

II. Sociaal-economische geschiedenis - Histoire socio-économique

DONALD WEBER

Leven en werken in de Belgische transport-industrie

Gent/Antwerpen, AMSAB, 2013, 239 p.

Leven en werken in de Belgische transport-industrie stelt een simpele vraag : hoe zag het leven van alledag er voor de transportarbeider uit? Deze vraag vloeit voort uit de opdracht die de Belgische Transportarbeidersbond auteur Donald Weber meegaf, namelijk om het dagelijks leven van de talloze werknemers die tussen 1913 en 2013 in de transportsector werkzaam zijn geweest te portretteren. De vraag wordt mede beantwoord met wat ik als een grote kracht van het boek beschouw : de prachtige, zeer talrijke illustraties die een letterlijk doorkijkje in het leven van de diverse transportarbeiders geven, evenals van hun gezinnen. Het boek is absoluut een genot voor het oog.

De academische merites van het boek kunnen niet aan dit visuele spektakel tippen. De studie, die geen inleiding kent maar een zeer kort voorwoord van één enkele pagina, is georganiseerd rondom een centrale vraag die beschrijvend van karakter is. Weber zoomt bij de beantwoording in op het individu. Deze aanpak zal academisch ingestelde lezers teleurstellen. Zij zouden prijs hebben gesteld op een meer systematische behandeling van de materie en het afzetten van individuele observaties tegen structurele trends en ontwikkelingen in het transportbedrijf gedurende de afgelopen eeuw waarin veel is veranderd, zoals het boek zelf ook duidelijk aantoont.

Webers studie is opgezet als drieluik. Het eerste deel schetst de zeevaart, binnenvaart en visserij. Het tweede deel concentreert zich op de dokwerker, zelf een resultante van de mechanisering van het havenbedrijf waarbij meer personeel nodig was dan de scheepsbemanning om te laden en lossen. Aan dit type arbeid is overigens met het voortschrijden van de mechanisering momenteel vrijwel een einde gekomen. Weber constateert dat daarmee voor de dokwerker de historische cirkel rond is. Het derde en laatste deel kijkt naar het transport vanaf de haven richting markten. Ook de luchthaven Zaventem komt daarbij aan bod. Er wordt vooral gekeken naar de multimodale knooppunten en het wegtransport. Hoewel Antwerpen ook een belangrijk spoorknooppunt vormt, behandelt het boek om onduidelijke redenen de spoorwegen nauwelijks.

Webers studie sluit aan bij een aantal trends binnen de mobiliteitsgeschiedenis. Ten eerste doet het boek recht aan het multimodale karakter van de transportsector. Door het leven van individuen als uitgangspunt te nemen, komen de verschillende transportmodaliteiten die daar onderdeel van uitmaken aan bod. Het multimodale komt tot uitdrukking op plekken waar Weber bespreekt hoe arbeiders zich naar en door de haven hebben verplaatst. Begin jaren 1930 klaagden transportarbeiders over de slechte verbindingen binnen Antwerpen, toch een 'wereldhaven'. Veertig procent van de dokwerkers kwam van buiten Antwerpen en voor hen was een goede verbinding met de haven en vervoer erbinnen van groot belang. Fietsend verplaatsten de arbeiders zich in de almaar uitdijende haven vanaf de dichtstbij gelegen stations. Later maakten zij gebruik van

brommers, nog later namen zij de auto. Met het uitbreiden van de haven raakten winkels te veel op afstand voor afgemeerde schippers en hun gezinnen. Om dit te ondervangen werd het Schipperswelzijn opgezet met supermarkt, wasserette, café en andere voorzieningen. Zodra de schippers echter hun eigen auto aan boord meenamen, kwam snel een einde aan de enige schipperssupermarkt die België ooit gekend heeft.

Een tweede trend waar Weber bij aansluit betreft de aandacht voor dwarsverbanden tussen transport en communicatie. Radiocommunicatie maakte het werk veiliger, omdat dokters op afstand via de ether instructies konden geven bij het verlenen van hulp. De radio doorbrak de eenzaamheid van de schippersvrouw en stelde vissers in staat zich te informeren over marktprijzen. De effecten waren niet louter positief : telefoon en later email brachten ook hectiek en stress aan boord.

Hoewel deze twee aspecten op verschillende plekken in het boek worden aangestipt, is de behandeling ervan niet systematisch uitgewerkt. Uiteindelijk wreekt zich de aanpak om meer aandacht te schenken aan het individuele niveau dan aan de kwantitatieve ontwikkelingen in de sector als geheel. Veiligheid voor werknemers is een belangrijk thema voor de sector en er zijn vele ongelukken te betreuren geweest. Hier kiest Weber ervoor individuele ongevallen uit te vergroten, maar deze worden te weinig afgezet tegen de statistiek van de veiligheid. Hetzelfde geldt voor werkgelegenheid en andere structurele economische ontwikkelingen. Ook meer vergelijking was de studie ten goede gekomen. Binnen België komen Gent of Zeebrugge nog enigszins aan bod,

vergelijkingen met de wereld buiten België worden slechts terloops getrokken. De individuele verhaallijnen, mede ondersteund met persoonlijke interviews, laten zo op den duur de grote lijn ondersneeuwen.

Ook institutionele ontwikkelingen zijn wat naar de achtergrond verdrongen. Dat is jammer, want juist partijen als de Belgische Transportarbeidersbond hebben de rechten van werknemers voortdurend bevochten. Mede daardoor zijn veiligheid en arbeidsvoorwaarden in de sector verbeterd, maar beide en vooral die laatste staan momenteel weer sterk onder druk. Het boek is op dit punt niet optimistisch over de toekomst van de sector. Tegelijkertijd klinkt door dat het transport als beroep en bestaan blijft aantrekken door de vrijheid en fierheid die ermee geassocieerd worden. De onderlinge gemeenschapszin die de sector wellicht ooit karakteriseerde lijkt daarbij onderhevig aan een gestage teloorgang waarbij de solidaire verbanden van het verleden en de sociale vangnetfunctie die ermee gepaard ging vervangen worden door een individualistischer ingericht geheel.

Al met al bevat Webers studie een veelheid aan wetenswaardigheden en interessante observaties, waarbij enige meer systematische behandeling welkom was geweest. De vele vormen van smokkel, de rijkelijk vloeiende alcohol in de stamkroeg, of de zwemmers in de kanalen die schipper Ernest Eeraerts ervoer als het belangrijk probleem tijdens de vaart. De vele facetten van het bestaan van de transportarbeider hebben met *Leven en werken in de Belgische transportindustrie* een gezicht gekregen.

Frank Schipper