

---

---

## V. — DE SCHEEPVAART.

---

---

**D**rie Vlaamsche steden waren in den loop der tijden de zetels van een bloeiend zeeverkeer. Brugge op den weg van de Oost- en Middellandsche Zee, werd in de XII<sup>de</sup> eeuw de stapelplaats van den handel tusschen het Noorden en het Zuiden van Europa. De politieke twisten en de verzanding van het Zwin, den stroom die de stad met de zee verbond, bewerkten den ondergang van de rijke handelshaven. Tot Antwerpen ging de scheepvaart over; in 1545 wordt deze stad de stapelplaats der Hansesteden. Doch de ongehoorde voorspoed van Antwerpen ons beschreven door Guicciardini en Scribanus was van korten duur: de onlusten van de tweede helft der XVI<sup>de</sup> eeuw hadden, eer nog die eeuw ten einde liep, van Antwerpen een doode stad gemaakt. Als het vredesverdrag van Munster in 1648 de Schelde sloot, was dit slechts de bekrachtiging van een sedert ettelijke jaren bestaanden toestand. Toch was de ondernemingsgeest nog niet geheel uit onze bevolking verdwenen: men zocht een uitweg langs de Noordzee, en in 1715 ontstond de Compagnie van Oostende voor de vaart naar Indië. Een nieuw tijdperk scheen te moeten aanvangen. Oostende zou weldra als de mededingster van Amsterdam en Londen optreden. De uitslag der eerste reizen wekte argwaan bij Engeland en Holland, welke, geholpen door Frankrijk, de ontbinding der Compagnie vroegen en verkregen.

Met het Fransch bewind ontstond een gunstige kentering. De Schelde was vrij en Napoleon droomde van Antwerpen een bolwerk tegen Engeland te maken. De volgende cijfers geven een denkbeeld van den snellen vooruitgang die men in weinig jaren beleefde: in 1795 kwamen er te Antwerpen 21 schepen aan, met een gezamenlijke tonnenmaat van 1.000 ton; in 1801, 375 schepen, met 18.000 ton; in 1803, 1.000 schepen, met 50.175 ton; in 1804, 1.424 schepen, met 135.742 ton; in 1812, 1.446 schepen (tonnenmaat onbekend).

De vereeniging van Zuid- met Noord-Nederland opende

voor de Belgische scheepvaart een schitterende toekomst. Waren handel en scheepvaart niet de levensader van het Noorden tijdens de Republiek geweest en moest natuurlijkerwijze de regeering van koning Willem niet alles er op gericht houden om deze takken herop te beuren die aan Holland roem en rijkdom in het verleden hadden gebracht?

En Holland's beroemde geschiedschrijver mocht terecht daarvan het volgende getuigen:

« Antwerpen, door de vrije vaart op de Schelde thans ontslagen van de boeien, twee eeuwen lang aangelegd, herwon snel een graad van bloei, evenarende dien uit de dagen van Karel V; de koloniale handel en die in zout, zeep, wijn, olijfolie overtrof spoedig zeer verre dien van Amsterdam en Rotterdam te zamen; zijn kaden en andere havenwerken, onder Napoleon verbeterd, werden ook door koning Willem I aanzienlijk uitgebreid; zijn handel begon dien van Londen naderbij te komen, al bleef Engeland in het algemeen op handelsgebied nog bovenaan staan. » (1)

« In het algemeen kon worden vastgesteld, dat in de jaren vóór 1830 de Nederlanden de tweede zeevarende natie der wereld waren, alleen wijkend voor Engeland, dat nog vijfmaal meer schepen bezat, waarbij echter in het oog te houden is, dat Engeland's bevolking op 22 millioen gesteld mocht worden, terwijl die der Nederlanden toen op ruim 6 millioen, dus  $\frac{2}{7}$ , werd gesteld.

« En de verdeeling der scheepvaart over de landen van herkomst en bestemming toonde aan, dat de oude Nederlandsche wereldhandel zich in dezen vorm weder begon te verheffen, dat niet alleen de groote handelsmetropolen, maar ook kleine havens als Oostende en Harlingen, als Groningen en Dordrecht, Delfzijl en Termunterzijl, Nieuwpoort en Brugge, Zaandam en Schiedam in het scheepsverkeer weder een goede plaats gingen innemen. » (2)

De Omwenteling van 1830 werkte wellicht op geen ander bedrijf der Belgische huishouding zoo nadeelig als op de scheepvaart. Ons land verloor niet enkel het verkeer met de rijke koloniën van het Noorden: na de vaderlijke zorg

---

(1) Prof. Dr Blok. Het Koninkrijk der Nederlanden in bloei. (Onze eeuw. December 1906, bladz. 323.)

(2) Ibidem, bladz. 325.

ten opzichte van de scheepvaart trad een verregaande onverschilligheid in de plaats. Wij waren immers reeds in de gelegenheid vast te stellen in hoeverre de stoffelijke belangen in het algemeen, die van het Vlaamsche land in het bijzonder, door de nieuwe regeering over het hoofd werden gezien.

Had men sedert de XVI<sup>de</sup> eeuw alles in het werk gesteld om elk streven, op welk gebied ook, bij de Belgen, te versmachten, nu mocht men hopen dat België, een jonge veerkrachtige Staat, trotsch op zijn onafhankelijkheid, zich zou beijveren een plaats te veroveren onder de zeevarende volkeren en een gedeelte van zijn handel onder eigen vlag trachten te drijven. En nochtans was die hoop ijdel: nooit zag het er treuriger uit met de nationale scheepvaart, dan in het tijdperk dat met 1830 aanving. De krachtige tusschenkomst van den Staat, zooals het in den Hollandschen tijd gebeurde, kon niet worden ontbeerd en die bleef ongelukkig volkomen uit. In stede het kwaad van de Omwenteling op dit gebied te vergoeden, werden zelfs de bestaande premiën op den scheepsbouw, ondanks het petitionnement der Kamers van Koophandel van Antwerpen en Oostende, afgeschaft. De groote handelsenquête van 1843 bracht nochtans al het hachelijke van den toestand aan het licht. Men vroeg het advies der handelskamers aangaande het nemen van beschermingsmaatregelen voor de scheepvaart: Antwerpen, Oostende, Brugge, Gent, Brussel, Leuven, Aalst waren er voor. Charleroi, Luik, Verviers, de voornaamste nijverheidscentra, antwoordden ontkennend. Is dit niet kenschetsend? Wat kon het geven dat de Vlaamsche zeevaart het goed of slecht had, als de Waalsche producten, zooals kolen, ijzer, glas, maar aan voordeelige prijzen vervoerd werden!

Eerst in 1844 werd de wet op de differentieele rechten afgekondigd, die eenig voordeel bracht aan de schepen varende onder nationale vlag. Edoch, in minder dan tien jaren was het goede van die bepalingen te niet gedaan door de verdragen die achtereenvolgens met de voornaamste zeevarende landen gesloten werden.

Het hopelooze van den toestand komt nog beter uit bij het nagaan der cijfers. Zoo bezat België in 1831, 136 sche-

pen; op 1 Januari 1843 bleef dat getal onveranderd: nog 136 schepen houdende te zamen 23.305 ton (81 schepen te Antwerpen, 21 te Oostende, 23 te Brussel en 11 te Brugge).

De jaren '50 waren getuige van eenige schuchtere pogingen om dien benarden toestand enigszins te verhelpen, doch meestal beantwoordde de uitslag niet aan de verwachtingen, vooral omdat geestdrift, voortvarendheid en aanhoudendheid bij de Belgische regeeringen voor deze plannen vergeefs gezocht werden.

Holland had door het tractaat van 1839 het recht behouden een tol te eischen van de schepen die op de Schelde langs Antwerpen op- of afvoeren. Om handel en zeeverkeer niet te stremmen, besloot de Belgische Staat aan de schepen dit bedrag terug te betalen. Maar deze terugbetaling vergde weldra door het toenemend verkeer zulke aanzienlijke sommen, dat er met Holland onderhandeld werd om dit recht af te koopen. Door het verdrag van 12 Mei 1863 werd de Vlaamsche stroom voor eeuwig vrij verklaard. Van de koopsom betaalden de met België handeldrijvende Staten 22.950.000 frank, België zelf 13.328.000 frank.

De vrijmaking der Schelde vestigde natuurlijk de aandacht op het vraagstuk van de handelsvloot: het gevolg was een gewichtige hervorming die vele dingen afschafte waaraan de nationale scheepvaart krank ging.

Men mocht nu hopen dat betere tijden aanbraken voor dit Vlaamsche bedrijf. De geestdrift duurde echter niet lang en alle hoop ging nogmaals te leur: « de Belgen waren immers geen zeevarend volk »!

Handel en nijverheid wonnen van jaar tot jaar in betekenis; de beweging der havens van Antwerpen, Gent, Oostende hield daarmee gelijken tred. Geen millioenen werden daarbij gespaard om de vreemde schepen naar onze havens te lokken: dokken en kaden voorzien van de nieuwste werktuigen werden met ruime beurs voltooid. Men achtte de welvaart van België's nijverheid in nauw verband met het zeeverkeer der haven van Antwerpen. Onze havens mochten zich dan ook verheugen in een ongemeenen bloei. Van 1842 schepen (212.798 ton) die in 1835 onze havens aandeden, is dat getal gestegen in 1903 tot 9044

(10.910.615 ton). Het aantal schepen is nauwelijks vijfmaal groter, maar de bootjes van 1835 zijn in 1903 door reuzenschepen vervangen: de tonnenmaat is immers in hetzelfde tijdperk vijftigmaal groter geworden. De volgende tabel geeft een overzicht van die ontwikkeling:

*Schepen die de Belgische havens bezochten.*

JAAR	Antwerpen	Oostende	Gent	Nieuwpoort	In 't Geheel	Tonnenmaat
1831	—	—	—	—	1092	126.094
1835	1198	549	—	95	1842	212.798
1850	1406	489	174	96	2165	314.797
1860	2547	831	354	48	3780	667.287
1870	3967	1266	395	30	5658	1.575.293
1880	4475	1486	657	49	6667	3.571.182
1890	4728	1618	976	73	7395	5.774.672
1900	5414	2070	1163	62	8709	8.553.162
1902	5718	2030	1113	66	8927	10.154.117
1903	5847	1990	1139	68	9044	10.910.615

Merkwaardig vooral was de ontwikkeling van Antwerpen, zooals men reeds kon waarnemen uit bovenstaande cijfers. De volgende tabel laat toe dit in bijzonderheden na te gaan:

*Aantal schepen die de haven van Antwerpen bezochten.*

JAAR	Zeilschepen		Stoomschepen		in 't Geheel		Gemiddelde Tonnenmaat per schip
	Aantal	Tonnen- maat	Aantal	Tonnenmaat	Aantal	Tonnenmaat	
1840	—	—	—	—	1172	180.467	153
1850	1124	183.846	282	55.319	1406	239.165	168
1860	2137	406.834	410	139.610	2547	546.444	213
1870	2222	689.741	1745	722.865	3967	1.362.666	330
1880	1317	563.263	3158	2.500.562	4475	3.063.825	684
1890	849	249.250	3879	4.257.027	4728	4.506.277	953
1900	571	277.803	4843	6.442.347	5414	6.720.150	1240
1902	488	284.661	5230	8.141.466	5718	8.425.127	1473
1903	533	271.304	5314	8.793.358	5847	9.064.662	1541

Antwerpen is met Hamburg de grootste haven van het vasteland. Zijn stijgende bloei wekt verbazing.

In 1900 streeft Antwerpen Rotterdam voorbij, om in 1903 Hamburg in te halen: in 1900, 6.720.000 ton; in 1903, 9.064.000 ton. De winst was dus 800.000 ton per jaar, meer dan de gansche havenbeweging van steden als Amsterdam, Bremen, Duinkerken en Le Havre.

Ziehier voor de twee laatste jaren de tonnenmaat der schepen die de drie evengemelde havens binnenliepen:

	Antwerpen	Rotterdam	Hamburg
1903	9.064.622	7.744.722	9.156.000
1904	9.352.276	7.915.736	9.613.000

Antwerpen is thans, als men de geheele havenbeweging in acht neemt, de derde haven van de wereld en de eerste

van het vasteland. Enkel Hong-Kong en Londen komen voor, zoodat havens als New-York, Hamburg, Liverpool, Rotterdam, Cardiff bij de Scheldestad achterstaan.

Antwerpen in staat stellen met de andere havens van het vasteland mede te dingen was steeds de leus der verschillende Belgische regeeringen. In ons economisch systeem was de Scheldestad aangewezen om den uitvoer van het achterland, van de Waalsche nijverheid, te verzekeren. Een vijftigjarige ondervinding heeft bewezen dat deze handelwijze volkomen met de feiten overeenkomt. Het grootsche plan onlangs (Mei 1905) vooruitgezet, heeft enkel voor doel met nog ruimer opvatting het verrichte te voltooiën. Men denkt er namelijk aan een kanaal te graven 12 meters diep, 250 breed en 800 lang van de nieuwe dokken in den Eeckerschen polder (noorden van Antwerpen) tot aan de Kruisschans, kanaal waarin 9 zijdokken uitmonden, ieder 1200 meter lang op 200 breed, met nog aan de Kruisschans een ronde dok (500 meter breed) en verschillende droogdokken, waaronder één 200 meter lang.

\* \* \*

Dit is alles zeer groot gezien. Maar men let niet op de keerzijde: de Belgische zeevaart neemt om zoo te zeggen geen aandeel in dien bloei. Eén enkele gebeurtenis: oorlog tusschen Engeland en Duitschland, bijvoorbeeld, kan deze welvaart tijdelijk of voor immer vernietigen.

Want bloeiend zeeverkeer beteekent tot hiertoe ongelukkig niet: bezit eener degelijke handelsvloot.

Alhoewel het Vlaamsche land drie zeehavens bezit, Nieuwpoort, Oostende en Heyst-Zeebrugge; drie binnenhavens, Brugge, Gent en Brussel, en Antwerpen gelegen op een der schoonste waterwegen die men kan uitdenken; alhoewel België de vijfde economische macht der wereld is, bestaat er niet de minste verhouding tusschen die macht (8.300 millioen in- en uitvoerhandel in 1903) en onze handelsmarine.

Dit blijkt duidelijk uit de statistiek der Belgische schepen, die in 1903 onze havens bezochten, vergeleken met de schepen varende onder vreemde vlag:

	Aantal	Inhoud in T.	Bemanning
Belgische Schepen . . . .	757	714.127	17.358
Vreemde > . . . .	7191	9.551.409	192.328

(De pakketbooten van de lijn Oostende-Dover niet medegerekend: aantal reizen 1096, 645.116 ton en 19.728 man voor de gezamenlijke bemanning.)

Men ziet hoe gering het aandeel der Belgische vlag is in de beweging onzer havens: één schip op tien voer onder de nationale kleuren. Het zijn dus de schepen van andere naties die van beteekenis zijn voor onzen in- en uitvoerhandel en voor de welvaart onzer havens. Het zal niet van belang ontbloot zijn deze landen te kennen:

VLAG	Aantal schepen		Tonnenmaat	
	Aantal	% van de geheele beweging	Aantal	% der gezamenlijke tonnenmaat
Groot-Brittanje . . . .	4250	47.0	4.882.676	44.8
Duitschland . . . .	1251	13.8	2.513.974	23.0
Frankrijk . . . .	172	1.9	196.637	1.8
Nederland . . . .	273	3.0	274.434	2.6
Noorwegen . . . .	324	3.6	227.951	2.1
Zweden . . . .	204	2.4	197.583	1.8
Denemarken . . . .	305	3.4	290.887	2.7
België (met den dienst Oostende-Dover) . . . .	1853	20.5	1.359.143	12.5

Te Antwerpen vooral is het aandeel der vreemde schepen groot, vergeleken met dat der vaartuigen onder Belgische vlag. Onderstaande tabel toont voor de haven van Antwerpen de ontwikkeling van het verkeer. De vooruitgang van Duitschland is opvallend.

*Aantal en tonnenmaat der schepen die de haven van  
Antwerpen bezochten in :*

VLAG	1880		1890		1900		1903	
	Schepen	Ton.	Schepen	Ton.	Schepen	Ton.	Schepen	Ton.
Duitschland .	439	275.856	684	777.606	908	1.584.708	1092	2.411.842
Ver. Staten . .	33	46.040	41	17.802	1	2.470	33	854.850
Groot-Brittanje	2292	1.718.779	2624	2.565.755	2732	3.210.678	3013	4.322.662
België . . . .	288	338.491	298	483.689	372	521.183	372	552.570
Denemarken . .	267	116.408	163	142.735	137	140.896	149	133.678
Frankrijk . . .	184	82.294	159	137.871	138	145.445	162	194.084
Nederland . . .	111	38.650	49	30.766	185	191.205	217	235.847
Japan . . . . .	—	—	—	—	47	192.987	51	209.457
Noorwegen . . .	340	141.824	256	111.600	309	212.442	219	172.742
Zweden . . . .	252	109.527	152	79.809	212	181.327	194	180.393

Dit klein aandeel onzer nationale scheepvaart in het algemeen zeeverkeer zegt ons al dadelijk, indien wij het niet van elders wisten, hoe slecht het gesteld is met onze handelsvloot. Wij wezen reeds op de oorzaken van dezen toestand. De volgende cijfers geven een overzicht van den stand der Belgische handelsvloot in de laatste veertig jaar :

JAAR	Aantal Schepen			TONNENMAAT			Gemiddelde Tonnenmaat	
	Zeil	Stoom	In 't geheel	Zeil	Stoom	In 't Geheel	Zeil	Stoom Schepen
1861	103	8	111	27.252	4.484	31.736	265	560
1870	55	12	67	20.248	9.501	30.149	375	791
1880	24	42	66	10.442	65.224	75.666	435	1.553
1890	10	46	56	4.393	71.553	75.946	439	1.555
1899	6	67	73	2.751	105.786	108.537	458	1.579
1900	4	69	73	741	112.518	113.259	185	1.631
1901	6	66	72	1.121	109.336	110.457	187	1.657
1902	5	68	73	877	105.305	106.182	175	1.549
1903	4	67	71	1.051	101.709	102.760	263	1.518

Welk figuur vertoonen onze 71 zeil- en stoomschepen met hunne 102.000 ton tegenover de 1900 Duitsche vaartuigen met 1.750.000 ton, of, om kleinere landen dan België te noemen, nevens de 900 Nederlandsche schepen met 382.000 ton, nevens Noorwegen met 3000 schepen en 1.414.000 ton, nevens Denemarken met 1000 schepen en 376.000 ton?

Het gaat natuurlijk niet aan, onze vloot met die der groote mogendheden te vergelijken: maar landen, veel kleiner, als men bevolking en handelsmacht in aanmerking neemt, streven ons verre voorbij.

Ziehier dienaangaande eenige leerrijke cijfers :

LANDEN	Rang als handelszeemacht naar tonnenmaat	Bevolking	Handel in 1000 fr.
Noorwegen . . . . .	4	2.236.395	659.400
Zweden . . . . .	9	5.198.752	1.256.596
Griekenland . . . . .	14	2.433.806	220.946
Denemarken . . . . .	10	2.449.540	1.408.452
Nederland. . . . .	11	5.263.267	8.400.000 (1)
België . . . . .	17	6.985.219	4.766.707

Het aantal onzer vaartuigen is dus met een derde verminderd, maar de tonnenmaat is driemaal zoo groot, wij hebben minder schepen maar ze zijn grooter. Dit bewijst juist onze minderheid.

\* \* \*

De negentiende eeuw zag in de scheepvaart dezelfde omwenteling ontstaan als in de nijverheid.

In de laatste halve eeuw zijn de vervoermiddelen ter zee meer dan vervijfdubbeld. De zeeën worden doorkruist door meer dan 40.000 schepen, die te zamen 39 millioen ton meten. Meer dan 600 havens worden door regelmatige lijnen bediend en vormen aldus reusachtige stations van een overgroot net, doorloopen door de stoombooten die alle zeegedeelten van den aardbodem omvatten.

Deze drift der groote mogendheden om hunne zeevaartmiddelen te ontwikkelen, om steeds het getal, de tonnenmaat en de snelheid hunner vaartuigen te vergrooten, is een der meest kenmerkende feiten van het einde der XIX<sup>de</sup> eeuw.

Engeland schijnt voor goed een heerschappij veroverd te hebben die zich reeds vijftig jaar herwaarts deed gevoe-

---

(1) Dit cijfer kan niet als nauwkeurig aanzien worden, daar in de Nederlandsche statistiek de koopwaren volgens een verouderd stelsel worden geschat.

len. De tonnenmaat van dat land bedraagt meer dan één vierde van al de handelsvloeten te zamen.

Duitschland op zijn beurt heeft wonderen verricht. Van de 32.000 ton, bedrag van 1871, is de vloot der stoomschepen in 1900 tot 2 millioen ton geklommen.

De Deutsche lijnen bezitten de grootste, snelste en nieuwste schepen. Men denke hier slechts aan de reuzen van de « Norddeutscher Lloyd ».

Wij zijn verre van de eerste stoomboot van 1838 of van het eerste schroefschip van 1840. Een schip om werkelijk aanzien te krijgen, moet thans 5.000, 10.000, ja zelfs 20.000 ton meten.

De verandering bleek reeds uit de cijfers hooger opgegeven.

Ziehier de gemiddelde tonnenmaat der schepen die te Antwerpen aankwamen: in 1840, 153 ton; in 1860, 213 ton; in 1870, 330 ton; in 1880, 684 ton; in 1890, 953 ton; in 1900, 1240 ton; in 1903, 1541 ton.

Een ander verschijnsel ten nauwste aan het eerste verbonden, was de steeds grootere aanwending van den stoom als beweegkracht en de achteruitgang der zeilvaart. Tot 1840 bedroeg de tonnenmaat van al de bestaande stoomboorten geen 100.000 ton; in 1850 reeds 200.000 ton, in 1860 ongeveer 600.000 ton, om van toen af sneller en sneller toe te nemen. Die evolutie teekent zich heel goed af in de statistiek der jaarlijks gebouwde schepen. Zoo was de verhouding der in Engeland gebouwde schepen, om slechts eenige cijfers aan te halen:

JAAR	Zeilschepen	Stoomschepen	Te zamen
1860	151.369 t.	61.375 t.	212.744 t.
1870	126.461	267.896	394.357
1880	58.065	414.831	472.896
1890	148.692	663.946	812.638
1900	46.122	898.445	944.267
1901	61.663	921.470	983.133
1903	81.064	869.361	950.425

Vóór 1870 bouwde men meer zeil- dan stoomschepen; thans bouwt men tienmaal meer schepen door stoomkracht voortbewogen. Volgens « Lloyd's Register Annual returns » bedroeg de tonnenmaat der schepen die van stapel liepen in 1904: 1183 stoomschepen metende 1.797.565 ton; 465 zeilschepen metende 190.370 ton.

Ziehier eenige cijfers getrokken uit de statistieken van het kantoor « Veritas », die deze verandering voelbaar maken. Er bestonden in de opgegeven jaren :

JAAR	STOOMSCHEPEN		ZEILSCHEPEN	
	Aantal	Tonnenmaat (in 1000 t.)	Aantal	Tonnenmaat (in 1000 t.)
1875	5.519	5.364	57.258	15.099
1880	6.392	6.745	48.984	13.872
1885	8.394	10.269	43.692	12.867
1890	9.638	12.825	33.879	10.540
1895	10.896	16.338	29.570	9.323
1900	12.287	21.787	27.892	8.205
1902	13.381	26.158	27.705	8.066
1904	17.532	27.900	26.873	7.813

In 25 jaar is dus het aantal stoomschepen schier verdubbeld, hun tonnenmaat vijf maal groter geworden; de zeilvaart verminderde voor de helft in aantal schepen en tonnenmaat.

Deze cijfers verkrijgen nog grooter beteekenis door het feit dat, naar het oordeel van alle deskundigen, het arbeidsvermogen (Transportleistungsfähigkeit) van het stoomschip driemaal zoo groot is als dat van het zeilschip, dit wil zeggen dat het eerste drie maal productiever is dan het tweede.

Voor Antwerpen karakteriseert zich dit alles aldus: Er kwamen te Antwerpen aan:

in 1885: 958 zeilschepen metende 416.807 ton;

in 1903 : 482 zeilschepen metende 287.553 ton ;  
 en in 1885 : 3440 stoomschepen metende 2.971.984 ton ;  
 in 1903 : 5120 stoomschepen metende 8.104.827 ton.

Welk bescheiden rolletje speelde nu België, anders zoo vooraan in de rij der volkeren, in deze grootsche economische omwenteling op het gebied van het zeeverkeer?

Op het gebied van de zeevaart zijn wij in de laatste halve eeuw niets, maar niet het minst vooruitgegaan, en dat in een tijdvak waar handel en nijverheid in ons land een ongehoorde vlucht namen. Wij wezen in den aanvang op de onkunde en de partijdigheid der Waalsche bureaucratie en der regeeringskringen : de zeevaart was immers een specifiek Vlaamsch bedrijf!

\* \* \*

Op het gebied der zeevaart is een kentering ontstaan, inderdaad ; en de oorzaken daarvan kenschetsen op wonderlijke wijze onze gansche economische geschiedenis. De huidige beweging kwam niet op touw om de welvaart der Vlaamsche bevolking, of eene toekomst en eene broodwinning aan onze Vlaamsche jongens te bezorgen, maar om de nijverheid meer « concurrentzfähig » te maken door het weren van Engelsche en Duitsche tusschenpersonen en door rechtstreekschen verkoop in den vreemde. Men herinnert er aan dat België slechts 15 t. h. van zijn uitvoer rechtstreeks buiten Europa afzet, dat onze meest geduchte mededingers Engeland, Duitschland en Frankrijk ongeveer 75 t. h. daarvan opslorpen en zodoende onze waren verder verkoopen onder hun naam : wij verliezen daardoor èn het voordeel der reklaam voor eigen producten èn dat van het zeevervoer. Op 100 miljoen frank jaarlijks aan vracht besteed, komen er 97 in den zak van vreemde reederijen. De Belgische uitvoer hangt dus feitelijk af van den goeden wil van zijn mededingers.

Welke factoren nu zijn van aard om de levensvatbaarheid en den bloei onzer handelsvloot te bevorderen? Er zijn er drie : de reederij, de scheepsbouw, de bemanning.

a) *De reederij.* Het baat niet dat de schepen onder Belgische vlag varen ; stuulieden en scheepsvolk moeten tot

de Belgische nationaliteit behooren. Thans is dat niet het geval, zooals verder is aangetoond. Op de 21 zoogezegde Belgische reederijen, zijn er eigenlijk maar 5 die nationaal zijn naar kapitaal en scheepsvolk. Onze Vlaamsche kapitalisten moeten leeren inzien dat de zeevaart een zeer voordelige geldbelegging kan zijn. Ten bewijze daarvan gaf de Antwerpsche Kamer van Koophandel de tabel uit der winsten van de voornaamste Deensche, Hamburgsche en Hollandsche stoomvaartmaatschappijen. Daaruit blijkt dat voor 1894-1900 de uitkeering aan het kapitaal gemiddeld 7.25 t. h. bedroeg.

Uit eene tabel door den Belgischen consul te Rotterdam samengesteld blijkt, dat het dividend door 16 Nederlandsche stoomvaartmaatschappijen in 1900 uitgedeeld bedroeg: voor ééne  $3\frac{1}{2}$  t. h., voor vijf van 5 tot 9 t. h., voor tien van 10 tot 14 t. h.!

De Norddeutscher Lloyd, welke niet minder dan 142 schepen, met een gezamenlijke tonnenmaat van 719.489 ton op zee heeft, keerde uit als dividend in de tien laatste jaren: in 1895, 5 t. h.; in 1896, 8 t. h.; in 1897, 6 t. h.; in 1898, 8 t. h.; in 1899, 8 t. h.; in 1900, 10 t. h.; in 1901, 6 t. h.; in 1902,  $4\frac{1}{2}$  t. h.; in 1903, 6 t. h.; in 1904, 8 tot 9 t. h. (volgens beraming), dit maakt een gemiddeld dividend van 6.91 t. h.! Hoeveel nijverheden zijn er wel in ons land die zoo maar gedurende de laatste tien jaar 7 t. h. opbrachten?

b) *De scheepsbouw* kan voor Vlaamsch-België een bron van welvaart worden. De lijst der Belgische schepen is geenszins lang en de meesten zijn dan nog op buitenland-sche werven gebouwd (58 op 71!). Wij zijn bevoorrecht zooals weinigen. De Schelde is breed en diep en uiterst geschikt om er schepen te laten van stapel loopen; hare oevers van Gent tot aan de Nederlandsche grens zijn nage-noeg onbezet, de grond van geringe waarde en met weinig verbetering geëigend tot het oprichten van groote scheeps-bouwerven.

In Schotland werden er meer dan 30 miljoen frank geof-ferd om de Clyde tot aan Glasgow bevaarbaar te maken. Geen nuttelooze uitgave voorwaar, als men bedenkt dat de scheepsbouw aan den Schotschen stroom ieder jaar 200 V. E. O.

millioen opbrengt en op de werven alleen aan 50.000 werklieden een goed bestaan verschafft.

De ontginning der kolenmijnen in de provinciën Antwerpen en Limburg krijgt een ongemeene, niet te overschatten beteekenis in verband met de haven van Antwerpen en de zeevaart. Wat tot hiertoe de scheepsbouw gedeeltelijk in haar groei belemmerde waren gebrek aan goedkope steenkolen en plaatijzer. Thans komt Antwerpen in de gunstige stelling der Clydestreek in Schotland. Langzamerhand zal in Vlaamsch-België een grootsch en eenig economisch systeem ontstaan. Vóór de ontdekking der kolenmijnen kon men reeds een verplaatsing der nijverheidscentra naar de oevers der Schelde waarnemen. Te Hemixem, Hoboken, Burcht zijn reeds talrijke fabrieken en scheepswerven uit den grond gerezen. Wij mogen de stoutste verwachtingen koesteren voor onze streken van bloeiend verkeer, waar nu ook groot-industrie en scheepsbouw op groote schaal economisch mogelijk worden. In het nieuwe plan der havenwerken wordt een ronde dok van 500 meter diameter voorzien en bestemd om scheepswerven te bedienen.

Nu zijn er rond Antwerpen pas 1.000 werklieden op de werven (te Hoboken en te Boom). Men bouwde in België weinig of geene schepen, ten eerste omdat de Staat, tot hiertoe, het ontwikkelen van werven niet begunstigde, zooals het voor een opkomende nijverheid het geval zou moeten zijn, en ten tweede omdat op onze hoogeschoolen de scheepsbouw en aanverwante vakken, tot in 1904 niet onderwezen werden. Thans is, aan de hoogeschool te Gent eene afdeeling der technische faculteit voor dat onderwijs ingericht.

Zoo werden er in het tijdperk 1873-1903 op de Belgische werven slechts 22 schepen, metende 25.600 ton, gebouwd; in diezelfde tijdruimte werden er niet minder dan 220 schepen, metende 290.280 ton, genationaliseerd, het is te zeggen in den vreemde gebouwd of aangekocht.

Klinkt het niet grievend dat het schoolschip « Comte de Smet de Naeyer », bestemd om eens de nationale zeevaart herop te beuren, aan een Schotsche werf besteld werd? Het is te hopen dat de opgesomde gunstige factoren van aard

zullen zijn in den scheepsbouw binnen weinige jaren verandering te brengen.

c) *De bemanning.* Is ons land arm aan schepen, het is er niet veel beter aan toe met het zeevolk. Al onze rijkdom bestaat in eene school voor scheepsjongens te Oostende en twee zeevaartscholen waar ernstige herinrichting broodnoodig is. Om in de bestaande leemte te voorzien, ontstond juist de beweging tot oprichting van het schoolschip. Is het niet wraakroepend dat op onze weinige Belgische schepen 144 vreemde officieren en slechts 74 Belgen aange troffen worden!

Volgens de wet van 1844, « kunnen de Belgische en vreemde zeelieden als kapitein, als eerste officier en als tweede luitenant in Belgische koopvaardis schepen niet aangenomen worden dan na het afleggen van een examen van bevoegdheid ». Deze wet bleef zonder uitwerking. In Juni 1889 werd een Koninklijk Besluit genomen krachtens hetwelk de schepen die de Belgische vlag voeren, Belgische officieren aan boord moeten nemen. Maar al het goede dat dit besluit had kunnen stichten, werd te niet gedaan door het Koninklijk Besluit van 23 November 1904, dat aan den bevoegden minister het recht toekent, uitzonderingen toe te laten op dien maatregel. De uitzonderingen zijn algemeen geworden. (1)

Op « onze » 2.201 matrozen vindt men 721 Belgen, verder niets dan Engelschen en Duitschers.

Om aan dien hachelijken toestand een einde te maken werd tot het bouwen van een schoolschip besloten waarop voor de opleiding van bekwame en geleerde koopvaardij-officiëren zou gezorgd worden. Alhoewel door particulieren, door een naamlooze vennootschap, de « Association Maritime Belge », met een maatschappelijk kapitaal van 500.000 frank, op touw gezet, geniet de onderneming alle

---

(1) In 1908, waren er aan de 80, te dien tijde als Belgische aangegeven schepen, 217 Belgische en 41 vreemde officieren verbonden; 14 schepen hadden uitsluitend vreemde officieren aan boord en bij de 66 overige komen diezelfde officieren nog eens voor een zesde tusschen in de samenstelling van hunnen staf. En dit alhoewel het Zeemanscollegie van Antwerpen 460 leden telde, allen in België gediplomeerd en er nog ongeveer 140 daarbuiten staan, die niet tot deze vereeniging zijn toegetreden!

mogelijke staatsaanmoediging, onder ander een jaarlijksche toelage van 75.000 frank (1). Het schoolschip « Comte de Smet de Naeyer » liep van stapel te Greenock (Schotland) in de maand October 1904. Het is een driemaster van 3.100 ton, in staal, met drie dekken en bestemd voor lange reizen. De kosten zullen gedeeltelijk gedekt worden door de vracht. Aan de 40 jongelingen die jaarlijks worden aanvaard, zal men niet alleen het practisch en theoretisch onderwijs der zeevaartkunde geven, maar ook alles wat den handel in het algemeen, den zeevaarhandel in het bijzonder aangaat; men beoogt een dubbel doel: het kweken van bekwame stuurlieden en het vormen van ervaren handelaars.

Tot hiertoe is de Belgische zeetaal het Vlaamsch. Maar wordt er niet opgepast, dan verdringt daar ook het Fransch de Nederlandsche taal. Bijzondere en gestadige aandacht verdient de inrichting van het onderwijs op het schoolschip. Alhoewel onze taal niet gansch uitgesloten is, schijnt zij daar niet den rang, den voorrang, te bekleeden die haar toekomt waar het geldt deze bij uitstek Vlaamsche nijverheid. Nevens groote stoffelijke belangen zijn hier ook gewichtige taalbelangen op het spel.

Alles wat tot de zeebedrijven betrekking heeft moet door woord en schrift onder onze Vlaamsche bevolking van stad en land gepopulariseerd worden. Allengs zal men dan het groot nationaal belang dat er voor de Vlamingen in de zeevaart ligt, gaan waardeeren: onze Vlaamsche kringen schijnen het aangewezen midden om tot bevordering dezer gedachten te werken en aldus een werkelijk nuttige en bij uitstek nationale taak te verrichten.

1905.

---

Zonder dat de Belgische zeevaart een grondige verandering onderging is er, sedert het schrijven van dit opstel in 1905, op dit gebied het een en ander gebeurd, dat hier in het kort dient vermeld te worden. Immers wij stelden hooger vast dat hier een gunstige kentering waar te nemen

---

(1) Later op 200.000 frank gebracht.

was : onze vorsten, Leopold II, de ervaren zakenman en stichter van een koloniaal Rijk in Afrika ; Koning Albert, bijzonder bevoegd in industrieele zaken, steunden uit al hun macht de ontluikende zeevaartbeweging ; de Regeering en de openbare machten volgden en de nijverheids- en handelskringen lieten zich niet onbetuigd. De gevolgen van deze pogingen bleven niet uit : een groote uitslag dient vooral aangestipt : de natie ging belang stellen in de zeevaartzaken. Afgezien nog van het gestadig toenemen der beweging van onze havens en vooral van Antwerpen, is er ook een vermeerdering van de handelsvloot vast te stellen, maar deze vermeerdering staat nog geenszins in verband met de economische positie van ons land, zooals wij verder zullen aantonen.

\* \* \*

Van het laatste cijfer voor 1903, hooger medegedeeld, en dat 9044 schepen met een tonnenmaat van 10.910.615 aanwees voor de schepen die de Belgische havens bezochten, is dit in 1910 tot 10.943 schepen en 15.101.171 ton geklommen ; in 1911 vermeerderde dit laatste cijfer met 806.000 ton en de gansche havenbeweging bedroeg aldus 15.907.638 ton. Antwerpen geeft hier vooral den doorslag :

*Aantal schepen die de haven van Antwerpen bezochten.*

JAAR	Zeilschepen		Stoomschepen		In 't Geheel		Gemiddelde tonnenmaat per schip
	Aantal	Ton	Aantal	Ton	Aantal	Ton	
1904	544	263.443	5.310	9.110.260	5.854	9.373 703	1.601
1905	511	254.332	5.584	9.606.996	6.095	9.861.528	1.618
1906	528	255.265	5.980	10.596.405	6.508	10.851.670	1.668
1910	393	224.184	6.403	12 430.134	6.796	12.654.318	1.862
1911	—	—	—	—	6.896	13.350 917	1.940

dus in 1911 een vermeerdering van 646.000 ton.

De groote Vlaamsche haven behoudt aldus hare plaats onder de havens van het vasteland, en vooral tegenover hare mededingers Rotterdam en Hamburg. Als wij betrouwbare berichten mogen gelooven, dan was in 1911 de verhouding aldus:

	Antwerpen	Rotterdam	Hamburg
Schepen . . . . .	6.896	9.496	17.965
Ton . . . . .	13.350.917	11.194.051	13 176.000

De andere havens Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge en vooral Gent mochten zich insgelijks in een toenemenden bloei verheugen: de beweging van de haven van Gent bedroeg in 1910 meer dan één millioen ton.

Maar in dit bloeiend verkeer behouden de vreemde schepen een overwegende stelling zooals uit de volgende cijfers blijkt: in 1910, bezochten het volgende aantal schepen onze havens:

NATIONALITEIT	AANTAL	TON	BEMANNING
Belgische schepen . . . . .	1.994	1.468.495	80.500
Pakbooten (Oostende) . . . .	1.104	751.104	23.184
Vreemde schepen. . . . .	8.949	13.632.276	244.250
Onder deze vreemde schepen :			
Engelsche . . . . .	5.122	met 6.662.570 ton	
Duitsche . . . . .	1.651	» 3 772.733 »	
Fransche . . . . .	188	» 324.978 »	
Nederlandsche. . . . .	231	» 379.619 »	

De schepen onder Duitse vlag nemen steeds toe en winnen het langzaam op de Engelsche; Frankrijk gaat van jaar tot jaar achteruit en moet onderdoen voor het kleine Nederland.

\* \* \*

Vóór zes of zeven jaar, kon men nog gelooven dat stoomschepen van 10 tot 15.000 ton uitzonderingen zouden blijven; heden schijnt het schip van 10.000 ton voor de oceanische overvaart het gewone verkeersmiddel te worden en men bouwt thans schepen van meer dan 20.000 ton. Er is

dus een algemeen streven om de schepen steeds te vergrooten met een gelijkgaande vermeerdering der snelheid: de ervaring heeft immers bewezen dat de exploitatiekosten niet stijgen naar evenredigheid van de afmetingen van het schip. Handels- en politieke belangen dragen er verder toe bij om de groote Engelsche en Duitsche stoomvaartlijnen aan te zetten steeds grootere en snellere schepen te bouwen. De « Britannic » van de White Star Line, in 1874 gebouwd, bedroeg 8.500 ton; de « Umbria » van de Cunard Line, in 1884, beliep 10.500 ton; de « Teutonic » van de White Star Line, in 1890, 18.000 ton; de « Deutschland », van de Hamburg Amerika Linie, in 1900, 23.000 ton; in 1906 loopen de « Amerika » en de « Kaiserin Augusta Viktoria » derzelfde lijn van stapel: 41.000 en 42.500 ton; daarop volgen de « Lusitania » en « Mauretania » van de Cunard Line, in 1906 (beide 38.600 ton); de nieuwe booten van de Norddeutscher Lloyd, die 41.000 en 42.000 ton bereiken, en eindelijk de « Olympic » van de White Star Line, in 1911, met 45.000 ton. En de Hamburg Amerika Linie heeft de « Imperator » (50.000 ton), de Cunard Line, de « Aquitania » (60.000 ton) op de werf! De beweegkracht van deze reuzen der zee heeft natuurlijk in dezelfde mate toegenomen: zij bedraagt 36.000 tot 70.000 paardekracht. In dezen wedstrijd met zijne groote naburen blijft het kleine Nederland niet ten achter: Rotterdam bezit schepen van 24.000 ton. De Red Star Line van Antwerpen heeft er een van 25 tot 30.000 ton op stapel.

Het is in den scheepsbouw dat dit steeds grooter worden der schepen het best vast te stellen is.

In Engeland kunnen de schepen die begin 1912 in aanbouw waren aldus gerangschikt worden:

25	stoomschepen	van min dan	100 ton.
114	»	»	500 »
138	»	»	500 tot 4.000 »
134	»	»	4.000 » 8.000 »
30	»	»	8.000 » 12.000 »
7	»	»	12.000 » 20.000 »
3	»	»	meer dan 20.000 »

\* \* \*

Dit steeds grooter worden der schepen legt bijzondere plichten op voor de inrichting der havens: gemakkelijke toegang en groote diepgang voor deze reuzen der zee. Te Antwerpen is in de laatste jaren de toestand hachelijk geworden: de kaaien aan den stroom zijn gansch bezet. Het is dus noodig zonder verwijl aan het gereedmaken van het dokkanaal en de zijdokken, waarvan spraak is in onze vorige studie, te beginnen.

In Februari 1912, zag de Regeering plotseling af van het doorvoeren van het plan der groote doorsnede (afsnijden van de bocht der Schelde van Austruweel tot de Kruisschans) dat sedert 1897 alle ernstige maatregelen, om de haven te vergrooten, had tegengehouden. Het plan dat op 1 Maart 1912 ter Kamer werd ingediend is van minder groote afmetingen: het beoogt hoofdzakelijk een verbetering van den Scheldeloop, door het regelmatig maken der krommingen van de oevers tusschen Austruweel en de Kruisschans. De uitvoering van dit plan zal aan Antwerpen duizenden meters kaai in diep water bezorgen, zonder den stroom aan de gevaren bloot te stellen die zekere deskundigen als Royers, Welcker en Conrard met de groote doorsnede voorzagen. Worden deze werken snel uitgevoerd, zooals het de wensch der Regeering en der wetgeving alsook van de stad Antwerpen schijnt te zijn, dan zal Antwerpen in weinige jaren de schade inhalen, langzamerhand berokkend door de onvoldoend geworden haveninrichtingen.

Grootsche werken werden insgelijks uitgevoerd te Oostende en te Zeebrugge, deze schepping van twee Vlamingen, Baron de Maere en Julius Sabbe, om van Brugge, sedert het einde der XV<sup>de</sup> eeuw van de zee afgesloten, weêr een zeehaven te maken. Vermelden wij eindelijk de werken van Brussel-Zeehaven om de hoofdstad en vooral de nijverheidsstreek van het zuiden met den Rupel en de Schelde te verbinden.

Maar een haven moet gevoed worden door de binnenvaart die de waren aanbrengt en wegvoert voor het achterland.

Hier is het gebrek aan een systeem van economische politiek van wege het Belgisch landsbestuur vooral voelbaar: wanneer men in Engeland, Frankrijk en Duitschland

er naar streefde de nijverheidscentra door een uitgestrekt net van breede vaarten met de havens te verbinden, bleef men in België lang werkeloos omdat men in deze vaarten een geduchten mededinger voor de staatsspoorwegen meende te verwekken! Thans schijnt men tot gezonder opvattingen te komen: een goede verbinding van de Kempische kolen- en nijverheidsstreek met Antwerpen dringt zich op; niet minder onontbeerlijk schijnt ons: een breed kanaal tusschen de Schelde en den Rijn, een waterweg tusschen Limburg en Luik en een verbreding van al de Brabantische vaarten. Het veronachtzamen van deze waterwegen zou mettertijd aanzienlijke schade aan Antwerpen en aan den economischen bloei van gansch het land toebrengen.

\* \* \*

Is er bij al die bedrijvigheid van onze havens eenigen vooruitgang vast te stellen, waar het geldt de Belgische handelsvloot? Zonder schroom mag het antwoord bevestigend luiden. Van 71 schepen in 1903, is het getal in 1910 tot 104 geklommen en de tonnenmaat verdubbeld.

JAAR	Aantal schepen			Gezamenlijke tonnenmaat			Gemiddelde tonnenmaat	
	Zeil	Stoom	In 't geheel	Zeil	Stoom	In 't Geheel	Zeil	Stoom
1904	4	65	69	2.844	99.893	102.737	711	1.537
1905	4	67	71	2.844	96.889	99.733	711	1.446
1906	2	73	75	925	111.590	112.515	462	1.529
1907	3	74	77	964	119.223	120.187	321	1.611
1908	4	84	88	3.038	149.287	152.325	759	1.777
1909	4	97	101	3.183	184.261	187.444	796	1.900
1910	5	99	104	3.402	187.730	191.132	680	1.896

Er dient echter gezegd dat er op deze 104 schepen ten minste vijftien zijn die slechts Belgisch van naam zijn. Veertig Belgische schepen hebben meer dan 1.600 ton, in het geheel 128.347 ton of gemiddeld 3.210 ton per schip; onder deze schepen bevindt zich een enkel zeilschip, het schoolschip « L'Avenir », metende 2.074 ton, en verder de groote stoomschepen: de « Lapland » (13.119 ton) en de « Vaderland » (8.287 ton) van de Red Star Line; daarop volgen de schepen die op Kongō varen en thans ook een Belgische lijn uitmaken.

Er is dus absoluut gesproken wél vooruitgang, maar betrekkelijk als men den groei der andere handelsvloeten nagaat, eerder stilstand, en onze 159 zeilschepen en 12 in aanbouw van 1839 maakten beter figuur toentertijd dan onze huidige vloot.

Volgens de uitgave van het « Bureau Veritas » voor het jaar 1911-1912, bedraagt de wereldhandelsvloot 23.277 zeilschepen met 6.152.977 ton (zooals men weet is het verdwijnen dier schepen nog enkel een kwestie van tijd: in één jaar verminderde de zeilvloot met 885 schepen en 258.000 ton); gansch anders staat het met de stoomvaart:

1906:	14.656	schepen	met	30.256.336	ton.
1907:	14.985	»	»	32.169.350	»
1908:	15.202	»	»	33.332.888	»
1909:	15.380	»	»	33.745.240	»
1910:	15.652	»	»	34.648.866	»
1911:	15.825	»	»	35.969.323	»

In de rij der zeevarende volkeren komt Groot-Brittanje vooraan met 6.491 schepen en 18 millioen ton; dan volgt Duitschland met 1.395 schepen en 3.8 millioen ton; dan de Vereenigde-Staten en het kleine Noorwegen. Nederland neemt de 8<sup>e</sup> plaats in vóór Rusland, Oostenrijk, Spanje. België bekleedt slechts de 15<sup>e</sup> plaats en wordt voorbijgestreefd door Denemarken en Griekenland.

Er bestaat dus nog geen reden om te juichen.

Voor al men bedenkt dat meest al onze schepen in den vreemde gebouwd zijn. Volgens de officieele statistiek zijn er op de 104 Belgische schepen slechts 17 op Belgische wer-

ven gebouwd: 16 daarvan met een gezamenlijke tonnenmaat van 23.118 ton of gemiddelde van 1.440 ton liepen te Hoboken van stapel. Onze twee schoolschepen, de « Comte de Smet de Naeyer » en « L'Avenir », werden beide in den vreemde gebouwd, het eerste in Schotland, het tweede in Duitschland! Wij bouwen ongeveer één groot schip per jaar! Het kleine Nederland, waar nochtans de industrieele voorwaarden zoo gunstig niet zijn als in het aan kolonmijnen en ijzerindustrie zoo rijke België, streeft ons verre voorbij.

\* \* \*

Indien de belangstelling er is, zij werkt dus nog vrij platonisch.

De factoren die een welgelukken op het gebied der zeevaart zullen verzekeren zijn: een ernstige *kapitaalbelegging* in de zeevaartzaken, de verbetering der *wetgeving* en een degelijk *zeevaartonderwijs*.

In elk dier richtingen werd er reeds gewerkt.

Wat de *kapitaalbelegging* betreft, is het Belgisch kapitaal nog zeer schuw en voor dergelijke zaken nog weinig te vinden: al het vroeger gezegde over de nationalisering van ons kapitaal is hier vooral van toepassing.

Het oprichten van een groote bank die zich zou toeleggen op het bevorderen of in het leven roepen van Belgische reederijen wordt mettertijd een noodzakelijkheid. In 1907, stak de Regeering zelf de hand aan het werk: op haar voorstel hebben de Kamers een crediet van 5 miljoen frank gestemd, te verdeelen tusschen de drie Belgische reederijen: *L'Océan*, *la Compagnie royale Belgo-argentine* en *la Compagnie belge de transports maritimes*. Deze sommen zijn geen premiën zooals in het verderfelijke Fransche stelsel, maar eene leening op klein kroos: zoo werden respectievelijk voor de drie bovengenoemde vennootschappen: 2.000.000 frank, 2.000.000 frank en 1.000.000 frank obligatiën aan 3 t. h. onderschreven, op voorwaarde dat deze vennootschappen tegelijkertijd hun kapitaal in gelijke verhouding zouden vermeederen.

Maar de redding moet komen van het private kapitaal. Want al is de reederij een zeer moeilijk vak, het kan met

geduld en verstand door de Belgen, zoowel als door de Duitschers en de Nederlanders, aangeleerd en uitgeoefend worden. Wijzen wij met een enkel woord op de *Hamburg-Amerika Linie*. In de laatste 25 jaar werd het kapitaal van 15 tot 125 millioen mark vermeerderd en het reserve-fonds bedraagt thans 39 millioen mark. Doch de vergelijkende tabel der winsten in de laatste tien jaren is welsprekender dan vele beschouwingen: tusschen 1901 en 1910 bedroeg de jaarlijksche winst van 15.9 tot 33.9 millioen mark en het dividend (in %): 6, 4  $\frac{1}{2}$ , 6, 9, 11, 10, 0, 6, 8, dus een gemiddeld cijfer dat zelden in andere nijverheden bereikt wordt. Behalve dit uitzonderlijk voorbeeld van Duitschland's eerste reederij, zijn tallooze andere voorbeelden van even winstgevende stoomvaartlijnen aan te halen.

Niet minder dringend is een herziening der *wetgeving* op de zeevaart, want juist omdat dit bedrijf gedurende zooveel jaren in België verwaarloosd werd, beleefde de wetgeving een stilstand en zoo sukkelt nog altijd onze koopvaardij onder verouderde wetten en reglementen voort.

De wet van 10 Februari 1908 over de scheepvaart en de binnenvaart kwam daarin gedeeltelijk voorzien: deze wet heeft de scheepsverbanden mogelijk gemaakt door de immatriculatie der schepen van 25 ton ten minste bij den bewaarder der hypothecken te Antwerpen, op te leggen. Deze wet beteekent een stap vooruit op de wet van 21 Oogst 1879, die het scheepscrediet had ingericht.

Maar behalve op dit punt blijft er oneindig veel te doen: veiligheid en zeevaardigheid der schepen, ladingsgrens, tuchtraad voor de koopvaardij, verzekering tegen ongevalen en invaliditeit van de zeelieden, enz.

De Belgische matrozen, evenals de visschers, wachten nog steeds op hun eigen sociale wetgeving, welke deze menschen, die het zoo hard hebben in hun bedrijf, eindelijk zal beschermen tegen de zoo schreeuwende en talrijke misbruiken waarvan zij thans het slachtoffer zijn: *de zeelieden en de visschers blijven in ons land de paria's der maatschappij*.

Bij koninklijk besluit van 10 November 1911 werd een *Hoogere Zeevaartraad* ingericht. Deze instelling is zeker van aard om de oplossing der hooger vermelde vraagstuk-

ken te bevorderen : immers de Zeevaartraad heeft niet enkel voor taak den bevoegden minister nopens zekere punten met advies voor te lichten ; hij kan op eigen initiatief andere vraagstukken in behandeling nemen en daarvoor oplossingen voorstaan, met zaakkennis en rijp overleg gezocht. Laat ons hopen dat hij van deze bevoegdheid ruim gebruik zal maken.

\* \* \*

Op 19 April 1906, twee dagen na zijn vertrek uit Antwerpen om zijn tweede groote reis aan te vangen, verging bij kalm weder in de Golf van Gaskonje het schoolschip « Comte de Smet de Naeyer ».

De bevelhebber Fourcault, de officieren van Zuylen en Ingenbleek, zes en twintig kadetten en het grootste gedeelte van de bemanning vonden hun graf in de golven. De roering in den lande was onbeschrijfelijk : met de ramp van het schoolschip scheen de hoop op een degelijke handelsvloot insgelijks te moeten schipbreuk lijden. Tal van tekortkomingen kwamen aan het licht, tal van beschuldigingen werden geuit, die weerklank vonden in de wetgevende Kamers en voor het gerechtshof.

Meteen werd nog eens het gansche vraagstuk opgeworpen : waarom had de Staat de opleiding van zeeofficieren aan particulieren opgedragen en niet zelf deze taak ondernomen, vooral daar de Regeering zeevaartscholen te Oostende en te Antwerpen bezit, waar men onverstoord voortgaat diploma's uit te reiken ! Diende er verder niet eerder getracht het aantal onder Belgische vlag varende schepen te vermeerderen, zeeofficieren waren er immers meer dan genoeg ? En zoo het onderricht aan de Staatszeevaartscholen ontoereikend was, was het dan niet de plicht der Regeering voor grondige en spoedige hervorming en verbetering te zorgen ? Zijn de talrijke zeerampen die de Belgische schepen treffen wel aan het gebrek aan geleerdheid en ervaring der Belgische stuurlieden toe te schrijven ? Ofwel is de oorzaak niet eerder te vinden in het feit dat maar al te dikwijls oude schepen in Engeland opgekocht en dan genaturaliseerd worden, en dan, bij gebrek aan

toezicht, nog zoo overladen worden, dat zeerampen onvermijdelijk zijn?

Maar de beweging was te sterk, de wil was te hoog gespannen om de zaak op te geven. De Regeering steunde, in 1907, de Association maritime, met een inschrijving van 500.000 frank, dat aldus het kapitaal verdubbelde. Het schip, de oude « Macquirie », in « Comte de Smet de Naeyer » herdoopt, werd aangekocht om nabij Antwerpen als liggend schip tot voorbereidend onderwijs te dienen. Een nieuw opleidingsschip « L'Avenir », deze maal in Duitschland gebouwd, liep van stapel. Het opperbevel werd aan den Duitschen kapitein Zander toevertrouwd; de eerste officier, de heer Käusling, was insgelijks een Duitscher, en de bemanning was voor een deel ook uit Deutsche matrozen samengesteld.

Dit Fransch uithangbord en deze leiding van een vreemdeling — een kaakslag voor al onze Vlaamsche zeeofficieren — deden de maat overloopen. In een merkwaardige reeks artikels, werd in de « Vlaamsche Gazet » nogmaals den toestand onzer marine besproken; groote volksvergaderingen werden belegd en op 11 Oogst 1908 richtte de heer Augusteyns een interpellatie tot den Minister van Spoorwegen en Zeewezen en den Minister van Nijverheid en Arbeid « over de benoeming van vreemdelingen als officieren aan boord van het schoolschip en over de miskennis der Nederlandsche taal in het aldaar gegeven onderwijs ». Daarop volgde een grondige bespreking; door de heeren Augusteyns en Ad. Henderickx werd krachtig betuigd welk onrecht door de handelwijze der « Association maritime belge » aan onze Vlaamsche zeeofficieren werd gedaan, alsook hoe zeer aan de belangen van het Vlaamsche volk werd te kort gedaan. Zooals de heer Henderickx het debat samenvatte: « Het schip heet « L'Avenir » en de bevelen en onderrichtingen bij de practische oefeningen zullen in 't Fransch gegeven worden. Nu ontbreekt er niets meer dan dat de toekomstige matrozen gedwongen worden Fransch te leeren om het de Vlaamschonkundige zeekapiteins gemakkelijk te maken ». De Minister van Zeewezen pleitte verzachtende omstandigheden voor het benoemen van een vreemdeling als opperbevelhebber en de Minister

van Arbeid hield staande — ondanks de 200.000 frank toelage, meer dan de Staat besteedt aan het Vlaamsch Konservatorium en het Hooger Handelsinstituut van Antwerpen — dat de « Association » een vrije instelling is, die enkel door den Staat ondersteund wordt. Deze heeft voor plicht toezicht te houden op het gegeven onderwijs, zonder zich te bemoeien met de taal waarin de leergangen gegeven worden....

Kapitein Zander, die na een jaar moest aftreden, is, in 1912, nog bevelhebber van het schoolschip.... Kapitein Zellien, die hem moest vervangen, heeft het opleidingschip lang verlaten....

Dit teekent den ganschen toestand. In het zeewezen, een dienst die afhangt van het Ministerie van Spoorwegen, valt het niet te betwisten dat onze taal niet de plaats bekleedt die haar logischerwijze toekomt.

Op de zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende is het onderwijs deels Nederlandsch, deels Fransch.

In de hoogste afdeelingen wordt het Fransch zelfs gansch op den voorgrond geplaatst en de Vlaamsche leergangen zijn er niet meer verplichtend.

Wij vragen ons af om welke reden men in deze scholen, die toch wel vakscholen zijn, het vakonderwijs aan Vlaamsche leerlingen in het Fransch wil geven? Dat men er het Fransch onderwijze evenals het Engelsch en het Duitsch, is nuttig.

Van een anderen kant dient ook aangemerkt dat onze zeetaal het Nederlandsch is: onze matrozen zullen steeds moeten gevonden worden onder de bevolking van de kust en van de Vlaamsche steden zooals Antwerpen.

De Fransche zeetaal is onbekend buiten Frankrijk en... de hoofdbureelen van het Belgisch Zeewezen.

Het onderwijs in de hoogergenoemde scholen dient dus uitsluitend in het Nederlandsch te worden gegeven. Het schijnt dat zulks vroeger gedaan werd en wij vragen ons wel af waarom men het veranderd heeft. Wellicht om onze Vlaamsche zeelieden te kunnen bedeelen met zeeofficieren die hunne taal niet verstaan?

Op het vergane schoolschip « Comte de Smet de Naeyer » was de voertaal van gansch het onderwijs — buiten dat van

het Nederlandsch — Fransch. Zonderling genoeg werden er de kommando's in het Nederlandsch gegeven, zoowel aan de bemanning als aan de leerlingen. Op het huidige schoolschip « L'Avenir » is het niet beter gesteld, wat de voertaal betreft. De Vlamingen moeten Fransch kennen om het aannemingsexamen af te leggen: de Walen daarentegen worden aangenomen zonder een grondige kennis van het Nederlandsch.

In waarheid schijnt men van het zeewezen, dit bij uitstek Vlaamsch bedrijf, een tweetaligen dienst te willen maken, waar men dan nog het Fransch, een taal, die in dit vak van ondergeschikt belang is, op den voorgrond wil plaatsen.

Deze ministerieele dienst moest immers, evenals al de andere, met Vlaamschonkundige ambtenaars volgepropt worden. Zij zijn het die de Fransche zeetaal in België hebben ingevoerd, en wat zij ook mogen aanwenden in onze zeevaartscholen en elders, die taal blijft enkel voor hen van eenig nut, omdat zij de oorspronkelijke, de natuurlijke Belgische zeetaal, d. i. de Nederlandsche taal, niet kennen.

Niet alleen staan hier groote Vlaamsche stoffelijke belangen op het spel, maar de bloei van onze scheepvaart is van het gebruik van het Nederlandsch, als zeetaal, afhankelijk: al de argumenten, die pleiten voor een Vlaamsch hooger onderwijs, vooral waar het een hooger technisch en een hooger landbouwonderwijs geldt, zijn hier ten volle toepasselijk.

\* \* \*

En deze bloeiende zeevaart is er noodig om een verhooging der Vlaamsche volkskracht te bewerken en een voortdurenden bloei aan den Belgischen handel te verzekeren. Daarvan zijn allen overtuigd, die verder zien dan hun eigen belang en weten wat er in den vreemde omgaat.

Men weet met welke toewijding Koning Albert zich toegelegd heeft op de studie en de bevordering der zeevaartbelangen. Op '29 Januari 1908 sprak Prins Albert in den Senaat eene rede uit over de uitbreiding der koopvaardijvloot en over de visscherij. Deze merkwaardige rede mag

gelden als de waardige tegenhanger van diegene door Leopold II, insgelijks als kroonprins in den Senaat in 1856 gehouden en die het gansche economisch programma bevatte, dat deze werkelijk groote vorst gedurende veertig jaar met ijzeren wil zou doorvoeren. De kern van deze redevoering van Prins Albert bestond uit drie grondgedachten, drie flamingantengedachten eigenlijk: 1° het achteruitblijven van het Belgisch kapitaal; 2° de onwetenschappelijke inrichting van schier al onze instellingen; 3° het gebrek aan een degelijke vakopleiding van onze werklieden. Prins Albert paste deze drie grondgedachten op onze bedrijvigheid ter zee toe en heeft sindsdien niet opgehouden voor de uitbreiding van onze scheepvaart en onze zeevischerij door woord en daad te ijveren. Alleen zal het volstaan hier de aandacht te vestigen op de krachtige woorden die hij op 10 Maart 1910, tot een afvaardiging van groote nijveraars, richtte: « Als ik hier M. Greiner (bestuurder der maatschappij Cockerill, te Seraing) zie, die met zooveel bevoegdheid een onzer grootste en oudste ondernemingen voor scheepsbouw bestuurt, dan ben ik gelukkig hem te herhalen dat een mijner dierbaarste wenschen is, eenmaal België in het bezit te zien van een talrijke koopvaardijvloot, van schepen die de zeeën onder Belgische vlag doorkruisen, en Antwerpen als de zetel der groote nationale reederijen en de boorden der Schelde, als die der Clyde, met geroemde scheepswerven bedekt, te aanschouwen. Om dezen gewichtigen en nieuwen weg onzer economische ontwikkeling af te leggen, is er evenveel kracht als aanhoudendheid noodig. Maar wij moeten niet aan ons zelve twijfelen. »

Niet minder krachtig en welsprekend drukte zich de heer Louis Franck, voorzitter van den Belgischen Zeevaartbond, uit, in zijne openingsrede van het Eerste Zeevaart-Congres (5 Juni 1910), in tegenwoordigheid van Koning Albert, uitgesproken: « Aan iederen rijpen geest, zal het voorkomen dat de ontwikkeling onzer nationale reederij in een nadere toekomst onafscheidelijk gebonden is aan de bestaansvoorwaarden zelve van onze groot-industrie.... De twee factoren: de noodzakelijkheid aan de werkende bevolking meer welvaart te bezorgen en het overal heerschende trust- en beschermingsstelsel, maken het noodzakelijk, voor

iedere nationale nijverheid, in het bezit te wezen van een geheel van organen, die eenerzijds, deze nijverheid in betrekking stellen met de overzeesche koopers, en anderzijds, door onafhankelijk optreden en ingrijpen, de middelen verzekeren om zich in den economischen strijd te weren.... Een nationale koopvaardij, bankinstellingen in den vreemde, nationale huizen en vertegenwoordigers in al de landen van overzee — dit zijn onontbeerlijke inrichtingen voor de volkeren die er naar streven in de wereld der stoffelijke belangen mondige, energievolle en veerkrachtige groote menschen te blijven. »

« Navigare necesse est, vivere non est necesse », zegden reeds de Ouden. De Duitsche keizer vernieuwde de spreuk in het gevleugelde woord: « Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser! » En zegden de oude Vlamingen, wier luisterrijk verleden op zee ons den weg zou moeten wijzen, niet reeds: « Uw weg is in de zee en uwe paden in vele wateren! »

Mogen de Vlamingen van heden dit gedenken en zich niet door meer voortvarende landgenooten het gras onder de voeten laten wegmaaien.

1912.

---

## BIBLIOGRAPHIE.

I. **STATISTIEK.** *Exposé de la situation du Royaume (1841-1850)*, publié par le Ministère de l'Intérieur. Bruxelles, Th. Lesigne, 1852. 1 vol. in-4°.

*Exposé de la situation du Royaume (1851-1860)*, publié par le Ministère de l'Intérieur. Bruxelles, Th. Lesigne, 1865. 3 vol. in-4°.

*Id. Id.* (1861-1875), publié par les soins de la Commission centrale de statistique. Bruxelles, Th. Lesigne, 1885.

*Tableau général du Commerce de la Belgique avec les pays étrangers pendant l'année 1903.* Bruxelles, Mertens, juin 1904. Troisième partie: Navigation maritime; en volgende jaren tot 1910.

*Lloyd's Register of British and foreign shipping Annual Returns.* Bureau Véritas. Répertoire général de la marine marchande pour 1904-1905. Paris 1905.

*Annual statement of the navigation and shipping of the United Kingdom for the year 1902.* London 1903 en volgende jaren.

*Tables showing the progress of merchant shipping in the United*

*Kingdom and the principal maritime countries.* London 1903.

*The Naval annual.* Portsmouth, jaarlijks.

*Statistiek van de Zeescheepvaart* (uitgegeven door het Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel. 's Gravenhage. Jaarlijks.

*Tonnage statistics of the decade 1891-1900.* (Journal of the Royal statistical Society, vol. LXXV. London.)

*Rodenburg.* Scheepvaart onder Nederlandsche vlag. Amsterdam, 1903.

**II. DE BELGISCHE HAVENS.** *La Belgique.* 1830-1905. Institutions. Industrie. Commerce. Bruxelles, J. Goemare, 1905. (Uitgave van het Ministerie van Nijverheid en Arbeid.)

*Ed. Dein.* Anvers et la Belgique maritime. Paris, Bernard, 1899.

*J. Van Rijswijck.* Le port d'Anvers. (La Belgique contemporaine, revue, 1<sup>re</sup> année, n<sup>o</sup> 1, avril 1904.)

*P. Segers.* Le port d'Anvers et ses extensions maritimes. (Revue générale. Bruxelles, mai 1904.)

*A. Ghislain.* Géographie industrielle et commerciale de la Belgique. Bruxelles, Lebègue, z. j.

*R. Ehrenberg.* Hamburg und Antwerpen seit 300 Jahren. Hamburg, Harold, 1899.

*Douglas Owen.* Ports and docks, 1904.

*P. de Rousiers.* Les fonctions économiques des ports maritimes modernes. (Revue économique internationale. Bruxelles, vol. III, n<sup>o</sup> 4, décembre 1904.)

*P. de Rousiers.* Hambourg et l'Allemagne contemporaine, Paris 1902.

*K. Wiedenfeld.* Die Nordeuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin.

*J. Charles.* Hambourg et les exigences de la navigation moderne. Outillage et trafic. Bruxelles, Bulens, 1905.

*Stahlberg.* Der Hamburger Hafen, seine Gliederung und sein Betrieb. Berlin, Mittler, 1907.

*L. Strauss.* Le Port d'Anvers. (Revue de Belgique, août 1907.)

*Chambre de commerce d'Anvers.* Rapport. Anvers, De la Montagne. Jaarlijks.

**III. HET HEDENDAAGSCH ZEEVERKEER EN ZIJNE TECHNIEK.** *D<sup>r</sup> Ernst von Halle.* Volks- und Seewirtschaft. Reden und Aufsätze. Berlin, 1902, 2 Bände.

*Fitger.* Die Wirtschaftliche und Technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19<sup>n</sup> Jahrhunderts bis auf der Gegenwart, Leipzig, 1902.

*R. Verneaux.* L'industrie des transports maritimes au XIX<sup>e</sup> siècle et au commencement du XX<sup>e</sup> siècle. Paris, Pedone, 1903. Vol. 1 et 2.

*A. Pierrard.* Cours d'armements maritimes. Anvers 1904.

*G. Johnston.* L'Etat et la marine marchande en Allemagne. (Revue politique et parlementaire.) Paris, décembre 1902.

*W. Bates.* American navigation. The political history of its rise and ruin and the proper means of its encouragement. Boston 1902.

*Report from the select committee of steamship subsidies.* London 1902.

*Schayé.* L'Etat et la marine marchande française. Paris 1900.

*Congrès international de la marine marchande* (1900). Comptendu des travaux et des séances. Paris 1902.

*The nautical magazine.* London Spottiswoode and C<sup>o</sup> (wekelijks).

*De Zee,* tijdschrift gewijd aan de belangen der Nederlandsche stoom- en zeilvaart. Amsterdam, Drukkerij De Jong. Maandelijks.

**IV. DE BEWEGING VOOR EEN HANDELSVLOOT.** *G. Lecointe.* La création d'une marine nationale belge. Paris, Berger-Levrault, 1897.

*Th. Gollicr.* Notre marine marchande. Wavre, Brossart-Legrand, 1900.

*C. Smeesters.* Notre marine marchande. Bruxelles, Schepens et C<sup>o</sup> C. P., 1903.

*Léon Hubert.* La marine marchande nationale. Conférence. Bruxelles, Ligne Maritime belge, 1902.

*G. Lecointe.* La marine marchande belge. (Revue Générale, Bruxelles, mai 1902.)

*Comte Ch. d'Ursel.* Un navire-école pour la marine marchande en Belgique. (Revue générale, juin 1902.)

*A. Lecointe.* Rapport sur le développement de la construction navale en Belgique. Bruxelles, Goëmare, 1900.

*De Vlaamsche Gazet.* Onze bedrijvigheid op zee. Eene reeks gewichtige artikels. December 1907.

*Ch. Heroy-Cousin.* Pour notre marine et pour nos marins. Bruxelles, A. Dewit, 1908.

*Chambre de Commerce d'Anvers.* Marine marchande. Rapport de

la section de géographie commerciale. Anvers, De la Montagne, 1910.

C. *Smeesters*. Droit maritime et droit fluvial. Bruxelles, Larcier, 1911.

Over al de hier besproken vraagstukken in verband met de scheepvaart, vindt men verder talrijke en uitstekende verslagen in :

*Congrès International d'expansion économique mondiale*, tenu à Mons du 24 au 28 septembre 1905. Rapports. Section IV. Marine, 1 deel. Bruxelles, Hayez, 1905.

Compte rendu des séances (blz. 151-172). Een deel. Bruxelles, Goemare, 1905.

Alsook in : *Premier Congrès Maritime national*, organisé par la Ligue maritime belge, tenu le 5 juin 1910 à Bruxelles.

*Annales parlementaires*. Sedert 1900. Passim.

*Bulletin (Revue) de la ligue maritime belge*. Bulletin bi-mensuel, Anvers, 1902 en volgende jaren.

*Le mouvement maritime*. Journal hebdomadaire. Bruxelles 1901 en volgende, sedert 1906 onder den titel : *La Belgique maritime et coloniale*.

*Revue Economique Internationale*, sedert 1903. Bruxelles. (Belangrijke artikels over het internationaal verkeer en de techniek der scheepvaart, de havens, enz.)

---