordiger voor het arrondissement Antwerpen. Tussen 1968 en 1973 was hij minister van Arbeid en Tewerkstelling.

Georges De Crom: na een eerdere carrière als havenarbeider werd hij in 1937 afgevaardigde van de BTB - Antwerpen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd hij aangesteld als dienstdoend secretaris van de BTB die op dat ogenblik illegaal haar activiteiten probeerde voort te zetten. Na de oorlog zou die functie omgezet worden in een permanente functie. Hij bleef algemeen secretaris tot zijn dood in november 1970. In tegenstelling tot Louis Major had hij geen nationaal mandaat binnen het ABVV.

62 *Archief BTB*- Verslagen van uitvoerend comité, Algemene vergadering der dokwerkers op 18 maart 1958.

63 *Archief BTB*- Verslagen van uitvoerend comité, Vergadering van uitvoerend comité van 3 mei 1955.

een loonsverhoging van 12 fr in de wacht werd gesleept klonk het: “Het voorstel is een maximum. Indien het dat niet is, is het niets.”⁶⁴

De vakbondsleiding – met de twee zwaargewichten Major en De Crom – veroordeelde ongemeen scherp de te hoge looneisen van de basis die volgens haar onrealistisch waren en de haven van Antwerpen in een nog slechter daglicht zouden stellen. Toen begin september 1959 een delegatie havenarbeiders zich aanbood aan het bondslokaal en een verhoging van het basisloon met 40 à 50 fr vroeg, reageerde De Crom furieus. Hij noemde de eisen “zot” en beklemtoonde dat de inwilliging van dergelijke eis de positie van Antwerpen ten opzichte van haar voorname concurrenten verder zou verslechteren.⁶⁵

Nadat ze zich reeds had uitgesproken over de loonkosten zou de havenvakbond zich ook begeven op dat andere tere concurrentiepunt dat de bezorgdheid wegdroeg van de werkgevers: de arbeidsduur. Sinds de invoering ervan in 1937 hadden de diverse beroepsgroeperingen zich krachtadig verzet tegen de 7-urendag aan de haven van Antwerpen. Men had er steeds de nadruk op gelegd dat men daardoor een te groot concurrentienadeel opliep ten opzichte van Rotterdam waar 8.30 u gewerkt werd. De vakbonden hadden dit steeds ontkend en zwaaiden telkens met het hoge rendement in de Antwerpse haven dat dit eventuele nadeel ruimschoots zou compenseren. Toen in 1956 stemmen opgingen om in de haven van Antwerpen de 5-dagenweek in te voeren, wees de leiding dit voorstel onmiddellijk af. Men begreep dat zo’n plan, waarbij de wekelijkse arbeidsduur verder zou verminderen naar 35 uur, voor het patronaat totaal onaanvaardbaar zou zijn. Zoiets zou enkel bespreekbaar zijn indien de andere Noordzeehavens een gelijkaardige arbeidsduurverkortung zouden invoeren.⁶⁶

Toen in 1961 de vraag van de 5-dagenweek opnieuw op tafel kwam, liet De Crom onmiddellijk in zijn kaarten kijken. Hij greep terug naar eerdere opmerkingen van de werkgevers en achtte het “onvermijdelijk” dat men de 7-urendag zou moeten opgeven en dat de 8-urendag weer ingevoerd zou worden. Een andere vraag – de sluiting van de haven op zaterdag en zondag – werd totaal afgewezen. “Dit zou ons concurrentieel gezien in een onmogelijke positie plaatsen.”⁶⁷ De invoering van de 5-dagenweek kon enkel wanneer in de andere havens een gelijkaardig initiatief werd genomen. De BTB hield dus voorlopig de boot af.⁶⁸

64 *Archief BTB*- Verslagen van uitvoerend comité, Vergadering van uitvoerend comité van 6 mei 1955.

65 *Archief BTB*- Verslagen van uitvoerend comité, Vergadering van uitvoerend comité van 3 september 1959.

66 *Archief BTB* - Verslagen van uitvoerend comité, Vergadering van technische comités van 5 juli 1956.

67 *Archief BTB* - Verslagen van uitvoerend comité, Vergadering van uitvoerend comité van 17 mei 1961.

68 *Archief BTB* - Verslagen van uitvoerend comité, Vergadering van uitgebreid bestuur van 16 november 1961.

Toen bleek dat – vooral door tegenwerking van de Duitse havens – een internationale overeenkomst over de invoering van de 5-dagenweek onmogelijk was, zou Antwerpen toch alleen de stap wagen. Na lange onderhandelingen in de ‘Commissie hervorming arbeidsvoorwaarden’ werd beslist om de 5-dagenweek in te voeren echter met die toegeving dat de dagelijkse arbeidsduur opnieuw zou worden verhoogd van 7 u naar 7.30 u. De havenvakbond volgde het patronaat daarbij in zijn redenering dat zo’n opvoering van de dagelijkse arbeidsduur onontbeerlijk was in de concurrentiestrijd met Rotterdam.⁶⁹

5. Tot slot

Het moge duidelijk zijn dat zowel macht als concurrentie hun stempel hebben gedrukt op het sociaal overleg in de haven van Antwerpen.

Tot de jaren 1930 stond het sociaal overleg volledig in het teken van de machtsverhoudingen tussen havenvakbonden en havenpatroons. De werkgevers aan de haven van Antwerpen hadden vóór WO I een machtspositie opgebouwd die amper bedreigd werd door de opkomende vakbonden. Havenarbeiders waren volledig overgeleverd aan de goodwill en willekeur van hun bazen. De staking van 1907 bracht de ommekeer en luidde het tijdperk in van het paritair overleg. Tijdens die eerste jaren werd de werking van het paritair overleg nog fel bemoeilijkt door de machtsstrijd tussen werkgevers (met een dominante positie voor de scheepvaartagenten die verenigd waren in de Antwerpse Scheepvaartvereniging) en werknemers (waar de socialistische vakbond op de meeste bijval kon rekenen). De havenvakbonden hadden het moeilijker dan verwacht om hun nieuw verworven status op het terrein waar te maken. Ze werden geconfronteerd met een basis die minder volgzzaam bleek dan gedacht en moesten opboksen tegen een machtig blok als de Antwerpse Scheepvaartvereniging die niet geneigd leek om afstand te doen van haar enorme machtspositie over zowel havenarbeiders als de andere beroepsgroeperingen. Tot eind jaren 1920 zou die strijd tussen havenvakbonden en havenpatronaat het ganse overleg hypothekeren. Beide partners moesten het principe van ‘do ut des’ (geven en nemen) nog onder de knie krijgen en af en toe bevond het overleg zich aan de rand van de afgrond. Toen de havenvakbonden echter bewezen dat ze hun basis wel in de hand hadden, kon men niet meer om hen heen en begon het overleg naar behoren te functioneren en leidde ze een periode van relatieve rust in.

Met de crisis van de jaren 1930 deed de concurrentiegedachte haar intrede in het sociaal overleg en zou ze het machtsspel langzamerhand naar de achtergrond verdringen. Het havenpatronaat verruimde meer en meer zijn horizon en hield vooral

69 *Archief CEPA*- Verslagen van commissie hervorming arbeidsvoorwaarden 1964.

Rotterdam angstvallig in de gaten. Hoog rendement en lage behandelingskosten speelden duidelijk in het voordeel van Antwerpen en moesten verdedigd worden. De verschillende patroonsfederaties verzetten zich vanaf het midden van de jaren 1930 dan ook heftig tegen de kwalijke trend van steeds hogere loonkosten en kortere arbeidsduur die het concurrentievoordeel deed wankelen. Vakbonden (en regering) kwamen echter niet onder de indruk van de argumentatie van de werkgevers. Na de Tweede Wereldoorlog kwam een niet te stoppen reeks van loonsverhogingen op gang die de loonlasten spectaculair deed toenemen. De concurrentiegedachte kwam nog meer opzetten en verdrong de vooroorlogse strijd om de macht over de haven (definitief) naar de achtergrond. Die machtsverhoudingen waren duidelijker afgetekend en stakingsbewegingen kwamen niet meer zozeer voort uit sociale, lokale overwegingen, maar eerder uit nationale, politieke overwegingen (bijvoorbeeld stakingen tijdens de Koningskwestie in 1950 en staking tegen de eenheidswet in 1960-1961). In tegenstelling tot voor WO II – bijvoorbeeld de stakingen van 1907, 1928 en 1936 – zorgden die stakingen niet meer voor een doorbraak inzake loon- en arbeidsvoorwaarden.

De concurrentiegedachte brak definitief door. Antwerpen verloor haar faam als goedkope haven en de havenpatroons grepen terug naar de argumentatie van kort vóór de oorlog, maar konden aanvankelijk niet op begrip rekenen van de vakbonden. Het zou duren tot midden jaren 1950 vooraleer ook de havenvakbonden inzag dat deze trend moest worden omgebogen indien Antwerpen wilde blijven groeien. Tot 1955 bleef die vakbond naar de navel staren en ging enkel uit van de eigen sterkte. Van dan af zou de BTB ook oog krijgen voor de zwakte van de Antwerpse haven. Kijken naar de concurrentie werd ‘bon ton’ en de opmerkingen van het havenpatronaat als zou Antwerpen te duur zijn, werden niet langer weggelachen. Integendeel, men richtte zich op die zwakke punten en probeerde samen met het patronaat een uitweg te zoeken.

Die overgang van macht naar concurrentiekracht als dominerende factor moet gezien worden in de context van de zich wijzigende ‘ruimte’ waarbinnen de haven zich beweegt. Tot het midden van de jaren 1930 bewoog de haven van Antwerpen zich in de eerste plaats in een lokale ‘ruimte’. Nationale en mondiale invloeden waren aanwezig, maar zeker nog niet dominant. Het waren vooral plaatselijke evoluties en beslissingen (verhoudingen tussen institutionele spelers; feitelijke arbeidsorganisatie met sociale vrede en stakingen) die hun stempel drukten op de haven. De richting waarin de haven van Antwerpen zou evolueren werd nog grotendeels bepaald in Antwerpen. De grote crisis van begin jaren 1930 verbreedde de ruimte waarbinnen de haven zich bevond en zou de haven dwingen om zich te gaan oriënteren op een nationaal, ja zelfs mondiaal niveau. Het werd duidelijk dat de groei van de haven niet alleen bepaald werd door eigen Antwerpse factoren maar ook door mondiale, nationale factoren (economische conjunctuur, evolutie van de arbeidsmarkt, overheidspolitiek). Invloeden van buiten de haven, van buiten Antwerpen werden steeds belangrijker. De werkgevers – met de scheepvaartagenten

voorop – kwamen als eerste tot dat besef, daarbij waarschijnlijk geholpen door hun veelvuldige contacten met de buitenlandse klanten van Antwerpen. Door de crisis van de jaren 1930 werd duidelijk dat de haven slechts een van de spelers was binnen een grotere ruimte en dus rekening moest houden met die andere spelers en zich eventueel moest aanpassen. De werkgevers lieten zich vanaf midden jaren 1930 bij het uitstippelen van hun beleid dan ook meer en meer leiden door de gebeurtenissen en wijzigingen bij de concurrenten en door de positie van Antwerpen ten opzichte van de andere havens. Bij de havenvakbonden kwam het besef van die zich wijzigende ruimte pas later. Daar leefde nog teveel de idee dat de evolutie van de Antwerpse haven vooral bepaald werd door Antwerpen zelf. Pas na de Tweede Wereldoorlog zou de vakbondsleiding haar gezichtsveld verruimen. Dat kwam mede door het feit dat de havenarbeidersbond (BTB) zowel door de eigen overkoepelende beweging (in casu het Algemeen Belgisch Vakverbond) als door de regering van een lokaal naar een nationaal niveau getild werd. Meer en meer werd het onderhandelingsniveau van het sectorale naar het nationale niveau verschoven (zie bijvoorbeeld de Nationale Arbeidsconferenties). De BTB werd op nationaal niveau betrokken in de intersectorale loononderhandelingen en begon daardoor in te zien dat naast de eigen lokale belangen, ook andere belangen speelden.

Bijlage**Evolutie basisloon (per taak) Haven van Antwerpen 1898 - 1972.**

Bron: *Nationaal Komitee van de haven van Antwerpen, 1919 - 1972.*
CEPA-jaarverslagen 1929 - 1972.

<i>Datum</i>	<i>Basisloon havenarbeid</i>	<i>Opmerkingen</i>
1898	3 bfr (natielieden) 4 bfr (stouwersgasten)	
1907	3 bfr (natielieden) 4 bfr (stouwersgasten) 5,5 bfr (hout- en graanmannen)	
1914	3 à 4 bfr (natielieden) 5 à 6 bfr (stouwersgasten)	
November 1919	16 bfr (stouwers) 12 bfr (naties)	
Januari 1923	22 bfr (stouwers) 17 bfr (naties)	
Juli 1923	25 bfr (stouwers) 20 bfr (naties)	
September 1923	26 bfr (stouwers) 21 bfr (naties)	
Oktober 1923	27 bfr (stouwers) 22 bfr (naties)	
December 1923	28 bfr (stouwers) 23 bfr (naties)	
December 1924	31 bfr (stouwers) 26 bfr (naties)	
Mei 1925	30 bfr (stouwers) 25 bfr (naties)	
September 1925	31 bfr (stouwers) 26 bfr (naties)	
November 1925	32 bfr (stouwers) 27 bfr (naties)	
Januari 1926	16 bfr (stouwers)	Geen vermelding meer van loon natielieden.
Mei 1926	35 bfr	
Juni 1926	35 bfr	Plus toeslag van 1 bfr omwille van hoge broodprijs
9 juli 1926	40 bfr	Idem
30 juli 1926	42 bfr	Idem
26 augustus 1926	44 bfr	Idem
Juni 1927	50 bfr	
Juli 1928	54 bfr	
Januari 1929	60 bfr	Voorlopig opgegeven van koppeling aan index.
Juni 1929	62 bfr	Beslissing in studiec commissie Holvoet. Hernieuwde koppeling aan index.
Februari 1930	64 bfr	
April 1932	54 bfr	Opeenvolgende dalingen t.g.v. koppeling basisloon aan (dalende) index.

<i>Datum</i>	<i>Basisloon havenarbeid</i>	<i>Opmerkingen</i>	
September 1934	46 bfr	Bevriezing van basisloon.	
Juli 1935	48 bfr		
Januari 1936	50 bfr		
Juni 1936	62 bfr (stouwers) 56 bfr (naties)		
Oktober 1936	64 bfr	Verhoging van de basislonen met 12 bfr ten gevolge van de staking van juni 1936.	
Februari 1937	66 bfr (stouwers) 60 bfr (naties) 65 bfr (ontvangstnaties)		
Juli 1937	68 bfr (stouwers) 62 bfr (naties) 67 bfr (ontvangstnaties)		
September 1937	70 bfr (stouwers) 64 bfr (naties) 69 bfr (ontvangstnaties)		
Oktober 1937	72 bfr (stouwers) 66 bfr (naties) 71 bfr (ontvangstnaties)		Toeslagen: chef-markeerders: 33.75% forelieden: 22.5% ceelbazen: 45%
December 1938	74 bfr (stouwers) 68 bfr (naties) 73 bfr (ontvangstnaties)		
Januari 1939	72 bfr (stouwers) 66 bfr (naties) 71 bfr (ontvangstnaties)		
November 1939	76 bfr (stouwers) 70 bfr (naties) 75 bfr (ontvangstnaties)		
December 1939	78 bfr (stouwers) 72 bfr (naties) 77 bfr(ontvangstnaties)		
Maart 1940	82 bfr (stouwers) 76 bfr (naties) 81 bfr (ontvangstnaties)		
Juni 1940	50 bfr (overuren aan 10 bfr per overuur) ('gewone arbeiders') 70 bfr (foreman) 100 bfr (ceelbaas)	Loon werd niet vastgelegd binnen N.K., maar op kabinet van burgemeester. (omzendbrief CEPA nr. 40/10)	
10 mei 1941	82 bfr (stouwers) 76 bfr (naties) 81 bfr (ontvangstnaties)		Nota Cepa (SOMA-Brussel, Archief Victor Grauls nr. 717 doos II, map 7)
April 1943	72 bfr (voor alle taken, geen onderscheid tussen naties en stouwersbedrijf Toeslagen voor: Ceelbaas: 45% Foreman: 22.5% Conterbaas (hout) 15%		Archief Soma-Brussel, Omzendbrieven van bedrijfsgroeperingen van haven, zeevaart en expeditie, nr. 154.

<i>Datum</i>	<i>Basisloon havenarbeid</i>	<i>Opmerkingen</i>
Augustus 1944	131 bfr	Geen afzonderlijke vermelding meer van lonen natie- en stouwerslieden.
Augustus 1945	156 bfr	
Januari 1947	180 bfr	Invoering vergoeding walking-time (verplaatsings-vergoeding): 10 bfr per taak
Maart 1948	190 bfr	
November 1948	195 bfr	14 bfr
Maart 1951	203 bfr	14 bfr
April 1951	215 bfr	14 bfr
Mei 1952	221 bfr	14 bfr
Juni 1952	215 bfr	14 bfr
December 1952	221 bfr	14 bfr
Maart 1953	215 bfr	14 bfr
September 1953	221 bfr	14 bfr
Mei 1955	233 bfr	14 bfr
April 1956	239 bfr	14 bfr
Mei 1956	249 bfr	20 bfr
Januari 1957	255 bfr	20 bfr
Oktober 1957	261 bfr	20 bfr
September 1959	268 bfr	20 bfr
Oktober 1959	268 bfr	30 bfr
April 1961	275 bfr	30 bfr
Januari 1962	282 bfr (havenarbeiders), 352.5 bfr (forelieden, contrebazen), 423 bfr (ceelbazen)	30 bfr
Mei 1962	289 bfr	30 bfr
April 1963	296 bfr	30 bfr
Mei 1963	289 bfr	30 bfr
Juni 1963	299 bfr	30 bfr
Augustus 1963	306 bfr	30 bfr
Januari 1964	313 bfr	30 bfr
April 1964	323 bfr	30 bfr
Juli 1964	330 bfr	30 bfr
Oktober 1964	396 bfr	30 bfr
Januari 1965	405 bfr	30 bfr
Juni 1965	414 bfr	30 bfr
Januari 1966	423 bfr	30 bfr
Februari 1966	438 bfr	30 bfr
Mei 1966	449 bfr	30 bfr
Januari 1967	464 bfr	30 bfr
Februari 1967	476 bfr	30 bfr

<i>Datum</i>	<i>Basisloon havenarbeid</i>	<i>Opmerkingen</i>
Juni 1967	488 bfr	30 bfr
Augustus 1967	476 bfr	30 bfr
September 1967	488 bfr	30 bfr
Maart 1968	498 bfr	30 bfr
April 1968	510 bfr	30 bfr
November 1968	523 bfr	30 bfr
Maart 1969	533 bfr	30 bfr
April 1969	546 bfr	30 bfr
Oktober 1969	560 bfr	30 bfr
Februari 1970	574 bfr	30 bfr
April 1970	604 bfr	30 bfr
Juli 1970	604 bfr	40 bfr
Augustus 1970	619 bfr	40 bfr
Maart 1971	634 bfr	40 bfr
Mei 1971	664 bfr	40 bfr
Juni 1971	679 bfr	40 bfr
Juli 1971	679 bfr	50 bfr
Oktober 1971	694 bfr	50 bfr
Februari 1972	709 bfr	50 bfr
Mei 1972	739 bfr	50 bfr
Juli 1972	756 bfr	50 bfr
September 1972	773 bfr	50 bfr
December 1972	790 bfr	50 bfr