

## LA NAVIGATION SUR LA SENNE

### De 8000 AV J.-C. A L'EPOQUE ROMAINE.

Les vestiges d'une présence humaine dans la vallée de la Senne pendant la préhistoire (silex taillé) sont conservés dans de nombreux musées. Au départ, l'homme préhistorique affrontait les rivières pour les traverser ou découvrir une implantation meilleure pour son clan, assis sur un tronc d'arbre. Puis il a lié des troncs ensemble, et il avait fabriqué le premier radeau ... il pouvait naviguer !



4000 ans av. J.-C. il avait acquis une telle dextérité avec ses haches en silex qu'il se construisait d'immenses pirogues pour la pêche et la navigation dans son bassin fluvial.

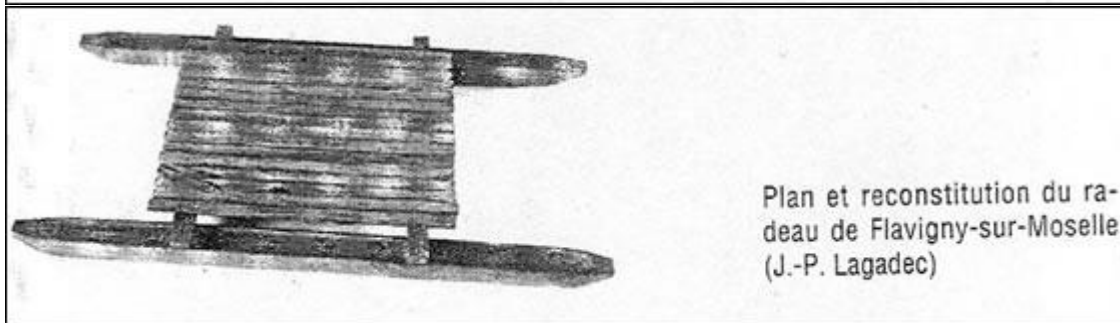
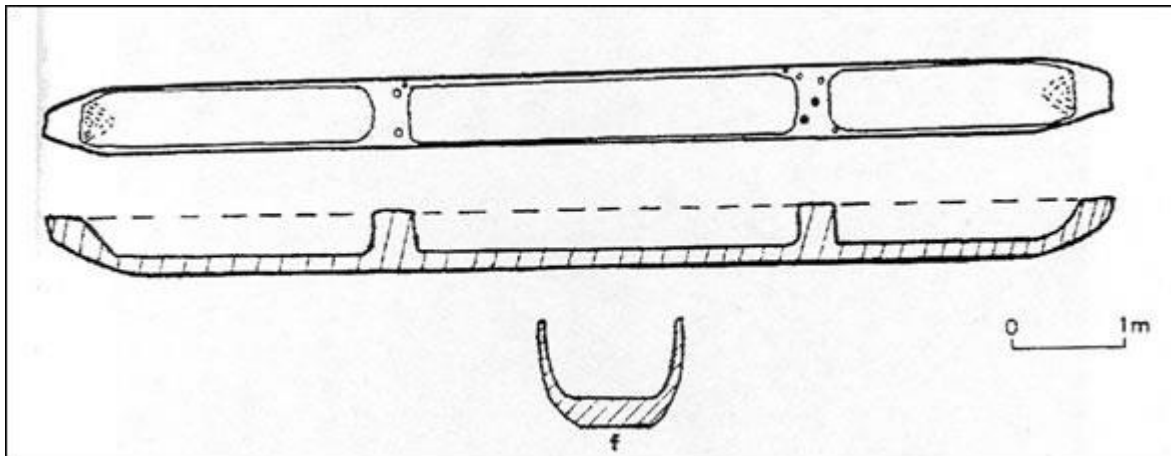
Les Celtes vinrent se fixer dans tout l'espace situé entre le Rhin et la mer du Nord. Ils n'ont laissé ni littérature, ni architecture

colossale mais leurs conquérants romains décrivent leur niveau culturel et technique à ce point évolué qu'il restera inchangé pendant longtemps. Avec leurs outils en bronze, puis en fer, les Celtes pouvaient couper des troncs, les évider et profiler les extrémités : c'est la pirogue monoxyle, toujours construite de la même manière, 40 siècles plus tard.

La propulsion des pirogues sur une rivière peu profonde s'effectuait, par la gaffe et la perche en avalant, et par halage et aviron en remontant.

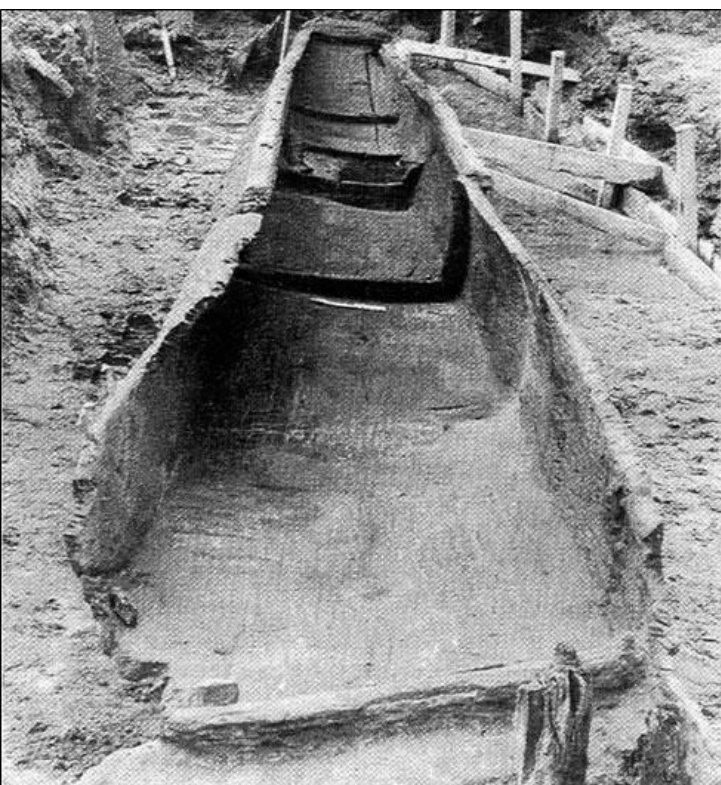
César fit construire des centaines de pirogues qu'il appelait « lintre », pour passer les rivières et même la Manche. Accouplées elles formaient des radeaux stables. Amarrées les unes aux autres, elles créaient un pont de bateaux pour le passage d'une légion avec chars de guerre et chariots d'intendance.

La naissance et l'existence d'une agglomération concorde inmanquablement avec le seuil de navigabilité d'un confluent. L'apport successif de plusieurs rivières rendait la Senne navigable à partir de l'entrée de Bruxelles - le « Bruoc sala » celtique.



Plan et reconstitution du radeau de Flavigny-sur-Moselle (J.-P. Lagadec)

## LES PIROGUES ET CHALANDS GALLO-ROMAINS DE POMMEROEUL



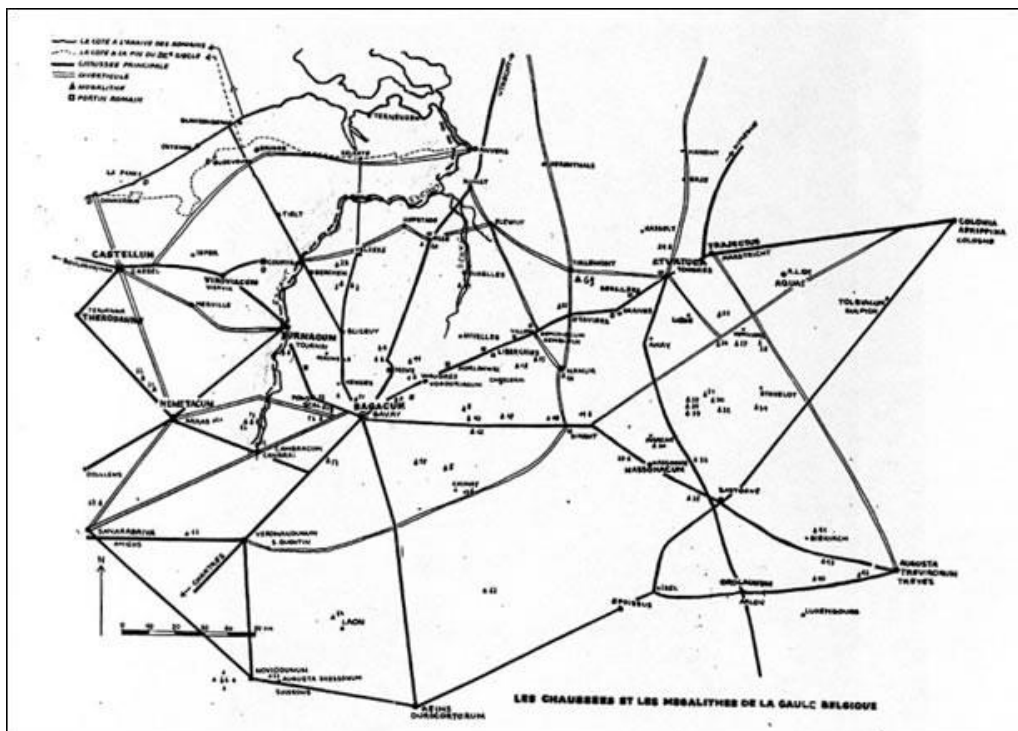
Maîtriser la barrière d'un cours d'eau est une pulsion élémentaire de l'homme depuis qu'il existe. Traverser le fleuve, pêcher sur le lac, descendre la rivière pour trouver d'autres territoires et même atteindre une île de l'autre côté d'un bras de mer ... c'est naviguer.

Trouver un arbre de 1 m de diamètre avec un tronc droit de 10 m n'était pas un problème dans les forêts de l'époque. Le couper et l'évider était une question de temps en rapport avec l'outil qui prolongait la main de l'homme : silex taillé, herminette en fer ... Il y a 7 à 8 siècles que l'homme construit des pirogues monoxyles (1 arbre) sur toute la surface de la terre. Les dernières pirogues monoxyles du 19e siècle ont encore été photographiées en France sur l'Adour et au lac de Paladru (Isère ) : elles se construisent encore aujourd'hui en Afrique et en Amazonie. Couper un

pirogue de 20 m en deux dans sa longueur, y ajouter des planches de 6 cm d'épaisseur sur 2 m de large, assembler par des varangues alternées, profiler les extrémités, clouer, calfater, insérer une cabine, une emplanture de mât, assembler des rames, des gaffes, des pierres

d'ancre, produire du cordage ... sans plans, ni dessins, ni calculs : le batelier celtique et gallo-romain était le dépositaire d'une tradition orale de haute technicité pour son époque.

1700  
ans plus  
tard,



recupérer de telles coques, traiter chaque pièce dans des bains chimiques, reconstruire le puzzle dans tous ses détails, montrer au public l'échelle réelle est une haute technicité de notre époque, de plus, c'est chez nous à Ath.

Des chalands celtiques ont été étudiés en France, à Besançon, en Suisse à Bevaix et Yverdon, en Hollande à Zwammerdam, en Allemagne, au Danemark, en Grande-Bretagne.

### LA NAVIGATION GALLO-ROMAINE DE 0 - 400 APR J -C.

La vallée de la Senne s'inscrit entre trois chaussées romaines d'importances différentes. A l'ouest, la voie militaire primordiale vers le Rhin, frontière nord de l'empire. Bavay - Pommeroeul (port sur la Haine) - Asse (vicus romains) - Rumst (passage du Rupel et garnison romaine) - Utrecht : près de Zwammerdam).

A l'est, sur la « Bavay-Tongres-Colognes » de première importance, à Gembloux, part un diverticule de liaison lui aboutit à Elewijt (vicus romain) puis Rumst (st = statio).

Enfin entre Elewijt et Asse, un diverticule stratégique relie les deux « vicus » en traversant la Senne, sans doute à Zemst, ce que semble attester des vestiges romains trouvés près de Vilvorde.

Comme la Haine à Pommeroeul, la Senne a un cours lent, sinueux avec des crues hivernales. Comme à Pommeroeul, des quais attestent d'une navigation commerciale. Galesloot croit pouvoir affirmer la présence d'un village lacustre (palafitte) sur les bords de la Senne.

---

Une quinzaine de sites gallo-romains importants ont été inventoriés sur les collines autour de « Bnioc-Sala », avec des traces de production artisanale dépassant les besoins des « villae ». Les échanges étaient importants avec les garnisons, leur charroi, le chantier naval de Rumst, les constructions tant militaires que civiles.

Les produits lourds et volumineux se faisaient par la navigation fluviale moins chère, plus sûre et avec moins de casse.



Des chalands à fond plat à faible tirant d'eau (22 cm) près de 3 m de large et 20 m de long, étaient construits avec un bordé tout autour permettant la navigation à la perche et à la gaffe. Elles pouvaient charger 18 à 25 tonnes en conservant un franc bord de 20 cm : 10 t devait être courant.

Un coup d'arrêt se marque vers 400 par les invasions franques (400 apr. J.-C.)



#### LES MONNAIES ET LA NAVIGATION SUR LA SENNE.

Dès le 7<sup>e</sup> s. av. J.-C., les colons grecs imaginèrent l'échange de marchandise contre un petit lingot de poids précis, marqué de l'empreinte d'une autorité qui le garantit... la monnaie est inventée et le commerce maritime peut prospérer.

A Asse, se retrouve parmi les monnaies découvertes, une monnaie nervienne.

Les monnaies retrouvées dans les sites de la vallée de la Senne autour de

Bruxelles, sont réparties de 40 av J.-C. à 333 apr. J.-C. La quantité de pièces retrouvées, après les pillages successifs, prouve la continuité d'une présence commerciale qui s'explique par la navigation fluviale sur la Senne, navigable à partir de Bruxelles, de même d'ailleurs que les sceaux trouvés sur des tuiles à Rumst et amenées par la rivière (Rombaut).

Pour l'histoire de la navigation, il est intéressant de signaler le motif frappé en 35 av. J.-C. sur un denier de Pompéi : une galère avec voile et rameur.

Plus fruste, mais tout aussi intéressant : une bague Germaine du 3<sup>e</sup> s. apr. J.-C. frappée d'un navire et trouvée à Dalheim (Luxembourg). Notons une monnaie Wisigoth du 6<sup>e</sup> s. à Asse et

une monnaie frappée apparemment à Anvers (Anderpus) du 7<sup>e</sup> s. et trouvée à Bath sur l'Escaut (Rombaut).

A l'époque mérovingienne des orfèvres-monétaires ont frappé des tiers de sous d'or entre autres à Anvers et Cambrai.

Sous les Carolingiens, les deniers d'argent ont été frappés au 8<sup>ème</sup> s. à Cambrai, Tournai, et au 9<sup>ème</sup> s. à Bruges et Gand.

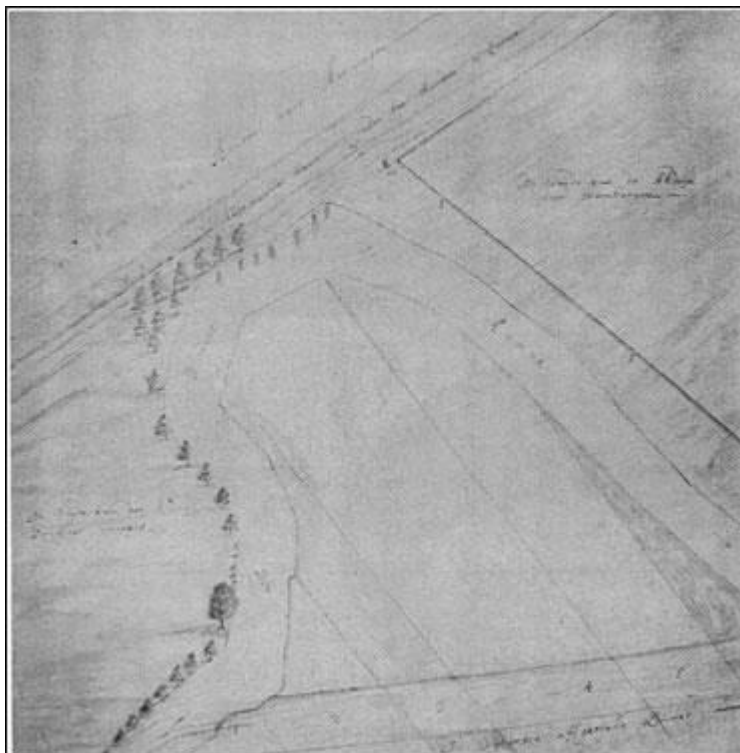
Quand le 1<sup>er</sup> château s'établit sur l'île St-Géry, la multiplicité des fournitures, les péages et les impôts prélevés sur les marchés, devaient faire sentir le besoin d'espèces monétaires bruxelloises. On les retrouve jusqu'en Suède - ce sont les deniers d'argent frappés par Henri I et reprenant le symbole du pont sur la Senne. Ce pont, à plusieurs arches, avait une structure partiellement en poutres de bois avec plancher amovible de façon à permettre le déversement des chariots de céréales dans les chalands fluviaux.

### **La navigation sur la Senne de 400 à 1996**

Le baptême de Clovis en 496 amena un début de stabilité économique, d'expansion catholique et une remise en route de la navigation. Vers 600, Brunehaut d'Austrasie remet en état des chaussées romaines. En 695, l'évêque de Cambrai Vendicien visite officiellement Brosella. Vers 800, Charlemagne fait mention dans un acte d'un « Pons Senne in Brosela » du haut duquel les grains étaient versés dans les bateaux.

Cette période faste de 500 à 837 va s'arrêter brutalement avec les incursions des Viking qui remonteront la vallée de la Senne jusque Melsbroek en 879. Ils seront finalement battus en 891 à Louvain.

Dès ce moment, la prospérité de Bruxelles explose par ses marchands et ses corporations.



Première monnaie en 965 et création d'une multitude de quais et de bassins tout au long de la Senne à l'intérieur d'une première enceinte fortifiée. En 977, Charles de France construit son château fort à Bruxelles et c'est le décollage irrésistible d'une cité dont les échanges commerciaux avec le reste de l'Europe ne s'arrêteront plus malgré la jalousie et les avanies de Vilvorde et Malines.

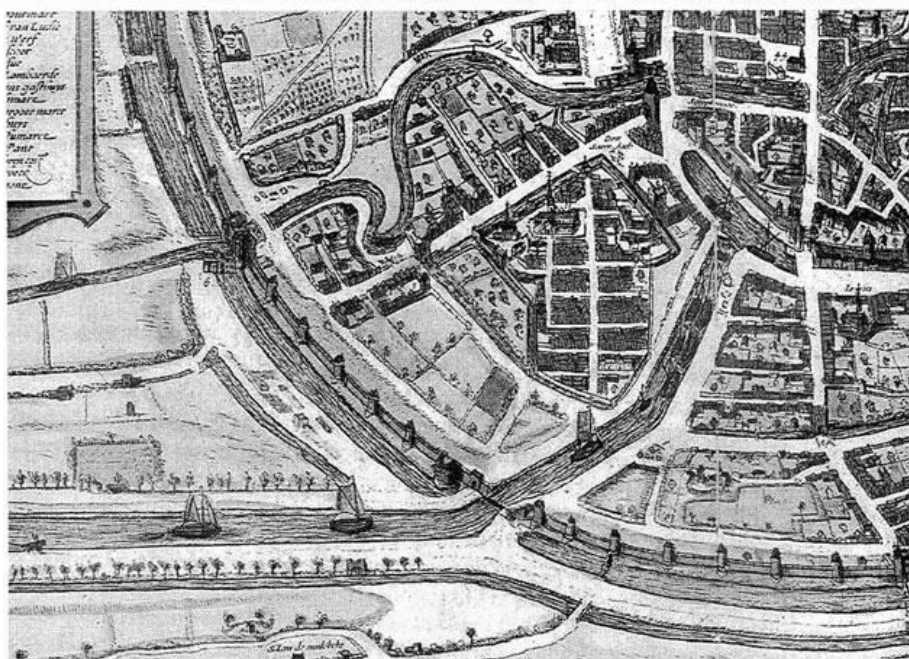
La 2<sup>e</sup> enceinte, aux limites actuelles de l'hexagone augmente la capacité portuaire de la Senne mais les besoins en eau de la ville et de ses

artisans, et la déforestation des rives diminuent le débit et augmentent l'ensablement.

Philippe le Bon octroie en 1436 la rectification des coudes de la Senne et son approfondissement : il fallait parfois un mois à un vaisseau pour parcourir les 28 km à vol d'oiseau du Senneгат aux murailles de Bruxelles et en avançant de marée en marée.

Après plusieurs édits battus en brèche par Malines, ce fut Marie de Hongrie qui en 1550, décida de la construction du canal de « Willebroek », qui sera exécutée par le Chevalier Jean de Locquenghien. A Bruxelles, après 1561, la Senne perdra de son importance sauf pour les barques.

Mais la Senne restera navigable jusqu'à Weerde (grâce à la marée) pour des trafics locaux.



## **SAINTS SUR SENNE : CULTES ET NAVIGATION**

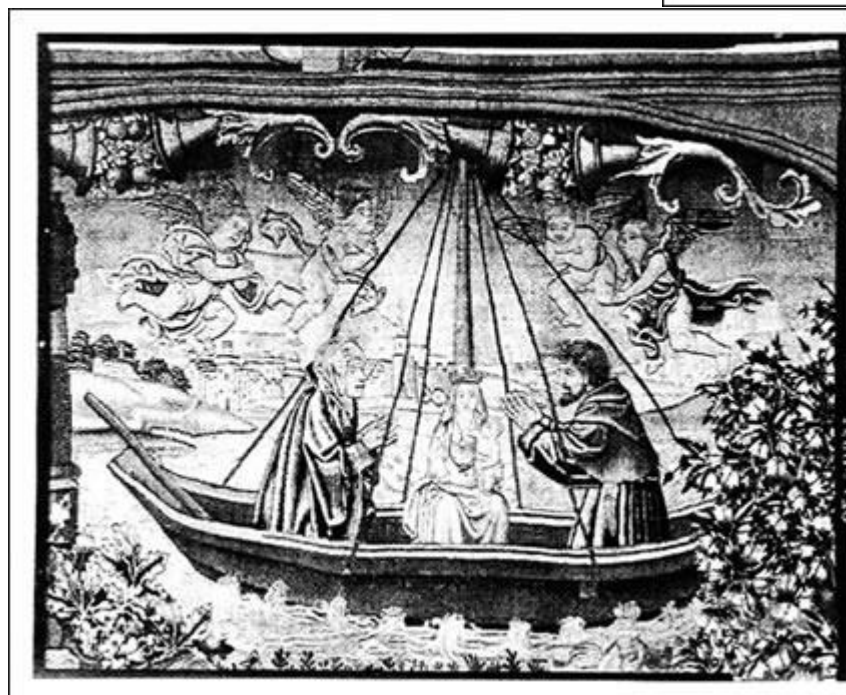
Aux dieux celtiques et gallo-romains, protecteurs des sources et des rivières, succède une litanie de saints dont les récits hagiographiques plus que légendaires sont intimement liés à l'histoire de la Senne, de ses utilisateurs et de ses riverains.

A St Géry revient le mérite d'avoir chassé un horrible monstre qui hantait la rivière et ses berges, dévorant au passage bergères et bateliers.

Puisque la rivière était devenue sûre, St Guidon se laisse tenter, mais peu de temps, par le métier de batelier avant de regagner la terre ferme. Sur celle-ci à quelques pas du « portus » est érigée l' glise St-Nicolas, patron toujours honoré des bateliers et des marchands qui venaient prier ou remercier le saint pour une heureuse navigation et de bonnes affaires ...

Les honorables membres se retrouvaient notamment pour de joyeuses agapes à la maison de la puissante Corporation des bateliers, à la Grand'Place de Bruxelles, fondée en 1379.

Le pignon de l'actuelle construction datée de 1637



est l'oeuvre de l'architecte A. Pastorana et évoque curieusement une poupe de vaisseau du 17e siècle. Si la confrérie des bateliers disparaît avec la révolution, St Nicolas, également patron des merciers veille, du haut de la maison voisine, sur les bateliers, leurs familles et leur bateau. Pour preuve le bateau qui vient s'amarrer au quai - parvis de l' glise St-Nicolas - dans la r presentation de la

crèche qui décore ce lieu de culte pour les fêtes de Noël 1995.

Le cours de la Senne fut l'objet d'une « navigation pieuse » lorsque Baet Soetkens, en 1348, transporta sur une barque, depuis une  glise d'Anvers une effigie de la Vierge qui a contribué à donner à l' glise du Sablon, un succès inattendu. La r presentation imag e de cette histoire miraculeuse figure depuis sur les « armes » des arbalétriers.

Le souvenir de cette « navigation sacrée » est illustrée par de nombreuses r presentations soit en stuc, dentelle, orfèvrerie, tapisserie, sculpture pour illustrer la légende.

Un remarquable ensemble sculpté, grandeur nature et daté du 17e siècle orne discrètement le transept droit de l' glise du Sablon.

La Vierge Noire ou N.D. des Bateliers qui a donné son nom à une rue du quartier St-Géry faisait, elle aussi, l'objet d'un véritable culte de la part des bateliers. Malheur aux bateliers hollandais qui tentèrent de s'en emparer.

Une invocation, paraphrasant celle qui décore la façade de la Maison du Roy et libellée comme suit « A feste et naufragia » ornait une façade du quai.

## A SUIVRE

---

### LA NAVIGATION SUR LA SENNE (II)

#### LE TRANSPORT DE LA PIERRE PAR EAU:



Le transport en import-export de matières pondéreuses et particulièrement la pierre, a toujours fait l'objet d'un trafic important de la Senne comme le Canal. La construction des monuments de Bruxelles, de ses palais, de ses églises et des remparts nécessita, après l'épuisement des carrières in situ, l'importation de pierres provenant des carrières de Jette, Laeken, Vilvorde etc.

Le grès hédien jettois était particulièrement apprécié et exporté vers Bruxelles et même jusqu'à Malines où il servit à la construction de N.D. de la Dyle. De Malines provenait par « convoi spécial » sur l'eau des pierres sculptées bien plus précieuses telles que l'albâtre.

Un volet du « Retable des quatre couronnés » illustre le transport par voie d'eau des pierres de

construction.

Au Moyen Âge alors qu'il existait à Bruxelles plusieurs fours à chaux, on les alimentait de préférence avec des pierres d'Evere et de Dieghem, qui étaient regardées comme de beaucoup supérieures aux autres pour cet usage, aussi se vendaient-elles 20 escalins de plus, la charge (17 juin 1384). On procédait également à l'extraction de grès noduleux et les pierres d'Evere qui ont servi à l'édification de maints monuments brabançons. Le grès noduleux servait surtout à asseoir les fondations des bâtisses, à élever des clôtures de jardins. Ces pierres ont alimenté, jusqu'au milieu du 19e siècle, un commerce considérable qui se faisait autrefois par la Senne, ensuite par le Canal de Willebroek ; Elles ont fait l'objet d'importantes



exportations vers les Pays-Bas pour la construction de digues. La rue à gauche du Théâtre Flamand s'appelle encore Quai aux Pierres de taille.



### **Le Hoogaars**

Le Hoogaars, avec sa corne recourbée, a une silhouette typée, connue depuis le 16e siècle. D'abord employé comme bateau de commerce, il est devenu bateau de pêche par excellence, sur l'Escaut et des flottes entières de Hoogaars étaient basées dans les ports de pêche de l'Escaut aujourd'hui ensablés ou enfermés derrière des digues de protection de terres basses. Avec son faible tirant d'eau et ses dérives étroites, le Hoogaars remontait la Senne jusqu'à Bruxelles pour y apporter moules et poissons. Très manoeuvrables, particulièrement adapté aux rivières, canaux, ponts et écluses.

Les Hoogaars de Tholen possédaient un gréement d'artimon. En plus de la grande voile, une trinquette et un foc frappé sur un beaupré amovible.

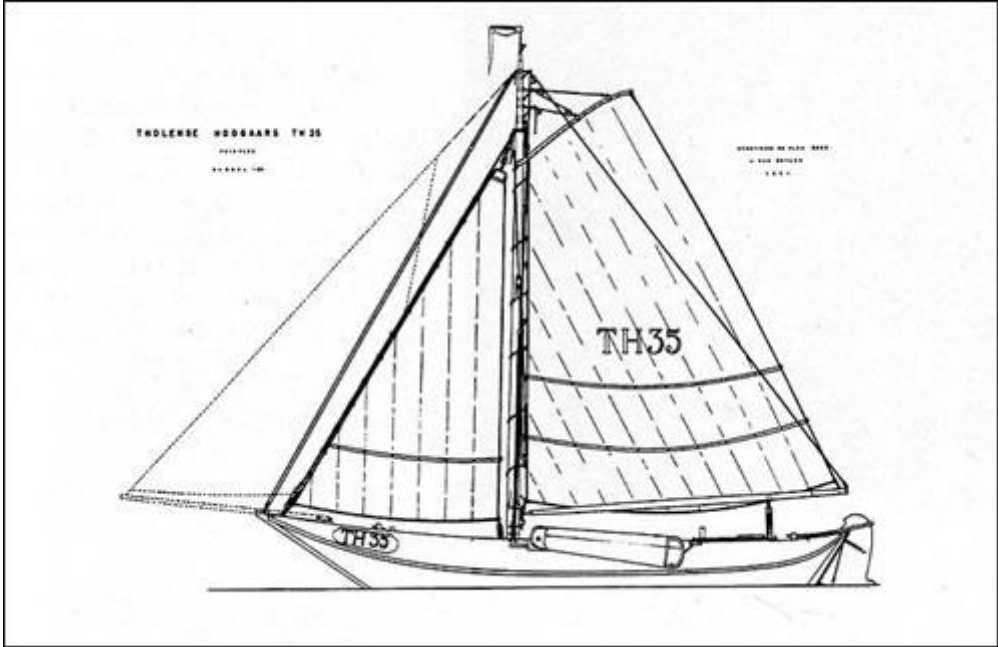
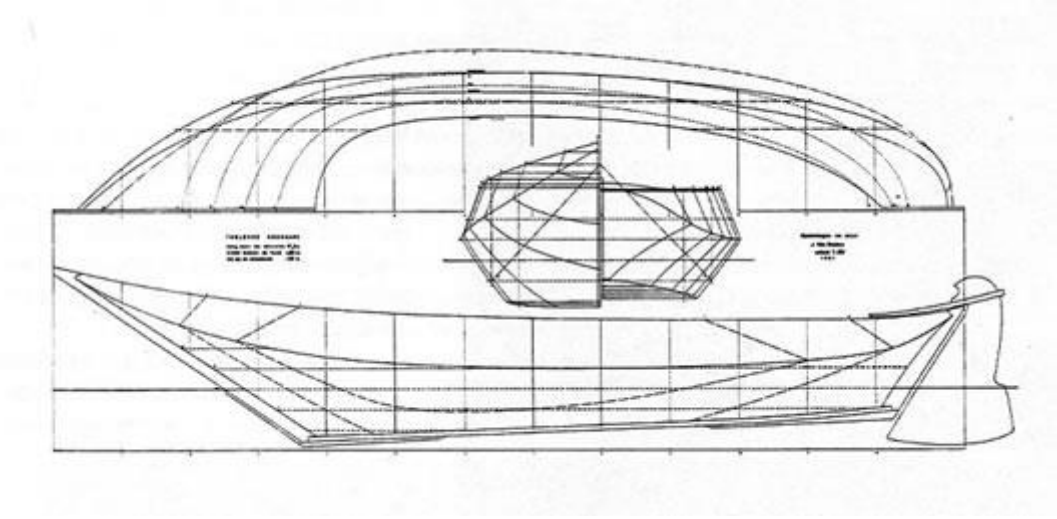
Venant de Yerseke ou Tholen, en Zélande, le Hoogaars devait naviguer près de 100 miles nautiques (185 km) et sa route parcourait toute la rose des vents.

L'allure variait donc avec le vent, les courants et la marée. Même en empruntant le canal de Willebroek il fallait au minimum 24 heures de navigation ininterrompue pour livrer les moules à quai.

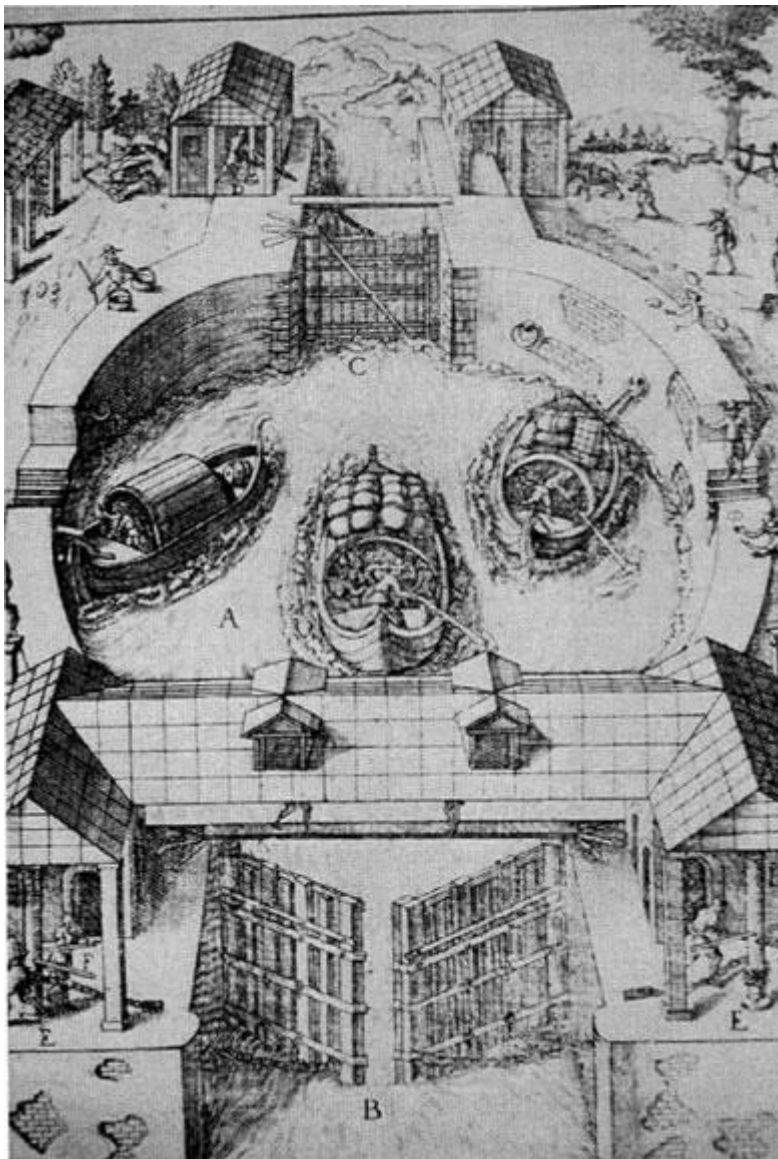
Avant 1550, cette même navigation, en remontant la Senne, pouvait durer beaucoup plus longtemps à cause d'une part des fluctuations naturelles : crue des eaux ou assèchement en été et même gel en hiver et d'autre part l'obligation de se soumettre à l'octroi de Malines avec un aller-retour sur la Dyle.

L'arrivage régulier des nombreux Hoogaars de Zélande garantissait aux Bruxellois des produits frais grâce aux systèmes d'arrosage manuel d'eau de mer pendant le trajet pour les moules et les huîtres. Le poisson de mer lui était tiré à la traîne dans de grands viviers.

Les Hoogaars accostaient le long du Quai au Foin du bassin de l'Entrepôt où non seulement les grossistes venaient se ravitailler mais aussi les marchands ambulants.



**LES ECLUSES**



A la fin du Moyen Âge, d'importants développements apparaissent en Europe où des mécanismes sont instaurés dans les cours d'eau présentant des différences de niveau. Il s'agissait d'une sorte de barrage muni de pièces de bois verticales et horizontales. Lorsqu'un bateau voulait traverser la dénivellation, les pièces horizontales étaient levées, laissant s'échapper l'eau ; ce qui provoquait d'une part, un abaissement du niveau amont et, d'autre part, une montée du niveau aval. Puis, la porte s'ouvrait laissant le bateau poursuivre sa route : c'était la technique du « bond d'eau ».

Ces mécanismes existaient en Flandre, en Allemagne, en France et en Italie, et ce, bien avant le XVIII<sup>e</sup> siècle. Plus tard, 1394 - 1396, fut construite, à

Damne, une écluse en maçonnerie dotée de deux portes manoeuvrées selon les besoins de la navigation (à chaque fois qu'un bateau se présentait). Elle constituait donc l'une des premières écluses au sens moderne de la navigation.

Vers 1500, Léonard de Vinci va encore apporter une amélioration essentielle. Son dessin montre la porte busquée avec ventelle à axe médian pour permettre une ouverture facile grâce à l'équilibre de pression dans le courant.

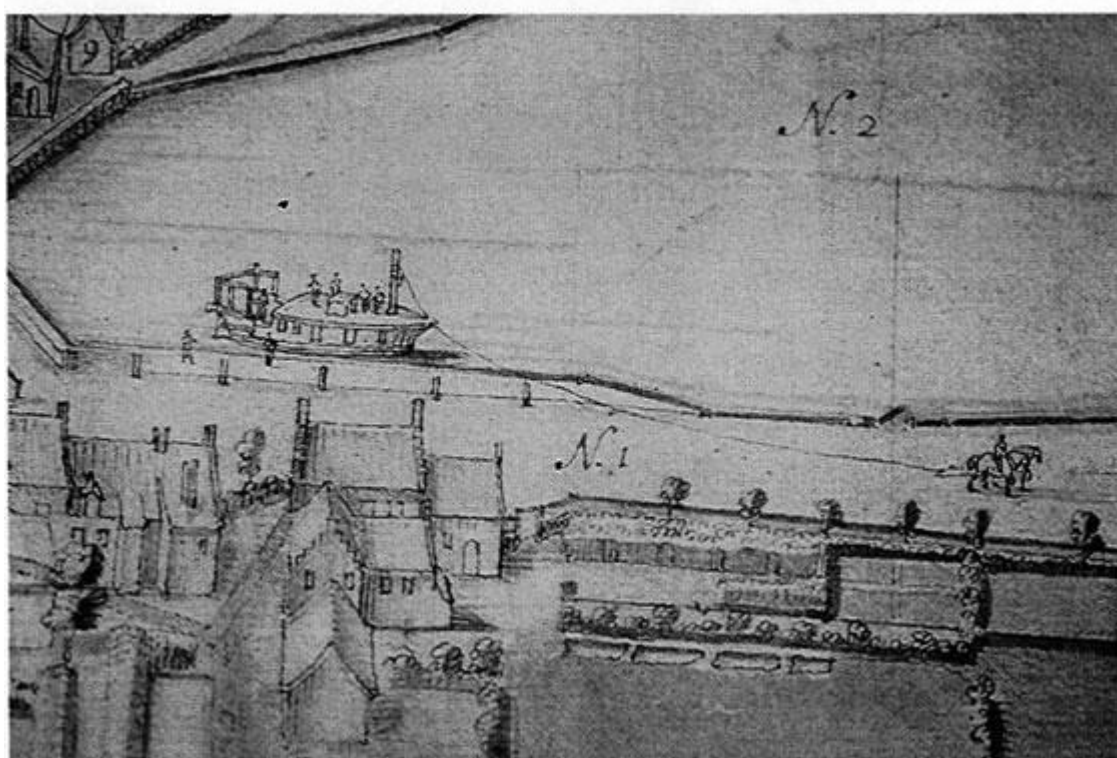
Les ingénieurs du canal furent les premiers en Europe à réaliser des écluses à sas avec portes busquées.

L'Atlas du canal de Jean de Rofroissant en 1650 reprend avec la précision d'un géomètre, le dessin des quatre écluses de forme octogonale de 60 m de long et 20 m de large, permettant de rattraper une chute totale de 14 m. Les écluses primitives de Trois Fontaines, Humbeek, Tisselt et Groot-Willebroek opéraient leur remplissage et leur vidange par des aqueducs placés dans les têtes des écluses.

## LE HALAGE

Un édit de Philippe II, datant du 19/12/1558 et conservé aux Archives Générales du Royaume approuve un accord de tarif entre les bateliers de Bruxelles et les haleurs de bateaux de Vilvorde « de tregaleers van Vilvoirden ».

L'iconographie ancienne et la photographie offrent de nombreuses illustrations de halage. Cette technique évolue avec le temps. A la technique de halage par traction humaine succède la traction animale - généralement par un ou plusieurs chevaux - dans nos régions, elle-même supplantée par la traction mécanique avec moteur à vapeur, électrique ou diesel.



Quelques grands maîtres, tel Anto Carte, ont très bien traduit l'effort « surhumain » que devaient fournir, harnachés à la bricole, un ou plusieurs haleurs, les bateliers ou tout simplement leurs femmes et leurs enfants qui tiraient les lourds baquets. Lorsque, pour des raisons de gain de temps et aussi de commodité lorsque les charges étaient trop lourdes, les moyens le permettaient, on utilisait un ou plusieurs chevaux pour le halage. Une écurie minuscule se trouvait parfois sur le bateau d'où l'on extrayait le cheval pour la journée de travail.

Coches, barges commerciales et autres embarcations étaient tractées depuis la berge grâce à un câble attaché au sommet du mât ou de ce qui en faisait office. Une voile pouvait parfois suppléer au lourd effort de halage. Qui peut s'imaginer qu'il y a à peine cent ans l'homme peinait ainsi alors qu'aujourd'hui des convois poussés, comprenant jusqu'à six barges, supplantent la navigation traditionnelle.

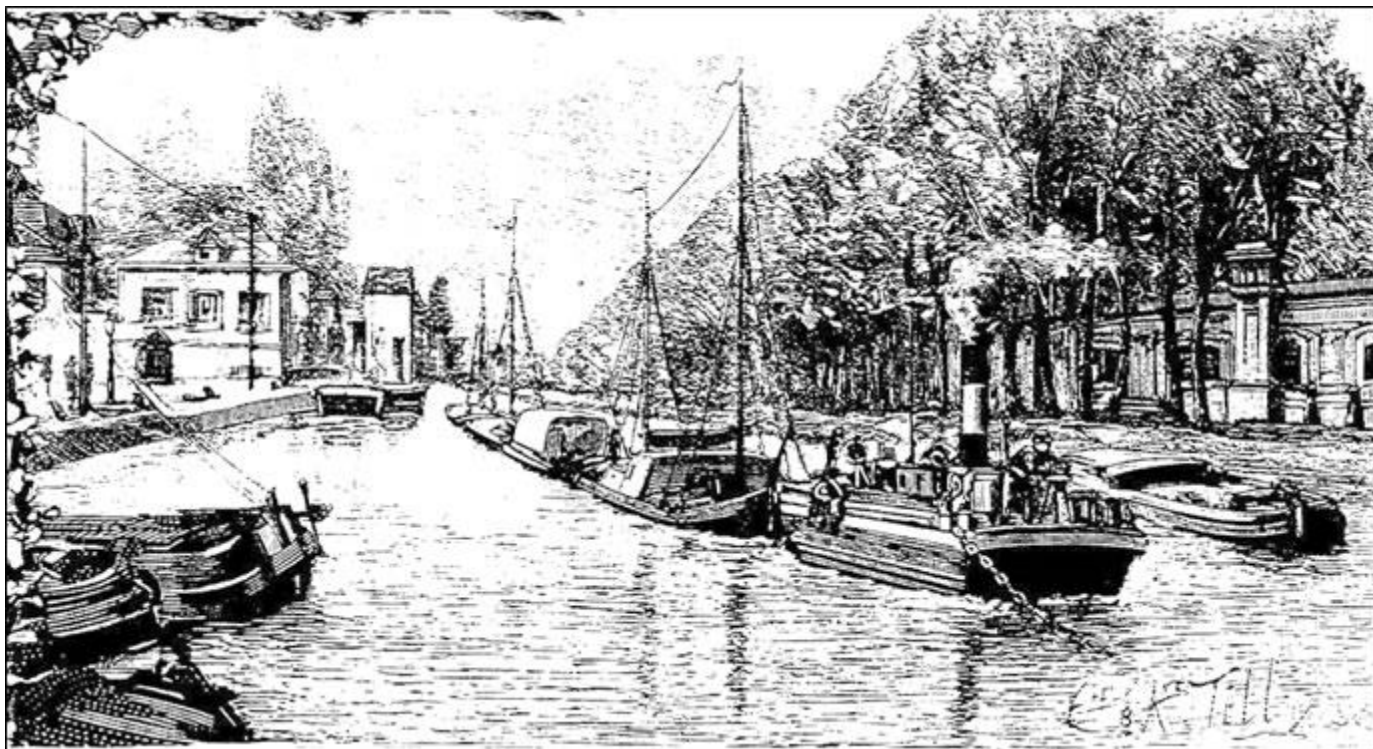
Les chemins de halage en terre étaient à l'origine des « sentiers royaux », libres de passage. Une des plus anciennes ordonnances - 13/08/69 - intégrée au droit belge - loi du 24/05/1805 - consacrait également le



droit de halage sur la rive gauche avec obligation pour les riverains de la rivière de laisser 7 m 80 au moins de largeur libre tout le long des berges pour trait des chevaux.

On trouvait bien entendu le long des « routes d'eau » estaminets, épiceries, relais, écuries principalement aux ponts, écluses, points de passage où les mariniers pouvaient s'approvisionner . Le cheval exige un eau potable et fraîche et le relais de halage devait donc être alimenté par une source. Les palefreniers préféraient la bière. Le halage fut défendu sur le canal à partir de 1868. Les bateaux autres que ceux à vapeur devaient être remorqués par des toueurs sur chaîne.

Sur les cartes anciennes on retrouve les dénominations de chemin de halage et bien que tombé en désuétude et remplacé bien souvent par de belles promenades cyclistes, la signalisation existe toujours.



La Belgique fut un des premiers pays à mettre en exploitation le touage sur chaîne immergée sur ses voies d'eau. De 1867 à 1899 les toueurs sur chaîne ont remorqué les chalands sur le Canal de Willebroeck. Le service de traction commençait à 5 heures du matin du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre et à 6 heures pendant les six autres mois de l'année. Cinq départs avaient lieu par jour dans les deux sens. Afin de ne pas endommager les berges, la vitesse de touage ne pouvait dépasser 85 mètres par minute.

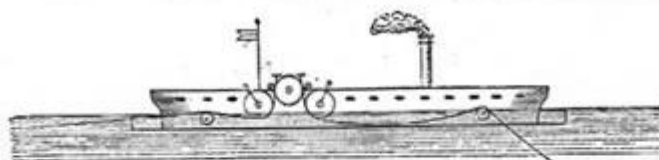


Fig. 7.

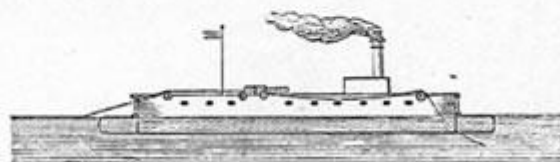


Fig. 8.

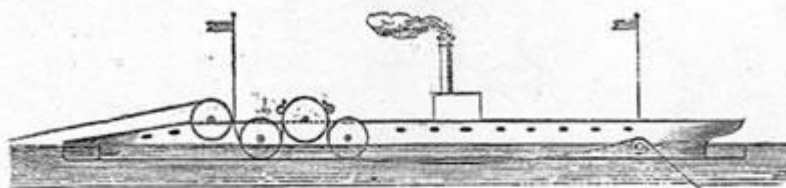


Fig. 9.

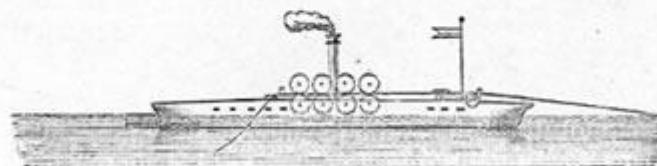


Fig. 10.

Le passage, aux écluses d'un train de chalands s'opérait de la façon suivante : à une certaine distance de l'écluse le toueur larguait son train de bateaux qui largaient leur remorque. C'est

grâce à la vitesse acquise qu'ils se rangeaient à l'intérieur du sas. Après l'éclusage les chalands sortait à la gaffe hors de l'écluse et s'amarrait à un autre toueur opérant sur la chaîne dans le bief suivant pour continuer le voyage. Afin de réduire les pertes de temps le nombre de chalands d'un train restait limité à dix.

Le contrat de la Compagnie de Touage expira le 1<sup>er</sup> mai 1899. A partir de cette date le touage sur chaîne fut remplacé par une flotte de remorqueurs à hélice exploitée par la Société Anonyme du Canal qui en a conservé le monopole exclusif.

## **LES REMORQUEURS DU CANAL.**

Le 25 avril 1899 (il y a donc presque cent ans), la Société du Canal adopte la traction par remorqueurs indépendants comme dans les ports. De 1899 à 1914, les 19 remorqueurs seront équipés d'une chaudière à vapeur développant 120 CV, alimentée au charbon et entraînant une hélice de propulsion.



Avec leur cheminée basculante pour passer les ponts avec des bateaux d'intérieur , sans interrompre le trafic, ces remorqueurs font partie de l'équipement essentiel à la mobilité du trafic maritime et batelier.

Une petite darse dans l'avant-port donnait accès à l'atelier d'entretien et de réparation du remorquage. Cet atelier de précision comprenait toute la logistique. Le commandant du port y avait son logement de fonction ... et de disponibilité 24h/24.

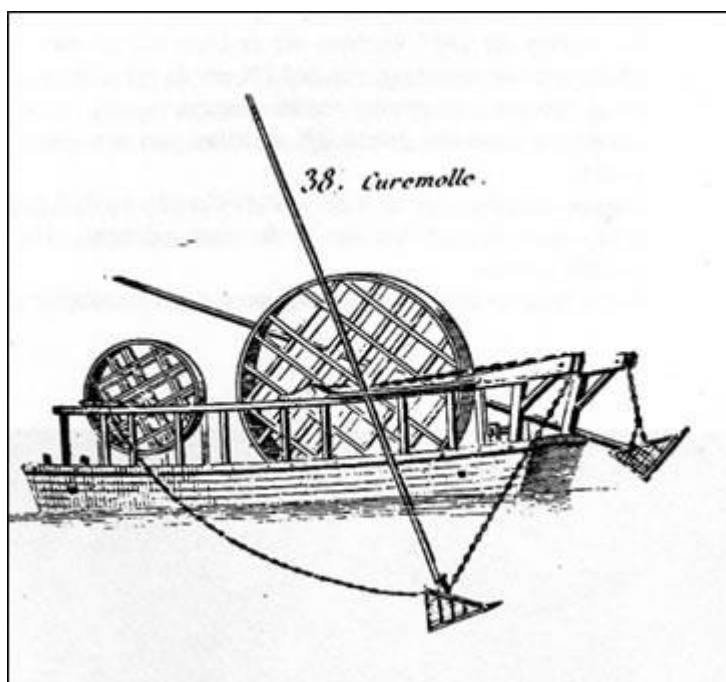
Il est intéressant de lire les noms attribués aux remorqueurs, ils énumèrent les communes associées à la gestion du canal.

Il faut attendre 1954 pour obtenir deux remorqueurs à moteur diesel, développant chacun 365 CV et destinés aux navires de mer avec une puissance suffisante pour les aider à l'écluse de Wintham. Les petites puissances étaient surtout destinées à la batellerie, or, la motorisation individuelle généralisée des bateaux d'intérieur rendait le service du remorquage superflu.

Parallèlement, la Société du Canal avait fait l'acquisition, en 1953, pour ses manoeuvres portuaires, de 2 remorqueurs à propulsion verticale Voith-Schneider, le tout dernier cri en matière de flexibilité et de rentabilité économique.

Le port de Bruxelles n'a actuellement plus aucun remorqueur en propre.

### DE QUELQUES EMBARCATIONS DE SERVICE POUR AIDER LA NAVIGATION.



Lors de la mise en exploitation du canal de Bruxelles au Rupel, la Senne perdit tout son prestige. Elle dut alimenter, d'une partie de ses eaux, le nouveau chemin artificiel si bien que son cours baissa.

En été, à l'époque des sécheresses, le débit d'eau se ralentissait à 1 m<sup>3</sup> par seconde. A cela s'ajoutait l'assèchement de nombre de ses sources qui l'anémiait presque totalement. Par contre lors des crues, la situation devenait catastrophique dans la vallée où l'on enregistrait jusqu'à 2 m 20 de crue

dans les parties basses.

Les fortes pluies gonflaient les eaux des nombreux ruisseaux qui l'alimentaient dont le Molenbeek qui traverse Jette. Ces eaux chargées de sédiments dû à un déboisement intensif ensablèrent et envasèrent la Senne. En aval de Bruxelles, plusieurs coudes furent rectifiés.

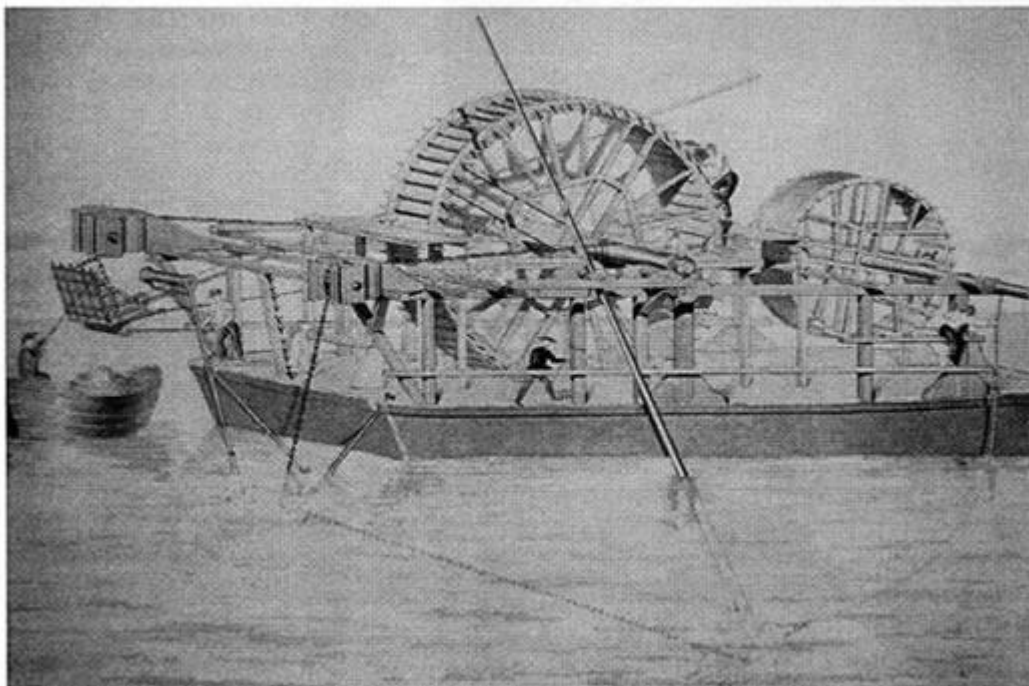
On avait du recourir, depuis toujours au curage du lit de la Senne, pour assurer sa navigabilité. Aussi une fois par an, voyait-on les services curer la Senne et, à dos d'homme, transporter les boues dans les campagnes. Curemolle et autres machines furent inventées pour draguer la rivière et ensuite le canal. Les boues étaient chargées à bord de « maries-salopes », de grosses barques qui étaient vidées de leur contenu grâce à un élévateur construit à Evere en bordure de canal.

Avant la première guerre mondiale, l'entreprise de dragage « Ackermans et Van Haaren », assurait ce travail sur le canal avec le « Brussel », une drague à godets.

### LES BRISES GLACES



L'existence d'un brise-glace sur le canal est mentionné dès le 16<sup>e</sup> siècle. Ce type

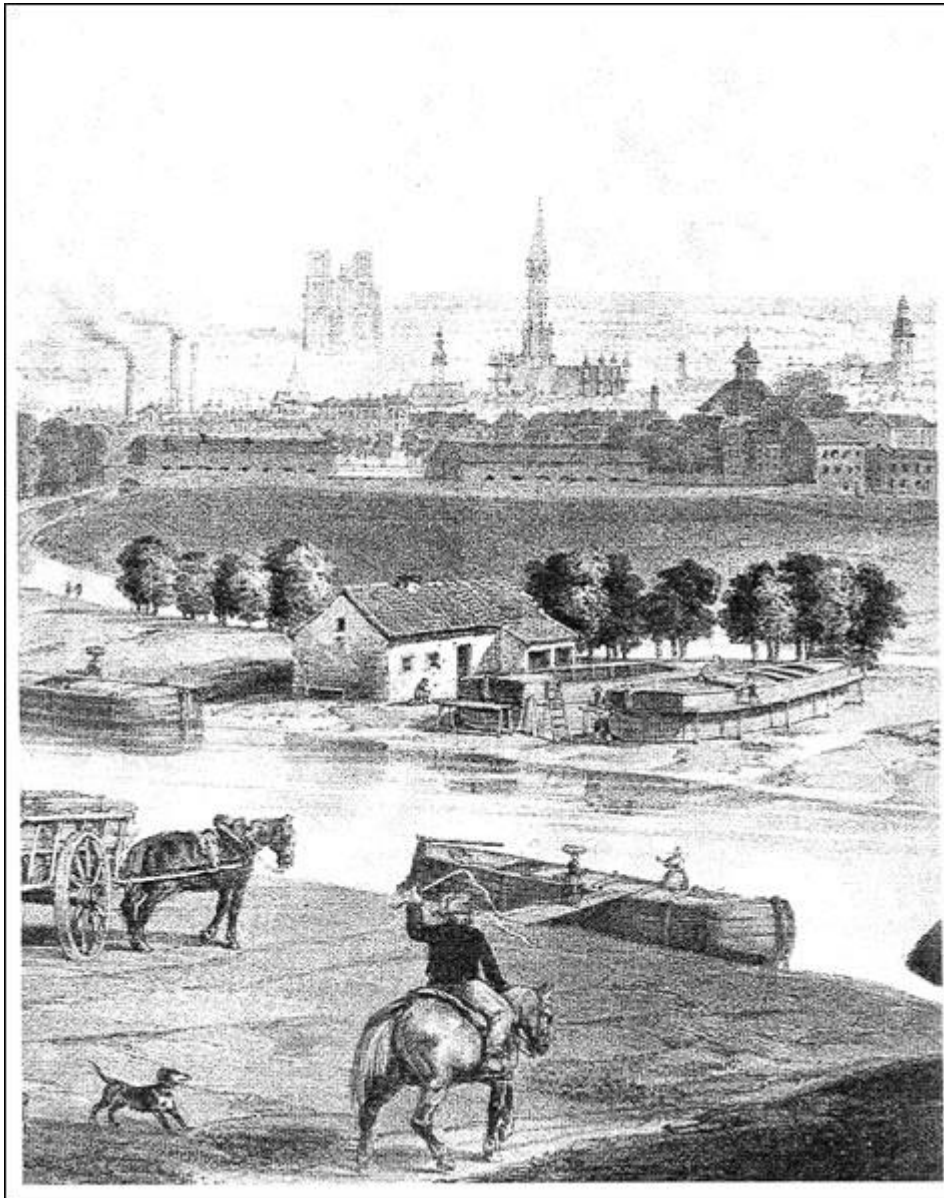


d'embarcation assez particulière à fond plat renforcé, possédait la proue inclinée qui lui permettait de monter sur la glace avant de la briser sous le poids de son lourd chargement de pierres. Le brise glace était tracté depuis la berge.

L'on en mit un à l'eau le 7 novembre 1563. Il avait coûté 600 florins et remplit parfaitement sa mission, en dépit de la mauvaise opinion que l'on en avait généralement.

Une maquette permet de se faire une idée de ce brise-glace et des efforts surhumains exigés des haleurs et de leurs chevaux à fers spéciaux pour mouvoir une telle masse à partir des chemins de halage enneigés et verglacés.

## **CHANTIERS NAVALS**



Très naturellement liée au développement de la navigation intérieure apparaît une activité de construction et de réparation navale. La proximité de la forêt de Soignes facilitait la fourniture de la matière première : le bois.

Le chantier connu des emplacements successifs à l'intérieur de la première enceinte, avant d'émigrer à l'extérieur de la seconde enceinte près de la porte du Rivage - entrée du canal dans Bruxelles - au lieu dit l'Arsenal. Un

détail de l'Atlas du canal est explicite et décrit l'activité de construction navale dans ses phases successives.

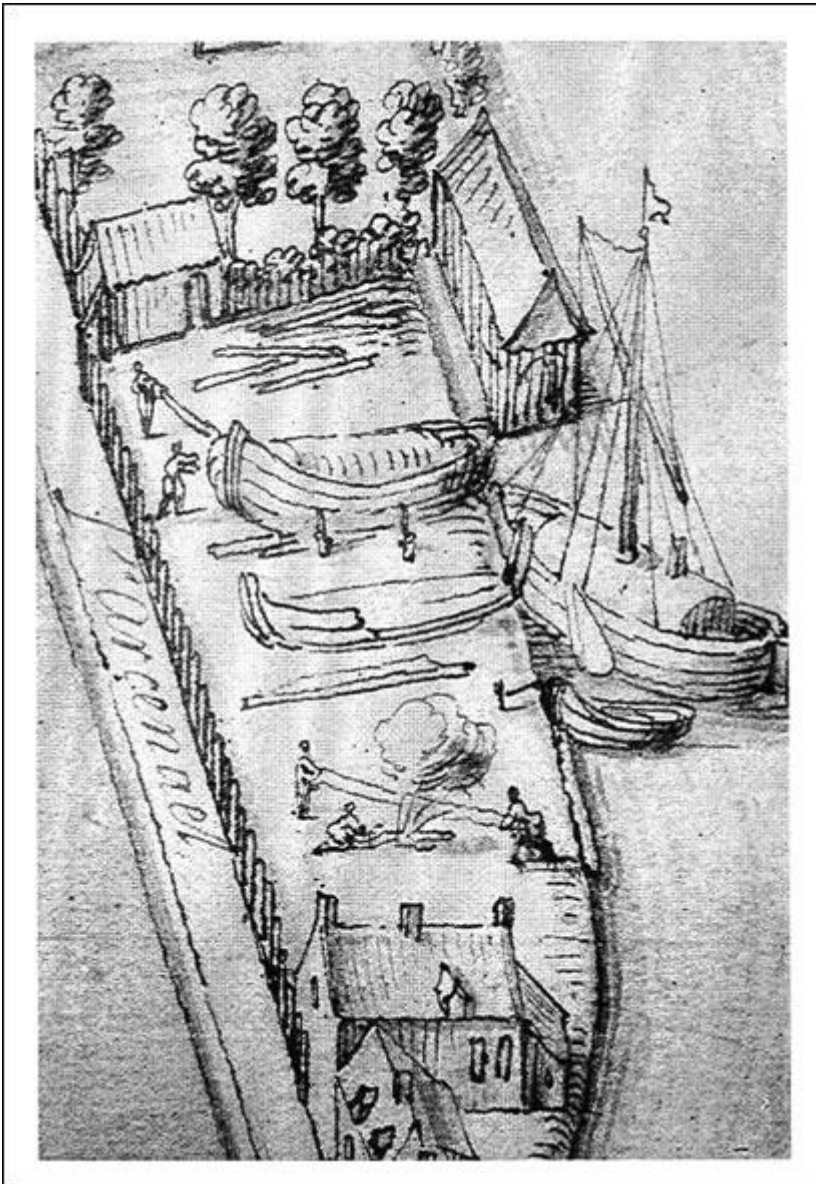
A côté d'une embarcation terminée et grée sur le canal, les charpentiers s'affairent à la finition d'une grosse barge ronde et entament la construction d'une autre. Ils cintent, sur le feu, une planche pour le bordage de cette dernière.

Le chantier disparaîtra, mais pas totalement ainsi que semble l'indiquer la carte de G. Wautier de 1819, avec le démantèlement des remparts.

Un chantier de réparation de bateaux se situait derrière l'église des Frères du Tiers-Ordre, plus tard les Augustins.

Un bassin de chantier existait au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, entre le boulevard d'Anvers et le bassin du quai au Foin. On y exerçait la réparation des baquets et peut-être leur construction ainsi que sur le chantier près de la porte de Ninove, entre la Senne et le canal. Il disparaîtra en 1863.

Les 2 quais qui bordaient ce chantier existent toujours : rue du Chantier et quai du Chantier.



Après 1900 une darse fut creusée à l'avant-port pour



16<sup>e</sup> - 17<sup>e</sup> siècle/eeuw.

l'entretien des remorqueurs.



### **LE COCHE D'EAU : de Bruxelles à Willebroek**

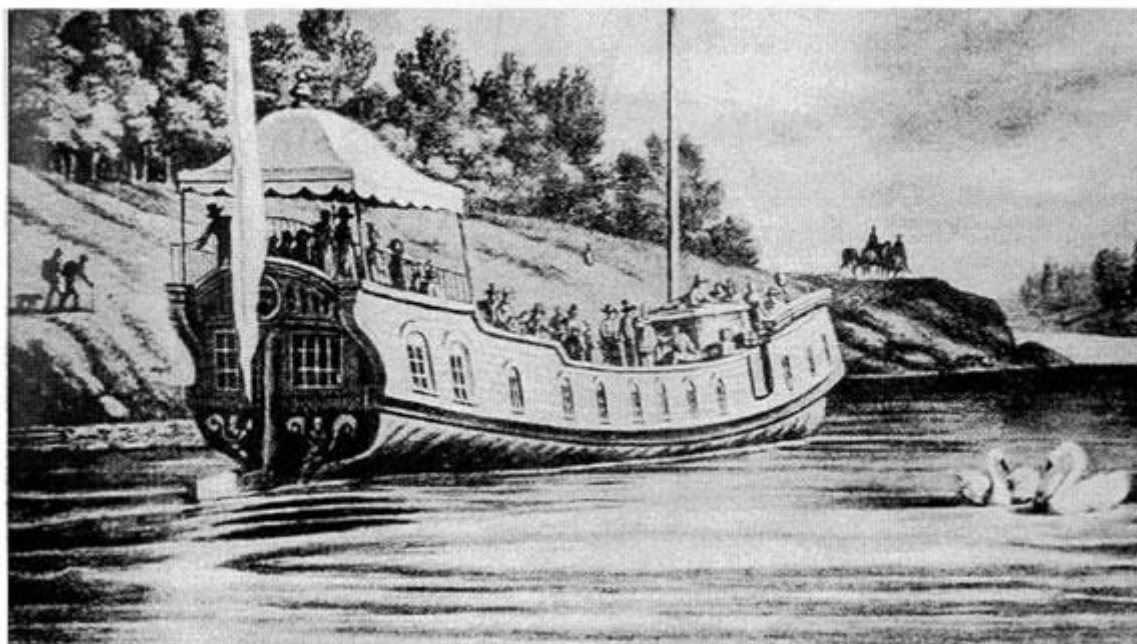
Dès que le canal fut livré à la navigation, les Magistrats bruxellois organisèrent un service de barques publiques de Bruxelles à Anvers avec transbordement à Willebroek sur le Heu. Le départ des voyageurs s'effectuait à la Maison des Barques qui a existé jusqu'en 1830, date de sa démolition au pied du « Cheval Marin ».

Par ordonnance, le trajet aller-retour de ces barques affermées pour trois années ne pouvait durer plus de cinq heures et les enfants de moins de 12 ans ne payaient que moitié prix ! La barque de service journalier quittait Bruxelles à 6 heures et était halée depuis la rive gauche par deux voire trois chevaux, elle assurait aussi un important service de messagerie.

Le fermier des barques était astreint à entretenir cinq barques bien accommodées pour le transport des personnes de distinction qui aimaient festoyer pendant le voyage.

Dès 1762, un service de voitures stationnant au canal permettait de conduire à leur domicile ou à l'hôtel les voyageurs arrivant d'Anvers après 12 heures de navigation combinée Heu et coche d'eau.

Mais, le progrès aidant, le service du coche d'eau cessa par suite de l'établissement en 1815 du chemin de fer vers Malines puis Anvers, non sans préjudice pour les localités situées le long du canal et auxquelles ce service donnait une certaine animation.

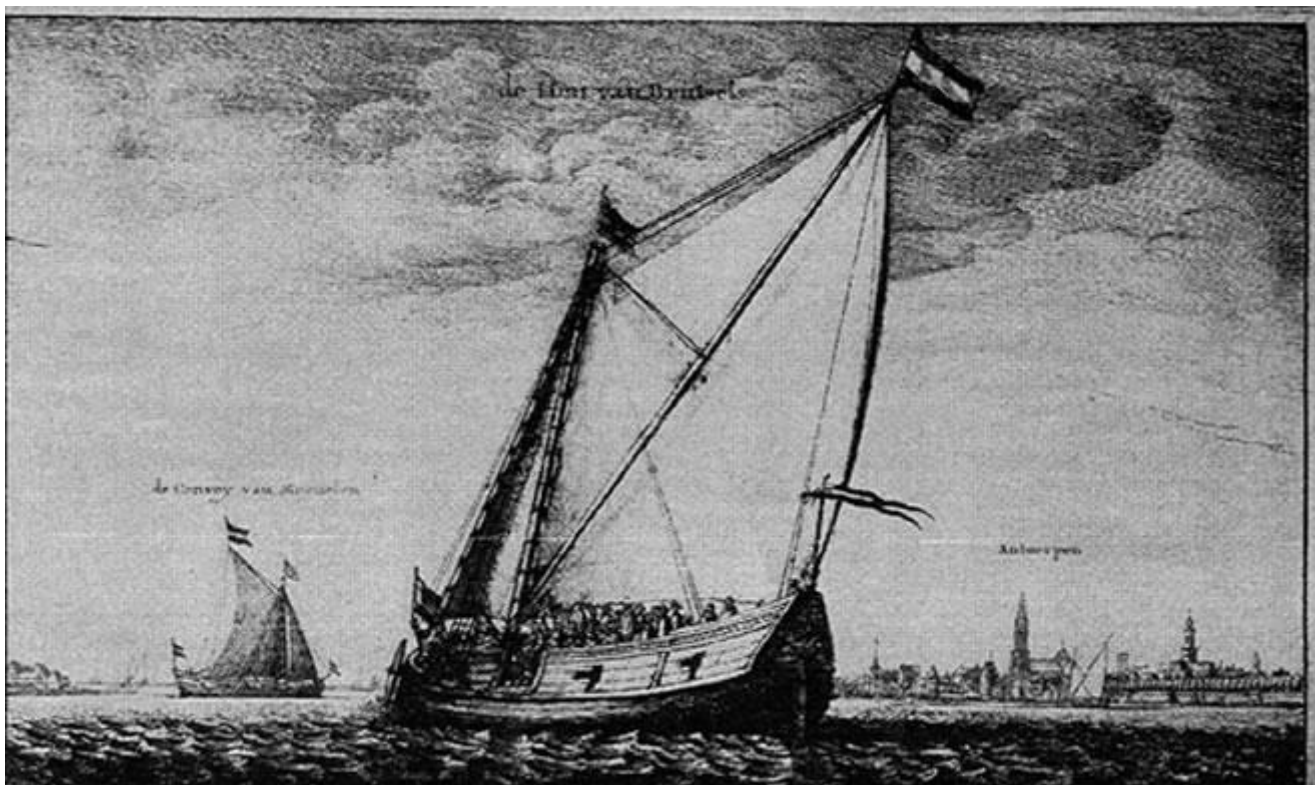


#### **ET LE HEU : de Willebroek à Anvers**

Ce voilier dont le graveur Wenceslas Hollar nous a laissé une représentation détaillée, assurait à Willebroek le relais de la barque publique de Bruxelles. Aménagé pour le transport des passagers et du fret, il était capable d'affronter les coups de vent du Rupel et de l'Escaut et même de se défendre au canon.

Ses hautes superstructures et sa quille ronde ne le mettait pas à l'abri de naufrages, à ce point répétés, que le Magistrat de Bruxelles fit construire une route pavée de Boom à Anvers.

Les derniers heudes furent vendus ainsi que le siège d'exploitation au quai de débarquement à Anvers.

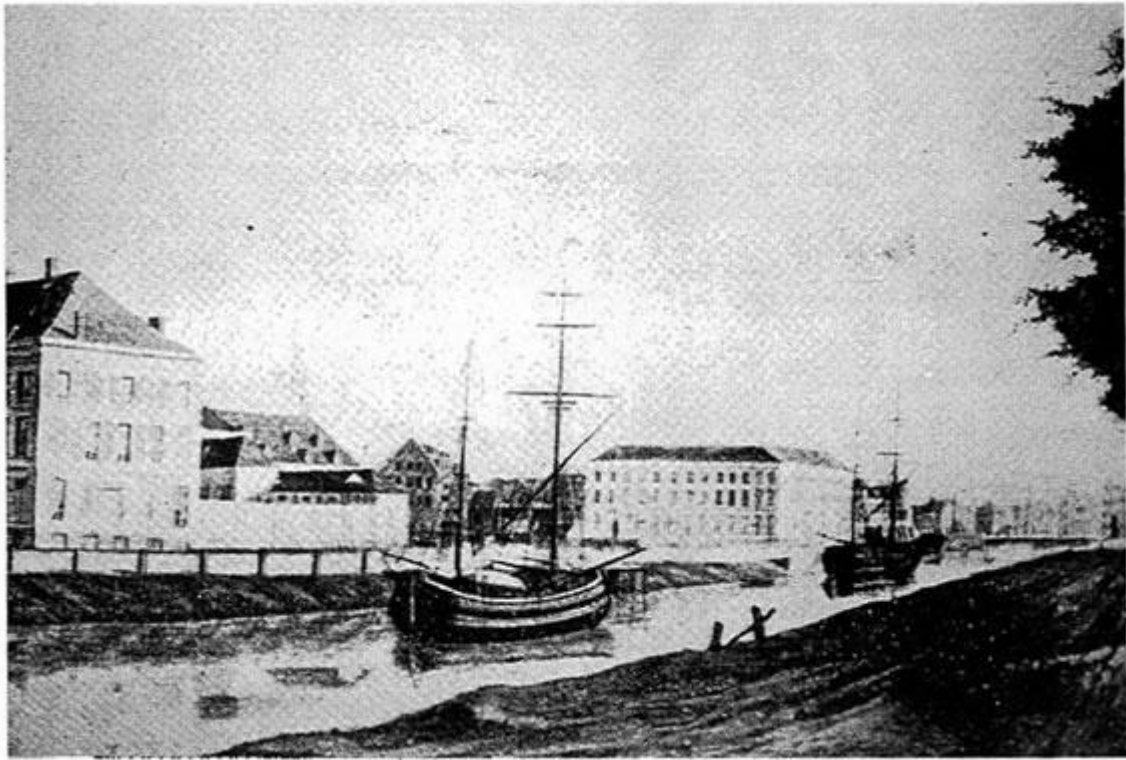


### **DES ARMATEURS BRUXELLOIS: LES DANSAERT**

Entre 1830 et 1995, A. Delporte a retrouvé la trace de 63 armateurs bruxellois qui, soit en compte propre, soit sous forme de société, ont possédé au moins un navire de mer. Certains armements ont acheté un navire existant pour une seule mission, d'autres ont mis leurs navires en chantier et les ont lancés puis exploités pendant plusieurs générations.

Un exemple typique est représenté par la famille Dansaert dont C. L. Dansaert pose en 1825 la quille du koff de 180 Tx. le « Brusselaar » à Baasrode. En 1829, cet entreprenant commerçant achète quatre navires et devient le plus gros armateur de Bruxelles ; 2 pleits de 100 Tx, les « Sans Repos », « Persévérance », « le Commerce » pleit de 120 Tx et le « Jonge Ferdinand », koff de 68 Tx rebaptisé en 1830 « Léopold I ».

En 1830, les Dansaert achète un pleit de 85 Tx, le « Jonge Petrus » et en '31 le « Jean de Locquenghien » un koff de 250 Tx.



Le 5 août 1831, au début de la campagne des 10 jours, trois navires de Dansaert sont arraisonnés par la Marine hollandaise au large de Burcht. Ils seront restitués.

C. L. Dansaert avait domicilié son armement Quai aux Briques, 46 et ses navires assuraient un service régulier entre Bruxelles et Londres. A une deuxième adresse il fonctionnait comme courtier de navires et aussi d'assurances maritimes.

La famille suit les traces, sans doute, rémunératrices. F. Dansaert acquiert le « Sirène », un pleit de 66 Tx. La veuve Dansaert-Engels reprend la « Belle-Alliance » de 120 Tx. au capitaine Wilman. Havrica Joanna Dansaert épouse en 1852, le fils Van Praet du chantier naval de Baasrode, créant ainsi la succession Van Praet-Dansaert S.A. De 1857 à 1880, l'almanach de Bruxelles reprend différentes branches des Dansaert comme courtier de navires, d'assurances et négociants exportateurs.

Un Antoine Dansaert fut le fondateur de la Chambre de Commerce de Bruxelles, il était juge au Tribunal de Commerce (décédé en 1890).

*Van een Vlieboot van veertig Perſoonen.*

<i>Soldye.</i>			<i>Koffgeld.</i>		
	gul.	ft. p.		gul.	ft. p.
Een Capitein	24	0 0	—	10	0 0
Schipper	20	0 0	—	10	0 0
Stuurman	18	0 0	—	10	0 0
Koopman	10	0 0	—	6	0 0
Hoog-Bootsman	8	0 0	—	6	0 0
Hoog-Bootsmans-Maat-	7	0 0	—	6	0 0
Schieman	8	0 0	—	6	0 0
Drie Quartiermeesters,					
elk	8	0 0	elk	6	0 0
Conſtapel	8	0 0	—	6	0 0
Conſtapels-Maat	7	0 0	—	6	0 0
Ses Busſchieters, elk	6	0 0	elk	6	0 0
Drie Marsklimmers, elk	6	0 0	elk	6	0 0
Een Timmerman	8	0 0	—	6	0 0
Bottelier	8	0 0	—	6	0 0
Botteliers-Maat	6	0 0	—	6	0 0
Kock	8	0 0	—	6	0 0
Tromſlaager	6	0 0	—	6	0 0
Provooft	8	0 0	—	6	0 0
Stok-knecht	6	0 0	—	6	0 0
Agt Bootsgeſellen, elk	4	0 0	elk	6	0 0
Vier Jongens, elk	3	12 0	elk	3	12 0
Somma ter maand	282	12 0	Somma	240	12 0
<b>Totalis</b>	<b>522</b>	<b>12 0</b>			

<i>Soldye.</i>			<i>Koffgeld.</i>		
	gul.	ft. p.		gul.	ft. p.
Een Capitein	24	0 0	—	10	0 0
Schipper	20	0 0	—	10	0 0
Stuurman	18	0 0	—	10	0 0
Schieman	10	0 0	—	6	0 0
Hoog-Bootsman	8	0 0	—	6	0 0
Drie Quartiermeesters,					
elk	8	0 0	elk	6	0 0
Conſtapel	8	0 0	—	6	0 0
Conſtapels-Maat	7	0 0	—	6	0 0
Ses Busſchieters, elk	6	0 0	elk	6	0 0
Een Timmerman	8	0 0	—	6	0 0
Bottelier	8	0 0	—	6	0 0
Botteliers-Maat	7	0 0	—	6	0 0
Kock	8	0 0	—	6	0 0
Tromſlaager	6	0 0	—	6	0 0
Seffien Bootsgezellen,					
elk	4	0 0	elk	6	0 0
Vier Jongens, elk	3	0 0	elk	3	0 0
Somma ter maand	267	0 0	Somma	246	0 0
<b>Totalis</b>	<b>613</b>	<b>0 0</b>			

*Huur*

## Grandeur et décadence de la compagnie impériale et royale des Indes (I)

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que la Belgique connaissait enfin une période de paix, nos hommes d'affaires, stimulés par l'exemple des bénéfices considérables réalisés par les puissances coloniales, eurent aussi le souci d'un profitable élargissement national.

Ce souci d'embrasser, dans les pays exotiques, de plus vastes horizons commerciaux, trouva sa fugitive et glorieuse consécration dans la formation de la «Compagnie des Indes des provinces belges», appelée aussi plus laconiquement «Compagnie d'Ostende».

C'est vers 1720 que le marquis de Prié, gouverneur des Pays-Bas autrichiens, désirent conjurer les effets désastreux de la fermeture de l'Escaut, songea à utiliser le port d'Ostende pour un vaste trafic transocéanique. Comme, dès 1714, des navires belges avaient pris l'habitude de



rapporter des Indes anglaises de très riches cargaisons, le Gouverneur des Pays-Bas Autrichiens envisagea la création de comptoirs sur les côtes asiatiques. Deux Anglais qui connaissaient parfaitement les moeurs et les usages locaux, Alexandre Hume et Jean Harisson débarquèrent donc, en 1721, au Bengale et obtinrent des potentats locaux l'autorisation d'établir des factoreries belges. Devant des résultats aussi encourageants, la Cour de Vienne jugea bon, en 1722, de nommer comme gouverneur de ses établissements en Extrême-Orient, un ancien monnayeur de la ville d'Anvers, Jacques-André Cobbé, promu, en sa qualité d'inventeur d'un nouveau canon, lieutenant-général d'artillerie. La fortune de ce fondeur — auquel on dut les cloches du carillon d'Ostende avait été rapide, car l'empereur d'Autriche lui avait successivement conféré les titres de Comte de Burlack, de Chevalier de l'ordre du Grand Constantin et de St. Georges, et de noble sénateur. Son traitement de gouverneur s'élevait à 2.400 florins, plus un dixième des impôts levés sur les ressortissants habitant les factoreries austro-belges. Parti d'Ostende et arrivé le 6 juin 1723 sur la côte de Coromandel à bord du «Charles VI», commandé par le capitaine Harisson, Jacques Cobbé décéda malheureusement à Denemarnagos, le 23 juin 1724, des suites des blessures contractées en défendant son poste attaqué par les indigènes dissidents.

Cependant, en 1722, l'empereur Charles VI, se rendant aux suggestions de Colebroke, financier anglais équivoque établi dans les Pays-Bas, manifesta l'intention de créer en Belgique une grande compagnie privilégiée destinée à monopoliser au profit du pays, notre commerce colonial. Il s'agissait, malgré l'opposition des grandes puissances, de concurrencer sur les marchés extérieurs les diverses compagnies des Indes créées en France, Hollande, Danemark et Angleterre.

C'est Patrice Mac Neny, réfugié irlandais, aidé des conseils d'un autre de ses compatriotes, le capitaine Jean Tobin, qui rédigea, en 1723, la charte constitutive de la «Compagnie Impériale et Royale des Indes», au capital de 6.000.000 de florins. Le 11 août, les 6.000 titres furent souscrits à la Bourse d'Anvers par des capitalistes belges et étrangers. Parmi les sept directeurs nommés, signalons le négociant Thomas Ray, qui bien qu'échevin de la ville d'Ostende, était anglais de naissance. La ville d'Ostende fut parmi les souscripteurs, ainsi que des capitalistes locaux et quelques intéressés Brugeois et Gantois.

Disons aussi que des négociants anglais furent parmi les meilleurs clients de la «Compagnie des Indes» et lorsque cette dernière fut mise en interdit par les puissances maritimes, l'Angleterre continua à s'approvisionner, à Ostende, de produits exotiques à l'aide de bateaux contrebandiers.

Un des premiers actes de la Compagnie Belge qui devait susciter dans d'autres pays de si âpres jalousies commerciales fut de confier la direction des factoreries indiennes à l'Anglais Alexandre Hume. Sa mission devait consister d'abord à développer, sur les bords du Gange, le comptoir de Bankebazar -- dont les fondements avaient été jetés par un aventurier français, le capitaine chevalier Godefroid de la Merveille. Ensuite, il s'agissait de remplacer, sur la côte du Coromandel, l'établissement commercial que son prédécesseur Cobbé avait vu détruire par les indigènes. On décida aussi d'exploiter la concession de Cabelon ou Covelon (entre les villes de Madras et de Sadrasparnam), obtenue déjà, le 5 août 1719, par La Merveille. Ajoutons cependant ici, que l'activité de la «Compagnie des Indes» fut loin d'être restreinte aux Indes Anglaises. Elle créa des comptoirs très florissants en Chine et tenta de s'installer sur

les côtes de Guinée et de Madagascar. En effet, l'octroi impérial autorisait à «naviguer et négocier aux Indes occidentales et orientales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance».

Des trois premiers voiliers qui, le 10 février 1724, partirent d'Ostende pour les Indes sous le pavillon de notre nouvelle compagnie, un seul était destiné au Bengale. Ce navire, l'«Empereur Charles», armé de 30 canons et commandé par un Dunkerquois, le capitaine Michel Cayphas, périt malheureusement à l'entrée du Gange. L'équipage qui avait pu se sauver à la nage, voulut se réfugier dans une factorerie française, mais inhumainement, les occupants en interdirent l'entrée aux naufragés.

Au mois de juillet, de la même année, Ostende vit revenir du Bengale, sous le commandement de l'Anglais Harisson, le «Charles VI», voilier de 450 tonneaux, armé de 32 canons et monté par 100 hommes d'équipage. A en croire une note des archives du Conseil d'État et de l'Audience, le «Charles VI» était parti en 1722, avant la constitution de la Compagnie des Indes, pour le compte de l'armateur E.B. Soenens, de Gand.

Au dire des «Relations Véritables», la cargaison du «Charles VI» se composait de 1522 pièces de taffetas de foul, 4.784 carridarces, 25.159 cassa Bengale, 1.700 dorias, 6.534 gerras, 336 hammans, 5.700 malmolens, 16700 romals de coton, 1.000 romals fines, 1.048 romals de mousseline, 120 sanes, 2.000 scerbands, 2.500 soesies, 14.359 tansieps, 80 idem à fleurs, 1.200 theraindain, 18.783 livres de courir, 91.421 bois de coliatour, 101.700 de salpêtre et 63.750 Kurcuma.

La vente de cette cargaison ainsi que celles rapportées de Chine par deux autres navires envoyés là-bas par la Compagnie — se fit à Ostende au mois d'août suivant. L'affluence des acheteurs, tant du pays que de l'extérieur, fut considérable et le prix des produits du Bengale fléchit sur les principaux marchés. Ceci au grand dépit des compagnies étrangères qui voyaient déjà un précieux et lucratif monopole colonial leur échapper petit à petit.

\*\*\*\*\*

A la fin de janvier 1725, notre Compagnie fit repartir pour le Bengale, le «Charles VI», commandé cette fois par l'Ostendais Jacques de Winter. Nous n'énumérerons pas ici tous les navires belges qui, au cours d'une période particulièrement prospère, prirent part au trafic Indo-belge. Bornons-nous donc à quelques citations.

Le 25 février 1726, la «Paix», de 26 canons, commandée par le capitaine Philippe-Joseph Perrenot et l'«Espérance» de 34 canons, commandée par le Dunkerquois Nicolas Carpentier, partirent pour le Bengale, salués au dire des «Relations Véritables» par l'artillerie des remparts et le carillon de la ville. Ils répondirent eux-mêmes à cette allégresse par le son des trompettes, cors de chasse et timbales. Ces deux voiliers étaient chargés de plomb, d'armes, de toiles et d'autres produits belges.

Le 18 juillet, nous voyons revenir du Bengale, après une heureuse traversée de cinq mois et neuf jours, le «Charles VI», chargé d'une riche cargaison de mousseline, soieries, salpêtre et bois de coliatour. La vente en fut fructueuse. Aussi, l'assemblée générale des actionnaires qui se tint à Anvers au mois de septembre suivant, put-on annoncer la distribution d'un dividende de 25 p.c.

Le même navire capitaine Meyne de Nieuport - ainsi que l'«Archiduchesse Elisabeth», de 32 canons capitaine Michel Cayphas firent voile pour le Bengale au cours de l'année 1727. Le 29 octobre, nous voyons revenir à Ostende «La Paix», et le 23 décembre, «l'Espérance». L'un et l'autre étaient chargés de stocks importants de toiles peintes, d'étoffes de soie, de damas, d'épiceries et de bois de teinture.

Tout cela entraînait pour la Belgique une ère de prospérité économique extraordinaire. De tributaires de l'étranger nous étions, en matière coloniale, devenus de redoutables exportateurs. En ce domaine, nous réglions déjà les marchés extérieurs. Aussi la diplomatie étrangère ne cessait de menacer la Cour d'Autriche. Dans son «Droit Public» de l'Europe, Mably rapporte qu'à l'ouverture du Parlement anglais, en 1727, le roi se laissa aller à dire, dans son discours, que «Le commerce et la Nation étaient menacés de ruine aux Indes Occidentales par l'établissement de la Compagnie d'Ostende».

L'«Archiduchesse Marie-Elisabeth» qui était partie du Bengale le 8 février arriva à Ostende le 20 août 1728, suivie le 11 septembre par le «Charles VI». Ce dernier navire avait quitté les bords du Gange à la fin de février. Il déchargea sa cargaison à Bruges et l'exposa en vente publique. Mais, à la suite d'une coalition de marchands hollandais, l'adjudication ne produisit que de médiocres résultats. Toutefois, à la vente suivante, les directeurs avertis surent déjouer ces manoeuvres intéressées. Aussi put-on, le 18 septembre suivant, distribuer aux actionnaires un dividende de 20 p.c.

A côté des comptoirs que nous avons créés à Coblentz, à Bankebazar, à Bourompore et à Madras, la Compagnie exploitait dans les Indes, deux autres factoreries, l'une à Itchapour séparée de Bankebazar par une petite rivière l'autre à Balasore, sur la rive gauche du Gange. Comme dans cette dernière ville, toutes les nations européennes étaient autorisées à trafiquer librement, les Belges, tenant à ne pas rester en arrière, s'empressèrent d'y développer leur activité. Au bout de trois ans, cinq à six mille personnes, abritées sous le drapeau de la «Compagnie des Indes» constituaient une ruche industrielle et prospère. Dans un de ses mémoires, le Comte de Calenberg évalue les dépenses totales que nous fîmes pour nos établissements au Bengale à un million et demi de florins, faible somme eu égard aux beaux résultats obtenus.

\*\*\*\*\*

Bien que l'Anglais Alexandre Hume fût un directeur fort imparfait malgré les efforts tentés par les concurrents commerciaux on ne parvenait pas encore à nous desservir auprès des princes Hindous. Aussi, dans l'esprit des indigènes le prestige de la Compagnie belge demeurait intact. Toutefois, cédant à un ultimatum de la France alliée à d'autres puissances maritimes, l'empereur Charles VI fut, en 1727, contraint, non pas d'abolir mais de suspendre pour une durée de sept ans c'est-à-dire jusque 1734 l'octroi accordé à notre Compagnie des Indes. Mais cette dernière escomptant la révision de la grande injustice imposée à Charles VI, continuait, avec l'approbation tacite de notre souverain, à œuvrer secrètement.

Cependant, au cours de 1728, les grandes puissances se réunirent à Soissons, afin d'interdire définitivement notre navigation vers les Indes. Tandis qu'on négociait l'irréparable asservissement commercial qui devait en être la conséquence, les officiers des comptoirs

hollandais du Bengale, enhardis par les faiblesses précédentes du gouvernement autrichien ne craignirent pas de se livrer à des actes beaucoup plus agressifs.

Arrêtant nos transports terrestres et fluviaux, molestant des indigènes aux gages de notre Compagnie des Indes, et empêchant le ravitaillement de nos comptoirs, ils réussirent à provoquer l'arrêt presque complet des florissantes transactions engagées.

En 1730, année au cours de laquelle des ventes publiques de cargaisons hindoues, organisées à Bruges et à Ostende, donnèrent des résultats intéressants, nous voyons la Compagnie envoyer au Bengale, sous son propre pavillon, l'« Impérial ». Il s'agissait, non pas d'apporter à nos factoreries des marchandises de troc, mais de leur fournir les vivres et l'argent dont elles étaient démunies. Mais, lorsqu'il arriva à l'entrée du Gange, l'« Impérial » se vit refuser l'entrée de la rivière. C'est vainement que des représentants d'Hume furent envoyés à Calcutta, nantis d'une plainte. Comme ils reçurent le plus menaçant des accueils, ils jugèrent prudent de prendre le large.

Une lettre écrite par le Comte de Caleberg, le 13 juillet 1731 rapporte que, aux dires d'Alexandre Hume, les Anglais et les Hollandais continuaient à traiter nos compatriotes en ennemis, car ils s'emparaient de nos petits navires et maltrahaient leurs équipages. Dans sa missive, Hume, après avoir déclaré qu'un de nos officiers, attaché à un mât fut fouetté à outrance, ajoute qu'il se vit contraint d'abandonner nos factoreries ruinées par ces agissements. C'est alors que, accompagné de ses employés, Hume se réfugia à bord d'un bâtiment français parce que, précisait-il « les agents des compagnies étrangères avaient réussi à exciter le nabab du territoire de Cobelon à détruire l'établissement que nous y possédions, quoiqu'on l'eût payé d'une somme très considérable ».

\*\*\*\*\*

La ténacité de la Compagnie des Indes qui — toujours très secrètement était encouragée par l'empereur, continuait à constituer le nœud de la politique européenne. Mais, devant des menaces de guerre et aussi pour assurer à sa fille Marie-Thérèse, la succession du trône d'Autriche, Charles VI fut le 16 mars 1731, contraint, bien malgré lui, de signer à Vienne un nouveau traité interdisant formellement à notre Compagnie tout trafic colonial. C'est en raison de ces circonstances que, le 6 avril 1732, on vit partir d'Ostende, la « Concorde », capitaine Larmes. Sa mission était de ramener du Bengale les employés et marchandises se trouvant encore dans quelques comptoirs côtiers. Ce navire revint, le 4 avril 1733, avec une très riche cargaison. Ceci permit d'ajouter, au dividende de 6 p.c. payé quelque temps auparavant, un superdividende de 10 p.c. qui fut réglé en novembre suivant. Certes, du fait que le pavillon propre de la Compagnie était mis en interdit, celle-ci ne pouvait plus, sous ledit pavillon, se livrer à des opérations transocéaniques.

Cependant, rien dans les clauses du Traité de Munster et dans celles du Traité de Vienne, ne permettait d'exiger l'abolition de notre Compagnie des Indes — créée, répétons-le, en vertu d'un édit Impérial. Ceci pour autant que les ports belges ne fussent pas le point de départ d'expéditions exotiques. Les clauses des traités dont nous venons de parler, ne pouvaient frapper des navires qui, arborant le pavillon autrichien, auraient eu comme port d'attache l'empire austro-hongrois, ou bien encore des pays étrangers aux provinces belges. Il en résulta que quelques concessions tout-à-fait légales de pavillon autrichien furent accordées à des navires appartenant à notre Compagnie des Indes.

Ceci eut comme conséquences, que, grâce à des sommes importantes prêtées par notre compagnie à Charles VI — mais que ce dernier ne restitua pas — des fonctionnaires belges de notre compagnie, purent disposer des ressources nécessaires pour garder et continuer à administrer — mais au nom de l'Empereur et sous le pavillon austro-hongrois, notre factorerie de Bankebazar, sur la côte du Coromande, entre la Krichna et la pointe Calimère. Dangereuse pendant la mousson du N.-E., cette côte était, à cause du ressac, d'un accès difficile pendant les autres périodes. C'est pourquoi, afin de communiquer avec les navires restés au large, les nôtres devaient, à l'aide de bateaux à fond plat, se livrer à de pénibles transbordements. Comme ces petites allèges étaient très souvent attaquées par nos concurrents commerciaux, notre directeur au Bengale, François de Schonamille (qui appartenait à une vieille famille d'armateurs négociants ostendais) se vit bientôt réduit à une situation particulièrement critique.

Ceci devait se terminer par un drame. En 1745, Bankebazar fut soudain assailli par une bande importante d'indigènes. A la tête de quelques soldats que les maladies et les privations avaient épargnés, Schonamille se défendit avec courage. Mais, ne pouvant résister au nombre des assaillants, il périt glorieusement, les armes à la main, pour — ajoute Pasquini, dans son «Histoire de la Ville d'Ostende» — «un souverain qui l'abandonnait à ses propres ressources et une compagnie n'existant plus que dans le souvenir de quelques intéressés ruinés».

Malgré ce désastre, l'Autriche s'efforçait de conserver, sous la protection de son drapeau, d'autres établissements coloniaux — d'ailleurs peu importants, créés par notre Compagnie des Indes. D'autre part, les administrateurs anversoïis, gantois et ostendais, essayèrent de poursuivre clandestinement leur activité transocéanique.

Cependant, comme l'octroi accordé à notre Compagnie des Indes, par Charles VI avait été limité à une durée de 30 années, les administrateurs dont nous parlons durent — pour rester dans la légalité -- se résoudre à prononcer la liquidation sociale. Cette liquidation, commencée en mars 1754, se poursuivit pendant très longtemps. Pour valoriser un actif social resté assez important, les liquidateurs procédèrent alors à de nouvelles opérations commerciales qui furent plutôt déficitaires. Pour ce fonctionnement, plutôt clandestin, on se servait de personnes interposées, ou bien, de pavillons étrangers simulés.

C'est ainsi que, à partir de 1780 et jusqu'au moment où les troupes françaises procédèrent l'occupation d'Ostende, on vit plusieurs anciens navires de notre Compagnie des Indes naviguer d'abord pour la Compagnie de Trieste — créée en majorité par des actionnaires anversoïis de la Compagnie d'Ostende puis, pour le compte du banquier ostendais Herries, créancier de cette Compagnie de Trieste. Des cargaisons plus ou moins importantes dont la vente ne laissa guère de bénéfice furent rapportées. Mais l'occupation française, ayant arrêté toute navigation vers les pays exotiques, les liquidateurs durent se résoudre à clôturer définitivement les comptes sociaux. Ceux-ci, en dernière analyse, ne donnèrent lieu à aucune répartition.

*P.S. - Signalons qu'aux archives communales de la rue Vénus à Anvers, reposent de nombreux dossiers relatifs à l'histoire de la Compagnie d'Ostende, dont l'inventaire dressé par feu le chanoine Prims E. fut imprimé sous forme de brochure.*

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, au lendemain de l'odieuse dissolution de la «Compagnie Impériale et Royale des Indes», des Belges qui s'y étaient intéressés songèrent puisque le néfaste traité de Munster interdisait à nos navires de cingler vers les deux Indes d'utiliser, comme base d'opérations futures, les ports alors autrichiens de Trieste, Fiume et Livourne.

Disons que, très peu de temps avant la constitution de la «Compagnie des Indes» (dite aussi : «Compagnie d'Ostende») avait été fondée à Vienne en 1719, la «Compagnie Impériale et Privilégiée du Levant» (dite : «d'Orient»), dont l'activité devait s'exercer sur divers points des côtes d'Afrique, d'Asie, d'Amérique, et dans laquelle nos compatriotes prirent des intérêts imputant. Comme ils firent, ultérieurement, dans la Compagnie de Trieste et de Fiume, créée elle en 1750.

En 1752, nous voyons la «Compagnie de Trieste» commencer à établir des relations maritimes suivies entre Ostende et Trieste. Dans cette dernière ville, érigée en port franc, des maisons de commerce, dirigées pour la plupart par des Italiens, établirent des succursales à Ostende et à Anvers, filiales chargées de vendre, dans notre pays, des cargaisons importées d'Autriche, de Hongrie et d'Italie.

L'inspirateur de cette Compagnie de Trieste et de Fiume fut Alltoniotto de Botta Adorne. Devenu, au service de l'Autriche, Feld-maréchal, ce laborieux et intelligent génois occupa de 1749 à 1753 dans notre capitale, le poste de ministre plénipotentiaire de l'Impératrice Marie-Thérèse et, pendant ses courtes fonctions, se dépensa énormément pour promouvoir les intérêts économiques des provinces belges. Dans l'esprit de Botta, la Compagnie de Trieste et de Fiume devait entretenir des relations maritimes entre Ostende et les ports autrichiens ou italiens, ainsi qu'installer plus tard des comptoirs en Chine. On avait fixé primitivement le siège social à Trieste et les bureaux à Fiume. Mais comme les capitaux récoltés étaient, en grande majorité, anversois, c'est dans notre grand port belge que fut pratiquement installé le siège administratif de la nouvelle affaire.

Il y a une trentaine d'années, l'avocat Constant Smeesters d'Anvers fit don aux archives communales de cette ville, de plusieurs dossiers relatifs au banquier Proli et à cette Compagnie de Trieste et de Fiume dont la liquidation commença seulement en 1800 dossiers dont Maître Smeesters avait hérité du dernier liquidateur en fonction. La famille Hoys de Gand qui, jadis était intéressée dans cette affaire, possède également des documents intéressants à ce sujet. Ces documents nous fixent sur la ténacité déployée par nos hommes d'affaires pour éluder les conséquences de la fermeture de l'Escaut et de la suppression de la «Compagnie d'Ostende».

\*\*\*\*\*

Reportons nous maintenant à une vingtaine d'années en arrière.

En 1774, la naissante insurrection américaine en paralysant subitement le commerce britannique, avait eu comme heureux contre-coup le relèvement de nos propres affaires. Profitant de cette conflagration, Ostende où s'était fixée une petite colonie marchande austro-italienne voyait prospérer un intéressant trafic maritime. A Anvers où l'injuste suppression de la «Compagnie Impériale des Indes» continuait à susciter tant de regrets l'espoir de voir renaître une nouvelle société à charte sut également ranimer l'esprit d'entreprise de nos hommes d'affaires.

C'est alors qu'un Maestrichtois, Guillaume Bolts ancien employé d'une maison de commerce de Lisbonne, passé plus tard au service des Anglais dans la Compagnie du Bengale, conçut l'idée de rétablir des communications directes entre la Belgique et le Continent Asiatique par les ports d'un littoral, alors autrichien. Dans ce but il partit pour Vienne où son projet reçut l'assentiment des ministres de Marie-Thérèse. Ceux-ci lui ayant accordé un octroi spécial de commerce maritime en Asie et en Afrique, Bolts, qui manquait de capitaux, pensa les trouver en Belgique.

Arrivé à Anvers en 1775, et grâce à des lettres de recommandation du prince de Stahremberg, notre solliciteur peut entrer en rapport avec un banquier d'ascendance italienne, le comte Charles de Proli, fils cadet de l'ancien directeur de la «Compagnie Impériale des Indes» (dite d'Ostende), ainsi qu'avec le Baron Jean-Charles de Borrekens. C'est grâce au concours de ces deux capitalistes et d'un troisième Anversois, Dominique Nagels, que Guillaume Bolts put acheter à Loaders la frégate «Joseph et Thérèse» destinée au trafic de l'Extrême-Orient. Les archives de la famille Borrekens nous éclairent sur l'odyssée de la «Joseph et Thérèse».

L'équipage de cette frégate, recruté au hasard, s'étant révolté peu après le départ, Guillaume Bolts se vit bientôt contraint de relâcher à Lisbonne. De nouveaux matelots ayant été engagés, le «Joseph et Thérèse» — toujours sur lest — arriva enfin à Livourne, où en présence du comte de Proli, une importante cargaison put être embarquée.

Le but visé pour la première partie du voyage était la côte orientale d'Afrique. Mais, dès la sortie du détroit de Gibraltar, la frégate, assaillie par des vents contraires, fut, par l'inexpérience de Bolts, chassée dans la direction de l'Amérique. Il fallut jeter l'ancre et se ravitailler à Rio de Janeiro.

De là, le «Joseph et Thérèse» dirigea sa route vers le cap de Bonne Espérance qu'il parvint doubler. Malheureusement, en cinglant vers le canal de Mozambique, Bolts commit la maladresse d'échouer dans la baie Della Goa, à l'embouchure d'une rivière et vis-à-vis de l'île de Madagascar. Pendant que l'on procédait au radoub de sa frégate, le chef de l'expédition — débarquant à terre — crut que cette baie, habitée par des nègres, se prêterait à l'installation d'un comptoir commercial.

Dans ce but, Bolts conclut des traités avec les chefs indigènes. Puis, quelques passagers furent désignés pour occuper une primitive factorerie, hâtivement construite. Ces agents espéraient pouvoir se livrer à un fructueux commerce d'ivoire et de pépites d'or.

Malheureusement, quelque temps après le départ de Bolts, les Portugais — qui avaient précédemment créé deux comptoirs, à Della Goa — prétendant bénéficier d'une antériorité de droits, arrêtaient les employés belges que nous y avions laissés. En outre, ils confisquèrent un navire, qui se trouvait ancré devant notre factorerie.

Wordt gevolgd

---

## Grandeur et décadence de la compagnie impériale et royale des Indes (II)

Poursuivant son voyage, Bolts aborde enfin le continent asiatique. Sur la côte de Malabar (futurs Indes Anglaises), il vend une partie de sa cargaison au commerçant anglais Williams, dont plus tard la faillite devait être prononcée. De là le «Joseph et Thérèse» part pour le Bengale puis va, à proximité de ce golfe, installer des factoreries dans les îles malsaines de Nicobar. Cette occupation provoque des réclamations du Danemark, qui prétend y bénéficier

d'une souveraineté exclusive. La cour de Vienne, ayant reçu dans la suite une note diplomatique, parviendra cependant à y maintenir provisoirement nos compatriotes.

Retournant à la côte de Malabar, Bolts réussit à obtenir du Prince Hyder-Ali deux très importantes concessions : l'une dans le Cawazar, entre Mongalor et Carwar, l'autre à Ballia Patam, centre du marché des poivres et épices.

C'est avec un chargement provenant d'une de ces naissantes factoreries que Bolts affrète, sur place, un bâtiment — baptisé pour la circonstance «Prince de Kaunitz». Il l'expédie à Livourne. Mais la vente de cette cargaison disparate se fit difficilement dans le port de la mer ligurienne.

\*\*\*\*\*

Pendant que le «Prince de Kaunitz» faisait voile vers Livourne, Proli, Borrekens et Nagels, croyant que l'expédition de Bolts — dont ils se trouvaient sans nouvelles — avait fait naufrage, décidèrent d'armer un nouveau navire, acheté la Compagnie Française des Indes. Par une coïncidence curieuse, cette frégate fut également baptisée «Prince de Kaunitz». Proli expédia son acquisition en Chine et cette tentative fut fructueuse.

Pendant ce temps, l'autre «Prince de Kaunitz» était arrivé de Malabar à Livourne. Ici comme je viens de le dire plus haut la vente de la cargaison ne donna pas les résultats escomptés. Mais Proli, qui se trouvait là, fit aussitôt partir le navire pour la Chine, où son exploitation procura aux armateurs un bénéfice considérable.

Par contre, deux autres chargements entrepris par Bolts, avec le «Baron de Binder» et le «Comte de Kollowrath», furent liquidés dans des conditions plutôt désastreuses. Les trois autres associés, mécontents de la maladresse et de la légèreté de leur mandataire maestrichtois, refusèrent de continuer à la commanditer. L'association fut dissoute, après que Bolts leur eut cédé l'octroi impérial particulier dont il bénéficiait depuis 1774.

Mais loin de désespérer de l'avenir, nos trois personnalités anversoises, encouragées par les assez bons résultats de leurs efforts personnels, décidèrent de poursuivre leur action expansionniste en participant à la création de la «Compagnie Asiatique de Trieste» avec le concours d'intéressés ostendais, anversois et gantois.

III.

Personne, croyons-nous, n'a encore songé à retracer l'histoire mouvementée de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» dénommée aussi «Compagnie Impériale Asiatique de Trieste».

Créée sous des auspices paraissant favorables, cette compagnie tenta, mais assez vainement, de reprendre la succession de la «Compagnie Royle et Impériale des Indes» dite aussi «Compagnie d'Ostende», puissant organisme colonial et maritime qui avait été créé à Anvers en 1722, sous Charles VI, mais catastrophiquement supprimé en vertu de l'odieux traité de Munster, et ce par la volonté arrêtée des grandes puissances de l'époque.

La «Société d'Asie et d'Afrique» avait été précédée en 1750 par la constitution de la «Compagnie de Trieste et de Fiume», due ainsi que nous l'avons vu dans le chapitre précédent, à l'intervention d'un remarquable gênois, le comte de Botta Adorne, ministre plénipotentiaire d'Autriche à Bruxelles.



Tandis que l'entreprise inspirée par Botta était en train de terminer sa vacillante activité, un banquier d'ascendance milanaise, né à Anvers en 1723, le comte Charles de Proli, qui ayant succédé à son père comme directeur de la «Compagnie d'Ostende» venait de constituer à Anvers la première compagnie d'assurances maritimes, rêva de reprendre, mais sous pavillon autrichien, l'activité transocéanique déployée précédemment.

Nous avons vu comment, conjointement avec le Baron Charles de Borrekens et l'armateur anversois Dominique Nagels, le comte de Proli avait commandité le subrécargue maestrichtois W. Bolts, bénéficiaire d'un octroi maritime et colonial accordé par Marie-Thérèse. Mais la gestion de Bolts s'étant avérée assez mauvaise, nos trois Anversois s'en séparèrent provisoirement, tout en conservant, par devers eux, le bénéfice de l'octroi impérial.

Grâce à cet octroi les quatre associés avaient déjà pu entamer des relations commerciales, non seulement avec l'Asie, mais aussi avec les côtes orientales et occidentales africaines. Un trafic de pépites d'or et d'ivoire, ébauché par eux, devait dans leur esprit s'étendre jusqu'au mystérieux Congo.

Quelques habitués de la Bourse d'Anvers s'étant réunis, Charles Proli, qui bénéficiait de l'expérience acquise au cours de la commandite précédente, proposa de créer une société avec un capital assez élevé, c'est-à-dire 6.000.000 de florins. Cette somme, considérable pour l'époque, effraya les capitalistes sollicités et, malgré l'envergure des opérations envisagées, on fixa le capital social à 2.000.000 de florins, divisés en actions de 1.000 florins.

C'est dans ces conditions, que, en vertu d'un octroi impérial du 5 juin 1775, la «Compagnie d'Asie et d'Afrique», dite aussi «Compagnie Asiatique», fut constituée, avec des capitaux et ad-ministrateurs belges. Les trois associés de la commandite Bolts firent apport de tout leur actif, c'est-à-dire, des navires : «Joseph et Thérèse», «Prince de Kaunitz», «Le Kollowrath» et le «Baron de Binder», de quelques bateaux de cabotage et de leur créance sur l'Anglais Williams - auquel Bolts avait jadis vendu à crédit une cargaison du «Joseph et Thérèse», déchargée sur la côte de Malabar, A cela s'ajoutaient des factoreries dans la baie de Della Goa (dans le golfe de Guinée en face de Madagascar), sur les côtes de Malabar et du Bengale, ainsi qu'un assez hypothétique établissement dans l'île Tristan d'Acunha, à mi-chemin entre l'Afrique et l'Amérique, île baptisée par nos compatriotes d'île de Brabant. Bien que, à une exposition du travail belge organisée jadis au Palais du Cinquantenaire de Bruxelles, ladite île de Brabant eut été marquée sur un grand planisphère mural, nous pûmes constater que cette désignation ne se retrouvait pas du tout dans les vieux atlas. Elle est également inexistante dans les historiques afférents des «Sailing Books» classiques.

Remarquons aussi que, cette île de Tristan d'Acunha, où notre navire-école «Mercator» trouva en 1937, une petite colonie de 137 âmes, vivant sur un sol presque entièrement inculte, ne comportait à la fin du XVIIIe siècle, aucun habitant. C'est pourquoi on peut se demander quel était le but envisagé par la «Compagnie d'Asie et d'Afrique». Sur un sol aussi âpre et si aride, il ne pouvait être question de colonisation. Le fait que cette île possédait une source permettant de ravitailler en eau potable les voiliers se rendant du Cap à Montevideo ne pouvait justifier, à lui seul, une occupation permanente, qui ne fut d'ailleurs jamais pratiquée par la Compagnie. Celle-ci pensait, peut-être, pouvoir faire de Tristan d'Acunha une base pour la chasse à la baleine. Enfin, comme les initiateurs de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» avaient au cours de réunions préliminaires examiné la possibilité de se livrer au trafic négrier ce qui, à cette époque, ne révoltait pas du tout la conscience humaine il n'est pas défendu de

penser que ce rocher stérile aurait pu être utilisé par eux comme une sorte d'entrepôt pour les esclaves provenant de la traite, mais tout cela appartient au domaine des suppositions.

La valeur totale des apports faits à la nouvelle société était estimée à 800.000 florins, il ne restait donc en caisse, le jour de la constitution, que 1.200.000 florins d'argent liquide, somme évidemment insuffisante pour armer de nouveaux navires et créer des comptoirs, tant en Asie qu'en Afrique.

Nous nous trouvions précisément au moment où, par suite de la déclaration d'indépendance des Etats-Unis qui surgissaient dans le concert des nations, la France, l'Angleterre et les Etats-Unis se battaient sur terre et sur mer. Le pavillon autrichien, bénéficiant de la neutralité, avait, lui, le privilège de circuler librement sur les océans et, grâce à cette circonstance, de grosses fortunes s'étaient rapidement élevées dans notre pays. Ostende, où le trafic maritime débordait, ses possibilités portuaires constituait un centre très attractif pour les négociants de divers pays désireux de poursuivre paisiblement le cours de leurs affaires. Des actionnaires de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» --- désireux, eux aussi, de devenir des sortes de «profiteurs de guerre» voulurent malgré la faiblesse du capital initial étendre considérablement les opérations sociales. A cet effet, on recourut à un emprunt de 2.000.000 florins, alors que les actions émises n'avaient pas encore été toutes libérées par leurs possesseurs.

Puis, l'on arma simultanément, sous pavillon autrichien pour plus de prudence, le «Comte de Belgiojoso», le «Comte de Zinzendorf», l'«Archiduc Maximilien» et l'«Autriche».

A ce moment, on apprenait précisément que les Portugais avaient chassé de la baie africaine de Della Goa, les Belges occupés dans la factorerie créée jadis par Bolts et qui faisaient partie de l'apport. En outre, les employés, qui travaillaient dans les concessions obtenues dans les îles Nicobar du Golfe de Bengale, demandaient leur rapatriement à cause de l'insalubrité du climat et aussi des réclamations du Danemark qui prétendait avoir des droits sur ces îles.

Cependant, la Compagnie avait ouvert, avec un certain succès, de nouveaux comptoirs à Sina, près de Canton ainsi qu'à Macao dans l'Inde Portugaise.

\*\*\*\*\*

Les directeurs de la Compagnie espéraient rembourser leur emprunt de 2.000.000 de florins au moyen des bénéfices devant provenir de la vente des marchandises embarquées aux Indes sur les «Kollowrath» et «Prince de Kaunitz», dont l'arrivée était attendue. Malheureusement, ces deux navires, ayant manqué les moussons, se trouvaient considérablement retardés. De plus, l'«Archiduc Maximilien» eut le malheur d'échouer sur les côtes de Bretagne et il fallut dépenser beaucoup d'argent pour le renflouer. Enfin, comble de malchance, un autre bâtiment dont le chargement était particulièrement précieux, fit naufrage en sortant de la rade de Liverpool.

Dans sa «Nauwkeurige beschrijving der beroemde zeestad van Oostende», Bowns relate que au mois de juillet 1784, Ostende vit arriver, sous pavillon autrichien, cinq grands navires provenant de la Chine et du Coromandel. C'étaient le «Comte de Zinzendorff», l'«Autriche», l'«Archiduc Maximilien», le «Kollowrath» et le «Prince de Kaunitz». L'un de ces vaisseaux, dont les ancres étaient perdues, avait failli naufrager dans les eaux de la république des Provinces Unies. Mais, bien qu'ils eussent affaire à de redoutables concurrents commerciaux, les Hollandais prêtèrent assistance au navire en perdition et le sauvèrent.

Les cargaisons que cette flottille déchargea Ostende se composaient de 1.297.553 livres de thé Bohé, 812.830 livres de thé Congo, des quantités considérables de thé Pecco, Souchen, Hay-son, Songlo et Tonkay, diverses espèces d'étoffes de Nankin et de soie, des papiers peints en rouleaux, de la cannelle et de la rhubarbe, des porcelaines blanches et bleues en caisses, etc.

La vente publique de ces marchandises donna des résultats si lucratifs que des fabricants hollandais et anglais — oubliant leur vieille animosité commerciale — sollicitèrent la faveur de pouvoir, à l'avenir, charger leurs marchandises sur les navires en partance de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique».

C'est ainsi que le «Prince de Kaunitz», commandé par le capitaine français Haye de St. Malo — repartit pour Canton, ayant dans les cales un chargement partiel de marchandises étrangères. Le gros de la cargaison se composait de bleu d'azur, produit par le broyage du lapis lazuli.

Au cours de sa courte existence, la Compagnie en expédia pour une valeur de 6.000.000 de florins. Cela laissait un bénéfice d'environ 25 p.c. Mais l'île de Tristan d'Acunha, ou de Brabant, dont G. Bolts, à bord de la «Joseph-Marie», partie de Livourne, avait en 1776 pris possession au nom de Marie-Thérèse, restait inexploitée.

\*\*\*\*\*

Quoique, à cette époque, l'injuste traité de Vienne — qui empêchait les navires appartenant à des Belges de se livrer à de lointaines navigations, n'eut pas encore été révoqué, il semblait cependant tomber en une certaine désuétude. En effet, les vaisseaux de guerre hollandais et anglais avaient cessé, comme au temps de la Compagnie d'Ostende, de saisir nos cargaisons. Et les marchands de ces deux pays montraient moins d'âpreté à importuner les chancelleries de leurs incessantes prétentions à l'exclusivité du commerce colonial.

Profitant de cette espèce de trêve et, poussée par les sollicitations du commerce d'Anvers et d'Ostende, la Cour de Vienne tenta alors un nouvel effort afin d'obtenir l'abolition définitive des inacceptables et ruineuses conditions subies par la Belgique depuis le fatal traité de Munster.

C'est dans ces conditions que des discussions assez vives, relatives à la navigation de l'Escaut, s'élevèrent entre Joseph H et la jeune république hollandaise. Notre nouveau souverain ne voulait pas seulement rendre au port d'Anvers sa vieille liberté de jadis, mais, par une note du 23 août 1784, l'infortuné empereur demandait que les Etats généraux déclarassent qu'il était libre à ses sujets de «négoier et commercer des ports des Pays-Bas autrichiens vers les deux Indes».

En terminant cette note, le Comte de Belgiorose déclarait que «si l'on donnait, du côté de la République, la moindre offense au pavillon de l'empereur, S.M. la regarderait comme une déclaration de guerre et un acte formel d'hostilité».

Loin d'entrer dans la voie conciliatrice que l'on escomptait les Etats Généraux repoussèrent très fermement cette impérieuse requête. La catégorique réponse que la Hollande adressa se terminait en déclarant que c'était contre la teneur expresse du cinquième article du traité de Munster que les cinq navires de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» dont nous venons de parler était entrés dans le port d'Ostende.

Bref, tout en appuyant sur la condescendance dont ils avaient fait preuve en juillet 1784, les Etats Généraux de Hollande concluaient en refusant d'entrer dans le moindre arrangement conciliateur.

Cette réponse était quasiment un casus belli. Aussi, les deux pays se préparèrent-ils à la guerre. On vit même une flotte hollandaise commencer le blocus de l'Escaut. Une sorte de panique soufflant partout, la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» fut obligée de suspendre ses opérations. Le 27 novembre 1784, la France faisait déclarer à Vienne qu'elle s'opposerait, par la force armée, à toute entreprise dirigée contre la république des Etats-Généraux. Mais, tout en mettant ses troupes en mouvement vers la Flandre et le Rhin, elle offrait cependant sa médiation pour l'accommodement des différends en cours.

Cette médiation ayant été acceptée par l'Autriche et la Hollande, des conférences s'ouvrirent à Versailles, en décembre 1784. Les Hollandais y demandèrent, entre autres choses, le renouvellement du traité de 1731, et particulièrement celui de l'article 5, excluant les Flamands du Commerce des Indes.

L'empereur, ne voulant pas qu'on rappelât ce fatal traité au cours des pourparlers de paix avec la Hollande, exigea catégoriquement qu'il ne fût pas fait mention de l'interdiction de la navigation de ses sujets belges dans les contrées tropicales.

En présence de semblables intentions, et, afin d'éviter un sanglant conflit, les Hollandais finirent par s'incliner, tout au moins en apparence, devant la volonté de Joseph II. C'est ainsi que le 8 novembre 1785, la paix fut signée.

L'article II portait : «Le traité de Munster du 30 janvier est adopté pour bases du présent traité et toutes ces stipulations sont confirmées, en tant qu'il n'est pas dérogé par le traité actuel».

Il s'ensuit, écrivait Scholl, dans son «Histoire abrégée des Traités de paix» que le traité de la Barrière et celui de Vienne en 1731, sont sensés annulés, de manière qu'il ne sera plus permis dorénavant aux Hollandais de les opposer à l'Empereur. Et le commerce des sujets flamands de ce prince ne devra plus éprouver d'autres entraves que celles qu'y met le traité de Munster.

Toutefois, la question était loin d'être résolue, puisque les Hollandais soutenaient que ce dernier traité nous défendait d'établir des rapports commerciaux avec les états de l'Orient, On éluda en principe la solution de la difficulté. Car les navires purent cingler de nos ports vers les Indes. Mais, on ne leur permettait ces voyages qu'en vertu d'une véritable tolérance, révocable à volonté. Ainsi était laissé au temps et aux circonstances, de part et d'autre, le soin de faire triompher, soit les prétentions de la Belgique, soit les intérêts de la Hollande. Il y avait donc là à la fois une porte ouverte et... fermée.

\*\*\*\*\*

Tandis que pendant ces pourparlers, les troupes autrichiennes se massaient aux frontières, nos capitalistes apeurés s'empressèrent de retirer leurs fonds. C'est dans ces conditions que la maison de banque Charles de Proli principal animateur de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» — qui avait personnellement garanti certains des emprunts de cette banque fut amenée à faire une très retentissante faillite. De ce fait, un grand nombre de familles furent complètement ruinées. L'empereur Joseph II y perdit 50.000 ducats, Clairfayt, 65.000 florins, le comte de Belgioroso, 20.000 florins, le prince de Kaunitz, 10.000 ducats, les orphelins Pelegrinz, 60.000 florins, le banquier Walkiers de Bruxelles, 20.000 florins, de même que les

héritiers du banquier Van Schoor, la 'euve Wulf de Gand, 400.000 florins, Maelcamp de la même ville, 40.000 florins, d'Argenteau, 25.000 florins, le baron de Peuty, 60.000 florins.

«La Ville de Gand, racontait un pamphlet publié en 1785 et dirigé contre de Proli, souffre beaucoup. Mais Anvers est la plus grande victime. Tout le monde se trouve dans une consternation inexprimable. Une seule rue y perd un million huit cent mille florins».

Cette faillite constitua un coup foudroyant pour le commerce belge. Les ennemis de Proli — inspirés semblerait-il, par certaines influences étrangères, ne craignirent pas de le désigner comme un malhonnête homme. C'est ainsi qu'une vague rumeur publique colportait qu'un navire chargé de piastres d'Espagne avait été sur les ordres de Proli coulé bas. Mais que sa précieuse cargaison déchargée clandestinement sur des chaloupes, se trouvait mise en lieu sûr.

Cette grave accusation de baraterie semble cependant peu consistante. Nous pensons que le comte de Proli fut, en l'occurrence, victime des circonstances critiques du moment. Le «Journal historique et politique» donne, pour sa part, une version beaucoup plus plausible. «Ceux qui écrivaient alors ce périodique qui mettent du mystère à tout, soupçonnent ici un raffinement de la politique... Ils prétendent que cet événement fournit à l'Empereur le moyen qu'il semblait chercher pour se désister, avec honneur, d'une prétention qu'il n'aurait pu obtenir qu'avec la plus grande difficulté et qu'il ne serait pas surprenant qu'il n'ait été ménagé à dessein».

Cette publication faisait ici allusion à l'impossibilité dans laquelle Joseph II se trouvait de pouvoir, à cause de l'attitude ambiguë de la Hollande, garantir, à la compagnie chancelante cette paisible navigation vers les deux Indes, restées si conditionnelle.

La faillite de Proli avait entraîné forcément la cessation des paiements de la «Compagnie d'Asie et d'Afrique», dont les emprunts s'élevaient déjà à plusieurs millions de florins.

Le 10 février 1785, lors d'une assemblée des intéressés tenue à Anvers, les directeurs annoncèrent que les difficultés financières dans lesquelles se débattait la Compagnie les forçaient de demander à la Cour de Bruxelles un sursis d'un an, sursis qui lui fut accordé.

Le même jour, à la Bourse d'Anvers, trente-six actions furent vendues à 100 florins, alors que le taux nominal était de 1.000 florins.

Commentant ce fait, le «Journal historique et politique» écrivait, en mars 1785 :

«Certains qui voyaient s'évanouir les brillantes espérances qu'ils avaient fondées sur l'établissement de la Compagnie en attribuaient la ruine à la mauvaise position de Trieste, centre de toutes les opérations, tandis qu'on en trouvait d'autres qui soutenaient que sans autre cause que le défaut de liaisons étendues dans l'Inde et la rivalité des nations dont le commerce y était depuis longtemps établi la «Compagnie Asiatique» devait tomber. Les anciennes sociétés disaient-ils, qui subsistent depuis des siècles, ont peine à soutenir la concurrence de leurs nombreuses rivales. Comment donc, au milieu de ces luttes, aussi intéressées qu'implacables, une nouvelle association, sans établissements, sans apports, sans autres ressources qu'un faible capital, aurait-elle pu réussir ?».

A part l'insuffisance du capital social qui fut la véritable cause de l'effondrement de la Compagnie, les autres commentaires paraissaient cependant empreints d'un pessimisme exagéré. La base de Trieste ne semblait pas mauvaise. Et puis, contrairement à ce qui se colportait, nous n'étions pas sans posséder des comptoirs au Bengale «pleins de ressources», si l'on voulait faire agir tous les ressorts, écrivait, en 1787, de Raucour dans sa «Digression sur

les vrais intérêts des Pays-Bas Autrichiens». Mais, ajoutait-il, il faut de la prudence et de l'activité. En effet, nous avons obtenu du Prince Hyder-Ali deux importantes concessions sur la côte du Malabar: l'une dans le Cawazar, entre Mongalor et Carwar, l'autre à Baltra. Patam, centre du marché des épices.

Toutefois, sans argent, cette activité ne pouvait être que déficiente. C'est ainsi que le Nabab de Malabar avait accordé, aux débuts de la Compagnie, d'importantes concessions, sous réserve que les dites factoreries fussent alimentées par une navigation ininterrompue. Cette prescription ayant subi des accrocs, la Compagnie se vit virtuellement désaisie de ses droits dans cette partie des anciennes Indes Anglaises.

En échange d'une ouverture de crédit que la Banque Générale Ostendaise de Guillaume Herres et l'armateur Romberg de Bruxelles avaient fait à la «Compagnie d'Asie et d'Afrique», cette dernière s'était engagée à diriger sur Ostende - ou leurs cargaisons devaient être vendues - quelques-uns de leurs navires revenus des Indes Orientales. Lorsque cinq de ces navires abordèrent à Ostende, Herres se vit attribuer le produit de la vente de quatre cargaisons de produits coloniaux. Le 5 juillet 1785 année de la mort de Proli fut vendue la cargaison du «Prince de Kaunitz» au profit de Romberg. Elle fut achetée par Wieland, un négociant suisse établi à Ostende. Ces cinq navires, repartis pour le compte de Herres, revinrent en 1786, lui laissant un bénéfice important.

C'est dire que ce trafic vers les deux Indes pouvait être pratiquement rémunérateur. Cela n'empêcha pas la «Compagnie d'Asie et d'Afrique» d'entrer en liquidation, dès cette année 1786. Cette liquidation se poursuivait encore au moment de la révolution brabançonne. Elle fit l'affaire des Robins de l'époque et les actionnaires ne touchèrent aucun dividende consolateur.

Albert de BURBURE.

---

## **200 JAAR DOKKEN VAN NAPOLEON IN ANTWERPEN**

Prof. dr. Piet Lombaerde

### SAMENVATTING

Vanaf de aanhechting van de Zuidelijke Nederlanden bij de Franse Republiek in 1795 werden bijna onmiddellijk ideeën gekoesterd om Antwerpen als een marine-arsenaal uit te bouwen. Belangrijk bij dit plan was de gedachte om ten noorden van de stad een marinewerf met dokken aan te leggen, nl. op de plaats waar de Nieuwstad uit de zestiende eeuw nog steeds voorkwam, met haar vlieten en tussenin het Hessenhuis. Dit idee werd tijdens het Directoire en het Consulaat verlaten ten gunste van nieuwe plannen om nu ten zuiden van de stad op de in beslag genomen terreinen van de St.-Michielsabdi j een grote constructiewerf van de marine te bouwen. François Verly tekende in de jaren 1801-1803 als allereerste handelsdokken op de plak van het voormalige Boerenkwartier. Ze vormden een onderdeel van een veel groter project, aanvankelijk om de gehele stad te ontmantelen, nadien enkel als een grote handelshaven. Maar de Franse marine had andere projecten niet deze voorstellen... Reeds vanaf 1802 tekenden de ingenieurs Crétet, Sganzin en leden van de Commissie voor Fortificatiewerken verschillende projecten voor een voorhaven met scheepstimmerwerken, al dan niet aansluitend op een nieuw te graven dok.

Vanaf juli 1803 met het bezoek van Eerste Consul Napoleon aan Antwerpen, kreeg het project van de noordelijke ontwikkeling van Antwerpen vaste vorm. Bij decreet van 26 juli 1803 besliste Napoleon dat nog binnen de noordelijke omwalling van Antwerpen 'un port d'échouage et un bassin à flot avec écluse à la suite de ce port' zouden aangelegd worden. De Franse ingenieur Joseph Nicolas Mengin (1760-1842) zal vanaf 1804 de leiding over het project op zich nemen. Op zijn eerste tekeningen zien we nog een ware nieuwe handelswijk, niet entrepot en douanegebouw, verschijnen. Het is een symmetrisch project in neo-italiaanse renaissancestijl rondom een voorhaven met dok, het geheel georiënteerd volgens een oost-westas. Deze aslijn zou in de verdere projecten behouden blijven en tot vandaag de typische structuur van de eerste dokken van Antwerpen (Bonaparte- en Willemdok) blijven bepalen. De toegang tot de voorhaven ligt eveneens in de aslijn. Wel zou het Hansahuis dienen afgebroken te worden. Achter deze voorhaven ligt dan een nieuw dok, het Grote Dok (thans Willemdok), waar de esplanade van het handelscentrum beheerst wordt door een monumentale kolom als symbool van de vrije handel. Het is een typische 'revolutionaire architectuur', volgeladen met symboliek. Maar dit project werd echter in 1805 herzien en zou zijn vrij rationele en functionele gedaante verkrijgen, zoals vandaag nog steeds merkbaar is. Speelde toen reeds de idee om deze dokken niet enkel als onderdeel van een nieuwe handelswijk te zien, maar ook perfect bruikbaar voor de marine? Napoleon gaf immers in 1805 de opdracht dat deze dokken ook toegankelijk moesten zijn voor lineschepen. Ook werd beslist om een grote sluis met eb- en vloeddeuren aan te brengen tussen het dok en de voorhaven. De toegang van de Schelde tot de voorhaven zou verbreed worden. In juni en juli 1805, en verder in januari 1806 werden de offerteaanvragen gelanceerd. Uiteindelijk werden de vennoten de Pauw en Van de Weghe met de uitvoering van de werken belast. Deze werden uiteindelijk op iets meer dan 2,5 miljoen goudf rank geraamd. Bij Keizerlijk Decreet van 13 januari 1806 werd de start gegeven voor het graven van de voorhaven en het Grote Dok. Wegens geldgebrek werd enkel gewerkt aan de afwerking van de voorhaven, het latere Bonapartedok.

Maar de invasie door de Engelse troepen van Walcheren bracht Napoleon op nieuwe ideeën. Vanuit Schönbrunn vaardigde hij op 15 juli 1809 een decreet uit dat erop aandrong dat de voorhaven in november 1810 in staat moest zijn om twaalf lineschepen te kunnen bergen. Aannemer De Pauw startte toen ook met het graven van het Grote Dok. Daar zouden immers de schepen, die op de werven aan de St.-Michielsabdij werden gebouwd, verder uitgerust worden en afgewerkt. Er kwam ook een mastgijn en een stoommachine voor de bemaling van twee droogdokken, die volgens de tekening van Debourges achteraan het Groot Dok voorzien waren. Omdat de voorhaven als een volwaardig dok werd afgewerkt, werden de houten kaaimuren vervangen door kaaimuren in hardsteen en werd de doorgang naar de Schelde vervangen door een zeesluis. Om ook lineschepen van 110 en 120 kanonnen toe te laten, werd de breedte van de sluis vastgelegd op 17,50 m.

Vanaf 1811 werd definitief werk gemaakt met het graven van het Groot Dok. Er werden ca. 2000 krijgsgevangenen ingezet om deze reusachtige graafwerken te laten voltooien. Deze krijgsgevangenen verbleven in de bagno in de citadel. Vanaf dan stonden de werken onder leiding van de Marine en werden de dokken geheel onttrokken aan handelsactiviteiten. Handelschepen mochten voortaan enkel aanleggen tussen de St.-Jansvliet en de dokken.

Op 7 november 1812 werd door ingenieur Mengin gemeld dat de lineschepen en fregatten van de Escadre de l'Escaut het Groot Dok konden binnenvaren. Men kan dus gerust stellen dat

de beide dokken, later het Bonaparte en Willemdok, tegen het einde van het Napoleontisch bestuur in werking waren.

Na de nederlaag van Napoleon in Waterloo werd tijdens het Hollands bestuur reeds bij Koninklijk besluit van 12 december 1815 bepaald dat de dokken en oliggende terreinen van de Staat aan de stad Antwerpen werden overgedragen. Directeur en ingenieur Théodore Teichmann (1788-1867) was verantwoordelijk voor de werken aan deze dokken. Uit nog bewaarde tekeningen weten we dat van de droogdokken slechts één bijna voltooid was en van het tweede enkel de bouwput werd verwezenlijkt. Er werd een draaibrug geconstrueerd tussen de sluizen, die het Bonaparte- met het Willemdok verbinden. De Kamer van Koophandel besluit in 1820 om de kosten ervan op zich te willen nemen. Als subsidie krijgt de Kamer van Koophandel 71.471 florijnen van het stadsbestuur, een bedrag dat overeenstemt met de bijdrage die de Kamer in 1814 tijdens het beleg aan de stedelijke armenzorg ter beschikking stelde. De 'IJzeren brug' (de Nassaubrug was immers in gietijzer) werd op 17 oktober 1822 plechtig in gebruik genomen.

Wat het verdere verhaal van het Bonapartedok betreft, is dit geheel samen met dat van het Groot Dok of Willemdok te beschouwen. Een heel belangrijk gegeven is de verdere uitbouw van de kaaien en de gehele omgeving met handelsvoorzieningen, waar de bouw van pakhuizen veruit het belangrijkste zijn, vooral dan de oprichting van de majestueuze Koninklijke Stapelhuizen. Dit handelsentrepot kwam er op bevel van Willem I, koning der Nederlanden, en werd getekend door de Gentse architect Louis Roelandt. Volgens de eerste plannen was het de bedoeling om op de site ten oosten van het Willemdok ook een esplanade te creëren, Het was een piazza gelegen tussen beide droogdokken, die verder zouden voltooid worden. Maar dit plan kwam er niet en het werden uiteindelijk drie paviljoenen. Met de afbraak ervan en het nieuwe AMCA-project begin jaren 1990 opgestart zal dit oostelijk uiteinde van het oude dokkencomplex een heel nieuwe invulling kennen. Dat het Havenhuis zich door bevindt, is geen toevalligheid. Het stemt overeen met de allereerste idee van de Franse ingenieurs, zoals Mengin, om vanuit deze plek zowel het Bonaparte- als Willemdok visueel te overheersen.



Waterbouwkundig ingenieur Mengin had van Napoleon Bonaparte de opdracht gekregen om dokken te ontwerpen. Onder zijn leiding kwamen Le Petit Bassin (wat later het Napoleondok werd genoemd) en Le Grand Bassin (later omgedoopt tot Willemdok) tot stand. Een gedenkplaat werd aangebracht aan de zuidgevel van het bedieningslokaal van de Nassaubrug. Pieter Bergman uit

Roeselare heeft de gedenkplaat in brons gegoten.





Plan van de stad Antwerpen in 1846. De haven bestaat enkel uit het kleine en het grote dok, nu het Bonaparte-en Willemdok. Het Bonapartedok is toegankelijk via de zeesluis. De haven ligt volledig binnen de stadswallen.

---

## 5 80 02/12 Geschiedenis van de tanker

De eerste olie werd vervoerd in barrels (159 liter) en al in 1861 ging de eerste lading de Atlantische Oceaan over. In dat jaar vertrok op 19 november de 229 ton metende, 33 m lange, houten tweemaster 'Elizabeth Watts' met 1329 vaten van Philadelphia naar Londen, een reis van 52 dagen. Daarna volgden nog meer verschepingen. Deze vervoerswijze bleek niet ideaal, want de vaten namen veel ruimte in en soms vormde de weggelekte petroleum onder in het schip met de aanwezige lucht een explosief mengsel, waardoor er gevaar bestond voor ontploffingen. Bovendien moesten de schepen de lege vaten mee terugnemen.

Het probleem van de lekkende vaten werd later opgelost door de olie te vervoeren in ijzeren tanks. Die metalen tanks hadden een rechthoekige vorm aangepast aan de cargoruimten. Dit betekende de eerste container. Het eerste schip dat op die wijze olie vervoerde was het zeilschip Charles dat voer tussen de VS en Europa tussen 1869 en 1872. Dit schip kon 59 containers laden van elk 13 ton.

De eerste schepen die een tank hadden die integraal deel uitmaakten van de romp waren de Atlantic en Vaderland (1873). De Atlantic was een zeilschip en de Vaderland was met stoom aangedreven. Beide schepen werden gebouwd in Engeland en getest op de rivier Tyne. De Vaderland was gebouwd door Palmers Shipbuilding and Iron Company voor het Belgische Red Star Line en zo ontworpen dat het olie en passagiers tegelijkertijd kon vervoeren. De Vaderland had twee zusterschepen, de Nederland en de Zwitserland. De autoriteiten vonden het concept van olievervoer met een stoomschip echter te gevaarlijk vanwege het

brandgevaar, zodat de schepen slechts gewone lading en passagiers mochten vervoeren. Men bleef dan ook nog geruime tijd met zeiltankers varen.

Op 1 augustus 1863 werd het eerste ijzeren zeiltankschip voor het vervoer van 700 ton petroleum in bulk, de Engelse 'Atlantic', te water gelaten. Het eerste speciaal gebouwde bulktankstoomschip dat als zodanig daadwerkelijk heeft dienst gedaan, is de 'Zoroaster'. Dit schip van 250 ton (56 x 8,23 x 2,74) werd in 1878 gebouwd bij Lindholmen in Motala. Het was eigendom van de gebroeders Nobel, die hun bedrijf stichtten in 1879. In onderdelen is deze kleine tanker via binnenwateren en de Wolga naar Astrachan vervoerd, waar het is geassembleerd. Dit tankbootje had 21 verticaal geplaatste cilinders in het ruim staan, maar die zijn later verwijderd en de olie werd in het ruim gepompt, dat voorzien was van schotten. De Zoroaster vervoerde olie over de Kaspische Zee van Baku naar de monding van de Wolga.

De eerste echte zeegaande stoomtanker was in 1886 de 'Glückauf' van Wilhelm Anton Riedemann, een Duitse oliehandelaar en importeur. De Glückauf (91,59 x 11,34 x 7,07 meter) vervoerde olie in acht tanks en wordt in de geschiedenis van de oceaantankvaart beschouwd als het prototype van de moderne tanker. De machine- en ketelruimte werden om veiligheidsredenen naar achteren geplaatst en afgescheiden van de tanks met een vuurbestendig dwarsschot. De bouw van dit schip begon op 25 november 1885 als bouwnummer 473 bij de Engelse werf Armstrong Whitworth in Newcastle on Tyne. De tewaterlating van de Glückauf had plaats op 16 juni 1886 en binnen een maand, op 9 juli, volgde de overdracht. Vier dagen later vertrok 's werelds eerste tanker van de Tyne naar New York en in de loop van augustus leverde de Glückauf (2145 B.R.T.; bruto registerton us de totale binnenruimte van een schip met enkele uitzonderingen van niet productieve ruimten) zijn eerste lading olie af in Geestemunde. De Glückauf had geen lange levensloop, want op 24 maart 1893 liep de tanker in dichte mist op Long Island hij New York aan de grond. Berging bleek niet meer mogelijk en het wrak moest ter plaatse worden gesloopt.

## De geboorte van de Royal Dutch Shell Group

Het Londense handelshuis Samuel & Co., gesticht in 1830, handelde in destijds erg populaire Japanse sierschelpen. Het was de tijd van groeiende internationale contacten en van snel uitbreidende handel tussen Groot-Brittannië en het Verre Oosten. Samuel & Co. deed goede zaken en groeide uit tot een niet onbelangrijke in- en exportfirma. Tegen het eind van de 19e eeuw dook de firma in de oliehandel. Dat was een lonende handel; de oliemarkt was nog jong en groeide spectaculair. Samuel & Co. verwierf een contract voor olie uit Rusland, de grootste producent buiten de USA en onafhankelijk van Standard Oil. Om olie uit Baku aan de Kaspische Zee naar West-Europa te kunnen vervoeren, werd een pijpleiding aangelegd naar de haven Batum aan de Zwarte Zee. Om de kostbare brandstof verder te transporteren, moest de lange reis via Kaap de Goede Hoop vermeden worden. Daarvoor was het Suezkanaal dé optie, maar

vanwege de veiligheid werd geen olietransport toegestaan. De schepen van Standard Oil waren verouderd, zodat er een nieuw ontwerp moest komen.

Fortescue Flannery ontwierp deze schepen voor Samuel. Het vervoer van vloeistoffen in bulk stelt andere eisen aan de constructie van een schip dan het vervoer van droge lading. Aangezien een schip nooit stil ligt, zal de vloeistof steeds naar de laagste zijde stromen. Hierdoor verandert de stabiliteit van het schip en de scheepsconstructie wordt extra belast. Door het aanbrengen van een of meer langsscheepse schotten en een aantal schotten dwarsscheeps wordt dit euvel verholpen. Ook moest rekening gehouden worden met het toenemen van het volume bij het stijgen van de temperatuur van de relatief koude Zwarte Zee naar het warmere Verre Oosten, en bij afname van volume bij temperatuurdaling. In het eerste geval kan de tank barsten, wat kan worden voorkomen door een expansieruimte boven in de tank aan te brengen. In het tweede geval krimpt het olievolume, zodat de olie in beweging komt. Door het aanbrengen van schotten in de laadruimte blijft de beweging beperkt, zodat het gevaar van kapseizen is opgeheven. De vorming van brandbaar gas, ongeacht de temperatuur van de olie, is een extra probleem. Door het afzuigen van het gas vermindert de kans op brand of explosie. Voorts had het ontworpen schip ballasttanks, midscheeps werd een kofferdam (water- en gasdichte ruimte tussen twee tanks) geplaatst en verder isoleerde Flannery de tanks van het ketelruim en de machinekamer. Moderne tankers worden in principe nog steeds zo gebouwd.

In 1892 werd voor de rederij M. Samuel het tankstoomschip 'Murex' opgeleverd (lengte 101 m, breedte 13 m, diepgang 8 m en 3564 B.R.T.). Op 26 juli 1892 werd de Murex voltooid en onder Kapitein John R. Coundon, naar Batum gevaren. Daar nam zij een volledige lading van Russische kerosine in en op 24 augustus 1892 passeerde de eerste bulkolietanker het Suezkanaal.

De jongste Samuel wilde een passende naam voor het bedrijf dat voornamelijk schelpen en lampolie vervoerde. Men kwam met de simpele en geniale oplossing: 'Shell Transport and Trading Company Ltd.' (18 oktober 1897). Gezien deze naam was het ook niet moeilijk meer het juiste symbool voor de nieuwe onderneming te kiezen: de schelp! Murex is de Latijnse naam voor een schelp.

Op 1 januari 1907 bundelden de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij en de Shell Transport and Trading Company Ltd. hun activiteiten tot de The Royal Dutch Shell Group. De schelp bleef echter het beeldmerk van de Koninklijke Shell Groep. Evenals de kleuren rood en geel. De oorsprong van deze kleuren ligt in 1915, toen de Shell Company of California voor het eerst tankstations ging bouwen.

## De ontwikkeling van de tankers na WO II

De Tweede Wereldoorlog had grote invloed op de manier waarop schepen werden gebouwd. Tussen 1939 en 1945 gingen 595 tankers met een bruto tonnage van 4.263.528 B.R.T. verloren

(die van de As-mogendheden niet meegerekend). In 1941 werd de bouw gepland van de bekende T-tanker. Het bouwplan kwam van de Sun Shipbuilding Company die in opdracht van Standard Oil Company of New Jersey een commerciële tanker ontwierp, die aangedreven werd met turbo-elektrische machines. De Amerikanen komt de eer toe het maatwerk in de scheepsbouw te hebben vervangen door een beperkt aantal standaardontwerpen. In navolging van de auto-industrie creëerde men een lopendebandsysteem voor het bouwen van schepen. Werd tot dan toe een schip vanaf de kiel op één sloopshelling gebouwd, nu ging men over tot het bouwen van scheepssecties in veelvoud, die naar de hellingen werden getransporteerd om daar tot complete scheepsrompen te worden samengevoegd. Daarnaast werd het traditionele klinkwerk vervangen door het elektrisch lassen, zodat de bouwtijd per schip drastisch werd verminderd. Het belangrijkste standaardtype tanker was de T2. Uiteindelijk werden tussen 1942 en 1945 totaal 525 stuks gebouwd, waarvan 481 van het type T2-S1-A1, uitgevoerd met turbo-elektromotoren van 6000 pk. De overige 44 schepen van het type T2-SE-A2 hadden een zwaardere motor van 10.000 pk en kwamen vooral bij de U.S. Navy in dienst. De T2-tanker vervulde een belangrijke rol bij de brandstofvoorziening van de geallieerden.

Overigens was de schaalvergroting al schoorvoetend vóór de Suezcrisis begonnen. Gold tijdens WO II een 25.000-tonner als een supertanker, in 1948 was die grens al opgetrokken tot 30.000 ton. In 1956 waren de meeste landen afhankelijk van de olieaanvoer uit het Midden-Oosten via het Suezkanaal naar Europa en de Verenigde Staten. Door de blokkade van het Suezkanaal in oktober van dat jaar na de nationalisatie van de Suezkanaalmaatschappij door president Nasser werd de olietoevoer afgesneden en moesten de tankers de 6500 mijl langere route om Kaap de Goede Hoop maken. Hierdoor waren de tankers 25 dagen langer per rondreis onderweg, zodat zij minder reizen konden maken. Om dit te ondervangen moest de wereldtankervloot in feite verdubbeld worden. Schaalvergroting bleek de oplossing, waarmee bereikt werd dat er per ton met minder vermogen en minder bemanning volstaan kon worden. Voorlopig bleef de schaalvergroting beperkt door het Suezkanaal, dat in mei 1957 al weer heropend werd. De maximum toegelaten diepgang in het kanaal was 10,7 meter waarmee de maximale tonnenmaat van de tanker beperkt werd tot 38.000 ton DWT (Deadweight Tonnage = maximale waterverplaatsing verminderd met ledig schip).

Steeds maar grotere tankers

In juni 1967 werd na de Zesdaagse oorlog tussen Israël en Egypte het Suezkanaal weer geblokkeerd en het zag er naar uit dat de stremming veel langer zou gaan duren dan in 1956, temeer daar beide partijen aan de oevers van het kanaal tegenover elkaar stonden. Op dat moment waren veertig supertankers voor de tankvaart om de Kaap beschikbaar en meer dan honderd waren in aanbouw of al besteld. Twee maanden later waren 166 tankers van meer dan 100.000 DWT, waarvan 64 meer dan 200.000 DWT, in aanbouw of in bestelling. Ook Shell deed aan de schaalvergroting mee en noemde zijn eerste mammoettanker opnieuw 'Murex' (210.000 DWT).

Oorspronkelijk werd een schip tussen 30.000 en 70.000 ton een 'supertanker' genoemd, tot ca. 100.000 ton was het een 'mammoettanker' en vanaf 130.000 ton sprak men van reuzenschepen. Hierna werd het begrip VLCC (Very Large Crude Carrier) geïntroduceerd voor schepen tussen 175.000 en 210.000 ton en ULCC (Ultra Large Crude Carriers) voor tankers tussen 350.000 en 500.000 ton. In 1966 werd ter onderscheiding een indeling gemaakt naar tonnage. De 'Idemitsu Maru' uit 1966 met 206.106 DWT was de eerste tanker boven 200.000 ton en werd zo de eerste VLCC.

De jaren van 1967 tot 1973 waren de gouden jaren voor eigenaren van tankers, die steeds groter werden. De 'Korean Sun' uit 1975 was 267.038 DWT en de 'Nissei Maru' uit 1976 zelfs 484.442 DWT en had afmetingen van 379 m lang, 62 m breed en 28 m diepgang.

Er zijn zelfs zes tankers gebouwd van meer dan 500.000 ton, die zoals veel andere VLCC's onrendabel waren. De grootte werd hun noodlottig omdat dat meerkosten veroorzaakten. Echter bij het laden en lossen leverde dat nog niet direct problemen op, omdat de tankers afmeerden aan in ver in zee liggende pieren of boeien en per pijpleiding werden geladen. Maar in Europa kwamen de tankers met een diepgang van 26 tot 29 meter niet meer in de haven en moesten veelal eerst van een gedeelte van hun lading ontdaan worden. Hierdoor ontstond er een markt voor de "shuttletanker".

#### De grootste tankers

De Knock Nevis was een speciaal soort schip dat werd gebruikt om aardolie op te slaan, een FSO. Lengte overall 458,45 meter, breedte 68,86 meter en diepgang 24,61 meter en displacement van 649.955 ton. Totdat het in 2004 werd omgebouwd gold het als het grootste schip ter wereld, het is het langste schip dat ooit is gebouwd. Voor de verbouwing behoorde het schip tot de ULCC klasse, wat staat voor Ultra Large Crude Carrier. De vier schepen van de Batillus-klasse van Shell hadden een nog grotere brutotonnenmaat (dwt).

Bronnen :

<http://www.branobelhistory.com/themes/the-branobel-company/>

<http://www.aukevisser.nl/esso/index.htm>

<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/tanker-history.htm>

**“He gave his life that we might not starve.”**

One hundred years ago (July 31), one of the most heinous war crimes of World War One took place in the Atlantic Ocean. The SS BELGIAN PRINCE was travelling from Liverpool to Newport News in America when it was torpedoed by a German U-boat.



That night, 38 men drowned; the Captain, Harry Hassan, was taken below deck on the U-boat, never to be seen again. Only three men, who were cared for by maritime charity Sailors' Society, survived to tell the story. Chief Engineer Thomas Bowman's account of the night's events tells of the horror that unfolded.

“About 7.50pm on July 31 I was on the after deck of the ship off watch. I was taking a stroll and having a smoke. Suddenly I heard a shout, ‘Here’s a torpedo coming,’ and I looked and saw the wake of what I took to be a torpedo coming towards the ship on the port side. I shouted a warning, but had hardly got the words out of my mouth when the torpedo

struck us.” Bowman was thrown on the deck. When he got up, he found his ship was taking on water; they were about 175 miles from Irish soil. Like many of the crew, he took to a lifeboat. As the men clambered on board the lifeboats, the submarine fired at the Belgian Prince disabling its communication equipment. The Germans ordered the lifeboats over, taking Captain Hassan below deck. “The rest of us were ordered on board and lined up on her deck,” said Bowman. The Belgian Prince's crew was ordered to take their lifebelts and overcoats off and lay them on the submarine's deck. “Then the sailors came along searching us, and deliberately kicked the majority of the lifebelts overboard” said Bowman. Under the command of Wilhelm Werner the German crew then destroyed the lifeboats with axes. “The small boat was left intact, and five German sailors got into her and went towards the ship. When they reached the Belgian Prince, they signaled with a flash lamp to the submarine.” What happened next was the height of brutality. “The submarine moved ahead about two and a half miles, then stopped, and after a moment or two I heard a rushing sound, like water rushing into the sinking tanks of the submarine, and I shouted ‘Look out – she is sinking!’” The submarine descended into the Atlantic, dragging the Belgian Prince's crew into the cold water. A few of the men had managed to keep their lifejackets from the Germans but the majority stood no chance. Bowman tried to jump into the sea but was carried down with the submarine. “When I came to the surface I could only see about a dozen of the crew left, including one boy who was shouting for help. I swam towards him. He had a lifebelt on, but was about paralysed, and I held him up during the night. He became unconscious, and eventually died while I was holding him up. “When day broke I saw the Belgian Prince still afloat. I began to swim towards her, and when I had gone a short distance I saw her blow up.”

After the ship sank, Bowman managed to stay afloat long enough to be saved by a British patrol boat. Able seaman George Silessi also survived the night, having swum towards his stricken vessel. He said, "I got on board, and about half an hour afterwards a German submarine came alongside. I got into the water. Two shells were fired at the BELGIAN PRINCE, which sank in two or three minutes. "I saw a small boat, which I swam to and got into – the same boat the Germans took away the previous evening – and about half an hour afterwards I was picked up by a British patrol boat." In his statement, the third survivor, American Willie Snell, the ship's 2nd cook, said, "I concealed a lifebelt which I had picked up, which the German commander failed to notice when he was kicking the lifebelts overboard." Snell put his lifejacket on and when the submarine disappeared into the water, swam towards the doomed Belgian Prince. "When the submarine disappeared I swam towards the BELGIAN PRINCE. At about 5am I was about one mile off the vessel when she broke in two. Immediately afterwards I saw a submarine come up. I turned and swam away as quickly as I could." Snell was also rescued by a British patrol boat and taken to Londonderry. The survivors were supported in Londonderry by maritime charity the British and Foreign Sailors' Society, which had opened a Sailors' Rest in the city in February 1917. Now called Sailors' Society, its chief executive officer, Stuart Rivers, said, "This horrific event is one of the many examples of merchant seafarers paying the ultimate sacrifice to keep supply chains open during times of conflict. "A century on, Sailors' Society is still supporting the world's merchant seafarers through crises such as piracy, kidnapping and abandonment." After the war ended, the Allies demanded Werner's extradition as a war criminal. The German commander had committed similar atrocities and was accused of murdering the crew of the SS Torrington in alarmingly similar circumstances to the ill-fated BELGIAN PRINCE crew. Before reaching trial, Werner fled to Brazil under a false name. He returned to Germany in 1924. Proceedings against him were dropped two years later, enabling him to climb the ranks of the Nazi party where at one point he belonged to Heinrich Himmler's personal staff. Werner died in May 1945, having never faced justice for his crimes. Captain Harry Hassan was declared legally dead in a court in June 1919. The body of the Belgian Prince's chief officer, Neil McDougall Morton, washed ashore at Cuan Ferry on 23 September 1917. His mother erected a gravestone at Kilbrandon Old Churchyard, which reads, "He gave his life that we might not starve."

---

## DE KRIEGSMARINE AAN DE BELGISCHE KUST (I)

Verovering van de westelijke kustlijn Nadat de Duitse Wehrmacht de geallieerde Engelse, Franse, Nederlandse, Belgische en Poolse strijdkrachten overonderende verliezen hadden doen lijden in de beginperiode van Wereldoorlog II, stond de weg open naar de verovering van de Belgische westkusthavens. De tactisch schitterend uitgevoerde Blitzkrieg culmineerde in een succesvol hoogtepunt wanneer de restanten van het British Expeditionary Force (B.E.F.) en het Franse landleger te Duinkerke gedwongen werden om langs de zee te ontsnappen. Bijna 350.000 man konden geëvacueerd worden, maar wel ten koste van tonnen militair materiaal en het verlies van bijna 250 schepen.

Toen het merendeel van West-Europa in Duitse handen was gevallen begon de moeizame taak van heropbouw en het aanleggen van een defensieve gordel van beton, staal en mijnen langs de Atlantische kust van Biaritz tot Noorwegen.

De Belgische havens speelden slechts een minieme rol in dit groots projekt. In tegenstelling tot Wereldoorlog I, waarbij het zwaartepunt en belang van de overwinning op zee afhingen van het al of niet bezetten van de Vlaamse havens, was de situatie in 1940 volledig anders. Vooral aan de Franse Atlantische kust werd er koortsachtig gewerkt om basissen voor U-boten en grote oppervlakteschepen uit te bouwen. St.-Nazaire, La Rochelle, Lorient, Brest, Cherbourg en Le Havre zullen altijd in de geschiedenis geboekt staan voor de vele haveninstallaties en bevoorradingsplaatsen waar de grijze wolven hun toevlucht zochten. Zelfs de bezette havens van onze noorderburen wogen diep in belang door voor zowel de kleine als grote oppervlakteschepen van de Kriegsmarine. Rotterdam, Hoek van Holland, IJmuiden, Scheveningen bleven voor de Britten een doorn in het oog aan hun oost-en noordkust. Naar het einde van de oorlog toe speelden Den Helder en de havens langs de Waddeneilanden een toenemende defensieve rol.

Maar Belgische kust was toch niet onbelangrijk. Onzekust was op nauwelijks 30 zeemijlen van de havens waar schepen van de Royal Navy voor anker lagen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel belangrijke aanvallen, mijnenleg en -ruimoperaties ingezet werden vanaf onze kust. Vele Schnellboot- en Raumbootflotieljes, Vorpostenboten, Sperrbrechers en de occasionele torpedoboten en torpedobootjagers vonden hun toevlucht in de Belgische havens. Oostende werd uitgebouwd tot een steunpunt, een Stützpunkt, en herbergde afwisselend verschillende eenheden van de kleine oppervlaktevloot. De achterhaven werd zelfs voorzien van een vierdubbele betonnen overkraging waarin 8 Schnellboten tegelijk geherbergd konden worden. De Duitse admiraliteit bouwde Oostende uit tot een steunpuntgroep en niet zoals vroeger gepland was tot een ware vesting. Hiervoor beschikte het opperbevel over te weinig reserves aan manschappen, voorraden en materiaal.

Nadat de Franse en Belgische kusten in Duitse handen waren gevallen, begon de heropbouw van de vernielde havens en de berging van de gezonken schepen. Vanaf juni 1940 meerden de eerste oppervlakteschepen van de Kriegsmarine af in Oostende, Zeebrugge en Brugge. Het waren kleine mijnenvegers, de Raumboten. Het belang van Oostende als voorpost voor de strijd in het Kanaal bleek al in juli 1940 toen 5 Schnellboten, de S24, S31, S34, S35 en S37 van het tweede Schnellbootflotielje, onder het bevel van Korvetten Kapitein Rudolf Petersen, zich bij de kleinere Raumboten voegden.





*Mijnen op het achterschip van een torpedoboot*

In augustus 1940 was Oostende voldoende als oorlogshaven uitgerust om Schnell- en Raumboten, Sperrbrechers, Vorpostenboten en Hafenschutzschepen te herbergen. Het opperkommando van de Stützpunktgruppe Oostende stond onder bevel van Kapitänleutnant zur See Schneider. Deze post behield hij tot de overgave van de Vlaamse havens in 1944. Gedurende de vier volgende jaren namen deze schepen deel aan ontelbare offensieve acties. Ze voerden vooral mijnenruim- en legoperaties uit, aanvallen op de handelscheepvaart in de geallieerde konvoiroutes, beschietingen van belangrijke havens en in het algemeen "het leven voor de Engelsman moeilijk maken".

Ook belangrijk was de defensieve rol die ze speelden bij hun eigen konvoien die manschappen en materiaal vervoerden. Hiernaast leverden ze de belangrijke flankverdediging in belangrijke operaties. Als voorbereiding voor de nooit uitgevoerde operatie "Seelówe" (de invasie van Engeland), waren verscheidene torpedoboten, waaronder

de Falke, Iltis, Jaguar, Greif en T35, alsook de mijnenleggers Kónigin Luise, Preussen, Roland en Grille begin september 1940 samengetrokken in Belgische havens .

Ook bij het begeleiden van belangrijke schepen door het Kanaal, speelden de kleine eenheden een beslissende rol, zoals bij operatie "Cerberus", waarbij de slagschepen Scharnhorst, Gneisenau en Prinz Eugen veilig terug in Duitse wateren geraakten nadat de Britse zee- en luchtmacht hen de uitvaart uit Brest trachtten te verhinderden. De hulpkruisers Komet en Widder, die van Wilhelmshaven naar de Atlantische Oceaan afzakten, kregen ook dekking van de kleinere eenheden bij hun vertrek op kapervvaart begin 1941 en 1942. De eerste verging met haar 350-koppige bemanning ter hoogte van Cherbourg.

### **Oostende als voornaamste steunpunt in Vlaanderen**



*Een 10,5 cm kanon op het voorschip van een Minensuchboot.*

Oostende viel in de avond van 28 mei 1940 tijdens hoogtepunt van operatie "Dynamo", de evacuatie van Duinkerke, in Duitse handen.

De eerste Schnellboten voeren de Oostendse haven in juli 1940 binnen. In augustus volgden kleinere, maar even belangrijke, eenheden van de oppervlaktevloot. Tegen het einde van het tweede oorlogsjaar begon men aan de constructie van een Schnellbootbunker op het uiteinde van het Zeewezendok. Hij was opgetrokken uit gewapend beton met een overkraging van anderhalve meter dikte en kon 8 vaartuigen herbergen. Het geheel was overtrokken met een camouflagenet en zwaar verdedigd door geschutsbunkers en stellingen met luchtafweer. Voor grotere oorlogsschepen dan torpedoboten was de haven niet toegankelijk.

Op het einde 1940 kreeg de 4de Sperrbrecherflotielje, naast Duinkerke, Boulogne en Le Havre, ook Oostende als uitvalsbasis. Hun kommando was in Brugge en de vloot vertegenwoordigde een sterkte van 20 vaartuigen. Tegen 1942 was dit aantal geslonken tot 9 schepen. Het flotielje werd ontbonden in juli 1943.

In Oostende waren in 1941 nog de 2de Vorpostenbootflotielje, onder bevel van Fregattenkapitein Diederichs, de 3de Raumbootflotielje onder Kapiteinleutnant Heydel en de 16de Minensuchflotielje onder Korvetten Kapitein Marguth ondergebracht. Verschillende Schnellbootflotieljes losten elkaar af in Oostende. Het waren de 2de, 3de, 4de, 5de, 6de en 8ste flotieljes. De 36ste Minensuchflotielje voegde zich bij de 16de in hetzelfde jaar en stond onder bevel van Korvetten Kapitein Walther Josephi tot december 1942. Hierna namen Korv.Kapt. Palmgren, Behrmann, Grosse en tenslotte Reinhold achtereenvolgens de taak over tot de ontruiming in mei 1944. Naast de 3de Raumbootflotielje liepen ook de 2de, 4de, 7de, en 8ste Oostende op verschillende tijdstippen aan en stonden onder het bevel van Korv. Kapt. Boit. Tenslotte mogen we de Hafenschutzflotielje niet vergeten die de vele, vaak ondankbare taken in en vlak buiten de havenmond moesten vervullen. Deze vloot was samengesteld uit kleine in beslaggenomen vaartuigen gaande van vissersloepen, yachten tot sleepboten en aken. Ze kregen de beginletters H. S., wat dus Hafenschutz betekent. Deze initialen werden aangevuld

door de aanduiding van het land en de haven van herkomst. Voor Oostende betrof het F. O., zijnde Flandern-Oostende. De verantwoordelijkheid werd hier overgedragen aan Kon., Kap. Theodor Dralle.

## **Wrakstudie**

Bij de studie en identificatie van vergane schepen, kan de onderzoeker-duiker voor vele moeilijkheden komente staan. Het wrak stelt meestal niet veel herkenbaars voor. Bovenbouw en delen van de romp zijn verdwenen door het langdurig blootstaan aan de elementen zoals stroming, elektrolyse, verzanding... Maar menselijke factoren veroorzaken soms nog de meeste schade. Hierbij denken we aan de sleep- en schakelnetvisserij en de berging of dynamitering van wrakken die een hinder voor de scheepvaart vormen. Indien een wrak zijn identiteit niet door uiterlijke kenmerken prijsgeeft, dan moet men overgaan tot het recupereren van voorwerpen die van een naam of een datum voorzien zijn. Wrakken van deze eeuw kunnen even belangrijk zijn als de Romeinse koopvaarder of de Middeleeuwse kogge. Vandaar dat een studie van deze wrakken noodzakelijk is, en tijd dringt bij het karteren, registreren en identificeren van de stalen vaartuigen van de "Vergeten Vloot" in onze wateren.

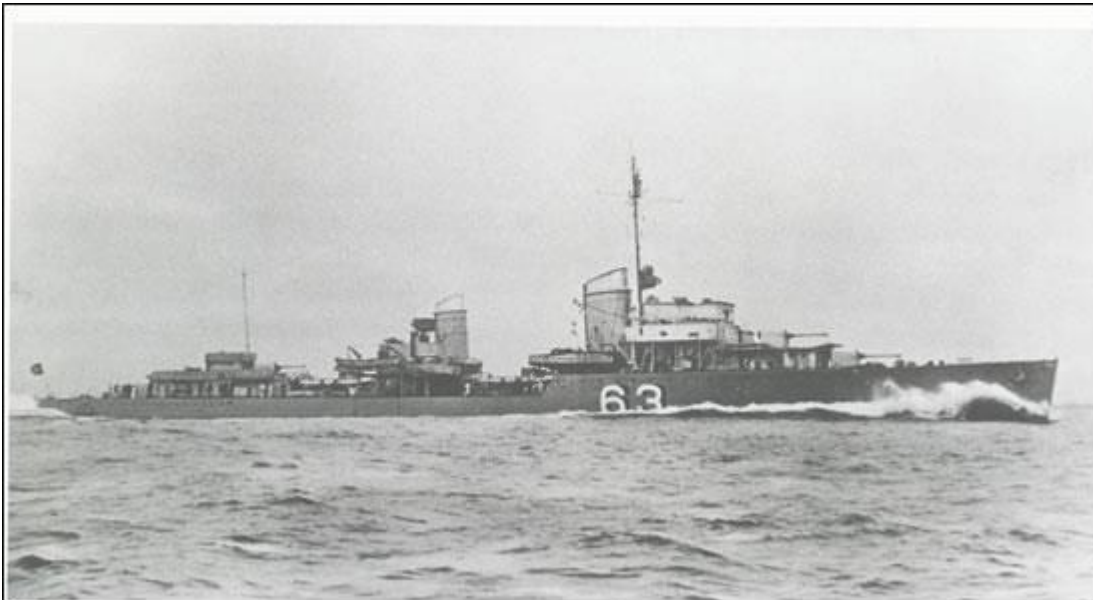
## **TORPEDOBOOTJAGERS EN TORPEDOBOTEN**

Madchen für alles  
"Meisjes voor alle dienst" was bij de Kriegsmarine de populaire naam voor de "grootsten" onder de kleine oppervlaktevloot. Torpedobootjagers en torpedoboten waren geschikt voor allerhande taken op zee. Ze werden als helpers voor de zwakkere schepen ingezet, dienden als de ogen en oren van de vloot en met hun luister- en sonarapparatuur dienden ze als scherm tegen op de loer liggende onderzeeërs.

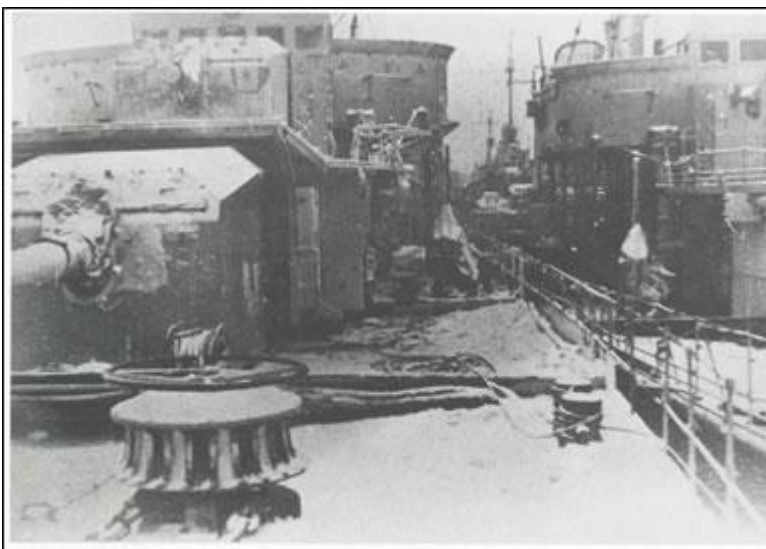
Met hun snelheid van 38 knopen kon een vijand bliksemsnel aangevallen worden. Het slagschip met de torpedo, een onderzeeboot met diepzeebommen, vliegtuigen en kanonneerboden met snelvuurgeschut en vijandelijke havens, ankerplaatsen en vaarroutes met mijnen.

Zo was de torpedobootjager met zijn geconcentreerde bewapenings toch een lichtgewicht inde zeeslagen. Ze beschermden de scheepvaartroutes en de hun toevertrouwde "kudde" schepen. Zelfs de verouderde torpedobootjagers dienden nog in Wereldoorlog II als mijnenleggers- en vegers, anderen als troepen- en materiaaltransporten. Sommigen werden uitgerust met platformen voor watervliegtuigen.

Door de aanwezigheid van torpedobootjagers en torpedoboten behielden belangrijkere schepen hun zekerheid. Ze begeleiden hulpkruisers, blokkadebrekers en slagschepen op huntochten. Eén van hun laatste grote acties was iets waarvoor ze nooit bedoeld waren; de evacuatie van tienduizenden burgers en militairen uit het oostelijk deel van de Reich op de vlucht voor het naderende Rode leger. Deze schepen doken in alle oorlogstheaters op, van de Noordelijke IJsee via de Noordzee, Baai van Biskaje, de Atlantische Oceaan tot de Middellandse Zee. Bruno Heinemann en Wolf waren twee van deze schepen. Alhoewel hun basis geen Belgische haven was, (Brest en Duinkerke) speelden ze toch een grote rol in de zone voor de Belgische kust. Hun wrakken liggen nu op de Frans-Belgische zeegrens en vormen een geliefkoosde trekpleister voor Belgische sportduikers.



*Boven: De torpedobootjager Bruno Heinemann op proefvaart in de Oostzee in mei 1938. Ze was hier nog altijd voorzien van haar 4 antieke 15 cm geschutsstukken (Verzameling Marineschule Mürwik)*



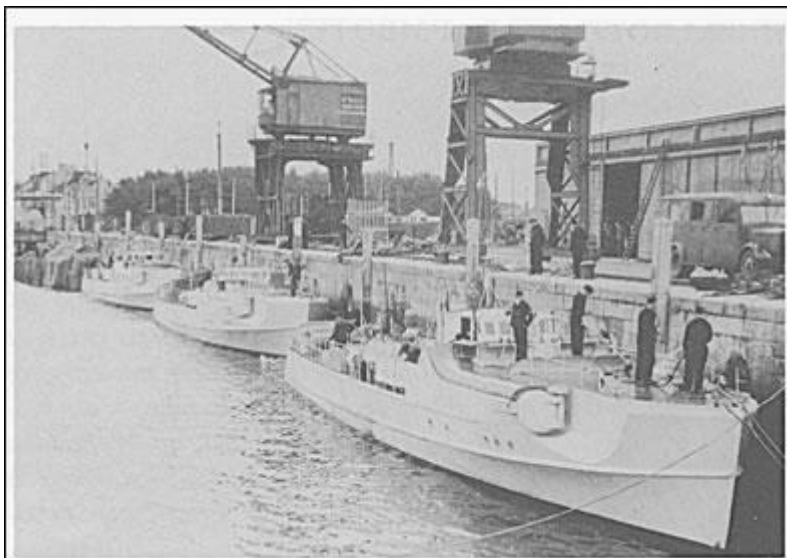
*Links: De besneeuwde 12,7 cm geschutsstukken van de Bruno Heinemann (links). (Verzameling Marineschule Mürwik)*

## SCHNELLBOTEN EN RAUMBOTEN

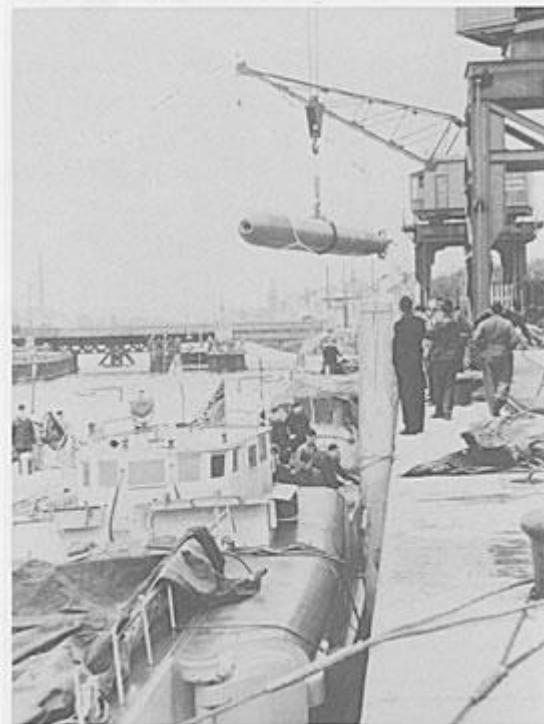
Schermutselingen tussen Coastal Forces en de Schnellbootflotieljes in het Kanaal.

Luitenant Donald Gould Bradford, R. N. R., koormandant van een "C" klasse Britse kanonneerboot, geeft een getuigenis van de confrontaties tussen Schnellboten en Britse M.G.B.'s ter hoogte van Smith 's Knoll gedurende de nacht van 28 op 29 maart 1943.

*"We waren op patrouille met twee boten, wachtend en luisterend. Het was het soort nacht die we altijd associeerden met Schnellboten, donker als pek met weinig sterren, zichtbaarheid laag, zeker minder dan honderd meter. Na 3 uur rondgedobberd te hebben hoorden we eindelijk het gefluister van motoren aan onze stuurboordzijde. Het geluid was luider aan het worden en kwam in onze richting. Ik liet de motoren starten, ging over naar gevechtsposten en rekende een mogelijke onderscheppingskoers uit. We hadden nu 16 knopen bereikt en stuurden over een koers dat door mogelijke Schnellboten genomen zou worden om ons konvooi aan te vallen. Na enige ogenblikken van gespannen afwachten riep de bakboord uitkijk: "Object aan bakboord! ". Doorheen de Barr & Stroud merkte ik 3 witte schijnsels. Het betrof 3 keelwaters.*



*Het laden van een torpedo in de achterhaven van Oostende  
(Verzameling T. Termote)*



*Duitse Schnellboten langs de kade te Oostende. Dit is tegenwoordig de aanlegplaats van de vrachtschepen van de Engelse rederij Sally Freight.  
(Verzameling T. Termote)*

*Frank, mijn eerste officier, was zoals gewoonlijk in de kaartenkamer. Ik riep hem naar de brug en beval hem een waarschuwing naar de boot achter ons te flitsen. Ik hield de verrekijker op de witte strepen en besepte plots dat het er 5 waren. Nu was alle twijfel weg, het waren Schnellboten. Ze voeren traag, ongeveer 12 knopen, en we naderden hen met spoed. De vijandelijke vaartuigen leken wel spookschepen, geen bemanning aan dek, slechts de boten die blijkbaar moeiteloos door het water ploegden. Ik besloot eerst op hen te vuren en*

*veranderde koers naar de boot het dichtst bij het leidende vaartuig zodat mijn collega ook een keuze van doelen zou hebben. We waren reeds tot op 50 meter van het tweede doel genaderd toen ik open het vuren beval. En op minder dan 50 meter konden ze niet missen.*

*De kanonniers overdonderden gewoonweg de mof. We kregen slechts een kleine sputter van licht machinegeweervuur terug als antwoord, maar dit begon bijna iets. Het raakte een volle lader op de Oerlikon en de patronen vatten vuur en ontploften. Ik zag de flits uit mijn ooghoek en besepte dat iets verkeerd was gegaan, maar er kon nu niets gedaan worden, vooral omdat we ons in het heetst van de strijd bevonden. De overige stuks waren voluit aan het geven en rukten grote fragmenten uit de zijde en bovenbouw van onze tegenstander. Ik zag het dek tilten wanneer ons zwaarder geschut de vijand raakte. We naderden tot op 20 meter en plots hoorde ik de Oerlikon weer in actie komen.*

*De kanonniers hadden het vernietigde magazijn overboord gegooid en met een ander vervangen. De kanonnier was geërgerd en hij drukte gewoon op de trekker zodat het ganse magazijn zich leeg maakte op het dek van de Schnellboot, juist achter de mast. In het licht van de kanonflitsen kon ik het dek van de Schnellboot uitmaken alsof er een schijnwerper op stond gericht. De vijandelijke kanonniers van het achterste geschut lagen in wanordelijke hoopjes op het achterdek, morsdood. Plots gebeurde het. Een oranjekleurig gevlamde vuurtong spoot de lucht in, het dek leek te plooiën en toen brak de Schnellboot in twee. De Oerlikon had waarschijnlijk de kop van een torpedo geraakt. Het achterschip kwam eraf en dreef langs mijn stuurboordzijde. Het voorschip was reeds onder de golven verdwenen. Enkele ogenblikken later markeerden slechts 2 wrakstukken de plaats waar de Schnellboot was ondergegaan. "*

Nachtelijke gevechten tussen Britse M.G.B.'s (Motor Gun Boat) en Duitse Schnellboten werden bijna dagelijkse kost voor onze kust in het midden en het einde van Wereldoorlog II . Gedurende de eerste oorlogsjaren hadden de kleine oppervlakteschepen van Hitlers' Kriegsmarine de overhand in wat men later "de slag om de nauwe zee" ging noemen. Later werden de successen sporadischer en liepen de eigen verliezen op tot een dramatisch hoogtepunt.

De Britten noemden hen "E-boten", E staande voor Enemy War Patrol Boat, bij de Duitsers gekend als Stukas der Meere. Deze laatste uitdrukking legde de vergelijking met één van de meest gevreesde Duitse duikbommenwerpers, de Ju 87 Stuka. De Schnellboot werd ontworpen om zowel een offensieve als defensieve rol te spelen in het Noordzee-oorlogstheater. Hun aanwezigheid was een initiële dreiging voor de Britse kustkonvoiroutes. Kustkonvoien hadden een beslissende rol voor zeevarende naties in oorlogstijd omdat ze instonden voor het snelle transport van voorraden en militaire voorzieningen. Tijdens Wereldoorlog II was dit het geval voor de asmogendheden en de geallieerden. Het is vandaar niet te verwonderen dat de met kolen geladen konvoien van Londen naar de noordoost kust van Engeland onderherhaaldelijke torpedo-en mijn aanvallen van de door Schnell- en Raumboten kwamen. Het ging zelfs zover dat het gebied tussen Smith 's Knoll (een zandbank ter hoogte van Lowestoft) en East Anglia omgedoopt werd tot E-Boat Alley (Schnellbootsteeg). Van na de val van Duinkerke tot begin 1942 boekten de Schnellbootflotieljes grote successen bij aanvallen op geallieerde scheepvaartroutes en bleven hun eigen verliezen miniem. Dit was grotendeels te danken aan het feit dat de Luftwaffe de luchtsuperioriteit boven de Kanaalzone stevig in handen had. Bij hun blitsaanvallen vonden ze weinig, op bepaalde ogenblikken zelfs geen, tegenstand. De reden hiervoor was dat de productie van kanonneerboten voor de Britten op dat ogenblik geen prioriteit had.

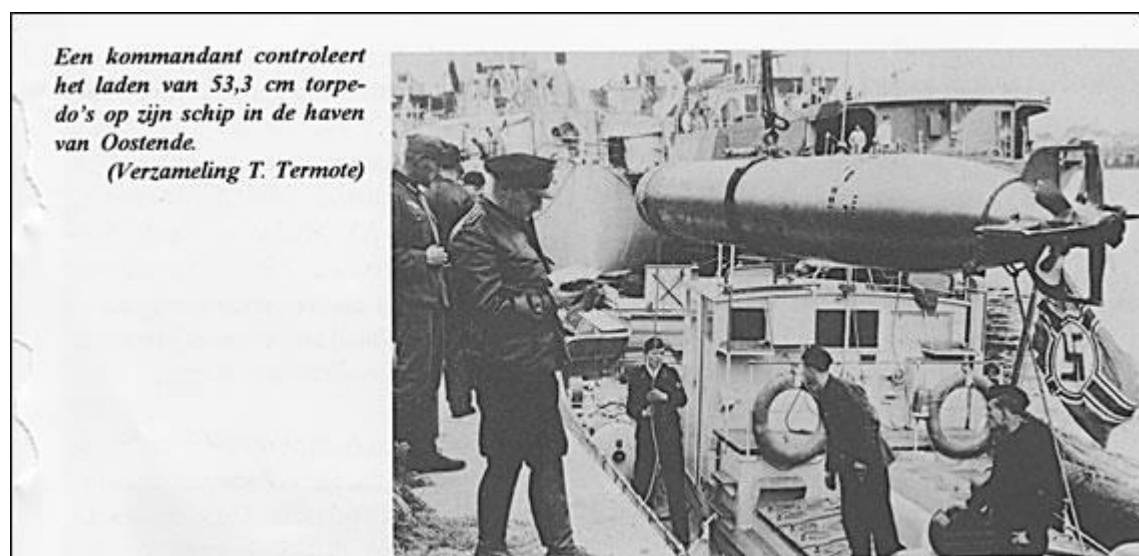
De Duitsers hadden de bovenhand in de Britse thuiswateren tot 1942, toen de M.G.B. flotieljes (Motor Gun Boat) opdoken. Deze compacte, snelle vaartuigen werden slechts met één doel ontworpen, als Schnellbootjagers. Naast de M.G.B.'s boezemden torpedootjagers en fregatten, die van een 2 pounder op het uiterste punt van de boeg waren voorzien, een heilige vrees in bij de Duitse bemanningen. Deze oorlogsbodems werkten vaak samen met M.G.B.'s en gevechtsbommenwerpers en vormden, naast mijntreppers, de grootste oorzaak van Schnellbootverliezen in onze kustwateren. Meer en meer werden de flotieljes in Nederland en België in een mijnenlegrol gedrukt. De 3de Schnellbootflotielje in Oostende ondernam met succes een aantal raids op een konvooi in de Thamesmond. Het keerpunt kwam in november 1941 toen twee Britse M.G.B.'s, onder bevel van Lt. Corn. Robert Hickens, twee Schnellboten uit een groep van vijf voor Hoek van Holland vernietigden. De aanvankelijke dreiging voor de Britse konvoiroutes nam geleidelijk aan af en tegen 1943 kwamen zware nachtelijke treflens bijna elke nacht voor in de ondiepe zone van het Kanaal.

### Wordt vervolgt

---

### DE KRIEGSMARINE AAN DE BELGISCHE KUST (II)

Naar het einde van 1942 toe behaalde de Royal Navy verschillende successen zoals het buitmaken van S111 voor Dover. Hoewel de glorie-dagen van de Schnellboten over hun hoogtepunt waren, was de Kriegsmarine verre van verslagen.

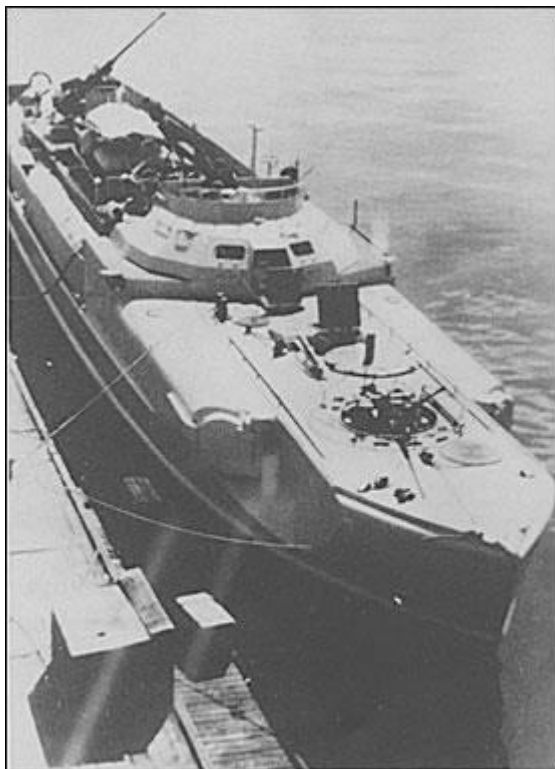


De schnellbootactiviteiten namen plots toe in Lyme Bay waar ze opnieuw gebruik maakten van de zwakheden in het Britse konvoosysteem. De schepen van de Coastal Forces bevonden zich in een uitgedunde toestand aangezien vele ervaren bemanningen, kommandanten en zelfs vaartuigen overgeplaatst waren naar het Middellandse Zeegebied voor de nakende invasie van Noord-Afrika.

De Duitsers, de nieuwe Britse schepen die opdoken indachtig, herbewapenden vele van hun overblijvende vaartuigen en verhoogden de kust mijnenlegoperaties. Het hoofdkwartier van de Schnellbootvloot lag nu in Scheveningen. Hierna was Cherbourg, met de 5de en 9de

flotieljes, de belangrijkste haven om de voorbereidingen van de op handen zijnde geallieerde invasie op de Franse westkust te verhinderen. Hoewel deze boten niet van de hoognodige radar waren voorzien, slaagden ze er toch in om 3 landingschepen te torpederen ter hoogte van de Dorset kustlijn. Die waren oefeningen aan het houden voor de landing op de stranden te Normandië. Hierbij verloren 638 Amerikaanse soldaten het leven. Schnellboten bleven de voorbereidingen teisteren, maar vreemd genoeg bevond geen enkel vaartuig zich op patrouille in de nacht van 5 op 6 juni 1944. Ze zaten veilig weggedoken in hun betonnen schuilplaatsen in plaats van de meer dan 5000 schepen sterke vloot, die over het Kanaal sloop, te onderscheppen. De 4de flotielje, onder bevel van Kapt. Lt. Funmein, lag in Boulogne, de 9de flotielje, onder bevel van Kapt. Lt. Mirbach, in Cherbourg en de 5de flotielje, onder het bevel van Kapt. Lt. Johann-sen, bevond zich in Le Havre. Wanneer ze toch gealarmeerd waren en uitvoeren, werden ze opgewacht door tientallen geallieerde vliegtuigen.

Pas op 7 juni deden Schnell- en Raumboten aanvallen op de geallieerde landingszones en boekten sporadische successen op Amerikaanse en Britse oorlogsschepen. Tegen het midden van juni slaagde de Royal Air Force erin om drie Schnellboten en een Raumboot te vernietigen voor Le Touquet. Geleidelijk maar zeker begon de Schnellbootvloot af te brokkelen. Hun ervaren bemanningen en kommandanten werden vaker uitgeschakeld, hun basissen gebombardeerd of veroverd. Maar desondanks bleven de bemanningen standvastig hun patrouilles uitvoeren en vermeerderden hun aanvallen op de Britse kustkonvoien. Alhoewel ze successen boekten bevonden hun communicatielijnen zich in een te verspreide toestand. Ze bleven ook in de minderheid wat beschikbare schepen en materiaal betroffen in vergelijking met de geallieerde gevechtsgroepen. Die bestonden uit fregatten vergezeld door M.T.B.'s en M.G.B.'s.



Een obliekzicht van een kanonneerboot van de serie S219 tot 228. Bemerkt de "Kalottenbrücke" met zijn zware bepantsering, alsook het voorste verzonken 20 mm geschut.  
(Verzameling WZ-Bilddienst Wilhelmshaven)

Zo liep "de slag om de nauwe zee" ten einde. Van de 244 boten die gebouwd tussen 1930 en 1940 van stapel liepen gingen er 146 verloren. Daarentegen slaagden de Schnellboten erin, in alle oorlogszones samen voor 226.087 ton geallieerde tonnemaat uit te schakelen. Daar tegenover stonden de eigen handelsverliezen door de Britse Coastal Forces die 34.014 ton bedroegen. Dit toont het succes van de Schnellboten in een offensieve rol net zoals die van de onderzeeboot.

De tactiek en het zeemanschap van de Duitse zeelui werd hoog ingeschat bij hun tegenstrevers aan de andere kant van het Kanaal. Dit mag blijken uit een citaat van koormandant Peter Scott:

*"Het zou niet enkel onjuist zijn, maar ook onverstandig om de successen van de Schnellbootvloot te minimaliseren of te onderschatten. Velen van hen werden meestal bekwaam geleiden hebben grote vernielingen*

*aan ons scheepvaartverkeer toegebracht. Dit deden ze met een bedrevenheid dat op hetzelfde*



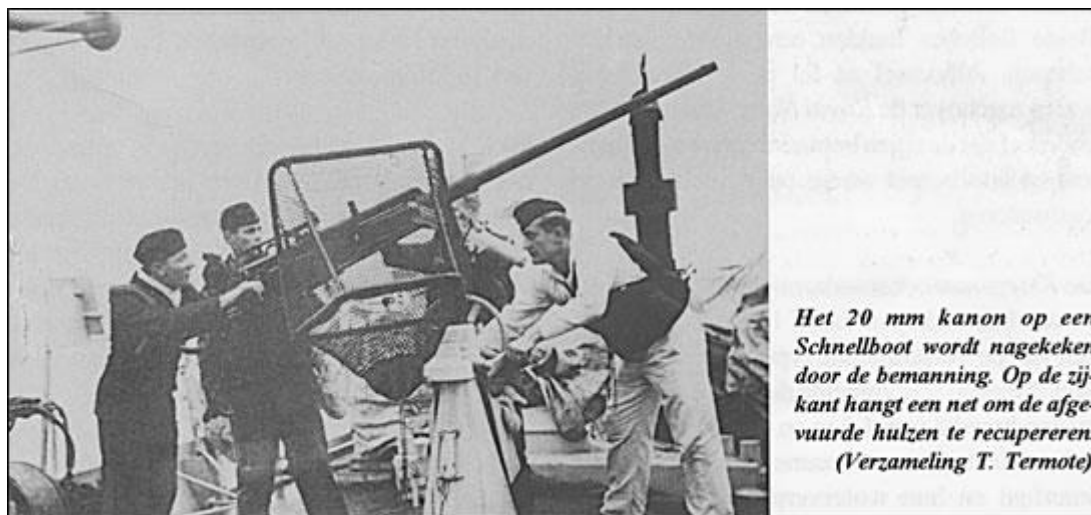
*indrukwekkende niveau stond als onze eigen kustvloot die de problemen die hen confronteerden maar al te goed kenden. De manschappen die tegenover mekaar kwamen te staan in de lichte kuststrijdkrachten, zowel Brits als Duits, waren veelal jachtlui geweest voor de oorlog. Toen wedijverden ze met mekaar in oceaانwedstrijden. De Duitsers zijn geen maritieme natie zoals wij, maar hun aandacht naar detail maakt van hen geduchte tegenstanders zowel in een nachtelijke slag of een jachting wedstrijd."*

### **Een nadere kijk op de Schnellboot**

De benaming Schnellboot spreekt voor zichzelf. Haar voornaamste troef hoort haar grote snelheid te zijn. De Duitsers hadden reeds ervaring met snelle patrouilleschepen in de laatste jaren van Wereldoorlog I. Maar het zou pas jaren later zijn dat de types die in onze wateren opereerden, tot ontwikkeling zouden komen.

De Noordduitse scheepswerf Lürssen begon in de jaren '20 met de bouw van stalen motorboten voortgedreven door 2 Daimler dieselmotoren. Wat toen slechts een prototype was, ontwikkelde zich tot één van de fijnste sloopstypes. Het verdrag van Versailles in 1919 verbood Duitsland echter om snelle patrouilleschepen te bezitten of te bouwen. Om dit te omzeilen bouwde Lürssen de Si in opdracht van zogenaamde privépersonen als dekmantel voor de marine. Het schip liep in augustus 1930 van stapel.

In de volgende twee jaar bouwde Lürssen 5 Schnellboten' die door de Daimler-Benz benzine motoren een maximum snelheid van 34 knopen liepen. Vanaf de S6 werden ze uitgerust met diesel motoren die zowel een economisch als een psychologisch voordeel boden op de benzine gedreven motoren (brandgevaar!) van de PT (Patrol) en MT (Motor) van de Amerikaanse en Britse zeemacht.



Een tweede groot voordeel was dat de Duitse schepen een afgeronde romp hadden aan de onderzijde, terwijl die van de Britten plat was. Daartegenover stond het grote gewicht van de dieselmotoren, dat opgevangen moest worden door een zwaar houten onderstel. Naast de hoofdmotoren was de Schnellboot ook voorzien van een kleinere Maybach motor om in de haven te manoevreren. Maar men gebruikte die ook op zee omdat hij uitstekend was om sluipaanvallen uitte voeren terwijl hij het schip toch nog een maximum snelheid van 8,8 knopen gaf. Voor de opbouw en romp werd overwegend uit hout gebruikt. De kiel en boorden waren in eik, de hoger uitstekende brug in cederhout en de romp in mahonie. De romplatten werden in dubbele diagonalen aangebracht om het schip elasticiteit en stevigheid te geven. De romp

van een Schnellboot werd in acht compartimenten onderverdeeld en bevatte zes brandstofreservoirs van 7.500 liter dieselolie.

In het algemeen telden de verblijven verscheidene slaappleatsen, acht voor matrozen, vier voor onderofficieren en twee voor officieren. Met het vergroten van het aantal bemanningsleden werden de slaappleatsen ook uitgebreid.

Op 23 oktober 1936 ijverde de toenmalige stafchef van de Kriegsmarine, Korv. Kapt. Schubert, voor het oprichten van een flotielje snelle aanvalsschepen. Voor hem moesten de Schnellboten enkel dienen voor nachtelijke torpedo-aanvallen op de vijand. Hiervoor dienen ze aan kwalificaties te voldoen zoals; een lage silhouet, een maximale snelheid, een krachtige torpedo-bewapening, gemakkelijke handelbaarheid, zo geruisloos mogelijke motoren, een actieradius van honderden zeemijlen en voldoende accommodatie voor de bemanning. Korte tijd later werd de eerste Schnellbootflotielje in Kiel onder bevel van Kapt. Lt. Erich Bey, één van de voornaamste Duitse zeemacht-officieren tijdens Wereldoorlog II, opgericht. Hij verloor het leven in de Noordelijke IJsee terwijl hij het bevel voerde over de elite 4de torpedobotjagerflotielje.

Bij het uitbreken van de oorlog was reeds een tweede flotielje gevormd in Wilhelmshaven. Beide flotieljes hadden een sterkte van 18 schepen. Alhoewel ze fel in de minderheid waren tegenover de Royal Navy, hadden ze het voordeel dat de eigen bemanningen beter opgeleid en voorbereid waren op gevechten in de kustwateren. De Kriegsmarine standarniseerde de produktie van haar schepen vanaf 1939. De afmetingen van de verschillende types variëerden niet veel. Meestal schommelde de lengte rond 34 m bij een breedte van 4,5 m en een diepgang van 1,5 m. Ze waren voornamelijk uit hout vervaardigd en hun waterverplaatsing bedroeg niet meer dan 50 ton. Vanaf de S26 verdween de rechthoekige opstaande brug om vervangen te worden door een lager gelegen, beter beschermde en gestroomlijnde constructie. De waterverplaatsing bedroeg ongeveer 100 ton. De met zwaardere en krachtigere dieselmotoren uitgeruste boten moesten van staal en een combinatie van lichtere metalen, zoals aluminium, gebouwd worden. Daardoor steeg de waterverplaatsing tot 120 ton. Naarmate de oorlog vorderde namen de aanvallen van M.T.B.'s en vliegtuigen toe zodat de boten beter bepantserd werden. Het prototype hiervan was S231. Ze had een waterverplaatsing van 113 ton. De nieuwe brug had het uitzicht van een kalotje (soort haarsnit) gekregen en werd dan ook Kalottenbrücke genoemd.

De op Duitse werven geconstrueerde Schnellboten waren uitgerust met drie Daimler-Benz of MAN dieselmotoren die hen een snelheid van 34 knopen leverde. In de latere boten evolueerde dat naar maximaal 43 knopen wat een actieradius van meer dan 700 zeemijl met zich meebracht. De hoofdbewapening van een Schnellboot was altijd de standaard 53,3 cm torpedo geweest. Die werd aangedreven door samengeperste lucht en met een snelheid variërend van 30 tot 44 knopen had hij een bereik van 14 kilometer.

Elke boot was voorzien van vier torpedo's, twee in de buizen en twee als reserve. De secundaire bewapening vergrootte naarmate de oorlog vorderde en variëerde van boot tot boot. Zo konden er twee enkelvoudige of dubbele 20 mm luchtafweerkanonnen aanwezig zijn, meestal rond de brug. Op het achterdek stond een 37 of 40 mm Flakkanon.

Naar het einde van de oorlog toe was er op de boeg van sommige types een verzonken 20 of 30 mm geschut ingebouwd. En dan kon de boot nog uitgerust worden met dieptebommen, explosieve vlotten en verschillende mijnen op afneembare rails op het dek. In 1942 was de

bedreiging van de Britse M.T.B. zo groot geworden dat men een zuiver met geschut bewapende Schnellboot ontwierp. Die is echter nooit realiteit geworden. Enkel de bestaande schepen werden zwaarder bewapend en hun torpedo-uitrusting gehalveerd. Het kwam zelfs zover dat de S701, gebouwd in 1944, verschillende dubbele 20 mm kanonnen op het voordek, midscheeps en op het achterdek had, en bovendien over een actieradius van 700 mijl beschikte. Si tot 56 hadden een bemanning van 12 manschappen en officieren. Bij S7 tot S26 waren het er al 18. Vanaf 526 en de volgende series hadden de boten 24 zeelui aan boord. Bovendien waren er vreemde, buitgemaakte Schnellboten (Franse, Italiaanse, Griekse...) in dienst alsook kleinere voor transport op de hulpkruisers Komet, Kormoran en Michel. Deze zullen hier niet behandeld worden aangezien ze niet operationeel waren voor de Belgische kust.

## **SPERRBRECHER**

### **Ontwikkeling en functie van de Sperrbrecher in oorlogstijd**

Zoals de Duitse term reeds laat vermoeden gaat het hier om een vaartuig dat versperringen, in dit geval mijnenvelden, moest kunnen doorbreken en zo de achterkomende schepen een veilige doorgang verzekeren.

In een oorlog op zee was de zeemijn de grootste belemmering voor de veilige vaart van de konvooien tussen de havens. Het opruimen van een mijnenveld vroeg veel geduld en voorzichtigheid waardoor er kostbare tijd verloren ging. Al vanaf 1903 werd gedacht aan een vaartuig dat ingezet zou kunnen worden voor deze gevaarlijke en ondankbare taak. Het mocht een vaartuig zijn dat niet te belangrijk was, ietwat verouderd en liefst met redelijke afmetingen. Ook een machinekamer zo ver mogelijk achteraan was hierbij wenselijk.

In die periode dacht men nog niet aan speciaal voor deze functie gebouwde schepen, zoals mijnenvegers- en leggers. Het vaartuig dat men voor ogen had moest volgens de woorden van de Duitse vlootkommandant in 1912, een zelfmoordfunctie kunnen uitvoeren: "... zo moeten Sperrbrecher, zoals de eigenlijke zin van het woord reeds weergeeft, bij het tegenkomen van een mijnversperring zich opofferen om de hiernakomende belangrijkere vaartuigen een veilige doorgang te verlenen."

Het vaartuig dat als Sperrbrecher uitgerust ging worden kreeg op de boeg voorzieningen om een mijntreffer zo goed mogelijk te kunnen opvangen. Daarom ging de voorkeur uit naar schepen met de laadruimte voor de brug en de machinekamer achteraan. Om ze op hun normale diepgang te krijgen werd het ruim met zand geballast. Om het drijfvermogen van het schip te vergroten, werd er boven het zand vlottend materiaal gestapeld. In de beginfase ging het om gebundelde houten planken en houten tonnen.

Later in de oorlog stapelde men lege ijzeren petroleumvaten in de ruimen. Het geheel werd bij mekaar gehouden door zware cargonetten. Het losliggend zand op de bodem bracht natuurlijk heel wat nare problemen mee in zwaar weer. Door het constant rollen verschoof de lading van één zijde naar de andere en kon zo de stabiliteit van het schip in gevaar brengen en het zelfs laten kapseizen. Uit het onderzoek op één van de Sperrbrecherwrakken bleek dat de boeg gedeeltelijk met betonblokken en kasseistenen was gevuld. Hoewel volgens Duitse bronnen het gebruik van stenen afgeraden werd, werden ze soms toch verkozen boven het schuivende zand. Het nadeel van steenblokken was dat deze zich als projectielen gedroegen

bij een mijnontploffing en zo de schade nog vergrootten. De zandlading daarentegen had een eerder "dempende" functie.

De Duitse admiraliteit bepaalde dat voornamelijk handelsschepen met een leeftijd van minimum 15 jaar in aanmerking kwamen als Sperrbrecher. Dit was althans het principe dat werd gehandhaafd in Wereldoorlog I en het daaropvolgend Interbellum. Zo kreeg de Sperrbrecher drie belangrijke functies. De eerste was, zoals hierboven reeds vermeld, het doorbreken van een vijandelijk mijnenveld om de eigen vloot een veilige doorgang te verlenen. Later stond ze ook in om de bewegingsvrijheid van de vloot te kunnen waarborgen. Wanneer de uitgang van een haven geblokkeerd werd door een mijnenveld werden de Sperrbrecher erop afgestuurd om het veld te "klaren". Haar derde functie was naast defensief, ook officieel offensief.

De schepen werden uitgerust met een mijnenveeg- en mijnenlegapparatuur en konden zowel in de eigen als vijandelijke wateren ingezet worden. Tijdens Wereldoorlog I kende dit voornamelijk experimenteel vaartuig grote successen. Er waren er een vijfendertigtal uitgerust en hierbij gingen er negen in oorlogsomstandigheden verloren. Na 1918 zien we deze schepen verdwijnen en naar hun vroegere bezigheden terugkeren. De mijnenruimactiviteiten werden van toen afuitgevoerd door speciaal gebouwde Minensuchtschiffe.

Rond 1938 zien we de geleidelijke terugkeer van drie van deze merkwaardige categorie vaartuigen in de Oostzee. Naarmate de kans op een conflict groter werden, moesten meer en meer schepen door verschillende rederijen zoals Hapag Lloyd, Deutsche Hansa, Neptun Dampfschiffahrtsgesellschaft en Argo Reederei ter beschikking van de Kriegsmarine gesteld worden. Voor 1940 waren de Sperrbrecher gekenmerkt door een half-militaire status. Ze voeren onder de Reichsvlag en kregen kentekens als hulpvaartuigen voor de Kriegsmarine.

De bemanning bestond voor de helft uit burgers die als zeelui en officieren voordien in de handelsvaart hun brood verdienden, en soldaten. De soldaten hielden zich dan ook hoofdzakelijk met de bewapening, radio-telegrafie en signalisatie bezig. De kommandanten waren meestal oorlogsveteranen en hadden van een uitgebreide bijkomende opleiding genoten in de tweede helft van de dertiger jaren. De eerste machinist was meestal ook een reservist en een veteraan. Uit dit bonte gezelschap van burgers, veteranen en soldaten groeide een unieke broederschap.

De Sperrbrecher waren voor het merendeel Duitse handelsschepen. Later werden ze aangevuld door buitgemaakte Noorse, Nederlandse, Franse, Deense, Belgische en Poolse schepen. Ze kunnen in drie grote categorieën ingedeeld worden; Mobilmachungssperrbrecher of de grote vaartuigen, de Mittlere Sperrbrecher en de kleine. In ons relaas zullen de kleine Sperrbrecher Ausland aan bod komen.

Naast de functies die ze in de Eerste Wereldoorlog toegewezen kreeg, werd haar verantwoordelijkheid vergroot. De Sperrbrecher begeleidden nu ook handelsvaartuigen, kregen een vliegtuigobservatiedienst, werden ingezet bij de duikbootbestrijding en moesten bij gelegenheid zelfs als ijsbrekers functioneren. Ze vervulden aanvankelijk de bescheiden rol van controlevaartuigen op zoek naar smokkelwaar op handelsschepen die zich in de door Duitsland bezette wateren bevonden. Reeds op het einde van het eerste oorlogsjaar bleek dat de inzet van de Sperrbrecher in de handelsoorlog niet vlotte. Ze waren slechts met een minimum van zeelui bemand en konden zo een in beslag genomen schip niet voldoende voorzien van een prijsbemanning terwijl vluchtende schepen meestal niet meer ingehaald

konden worden door hun geringe snelheid. Hun bewapening bestond slechts uit enkele mitrailleurs.

Als gevolg daarvan werd hun vuurkracht uitgebreid. Dit gebeurde individueel zodat het moeilijk is om precies te zeggen welk schip welke stukken geschut had. Op de boeg en op het achterschip stond meestal een 10,5 cm, een 8,8 cm of een 7,5 cm kanon. Naast en achter de brug vinden we enkele stukken 20 mm luchtafweergeschut en op het achterschip materiaal om mijnen te ruimen. Sommigen konden een demagnetiserend veld opwekken en hadden voorzieningen om een vliegtuig aan boord te nemen. De zwaardere stukken van de bewapening waren dikwijls gemonteerd op de stompen van de verwijderde masten. Daardoor kregen deze schepen soms wel een bizar uitzicht. Naarmate de oorlog vorderde groeide ook de dreiging vanuit de lucht. Hiertegen werden de Sperrbrecher met Sperrballonnen en vlammenwerpers uitgerust en vanaf 1943 stonden er ook raketten opgesteld. Op 1 september 1940 verdwenen de burgers van de Sperrbrecher en werden vervangen door marinepersoneel.

Gedurende vijf jaar oorlog werden meer dan honderdtwintig Sperrbrecher in dienst gesteld. Ze waren verdeeld over zes Sperrbrecherflotieljes, namelijk de 1 ste te Cuxhaven, de 2de te Royan, de 3de te Aarhus, de 4de te Brugge, de 6de te Concarneau en de 8ste te Vlaardingen. De flotieljes werden geleid door Marinegruppenkommando Nord te Wilhelmshaven met Gen. Adm. Carls en Marinegruppenkommando West te Parijs met Gen. Adm. Saalwächter.



*De zware bewapening op de boeg en op het achterschip zijn te zien op Sperrbrecher 141, de voormalige Nederlandse kustvaarder Lies. (Verzameling T. Termote)*

## **VORPOSTENBOOTE**

### **Stoomtreilers**

**te**

**wapen**

**!**

In een de defensieve en offensieve oorlogvoering ter zee stonden niet alleen Schnell- en Raumboten in voor het leggen en ruimen van mijnen, het begeleiden van konvooien en het aanvallen van duikboten. Allerhande andere schepen werden hiervoor ook gebruikt. Naast kustvaarders in de Sperrbrecherflotielje ging het ook om vissersschepen, stoomtreilers, die als Vorpostenboot gingen dienen.

De bewaking van de bezette kustzones en het escorteren van konvooien van haven naar haven bleken een grote kopzorg voor veel kommandanten van deze kleine vloot. De geallieerden wisten maar al te goed welke schade ze konden toebrengen door deze belangrijke toevoerroutes te vizeren. De Vorpostenboote kregen het hard te verduren, vooral vanaf

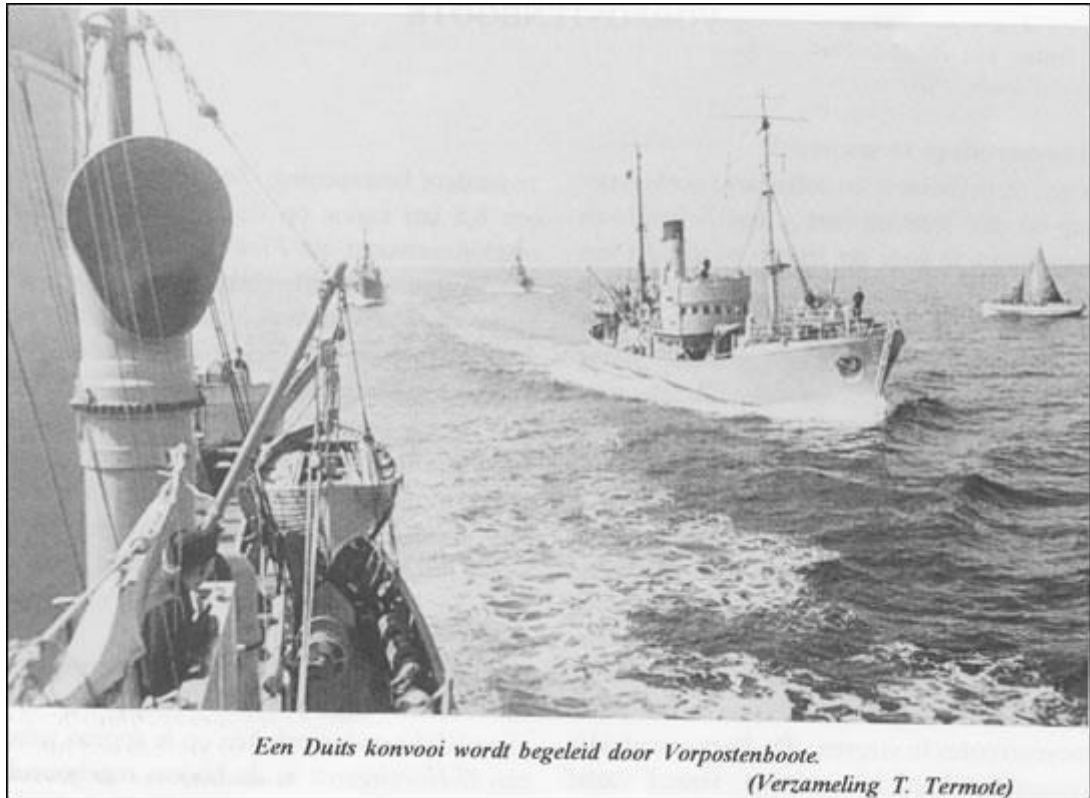
oktober 1940 toen de Amerikanen vliegtuigen begonnen te leverden aan de uitgeputte Royal Air Force.

Vorpostenboote waren vissersschepen die voorzien werden van een zware bewapening. De vroegere visruimen voor de brug, werden de woonruimtes en verblijven voor de bemanning. In de beginfase van de oorlog kreeg de boeg een 20 mm MG Flakkanon en op het hek was plaats voor zes dieptebommen. De brug werd voorzien van de nodige radio-apparatuur, signalisatie-instrumenten en schijnwerpers. Ze was ook langs de wanden beschermd tegen bomsplinters en de granaten van Britse snelboten. De patrijspoorten en deuren aan dek werden onderworpen aan de reglementering van verduistering tijdens de nacht. In de zomerperiode van 1940, bij de voorbereiding van de invasie van Engeland kregen deze schepen een zwaardere bewapening. Ze bestond eerst uit een 8,8 cm kanon op de boeg en meerdere machinegeweren als Flakbewapening op de brugvleugels. Tegen het begin van 1943 waren bijna alle Vorpostenboote voorzien van een 8,8 cm of 7,5 cm boegkanon, een 37 of 40 mm Flakkanon, een 20 mm VierlingsFlak, twee tot vier 20 mm enkelvoudige Flak-kanonnen alsook verscheidene 15 mm MG's. Alhoewel ze geen grote snelheden haalden waren ze berucht als ware drijvende forten en konden venijnige steken uitdelen aan niet voorbereide indringers.

Hiernaast maakte de mij nenvreegen legapparatuur deel uit van de primaire bewapening. Om vijandelijke onderzeeboten op te sporen werd een U-Horchgerezt in de bodem ingebouwd. Tot het eerste oorlogsjaar werden alle ombouw en reparatie opdrachten aan Duitse werven toevertrouwd zoals, de Oder-Werken te Stettin. In 1940 werden ze aangevuld door Deense werven in Frederikshavn en Aalborg en werven in de lage landen zoals Rotterdam, Vlissingen, Amsterdam en Antwerpen.

In het begin was een bemanning van 30 zeelui de norm. Na enkele maanden werden ze opgedreven tot 50 en meer volgens de grootte van de bewapening. Zoals bij de Britse kustvloot waren de meeste van deze mannen reservisten. Daarnaast werden ze aangevuld door vissers die zich hadden opgegeven als oorlogsvrijwilligers. Vele kapiteins verkozen om op hun eigen schip te blijven, maar nu in dienst van de Kriegsmarine. Met hun kennis van de lokale zee en bekwaamheid om een schip te kommanderen.

Bijna de helft van deze schepen ging verloren op zee. Na de oorlog werden de overblijvende schepen teruggegeven aan de eigenaars of als krijgsbuit onder de geallieerden verdeeld. Sommigen gingen naar de sloop, anderen zien we nu nog in de vaart in de verst mogelijke hoeken van de wereld.



klommen sommige hoog de militaire ladder op. Hier denken we aan Lt. z. S. d. Res. Lucht, van de 13de Vorpostenbootflotielje, die het tot Geleitinstrukteur in de Middellandse Zee en later Flotieljekommandant in Noorwegen had gebracht. Sommige kommandanten hadden nog in de Eerste Wereldoorlog bij de kleine oppervlaktevloot dienst gedaan. Als invallers werden rekruten voorzien, die een groot deel van hun leven op zee hadden gesleten of vrijwilligers die naar de zeedienst overstapten.

Hiernaast waren ook gespecialiseerde soldaten die een uitgebreide specialisatie in wapens hadden doorlopen. Door de grote verscheidenheid aan professioneel personeel bij de Vorpostenboote ging men er zelfs toe over om sommige schepen als trainingsvaartuigen voor jongere officieren gebruiken die in bij de U-boten wensten dienst te doen, alsook officieren van de Marine-artillerie die maar weinig van de zee hadden gezien.

---

### Het ingrijpen van hogere en lokale besturen in de kustvisserij: Een historische benadering

Robert

Boterberge

Kring voor Heemkunde Dr. Van Damme Eric Jameslaan 11

### **MAATREGELEN VAN DE HOGERE OVERHEID, IN HET BIJZONDER I.V.M. DE HARING- EN STRANDVISSERIJ**

De vaststelling dat de Vlaamse graaf Filips van de Elzas tussen 1163 en 1183 aan zes Vlaamse vissersplaatsen (Grevelingen, Mardijk, Duinkerke, Nieuwpoort, Damme en Biervliet) stadsrechten toekende, wijst erop dat de Vlaamse zeevisserij in de 2de helft van de 12de eeuw al een belangrijke plaats innam. Volgens de Keure van Nieuwpoort van 1163 werden toen de volgende vissoorten aan wal gebracht: haring, makreel, schelvis, pladijs, zalm, paling, kabeljauw en vetvis. Vooral de haring die in grote hoeveelheden gevangen werd, nam vers, gezouten, gerookt of geqaakt een belangrijk aandeel in de voeding van de middeleeuwse

mens. Ook in latere eeuwen benadrukten de kustplaatsen het belang van de haringvangst - "dat de harynghteelt es een van de principaelste occupatien" (Tekst uit de 16de eeuw).

### **Maatregelen i.v.m. de haringvisserij**

De meeste maatregelen van de overheid over de haringvangst betroffen vooral de kaakharing - kaakharing verkrijgt men door het wegnemen van de aan bederf onderhevige ingewanden onmiddellijk na de vangst behalve het maagaanhangsel. De vis bloedt uit en het vlees wordt blank. De fermenten van het achtergelaten maagaanhangsel (nl. stoffen die de gisting veroorzaken) maken het visvlees uiterst mals. Volgens de overlevering waren de vissers Jacob Kien uit Oostende en Gillis Beukels uit Biervliet op het einde van de 14de eeuw de uitvinders van het procedé. Feitelijk bootsten ze de Zuid-Scandinavische fabricatie na - vooral die van Schonen, gelegen op het zuidpunt van Noorwegen.



Kaakharing werd al vanaf het einde van de 13de eeuw in onze gewesten vanuit Schonen aangevoerd (fig. 1). Maar in de tweede helft van de 14de eeuw begonnen de Vlamingen een eigen kaakharingindustrie te ontwikkelen. Deze kaakharing was echter van mindere kwaliteit dan die uit Scandinavië en wat dat betreft vinden we de eerste maatregelen van overheidswege. Al vlug dook bedrog op in de handel van kaakharing. Sommige kooplieden mengden de minderwaardige Vlaamse kaakharing met de eersteklasproducten uit Schonen. Het misbruik nam dergelijke omvang dat hertog Filips de Stoute in 1396 ingreep. De fabricatie en de

handel in Vlaamse kaakharing werden verboden. Ondanks dit verbod verscheen niet alleen Vlaamse kaakharing op de markten maar bleef men ook de Vlaamse met de Schonense mengen. In 1420 kwam er als gevolg opnieuw een verbod Vlaamse haring te kaken maar door het fel protest van alle Vlaamse vissersplaatsen werd de kaakharing nijverheid weer vrijgegeven.

Een andere kwestie in het Vlaamse haringbedrijf betrof op zeker ogenblik het gebruikte zout. In 1448 stelde men de slechte kwaliteit van het zout vast... "vanden quade soute daer de visschers haren harinck ende visch mede zouten". Hier grepen de Vier Leden van Vlaanderen in (de Vier Leden waren de steden Brugge, Gent en Ieper samen met het Brugse Vrije). Zij stelden een ordonnantie op betreffende "harinck, zoudt ende ander zaecken" die dan door schepenen van het Brugse Vrije aan de vissers o.m. op de plaatsen Klemskerke en Blankenberge meegedeeld werd.

Maar ook op zee, tijdens het vissen, verliep niet alles zoals het hoorde. We wezen er al op hoe de kustplaatsen in de 16de eeuw - in 1535 - keizer Karel V informeerden over het belang van de haringvisserij als een "van de principaelste occupatien" maar ze informeerden hem toen



tegelijktijd op de vele ongeregelheden op zee... “dat in zee vele ongheregheltheden ghebueren by den visschers”. Volgens hun informatie beschadigden de vissers “d’een den anderen in huere netten, vleten ende repen, de selve kervende (= doorsnijden), afsnidende, inhalende ende onthaudende (= stelen)”.

De kustplaatsen vroegen de keizer om in te grijpen. De keizer vaardigde op hun vraag op 26 juli 1535 een reglement uit waarvan de voornaamste punten hierop neerkwamen:

- De schipper moest bij het uitzetten of het inhalen van de netten de andere vissers met seinvuren waarschuwen.
- Een visser die de netten van een ander had doorgesneden, moest die opzoeken en herstellen.

### Maatregelen i.v.m. de strandvisserij



Behalve de haring- en de kustvisserij werd over heel de kust ook de strandvisserij zeer druk beoefend. Men stelde op zeker ogenblik zulke grote misbruiken vast bij de strandvissers - ook kantvissers genoemd - dat het de kustvissers zelf waren die zich daarover bij het centrale gezag gingen beklagen. De talrijke klachten brachten hertog Filips de Stoute ertoe op 27 september 1393 in te grijpen. De hertog stelde vast dat veel personen sinds lange tijd tussen Sluis en Grevelingen de strandvisserij beoefenden en daarbij netten met zeer kleine mazen gebruikten, “warrelnetten” en “ebbezettters” (= stelnetten, fig. 2) genoemd. Ze vingden en vernietigden daarmee grote hoeveelheden kleine vis en dit tot groot nadeel van de kustvissers. Ten gevolge van de klachten en de vastgestelde misbruiken nam hertog Filips de Stoute in 1393 de volgende maatregelen:

- Het gebruik van “warrelnetten” is voortaan verboden.
- De mazen van de “ebbezettters” moeten dezelfde breedte hebben als de netten waarmee men op haring vist.

Ondanks deze en ook latere verordeningen bleven de strandvissers netten uitzetten met te kleine mazen en dit vooral sinds de troebele jaren onder Maximiliaan van Oostenrijk in de laatste decennia van de 15de eeuw. De overheid greep, na raadpleging van o.a. de steden Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge, in op 20 april 1510. Zij stelde vast dat de strandvissers “van ouden tyden” netten met mazen van minstens drie duim (= 49 mm) gebruikten. Maar heden ten dage durfden ze “te makene, doen maken ende breyden netten vele nauwere van maesschen dan men hier voirtyds gewoonlic es geweest te useren (= gebruiken)”. De overheid kon dit onmogelijk toelaten omdat ze daarmee de kleine vis en het broed vernietigden. Niemand had daar baat bij “midts zy dat wechwerpen als niet dienende”.

De centrale overheid gaf daarop aan de Raad van Vlaanderen (het hoogste gerechtshof voor het graafschap Vlaanderen) de opdracht de volgende ordonnantie uit te vaardigen:

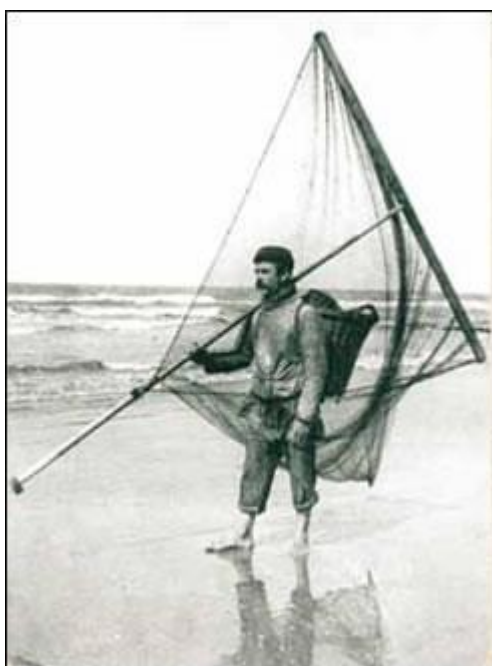
- Het is voortaan verboden oude netten te gebruiken “die nauwer ofte enger zyn dan zy behoren”.

Onmiddellijk moeten de netten met al te nauwe mazen vernietigd te worden en de nieuwe netten gebreid worden “van den wydde van vier duymen elcke massche ende niet nauwer”.

Elke overtreding wordt met 100 pond beboet en met de inbeslagname van de netten.

Ondanks deze ordonnantie van 1510 zag de overheid zich genoodzaakt herhaaldelijk de strand- of kantvissers aan de afspraken en de reglementen te herinneren.

Spitsvondigheid om wetten en reglementen te omzeilen is echter iets van alle tijden.



**Fig. 3** Het traditionele beeld van een strandvisser (Boterberge, 2010, verz. Cl. Van Ryssel).

Zo constateerden de autoriteiten dat meerdere kustbewoners hun netten wel met de gereguleerde mazen breidden maar dat die zo gemaakt waren “dat zoo wanneer die int water commen} de zelve van stonden aen inrempen ende toesluiten”. Deze netten waren zowel op zee, “lanx ten legen watere”, bij de paardenvissers als bij het kruwen in gebruik. De vissers roofden en vernietigden op deze wijze “den selven cleyne vissche ende gruwe (= broed)” want na het uitrapen van de grote soorten bleven “den cleyne visch, gru ende zaet ligghen voor de voghelen”. De Raad van Vlaanderen verbood op 5 mei 1531 deze bedrieglijke netten en voorzag bij overtreding zware sancties.

De gepubliceerde ordonnanties konden het misbruik helemaal niet beteugelen zodat keizer Karel enkele jaren later - in 1539 - radicaal ingreep: hij verbood “te schepe, te peerde nocte te voete met eenighe cheynetten te visschene, van wat wyde van maesschen dat zy wesen moghen”.

Ook dat verbod viel blijkbaar in sommige kustplaatsen in dovemansoren. Zo ging men zich op 15 mei 1545 vanuit Blankenberge bij de overheid in Brugge over de Wenduinaars beklagen die met al te nauwe mazen visten. Op andere plaatsen bleef men eveneens “van ghelycken doen” zodat een aangepaste regeling uitgewerkt en van kracht werd. Een ordonnantie van 1545 behield het verbod van op zee met “seynetten” te vissen maar dit gold niet voor de strandvisserij:

strandvissers konden netten met mazen van 5 duim (= 70 mm) gebruiken.

Niettemin achtte de overheid het nodig regelmatig via ordonnanties orde in de strandvisserij te scheppen waar continu grote hoeveelheden kleine vis en broed vernietigd werden. Gedurende de vele moeilijke oorlogsjaren waarbij onze gewesten rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken waren (de Honderdjarige oorlog van 1337 tot 1453 of de opstand van de Nederlanden tegen Spanje op het einde van de 16de eeuw), schonken de kustbewoners echter weinig of geen aandacht aan de reglementen. Dit ondanks het feit dat de overheid soms kordaat de fraude probeerde te beteugelen:

- In augustus 1668 kwam er van hogerhand controle om te “gaen visiteren tot Blanckenberghe, Oostende ende Nieuport de netten aldaer of deselve hebben haer behoorlicke maesschen”.
- In september 1751 liet de magistraat van het Brugse Vrije de verboden netten aanslaan.
- Een wet van 1752 verplichtte de strandvissers van netten te gebruiken met mazen van minstens 70 mm (men valt in herhaling cfr. de ordonnantie van 1545), behalve in de periode van 14 juni tot 31 augustus waarin mazen van 49 mm toegelaten waren.

Tegen deze laatste ordonnantie protesteerden de garnaalkruiers die betoogden dat de garnaalvisserij de visserij niet schaadde. Daarvoor verwezen ze naar de toename van het aantal schuiten in Blankenberge - van 32 schuiten in 1720 naar 61 schuiten in 1770 - en naar het herstel van de visserij in Heist: de visserij in Heist alsook in Wenduine verdween met de ongelukkige tijd omstreeks 1600 maar herpakte zich in de 18de eeuw in Heist, evenwel niet in Wenduine. Maar niet iedereen deelde deze mening nl. dat de strandvisserij de visserij niet schaadde, zodat sommige personen er zelfs voor pleitten de strandvissers radicaal de toegang tot het strand te verbieden!

De Oostenrijkse keizer Jozef II (de keizer-koster) die tussen 1780 en 1790 over onze gewesten regeerde en zich als verlicht despoot met de meest uiteenlopende zaken inliet, probeerde op zijn beurt orde op zaken te stellen in de visserij. Via een ordonnantie van 30 april 1785 werd het verboden langs de kust sleepnetten te gebruiken, hoe groot de mazen ook waren en de bestaande sleepnetten moesten ingeleverd worden. Slachtoffer daarvan was bvb. de Blankenbergenaar Philippe Van Sluys. Hij beklagde er zich over dat hij pas een garnalennet van 14 voet breed (3,84 m) had aangeschaft waarmee hij slechts “geslipt hadde ontrent 16 a 17 mael”. Ten gevolge van dit keizerlijk besluit waarbij sleepnetten verboden waren, dreigde de ellende alom voor de kantvissers. Na fel protest liet de overheid in Brussel, in een aanvullende nota opnieuw de garnalenvisserij toe, echter niet met sleepnetten maar met “des

ruches (= tenen korven) et des filets non trainants (= netten die niet slepen) qu'une seule personne a pied dirige dans l'eau sans aucune autre aide (= slechts bediend door één persoon)".

In tegenstelling met de voorbije eeuwen, vervielen de beperkingen en de richtlijnen in de 19de eeuw i.v.m. de gebruikte netten en de maaswijdte ervan zoals deze tekst van 1819 aantoonde: "Een ieder mag zich bedienen om in zee te visschen van netten, lynen en andere gereedschappen van zulke afmeeting en in zulk getal als hy geraedig vind". Bijgevolg is het niet te verwonderen dat vanaf ca. 1850 de achteruitgang van het visbestand in de kustwateren de visserijwereld verontrustte. Blankenbergse en Heistse vissers getuigden toen dat de vis zeldzamer werd en dat men vroeger op één dag meer vis ving dan nu op een week.



Het was de filantroop Pierre Bortier (fig. 4) die aan de alarmbel trok. Pierre Bortier, geboren in 1805 te Diksmuide, was een merkwaardig persoon. Hij was landbouwdeskundige en bouwde bvb. te Gistel een modelhoeve (de Britannia hoeve) naar Engels model. Deze hoeve bezat een voor die tijd (ca. 1860) verregaande automatisering op het bedrijf. Maar Bortier die een villa in De Panne bezat, kwam ook op voor de belangen van de vissers in De Panne en was bovendien een grote weldoener voor hen. Hij bouwde o.a. een school en een kapel voor de kleine vissersgemeenschap.

In een brochure van 1860 met de sprekende titel "Faut-il laisser détruire la pêche de Blankenberghe, Heyst et La Panne?" sprak Bortier de vrees uit dat

indien het zo verder ging, de kustvisserij tegen het einde van de eeuw niet meer zou bestaan! De voornaamste oorzaken volgens Bortier waren:

- Het ontbreken van elke reglementering betreffende de maaswijdte.
- Het gebruik van de boomkor die het kuit en het broed vernielde. De boomkor was een Britse vernieuwing van 1822 in de visserijtechniek: de boom hield het sleepnet horizontaal open.

Bortier veroordeelde de boomkor radicaal: "Ce filet trainant d'importation anglaise, ravage radicalement le frai (= het broed) que le poisson vient déposer sur nos côtes".

- Het gebruik van garnalennetten waarmee enorme hoeveelheden kleine tarbot, griet, tong, schol, rog en wijting vernield werden.

Pierre Bortier pleitte voor maatregelen en wees daarbij naar het Franse voorbeeld waar het gebruik van de boomkor 's winters tot op drie mijlen van de kust en 's zomers tot op twee mijlen verboden was. Ook was de maasbreedte er strikt vastgelegd om de vernieling van liet broed te voorkomen.

Als gevolg van zijn brochure werd door de overheid een commissie aan het werk gezet. Na drie vergaderingen kwam deze tot het besluit het vrijheidsprincipe voor de kustvisserij te behouden. Het verbieden van de boomkor en het vastleggen van een maaswijdte had weinig zin indien dat ook niet in Nederland en in Engeland gebeurde.

Het visbestand liep op basis van getuigenissen merkbaar achteruit zodat meerdere verzoekschriften om een reglementering naar de politieke gezagsdragers in Brussel vertrokken. Het resultaat was dat bij Ministerieel Besluit van 20 april 1865 een commissie werd samengesteld, bestaande uit 3 kamerleden en 2 senatoren, drie reders (o.a. ook Pierre Bortier), een lid van de Oostende Kamer van Koophandel en een paar ambtenaren. Deze commissie kreeg de opdracht de toestand van de visserij te onderzoeken en voorstellen te formuleren; na te gaan of een bepaald vistuig voor het visbestand schadelijk was en te onderzoeken of er geen gevaar bestond voor een overbevissing in de kustwateren. De commissie kwam in de loop van de periode 1865 tot 1866 23 keer samen waarbij meerdere tegenstrijdige opvattingen en verklaringen naar voor kwamen. Enerzijds formuleerde de commissie als oorzaken van de achteruitgang van het visbestand: het gebruik van de boomkor, de garnalenvisserij te paard op de Westkust, de al te kleine maaswijdte van de netten en het vernielen van de jonge vis. Anderzijds achtte de commissie het niet mogelijk om de boomkor te verbieden terwijl deze in Nederland en in Engeland in gebruik bleef en dat de vermindering van het visbestand niet aan het gebruik van de boomkor kon worden toegeschreven.

Ten slotte verminderde de omvang van het visbestand volgens sommige leden van de commissie terwijl het volgens anderen toenam! De commissie besloot dat reglementering of beheersmaatregelen voorlopig niet aan de orde waren. Het vrijheidsprincipe bleef gehandhaafd en de visserij kende “une complète liberté d’action” wat in de lijn lag van de liberale maatschappijvisie van de 19de eeuw.

### **INGREPEN OP LOKAAL VLAK, MEER BEPAALD DIE VAN DE PLAATSELIJKE VISSERSNERING**

In vroegere eeuwen was het niet enkel de hogere overheid die in het visserijbedrijf orde op zaken stelde of misschien beter “probeerde te stellen”. Op lokaal vlak waren het de plaatselijke vissersneringen die de vissers allerlei reglementen oplegden. Van de Blankenbergse vissersnering bestaan bvb. al van kort na 1300 aanwijzingen (fig. 5).

**Fig. 5** Vermoedelijk embleem van de Blankenbergse vissersnering op het plafond van de Sint-Antoniusbeuk. Zeven armen met weerhaken met daaronder twee kabeljauwen: de zeven armen symboliseren de zeven bestuursleden nl. “eenen deken ende ses sorgers” terwijl de kabeljauwen duidelijk naar de visserij verwijzen (Boterberge, 2010, verz. Cl. Van Rysse).



De werking en de organisatie van de plaatselijke visserij waren via een Keure gereguleerd waarbij het bestuur - deken en eed genoemd - een verregaande machtspositie innam. Zowel het vissen zelf als de visverkoop en -handel was aan strenge reglementen onderworpen, enkele voorbeelden:

- De bemanning engageerde zich voor een heel jaar op een schuit. Wie in de loop van het jaar van vaartuig durfde te veranderen, liep een zware boete op en ook de stuurman werd

gestraft.

- Het was strikt verboden op zon- en heiligidagen te vissen.

- Het bestuur van de vissersnering bepaalde het aantal netten dat door de bemanning mocht uitgezet worden, zoals de staakvleten. De staakvleet werd gebruikt voor de kabeljauwvangst en werd in 1780 één van de schoonste uitvindingen van de visschery" genoemd. De staakvleet bestond uit een 18-tal verticale netten van elk ongeveer 25 m lang. De staakvleet of staakwand die tot 1875 in gebruik bleef, vormde een soort gordijn met mazen waarin de kabeljauw met de kieuwdeksels bleef vaststeken. Het bestuur hield streng de hand aan het aantal uitgezette netten. Zo werden vijf Blankenbergse stuurlieden op 10 december 1702 beboet omdat zij meer netten uitgezet hadden dan door de vissersnering toegelaten. Het bestuur riep ook op 7 december 1712 Joannes Vande Pitte op het matje omdat hij twee netten meer had "gestaekt" dan toegelaten.
- Wanneer te veel vis van een zelfde soort gevangen werd, verplichtte het bestuur om andere netten te gebruiken en te "visschen op andere soorten van visch". Soms liet het bestuur de stuurlieden toe van enkel een deel van de gevangen vis te verkopen, indien deze bij het mijnen geen redelijke prijs haalde.

Deze en nog vele andere ingrepen bvb. in verband met de kwaliteit van de vis, bewijzen de impact en de rol van de vissersnering en zoals deken en eed het voorhielden, gebeurde dat allemaal "om het ghemeene best" d.w.z. tot welzijn van iedereen!

Sur les traces de Jacob Lemaire au cap Horn.



C'est un marin aux origines tournaisiennes qui a donné son nom au cap le plus austral du continent américain. Son destin fut toutefois tragique.

Le passage Lemaire figure toujours sur les cartes maritimes, quatre siècles après sa découverte.

S'il est un site parmi les plus connus du Chili, c'est bien le cap Horn. Et c'est à des Tournaisiens qu'il le doit : Jacob et Isaac Lemaire. C'est en effet ce dernier, protestant hainuyer émigré à Amsterdam où il a créé une petite compagnie maritime, qui a l'idée de chercher un nouveau passage pour rejoindre les Indes. Il y est d'ailleurs obligé, la toute-puissante Compagnie néerlandaise des

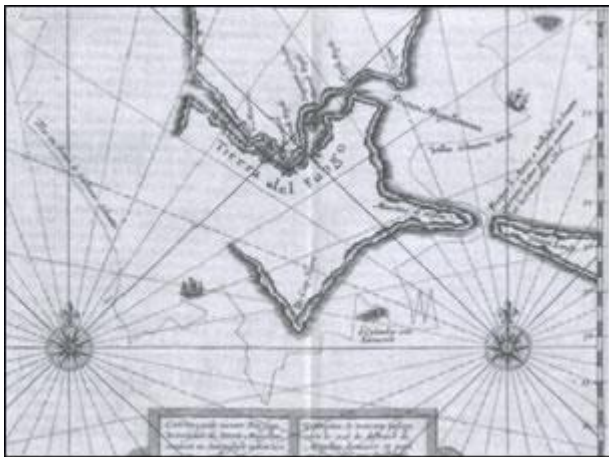
Indes orientales ayant obtenu, le 20 mars 1602, le monopole de navigation et de trafic commercial dans toutes les mers accessibles par la route du cap de Bonne Espérance à l'ouest et par le détroit de Magellan à l'est. Il y a donc lieu de trouver de nouvelles routes.

À force d'étudier les cartes ou les journaux de bord des capitaines, Isaac Lemaire est quasi sûr de pouvoir trouver une voie permettant de se rendre aux Indes sans passer par le détroit de Magellan.

Et c'est à son fils Jacob qu'il confie une mission exploratoire, mettant à sa disposition deux solides navires, l'Eendracht et le Hoorne, une vingtaine de canons, 87 matelots, ainsi qu'un marin d'expérience, Willem Cornelitz Schouten. Le tout est financé par quelques bourgeois de la ville de Hoorne, nombreux à se trouver sur le port de Texel, le 14 juin 1615, pour assister au départ de l'expédition.

Grâce au journal de bord conservé, on sait que les deux vaisseaux passèrent par l'île de Wight pour recruter un charpentier qu'ils ne trouvèrent pas, par le port de Plymouth, par les îles du Cap Vert, les côtes du Sierra Leone et Port Désiré, l'actuel Port Deseado, en Patagonie argentine. C'est là que, le 19 décembre 1615, l'un des deux navires, le Hoorne, aurait pris feu.

### En l'honneur de sa ville sponsor



Jacob Lemaire va toutefois décider de poursuivre sa route, rassemblant les deux équipages sur l'Eendracht. L'idée n'est peut-être pas la meilleure qu'il ait eue. Très vite se posent des problèmes de promiscuité, des doutes également. Heureusement, Isaac Lemaire avait vu juste. A cinq jours du détroit de Magellan, son fils va découvrir, plus au sud, un passage étroit, entre une île inconnue et une terre surplombée par de hautes montagnes.

Il va les nommer "Terre des États" et "Terre Maurice de Nassau". Plus loin, alors que la mer est déchaînée, il passe devant un cap impressionnant à qui il donnera le nom de Hoorne, en hommage à la ville de ses sponsors. Et le 12 février 1616, il pénètre enfin dans les mers du Sud. Il a donc trouvé "la" route, différente de celle de Magellan. La suite est moins joyeuse. L'équipage et Jacob Lemaire vont d'abord être victimes du scorbut. Plusieurs marins vont y laisser la vie. Ils vont ensuite découvrir des îles totalement inconnues, habitées par des populations belliqueuses, guerrières, que Lemaire va décrire avec beaucoup de précisions. Poursuivant sa route, plus au nord, l'Eendracht va rencontrer un autre navire hollandais, le Rotterdam, piloté par le capitaine Van Spielberghen. Et c'est ensemble qu'ils pénètrent, le 29 octobre 1616, dans le port de Batavia, objectif du voyage.

Le cap Horn, qui doit son nom à la ville de Hoorne, sponsor de l'expédition de Lemaire.

**Mis aux fers !**



L'accueil y est inimaginable. A peine ont-ils mis un pied à terre que Jacob Lemaire et ses officiers se voient convoqués par le nouveau gouverneur général, le très autoritaire Jan Coen. Ils pensent qu'ils vont être fêtés. Que du contraire. Entouré de tout son conseil, le précité va leur annoncer que, au nom de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, ils sont faits

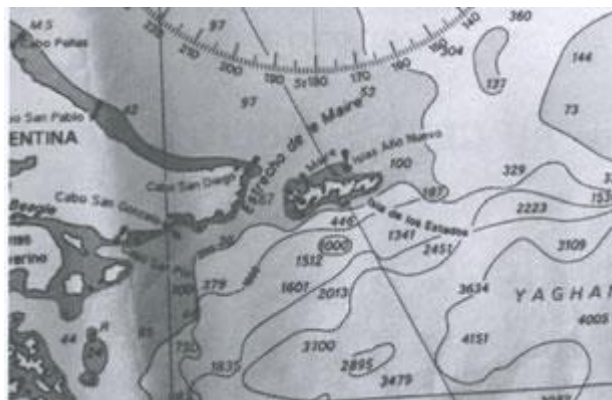
prisonniers pour avoir violé le monopole de la compagnie sur le détroit de Magellan. Lemaire a beau protester, expliquer qu'il a découvert un nouveau passage, qu'il n'a donc pas violé le monopole, rien n'y fait ! Il est même mis aux fers et embarqué, prisonnier, dès le 14 décembre, sur un bateau en partance vers les Pays-Bas.

Huit jours plus tard, le 22 décembre 1616, il est emporté par une mort subite et jeté à la mer. Et ce n'est que le 7 juillet 1616, alors que son navire, rebaptisé "Le Meridionale Eendracht", est de retour à Amsterdam qu'Isaac Lemaire va apprendre à la fois la mort de son fils, les circonstances de celle-ci et le passage qu'il a mis au jour.

Le 27 juillet suivant, meurtri, il se présente à l'Assemblée des États Généraux. Son apparition fait sensation. Dans un silence monacal, il annonce l'importante découverte géographique due à son fils, mais dénonce aussi la mort humiliante de celui-ci et la conduite scandaleuse du gouverneur Jan Coen.

#### **La vérité éclate.**

La gloire posthume de Jacob Lemaire grandit de jour en jour. Un peu trop d'ailleurs aux yeux de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, mise à mal et qui va contre-attaquer en s'abouchant la complicité de Schouten, le fameux adjoint de Lemaire. Contre monnaies sonnantes et trébuchantes, celui-ci a reçu pour mission, au travers de son témoignage, de réduire le rôle de Lemaire dans la découverte du fameux passage. Et il se prend au jeu, s'attribuant le leadership de l'expédition, faisant publier ses Mémoires. Il faut attendre le mois de novembre 1619 pour que l'imposture soit dénoncée par un autre grand capitaine, l'amiral Van Spielberghen, qui avait croisé Jacob Lemaire dans les mers du Sud.

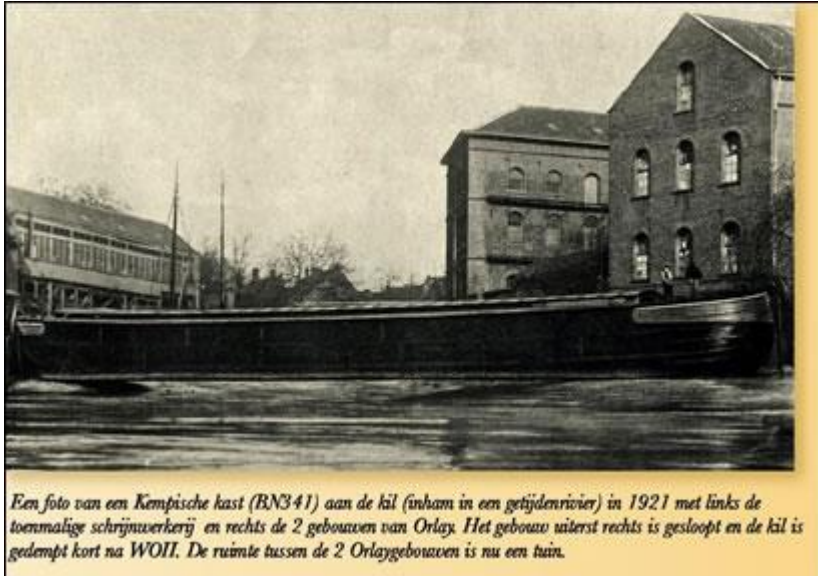


La Compagnie est finalement condamnée à restituer l'Eendracht, sa cargaison et ses papiers, ainsi qu'à payer les frais et les intérêts depuis le jour de la confiscation du bateau. Une fameuse somme ! Isaac Lemaire meurt, apaisé, cinq ans plus tard, le 20 septembre 1624. Il a consacré ses derniers jours à imprimer et à diffuser en français, en latin et en néerlandais, le

véritable journal de bord de son fils, offrant ainsi à l'Histoire une nouvelle aventure aux racines bien belges. Quant au passage, il porte toujours, quatre siècles plus tard, le nom de Jacob Lemaire sur toutes les cartes maritimes.



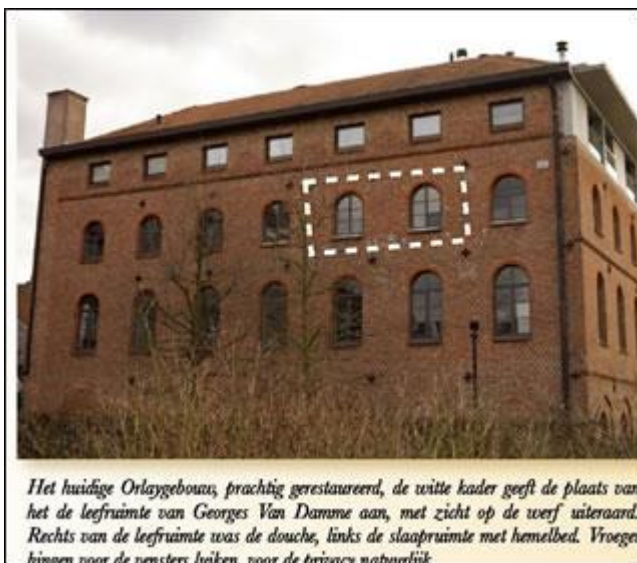
## Het Orlaygebouw



*Een foto van een Kempische kast (BN341) aan de kiel (inham in een getijdenrivier) in 1921 met links de toenmalige schrijnwerkerij en rechts de 2 gebouwen van Orlay. Het gebouw uiterst rechts is gesloopt en de kiel is gedempt kort na WOII. De ruimte tussen de 2 Orlaygebouwen is nu een tuin.*

Op 14 januari hielden we onze nieuwjaarsvergadering op een wel heel bijzondere plek. Het voormalig appartement van grote Boelbaas na WOII, Georges Van Damme, werd ons ter beschikking gesteld door de huidige eigenaar van het Orlaygebouw. Het doet nu dienst als vergaderzaaltje en is

prachtig gerestaureerd in zijn oorspronkelijke staat. Bijzonder is de prachtige houten lambrisering van massief kerselaar, gerealiseerd door de voormalige schrijnwerkerij meubelmakerij van Boelwerf. Georges Van Damme nam er zijn intrek na de oorlog, nadat hij zijn schoonvader Frans Boel, die stierf in 1943, opvolgde als directeur van Boelwerf. Georges Van Damme woonde in Eeklo. Gezien de verre afstand overnachtte hij vaak op de werf in zijn eigen appartement in het Orlaygebouw met een douche en, naar verluidt, een hemelbed. Met de realisatie van het nieuwe administratieve gebouw in 1969, het huidige AC De Zaat, verhuisde ook Georges Van Damme naar een nagelnieuw dakappartement waar nu de raadzaal van de gemeente Temse is Niklaas Orlay



*Het huidige Orlaygebouw, prachtig gerestaureerd, de witte kader geeft de plaats van het leefruimte van Georges Van Damme aan, met zicht op de werf uiteraard. Rechts van de leefruimte was de douche, links de slaapruijme met hemelbed. Vroeger binnen voor de vensters haiken voor de privacy natuurlijk.*

Het Orlaygebouw is een restant van de textielfabriek Ed. Orlay & zonen, opgericht in 1858 door Eduard Orlay. Zijn zoon Niklaas Orlay (1845 - 1927) leidde de fabriek in het 'Daens'- tijdperk. Deze industrieel was een sociaal voelend textielpatroon en deed heel wat voor de volksoontwikkeling. Zijn onderneming bood faciliteiten aan haar werknemers die toentertijd uitzonderlijk waren: een zondagschool (waar men kon leren rekenen, lezen en schrijven), een bibliotheek en zelfs een eigen

ziekenfonds. Niklaas was ook medestichter van turnkring Rust Roest, gesticht in 1887. De textielfabriek was eerst een katoenspinnerij en later een jute- en vlasspinnerij aangedreven door stoommachines. De nog bestaande gewelfde kelders deden dienst als waterreservoirs om stoom op te wekken en konden worden gevuld met Scheldewater via een sas. Later heeft

ook nog de brandweer van Temse deze waterreservoirs gebruikt. In een recenter verleden is men zelfs nog van plan geweest hier een Italiaans restaurant in te richten. Orlay had ook een fabriek op Cauwerburg, ongeveer 3 kilometer verder (waar nu Belgomine is). De eerste telefoonlijn in Temse werd in 1885 in gebruik genomen tussen de Orlaygebouwen op de markt en in Cauwerburg.. De fabriek aan de markt bleef actief tot kort na WO 1.

### **Orlay en Boelwerf**

Net voor WOII werd de fabriek aan de markt opgekocht door de Boelwerf. Deze fabriek bestond uit 2 gebouwen waar er nu nog één van bewaard is gebleven. Het tweede werd gesloopt door Boelwerf kort na WOII. Er staat wel nog een stuk muur die nu dienst doet als scheiding met het perceel ernaast. In het gebouw waren er naast het kantoor van Georges Van Damme ook de burelen van de superviseurs of de toezichters. Dit waren controleurs/toezichters van de zogenaamde classificatiemaatschappijen zoals Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyds register of shipping e.a. Zij leverden certificaten af die de schepen zeewaardig verklaarden. Ook toezichters van de opdrachtgevers, rederijen uit binnen- en buitenland, hadden er tijdelijk een bureau. Ze logeerden vaak in het hotel Belle-View aan de Wilfordkaai, dat helaas vorig jaar gesloopt is. In het Orlaygebouw was ook een tijdje het plannenarchief gevestigd van Boelwerf. Voor jonge nieuwe scheepsbouwers werden er cursussen planlezen georganiseerd. 'De meesten onder hen kenden dit niet' vertelt tekenaar Gaston Derkinderen. 'Zonder planlezen kon men niets beginnen in de ateliers dus werd ik gevraagd regelmatig sessies van een uur tot 1,5 uur planlezen in het Orlaygebouw te geven'. In het Orlaygebouw was ook de loondienst gevestigd. Deze had als taak de lonen van de werknemers te berekenen. Jean De Block herinnert zich nog de Hollerythtelmachines: 'Het was formidabel om die handige snelle vingers van de secretaresses over de toetsen te zien gaan, dat waren de computers van die tijd'.

In 1969 verhuisde alle administratie en archief naar het nieuwe administratief gebouw en werd het Orlaygebouw gebruikt door verenigingen op de Boelwerf. Zo had de tafeltennisclub van Boelwerf er haar lokalen. Er was zelfs tijdelijk een schietstand van de schietclub van de Boelwerf met de toepasselijke niet mis te verstane naam 'De Zaatschieters', opgericht door werknemers Alex Suanet en Roland Smolders. Deze club bestaat nog altijd en is nu gevestigd in het gemeentelijk sportcomplex Fernand Schuerman in Temse.

In 1991 werd het gebouw door Boelwerf verkocht. Het werd inmiddels prachtig gerenoveerd met respect voor het verleden en omgevormd tot kantoorruimten en een ruime woonst. Hoe oude gebouwen met geschiedenis nog een lange en veelbelovende toekomst tegemoet kunnen gaan.

Lieven Muësen, met dank aan de huidige eigenaars

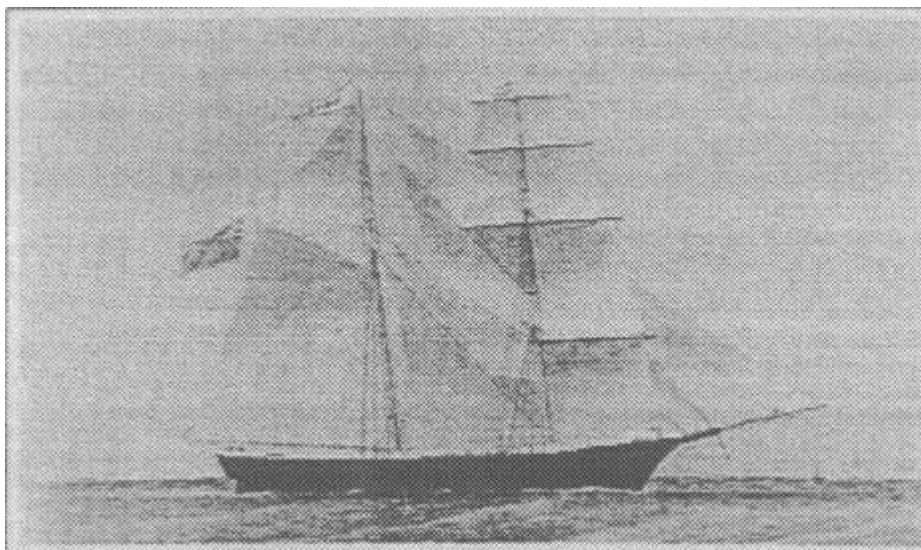
---

Het Raadsel van de "Marie-Celeste"  
door Walter Raes

**Tussen fictie en criminaliteit ???.**

Het verhaal over het op volle zee een totaal verlaten en stuurloos schip aan te treffen, intrigeert iedereen. Velen onder U kennen zeker zulke gebeurtenis over de Amerikaanse brik "MARIE-CELESTE", dewelke op donderdag, 5 december 1872 werd ontdekt door de Britse bark (of brigantijn), "DEI GRATIA" onder kapitein Boyce op 400 zeemijlen ten westen van Gibraltar. Toevallig las ik onlangs "de ware toedracht ?? op basis van ooggetuigeverslagen en overleveringen van de "enige overlevende" van dit mysterie. Interessant vind ik de omstandigheden en de wijze waarop deze vier verschillende versies werden geschapen en de variëteit van de elkaar vaak tegensprekende en /of totaal andere gegevens van elk relaas. Ik wil ze U niet onthouden.

### VOOREERST ENKELE ALGEMENE ELEMENTEN

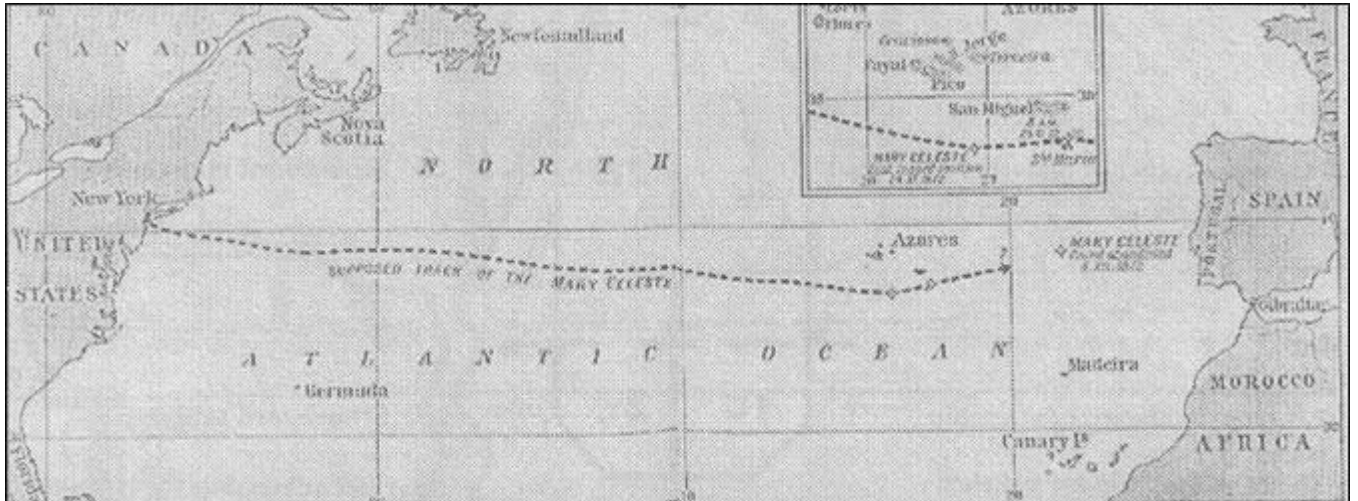


De ongeveer vijftig jarige kapitein-redermedeigenaar, Ben Griggs, van de brik "MARIE-CELESTE", verlaat in september 1872 de kade van East River te New York met bestemming Genua met een lading kisten en

balen. Als passagiers reizen zijn vrouw en het zevenjarig dochtertje Lucy mee.

### MEDEDELINGEN VAN OFFICIËLE INSTANTIES:

Van de Amerikaanse consul in Gibraltar aan de reder op 2 januari 1873: "Amerikaanse brik "MARIE-CELESTE" uit New York door Britse bark "DEI GRATIA" in deze haven (Gibraltar) binnengebracht. "MARIE-CELESTE" de 5de december 1872 in volle zee in verlaten toestand gevonden. Brik in onbeschadigde toestand, maar door het admiraliteitsgerecht (Engels), als onbeheerd goed in beslag genomen. Omtrent lot der bemanning niets bekend. Van het Engelse admiraliteitsgerecht te Gibraltar "20 januari 1873: de hoofdreder van de brik "MARIE-CELESTE" is uit New York aangekomen, om de brik bij de Admiralty court op te eisen. Van de vermiste bemanning generlei bericht. Chronometer en scheepspapieren bevonden zich niet aan boord. 12 Februari 1873: de brik "MARIE-CELESTE" werd aan de eigenaar teruggegeven. 15 Februari 1873: de brik "MARIE-CELESTE" is uitgeklaard naar Genua onder bevel van kapitein Hutchins, die door de reder uit New York werd ontboden. De bezittingen van de vermiste stuurman, Bilson, werden toegezonden aan mevrouw Bilson in New York. Familieleden van de vermiste bemanning hebben zich niet gemeld. DE ONTMOETING EN HET VERSLAG DOOR DE "DEI GRATIA".



Op 5 december 1872, bij mooi weer en lichte bries, praait de "DEI GRATIA" de "MARIE-CELESTE", waarvan werd waargenomen dat zij uitermate slordig zeilt en er zich geen mens aan dek vertoont, ook geen roerganger. Hierop besluit kapitein Boyce een boot te vieren en zelf, samen met zijn stuurman Adams en twee matrozen aan boord van de brik een onderzoek in te stellen. Op het dek en in het schip bevindt zich geen mens. Touwwerk en tuigage zijn in orde, de was hangt te drogen, persoonlijke eigendommen bevinden zich nog in alle zeemanskisten, zowel in het logies als achteruit staat een goede maaltijd half aangebroken op de ontbijttafel. In de kajuit werd gedekt voor vier personen (kapitein, vrouw, kind, stuurman ??). Naast een handnaaimachine ligt een begonnen kinderschortje en in de stuurmanshut een halfafgewerkte cijfertelling. Blijkbaar is iedereen plots opgestaan en weggegaan, maar waar naartoe ?? Het scheepsjournaal eindigend op 2 december 1872 wordt gevonden in de stuurmanshut met als laatste melding: "lichte Zuidenwind". De chronometer en overige scheepsdocumenten ontbreken. De scheepskas een aanzienlijke inhoud, kostbare vrouwensieraden en horloges zijn dan weer wel aanwezig!!! De reddingsboot staat stevig vastgesjord op het luik. (volgens een andere versie was er één van de twee boten verdwenen ! !). Drinkwater en proviand bevinden zich in voldoende hoeveelheid aan boord, de lading is intact. Van gevechten, oproer of mouterij is zeker geen sprake. Kapitein Boyce en zijn bemanning bergen het schip, brengen het naar Gibraltar en dienen een eis van bergingsloon in. Na weken onderzoek, opstellen processen-verbaal, inspecties door deskundigen, hoorzittingen, raadpleging van specialisten, maritiem en politieel speurwerk, werd aan de rederij van de "DEI GRATIA" het bergloon toegekend. Opgemerkt dient te worden dat sommigen de mogelijkheid opperen dat de "DEI GRATIA" zelf verantwoordelijk zou zijn geweest voor het verdwijnen van bemanning en passagiers van de "MARIE-CELESTE" ! !. Hiermede is het verhaal van deze berging ten einde, totdat in 1885 de "MARIE-CELESTE" weer in het (straf) rechtelijke nieuws kwam. In mei 1885 was het schip met een "avontuurlijke bemanning" en geladen met vaten melasse op de terugreis uit West-India bij Cienfuegos (Cuba) door de bemanning (met opzet ??) op een rif gezet om wederrechtelijke voordelen te bekomen !! (na onderzoek bevatten de vaten enkel water in plaats van melasse). Dit proces gaf aanleiding om de vorige geschiedenis(sen) van de "MARIE-CELESTE" weer op te rakelen en geeft een aanknopingspunt om het eerste van de vier hiernavolgende verslagen op basis van een ooggetuigeverslag van een "enige overlevende" te beginnen.

## EERSTE VERSIE.

Verklaringen in 1885 afgelegd door de arts Mr. Jepson die om gezondheidsredenen besluit een zeereis te doen en die inscheept op de "MARIE-CELESTE" in september 1872. Hij bezit een (magische ?) steen in de vorm van een menselijk oor, hem uit dankbaarheid wegens genezing geschonken door een negerin. Een ander passagier is de kleurling Septimus Garing uit New Orléans. In totaal bevinden er zich dus vier passagiers aan boord (kapiteinsvrouw, en kind) meegerekend. In vervanging van twee gedroste bemanningsleden monstert de kapitein twee zwarten aan. Terloops laat Jepson zijn steen aan Garing zien, waarop een der zwarten heftig reageert. Enkele dagen hierna verdwijnen vrouw en kind van de kapitein. Deze zweert de schuldige te zullen vinden, de nacht daarop vindt men hem echter met doorgeschoten hoofd (moord of zelfmoord uit wanhoop ??). Tot grote verbazing van de stuurman komt de kust van Afrika in zicht in plaats van die van Spanje. Er is blijkbaar met de zeevaartkundige instrumenten geknoeid!. In de nacht wordt het schip overvallen door wilden in kano's die alle blanken over de kling jagen behalve Jepson! Garing legt Jepson de toedracht uit: wie de stam de steen terugbrengt zal op de koningstroon zetelen (waarop Garing's voorouders hebben gezeten). Met medehulp der twee zwarte bemanningsleden en de stam werd dit plan uitgevoerd. Jepson overleeft ingevolge bescherming door de steen. Later helpt Garing de arts te ontsnappen zodat hijzelf in bezit van de steen de troon kan claimen. Na het uitmoorden der bemanning laat men de brik afdrijven, waarna zij door de "DEI GRATIA" wordt opgepikt. Behoudens het fantastische en illusionaire van dit verhaal bevestigen twee zeevaartkundige vaststellingen

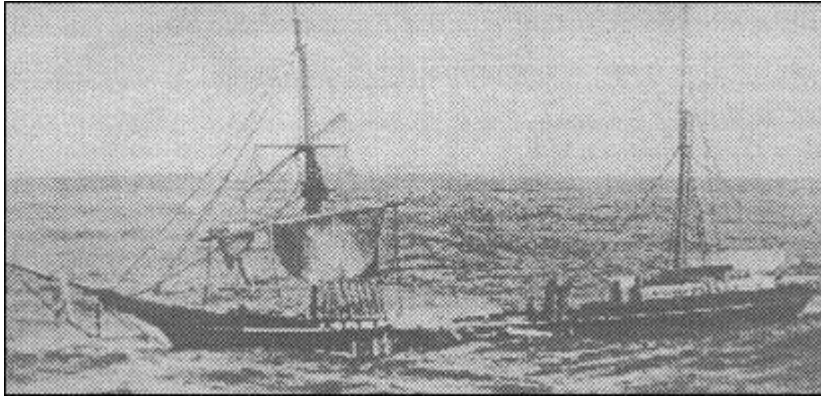
de onwaarschijnlijkheid ervan. Zelfs met behulp van een oude Jacobsstaf had de stuurman de geografische breedte afwijking van meer dan tien graden zeer vroeg ontdekt en het schip kon zeker niet tegen de krachtige Canarische stroom in drijven (zonder te worden genavigeerd) naar haar vindplaats. Bovendien staat dit bloederig verhaal haaks op de officiële vaststelling waarin nergens een spoor van geweld werd waargenomen.

TWEEDE

VERSIE.

Omstreeks dezelfde tijd (1885) door de (ex) bootsman van de "MARIE-CELESTE" op zijn sterfbed (waar men niet liegt!) afgelegde verklaring: Het dochtertje van de kapitein is de "oogappel" van de ganse bemanning omwille van haar liefalligheid. Daar zij zo graag naar de vissen kijkt, maakt de bootsman met toelating van de kapitein, voor de voormast een houten platform dat dienst doet als een soort "commandobrug" voor de kleine. Ongelukkiger wijze steekt deze aan weerszijden wat overboord. Bij windstilte zwemt de kapitein graag een rondje om liet schip, ook vandaag. Vanop "haar" brug bemerkt de kleine plots een haai achter haar vader, zij roept in paniek en alle bemanningsleden alsook haar moeder haasten zich op de "commandobrug" naar dezelfde kant. Doordat de "speelgoed-commandobrug" liet gewicht dezer mensen niet kan dragen, begeeft zij het en kiepert het ganse gezelschap in zee. Die niet kunnen zwemmen, verdrinken en de overigen zien bij plots opkomende wind de "MARIE-CELESTE" verdwijnen, waarna ook zij van uitputting omkomen, behalve de bootsman uiteraard, die later door een schip wordt opgepikt om later deze story te kunnen vertellen natuurlijk!. Men kan zich de vraag stellen of in die tijd alle scheepskapiteins der zeilschepen bij windstilte een rondje gingen zwemmen met de scheepspapieren en de chronometer in hun zwembroek, waarbij men ook deze versie naar de wereld van de fantasie kan toewijzen!.

**DERDE VERSIE.**



De volgende "enige overlevende" is de grijze zeeman met avontuurlijke background (sponzendulker, smokkelaar ? ) van Griekse afkomst Detrius Speziotis, dewelke op de "MARIE-CELESTE" monstert. Enkele dagen

voor Gibraltar praait een zeilschip onder Engelse vlag de "MARIE-CELESTE" en verzoekt om water en proviand. Bevestigend vraag kapitein Briggs om een boot te zenden. Nauwelijks ligt deze lanszij de "MARIE-CELESTE" of verborgen gewapende bemanningsleden van het zeilschip enteren de brik en dwingen elkeen over te stappen op het grote zeilschip, hierbij moet Briggs de chronometer en scheepspapieren meenemen. De "MARIE-CELESTE" blijft alleen en verlaten achter. Aan boord van liet zeilschip wordt de Engelse vlag gestreken. De bemanning van de brik deze stelt vast dat het vreemde schip geen naam voert en dat liet een slavenhaler is !. De vreemde kapitein legt uit dat een deel van zijn bemanning aan de koorts (lees tyfus) gestorven is en dat de bemanning van de brik deze moet aanvullen. De koorts woedt hevig verder en het ganse gezin Briggs sterft. Na enige tijd zijn van elk der beide schepen slechts zeven bemanningsleden over, waaronder de stuurman van de "MARIE-CELESTE". Deze besluit, samen met zijn oorspronkelijke bemanningsleden het gezag over het schip over te nemen. In de nacht waarin alle opvarende omkomen, behalve Detrius, dewelke op het anker van het stoomschip is kunnen springen en alzo overleeft. De leemte van dit verhaal is het feit dat de stoomboot geen melding zou gemaakt hebben van de aanvaring, temeer daar zij een overlevende getuige van de ramp aan boord heeft. Waarom heeft de Griek deze gebeurtenis zolang verzwegen ?.

#### **VIERDE VERSIE.**

Meer dan vijftig jaar na het gebeuren ontdekt een Engelsman een der oorspronkelijke opvarende van de "MARIE-CELESTE", ziehier de getuigenis: De kapitein van de brik staat slecht aangeschreven en kan bijna geen bemanning krijgen. Daarom leent hij van een kennis van hem, de kapitein van de "DEI GRATIA" drie matrozen, dewelke hij op de Azoren zal teruggeven. daar dan het moeilijkste gedeelte van de overtocht voorbij is. Behalve de vrouw van de kapitein die steeds ruzie heeft met de dronken stuurman zijn er nog drie zeelui aan boord en de boerenarbeider Wenholdt. De vrouw van de kapitein speelt piano. Tijdens een roller van het schip komt de piano los. De stuurman schoort ze opnieuw goed vast. Tijdens een storm komt de piano echter opnieuw los en verplettert de kapiteinsvrouw. Deze krijgt een zeemansgraf en de kapitein begint zwaar te drinken. In een vlaag van wanzin uit verdriet springt hij overboord. Uit angst om door de bemanning van moord op de kapitein te worden beschuldigd, voert de stuurman de ganse bemanning constant dronken. Tijdens een drankorgie valt Wenholdt overboord. Aangekomen op de Azoren is de "DEI GRATIA" reeds afgevaren. De stuurman deserteert met twee man om onderzoek der vorige gebeurtenissen te ontlopen. Aan boord van de "MARIE-CELESTE" blijven alleen nog de kok en drie

bemanningsleden van de "DEI GRATIA" over. Enkele dagen later ontmoet men dit schip op weg naar Gibraltar. De kapitein neemt de opvarenden (waaronder zijn eigen geleende bemanningsleden) van de "MARIE-CELESTE" op aan boord van zijn schip en stippelt met allen het scenario uit van het verlaten schip en de berging, waarna incassering elkeen met zijn deel figuurlijk in de mist oplost. Slechts toevallig komt deze gang van zaken als oplossing voor het mysterie van de "MARIECELESTI" aan liet licht. De zwakke plek in dit alcoholistisch verhaal, behoudens de talloze ongevallen, zelfmoorden en verdwijningen, is het feit dat de brik zee koos vanuit de Azoren zonder kapitein of stuurman en dat zij "toevallig" de "DEI GRATIA" ontmoet "in de omgeving van Gibraltar", daar waar uit het verslag van de "DIE GRATIA" blijkt dat dit op 400zeemijlen van deze haven is, wat men moeilijk "in de omgeving" kan noemen.

### **EEN FEIT.**

De zoon van de kapitein Briggs, dewelke bankier is geworden, geeft later veel geld uit om het lot van zijn ouders te achterhalen, wat hem niet lukt.

### **OVERWEGINGEN.**

In de tijd na het gebeuren houdt de verdwijning van de bemanning de mensen erg bezig. De pers speelt daar handig op in en spreidt ten eigen bate een waaier van mogelijke verhalen uit. Mogelijk zijn bovenstaande "getuigenissen" ontsproten op de redacties van verschillende kranten van die tijd. Tengevolge van dit dankbare en bijna onuitputtelijke onderwerp, voert men ingevolge bikkelharte concurrentie en om betere verkoopscijfers te behalen, allerlei ex bemanningsleden en andere ooggetuigen ten tonele met inhoudelijk het ene verhaal al fantaserend dan de andere. Dit is trouwens nu nog zo. De derde versie lijkt volgens sommigen de meest mogelijke, waar tengevolge van de haastige ontruiming van het schip met achterlating van geld, juwelen, horloges en persoonlijke bezittingen, men toch de chronometer en scheepspapieren onder dwang meeneemt. Intrigerend is de vraag of er een of twee reddingsloepen aan boord van zulke kleine brik waren. Misschien slechts een plus een jol. In ieder geval was er volgens sommigen een boot verdwenen wat dan weer een nieuw raadsel schept in verband met het verlaten van het schip. Of betreft het hier weer een der "wilde verhalen" uitgedokterd door een fantasierlijk journalist ?? Alleszins waren er slechts een tiental zeelui aan boord van dit type schip. Andere wijzen in liet vierde verhaal naar de relatie tussen beide gezagvoerders zij waren bekende en wisselden personeel uit. Dezen besluiten hieruit dat een plan tussen beiden werd uit-gewerkt om het bergingsgeld op te strijken. Zij verwijzen hierbij naar het feit dat gezagvoerders in die tijd soms mede-eigenaar van hun schip waren waardoor een "samenwerking" tussen beiden om de overige eigenaar(s) te benadelen ten eigen bate, niet onmogelijk was. Anderzijds moet men toch bedenken dat de "hoofdeigenaar" van de "MARIE-CELESTE" het schip vanuit USA komt ophalen mits betaling der kosten (waaronder ook bergloon). Het schip, de lading waren intact alsook een grote som geld der scheepskas, juwelen en andere waardevolle voorwerpen. Blijft dan toch de vraag indien er een "combine" bestond, zou men dan deze juwelen, dit geld enz. achterlaten ?? Neen, men had dit evengoed kunnen meenemen ! ! . Zou men (volgens sommige versies) passagiers meenemen (lastige getuigen) ! ! ), indien er een "combine" bestond ?? Neen, er waren misschien wel passagiers, maar het bestaan van misdadig opzet betreffende bergloon

staat helemaal niet vast. Feit blijft dat de kapitein met zijn familie, de bemanning en eventuele passagiers (alhoewel men initieel enkel van vracht spreekt), totaal verdwijnen en nooit nergens meer opduiken, met achterlating van alle bezittingen, juwelen en een grote som geld. Zij hebben dus ook nooit van hun (in hoeveel parten verdeelde ?) bergingspremie kunnen genieten ! ! . Hierom is deze stelling ook larie. Ik sluit persoonlijke aan diegenen die menen dat het derde verhaal het meest waarschijnlijke is en wel om reden dat slavenhalers in die tijd bestonden, dat bemanningen werden gedecimeerd door typhus, dat mensen gewapenderhand gedwongen werden deze open plaatsen op te vullen, dat stoomschepen dikwijls zeilschepen overvoeren, soms zonder het zelf te weten, maar in dit geval was er een getuige der aanvaring die lang over het voorval heeft gezwegen, maar tegen welke prijs? (of voor welke vergoeding ?) Verhaal één en twee kan men sowieso tot de wereld der (journalistieke) verbeelding toewijzen, verhaal vier heb ik naar mijn mening voldoende ontkracht.

### **EINDBEMERKINGEN.**

Of de "MARIE-CELESTE" en haar bemanning nu het slachtoffer was van zuiver pech, onverklaarbaar ongeval of natuurverschijnsel, mensenroof, zeeroverij, een misdadige constructie met of zonder medeweten van de hoofdrolspelers blijft onopgelost, maar feit is dat deze materie toen vooraanstaande vorsers bleef bezighouden zoals onder andere Conan Doyle, de geestelijke vader van Sherlock Holmes. Hij schreef de novelle "J. Habakuk Jezphson's Statement", het welk een verwijzing betreft naar de gebeurtenissen rond de "MARIE-CELESTE", zonder dat echter de naam van dit schip in zijn werk werd vermeld. Wanneer zo iemand zich ermee heeft beziggehouden, dan wil dat wel wat zeggen !!.

Geraadpleegd: Fred Schmidt: "Alle Hens aan Dek" het Spectrum 1959. Anno Teenstra: "Het Nieuwe Scheepvaartboek" L.J Veens Uitgeverij. Amsterdam omstreeks 1955.

---

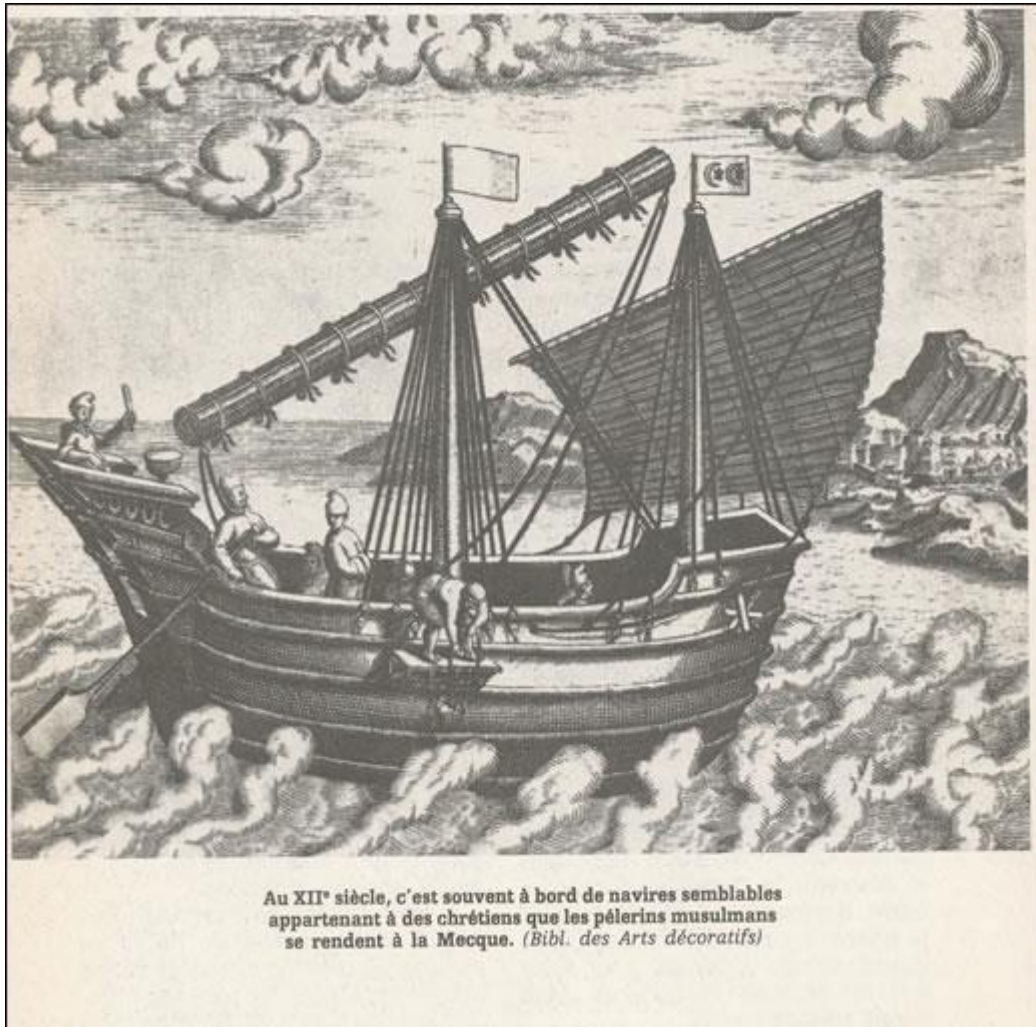
## **Quand la marine chrétienne transportait les pèlerins de l'Islam (I)**

PAR AMAR HAMDANI

Les légendes, en matière historique, sont extraordinairement tenaces. Que de faits présentés comme des " vérités indiscutables" ne sont en réalité que fables et produits de l'imagination d'historiens délirants ! Ainsi l'on a coutume de dépeindre les relations entre l'Islam et la chrétienté d l'époque des Croisades sous les plus sombres couleurs : ce n'aurait été qu'une suite infernale de luttes à mort, d'atroces tueries, commises avec un égal acharnement attisé par le fanatisme religieux des deux camps.

La vérité est infiniment plus nuancée. Sans doute se livra-t-on de féroces combats; mais ces confrontations étaient loin de constituer la règle ou la marque du temps.





Les périodes de paix et de coopération fructueuse, de beaucoup les plus nombreuses et les plus longues, alternaient avec de sporadiques situations de crise et d'affrontements armés. Et même lorsqu'on en venait aux armes, les relations n'étaient jamais totalement interrompues : c'est que ni la chrétienté, ni l'Islam ne formaient un bloc monolithique, obéissant d la même impulsion politique du moment. Pendant que Saladin ferrailait avec Richard Coeur de Lion dans les plaines de Syrie, d l'ouest, Guillaume le Bon, le roi normand de Sicile, pactisait et commerçait avec les souverains de Tunis et de Cordoue... Quant d la prétendue barbarie dont on accable si volontiers les hommes du Moyen Age, elle se révèle, a la lumière des textes et des expériences, autrement plus soucieuse d'humanité que nos modernes conventions et comportements sur les champs de bataille.

Pour illustrer ce propos, voici un document authentique, peu connu sinon de quelques orientalistes, d'une étonnante modernité et que nous restitue Amar Hamdani, spécialiste des problèmes de l'Orient méditerranéen.

Un lettré hispano-mauresque nommé Ibn Jobaïr a composé un récit fort curieux sur les rapports entre les musulmans et les chrétiens du XII<sup>e</sup> siècle. Né vers 1145, ce personnage occupa de hautes fonctions dans l'administration impériale des Berbères Almohades, à Ceuta et à Grenade. Les circonstances inattendues qui l'amènèrent à écrire son livre méritent d'être rapportées.

Un jour, Ibn Jobaïr était occupé à rédiger une lettre sous la dictée du prince-gouverneur de Grenade. Ce dernier dictait tout en buvant du vin, malgré l'interdiction religieuse. A un moment, le voilà qui tend au fonctionnaire un gobelet. Respectueux des préceptes coraniques, Ibn Jobaïr refusa de boire. Pris d'un subit accès de fureur, le prince l'obligea à

boire sept coupes de vin, Mais l'instant d'après, tenaillé de remords, il remplit sept fois le gobelet de pièces d'or qu'il donna au secrétaire. Le malheureux Ibn Jobaïr se leva en titubant et jura qu'il consacrerait cette somme pour « expier sa faute » en accomplissant un pèlerinage à la Mecque...

L'événement, réel ou supposé, se serait produit en 1183. A ce moment-là, les derniers échos de la deuxième croisade (1147-1149) s'étaient quelque peu estompés. Mais déjà la préparation de la troisième croisade (1189-1192) faisait grand bruit en Méditerranée.

L'antagonisme islamo-chrétien n'était donc pas assoupi.

Pourtant, ce haut fonctionnaire de l'Empire musulman d'Occident va confier sa vie, à l'instar de dizaines d'autres pèlerins, à un Infidèle, à un capitaine génois pour faire la traversée de Ceuta à Alexandrie d'où il gagnera La Mecque. Le fait ne laisserait pas d'étonner surtout à une époque confuse où la Méditerranée était infestée de pirates et d'aventuriers 148 de tous bords. Mais il existait une sorte de droit coutumier de la mer, tacitement accepté par les chrétiens et les musulmans, qui interdisait d'attaquer des navires transportant des pèlerins, quelle que fût leur confession. Ce droit subissait sans doute des entorses ; néanmoins la majorité des hommes de mer s'y conformaient. D'où cette situation paradoxale qui faisait de la flotte chrétienne le principal moyen de transport des pèlerins musulmans...

Mais avant de suivre l'odyssée d'Ibn Jobaïr, il nous faut souligner un autre aspect de son témoignage : les indications qu'il fournit sur la navigation au XIIe siècle en Méditerranée sont d'une importance historique de premier ordre. Beaucoup d'historiens passés ou contemporains, en effet, ont écrit ou continuent d'écrire que la navigation en haute mer n'apparut qu'à la fin du XIIe siècle, dans la « mer intérieure ». Il est vrai que la boussole ne fut d'un usage maritime qu'à partir de 1250; il est vrai aussi que l'astrolabe ne fut couramment utilisé par les marins qu'au XIVe. Or, nous répète-t-on, la navigation hauturière est impossible sans ces deux instruments. Mais le témoignage et les descriptions d'Ibn Jobaïr apportent un démenti formel à cette affirmation : au moins dans les années 1180, l'on naviguait loin des côtes au point de les perdre de vue pendant plusieurs semaines consécutives.

C'est un exploit remarquable lorsque l'on sait que les marins de ce temps en étaient réduits, pour apprécier la vitesse de leurs navires, à examiner la rapidité d'écoulement de l'écume et la hauteur d'eau à l'étrave et, pour tenir un cap, à contempler le soleil ou les étoiles, quand le temps le permettait. Aucun instrument de mesure à bord, sinon parfois des sabliers ou des horloges à eau (clepsydes) d'une fiabilité douteuse... En somme cette navigation hauturière s'apparentait davantage à un jeu de colin-maillard extrêmement dangereux. Et pourtant les bateaux parvenaient à leur destination !

### **Le grand départ**

Mais revenons au récit d'Ibn Jobaïr. Le grand départ eut lieu à Ceuta, le jeudi 4 mars 1183, peu après midi. Le bateau appartenait à des Génois qui trafiquaient régulièrement entre la Berbérie et l'Égypte. En général les navires, des nefes ou naves, étaient surtout destinés au transport des marchandises. Les commerçants affréteurs imposaient leurs conditions au patron dans un contrat écrit. Ils se réservaient pour leur usage personnel tout l'espace compris entre le deuxième mât et la poupe. Lorsqu'ils toléraient des passagers, pour compléter la cargaison, le nombre de ces derniers était rigoureusement limité (de cinquante à cent) et les femmes totalement exclues.

La vocation de navires marchands de ces nefes ne les prédisposait pas à offrir un confort aux passagers. En fait, les aménagements étaient inexistantes et la vie à bord souffrait d'une atroce promiscuité. Parqués sur le pont par beau temps, les malheureux pèlerins se retrouvaient « en vrac » dans les cales de l'avant quand le temps se gâtait. Là, en l'absence de mains courantes ou de cloisons, hommes et objets étaient violemment projetés d'un bord contre l'autre par les mouvements brutaux du navire...

De Ceuta, raconte Ibn Jobaïr, le bateau remonta au nord en longeant la côte andalouse ; le vendredi 4 mars, il doubla Ibiza, puis Majorque, le lendemain et Minorque, le dimanche. « Nous perdons brusquement de vue la côte de cette île, ajoute le narrateur, et au début de la nuit du 8 mars, l'île de Sardaigne se dresse subitement devant nous, à un mille à peine.

Le navire aurait donc avancé à une vitesse remarquable, couvrant une distance de plus de 400 milles en moins de quinze heures.

Mais au cours de la nuit, la situation menace de tourner au drame : le vent d'ouest dresse irrésistiblement le navire à la côte qui n'est plus qu'à un mille. Puis le salut vint avec un vent de terre qui éloigne le bateau. Ce soulagement fut de courte durée. Le mardi matin, un orage éclate ; la mer est démontée : « Nous restons à louvoyer le long de la côte sarde jusqu'au lendemain.

Les marins ne savent plus très bien où ils se trouvent, car « la pluie ne nous laisse pas distinguer l'Orient de l'Occident. La providence n'abandonne pas, cependant, les hommes perdus. Ils croisent un navire également chrétien. « Il vient vers nous jusqu'à nous doubler. On lui demande quelle est sa route, et il nous apprend qu'il se dirige vers la Sicile, venant de Carthagène, province de Murcie. Nous avons suivi, sans nous en apercevoir, la route qu'il venait de parcourir. Nous nous mettons à suivre son sillage, et nous voyons resurgir devant nous un coin de la terre de Sardaigne, car nous voici en train de revenir sur nos pas bout par bout. Nous atteignons un endroit de l'île appelé Qasmarka (cap Saint-Marc), qui est un mouillage bien connu des marins. Nous y jetons l'ancre en compagnie de l'autre navire, le mercredi après-midi. »

De ce passage, qui témoigne d'une navigation à tâtons, il ressort aussi que le capitaine génois tenait informés ses passagers de la route suivie et des lieux de relâche. Le mouillage dura jusqu'au dimanche 13 mars ; tout le monde en profita, qui pour renouveler l'eau, le bois et les provisions, qui pour réparer. Le narrateur nous apprend aussi qu'un des musulmans qui parlait la langue des marins, un idiome italien, descendit à terre et les accompagna en ville. Il y vit une troupe de captifs musulmans, « environ quatre-vingts, qui étaient en vente au marché »

### **En route pour Alexandrie**

Profitant d'un vent favorable, le bateau leva l'ancre dans la nuit du mardi 15. « Dans le dernier quart de cette nuit, nous perdons de vue la côte sarde, une longue côte que nous avons suivie sur deux cents milles environ. » La navigation se poursuivit sans incident pendant toute la journée. Mais à la tombée de la nuit, les premiers signes inquiétants apparaissent : la houle se lève, accompagnée d'un vent fort de pluie « lancée sur nous comme des averses de flèches ».

La situation s'aggrave d'heure en heure ; l'angoisse monte. « Les vagues nous assaillent de toutes parts, semblables à des montagnes en marche. Nous passons la nuit entière dans cet état, où l'anxiété atteint son comble. » On espère que les éléments se calmeront au lever du jour. Espoir vain...

« Mais le jour vient, amenant avec lui une horreur plus grande encore et une angoisse tenaillante. La mer est de plus en plus agitée ; l'horizon s'assombrit jusqu'au noir, le vent et la pluie font rage, si bien qu'aucune voile n'y peut résister. On a recours aux petites voiles ; mais le vent s'en prend à l'une d'elles, la déchire et brise la pièce de bois à laquelle elle était attachée et qu'on appelle, dans le parler des Génois, la vergue. Alors le désespoir s'empare de toutes les âmes : les mains des hommes s'élèvent en imploration vers Dieu. Nous restons toute la journée dans la même situation, qui, au soir, subit enfin quelque répit, et nous voguons toute la nuit, à grande allure, avec vent dans les mâts (à mâts et à cordes, sans voile). »

La tempête a entraîné le navire non loin de la côte sicilienne. On admirera au passage la maîtrise des navigateurs qui ont su miraculeusement garder le cap « De tous les passagers, capitaines chrétiens ou musulmans ayant l'expérience des voyages sur mer et de leurs périls, insiste Ibn Jobaïr, nul, dans ses aventures antérieures, n'avait été témoin d'une semblable tempête. Le récit s'en affaiblit à la raconter » On se rend compte avec horreur qu'on a longé la mort, sous la forme de la côte méridionale de la Sicile, particulièrement dangereuse, sur plus de cent milles.

On relâche dans un mouillage pour colmater les dégâts subis par le bateau. Puis le 18 mars, on repart, direction au sud-est, dans l'espoir de tomber sur la Crète. Ce n'est- que quatre jours plus tard, à la tombée de la nuit du 22 mars, que la côte crétoise apparaît enfin. Là encore, on ne peut qu'admirer la connaissance des marins capables de se repérer malgré la ressemblance frappante des amers qui jalonnent les diverses côtes des grandes îles méditerranéennes.

De Crète le navire pique droit au sud et arrive en vue de la côte libyenne le 23 mars. « Nous continuons notre route en gardant le continent à notre droite. Au matin du samedi 26, Dieu fait se dresser devant nous la joyeuse annonce du salut par l'apparition du phare d'Alexandrie à vingt milles environ. A la fin de la cinquième heure de ce jour, nous jetons l'ancre dans le port de cette ville et nous y débarquons aussitôt. Nous étions restés trente jours à la surface des flots... »

## A SUIVRE

---

### Quand la marine chrétienne transportait les pèlerins de l'Islam (II)

#### Les tracasseries douanières

Cette éprouvante traversée horripila moins les pèlerins que l'accueil qui les attendait sur les quais d'Alexandrie. Avec son objectivité habituelle, Ibn Jobaïr décrit les incroyables tracasseries douanières dont ils furent victimes, lui et ses compagnons. Là encore la « modernité » des méthodes nous laisse pantois... « L'un des premiers faits dont nous fûmes témoins ce jour-là, fut que les agents de la douane, au nom du prince (musulman) montèrent dans le navire pour prendre note de toute la cargaison. On fit comparaître un à un tous les musulmans qui s'y trouvaient; on inscrivit leur nom, leur signalement, et le nom de leur pays; on interrogea chacun d'eux sur les marchandises et sur les espèces qu'il avait avec lui, afin de lui faire payer l'impôt, sans s'inquiéter de savoir si le délai d'une année pleine s'était ou non écoulé depuis qu'il les avaient en possession (ce qui les eût dispensés de payer cet impôt). Or ces gens, pour la plupart préoccupés seulement d'accomplir le pèlerinage, n'avaient emporté avec eux que de quoi

subvenir aux frais de leur voyage. Ils furent cependant mis en demeure de payer l'impôt sur le tout, sans autre formalité ! On fit débarquer l'un de mes compagnons afin de l'interroger sur les nouvelles de l'Occident et sur les marchandises du navire. Sous étroite surveillance, on le mena d'abord devant le prince, puis devant le cadî (juge), puis devant les chefs de la douane, et enfin devant un conseil d'officiers particuliers du gouverneur. Partout on lui fit subir un interrogatoire et on prit note de ses propos. Enfin, on le laissa aller son chemin... »

Ces méthodes policières draconiennes s'expliquent en partie par l'état des relations politiques entre l'Orient et l'Occident musulmans alors tout à fait mauvaises. Ibn Jobaïr est scandalisé néanmoins que l'on s'attaque ainsi à des pèlerins. Plus loin, dans son récit, il soulignera par opposition l'accueil bienveillant qu'il trouva dans les pays sous domination chrétienne. En attendant, le calvaire des pèlerins n'est pas fini à la douane d'Alexandrie. « Les musulmans, ajoute le narrateur, reçurent l'ordre de débarquer leurs affaires et les provisions qui leur restaient. Sur le rivage, des agents étaient chargés de les mener à la douane, qui regorgeait d'une cohue de gens. Alors on se mit à fouiller dans toutes les affaires, ce qui avait une valeur et ce qui n'en avait pas ; on mêlait les unes avec les autres, on mettait les mains sur les ceintures pour s'enquérir de ce qui pouvait s'y cacher et, par surcroît, on obligeait les gens à déclarer sous la foi du serment s'ils avaient ou non autre chose que ce que l'on avait découvert sur eux. Au milieu de tout cela, une grande partie des affaires des gens disparaissait dans la mêlée des mains et la poussière de la foule. Enfin on les laissa aller après une terrible séance d'humiliation et de honte. Ce sont là sans doute des pratiques qui restent cachées au grand sultan Saladin ; car s'il en était informé, lui dont on connaît le sens de l'équité et du bien public, il les ferait cesser immédiatement. Espérons, du moins, que Dieu saura récompenser et réparer les humiliations des pèlerins. »

Du Caire la petite troupe se dirigea vers l'Arabie pour se rendre ensuite à La Mecque, objet du voyage. Nous laissons de côté les pérégrinations d'Ibn Jobaïr à travers le Proche-Orient pendant plus d'un an. Il visita Bagdad, Damas, Hama, etc. Nous le retrouvons au mois d'octobre 1184 à Saint-Jean d'Acre sur le point d'embarquer pour le voyage de retour vers l'Espagne.

### **Un appareillage difficile**

Le voyageur se rendit d'abord à Tyr où on lui avait signalé l'appareillage imminent d'un bateau à destination de la Sicile. Mais après avoir examiné le navire, qui lui parut bien trop petit et peu sûr pour affronter la mer, il se décide à rejoindre Saint-Jean d'Acre : c'est là qu'il découvre « son » bateau : une grande nave, aux allures de forteresse flottante rassurantes. Mais cette fois, les musulmans ne sont pas les seuls pèlerins à embarquer pour retourner chez eux, le devoir accompli : il y a aussi des pèlerins chrétiens ! Image insolite, extraordinaire : les pèlerins des deux plus grandes religions, au nom desquelles on s'étripait consciencieusement à quelques centaines de kilomètres seulement de là, se confiant au même Dieu sur le même navire à la course incertaine. Certes, on ne se mélange pas : les chrétiens occupent un quartier du bord, les musulmans un autre ; le patron génois ne veut pas d'histoire ! Pourtant aux moments difficiles, lorsque le péril de la mort ne se soucie plus de distinguer entre sectateurs de Jésus et d'Allah, les gestes de solidarité s'esquissent, spontanément...

Le samedi 6 octobre 1184, écrit Ibn Jobaïr, nous montons à bord du navire, un grand vaisseau, en y apportant l'eau et les provisions. Les musulmans se ménagent leurs places à l'écart des Francs. Il s'y embarque une foule innombrable de Francs, dits Balagriyun, pèlerins de

Jérusalem, plus de deux mille (sic). »  
Embarquer ne veut pas dire partir : il faut attendre le vent propice pour pousser le navire vers le large ; le vent d'est si parcimonieux. Il n'y souffle qu'en deux brefs moments de l'année : au printemps, de la mi-avril à mai, et à l'automne à la mi-octobre, pendant une quinzaine de jours encore. La navigation est-ouest dépendait du caprice des éléments !

En attendant que le vent veuille bien se lever, les candidats au voyage passent la journée à bord et redescendent à terre pour y passer la nuit... Cette incertitude faillit jouer un mauvais tour à notre pèlerin :  
« Pendant tout le temps que nous restâmes ainsi dans l'attente, nous passions la nuit à terre et nous ne rejoignons le bateau que par moments. Or à l'aube du 18 octobre, le navire mit à la voile que nous avions été passer la nuit à terre, selon notre habitude ; car il n'avait pas semblé aux marins génois que la journée fût favorable au branle-bas du départ. Nous avions manqué de prévoyance et oublié le proverbe selon lequel l'homme ne doit point quitter la selle de son cheval. Et le matin, plus de navire en vue ! De lui aucune trace. Nous louons aussitôt une grande barque à quatre rames, et nous nous mettons à sa poursuite en mer, ce qui n'est pas sans danger. Nous finîmes par le rattraper dans l'après-midi... »

Épisode tragi-comique ! Le capitaine ne pouvait évidemment pas courir le risque de gaspiller l'unique occasion en douze jours de lever l'ancre, quitte à laisser sur le rivage une partie de ses passagers. Ne courait-il pas lui-même le risque de rester hiverner en Orient ? C'étaient les aléas du trafic maritime au XIIe siècle...

### **Le vent fait reculer le bateau**

Le vent d'est continua de souffler favorablement pendant cinq jours.

Mais voici que, brusquement, « le vent d'ouest, sorti de son repaire, se mit à souffler en plein front du navire. Le capitaine-pilote, un chrétien de Gênes, qui était habile en son métier et fort instruit de l'art de commander en mer, fit courir au navire des bordées, tantôt à droite, tantôt à gauche, dans l'espoir de l'empêcher de reculer. Cependant la mer était calme et paisible. Mais à peu près au milieu de la nuit du samedi 27 octobre, le vent d'ouest fraîchit, brisa le fût du mât dit d'artimon et en précipita dans la mer la moitié avec les voiles qui y étaient attachées. Dieu nous avait protégés contre la chute qu'il eût pu faire sur le navire même, car il était aussi gros et lourd qu'une colonne. Les matelots s'y empressèrent aussitôt : on ploya les voiles du grand mât, et le navire s'arrêta dans sa course. On avertit par des cris les matelots préposés au canot attaché en remorque au bateau, et ils réussirent à atteindre la moitié du mât tombé à la mer et à l'en retirer avec les voiles toujours accrochées. Nous étions arrivés à une situation dont Dieu seul savait l'issue. Ils se mirent à ployer la grande voile et ils fixèrent au mât d'artimon une voile dite dolon. Nous passâmes une nuit blanche, jusqu'à l'apparition du matin. Les marins se hâtèrent d'installer un autre mât qu'ils avaient en réserve. Mais le vent d'ouest n'en était qu'à sa première attaque et nous étions ballottés entre le désespoir et l'espérance... »

Cet incident qui faillit tourner à la catastrophe nous apprend des détails précieux sur la navigation et les manœuvres par gros temps. Ainsi, déjà à cette époque, les marins prévoyaient des espars et des voiles de remplacement. Ils savaient aussi marcher au vent debout en louvoyant...

Après la nuit blanche du samedi, le temps s'améliora progressivement. Le mercredi suivant, le vent était tombé et la mer se couvrit d'un léger brouillard. « Nous restâmes ainsi bercés à la

surface d'une eau, pareille à un lingot d'argent, et nous croyions voguer entre deux cieux. C'est cet état que les marins appellent le calme plat. »

Les pèlerins chrétiens fêtèrent néanmoins la Toussaint dans la joie, en allumant des cierges. « Il n'y eut guère grand ou petit, homme ou femme, qui n'eût son cierge à la main. Leurs prêtres s'avancèrent pour faire la prière à leur tête dans le navire ; puis ceux-ci se levèrent l'un après l'autre pour les admonester et leur rappeler les règles de leur religion. Du haut en bas, le bateau resplendissait de lampes allumées. » Les femmes dont il est question ici étaient probablement celles des commerçants qui, eux, avaient le droit de voyager avec leur famille. Cette nuit de fête et de recueillement chrétien, sous l'œil bienveillant des pèlerins musulmans, se poursuivit jusqu'à l'aube. Mais le lever du jour n'apporta aucun changement atmosphérique : c'était toujours le calme plat. Ce ne fut que dans la nuit du dimanche que le vent du nord redonna vie au navire. Mais la situation devenait critique à bord.

« Depuis le jour de notre départ d'Acre, c'étaient vingt-deux jours complets que nous venions de passer à la surface de la mer. Si bien que nous avions perdu le sens humain et que nous étions tout près du désespoir et de l'abandon de nous-mêmes. Les gens n'avaient plus guère de provisions personnelles, mais par la grâce divine, ils se trouvaient comme sur une cité remplie de ressources. On y trouvait tout ce dont on pouvait avoir besoin : pain, eau, fruits et condiments, grenades, pastèques, poires, châtaignes, (etc.); la liste en serait trop longue; nous vîmes tout cela à vendre. »

Durant tout ce temps, les voyageurs perdirent totalement de vue la terre. « La terre ne se montra point à nous durant tous ces jours. Deux musulmans qui moururent furent jetés à la mer, et aussi deux pèlerins chrétiens ; il en mourut ensuite un grand nombre. L'un d'eux tomba vivant dans l'eau et il fut saisi par la vague, plus rapide que le trait de l'éclair. »

### **Le vent fait reculer le bateau**

Enfin la terre apparaît le 13 novembre. Mais le vent d'ouest forçait et soufflait en rafales « qui nous font tantôt avancer, tantôt reculer ». Les marins parviennent cependant à gagner un refuge et à jeter l'ancre dans une anse. On apprend que cette terre est en fait une île, Kasos ou Karpathos. Bientôt des insulaires se montrent et viennent proposer divers produits, viande et pain, surtout aux voyageurs. Le lendemain après-midi, on remet à la voile et le jeudi 15 novembre, les marins identifient la côte de Crète. Pendant ce temps, le vent reprenait des forces et la mer grossissait. Les jours suivants, le temps empira.

« Nous perdons de vue la côte crétoise et nous voguons sous un vent favorable du nord qui fraîchit et souffle violemment. Il fait voler notre navire sur les deux ailes de sa voile ; la mer se gonfle et ses flots prennent leur course... »

Personne ne sait où l'on se trouve précisément. Certains croyaient qu'on avait dérivé jusqu'au voisinage de l'Afrique ; d'autres disaient qu'on était revenu en arrière, vers la côte de Syrie; d'autres encore affirmaient qu'on n'était plus loin de... Constantinople ! Mais voici qu'une terrible tempête s'annonce, mettant provisoirement un terme aux supputations.

« La mer lance des vagues pareilles à des montagnes qui frappent la coque et font vaciller le navire, tout grand qu'il est, comme la frêle branche d'un arbre. Il est élevée comme un mur, mais la vague se dresse aussi haut que lui et projette sur toute sa surface d'énormes masses d'eau. La nuit tombée, l'entrechoquement des vagues s'accroît. La violence du vent s'aggrave : on cargue la voilure et on la réduit aux petits dolons, à mi-hauteur des mâts. Nous en venons

à la désespérance de ce monde et disons adieu à la vie. Les vagues nous assaillent de tous les côtés et nous imaginons en être enveloppés. Quelle nuit ! A blanchir les tresses noires des chevelures... »

Le matin se lève enfin. « Mais ce fut pour nous trouver devant une rencontre affolante : nous apercevons à notre gauche la côte de Crète, ses montagnes se dressent devant nous, alors que nous les avions laissées à notre droite. Le vent nous avait fait dévier de notre route, alors que nous pensions avoir dépassé l'île ; elle est là devant nous et nous avons fait l'inverse du chemin projeté et désiré... Nous nous abandonnons à la destinée et avalons, gorge serrée, le breuvage du malheur... »

### **Naufrage devant Messine**

Le navire n'eut plus qu'à virer de bord pour se remettre sur sa route. Cet épisode illustre bien l'incertitude de la navigation et aussi la folle témérité des marins de cette époque ! Le temps se calma dans les jours suivants et l'on fit relâche dans une rade d'une des îles grecques. Cinq autres navires se réfugièrent aussi dans cet abri, dont deux venaient d'Alexandrie. Ceci nous montre que, tout compte fait, le capitaine génois devait bien connaître sa route et qu'il était capable, après une tempête, de se dérouter vers un mouillage pour réparer. Passagers et marins mirent à profit cette halte imprévue pour renouveler les provisions ; des échanges se firent entre les navires et les insulaires, sans qu'aucun incident fût à noter.

Le 26 novembre, le vent est favorable et l'on repart vers le nord-ouest. Quatre jours plus tard, la terre sicilienne était en vue. Mais de nouveau, la tempête se lève et éloigne le navire de son but. On affale toutes les voiles et le navire est le jouet des éléments déchaînés. A l'aube il n'y avait plus de terre en vue... Finalement le 7 décembre au soir, les navigateurs se trouvent en face de la Grande Terre (l'extrême sud de l'Italie), avec un vent d'est assagi. On se rapproche de la terre sans difficulté. L'ancre est jetée dans une petite rade calabraise.

« De nombreux pèlerins chrétiens débarquent, échappant ainsi à la disette que le manque et la pénurie de provisions infligeaient aux passagers du bateau. Pensez que nous en étions réduits à une ration d'une livre de pain desséché que nous avons à nous partager entre quatre, en l'humectant d'un peu d'eau, et dont il fallait bien se contenter. Chacun des pèlerins qui débarquèrent vendit ce qui lui restait de provisions et les musulmans s'entendirent amicalement pour acheter tout ce qu'il était possible... »

Deux jours plus tard, le bateau quitte le mouillage et se dirige vers le détroit de Messine, dont la traversée « est des plus dangereuses qui soient ». C'est alors que va se produire le drame, le naufrage.

« Notre vaisseau continua sa course, poussé rudement par le vent du sud, la Grande Terre étant à notre droite et la terre de Sicile à notre gauche. Au milieu de la nuit du dimanche 9 décembre, nous étions à la hauteur de la ville de Messine, quand les hurlements des matelots viennent tout à coup nous apprendre que le vent pousse de toutes ses forces le navire vers l'une des deux terres, et qu'il va y heurter. Le capitaine fait aussitôt amener toutes les voiles ; mais la voile du mât d'artimon ne descend pas et, malgré leurs efforts, les marins ne réussissent point à vaincre la force du vent qui enfle la voile. Après leurs efforts inutiles, le capitaine armé d'un couteau lacère et déchire la voile morceau par morceau dans l'espoir d'arrêter la marche mortelle vers la côte. Au cours de cette manœuvre difficile, le bateau racle de la quille sur le fond et le touche de ses deux gouvernails, qui sont les deux jambes avec



lesquelles on le dirige (sic!). Une terrible clameur s'élève du navire : c'est la venue de la grande calamité, la brèche que l'on ne peut réparer, la sourde catastrophe qui brise notre résignation. Les chrétiens se frappent la poitrine à coups répétés ; les musulmans prient et s'en remettent à la décision de leur Maître... Le vent et les vagues s'acharnent si bien à heurter le navire qu'ils cassent le gouvernail. Le capitaine fait lancer une des ancres dans l'espoir de le retenir, mais sans succès. Il en fait couper la corde et l'abandonne à la mer... »

### **L'intervention du roi Guillaume**

Cependant, le sauvetage ne tarde pas à être organisé. Les matelots du bord accostent tant bien que mal la barque de remorque. On y transborde en priorité les femmes, les enfants et les commerçants avec leurs bagages. Pleine à ras bord, la barque s'élance vers la côte. Sous la violence du choc contre la terre, elle se brise et ne servira plus... A bord du navire naufragé, il reste encore beaucoup de monde : pèlerins musulmans et chrétiens en danger de mort.

Sur le navire, tous sont sur le pont. « Nous regardons avidement, raconte Ibn Jobaïr. Nous avons devant nous la ville de Messine, à moins d'un demi-mille, et un obstacle infranchissable se dresse entre elle et nous. Le soleil se lève. Des barques arrivent à notre secours, car l'alerte a été donnée en ville. Le roi de Sicile, Guillaume, est sorti en personne, avec une troupe de ses gens, pour veiller à l'événement. Nous descendons bien vite dans les barques auxquelles la violence des vagues interdit d'accoster le navire. Nous y embarquer, c'est mettre le sceau à notre immense angoisse. Nous trouvons enfin le salut sur la terre ferme...

« Les gens perdirent une partie de leurs affaires, mais leur retour les consola du butin absent. Un fait extraordinaire dont nous fûmes informés, c'est que le roi chrétien aperçut les musulmans pauvres qui attendaient dans le navire, faute d'avoir rien à donner pour débarquer; car les patrons des barques faisaient payer cher aux gens leur délivrance. Comme il s'informait d'eux, on lui exposa leur situation, et il fit donner cent « quarts de sa monnaie, ce qui leur permit de débarquer ».

Ce geste humanitaire du roi Guillaume fut longtemps cité en exemple tant en pays chrétiens que musulmans. Quant à la cupidité des sauveteurs, elle était pratique courante et partout. Du reste, Ibn Jobaïr ne s'offusque pas : elle confondait dans sa rapacité les pèlerins de toutes confessions !

L'intervention de Guillaume ne sauva pas seulement les pèlerins désargentés. « Ce fut une chance que ce roi fut présent, ajoute Ibn Jobaïr, sinon tout ce qui se trouvait dans le navire eût été pillé. Il aurait pu arriver aussi que tous les musulmans qui y étaient fussent réduits en esclavage, car telle est leur coutume... »

Les pèlerins furent chaleureusement accueillis par leurs coreligionnaires siciliens : à cette époque, nombreux étaient encore les musulmans dans l'île, reconquise par la chrétienté depuis peu. Dans l'entourage même du roi, les principaux personnages étaient de confession islamique : il ne leur était demandé qu'une discrétion dans leurs pratiques religieuses!

Homme de culture, Ibn Jobaïr saisit cette occasion inattendue pour visiter longuement la Sicile. Il séjourna à Palerme et à Trapani, notamment, d'où il gagna, toujours à bord d'un bateau chrétien, l'Espagne. Son odyssée aura duré deux ans et demi.

---

## **GESCHIEDENIS VAN ARCHIEFVORMER EN ARCHIEF**

De Boelwerf te Temse situeerde zich aan de oevers van de Schelde op ongeveer 20 kilometer ten zuiden van Antwerpen. Ze werd in 1829 opgericht door Bernard Boel (1798-1872). Aanvankelijk als timmerman werkzaam op de scheepswerven van Antwerpen-Zuid, verhuisde hij naar Temse, waar hij zich toeleegde op de bouw van kleine houten rivierboten van 50 tot 80 ton. Gemiddeld werd op de werf één boot per jaar gebouwd. Bernard Boel werkte met bijzonder weinig personeel. In 1870 had hij nog altijd maar vier werknemers in dienst. Rond die tijd bedroeg de oppervlakte van de werf ongeveer 1 hectare.

Na het overlijden van Bernard zette zijn zoon Jozef Boel (1832-1914) de zaak verder. Onder zijn leiding kende de scheepswerf een schaalvergroting. Geleidelijk aan steeg het aantal werknemers, de tonnenmaat van de schepen en het ritme van de opleveringen. In 1890 kreeg de werf een nieuwe loods. In datzelfde jaar werd gestart met de bouw van het eerste ijzeren schip (een spits).

In 1904 kwam de leiding van het bedrijf in handen van de twee zonen van Jozef Boel: César (1868-1941) en Frans (1870-1943). Hun eerste wapenfeit was het oprichten van een handelsvennootschap in gezamenlijke naam (de 'Gebroeders Boel'). Nog datzelfde jaar veranderden ze de firmanaam in 'Joseph Boel en Zonen'. De twee broers moderniseerden de werf zowel op het vlak van infrastructuur als op het bouwtechnische vlak. Dit leverde hun geen windeieren op. De vraag naar ijzeren schepen nam gestaag toe. Het jaar 1911 vormde een eerste mijlpaal in de geschiedenis van de werf. In dat jaar werd de rijnlichter Graaf de Smet-de Nayer gebouwd. Het rivierschip van 112 meter lengte had voor zijn tijd een uitzonderlijk draagvermogen van 3053 ton en gold op dat moment als het grootste binnenschip van Europa. Vanaf 1922 startte de werf met de bouw van een aantal succesrijke series van schepen: motorspitsen en Congoschepen (onder meer het hospitaalschip Belgique in 1926). Onder impuls van de bijzonder ondernemende Frans Boel kende de werf een spectaculaire ontwikkeling. In 1914 besloeg de oppervlakte van het bedrijf al 11 hectare en stelde het 200 arbeiders tewerk. Tegen 1930 was het aantal arbeiders verder opgelopen tot 650 en het aantal bedienden tot 30. Het jaarlijks aantal afgeleverde schepen steeg van 19 in 1906 naar 32 in 1911 en naar 68 in 1931. Tussen 1904 en 1943 werden meer dan 950 orders geplaatst!

César Boel, die jarenlang de scheepswerf technisch had geleid, trok zich in 1933 uit de onderneming terug. In datzelfde jaar vormde Frans het bedrijf om tot een naamloze vennootschap, die naar de naam 'Scheepsbouwwerven Jos. Boel & Zonen' luisterde. Frans Boel was op dat moment ook in de lokale politiek actief. Van 1933 tot aan zijn dood in 1943 was hij burgemeester van Temse. Ondertussen trad Jos Boel, de zoon van Frans, steeds meer op de voorgrond. Als scheepsbouwingenieur droomde hij van het bouwen van zeeschepen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd gestart met de bouw van de eerste volwaardige zeecargo's van 2800 ton. Om zijn commercieel doel te bereiken zag hij geen graten in de samenwerking met de Duitse bezetter. Na de oorlog moest Jos Boel als afgevaardigd

beheerder aftreden en werd hij wegens economische collaboratie door de Belgische staat veroordeeld.

Daardoor kwam in september 1944 onverwachts Georges Van Damme (1907-1986) aan het hoofd van de werf te staan. Burgerlijk ingenieur Van Damme was in 1930 gehuwd met Marie-José, de dochter van Frans Boel en zus van Jos Boel. Hij was de zoon van een textielabrikant uit Eeklo. Onder de krachtdadige leiding van Van Damme beleefde de scheepswerf haar grootste bloei. De orders werden alsmaar groter en internationaler. Zo bouwde de werf in de jaren vijftig onder meer 27 schepen voor de voormalige Sovjetunie. Om te kunnen voldoen aan de toenemende vraag naar zeeschepen werd de werfinfrastructuur verschillende malen grondig aangepast. In 1952 werd een ingenieuze dwarshelling ontworpen voor schepen met een tonnenmaat tot 20.000 ton. Dit was noodzakelijk omdat de Schelde in Temse onvoldoende breed was om grote zeeschepen van stapel te laten lopen. Na diverse aanpassingen aan de dwarshelling was het uiteindelijk mogelijk om schepen tot 90.000 ton te bouwen. Door de opspuiting van ongeveer één miljoen kubieke meter zand werd de werfoppervlakte in de jaren vijftig verdubbeld. De werf werd uitgerust met een nieuw plaatatelier, een nieuwe zware lasloods en een modern kantoorgebouw. Zowel inzake toegepaste bouwtechnieken (het optisch afschrijven door projectie, het grenaileren van platen, het toepassen van sectiebouw...) als inzake technische uitrusting (semiautomatisch platenpark, elektronische brandsnijmachines) behoorde Boelwerf tot de Europese top.

Tijdens de golden sixties bleef het succes aanhouden. In 1963 haalde de scheepswerf opnieuw de media door op spectaculaire wijze en in een recordtempo de doorvaartbreedte van de Scheldebrug van Temse van 30 op 50 meter te brengen. Deze aanpassing was nodig om doorgang te verlenen aan de steeds grotere zeeschepen die bij Boelwerf van stapel liepen. Vanaf de jaren 1960 legde de NV Scheepsbouwerven Jos. Boel & Zonen zich naast scheepsbouw ook toe op rederijactiviteiten, industriële werken en het slopen van schepen. In 1969 werd de NV Scheepsbouwerven Jos. Boel & Zonen opgeheven. In de plaats kwam de NV Boelwerf. Tijdens datzelfde jaar werd het nieuwe kantoorcomplex in gebruik genomen. Het doet momenteel dienst als administratief centrum van de gemeente Temse (De Zaat). Tijdens de jaren zeventig bleef de scheepswerf fors investeren in haar infrastructuur. Naar aanleiding van het afsluiten in 1973 van het belangrijke contract voor de bouw van de Methania, een reusachtige LNG-tanker van 131.580 m<sup>3</sup> en 280 meter lengte, werd gestart met de bouw van een ultramodern droog- en uitrustingsdok, waardoor het mogelijk werd om schepen tot 300 meter lengte en 45 meter breedte te bouwen. In 1976 werd het sociaal gebouw 'Den Esch' in gebruik genomen, waarin onder meer het bedrijfsrestaurant, de feestzaal en de medische diensten werden ondergebracht. De werf besloeg toen een oppervlakte van liefst 85 hectare. Gedurende topjaren stelde Boelwerf meer dan 3000 mensen (arbeiders, bedienden, kaderleden en stagiairs) tewerk. De scheepswerf was toen de grootste werkverschaffer in de regio. Het bedrijf bezat en trok veel menselijke knowhow aan, gaande van creatieve ingenieurs tot hooggekwalificeerde lassers.

In 1981 nam Philippe Saverys (1930-2002), jurist van opleiding en schoonzoon van Georges Van Damme, het roer van het familiebedrijf over. Ten gevolge van de internationale scheepsbouwcrisis in de jaren 1980 en de grote concurrentie van voornamelijk Aziatische scheepsbouwerven (Japan, Zuid-Korea), waar goedkoper geproduceerd werd, kwamen steeds minder orders binnen. In 1982 was Cockerill Yards Hoboken, de andere grote Belgische scheepswerf van zeeschepen, het eerste slachtoffer van de mondiale scheepsbouwcrisis. Op

aandringen van de Belgische overheid werd de failliete NV Cockerill Yards Hoboken, via de overname van de onthaalmaatschappij NV Scheepswerven in juni 1983, een onderdeel van de NV Boelwerf. Van dan af bezat de Boelwerf het monopolie over de zeescheepsbouw in België. Door de fusie beschikte NV Boelwerf over twee werven: één te Temse en één te Hoboken. Het bouw- en uitrustingsdok in Temse was 560 meter bij 55 meter en voorzien van 4 reusachtige hefkransen van elk 200 ton. Het dok in Hoboken mat 487 meter bij 65 meter en bezat een spectaculaire portaalkraan met een draagvermogen van 450 ton. De werf te Temse beschikte daarnaast over twee dwarshellingen: één helling voor schepen van 25.000 ton (25,9 op 190 meter) en één helling voor schepen tot 90.000 ton (35 op 280 meter). In Hoboken waren eveneens herstellings- en conversiedokken aanwezig.

De overname van Cockerill bleek echter geen succesverhaal. Integendeel, in 1986 diende de NV Boelwerf noodgedwongen over te gaan tot een aanzienlijke afslanking. Door het herstructureringsplan werd het personeelsbestand met 40 procent (1250 arbeidsplaatsen) ingekrompen. Omdat de Belgische overheid haar financiële beloftes niet nakwam, nam Philippe Saverys in mei 1987 ontslag als voorzitter van de raad van bestuur. Hij werd opgevolgd door gedelegeerd bestuurder Luc Luyten. Ondanks pogingen om efficiënter te gaan produceren, slaagde Boelwerf er steeds minder in om op te tornen tegen de buitenlandse concurrentie. In januari en juni 1987 ontsnapte de werf tweemaal op het nippertje aan een faillissement. Uiteindelijk kon Boelwerf niet langer het hoofd boven water houden. Op 3 november 1992 werd door de rechtbank het faillissement uitgesproken. Bijna 1900 werknemers verloren hun baan en zeven schepen bleven onafgewerkt. Tijdens haar lange geschiedenis vormde de Boelwerf meerdere malen het strijdtoneel van langdurige stakingen en grote sociale conflicten.

Met het oog op overname van de failliete scheepswerf startte curator Christiaan Van Buggenhout in november 1992 onderhandelingen met de Koninklijke Begemann Groep, een Nederlandse holding. Op 24 december 1992 werden de Koninklijke Begemann Groep en de industriële Vlaamse overheidsholding Gimvindus het principieel eens over de oprichting van de naamloze vennootschap Boelwerf Vlaanderen. De notariële oprichtingsakte werd op 19 februari 1993 ondertekend. Op 5 april ging de nieuwe scheepswerf officieel van start. Ongeveer 1100 werknemers werden aangeworven. Maar al snel doken nieuwe financiële moeilijkheden op en bleven de bestellingen uit. Uiteindelijk werden de boeken neergelegd en sprak de Rechtbank van Koophandel van Dendermonde (Afdeling Sint-Niklaas) op 30 november 1994 het vonnis van faillietverklaring uit. De vakbonden betwistten tevergeefs dit vonnis. Op 27 april 1995 werd het faillissement bevestigd door het Hof van Beroep van Gent. Ondertussen had de handelsrechtbank de advocaten Jozef Dauwe, Dani De Clercq en André Mettepenningen aangesteld tot curatoren van de failliete NV Boelwerf Vlaanderen. Zij werden belast met het beheer en de vereffening van de failliete boedel. Op 19 december 1996 verliet het laatste schip (de Navigator) de werf te Temse. Daarmee viel definitief het doek over de zeescheepsbouw in België.

## **BEVOEGDHEDEN EN ACTIVITEITEN**

Tot het einde van de jaren 1950 beperkte Boelwerf zich tot het bouwen en herstellen van schepen. In de 19de eeuw ging het nagenoeg uitsluitend om houten binnenvaartuigen van hoogstens enkele honderden ton. Tijdens de eerste helft van de 20ste eeuw werd overgeschakeld op ijzer en staal en nam de tonnenmaat van de schepen toe. De grootste

schepen hadden ongeveer 3000 ton deadweight. Pas vanaf de jaren vijftig kwam meer en meer de klemtoon op grote zeeschepen (meer dan 10.000 ton dw) te liggen. Tot de meest indrukwekkende realisaties behoorden onder meer de OBO-carrier Waasland (bouwnummer 1520) met 163.000 ton dw en de LNG-tanker Methania van 131.580 m<sup>3</sup> (bouwnummer 1487). Vanaf de jaren 1960 breidde Boelwerf haar economische activiteiten uit. Van dan af was de onderneming actief op een vijftal terreinen:

De bouw van nieuwe schepen bleef zonder meer de core business. Boelwerf specialiseerde zich vooral in het ontwerpen van hoogtechnologische zeeschepen, zoals gastankers (LNG-LPG-ethyleen), chemicaliëntankers, producttankers, containerschepen, koelschepen, OBOcarriers, roroschepen en passagiersschepen. Boelwerf bouwde tevens baggervaartuigen en kabelleggers. In opdracht van de Belgische Zeemacht werden verschillende mijnenvegers en fregatten gebouwd, alsook het onderzoeksschip Belgica. In de jaren tachtig waagde Boelwerf zich met het dochterbedrijf Frabeco aan de bouw van een toeristische duikboot (de Jacqueline). Tussen 1973 en 1994 werden schepen gebouwd voor Belgische, Nederlandse, Duitse, Noorse, Zweedse, Finse, Engelse, Griekse, Canadese, Amerikaanse, Panamese, Indische en Mexicaanse rederijen.

1. Conversie- en herstellingswerken: regelmatig bouwde Boelwerf schepen om of herstelde de werf schepen die averij hadden opgelopen.
2. Offshore-constructies: Boelwerf was tevens actief op de offshore-markt. Op dit terrein werkte Boelwerf nauw samen de NV Beliard Murdoch en de NV Nobels-Peelman, wat resulteerde in de joint venture ISEF (International Sea Equipment Fabricators). De belangrijkste realisatie inzake offshore-constructies was de bouw van het boorplatform Yatzy dat in 1989 klaar was.
3. Industriële werken: in 1965 richtte Boelwerf een industrieel departement op. Deze afdeling stond voornamelijk in voor de bouw van opslagtanks en sferen voor de chemische, petrochemische en cryogene nijverheid, sluisdeuren, vlottende dokken, linkspans, bruggen en zware metaalconstructies. Voor de realisatie van bepaalde projecten werkte Boelwerf samen met het dochterbedrijf NV Frabeco, dat in 1978 werd opgericht. De kerncentrales Doel III en IV zijn bekende voorbeelden.
4. Afbraakwerken: vanaf 1959 bezat Boelwerf een eigen afbraakafdeling, waar schepen gesloopt werden. Deze afdeling was gevestigd te Burcht en stelde ongeveer 30 personen tewerk.

In de notariële oprichtingsakte van 19 februari 1993 werden de activiteiten van de nieuwe NV Boelwerf Vlaanderen als volgt omschreven: “De vennootschap heeft tot doel: onderzoek en studiewerk met betrekking tot rendabele uitbating van scheepsbouwwerken, het uitbaten van scheepsbouwerven, het bouwen van vaartuigen en alle benodigheden voor werven en vaartuigen; het herstellen en uitrusten van vaartuigen; het uitbaten, bevrachten, kopen, huren, verhuren, verkopen en slopen van alle soorten vaartuigen, evenals de werken en activiteiten die ermee verband houden; het vervaardigen, opbouwen, samenstellen en slopen van alle soorten metalen constructies of constructies in andere materialen; de handel in ijzer, in hout en alle andere materialen”. In de praktijk beperkten de werkzaamheden zich evenwel tot de afwerking van vijf van de zeven schepen die reeds bij de failliete NV Boelwerf waren besteld (de bouwnummers 1541 tot 1545). De twee laatste schepen die de werf van Temse verlieten – de gastanker Kemira Gas (bouwnummer 1546) en de kabellegger Navigator

(bouwnummer 1540) – werden pas in 1996 voltooid toen de NV Boelwerf Vlaanderen reeds onder curatele stond.

## **ORGANISATIE**

Tijdens haar 165-jarig bestaan ontwikkelde de scheepswerf van de familie Boel zich van een lokaal eenmansbedrijf tot een grote onderneming met talrijke werknemers en een internationaal cliënteel. In de 19de eeuw was Boelwerf een zuiver familiale onderneming die gekenmerkt werd door het ontbreken van elke juridische vorm van handelsvennootschap. In deze situatie kwam verandering toen de gebroeders Frans en César Boel tijdens het eerste decennium van de 20ste eeuw een vennootschap onder gemeenschappelijke naam oprichtten. De vennootschap 'Jos. Boel & Zonen' was een personenvennootschap. Doordat César Boel zich in 1933 uit het bedrijf terugtrok, werd de tweekoppige vennootschap ontbonden. In de plaats daarvan richtte Frans Boel de naamloze vennootschap 'Scheepsbouwwerven Jos. Boel & Zonen' op. De scheepswerf werd daardoor een kapitaalvennootschap met meerdere aandeelhouders. Doordat de aandeelhouderfamilies Boel, Van Damme en Saverys zich in de jaren 1960 meer en meer met diverse economische activiteiten inlieten (rederij, wegtransport, bank- en verzekeringswezen...) werd in 1969 de NV Scheepsbouwwerven Jos. Boel & Zonen opgeheven. De scheepswerf werd op 22 december 1969 ondergebracht in een nieuwe naamloze vennootschap die luisterde naar de naam 'Boelwerf'. De NV Boelwerf was voor 100% in handen van de beleggings- en investeringsmaatschappij NV Esdam die op haar beurt deel uitmaakte van de NV Almabo. De Algemene Maatschappij Boel (afgekort Almabo) werd in 1969 opgericht. Ze fungeerde als private holdingsmaatschappij van de aangetrouwde families Boel, Van Damme en Saverys. In 2001 ging Almabo in vereffening.

Onder het bestuur van Philippe Saverys, die in 1981 de scepter van zijn schoonvader Georges Van Damme overnam, werd de Belgische staat via de overheidsholding Gimvindus een belangrijke aandeelhouder in de NV Boelwerf. De overheid bezat 49% van de aandelen, de resterende 51 % bleef in handen van de NV Esdam. De financiële inbreng van de overheid was een vorm van compensatie voor het feit dat de Belgische regering er bij Boelwerf in 1982 had op aangedrongen om de failliete NV Cockerill Yards Hoboken over te nemen. De toenmalige minister van Economie Mark Eyskens wou op die manier de Belgische zeescheepsbouw veiligstellen. Via de oprichting van de tijdelijke onthaalmaatschappij NV Scheepsbouwwerven werd in 1982-1983 de fusie voorbereid. Het gedwongen huwelijk tussen de familie Saverys en de Belgische staat was geen succes. De overheid toonde zich volgens de private aandeelhouders een onbetrouwbare partner. Door het faillissement van Boelwerf in november 1992 kwam aan het partnerschap een bruusk einde.

De naamloze vennootschap Boelwerf Vlaanderen, de rechtsopvolger van de ter ziele gegane NV Boelwerf, vertoonde inzake kapitaalstructuur veel gelijkenis met zijn voorganger. Opnieuw ging het om een samenwerkingsverband tussen de privésector en de (inmiddels geregionaliseerde) overheid. Via de NV Gimvindus, een afdeling van de Vlaamse investerings- en holdingsmaatschappij GIMV, bezat de Vlaamse overheid de helft van alle aandelen. De andere helft behoorde toe aan de NV Begemann Belgium, die deel uitmaakte van de Nederlandse holding Koninklijke Begemann groep.

De opeenvolgende naamloze vennootschappen (Scheepsbouwwerven Jos. Boel & Zonen, Boelwerf en Boelwerf Vlaanderen) werden bestuurd door een algemene vergadering van

aandeelhouders, een raad van bestuur onder leiding van een voorzitter en een directiecomité onder leiding van een afgevaardigd bestuurder. Zowel Frans Boel (1933-1943) als schoonzoon Georges van Damme (1944-1980) combineerden de functies van afgevaardigd bestuurder en voorzitter van de raad van bestuur. In de jaren tachtig werd Van Damme als afgevaardigd bestuurder achtereenvolgens opgevolgd door Victor Nelen (1981-1985) en Luc Luyten (1985-1990). Het voorzitterschap van de raad van bestuur kwam daarentegen in handen van zijn schoonzoon Philippe Saverys (vanaf 1980). In mei 1987 nam Saverys als voorzitter ontslag. De raad van bestuur koos afgevaardigd bestuurder Luc Luyten als opvolger. In 1991 ging het voorzitterschap over op Yves Brasseur. Voordien bekleedde Philippe Saverys de leidinggevende functie van directeur-generaal. In 1985 volgde Peter Verstuyft hem in deze functie op. Vanaf het einde van de jaren tachtig was Verstuyft tevens afgevaardigd bestuurder. De leiding van de NV Boelwerf Vlaanderen (1993-1994) berustte bij voorzitter van de raad van bestuur André Deleye, afgevaardigd bestuurder Ludwig Van Kauter en directeur-generaal Luc Bossyns. Enkel Bossyns had een professionele band met de failliete NV Boelwerf. Hij was er technisch directeur geweest. De maatschappelijke en administratieve zetel van de opeenvolgende naamloze vennootschappen (1933-1994) was steeds gevestigd op hetzelfde adres: Dijkstraat 6 te Temse.

## **ARCHIEF**

### **GESCHIEDENIS**

Parallel met de sterke groei van het bedrijf groeide ook het archief en de bibliotheek van de scheepswerf in de loop der jaren aanzienlijk aan. Om het bedrijfsarchief beheersbaar te houden, werd in 1969 een archief-, documentatie- en bibliotheekdienst opgericht. Meer informatie over het beheer en de geschiedenis van het archief tijdens de dynamische fase vindt men in DAMBRUYNE, J., Inventaris van het archief van de N.V. Boelwerf Vlaanderen en rechtsvoorgangers met inbegrip van het archief van Jozef Dauwe als curator van de failliete N.V. Boelwerf Vlaanderen, 1868-2005, Brussel, 2008, p. 23-24. Ten tijde van het tweede faillissement telde het Boelwerfarchief in totaal ongeveer 5,4 strekkende kilometer documenten. Geen enkele archiefinstelling werd in 1995 bereid gevonden om dit gigantische bedrijfsarchief integraal over te nemen. Ook het Rijksarchief, dat als eerste werd benaderd, paste. Vandaar dat het college van curatoren besliste om het archief over diverse geïnteresseerde bewaarinstellingen te verdelen.

### **VERWERVING**

Tussen 1995 en 2007 werd 135 strekkende meter archief van de Boelwerf naar het Rijksarchief te Beveren overgebracht. Daarvan werd uiteindelijk 124 meter weerhouden en geïnventariseerd. (zie DAMBRUYNE, Inventaris van het archief van de N. V. Boelwerf Vlaanderen, p. 24-25). Daarnaast werd ook de bedrijfsbibliotheek van Boelwerf – goed voor nog eens 95 strekkende meter – naar Beveren overgebracht.

De archiefreksen en -documenten die in voorliggende inventaris beschreven worden, hebben betrekking op recentere aanwinsten. Het betreft archiefstukken waarvan het Rijksarchief pas in bezit is gekomen, na maart 2008 (publicatiedatum van de archiefinventaris

van Boelwerf). Sommige reeksen en documenten werden aan het Rijksarchief aangeboden, terwijl voor andere series en stukken we zelf prospectie en actie hebben ondernomen.

Tussen 2008 en 2017 vonden met betrekking tot de Boelwerf in totaal vijf archiefoverdrachten plaats. Samen vertegenwoordigden de overdrachten (vóór selectie en vernietiging) een omvang van 123 strekkende meter archief. Doordat het om schenkingen ging, werd het Rijksarchief automatisch volle eigenaar van de archiefbestanden. Alle overdrachten bleken na selectie voldoende waardevol om in de voorliggende archiefinventaris volledig of minstens gedeeltelijk te worden opgenomen. Naar uiterlijke vorm gaat het zowel om louter conventionele papieren documenten als om drukwerk, foto's, fotonegatieven en tekeningen. Kort na het verschijnen van de inventaris van het Boelwerfarchief signaleerden de collega's van het Amsab-ISG (Archief en Museum van de Socialistische Arbeidersbeweging – Instituut voor Sociale Geschiedenis) te Gent ons dat ook zij archief- en documentatiemateriaal van de Temsese scheepswerf bewaarden. Die stukken waren bij het Amsab-ISG terechtgekomen via de weduwe van de vroegere archivaris-documentalist van de Boelwerf, die zich na de sluiting van de scheepswerf persoonlijk over verscheidene documenten van het bedrijfsarchief had ontfermd. Aangezien het Amsab-ISG en wijzelf de mening waren toegedaan dat de betreffende archivalia meer op hun plaats waren in het Rijksarchief te Beveren, verhuisden de documenten in september 2008 naar Beveren. In totaal ging het om 7,60 strekkende meter archief. Groot was onze verbazing toen bleek dat in de archiefdozen ook bijzonder veel fotomateriaal stak. Een andere opmerkelijke vondst was het boven water komen van het oudste orderregister (gestart in de jaren 1930).

In april 2010 werden we gecontacteerd door de collega's van het Felixarchief te Antwerpen met de concrete vraag of het Rijksarchief te Beveren geïnteresseerd was in ongeveer 60 strekkende meter archief en documentatie en ongeveer 4 m<sup>2</sup> scheepsplannen afkomstig van de voormalige Boelwerf. Alle stukken lagen op dat moment opgeslagen in een privéwoning van de heer Peter Braem te Boom. Deze bestanden behoorden aanvankelijk toe aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Maar toen bleek dat bij de integratie van de collectie van het Nationaal Scheepvaartmuseum in het nieuwe MAS voor het Boelwerfarchief geen plaats was, had de heer Braem, alszorger van maritiem erfgoed, het archief dan maar zelf een tijdelijk veilig onderkomen gegeven. Wij bezochten het pand in mei 2010 en kwamen tot de conclusie dat het hier om de belangrijke collectie van de bouwplannen op calque ging. Van nagenoeg alle schepen die tussen het begin van de jaren 1930 en 1974 bij Boelwerf gebouwd waren, vonden we de originele tekeningen terug. Rekening houdend met de waarde en de omvang van de verzameling lieten we de plannencollectie integraal en onmiddellijk naar Beveren overbrengen. Omdat het huis in Boom op zeer korte termijn ontruimd diende te worden, werden terzelfder tijd honderden classeurs naar Beveren meegenomen. Bij nadere analyse bleek het voornamelijk te gaan om documentatiemappen die door de archief- en documentatiedienst van Boelwerf in de loop der jaren waren aangelegd over allerlei scheepsbouwkundige onderwerpen en types van schepen. Deze onderwerpsmappen bevatten niet alleen fotokopies van artikelen uit vaktijdschriften en -boeken, maar vaak ook kopies van archiefdocumenten en afdrucken van bouwplannen van schepen (zie over deze mappen DAMBRUYNE, J., De (on)zin van het bewaren van curatele archieven en bedrijfsbibliotheken. De casus Boelwerf, in Cahiers de la documentation – Bladen voor documentatie, 2016, 2, p. 176-178).



Na de juridische afwikkeling van het faillissementsdossier van de NV Boelwerf Vlaanderen maakte advocaat Jozef Dauwe namens het college van curatoren in juli 2012 het laatste deel van het curatele-archief over aan het Rijksarchief te Beveren. In totaal ging het om 1,90 strekkende meter archief. Het grootste deel van het curatele-archief (12 strekkende meter) had voordien reeds (augustus 2007) een onderkomen in het Rijksarchief gevonden.

Via persoonlijke contacten met Nicolas Saverys en François Van Damme, beiden kleinzonen van Georges Van Damme, kwamen we op het spoor van diverse interessante bedrijfsdocumenten die bewaard werden in de villa van de familie Van Damme te Eeklo. Naar aanleiding van het slopen van de voormalige villa van Georges Van Damme en Marie-José Boel schonk François Van Damme in augustus 2016 de stukken aan het Rijksarchief te Beveren. Niet zozeer de omvang van de schenking imponeerde (slechts 0,24 strekkende meter), maar des te meer de inhoud van de stukken. De documenten werpen immers licht op de activiteiten van de scheepswerf tijdens de Tweede Wereldoorlog en op de rol van afgevaardigd beheerder Jos Boel gedurende de Duitse bezetting.

In het kader van de actuele inventarisatie van het Boelwerfarchief richtten wij in mei 2017 een verzoek aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Temse om de in het verleden vrij arbitraire opsplitsing van bepaalde grote archiefreeksen (contracten betreffende de bouw van schepen, orderdossiers, dossiers van de algemene vergadering van aandeelhouders, staten van kostprijsberekeningen van bouwprojecten) ongedaan te maken. Deze onlogische situatie strookte niet met het principe van de archivistische eenheid van een bestand en was bovendien weinig praktisch voor al wie onderzoek wou verrichten naar de Boelwerf.

Het gemeentebestuur stemde in met de hereniging van de reeksen en met de overbrenging ervan naar het Rijksarchief te Beveren. Ook het oudste boekhoudkundig journaal van het bedrijf, stammend uit de periode 1871-1886, maakte onder meer deel uit van deze transactie. Daardoor groeide het Boelwerfarchief in juli 2017 met nog eens 3,90 strekkende meter aan.

---

### **De scheepswerf John Cockerill in oorlogstijd .**

Na de angst, woede en het verdriet over de verliezen aan mensenlevens en goederen, rees er op de dag na de capitulatie bij alle werknemers de beklemmende vraag; wat nu met ons werk? De verwarde toestand duurde maar heel kort . De industrie hervatte de werkzaamheden in de mate van het mogelijke en de leidende industriëlen hadden daarvoor ernstige argumenten .De duizenden arbeiders en bedienden kon men niet zomaar zonder inkomen zetten en aan hun lot overlaten . Men zou dus de productie hernemen met inachtnaam van de voorschriften van de internationale Conventie van Den Haag, dit om te beletten dat er al dan niet onder druk van de Duitse bezetter wapens of munitie zou geproduceerd worden om die te gebruiken tegen onze geallieerden .

Verder beriep men zich op een toespraak van onze koning Leopold 111 voor de capitulatie (28 mei 1940):" Morgen zullen we weer aan het werk gaan, om ons land uit zijn puinen te doen herrijzen."Ten slotte was er ook het akkoord van de machtige Société Générale een patronale organisatie, die bijna de hele Belgische industrie vertegenwoordigde. Kortom, al deze argumenten zorgden ervoor dat de doorsnee Belg niet wakker lag van het feit dat zijn arbeid, net als die in de andere landen, ook gedeeltelijk de vijand zou ten goede komen.

Waarom kon op de scheepswerf Cockerill gewerkt worden?

Zo waren er de schepen die er lagen voor het uitbreken van de oorlog. Twee van 3000 ton, besteld door Zegluga Polska van Gdynia. Ook 2 van 11000 ton, voor die tijd al heel grote vrachtschepen, besteld door de Compagnie Maritime Belge. Al deze schepen, samen met nog een paar andere, werden door de Duitsers onmiddellijk als oorlogsbuit beschouwd en in beslag genomen. De 2 oorspronkelijke Poolse schepen moesten omgebouwd worden tot "U-bootbegleitschiffe", d.w.z. schepen die op zee onderzeeërs voorzien van brandstof, water en proviand, zodat die niet telkens de gevaarlijke reis heen en weer naar de thuisbasis moesten ondernemen. In verhouding tot de productiviteit van de werf was dit maar een kleine opdracht, maar ze kwam van de Deutsche Kriegsmarine en zou dus onder supervisie staan van de Oberwerftstab te Zeist (Nederland)

Vanaf dat ogenblik verschenen er mannen in uniform op de werf, alle overtuigd van de voor de deur staande capitulatie van Engeland en laaiend enthousiast over de Führer. Meestal waren het controleurs, die erop toezagen of de uit Duitsland geleverde apparatuur door de Belgische arbeiders nauwkeurig ingebouwd werd. Er kwam zelfs een "Baubelehrung" een compagnie mariniers, die les kregen over de bouw van het schip, waarmee ze later zouden varen. Voor al dit Duitse personeel werd er direct voor de werf een degelijke schuilkelder gebouwd, zoals niemand in Hoboken er één had.

Hoe ging het eigenlijk met de menselijke en organisatorische betrekkingen tussen de bezetter en het Belgische personeel?

In grote trekken verklaarde het Duitse (militaire) bestuur de Belgische arbeidswetgeving voor geldig. Wel werd het aantal werkuren verhoogd, opslag moest beperkt blijven tot de periodieke opslag, het betaald verlof bleef bestaan, minderjarigen konden niet tot arbeid verplicht worden en alle jongeren mochten hun schooltijd of hogere studies afmaken. De schandelijke opeisingen en verplaatsingen kwamen pas later. Iedereen moest aan het werk. De mensen kregen een arbeidskaart, die nodig moest voorgelegd worden voor het ontvangen van een rantsoenkaart. Deze kaart moest iedereen op zak hebben, want ze vermeldde ook de geldigheidsdatum. Was die vervallen, dan kwam de betrokkene in aanmerking voor het transport naar Duitsland.

Tot wrijvingen met het Duitse bestuur is het bij Cockerill niet gekomen. De werknemers beseften dat het geen zin had machines te saboteren, brand te stichten, werktuigen te doen verdwijnen e.d.; het zou spoedig ontdekt worden zijn evenals de daders en de betrekkingen zouden dan verzuurd zijn. Integendeel, de verhouding was goed, zodat een afgevaardigde bediende bijna elke dag met de Duitse ambtenaren kon onderhandelen bv. over de toelating tot aanwerving van een reeks nieuwe werknemers (heel belangrijk voor de Hobokenaren), de overschakeling van een beroep (waarvoor weldra geen werk meer was) naar een ander met betere vooruitzichten. Door onderhandeling verkreeg men zelfs de toekenning van "spitsverlof", zodat iedereen in de loop van het voorjaar 6 halve dagen zijn tuintje mocht bewerken. Wie kent er nog fabrieken waar dit mogelijk was en is? Syndicale activiteit was verboden, maar toch werd getolereerd dat afgevaardigden van het werkliedenpersoneel, de zgn. délégués, om de maand met de bedrijfsleider konden vergaderen en daar over materiële dingen konden praten. De werf organiseerde ook een soepbedeling, voor elke werknemer van hoog tot laag en volgens het aantal personen in het gezin. Het ging hier niet om een watersoep, maar om een voedzame minestrone, wat onmogelijk was zonder toevoeging van ingrediënten gekocht op de zwarte markt. Blijkbaar liet

men dit toe van hogerhand. De kleine man, die op straat met enkele kilo's aardappelen door een Vlaamse wachter aangesproken werd, was er aan voor de moeite en kreeg nog een boete. Vele lezers zullen zich afvragen hoe het kwam dat werknemers van Cockerill zoveel gunsten genoten, daar waar het leven op een klein bedrijfje of voor een alleenstaande ondernemer of voor mensen in rijksdienst of gemeentelijke administratie zoveel moeilijker was. De diplomatieke kwaliteiten van de Cockerill-onderhandelaars verdienen alle lof, maar er was nog een andere reden. Het werktempo was super laag. Denk nu niet dat de bedienden een babbeltje sloegen van een half uur of dat de arbeiders in een schemerige hoek op een schip zaten te kaarten. zoiets gebeurde niet. Men haastte zich doodeenvoudig niet. Dit was het geheime wapen waarmee men de vijand beter kon treffen dan sabotage. De werkdruk werd nooit systematisch verhoogd. Vele Duitsers zagen in 1943 en '44 in, dat zij er alle belang bij hadden, de termijnen niet strikt in het oog te houden, dat zij beter de oorlog in een Antwerps bureau konden doorbrengen dan naar één of andere marinebasis in het barre Noorwegen of in het gevaarlijke Joegoeslavië. Dus ook aan Duitse zijde werd het tempo niet opgedreven. Het omgekeerde zou ook weinig gebaat hebben. Ook de directie van de werf spande zich helemaal niet in om het tempo te verhogen. Een bewijs hiervoor logt men in het volgend feit. De huidbeplating en de opstaande delen van een schip werden toen zoals overal "geklonken", d.w.z. met klinkbouten in voorgeboorde gaten bevestigd. Dit is een arbeidsintensief procédé dat nu nog nauwelijks toegepast wordt, omdat men nu elektrisch last. Op de werf was er een chronisch tekort aan goede lassers, maar toch deed de directie niets om er zelf op te leiden. Was dit toeval of toeleg?

De Belgen op de werf stonden soms verbluft door de naïviteit van de bezetter. Begin 1943- de twee U-bootbegleitschiffe zijn nog verre van afgewerkt- bestelt de Duitse regering een reeks van 6 koopvaardischepen. Het hele carrousel van bestellingen van platen en profielen, pijpen en kranen herbegint. Maar de materialen komen met mondjesmaat toe wegens gebrek aan grondstoffen en wegens voortdurende bombardementen op het Duitse spoorwegnet. Er werd dus op de werf hard gelachen toen de eerste kisten voor deze bestelling toekwamen. Ze bevatten nl. Scheepsvlaggen en wimpels. In februari 1944 wordt alle hens aan dek geroepen voor de bouw van 5 of 6 "Stopi-fdhren" d.w.z. snelboten voor Soszpionieren, gespecialiseerde geniesoldaten, die met deze bootjes de brede Russische rivieren Don en Dnjester kunnen oversteken, een bepaald doel vernietigen en snel naar de Duitse kant terugkeren. Wegens gebrek aan passend materiaal zijn die nooit klaargekomen! Eigenlijk hebben heel weinig schepen in de oorlog de scheepswerf verlaten. Vaak was hun lot al bezegeld, wanneer ze in de Boordzee kwamen. Zo vernamen we dat het MS "Florifa", bouwnummer 691, besteld voor de rederij HSDG even voorbij de Hoek van Holland door een geallieerde vliegtuigbom getroffen werd en naar de dieperik ging. Was het bericht juist? Middelen om het na te trekken waren er niet. Maar het deed velen van de werf pijn aan het hart, want het was een mooi schip. Voor de afwerking van de kajuiten hadden de Duitsers diep doen grijpen in onze reserves van duur Congolees hout.

Van 1943 af beginnen de oorlogsgebeurtenissen zich te voelen. Op zekere dag was de Belgische commandant van een Engels bombardementsvliegtuig op de terugtocht van Duitsland van de koers afgeweken en naar Schelle gevlogen waar hij een voltreffer liet vallen op de elektriciteitscentrale. Op slag viel alles, maar ook alles wat met elektriciteit te maken had uit en iedereen vroeg zich een beetje angstig af, wat er gebeurd was. Korte tijd nadien wist het iedereen en overal glunderende gezichten van bedienden en arbeiders op de werf waar ze

rustig rondkuieren. De panne heeft uren geduurd. Voor de industrie langs de Schelde een verlies, maar ook een zware dobber voor de Duitsers.

Luchtalarm werd er niet gegeven. Dat moest telefonisch van een Duitse commandopost komen in Antwerpen, die waren blijkbaar doof. Op een zekere dag hoorden we gegrom van Amerikaanse vliegtuigen, die laag in oostelijke richting vlogen. Enkele minuten later landde op de werf een parachutist. Gelukkig voor hem kwam hij op een stapel hout terecht, zodat hij zich nauwelijks kwetste. Het was een Amerikaanse piloot, wiens toestel neergeschoten was en die zich door zijn springstoel had kunnen redden. De ovatie die hij op de werf kende, zal hij zijn hele leven niet vergeten. Honderden verdrongen zich om hem te zien, aan te raken, bemoedigende woorden te zeggen. De Duitsers waren razend. Ze geraakten er zelfs niet bij hem gevangen te nemen.

Een paar uur later werd de vreugde getemperd door het bericht dat Mortsel zwaar gebombardeerd was. Kort daarop werden alle ambulanciers en Rode Kruisassistenten van Cockerill opgeroepen en vertrokken met al het materiaal naar Mortsel. Het verhaal van de vreselijke gebeurtenis van 5 april 1943 kregen we pas de volgende dag te horen. De volgende dagen werd er dan toch terug luchtalarm gegeven en kon iedereen de werf uitlopen. Wat hadden we ook kunnen doen? In die enge en veel te zwakke schuilkelders? Als een wilde horde stormde iedereen naar buiten. De enige kelder met beton en metselwerk was voor de Wehrmacht.

De laatste keer dat Duitse militairen een voet op de werf gezet hebben, was de nacht van 3 september 1944. Met een snelle vedette is er een commando uit de stad gekomen. Ze bestormden het staketsel, drongen de werf binnen, overmeesterden de nachtwakers, die ze dwongen 2 bakken met springstof te dragen. Daarna drong de groep binnen in 2 schepen oorspronkelijk van de CMB, plaatsten hun lading, gingen weer aan boord en bliezen de lading op. De knallen waren zo vreselijk, dat alle Hobokenaren uit hun bed vlogen. De schade was beperkt: in de zijwand onderaan was een gat geslagen van ca. één meter. Langs daar stroomde het water binnen. De volgende morgen lagen de schepen scheefgezakt in de Schelde.

Het duurde nog een hele tijd eer het noorden van de stad vrij was en alle dokken bruikbaar. Vanuit Nederland begon dan de Luftwaffe raketten af te schieten. Ook de Cockerillwerf kreeg zijn deel. Een VI plofte neer achter de pijpfitterij op een zaterdagmiddag, één kwartier nadat de arbeiders de werf verlaten hadden. Een onhoorbare VII-raket sloeg in vlak naast de kaaimuur in de Schelde. Het laatste glas vloog uit de vensters, maar er waren gelukkig geen mensenlevens te betreuren.

Voor zover mijn geheugen mag steunen op wat ikzelf gezien en beleefd heb en voor wat anderen me verteld hebben, was er bij Cockerill steeds een familiale sfeer, een teamgeest, die in vele dingen tot uiting kwam; in de sport bv. Er was een officiële voetbalploeg, een kanoclub met eigen clubhuis, een tennisclub, een harmonie. Al voor de oorlog had de werf een eigen ziekteverzekering opgericht, die financieel wat steun gaf aan wie lang ziek was en er bestond zelfs een ziektebezoeker. Toen kort na de bevrijding te weinig cashgeld voorhanden was om iedereen uit te betalen, maakte de directie onmiddellijk coupons van 50 en 100F met het verzoek aan alle handelaars deze aan te nemen en nadien op de werf om te wisselen. Overal werden deze coupons aanvaard. Het is weer een bewijs voor het prestige dat de werf genoot. Veel was te danken aan de persoonlijkheid van de directeur Ir.L. Bosschart. Niemand heeft ooit geweten wie deze Nederlander, die slecht Frans sprak, de leiding van de scheepswerf toevertrouwd had hij was een sympathieke, nederige man, altijd vriendelijk en opgeruimd en

ook wel eens autoritair als het erop aankwam. Hij was een overtuigd antinazi, die toch elke aanvaring met de Duitsers heeft kunnen vermijden.

De zware sirene broemt niet meer over de daken. Het oorverdovende geratel van de klinkhamers is verstomd evenals het gefluit van de stoomkranen en het gedreun van de plaatslagerij. De symbolen van vroeger, de grote bik, de bouwkransen en de monumentale portaalkraan, ze zijn allemaal verdwenen. Hier en daar vaart nog een oud schip over de wereldzeeën met aan de voet van de mast een koperen plaat met de tekst: "This ship was built at the shipyard John Cockerill at Hoboken Belgium"

Wij, die het lezen, voelen dan een vleugje trots en opkomende weemoed .  
Jos Privé-secretaris van de directie van Cockerill Hoboken  
De Cort  
September 1942 tot 10 oktober 1945.

---

## Dukdalf



Deze in maritieme kringen welbekende term, duidt op de zware, houten palen die in havens worden aangewend om schepen aan te meren of om de vaargeul aan te duiden. Ze bestaan uit verticale balken, geschoord door horizontale en diagonale verbindingen. Vaak vindt men deze constructies in de havengeul, vóór sluizen en bruggen waar schepen moeten manoevreren.

De meest plausibele verklaring ziet dukdalf als een verbastering van Duc d' Albe, de Franse benaming voor de hertog van Alva. Deze Spaanse veldheer, wiens volledige naam Fernando Alvarez de Toledo luidde (1507-1582) voerde van 1567 tot 1573 -- tijdens de Spaanse bezetting van de Nederlanden op last van koning Filips II -- een waar schrikbewind over onze gewesten. In Brussel zette hij een bijzondere rechtbank op die 18.000 mensen liet terechtstellen, waardoor hij in het collectieve geheugen van de bewoners der Lage Landen gegrift staat als de

grootste tiran uit de vaderlandse geschiedenis. In de 16de eeuwse volksmond en ook later werd hij op z'n Frans duc d'alve (wat in de Nederlandse uitspraak klonk als dukdalf) genoemd, getuige een citaat van Wigardus van Winschooten uit 1681: "Dukdalf, een gebroken woord, dog seer bekend in deese Nederlanden, als hebbende de naam van dien wreeden bloedhond Duc de Alba, Gouverneur van deese Landen". Een tijdlang is de dukdalf in de gewone Nederlandse woordenschat gebruikt ter aanduiding voor een dictator, een wreedaard, een tiran. Zo schrijft de Nederlandse auteur Justus van Effen in 1731 in zijn tijdschrift de Hollandsche Spectator dat hij door een bende vrouwen ("een party wyven") uitgescholden werd "voor een tyran, voor een beul, voor een Ducdalf". Zo'n naamsoverdracht noemen we een metafoor, d.w.z. iets wordt benoemd met de naam van iets anders, waar het gelijkenis mee vertoont.

Die gebruikswijze van de tot soortnaam ontwikkelde eigennaam heeft zich blijkbaar niet doorgezet tot het huidige Nederlands. Na 1750 vinden we geen sporen meer van het woord dukdalf in de betekenis 'wreedheid, tiran'. Een andere metaforische toepassing van 's hertogs volkse naam heeft wel de tand destijds weerstaan, nl. dukdalf als benaming voor de meerpaal in de haven. Ducdalf als naam voor die paal, is behalve een metafoor ook een eponiem, nl. een soortnaam afgeleid van een persoonsnaam. Als zodanig duikt het woord voor het eerst in geschriften op in een bron uit het Oost-Friese Emden, waar de Watergeuzen (de tegenstanders van de Spanjaarden in de Tachtigjarige Oorlog) een basis hadden.

Vraag blijft welke gelijkenis men zag tussen een meerpaal en de bloeddorstige hertog? Daarover lopen de meningen uiteen. Ewoud Sanders, in zijn Eponiemen Woordenboek (1990), noemt er vijf:

- 1) de hertog was even hard en onverzettelijk als een dukdalf,
- 2) de meerpaal werd door de hertog uitgevonden of ingevoerd,
- 3) de sloopstrossen worden zo strak om de dukdalf aangesnoerd dat men er graag de hals van de hertog zelf in zag,
- 4) door de beweging van het water lijkt de paal voortdurend te duiken en ook Alva ontliet de strijd wel eens, 5) de meerpaal werd naar Alva genoemd om hem te vernederen.

Immers, op een afstand gezien hebben de palen enigszins de gedaante van een mager mensenhoofd, dat uit een Spaanse mantel steekt.

Magda Devos vindt verklaring (3) -- met haat en (machteloze) woede als voedingsbodem voor taal-creativiteit-- het meest plausibel, gezien de haat die de bevolking voor deze "bloedhond" koesterde. Een lichtjes afwijkende variant hiervan wordt in Gent verteld, nl. dat men Alva op zijn kop wilde slaan met dezelfde zware hamers waarmee dukdalven in de bodem worden geheid.

Volgens sommigen zou het woord dukdalf ontstaan zijn in Amsterdam, maar daarvoor worden geen bewijzen aangedragen. Waarschijnlijker lijkt dat de naam herkomstig is uit de opstandige havensteden dan het toen nog koningsgezinde Amsterdam, zoals Gent of Antwerpen, waar het protestantisme diep wortel had geschoten en waar de vijandigheid tegenover de Spanjaarden veel nadrukkelijker verspreid was in brede lagen van de bevolking. En waar men er luidop van droomde om die vreselijke Duc d'Alve te trakteren op een paar pittige slagen van de heihamer, kwestie van hem definitief onschadelijk te maken.

Een andere verklaring vinden we in het etymologisch woordenboek Van Dale. Volgens deze bron zou dukdalf ook kunnen zijn gevormd uit twee andere woorden, namelijk het Middelnederlandse dock(e) ('klos, blok, scheepsdok') en dolfijn (Engelse 'dolphin' betekent ook nu nog meerpaal), en naderhand vervormd tot dukdalf. Deze verklaring is echter minder plausibel, en wel om twee redenen. Enerzijds is de overgang van de veronderstelde oorspronkelijke Nederlandse vorm dokdolfijn naar dukdalve/dukdalf klankwettig moeilijk hard te maken (vanwaar de klinkerovergang o > u in het eerste deel, als het woord dok in geen enkel Nederlands dialect tot duk is geëvolueerd?). Anderzijds kan in de historische bronnen van het Nederlands en zijn dialecten ook nergens een wisselvorm van dukdalf worden teruggevonden die in zijn fonetische gedaante naar de vermeende grondvorm dokdolfijn verwijst: noch het eerste, noch het tweede bestanddeel van het woord worden ooit met het klinkerteken 'o' g' gespeld.

## La compagnie impériale et royale des Indes établie dans les Pays-Bas Autrichiens dite La Compagnie d'Ostende (I)

Max Servais

Il y a presque 250 ans de cela : nous sommes, en effet, au début du xviii siècle.

Les Belges sont déçus et maussades et la signature du Traité de la Barrière vient d'exacerber leur mécontentement dont, pour en connaître les raisons, il nous faut remonter de plusieurs lustres en arrière.

L'Histoire ne fournit sans doute pas d'autre exemple d'une région aussi obstinément ravagée par la guerre que, depuis le règne de Philippe II, les Pays-Bas catholiques. Guerre civile d'abord jusqu'à la prise d'Anvers par Alexandre Farnèse en 1585 puis guerre contre la République des Provinces-Unies et, à partir de 1635, guerres contre la France.

La première de celles-ci se termine à Munster en 1648 par un traité qui ferme les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux du Sas, Zwiijn et autres bouches de mer y aboutissant ». Non contents d'étouffer ainsi Anvers et son port, les Hollandais prennent leurs précautions contre un relèvement possible du commerce maritime belge par les ports d'Ostende ou de Nieuport en décidant que les navires et denrées qui entreraient dans les havres de Flandre, ou qui en sortiraient, seraient frappés par l'Espagne des mêmes impositions que celles levées sur l'Escaut .

La deuxième guerre de la Succession d'Espagne se déchaîne presque aussitôt avec un redoublement de fureur et Pirenne peut écrire que « jamais la Belgique n'a aussi complètement mérité d'être appelée le champ de bataille de l'Europe ». Plus que la victoire d'un des deux camps, c'est-à-dire, d'un côté la France et de l'autre la « Grande Alliance » groupant l'Angleterre, l'Empire, la Hollande, la Prusse, le Portugal et la Savoie c'est l'état d'épuisement des combattants qui impose enfin la paix.

Deux traités, qui procèdent plus de la hâte d'en finir que d'un plan politique mûrement réfléchi, sont signés à Utrecht et à Rastadt. N'en citons que les dispositions qui intéressent la Belgique : l'Espagne abandonne à l'Autriche les Pays-Bas catholiques et la République des Provinces-Unies voit son indépendance consacrée.

### LE TRAITÉ DE LA BARRIÈRE

Un grand espoir se lève. Libérés de la domination espagnole qui, depuis plus d'un siècle, a rendu impossibles tous les débouchés vers les pays d'outre-mer, les Belges vont-ils trouver dans leur nouveau souverain celui qui va prendre les mesures capables de vaincre le marasme économique et la misère ?

Non, Charles VI ne les prend pas parce que les Provinces-Unies, « Messieurs les Etats Généraux » comme on dit alors, s'y opposent. La Hollande veut non seulement que la Belgique soit incapable de gêner son commerce mais aussi qu'elle lui serve de rempart contre la France. Avec une inlassable ténacité, elle finit par imposer sa volonté à ses alliés et le Traité de la Barrière, corollaire du Traité d'Utrecht, est signé à Anvers, sous la médiation de Georges Ier d'Angleterre, par les plénipotentiaires autrichiens et hollandais, le 15 novembre 1715. Ce

traité consacre la ruine des Pays-Bas : l'Empereur cède, en effet, aux Provinces-Unies une partie de la Flandre maritime, leur accorde le droit d'avoir des garnisons à Namur, Tournai, Menin, Furnes, Warneton, Ypres, Termonde et celui d'occuper le fort de Knocque. Il décide de prélever un impôt annuel de 500.000 écus (1.200.000 florins de Hollande) destiné à l'entretien des troupes d'occupation.

Le traité ratifie en outre la fermeture de l'Escaut et il exige que les frontières belges demeurent largement ouvertes aux produits hollandais.

Pourquoi l'empereur Charles VI sacrifie-t-il ainsi les intérêts essentiels de ses nouveaux sujets et viole-t-il leurs privilèges en grevant les provinces, sans leur assentiment, d'un impôt perpétuel ?

Pourquoi les abandonne-t-il en fait à l'exploitation économique des puissances maritimes ? Sans doute parce que l'Empereur ne veut ni se brouiller avec ses Alliés ni voir se rallumer la guerre. Et puis il faut comprendre que le sort des Pays-Bas ne l'intéresse guère : Charles VI ne tient à ces territoires éloignés de Vienne, difficiles à défendre et particulièrement vulnérables, que par point d'honneur : ils font partie de son héritage ainsi d'ailleurs que l'Espagne dont il persiste, jusqu'en 1725, s'intituler le roi.

La déconvenue des Belges est cruelle. La noblesse a conservé, certes, ses biens et les plus avisés des grands négociants continuent d'amasser des richesses mais la misère règne dans les villes et dans les campagnes. En outre la présence de garnisons protestantes — donc hérétiques — indignes et inquiète les ecclésiastiques ; les marchands se lamentent et prédisent le prochain anéantissement du « petit reste infortuné de commerce » qui subsiste et les esprits les plus exaltés parlent de tirer l'épée et de se révolter.

Le comte de Königsegg, ministre plénipotentiaire de l'Empereur, ne comprend rien aux fureurs qui se déchaînent autour de lui et c'est avec stupeur qu'il voit les Etats de Flandre et de Brabant envoyer à Vienne des délégués protester auprès de sa Majesté Impériale et Royale.

Charles VI, probablement pour la première fois de sa vie, se trouve devant des gens qui parlent net, opposent leurs intérêts aux siens et lui contestent le droit d'attenter à des libertés et à des privilèges garantis par la Paix de Rastadt. L'Empereur est, sans nul doute, impressionné par cette démarche qui lui prouve que la théorie de l'Etat-Providence n'est pas la panacée universelle et il semble bien qu'il s'en soit souvenu pendant tout son règne.

Un diplomate réputé pour son habileté : Hercule Turinetti, marquis de Prié, remplace bientôt le comte de Königsegg : il fait son entrée à Bruxelles en 1716.

La tâche du nouveau ministre plénipotentiaire n'est pas simple : le désordre règne dans toutes les branches de l'administration, l'industrie est quasi anéantie et le commerce est asservi aux nations voisines par la fermeture de l'Escaut et par l'intolérable lourdeur des tarifs douaniers. Le Trésor est grevé d'une dette exigible de près de 20 millions de florins et les recettes des Postes et des meilleurs bureaux de douane sont hypothéquées aux Hollandais.

Prié — il le reconnaît lui-même — n'a aucune compétence en matière financière. De plus, il ignore tout des besoins et des traditions du pays. En outre, les « Instructions » singulièrement imprécises dont il est muni reflètent à la fois l'indécision et l'indifférence du cabinet de Vienne.

La mésintelligence éclate très vite entre le « Conseil d'Etat », créé par l'Empereur en 1718 et le ministre. Le marquis de Prié entre également en conflit avec les doyens des Métiers de Bruxelles, d'Anvers et de Malines.



Des troubles éclatent qui sont durement réprimés mais ce n'est pas par la force et la contrainte que l'on rétablit un équilibre financier lourdement compromis. Si le pays échappera à la banqueroute c'est grâce aux bénéfices que lui procureront le commerce maritime et les expéditions coloniales.

## PROBLÈMES DE L'EXPANSION MARITIME

Faisons à nouveau un retour en arrière : sous la domination espagnole, les Rois Catholiques ont interdit aux Belges tout trafic avec les colonies de leur Royaume et les privilèges commerciaux ont été réservés à leurs sujets castillans. Lorsque le déclin de l'industrie espagnole n'a plus permis de construire suffisamment de galions, le gouvernement de Madrid a préféré, pour se ménager des alliés, faire appel aux navires des Anglais protestants, plutôt que de favoriser ses sujets catholiques des Pays-Bas.

Depuis longtemps et à plusieurs reprises, les Belges ont cependant tenté de créer des compagnies de navigation : les échecs se sont succédé avec une décourageante régularité. L'éphémère compagnie hispano-belge de « L'Amirauté de Séville » a eu des succursales à Anvers, Bruges et Lille mais elle a cessé d'exister, faute de capitaux, en 1627.



Le cardinal-Infant Ferdinand obtient de Philippe IV, en 1640, un droit de participation au commerce des Indes pour les pays de par deçà mais nos armateurs ne peuvent en profiter : l'Escaut est fermé et les ports de Flandre ne sont pas aménagés pour recevoir des vaisseaux de haut bord. De plus le Roi fait rapidement marche arrière car il redoute le mécontentement des Portugais qui viennent de se séparer de l'Espagne. C'est sans doute pour une raison semblable que Philippe IV rejette, en 1661, le projet d'expansion maritime que lui soumet le père Christoval de Rochas-Spinola.

Quelques années plus tard les États de Flandre et de Brabant ont vainement sollicité la création d'une compagnie de navigation qui négocierait aux îles Philippines et « vers certaines côtes des Indes et en particulier à l'île de Buenos-Ayres (ende insoderleyck op het Eylandt van Buenos-Ayres) ».

En 1691, l'avocat bruxellois Jean Van der Meulen chef, avec le négociant anversois Pierre Cardon, du mouvement protectionniste qui reflète les opinions de

l'école mercantiliste a soumis un projet, demeuré sans suite, prévoyant la constitution de la « Compagnie Générale de Commerce et de navigation établie ès Pays-Bas » dont les vaisseaux auraient été autorisés à naviguer « par toutes les mers d'Europe, Asie et Africque », le trafic demeurant toutefois interdit aux Indes et aux îles Philippines.

Sept ans plus tard, le même Van der Meulen revient à charge.

Le comte de Brouchoven de Bergeyck — celui que l'on a appelé le Colbert belge — l'écoute et élabore les statuts, inspirés de ceux des compagnies privilégiées de Hollande, de France et

d'Angleterre, de la « Compagnie Royale des Pays-Bas, négociant aux places et lieux libres des Indes Orientales et de la Guinée ».

L'Électeur de Bavière, Maximilien-Emmanuel, érige cette compagnie sans même consulter le souverain et l'octroi est publié le 7 juin 1698.

L'opposition des Provinces-Unies se manifeste aussitôt avec vigueur et l'Électeur de Bavière, lié envers les Hollandais par un traité particulier qui garantit à son fils, le prince Ferdinand-Léopold, l'hypothétique succession de la monarchie espagnole, laisse en suspens l'octroi accordé à la Compagnie.

### **OSTENDE, SON PORT ET SES MARINS**

Depuis la fermeture de l'Escaut c'est vers Ostende que se tournent les esprits entreprenants et les aventuriers.

Son port, sans doute modeste et enclin à s'ensabler, est fort ancien. En 1284 déjà, Ostende possède un chenal artificiel qui conduit directement de la ville à la mer et, sur octroi de Philippe le Bon, confirmé par Charles VII de France, un havre a été creusé qui est à l'origine de la prospérité ostendaise.

L'invention, par 'Gillis Beukels de « Hughenvliet » et Jacques Kien d'Ostende, de la caque, procédé consistant à conserver clans des barriques les harengs préalablement vidés et dégorés dans la saumure, a fait d'Ostende le principal lieu de rendez-vous des pêcheurs de la côte et des marchands de tous les pays.

Après le célèbre siège de 1601, qui dura trois ans et transforma Ostende en un monceau de ruines, l'ordonnance des Archiducs Albert et Isabelle du 21 octobre 1604 exprime l'intention de faire revivre le commerce et la navigation d'Ostende « ce que rendent facile sa situation et son beau port ».

Un nouveau chenal remplace bientôt l'ancien, devenu inutile et qui est comblé. Les Etats de Flandre sollicitent des Archiducs qu'Ostende soit érigé en « port franc » afin de recevoir dans le pays toutes marchandises et pouvoir les expédier au loin, sans devoir passer par la Hollande. Cette requête est refoulée et ce ne sera qu'un siècle et demi plus tard que l'Empereur Joseph II accordera à Ostende, le 11 juin 1780, des lettres de franchise.

Depuis que l'Escaut est fermé à la libre navigation on pense à mettre le port d'Ostende en communication avec l'intérieur du pays.

A la fin du XVIIe siècle, Pierre Cardon propose de creuser un canal par lequel les vaisseaux de mer d'au moins 300 tonneaux pourront parvenir d'Ostende jusqu'à Anvers, Malines et Bruxelles. L'Électeur de Bavière, Maximilien-Emmanuel, et le comte de Bergeyck sont favorables à ce projet mais la reprise des hostilités contre la France en empêche la réalisation.

Le port d'Ostende, tout isolé qu'il demeure du reste du pays, est néanmoins la seule issue vers le large et la réputation des marins ostendais n'est plus à faire.

Pendant tout le XVIIe siècle les corsaires d'Ostende ont fait la « guerre de course » dans la mer du Nord et la Manche. On les a vu capturer, d'un seul coup, jusqu'à quarante navires et soutenir des combats victorieux contre des forces le plus souvent supérieures.

On se souvient encore dans la plupart des localités du littoral du Capitaine Jan Jacobsen qui, en 1622, seul contre la flotte de neuf bâtiments, réussit à couler le navire amiral avant de mettre feu à ses poudres et de se faire sauter avec ses vainqueurs qui l'abordent de toutes parts.

Il y a eu Jacques Besage, corsaire ostendais, qui attaqué par l'escadre hollandaise de l'amiral Pieter Hein, tue celui-ci avant d'être lui-même emporté par un boulet. On cite encore Erasme de Brouwer, qui ne se rendit à quatre frégates anglaises que démâté et coulant bas, et aussi les capitaines Broecke, Brant, Cods, Diercks, Koopman, Posselle, De Ridder, Pieters, Janssens, Senorm et Delavoet qui, rien que pendant le i mois d'avril 1665, ont ramené à Ostende treize prises de mer.

On n'a pas oublié les exploits des Verhaeghe, Roel dit « de Reuse » (le géant), Vanhembden, Verstelle, Clinckaert, Cansen, Schot, Mansfelds, Sijssens, Vanherdenberg, Baroen, Decramer, Rijckeman et Moentack, ceux des deux frères Paschier et Mathias de Moor, commandant le premier « La Justice » de 24 canons et, le deuxième, « Le Saint-François » de 14 canons. Le souvenir est demeuré vivace de Philippe Van Maestricht, le commandant « toujours vainqueur et jamais vaincu » du « Charles II » de 48 canons à qui le roi d'Espagne décerna une médaille d'or magnifiant sa bravoure et son habileté et qui, en 1692, après un combat contre sept navires français tomba entre les mains de ses ennemis qui — en dépit de toutes les règles et coutumes de mer — le jetèrent à la mer où il se noya.

### LES EXPÉDITIONS MARITIMES PARTICULIÈRES (1714-1723)

Lorsque, au début du xviii siècle, la paix revient enfin dans notre pays, les corsaires d'Ostende cessent de traquer l'Anglais, le Français et le Hollandais. D'autres tâches les attendent : établir des relations commerciales avec les Indes et fonder ces comptoirs et ces factoreries qui ont été les noyaux des grands empires coloniaux ultérieurs.

Quelques négociants clairvoyants ou, tout simplement, plus impatients et plus âpres au gain que les autres, arment des navires et les envoient vers les lointains pays d'où ils reviendront, les cales bourrées de marchandises précieuses.

En 1714, un échevin de la ville d'Ostende, l'Irlandais Thomas Ray, devenu sujet de Flandre par naturalisation, sollicite l'autorisation d'armer un navire de 400 tonneaux, l'« Empereur Charles III » pour transporter des marchandises vers les Indes Orientales. Des lettres patentes lui sont octroyées le 17 juin de la même année mais il semble bien que ce premier voyage soit demeuré à l'état de projet.

Le « Charles », armé par J. Gheselle et les frères Maelcamp et commandé par le capitaine J. Gheselle d'Ansegem et son second M. Guerrebrants, quitte Ostende à destination de Goa en mars 1715.

La même année, le « Saint Mathieu », navire de 250 tonneaux et armés de 24 canons, met à la voile, sous le commandement du capitaine Saersfiels, vers Surate.

On ignore la date du départ de la « Flandre Impériale » de l'armateur P. de Potter qui reçoit ses lettres de mer le 24 avril 1715.

Deux vaisseaux zélandais, affrétés par L. Jolly, Gollet de la Merveille et Thomas Ray et dont les noms ont été changés : l'« Empereur Charles VI » et l'« Impératrice » jaugeant respectivement 500 et 300 tonneaux, obtiennent également leurs patentes ce même 24 avril 1715.

Gollet de la Merveille est un Malouin installé à Ostende qui a servi comme officier pendant de longues années à bord des navires de la Compagnie Française des Indes Orientales. Lorsque le bruit de son prochain départ se répand, la France réagit aussitôt et, désireux d'éviter un conflit qui risque de s'envenimer, Charles VI ordonne d'ajourner l'expédition.

Les deux navires sont désarmés et 'Gollet de la Merveille doit se contenter de ruminer, sans les mettre à exécution, les multiples projets qui naissent de sa fertile imagination .

Un petit navire de 220 tonneaux, le « Prince Eugène », part pour Goa et 'Calicut en septembre 1715, revient à Ostende le 30 août 1716 pour en repartir, à destination de Malabar et Travancor et sous le commandement du capitaine Gheselle le 26 juillet 1717.

Un autre « Prince Eugène » de 400 tonneaux celui-là, appartenant à l'armateur J. Cloots, dont le capitaine est J. Cobin, reçoit ses lettres de mer le 12 décembre 1717. Du début 1718 jusqu'en 1722, trente-cinq départs ont lieu du port d'Ostende. Ce sont le « Charles VI », le « Marquis de Prié », l' « Impératrice Elisabeth », le petit et grand « Prince Eugène », le « Stahremberg », la « Maison d'Autriche », le « Saint-Joseph », le « Concorclia », le « Marquis de Campo », l' « Impératrice », le « Saint François-Xavier », la « Ville d'Ostende », la « Ville de Vienne », la « Ville de Gand », le « Flandria », le « Sint-Pieter » et le « Comte de Lalaing ».

La dernière expédition particulière est celle du « Charles VI », que commandent deux officiers venus d'une Compagnie Anglaise : le capitaine John Harrison et le subrécargue Alexander Hume. Ce voyage mérite qu'on s'y arrête car ses conséquences sont assez désastreuses. Jacques-André Cobbé, lieutenant-général de l'Artillerie de S. M. Impériale et Catholique s'est embarqué le 8 janvier 1723, c'est-à-dire quelques jours à peine avant l'érection officielle de la Compagnie des Indes.

D'origine malinoise, J. A. Cobbé, qui aime les titres ronflants, s'est fait décerner par Jean IX Paléologue, empereur de Constantinople « in partibus infidelium » le titre de baron de Burlack qu'il a fait enregistrer en 1722 la Chambre héraldique de Bruxelles. Chacun à Anvers et à Bruxelles s'obstine néanmoins à l'appeler par dérision « Monsieur Cobbé ». Le général est chargé d'aller occuper, au nom de l'Empereur Charles VI sur la côte de Coromandel, la factorerie de Cabelon que le vice-roi Sadatpatnam a concédée, par sa « paravanah » du 5 août 1719, au Capitaine d'Ostende, Godefroid de la Merveille, fils du marin de SaintMalo dont nous avons déjà parlé.

« Monsieur Cobbé », dont le moins qu'on puisse dire est qu'il est d'un caractère difficile, négocie fort maladroitement avec Jafar Khan, l'installation des factoreries de Banki-bazar et de Hydsiapour ; il se brouille avec tout le monde, lève une armée d'une centaine d'aventuriers blancs et fait sa guerre personnelle contre le Nabab. Il s'y fait tuer, le 23 juin 1724, après avoir compromis par son arrogance et sa mauvaise foi, l'avenir des établissements belges au Bengale.

Les multiples expéditions parties d'Ostende vers les Indes ont un caractère individuel et l'on ne peut les qualifier de nationales. Sans doute sont-ce généralement des armateurs belges qui les ont organisées, mais de nombreux capitaines tels que Saersfiels, James Tobin, R. Mitchell et John Harrison, sont, ainsi que la majeure partie (les équipages, de nationalité anglaise.

De plus les spéculateurs de Londres et d'Amsterdam ont engagé des capitaux dans ces entreprises.

A suivre

---

[La compagnie impériale et royale des Indes établie dans les Pays-Bas Autrichiens dite La Compagnie d'Ostende \(II\)](#)

**LES PROJETS DE CONSTITUTION DE COMPAGNIES**

Nous sommes, ne l'oublions pas, à l'époque où la fièvre des affaires sévit sur tout le continent. A Paris c'est Law et l'agiotage de la rue Quincampoix et à Londres les « bubbles » de la « Change Alley ». Un peu partout naissent des entreprises extravagantes... en Angleterre, par exemple, on crée des compagnies pour le dessalement de l'océan, le mouvement perpétuel et l'engraissement des chiens. La folie financière n'épargne pas la Belgique et de mirifiques projets de constitution de compagnies maritimes et coloniales voient le jour.

En 1714 l'Ecossois John Crawford, plus connu sous le nom de Jean Ker de Kersland, vient proposer à l'Empereur Charles VI l'établissement d'une compagnie des Indes orientales en Flandre, bénéficiant d'un « octroi privilégié par où cette compagnie deviendrait la plus considérable en Europe et pourroit d'abord avancer un million de florins à Sa Majesté Impériale.

Cette proposition à tout le moins un peu suspecte, puisqu'elle émane du porte-parole de certaines « personnes puissantes » du Royaume-Uni, prouve à suffisance combien l'on escompte de gains de telles entreprises.

Certaines conceptions destinées à développer notre commerce colonial relèvent de la plus délirante fantaisie.

L'un promet, au moyen d'un fonds social de 60 millions de florins de « faire entrer dans les coffres de Sa Majesté, deux mois après, 33 millions de florins et peut-être le double ».

Un autre, œuvre d'un jésuite défroqué, ne prévoit rien de moins qu'unifier le commerce de l'Empire et celui de la Flandre en omettant d'indiquer les moyens de le faire mais en précisant, par contre, que l'acte de la société ne devrait être dressé que lorsque toutes les actions auraient été souscrites.

Les deux premiers magistrats d'Ostende, le gouverneur del Campo et le bourgmestre Brouwers, s'efforcent, chacun de leur côté, de faire triompher des propositions aussi irréalisables Tune que l'autre. Le premier voudrait laisser la direction d'une compagnie de navigation aux cinq villes de Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges et Ostende ; le deuxième préférerait confier la gestion aux Etats provinciaux des Pays-Bas.

D'aucuns parlent d'aller planter le pavillon impérial à Tabago, cette île des Antilles autrefois transformée en baronnie par Charles II d'Angleterre et abandonnée depuis la fin du XVIIe siècle ; d'autres rêvent de coloniser l'archipel Salomon. L'ancien projet de Gollet de la Merveille revient sur le tapis : fonder à Madagascar « sans qu'il en coûtât rien à Sa Majesté » un établissement durable et florissant.

Le bon sens traditionnel du peuple belge réserve, fort heureusement, à ces élucubrations l'accueil qu'elles méritent.

Le Liégeois Adam-Joseph de Sotelet et Pierre Proli, banquier anversois issu de l'antique maison noble des Priuli qui a donné trois doges à Venise, suggèrent la création d'une « Compagnie privilégiée restreinte à quelques particuliers » et deux négociants gantois, les frères Jacques et Charles Maelcamps, conseillent en 1720 au prince Eugène, Gouverneur général des Pays-Bas, d'accorder « pour chaque canton des Indes, des octrois particuliers à quelques personnes d'expérience », afin d'éviter les inconvénients respectifs d'une trop grande concurrence et d'un monopole exclusif.

En plus de ces deux projets, qui méritent incontestablement mieux que l'opposition dédaigneuse du Marquis de Prié, d'autres propositions réalisables témoignent du grand

mouvement d'expansion commerciale et coloniale qui se manifeste un peu partout en Europe pendant ce premier quart du XVIIIe siècle.

L'Empereur Charles VI est gagné lui-même par ce courant d'idées. La prévoyance politique lui impose d'assurer à la Belgique comme à tout le territoire de l'Empire la plus grande prospérité possible et les créations successives de grandes compagnies dans les autres pays sont en outre, pour lui, autant d'exemples convaincants.

L'Empereur se décide et il charge son plénipotentiaire en Belgique de lui fournir des éclaircissements sur les meilleures formes à donner au commerce belge en Orient. Le 'Conseil privé de Vienne s'est prononcé pour la fondation d'une compagnie et le marquis de Rialp ainsi que le prince Eugène de Savoie ont insisté sur la nécessité et sur les avantages de cette création. Par contre, Prié ne croit pas au succès de relations commerciales entre les Pays-Bas et les Indes et il conseille à l'Empereur d'ajourner toute tentative « jusqu'au moment où l'on ait plus de moyens et de force ».

L'opposition du marquis s'explique aisément : il trouve un intérêt personnel à distribuer à gros prix des patentes aux différents armateurs et il favorise les expéditions dans lesquelles il peut placer ses capitaux personnels. Il ignore donc délibérément les projets qui lui sont soumis jusqu'à ce qu'éclate un fâcheux scandale.

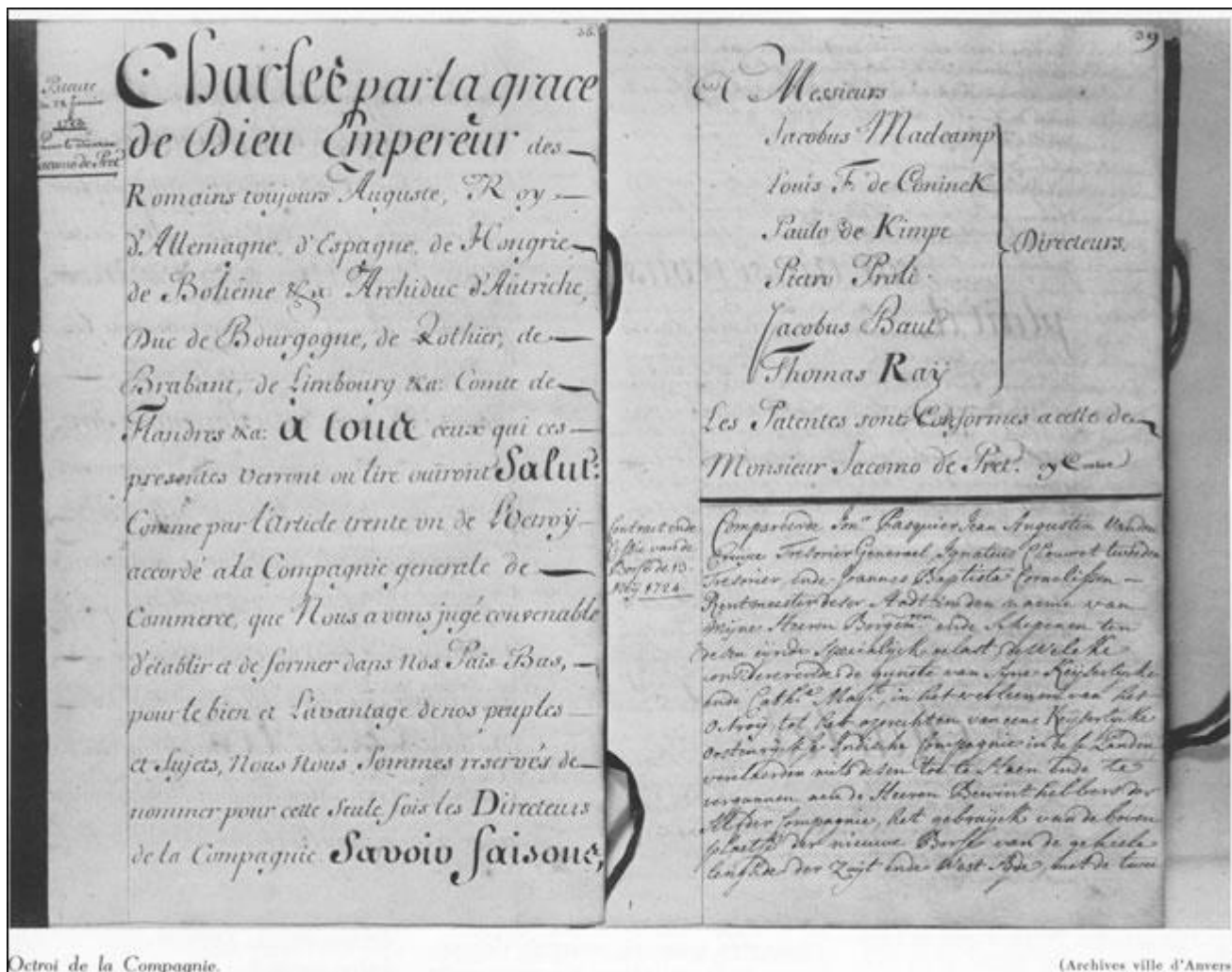
Trois navires, l'« Impératrice », le petit « Prince Eugène » et le « Stahremberg » viennent d'arriver à Ostende, retour de Chine, et le marquis de Prié a interdit la vente publique de leurs cargaisons sous prétexte que ces vaisseaux n'étaient pas munis, à leur départ, de passeports réguliers. Dans le même temps, le Ministre Laissez-aller entend que, moyennant le paiement de 30.000 florins, il serait disposé à d'Ostende joint sa protestation à celle des armateurs lésés et l'affaire fait tant de bruit que le Conseil de Vienne s'en émeut.

Le prince Eugène réprimande vertement Prié et le met en demeure de prouver sa bonne volonté en rédigeant à l'intention de l'Empereur un projet de compagnie. Le ministre comprend qu'il est prudent de ne plus temporiser et il charge son secrétaire extraordinaire et conseiller secret de lui soumettre un plan.

Ce secrétaire est Patrice Mac Névy, descendant d'une noble famille irlandaise qui a suivi les Stuart en exil. Licencié en droit de l'Université de Louvain en 1702, il a été naturalisé sujet des Pays-Bas en 1709 et, depuis 1713 il est « fiscal des domaines et des finances ». C'est un fort habile homme en qui le marquis de Prié a mis « sa principale confiance ».

### **CONSTITUTION DE LA COMPAGNIE IMPERIALE ET ROYALE DES PAYS-BAS AUTRICHIENS**

Mac-Névy fait aussitôt appel aux lumières des chefs des trois principales maisons de commerce et de banque d'Anvers : Jacques de Pret, Pierre Proli et Paul-Jacques 'Cloots, surnommé ironiquement « le petit baron » à cause de ses airs « gascons et méprisants » et parce qu'il a obtenu que le marquis de Prié récompense son amitié par l'octroi de la baronnie de Schilde. C'est là une démarche fort adroite car, si l'intégrité de Jacques de Pret n'a jamais été prise en défaut, Proli et le baron de Schilde sont moins scrupuleux et ils ont déjà mis leur connaissance des affaires et... leurs capitaux au service du Marquis de Prié, sollicitant en échange un octroi privatif pour le trafic lointain. S'adresser à eux est une marque de confiance qui flatte leur vanité mais étouffe en même temps leurs projets personnels.



Les négociants anversoïis connaissent les risques des expéditions maritimes mais ils sont payés, si l'on ose dire, pour apprécier les bénéfices que rapporte le trafic colonial. Proli insinue n'être pas sûr « que le gouvernement... donnât une bonne direction au commerce » mais il conclut néanmoins que, malgré les inconvénients inhérents au monopole, la meilleure solution serait cependant de suivre l'exemple des autres nations et d'ériger une compagnie.

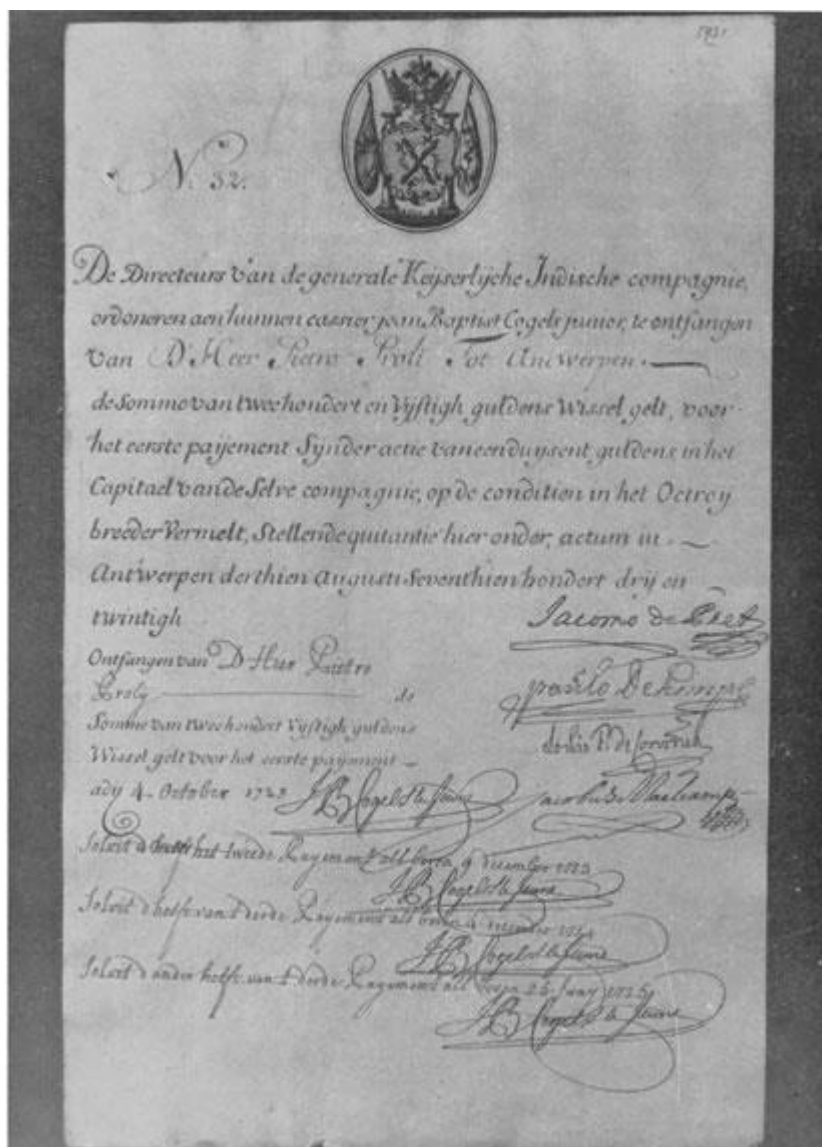
On discute ferme : selon le marquis de Prié le futur organisme voudra s'arroger cette « sorte d'indépendance dont le génie de la nation incline naturellement » (Saluons au passage cet hommage involontaire à notre amour de la liberté !) Il faut donc réserver à l'Empereur la nomination des directeurs, la conduite et la surveillance des affaires. Proli et Cloots s'insurgent contre cette subordination préjudiciable, selon eux, au développement de la Compagnie. On arrive à un compromis et le projet envoyé à Vienne investit Charles VI du droit de nommer les sept directeurs mais laisse à l'assemblée des principaux intéressés celui d'élire les administrateurs et donc de gérer la Compagnie.

Anversoïis avant tout, Jacques de Pret et ses collègues voudraient réserver à leurs concitoyens la haute main sur la compagnie. Anvers doit devenir l'entrepôt des marchandises des Indes et le siège des Ventes publiques.

Prié s'y oppose et, tenant compte de la rivalité qui existe entre la Flandre et le Brabant, il décide que trois directeurs seront élus en Flandre, trois autres à Anvers, le septième étant nommé par l'Empereur.

Le capital de la future 'Compagnie est fixé à 6 millions de florins — c'est-à-dire environ 600 millions de nos francs actuels — représenté par 6.000 actions nominatives, personne ne

pouvant souscrire plus de 150 actions. Notons que ce capital ne sera jamais libéré qu'à concurrence de 75 %, les besoins de la Compagnie étant couverts avec 4 millions et demi de florins. Toute participation dans la compagnie est interdite aux étrangers pour éviter, déclare Prié, que des agitateurs qui « avaient plus de résolution et de courage que les Belges » ne s'emparent du négoce de la Compagnie.



Les marchands anversois protestent, non par orgueil national mais parce qu'ils craignent que l'on ne puisse trouver dans nos provinces les 6 millions nécessaires à la constitution du capital. On arrive à une solution mitoyenne : les étrangers peuvent acquérir des actions mais seulement un mois après l'ouverture de la souscription, astuce qui les écarte pratiquement de cette dernière.

Une clause judicieuse constitue une réelle innovation : une partie seulement des profits sera distribuée aux actionnaires, l'autre étant retenue, pour réparer « les pertes qu'on pourrait faire par les pirates et autres accidents de mer, comme

aussi payer les frais extraordinaires qu'on fera par des établissements aux Indes ».

L'Empereur et ses ministres n'exigeront aucune indemnité pour la délivrance de l'octroi mais les produits rapportés des Indes par les navires de la Compagnie seront assujettis au paiement d'un droit de 6 % du prix des ventes publiques, ce qui est, pour l'époque, une taxation fort réduite.

Après avoir été revu par le Conseil suprême des Pays-Bas, le projet d'octroi est envoyé à Vienne où il est épluché pendant onze mois et, le 15 août 1722, le marquis de Prié est avisé d'avoir à prévenir les magistrats urbains et en particulier ceux d'Anvers, Bruges, Gand et Ostende qu'une compagnie générale va être établie et que l'Empereur invite les capitalistes à souscrire à ses actions.

La Charte de la « Compagnie Impériale et Royale établie dans les Pays-Bas Autrichiens » est enfin signée en novembre 1722. Les sept directeurs, nommés le 23 janvier 1723 à Vienne, sont trois Anversois : Jacques de Pret, Louis-François de Coninck, Pierre Prolé, trois Gantois : Jacques Maelcamp, Paul de Kimpe et Jacques Baut et un Ostendais Thomas Ray.



On n'a négligé qu'un seul petit détail : aucun de ces personnages n'a été consulté et n'a connaissance des conditions exactes de l'octroi. Les sept directeurs refusent donc de prêter le serment requis et Pierre Proli part pour Vienne, accompagné de Mac-Nény, pour exposer au souverain les inquiétudes et les réticences de ses collègues. Un terme est enfin mis aux tergiversations et aux contradictions et l'octroi est publié dès le retour en Belgique des deux négociateurs.

## **DROITS DE LA COMPAGNIE ET SOUSCRIPTION A SES ACTIONS**

La Compagnie a le monopole exclusif, pendant 30 ans, du commerce avec les Indes Orientales et Occidentales et les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du Cap de Bonne-Espérance.

A l'exemple de la Compagnie Anglaise, la Compagnie d'Ostende a des droits régaliens : elle peut établir des colonies et acquérir aux Indes des terres, ports et havres ; elle peut engager des officiers et des soldats, bâtir des forteresses, conclure des traités avec les princes et les états hindous et il n'y a guère que le droit de déclarer la guerre sans le consentement de l'Empereur qui ne lui appartienne pas.

Le gouvernement ne peut s'ingérer ni dans l'administration, ni dans les comptes, ni dans les services maritimes de la Compagnie de la bonne marche de laquelle seuls sont responsables les directeurs et l'assemblée générale des principaux intéressés.

Comme preuve de sa personnalité souveraine, la Compagnie obtient des armoiries spéciales. Elles sont d'or aux deux bâtons noueux de Bourgogne enflammés, l'écu posé sur deux Colonnes d'Hercule évoquant les voyages lointains et accosté de deux bannières, lune de gueules au lion d'argent, l'autre aux armes de l'écu. Le tout est sommé de l'aigle impériale. Alors que les navires marchands ordinaires se servent du pavillon de Bourgogne, les vaisseaux de la Société des Pays-Bas arborent le pavillon impérial (d'or à l'aigle éployée de sable chargée en coeur de l'écu d'Autriche, de gueules à la fasce d'argent), un autre de gueules au lion d'argent et un troisième aux armes de la Compagnie.



Les porteurs d'actions peuvent céder celles-ci mais seulement après la clôture de la souscription. Pour être valable, le transfert doit être consigné au «livre de transport».

Selon un historien anglais, la charte de la Compagnie d'Ostende, a gratifié nos provinces d'une société coloniale plus avantageuse et plus pondérée que n'importe quelle « chartered » alors existante.

La souscription s'ouvre le 11 août 1723 à 9 heures du matin à la Bourse d'Anvers après un service solennel célébré en la

'Cathédrale.

Dès 11 heures le montant souscrit s'élève à 3 millions de florins ; à la fin du jour il dépasse 4 millions et une hausse de 10 % sur les actions s'opère déjà. Le lendemain, les deux millions restants sont couverts en quelques heures et plus d'un million et demi de capitaux ne trouvent pas à s'engager.

Cinq cents actions sont réservées au Prince Eugène et aux ministres de Vienne. Le marquis de Prié souscrit cent cinquante actions, le duc d'Arenberg cent vingt-cinq et Corneille Walckiers, conservateur des impositions de la Flandre cent vingt et une.

La population ne semble pas s'être beaucoup intéressée à cette souscription : les actionnaires appartiennent, en effet, uniquement à la noblesse et au haut commerce. On relève parmi les souscripteurs les plus grands noms de Belgique : les princes de Ligne et de Rubempré, les comtes de Maldegem, de Wrangel et de Lalaing, les comtesses de Rupelmonde et de Chaumont, Anne Moretus et bien d'autres...

Nom	Nombre d'actions
J. A. J. Le prince Eugénie van Saxe	60
J. B. Du baron Marquis van de	150
J. H. van Hertogh van Amberg	120
Den Graaf van Amstelraden	100
Den Prince de Ligne	50
Den Graaf de Blain	30
Den Graaf van waterberg	10
Den Generaal weningel	12
Den Comte van Rellinpan	12
Den Marquis Los Rios	12
Den Marquis Des Rabbij	12
Den Baron van Kiedyhem	12
Den Graaf van Maldegem	12
Den Directeur Generaal Fraulas	12
Den Baron van Fraula	10
Den Baron Bontenroder	30
Den Graaf van de Anckenburg	30
Den Baron D'impe	6
Den Barons de huer	6
Den Marquis D'Hee	2
Henrico Romano Humello	12
Antonius Donias	30
Andreas hoes	30
Francois de Gelder	30
Johannes Bartens	30
Antonius van Nelen	30
Jan Balen Bartens	2
Alexander gervet	28
<b>Total</b>	<b>950</b>

Liste des actionnaires.  
(Archives ville d'Anvers)

Deux villes ont été expressément

invitées à participer à la souscription : Anvers prend trente actions et Ostende douze ce qui oblige les magistrats de ces deux communes, vu le mauvais état de leurs finances, à contracter un emprunt à intérêt lors de chaque versement. La participation de ces deux cités font de la Compagnie ce qu'on appellerait aujourd'hui une société intercommunale mixte.

Les deux tiers du capital se trouvent entre les mains des Anversois, des habitants de Bruxelles, Bruges, 'Gand et Ostende ayant souscrit le surplus.

Trois mille trente-sept actions sont détenues par cinquante-quatre actionnaires, tous membres de la noblesse ou de la grande bourgeoisie marchande que l'on désigne sous le vocable de « principaux intéressés ». A peine

mille actions sont souscrites par de petits actionnaires possesseurs de deux à six actions.

La nouvelle compagnie a donc, à son début, un caractère sans cloute national mais surtout aristocratique.

La première assemblée générale des cent soixante-deux « principaux intéressés » qui ont statutairement le droit de prendre part aux délibérations de la « Société Impériale et Royale des Indes » se réunit à la Bourse d'Anvers le 6 octobre 1723.

Quatre-vingts actionnaires seulement sont présents. Le marquis de Prié s'est porté malade : personne ne croit à ce prétexte et l'on pense que le ministre ne désire pas être exposé à devoir faire quelque démarche publique en faveur de cette Compagnie d'Ostende, de laquelle il est actionnaire parce qu'il n'a décemment pas pu faire autrement, mais dont il continue de désapprouver et la création et l'activité.

La moitié des actions est libérée : la Société a donc 3 millions de florins en caisse et elle a déjà acquis trois navires marchands qui ont déjà accompli de nombreux voyages au long cours.

---

## La Compagnie Impériale et Royale des Indes établie dans les Pays-Bas Autrichiens dite LA COMPAGNIE D'OSTENDE (III)

### LES EXPÉDITIONS DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

L'expédition qui inaugure le trafic de la Compagnie d'Ostende en Asie Occidentale se compose de trois navires : le « Saint-Charles » l'« Aigle » et la « Sainte-Elisabeth ».

Le « Saint-Charles » est l'ancien Saint-François-Xavier » acheté 28.500 florins à l'armateur gantois Jacques Maelcamp. Il est armé de 26 canons. Son capitaine, Michel Cayphas, est, en fait, l'amiral de la flottille. Il a pour officiers Jean Rey, L. Mynders, P. de Reuse et six conseillers. L'équipage est de soixante-quinze hommes, plus un aumônier et un subrécargue, c'est-à-dire un délégué de l'armement. Celui-ci, un Gascon naturalisé, Vincent Parraber, a été désigné par la Compagnie comme chef commercial de ses futurs comptoirs des Indes.

L'« Aigle », a déjà fait en 1719-1720 un voyage en Chine sous le nom de « Wirtenbergh » et sous le commandement de Philippe van Maestrict. Ce navire de 400 tonneaux s'est ensuite appelé le Comte de Lalaing » et il a été acquis par la Compagnie pour 10.300 florins à Pierre de Potter, homme de paille d'un consortium dont faisaient partie Paul de Kimpe et Thomas Ray. Il possède la même artillerie que le « Saint-Charles ». Ses soixante-quinze matelots sont commandés par Nicolas Carpentier, ce capitaine qui deviendra plus tard intendant de la Marine et bourgmestre d'Ostende. Le personnel marchand comprend trois subrécargues, Jean Gould, Pierre Boubereel et François de Jaegher, un chirurgien, l'écrivain François Poullon et un chapelain, le Père Melchior de Sauveur.

La frégate de 400 tonneaux Stadt Brugghe », rebaptisée la Sainte-Elisabeth », n'a que 22 canons. Elle a été achetée à Bernard Van der Grift d'Amsterdam pour 25.800 florins. Son équipage se compose du capitaine Balthasar Roose, du lieutenant Philippe Perrenot et de soixante-quinze matelots. Les trois subrécargues sont P. Spendelow, F. Errebots et G. de Waersegere. L'écrivain se nomme Gérard de Boeck.

Si les trois capitaines sont belges, l'on constate, en lisant les rôles d'équipage que le nombre de matelots étrangers est très élevé. Ceci s'explique aisément : à la fin du XVIIIe siècle, de nombreux marins flamands se sont expatriés vers Dunkerque, port plus florissant et mieux ordonné qu'Ostende.

Un mouvement en sens inverse s'est toutefois produit. Malgré les peines fulminées par les Etats-Généraux et les « bills » sévères du Parlement britannique, de nombreux marins hollandais et anglais, soit de religion catholique et pour cette raison persécutés dans leur patrie protestante, soit ayant simplement à se plaindre des compagnies privilégiées des Provinces-Unies et d'Angleterre, sont venus s'installer à Ostende d'où, ne l'oublions pas, de nombreux navires armés par des particuliers sont partis, depuis 1714, pour les Indes.

Il est vraisemblable que c'est pour attirer cette « main-d'œuvre » maritime que la naturalisation leur est particulièrement facile à obtenir : il suffit de payer un écu pour être reçu « bourgeois » d'Ostende.

Quelles cargaisons ces trois navires ont-ils dans leurs cales ?

Comme l'argent n'a cours, en Extrême-Orient, qu'au poids il y joue plus le rôle d'une marchandise que celui de monnaie. Son exportation est, en outre, particulièrement avantageuse puisque son rapport à l'or est d'un à dix à Canton alors qu'il est d'un à quinze en Europe.

Les administrateurs de la Compagnie d'Ostende sont au courant de ces faits, aussi les trois navires emportent-ils globalement 129 barres d'argent et de la monnaie en même métal : 70.000 couronnes, 48.252 marcs, 10.166 ducats et 7.500 « carambols » ou écus de Flandre. Leurs soutes contiennent de plus 160 saumons de plomb, métal fort apprécié en Chine et qui a l'avantage supplémentaire de constituer un excellent lest sous un volume réduit.

Le coût total de cette première campagne s'élève, compte tenu du prix d'achat des vaisseaux, des avances sur gages et des frais d'approvisionnement à 1.564.000 florins, c'est-à-dire un peu plus de la moitié du capital libéré de la Compagnie.

\*\*\*\*

Le « Journal van het schip de Sainte Carolus na Bengale en Indien » nous apprend que la flottille a quitté le port d'Ostende, le jeudi 10 février 1724, saluée par une salve d'artillerie. Elle fait relâche le 27 mars aux îles du Cap Vert dans la baie de Porto-Praya. Le « Saint-Charles » arrive le 16 juillet à Cabelon, qui prospère sous le successeur de Godefroid de la Merveille, Diaz de la Peña, puis cingle vers les comptoirs de Bengale, Banquibazar et Hydsiapour, cependant que les deux autres navires prennent la direction de la Chine.

Le 3 août, le « Saint-Charles » jette l'ancre dans l'embouchure de l'Ougli ou, si l'on préfère, du bras méridional du Gange. Une violente tempête s'élève et c'est la catastrophe. Démâté, son gouvernail emporté, le « Saint-Charles » fait eau de toutes parts et le capitaine Cayphas donne l'ordre d'évacuation. Onze membres de l'équipage, dont le second lieutenant Guillaume Bernard, l'aumônier Arnoldus a Cruce et le chirurgien Jan Willem De Clercq, périssent dans le naufrage.

L'échec de l'expédition est constaté dans les livres de la Compagnie par une sèche écriture comptable par Profits et Pertes de 270.000 francs. L'« Aigle » et la « Sainte-Elisabeth » connaissent un destin plus heureux. Après s'être séparés du Saint-Charles » les deux vaisseaux arrivent, au terme d'une navigation de six mois, à Macao. Le 15 août 1724 ils franchissent le « Bocca Tigris » puis gagnent Warnpou, le port de Canton où les subrécargues négocient l'achat des marchandises de retour. Le 19 décembre, l'« Aigle » et la Sainte - Élisabeth », les cales remplies de 5.000 caisses de porcelaines, de thé, de perles et de soies, repartent pour Ostende.

Le capitaine de la « Sainte-Elisabeth » meurt en mer, le 18 février 1725, laissant le commandement à Philippe Perrenot mais c'est là, à peu près, le seul événement tragique de cette traversée.

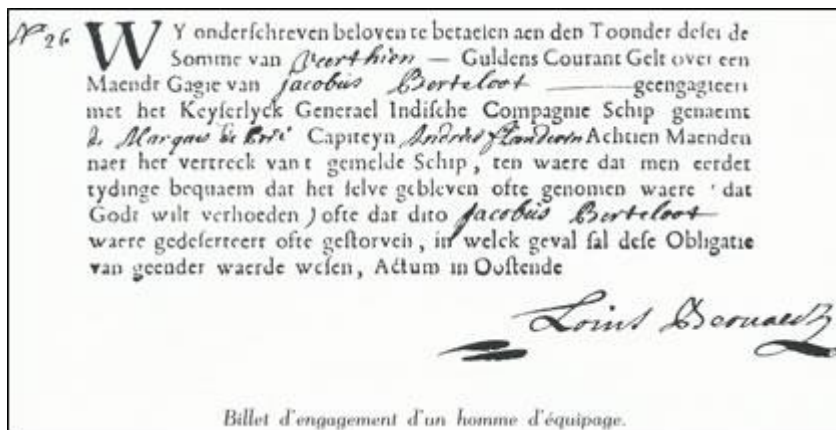
À peine les navires sont-ils signalés dans la Manche que les actions de la 'Compagnie d'Ostende montent à la Bourse d'Anvers.

La vente des deux cargaisons a lieu dans la Maison de Ville d'Ostende : elle produit 2.186.244 florins et les droits d'entrée donnent au trésor une recette de 94.611 florins. La Compagnie réalise un bénéfice net de 1.257.697 florins ce qui compense largement les pertes de la malheureuse expédition du Saint-Charles ».

\*\*\*\*

Une deuxième assemblée générale des principaux actionnaires de la Compagnie d'Ostende se réunit le 15 mars 1725 la Bourse d'Anvers. La troisième a lieu le 4 décembre de la même année. Les brillants résultats de la première expédition provoquent évidemment l'enthousiasme et de nouvelles expéditions sont décidées.

L'« Impératrice » et le « Marquis de Prié » viennent de mettre à la voile à destination de l'Asie. Le « Charles VI », bâtiment de 400 tonneaux, armé de 26 canons et monté par quatre-vingt-six hommes dont soixante-quatre Belges appareille ensuite pour le Bengale sous le commandement du capitaine Jacques de Winter. Il rentre à Ostende le 18 Juillet 1726, richement chargé et son voyage laisse à la Compagnie, tous frais déduits, un bénéfice de 562.528 florins.



Alexandre Hume, nommé gouverneur des factoreries de l'Inde en remplacement du général Cobbé qui vient d'être tué, s'embarque à bord de l'« Espérance », navire de 250 tonneaux, que convoie la « Paix », vaisseau de 400 tonneaux.

En plus de leurs cent quatre-vingt-neuf hommes d'équipage, les deux bâtiments embarquent un détachement d'une quarantaine de soldats sous les ordres des capitaines Sauvage et Mac Donnel. Arrivé à Cabelon, le gouverneur Hume réussit, non sans peine, à faire oublier les erreurs de son prédécesseur et à administrer sous la protection du drapeau de l'Empire, les comptoirs belges de l'Hindoustan.

Dans les mois qui suivent, les expéditions se succèdent. Trois frégates : le « Tigre » 250 tonneaux, capitaine Pronckaert, l'« Aigle », 350 tonneaux, capitaine Jean de Waele et le « Lion » 400 tonneaux, capitaine Jacques Larmes, quittent la rade d'Ostende pour la Chine en février 1726. Ce périple rapporte à la Compagnie un bénéfice net de 2.570.500 florins. « La Concorde » 600 tonneaux, capitaine Gilles Reyngoet et le « Marquis de Prié » 400 tonneaux, capitaine G. de Brouwer partent à leur tour pour la Chine et rentrent à Ostende 18 mois plus tard, trop lourdement chargés pour pouvoir pénétrer dans le port. Cette expédition laisse un profit de 2.060.874 florins et l'Administration des droits d'entrée perçoit plus de 200.000 florins.

Sur les armements dirigés vers la Chine, la Compagnie d'Ostende a donc réalisé, de 1724 à 1728 un bénéfice net de 7.058.505 florins.

Un nouveau convoi est prêt à mettre - à la voile lorsque la menaçante pression des puissances maritimes coalisées, c'est-à-dire l'Angleterre, la France, la Hollande, la Suède et le Danemark impose à Charles VI une suspension de la Compagnie d'Ostende. Pour reprendre l'expression de l'éminent historien, feu Michel Huisman qui a consacré à la politique commerciale et coloniale du début du XVIII<sup>e</sup> siècle une admirable étude historique à laquelle nous avons emprunté l'essentiel de notre texte, « L'âge d'or de la Compagnie d'Ostende » n'a duré que quatre ans.

\*\*\*\*

## A SUIVRE

---

### La Compagnie Impériale et Royale des Indes établie dans les Pays-Bas Autrichiens dite LA COMPAGNIE D'OSTENDE (IV)

#### L'ICONOGRAPHIE DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Avant de décrire l'énorme « partie de poker » qui se termina par la suppression de la Compagnie d'Ostende, il nous apparaît séduisant d'évoquer le spectacle des navires ostendais cinglant vers l'Orient ou en revenant, les flancs gonflés de trésors. Nous aimerions pouvoir aider nos lecteurs à reconstituer une telle vision mais c'est là une entreprise dans laquelle l'imagination et les comparaisons doivent jouer un grand rôle car l'iconographie de la Compagnie est très pauvre.

Il n'y a guère, en effet, que les illustrations du livre de bord de l' « Aigle » et de « La Concorde » ainsi que deux tableaux anonymes qui soient parvenus jusqu'à nous.

Les auteurs de ces illustrations étaient certainement meilleurs marins que dessinateurs. Le lieutenant de Laville-Prichard a représenté, malheureusement à fort petite échelle, son navire l'« Aigle », ancré dans la baie de Praya avec le « Saint-Charles » et la « SainteElisabeth ».



Les châteaux-arrière ont exactement la même forme arrondie ce qui est un peu surprenant puisque deux de ces navires sont de construction hollandaise et le troisième d'origine anglaise.

Une des pages du livre de bord tenu par le lieutenant Valckenier montre «La Concorde» et le «Marquis de Prié », mouillés devant l'île Fernando da Noronha. Leur gréement est celui de tous les navires de cette époque.

La première des deux toiles anonymes est de facture naïve. Un vaisseau, arborant le pavillon de l'Empire, y essuie à bout portant le feu de deux corsaires barbaresques, reconnaissables à leurs enseignes vertes à trois croissants d'argent. Un texte couvre la partie inférieure du tableau « Action de bravoure de la frégate l' « Impératrice Elizabeth » commandée par le Capitaine Gaselle pris par deux navires turques après un combat opiniâtre qui dura depuis le 24 jusqu'au 25 mai 1727 dont était chirurgien le Sieur Jan George Lohr qui est retourné à Ostende après un esclavage de sept ans ».

Le deuxième tableau est une excellente toile dont Pasquini affirme qu'il représente « un navire de la Compagnie d'Ostende, dont la forme est particulière, faisant de l'eau sur la rade de Ténériffe ». Le paysage du fond, avec ses montagnes en roches volcaniques aux sommets neigeux, les indigènes qui s'agitent sur la rive et dans les barques évoquent les îles Fortunées mais, nous voyons mal comment et pourquoi les navires de la Compagnie auraient une forme particulière. N'oublions pas que, sur les dix-neuf bâtiments qui ont navigué pour son compte,

six ont été construits en Hollande, cinq en Angleterre, quatre à Hambourg, un en France, un à Trieste et un à Ostende.

Comment ne pas conclure que les navires ostendais étaient fort semblables aux bâtiments de commerce armés, sortis au début du XVIIIe siècle, des chantiers navals des pays voisins ?

Le Musée national de la Marine à Anvers possède deux maquettes de navires contemporains de la Compagnie d'Ostende. L'une est celle, exécutée à l'échelle de 1/56 et mesurant 1,64 m. de long de l'« Oostrust », navire de 54 canons, construit à Amsterdam en 1721 et qui a navigué jusqu'en 1759 pour le compte de la Compagnie des Indes Orientales.

L'autre est le « Jonge Jacob » navire de commerce datant de 1724 que vient de restaurer Monsieur le Baron Frédéric.

Une maquette de navire hollandais « Valkenisse » construit en 1717 est actuellement au « Museum of fine arts » de Boston. Nous en avons reconstitué le plan que nous croyons être, à peu de détails près, semblable à celui des vaisseaux qui ont assuré la liaison entre la côte belge, l'Afrique et les comptoirs de l'Inde.

## UN PEU D'ARCHITECTURE NAVALE

L'examen du « Valkenisse » nous amène, tout naturellement, à consacrer quelques lignes à l'architecture navale du XVIIIe siècle.

Les constructeurs ont abandonné les coques massives des nefes médiévales, des caravelles des « conquistadores » et des lourds galions d'Espagne. Les formes se sont arrondies et les lignes affinées. Le galbe, encore pansu, permet une meilleure « assise » sur l'eau et des profils plus fonctionnels rendent les navires plus maniables.



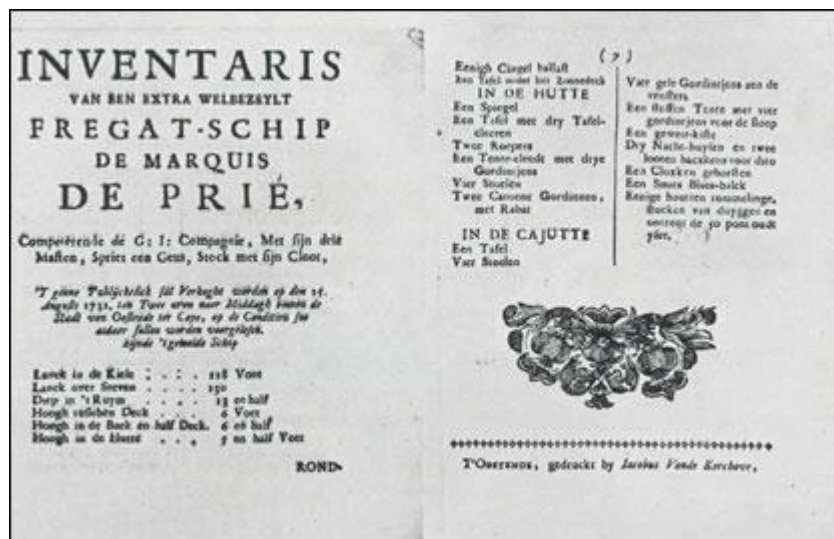
Les hauts gaillards d'avant et les châteaux d'arrière monumentaux ont atteint au XVIIe siècle leur maximum d'altitude et d'ornementation : ils font place à des superstructures plus basses, mieux équilibrées et pas aussi vulnérables à l'artillerie. L'étrave s'incline moins et sa guibre est considérablement raccourcie. Le navire ne compte généralement plus que trois mâts verticaux et un beaupré, encore muni d'un mâtereau. Le mât de misaine et le grand mât ont chacun trois vergues horizontales. Le mât d'artimon n'en possède que deux qui

surmontent une antenne oblique, attachée au mât à la moitié de sa longueur et à hauteur de la hune.

Le beaupré, que prolonge le bout-dehors, s'incline à environ 45° au-dessus de la guibre. Il est muni d'une vergue horizontale placée sous une petite hune de laquelle se dresse un mâtereau. Les mâts sont étayés de chaque bord par deux faisceaux de haubans garnis d'enfléchures qui en font des sortes d'échelles. Les faisceaux inférieurs vont du niveau du pont jusqu'à la hune, les supérieurs de la hune aux barres de perroquet.

Le gréement dormant est complété de solides étais qui fixent les mâts vers l'avant et les équilibrent en compensant la traction des haubans qui s'exerce à la fois latéralement et vers l'arrière. Le gréement volant permet de faire pivoter les vergues autour des mâts et d'orienter ainsi les voiles qui y sont fixées. Les vergues horizontales rendent possible l'établissement de

voiles carrées, ou plus exactement en trapèze isocèle et l'antenne d'artimon celui d'une voile latine.



Tel est, essentiellement, le gréement classique d'un navire des premières années du XVIIIe siècle. Ce ne sera qu'au cours de la deuxième moitié de ce siècle que disparaîtront la vergue de beaupré et sa voile, la civadière, rendue superflue pour la manœuvre de virement de bord par l'introduction des focs, voiles triangulaires

installées le long des étais de misaine, de grand mât et d'artimon.

A la même époque la voile d'artimon et son antenne seront avantageusement remplacées par la brigantine, voile trapézoïdale enverguée sur une corne s'appuyant au mât par une mâchoire et soulevée, à son autre extrémité par une drisse de pic, la partie inférieure de cette voile étant fixée à une bôme (ou gui) horizontale, pivotant autour du mât et fort aisément maniable.

## LA SUSPENSION DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Depuis sa fondation, la Compagnie d'Ostende rencontre l'opposition des puissances maritimes qui se manifeste d'abord par une guerre de plume au cours de laquelle adversaires et partisans se bombardent de libelles et de réfutations.

Les titres de ces ouvrages sont révélateurs : « La démonstration de l'injuste et chimérique prétention des directeurs de la Compagnie des Indes en Hollande »... « Défense du droit qui compète aux habitants des Pays-Bas autrichiens pour le commerce aux Indes »... « Lettre... dans laquelle on démontre que la Compagnie impériale de Commerce et de Navigation... doit être pernicieuse à la Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies »... « Mare liberum »... et bien d'autres.

Une interminable controverse juridique sur les droits et les prétentions des deux parties accompagne, évidemment, la publication de ces mémoires.

De la « littérature engagée » les polémiques passent sur le plan politique.

Devant la coalition qui se forme contre l'Autriche, l'Empereur Charles VI est très vite convaincu de la nécessité de faire des concessions aux ennemis de la Compagnie « pourvu qu'il n'exigeassent pas son anéantissement et qu'il lui laissassent un petit commerce ».

Les Anglais et les Hollandais veulent la disparition de la Compagnie et les diplomates autrichiens ne songent pas, semble-t-il, à mettre à profit l'antagonisme jaloux des Compagnies concurrentes de Londres et d'Amsterdam.

La Compagnie d'Ostende n'est certes pas la seule pomme de discorde en Europe.

Le jeune roi de France Louis XV vient de se brouiller avec l'Espagne en violant sa promesse de mariage avec l'infante Anne-Victoire pour épouser Marie Leczinska, fille de l'ex-roi de Pologne.



L'Espagne se rapproche de l'Autriche et l'ambassadeur Ripperda négocie à Vienne, en 1725, la double union de Don Carlos et de Don Philippe avec les deux filles de l'Empereur Charles VI. Ces tractations aboutissent aux trois traités de Vienne qui provoquent la colère des puissances maritimes, lesquelles forment aussitôt l'Union de Hanovre à laquelle adhèrent l'Angleterre, la France et la Prusse.

Sollicitée d'y entrer, la Hollande met à son acceptation une condition formelle : la Ligue doit spécifier, en termes formels, la suppression pure et simple de la Compagnie d'Ostende. C'est alors qu'avec un sens diplomatique contestable, le duc de Ripperda, devenu premier ministre d'Espagne, écrit aux Provinces-Unies une lettre menaçante les avertissant que chaque navire ostendais attaqué « serait payé par dix des leurs ».

Dans le même temps, Ripperda révèle aux ministres anglais et hollandais, Stanhope et Van der Meer, qu'un pacte secret et offensif unit les cours de Vienne et de Madrid, que l'Autriche a promis à l'Espagne de l'aider à reprendre aux Anglais Gibraltar et Port-Mahon et que l'Espagne s'est engagée à soutenir la Compagnie d'Ostende « même par la force des armes ».

Cette inutile et arrogante bravade est une véritable déclaration de guerre dont le premier résultat est l'adhésion de la Hollande à l'Union de Hanovre. La Suède et le Danemark se rallient à l'Angleterre, et la Russie se range du côté de l'Espagne et de l'Autriche. Voilà donc l'Europe partagée en deux camps hostiles prêts à s'entrégorger.

L'escadre anglaise bloque déjà Porto-Bello et l'armée espagnole se concentre devant Gibraltar mais ce n'est là qu'un point accessoire : le véritable enjeu est la Compagnie d'Ostende

L'Empereur, dont nul n'ignore qu'il voit avec déplaisir la tournure belliqueuse que prennent les événements, décide de temporiser. Il n'a, en effet, que des alliés douteux : il ne peut même pas compter sur l'Empire puisque les électeurs de Bavière, de Mayence et de Cologne sont liés à la France par des traités secrets.

La Prusse a une attitude inquiétante et on la devine prête à profiter de la faiblesse de sa rivale pour fortifier sa domination dans le nord de l'Allemagne. La Diète hésite : que lui importe, au fond, les affaires d'une Compagnie de marchands, établie dans ce Cercle de Bourgogne qu'aucun lien sérieux ne relie l'Allemagne ?

L'Empereur tient en outre à assurer à sa fille Marie-Thérèse l'intégrité des domaines des Habsbourg et qui pourrait l'en blâmer ? Il se refuse à mettre le feu aux quatre coins de l'Europe.

Charles VI propose en conséquence la France un pacte de non-agression.

Le souple et insinuant cardinal de Fleury, ministre de Louis XV, joue un jeu subtil que facilite la disgrâce de l'imprudent Ripperda : il tient avant tout à empêcher la guerre mais ne veut pas abandonner ses alliés de Hanovre. Il conseille de suspendre, provisoirement, la Compagnie d'Ostende et de laisser un congrès le soin de prendre des décisions définitives.

Les propositions françaises sont notifiées officiellement le 26 mars 1727 et, le 31 mai suivant, les plénipotentiaires français, autrichiens, hollandais et anglais signent à Paris des « Préliminaires » dont l'article principal est rédigé comme suit : « Sa Majesté Impériale et Catholique, voyant que le Commerce d'Ostende avait causé des inquiétudes et des ombrages, consentait pour le bien-être de l'Europe que l'octroi de la Compagnie des Pays-Bas fut suspendu pendant l'espace de sept ans ».

Les vaisseaux partis avant la cessation et « dont les noms seront compris dans un état » reviendraient librement avec les biens et marchandises qu'ils avaient à bord.

\*\*\*\*

L'Empereur a tenu le gouvernement de Bruxelles à l'écart des négociations aussi la nouvelle de la signature des « Préliminaires » cause-t-elle une surprise suivie d'un profond découragement.

Les actions de la 'Compagnie d'Ostende subissent aussitôt une baisse sensible : du cours de 1.228 florins elles tombent, le 1er juin 1727, celui de 470 !!

Le directeur Proli rédige aussitôt un mémoire sur les « expédients à prendre pour la conservation de la Compagnie pendant la suspension stipulée dans le traité préliminaire » mais l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie d'Ostende qui se tient à Anvers le 11 mars 1728 doit reconnaître l'échec des négociations et se contente d'émettre le vœu platonique de « voir assoupir par quelque voye amiable l'animosité des directeurs hollandais » en leur démontrant que la suspension profitait surtout aux Anglais « qui s'étaient déjà emparés de tout le commerce de la Chine ».

Le congrès, prévu par la convention préliminaire, se tient à Soissons en 1728. Le conseiller 'Charles de Pattyn y déploie en vain une dialectique habile : les ennemis de la 'Compagnie d'Ostende sont inexorables et un ministre hollandais déclare « préférer se couper la gorge que d'accorder la moindre faculté ».

La rupture avec l'Espagne affaiblit encore la position déjà précaire de Charles VI : l'Empereur accepte l'anéantissement de la 'Compagnie des Indes qui est consacré, le 9 novembre 1729, par le traité de Séville.

### **LES ARMEMENTS INDIRECTS**

Lorsqu'est suspendu l'octroi de la Compagnie d'Ostende, neuf de ses navires, partis en 1726 et en 1727, sont en mer, ainsi que les trois brigantins qui viennent d'être envoyés à la rencontre des bâtiments sur la voie du retour.

Il s'agit de « La Paix », « L'Espoir », le « Lion », le « Tigre », l' «Aigle », le «Charles VI », l' «Archiduchesse Marie-Elisabeth», «La Concorde », le « Marquis de Prié ». Les brigantins sont le « Saint-Antoine de Padoue », la « Sainte-Anne » et le « Saint-Joseph ».

L' «Impératrice Elisabeth » est dans le port, prête à prendre le large : ordre est donné de décharger ses vivres et ses marchandises.

Le « Lion », le « Tigre », « La Paix », l' « Aigle » et « L'Espoir » débordants de denrées exotiques évaluées à 5 millions de florins, regagnent bientôt leur port d'attache cependant que les autres évitent de rentrer à Ostende en apprenant qu'ils n'en pourront repartir.

Les directeurs de la 'Compagnie sont des hommes tenaces, bien décidés à défendre leurs intérêts. Puisque leur flotte ne peut plus naviguer sous leur pavillon, ils constituent une « jointe secrète » qui va tenter d'obtenir des « lettres de mer » des pays maritimes qui n'ont pas adhéré à la Ligue de Hanovre.

Des contacts secrets sont pris avec la Pologne et la Prusse qui ignorent ou feignent ignorer que le marchand autrichien J. Adam Pruner n'agit pas pour son propre compte mais pour celui de la 'Compagnie d'Ostende.

C'est de Cadix que, battant pavillon du roi de Pologne, le « 'Cheval marin » navire acheté à Trieste et le « Neptune » qui n'est autre que l'ancienne frégate « La Paix » débaptisée lèvent l'ancre au début de 1729.

L'« Apollon » appareille peu après du même port espagnol sous le pavillon de Prusse. La « jointe secrète » participe également à l'armement de la corvette le «Phoenix », l'ancien petit « Prince Eugène » qui a changé de nom et qui part en 1730 pour le Bengale.

Le « Cheval Marin » est intercepté par une escadre anglaise, et bien qu'il soit porteur de lettres de mer polonaises, son équipage est fait prisonnier et sa cargaison confisquée.

Le « Neptune » ne parvient pas à atteindre Banquibazar ; pourchassé par des bâtiments britanniques, il se réfugie à Goa où son capitaine, Philippe Perrenot, devient malade et meurt. Seul le « Phoenix » réussit à ramener en Europe une cargaison de retour.

L'« Apollon » que commande Michel Cayphas, arrive sans encombre à Canton. Son voyage de retour est mouvementé mais, grâce à l'habileté manœuvrière de son capitaine, l'« Apollon » échappe à cinq bâtiments hollandais qui l'assaillent dans le détroit de Malacca et, à hauteur du Cap de Bonne Espérance, à deux frégates anglaises.

Le 12 septembre 1731 il entre en rade de Hambourg et il y débarque sa cargaison.

Les « Armements indirects » de la Compagnie d'Ostende sont donc, à deux exceptions près, des entreprises malheureuses.

## **LES VAISSEAUX DE PERMISSION**

Le Traité de Vienne qui a confirmé la suppression définitive de la Société d'Ostende autorise toutefois et pour la dernière fois l'envoi aux Indes de deux navires qui pourront rallier ensuite Ostende, chargés de marchandises.

Les Hollandais tentent aussitôt de limiter l'action de ces deux « vaisseaux de permission » et, après des chicaneries et marchandages au cours desquels ils se montrent particulièrement inflexibles et exigeants, les États Généraux obtiennent la signature, le 20 février 1732, de l'acte dit « de commerce ».

Les conditions en sont draconiennes : les deux « vaisseaux de permission » ne peuvent trafiquer en aucun lieu où les compagnies orientales des Indes d'Angleterre et de Hollande ont des possessions ou Jouissent d'un droit de commerce privatif. La durée de leur voyage ne peut se prolonger au-delà de vingt-neuf mois à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1752.

Ils doivent être porteurs de « lettres d'amitié », délivrées par la Hollande et l'Angleterre qui doivent préalablement avoir approuvé les rôles d'équipage, les connaissements et les itinéraires.

Les deux « vaisseaux de permission » sont « La Concorde » 650 tonneaux, capitaine Jacques Larmes et le « Duc de Lorraine » 550 tonneaux, capitaine Jean de Clercq. Ils partent d'Ostende le 5 avril 1752, le premier pour le Bengale, le deuxième pour la Chine.

Le capitaine Larmes trouve les comptoirs belges dans un état tellement misérable qu'ils ne peuvent lui fournir une cargaison suffisante. Plutôt que de revenir à peu près sur lest, « La Concorde » embarque du fret à destination de la France.

La campagne du « Duc de Lorraine » est plus fructueuse et la dernière expédition de la Société Impériale et Royale se solde par un bénéfice de 580.809 florins.

### **PERTE DES COMPTOIRS DE L'INDE**

La situation des comptoirs belges de l'Inde est devenue extrêmement précaire depuis que s'est interrompu le trafic régulier de la Compagnie d'Ostende.

Le gouverneur Alexandre Hume a cependant réussi à mettre sur pied une organisation solide, mais celle-ci se détériore rapidement. Rien n'est plus explicable : les subsides qui permettent d'entretenir une force armée défensive n'arrivent plus et les transactions commerciales deviennent impossibles à réaliser faute de moyens d'échange.



Découragé, Hume rentre en Europe et Fr. de Schonamille le remplace. Malgré les efforts du nouveau gouverneur tout se défait autour de lui. Instigué par les Hollandais, le « phousdar » d'Hougbly attaque en force les factoreries : il s'empare de Bouroumpour et de Banquibazar. Les autres comptoirs s'effondrent à leur tour. Schonamille se réfugie à Syriam où il est massacré avec presque tous ses gens et c'est la fin de l'activité coloniale belge au Bengale.

### **EN GUISE DE CONCLUSION..**

La Compagnie d'Ostende a-t-elle été une entreprise rentable ?

Il semble qu'on ne puisse donner à cette question qu'une réponse affirmative. Sur le capital versé de 4.500.000 florins, la Société des Indes a distribué à fin 1730 soit après sept années d'existence 6.180.000 florins de dividende. En 1745 elle a remboursé 11.790.00 florins. Ses actionnaires n'ont pas été les seuls à bénéficier du développement du commerce extérieur les droits de douane sur les marchandises importées ont rapporté à peu près 1 million de florins au Trésor public. Les droits d'entrée et de sortie ont produit plus de 2 millions.

Selon un écrit du comte de Calenberg, auditeur des comptes de la Compagnie, le commerce des Indes a procuré aux Pays-Bas un profit de 20 millions de florins, c'est-à-dire plus de 2 milliards de nos francs actuels.

La Compagnie a stimulé considérablement la navigation marchande : elle a, en effet, acheté onze navires de ligne et plusieurs brigantins d'accompagnement. Elle a développé les installations portuaires d'Ostende où un chantier naval a été aménagé. Deux vaisseaux de 600 tonneaux y ont été construits et équipés, ce qui a entraîné la création d'industries annexes telles, par exemple, qu'une fabrique de toile à voile et une corderie.

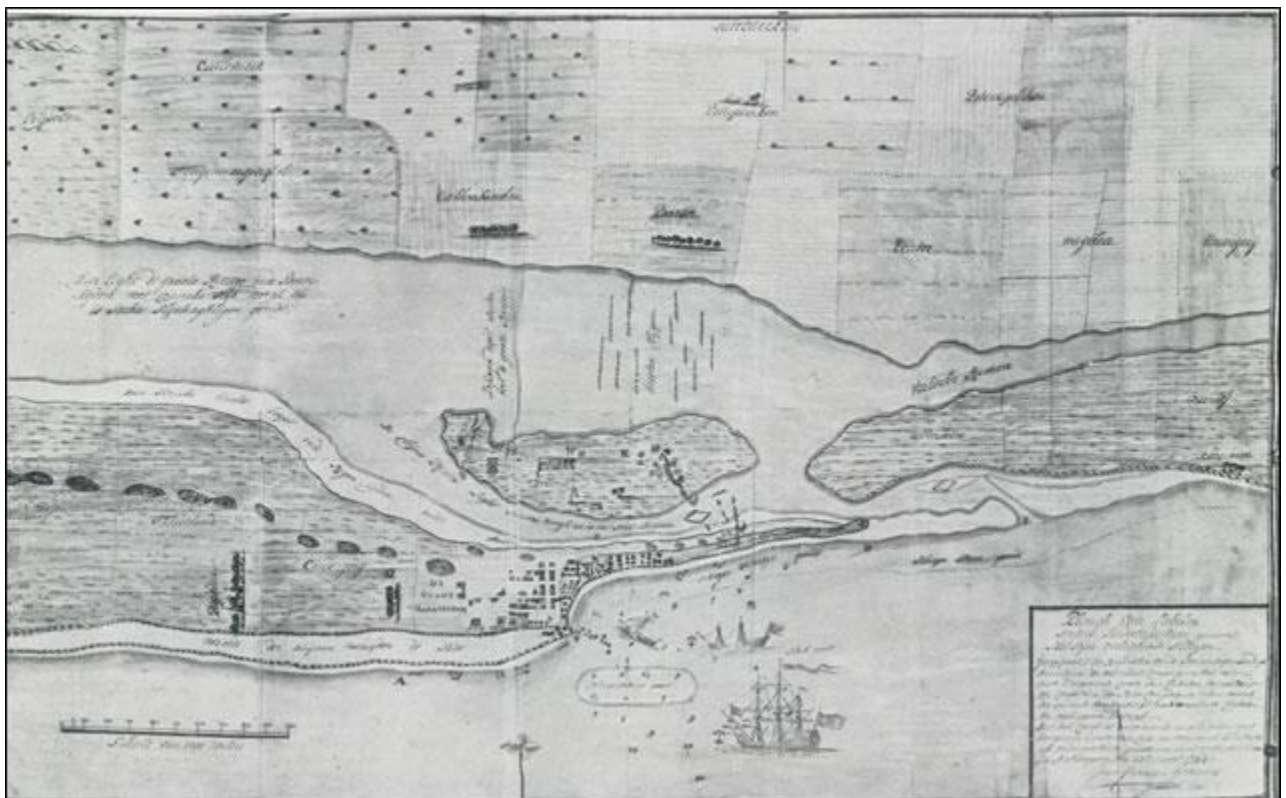
L'efficace activité coloniale des marins d'Ostende ne peut être négligée. Des loges, des magasins et des forts ont été construits sur de vastes terrains fertiles des bords du Gange et seule la suspension de la Compagnie a empêché les factoreries belges de Ballasore, Banguibazar, Bouroumpour, Cassimbazar, Danemarnagore, Hydsiapour et Sadatpatnam de

devenir des colonies aussi florissantes et aussi durables que, par exemple, les établissements français des côtes du Coromandel, de Malabar et d'Orissa.

Les répercussions du trafic de la Compagnie sur l'économie générale des Pays-Bas ont été extrêmement importantes mais il faut renoncer à chiffrer les résultats pratiques des transactions commerciales nées des importations de marchandises et de denrées exotiques.

Malgré une éphémère existence, sacrifiée en plein essor à l'âpreté commerciale des puissances maritimes, la « Société Impériale et Royale des Indes » a eu néanmoins le temps de donner au monde du XVIII<sup>e</sup> siècle une grande et éternelle leçon : l'esprit d'entreprise et la vitalité d'une poignée d'hommes réussissent à vaincre l'apathie et le découragement et, même dans les circonstances les plus hostiles, à accomplir une grande œuvre.

L'épopée des marins d'Ostende ne doit pas être oubliée car les hommes énergiques qui l'ont vécue ont bien mérité de notre pays.







♦ 1 7 2 4 ♦

JOURNAL ♦

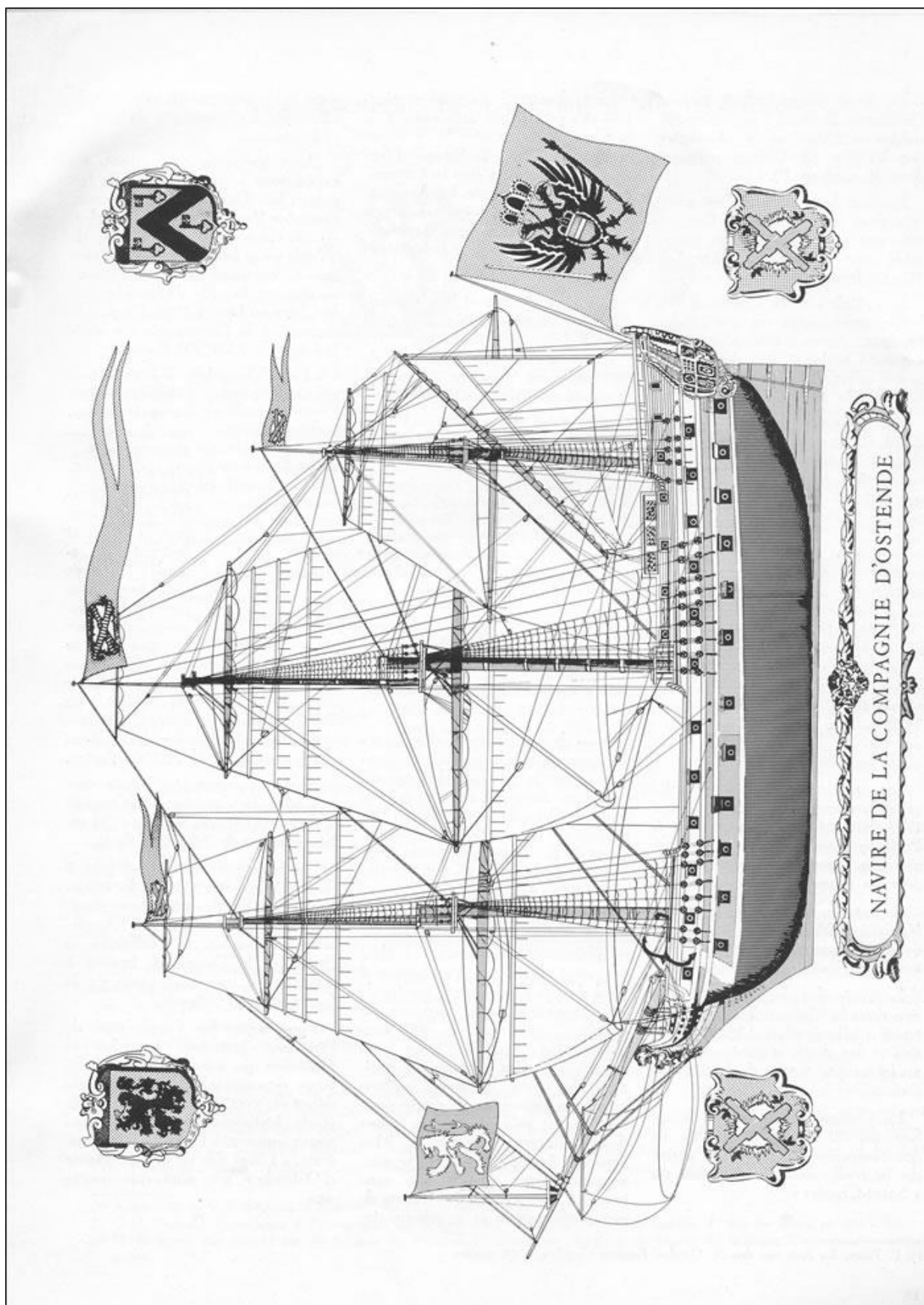
Pour Leceruice du Sieur ♦  
de La uillepichard lieutenant ♦  
sur Le ueseau de la compagnie ♦  
imperiale nome Legie capitaine ♦  
monsieur carbanier ♦

♦ ARME ♦

de uinte six piese DE canon ♦  
E DE quatreinthe deus ♦  
homme bequipage pour ♦  
antreprenre le uoyage ♦  
dostende A LA ♦  
chine dieu edant ♦  
Sortie du port ♦  
LE ♦  
Dixieme Feuurier ♦







---

LA COHABITATION DES PERSONNELS NAVIGANTS SOUS HENRI VII TUDOR (1485-1509)

par J.-F. Just-R-Galloway

## Dualité ou symbiose des commandements ?

Confrontés au danger, les équipages de Henri VII devaient y faire face et parvenir - peut-être - un bref moment à cette idyllique symbiose envisagée par le capitaine A. Hayet à l'époque des long-courriers. Sous Henri VII la démultiplication des tâches est de rigueur et les hommes relèvent de trois catégories peu interchangeables : celles des marins, des canoniers et des soldats (ou des archers) à bord. Pendant les opérations militaires de 1492 et de 1497 contre la France et l'Écosse, la proportion des soldats était de cinq hommes d'armes pour trois marins mais le roi étant plutôt porté vers la paix les équipages n'excédaient jamais la norme. Lorsque le Sovereign, l'un des deux vaisseaux-amiraux, fut amené de la Tamise à Portsmouth en 1496 nous avons calculé que dix-neuf officiers, cent quarante-six matelots et deux mouses assurèrent la manœuvre d'un navire qui déplaçait quatre cent cinquante tonneaux soit un total de cent soixante-sept hommes. Sous Henri VIII, la situation deviendra critique lorsqu'on surchargera les navires au point que les sept cents hommes placés à bord du Mary Rose (qui jaugeait sept cents tonneaux et qui n'aurait pas dû dépasser les quatre cent quinze membres du personnel prévus à bord constitueront l'un des facteurs de la catastrophe de 1545 face à la flotte de François I<sup>er</sup>. On attribua le naufrage, aussi, au fait que les sabords de batterie n'avaient pas été verrouillés - chose que les plongeurs chargés de la récupération de l'épave dans les eaux de la Solent eurent tôt fait de prouver. Mais une troisième explication ne doit pas être exclue : les militaires placés en surnombre sur le Mary Rose ne voulaient pas obéir aux ordres de l'Amiral, et lorsqu'ils se précipitèrent à tribord pour apercevoir la flotte française, cette énorme masse insoumise causa sa propre perte lorsque le navire vira de bord, selon les termes de sir Peter Carew .

Ce refus, de la part des soldats, de reconnaître l'autorité de l'Amiral, de même que les marins auraient regimbé devant les ordres d'un officier de l'armée de Terre, provient sans doute du fait que les Rôles d'Oléron ne reconnaissaient que deux grands personnages à bord : le navigateur et le maître ; or, un doute subsiste quant aux fonctions de ce dernier puisque selon la conjoncture c'est un officier de terre ou de mer.

Cette dualité donnait lieu à des frictions depuis l'époque supposée des Rôles d'Oléron, aux environs du XII<sup>e</sup> siècle et cette ambiguïté n'est pas résolue sous Henri VII : elle resurgira sous la forme de titres équivoques comme celui accordé le 4 mars 1487 à Thomas Brandon désigné comme : "Amiral de l'Armée du Roi" ou celui, donné en février 1488, à sir Charles Somerset promu "Amiral de l'Armée du Roi en mer".

Pendant le peu d'expéditions guerrières et durant les nombreuses missions de convoi en direction de Calais et du Levant, priorité fut donnée aux militaires mais une division nette s'opérait au niveau des occupations des hommes : les marins se chargeaient uniquement de diriger le navire, les soldats s'affairaient à charger leurs canons, les archers préparaient leurs arcs et se disposaient à combattre. Or, lorsque des expéditions commenceront à être mises au point pour explorer l'Atlantique Nord grâce entre autres à la famille Cabot - de même que durant toutes les sorties des pêcheurs en haute mer - le maître après Dieu sera le capitaine d'un équipage civil.

En ce qui concerne ces deux types d'opération que nous venons d'évoquer - l'exploration et la pêche - la norme pour les équipages était d'un homme pour quatre tonneaux, sauf sur les navires d'un tonnage inférieur à soixante tonneaux où il aurait été supérieur. W.L. Clowes parviendra à calculer qu'un navire de deux cent-quarante tonneaux aurait transporté soixante

hommes sous Henri VII ; un vaisseau de deux cents tonneaux en - aurait accueilli cinquante et un navire de soixante tonneaux vingt et un - ces derniers chiffres correspondant assez bien à ce qu'il est permis d'inférer du peu de sources premières retraçant les efforts de J. Cabot 9.

### **Le patron ou capitaine de la marine marchande.**

Les tenants de grades ou d'emplois inférieurs à ceux d'Amiral ou de Général en Mer pouvaient être confrontés aux mêmes difficultés que leurs supérieurs hiérarchiques. S'il appartenait au patron de recruter des hommes, de veiller au matériel et de négocier des nolis, de calculer la route en mer ainsi que les caps, de tenir les comptes s'il n'y avait pas d'écrivain ou d'intendant à bord pour assurer la gestion du navire et des biens transportés, dès que la troupe embarquait, le capitaine militaire devenait le supérieur de patron car il était directement responsable auprès du roi, ne serait-ce que durant les missions de convoi. Il était chargé de la discipline pour tous depuis qu'Édouard III avait institué J. Pavely, prieur, "capitaine et chef de la dite armée ainsi que de tous les hommes qui y servent ; il lui accorde pleins pouvoirs pour réquisitionner et diriger l'ensemble des navires employés par toute la susdite armée, pour surveiller leurs munitions et tous les hommes recrutés afin de servir, qu'ils soient marins ou autres"

Seulement une communion d'intérêt, la survie, et beaucoup de diplomatie, éviteraient les conflits entre les hommes énergiques...

### **Le lieutenant, le "master's mate" ou le second.**

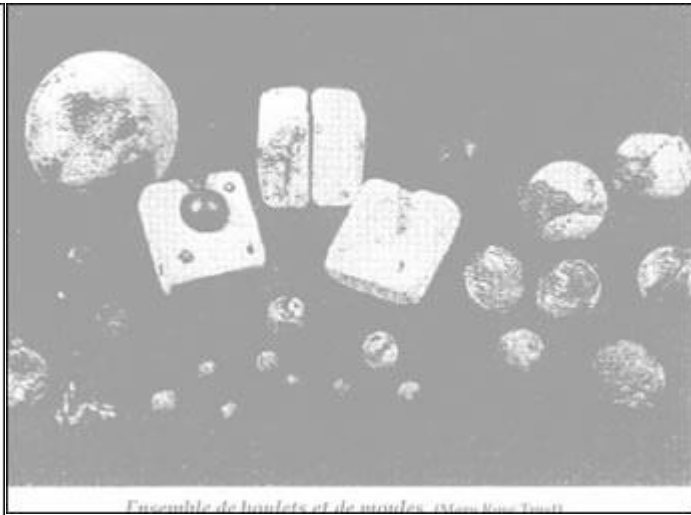
Le second du capitaine officiait sur un navire de guerre après y avoir été nommé sur la recommandation du capitaine afin de devenir son alter ego. Sir William Monson, à l'origine de la rédaction des premiers règlements de la Royal Navy, écrit : "Il est du ressort du capitaine de choisir son lieutenant" Visant à remplacer le capitaine dans toutes ses attributions, cet office fait l'objet de convoitises, de sollicitations diverses, voire de jalousies mortelles qui pousseront, un jour, Iago à se venger de Cassio qui lui avait été préféré pour le poste de lieutenant dans Othello car il était réputé "pour son talent de mathématicien".

Ce "master's mate" existe bel et bien à bord des divers types de vaisseaux sous Henri VII mais son grade n'a pas encore atteint la permanence de statut que lord C. Howard réclamera et obtiendra pour lui. Le 26 août 1588, il écrivait au secrétaire d'État d'Élisabeth Ier William Cecil, depuis l'Ark Royal dans la rade de Douvres, une lettre qui établissait définitivement le titre de "master's mate" qui risquait de mourir car on n'en voyait plus l'utilité dans la Navy : "Je ne cherche pas à faire disparaître cet office et c'est pourquoi il faut m'appuyer, à l'avenir. Monseigneur, vous n'avez qu'à voir ce qu'ont réalisé ces officiers grâce à sir Francis Drake, alors qu'ils ne disposaient que de quatre vaisseaux appartenant à Sa Majesté"

### **Le canonier**



évolution technique : les racages, véritables roulements à billes. (Mary Rose Trust)



Ensemble de boulets et de moules. (Mary Rose Trust)

Il doit faire preuve de nombreuses qualités, savoir observer les mouvements de la houle afin de diriger son tir sur l'ennemi mais, en plus de connaître le maniement des lourdes pièces d'artillerie, il doit être capable de fabriquer les munitions à bord, avec l'aide de ses adjoints. Les artilleurs utilisent pour ce faire des moules formés de deux moitiés de cube en grès, arrimées solidement et nanties d'un orifice pour laisser couler le plomb à l'intérieur. L'art n'est pas exclu des occupations des canonnières car, non contents de manier les lanternes à poudre, les écouvillons et les jauges à boulets, ils ont des boutefeux qui sont sculptés avec un talent qui n'a rien à envier aux artistes du scrimshaw des siècles à venir ; les motifs les plus récurrents sont des dragons, des crocodiles ou des mains jointes. Ils sont en nombre si impressionnant que l'on doit en inférer que les boutefeux sont une possession courante et fort personnelle qui - si elle sert à tenir la mèche lors de la mise à feu d'un canon - vise à conjurer rituellement le danger de la poudre.

### **Le maître d'équipage**

Sir W. Monson considère que cet officier est harcelé de responsabilités en tout genre. Il veille au respect de la discipline et donne des ordres aux marins en leurs diverses spécialités. Il a également la charge de veiller en mer sur les voiles, le gréement, les ancres, les cordages et les chaloupes qui sont confiés au soin des marins avec lesquels il communique "à coup de sifflet". Le "boatswain" de Henri VII tenait le rôle de maître de manœuvre : "important personnage à bord, praticien d'élite, trait d'union entre l'état-major et les matelots"

A. Hayet écrivait, dans *Us et coutumes à bord des long-courriers*, que le maître d'équipage était respecté pour son savoir et sa musculature ; selon l'ancienne définition des Dialogues de Boteler : "il convient qu'il soit vif, costaud et fidèle"

Si des coups de sifflet trouvaient un écho musical, c'était souvent dans les efforts du trompette chargé d'accueillir à bord des personnages importants comme l'Amiral, le roi ou un général.

### **Le pilote**

"Je ne suis nullement pilote, pourtant si tu étais aussi distante que cette vaste rive que baigne la mer la plus lointaine, je me mettrais en route pour quérir semblable marchandise".

Roméo n'a pas les aptitudes d'un bon pilote qui lui auraient permis de venir à bout des écueils qui le tiendront à jamais loin de Juliette et il se rend compte de cette faiblesse.

Le terme de "pilote" apparaît officiellement vers 1369 et M. Mollat explique qu'il en existe deux catégories : le "petit laman" qui se charge de guider les navires vers les ports et les havres et le "grand laman" qui ne quittera pas l'équipage pendant tout le temps que durera sa traversée parmi les bancs les plus dangereux. Pourtant, si ce dernier connaît l'emplacement des rochers, sa connaissance reste limitée à certains lieux bien précis, chose qui aboutira à ce que, lors de leurs voyages en Atlantique, les Cabot et leurs épigones feront souvent appel à leur empirisme dans le domaine de l'orientation.

### **Le "Keeper of the Porte"**

Le rôle dévolu à William Beton, "Keeper of the Porte" est difficile à cerner. chargé de la discipline plutôt que du gardiennage du port, son travail se rapprocherait de celui du prévôt d'armes, voire du caporal tel qu'il se définit sous la plume de sir W. Monson : "il doit veiller à ce que les soldats et les marins tiennent leurs armes en bon état (...) leur en enseigner le maniement et les faire s'exercer chaque jour où il fait beau, avec parfois des boulets et parfois des simulacres de tir".

Le titre de "Keeper of the forte" tombera en désuétude en Angleterre car nous n'en avons relevé aucunement l'usage durant les règnes postérieurs à celui d'Henri VII. Par contre, il subsistera dans l'Ordre des Chevaliers de Malte.

### **L'aumônier**

Il est rarement fait mention de prêtres à bord des navires de Henri VII mais la sollicitude pour les défunts autorisait le capitaine à prononcer l'office mortuaire ; d'autre part, la présence de livres du culte à bord des premiers navires henriciens ne doit pas être exclue car, bien après la rupture avec Rome, les officiers de Henri VIII conservaient sur eux des missels remontant de par leur contenu à la génération précédente.

Le capitaine, personnage éminemment adaptable, accomplissait certainement, aussi, au XVe siècle, le travail de l'écrivain de bord puisqu'il n'est pas fait référence à ce dernier dans le calcul des salaires des personnels réunis dans l'Augmentation Office Book 316 et le Chapter House Book VII, alors que l'Escritor sera systématiquement embarqué à bord des navires-amiraux espagnols afin de tout voir et de tout noter à la façon d'un reporter - chose que les capitaines de Henri VII n'avaient pas l'habitude de faire dans le détail .

### **Un gardien de la santé**

Avant que la présence des chirurgiens-barbiers ne se généralise à bord des vaisseaux anglais, l'importance du cuisinier est primordiale pour le moral et l'énergie des hommes, c'est pourquoi le "coq" recevait un salaire quasiment égal à celui d'un canonier (voir tableau n° 1 ci-dessous), indépendamment de la qualité de l'alimentation fournie aux équipages qui, pour l'heure, étaient protégés des carences liées à l'avitaminose car les voyages les plus longs n'excédaient pas six semaines sous Henri VII.

## **1. CALCUL DES SOLDES LES PLUS IMPORTANTES**

### **Le charpentier de marine**

Qualité	Salaire hebdomadaire
Capitaine	3 s . 4 d
Maître d'équipage	1 s . 8 d à 2 s
Intendant	1 s . 8 d à 2 s
Canonier	1 s . 3 d
Maître de timonerie	1 s . 4 d à 1 s . 6 d
Cuisinier	1 s . 6 d à 1 s . 8 d

Il devait être capable d'exécuter en haute mer les réparations des charpentages ou de la tonnellerie défectueux. Il est clair, d'après les comptes tenus pour

l'entretien du Regent, second vaisseau-amiral d'Henri VII, que le charpentier assure également le travail du calfat qui veille à garantir l'étanchéité des coutures. Considéré comme un personnage-clé dans la hiérarchie des travailleurs de la mer nous trouvons inlassablement le même avis dans l'Augmentation Office Book 316 : "Encore un règlement des charpentiers-calfats" visant à récompenser des services ou à fournir des nouveaux matériaux.

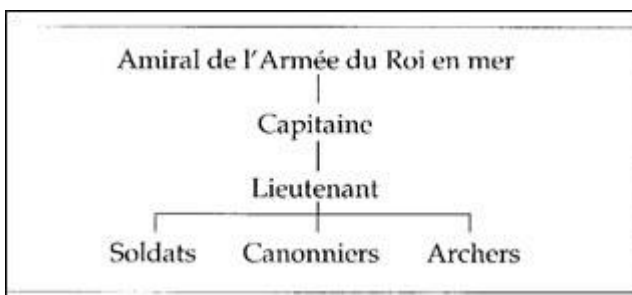
### **Les matelots et les mouses**

Les matelots représentent la majorité des équipages de la flotte et se placent avec les mouses tout en bas de la hiérarchie verticale qui dépend du capitaine de la marine marchande ou du patron chargé d'un convoi, d'un affrètement ou d'une découverte territoriale (voir tableau n° 2, partie B). Leur travail ne consistait pas vraiment à défendre le navire mais à le manœuvrer. A une époque où, déjà, les voyages en mer s'échelonnent tout le long de l'année (sans attendre la belle saison, afin de rentabiliser les expéditions) le courage des matelots ne saurait être mis en doute durant cette aventureuse fin du XVe siècle. Sir W. Monson reconnaît leurs qualités, à l'heure où la sécurité du cabotage n'est plus de mise : "La race des matelots est dans l'ensemble hardie et intrépide, prête à l'aventure et à tout risquer, en bien comme en mal".

Ils tirent souvent leur force de leur obstination et ne respectent pas un supérieur s'ils s'aperçoivent qu'il "ignore des arcanes de la discipline en mer".

Même si sir W. Monson écrit au début du XVIIe siècle, son témoignage sur la vie des marins reste valable pour la marine de Henri VII, les traits fondamentaux de caractère n'ayant pas encore évolué considérablement. Ce qu'il omet de mentionner, c'est qu'avec l'évolution technique qui touche autant les radeaux que les voiles le matelot acquiert une spécialisation plus pointue.

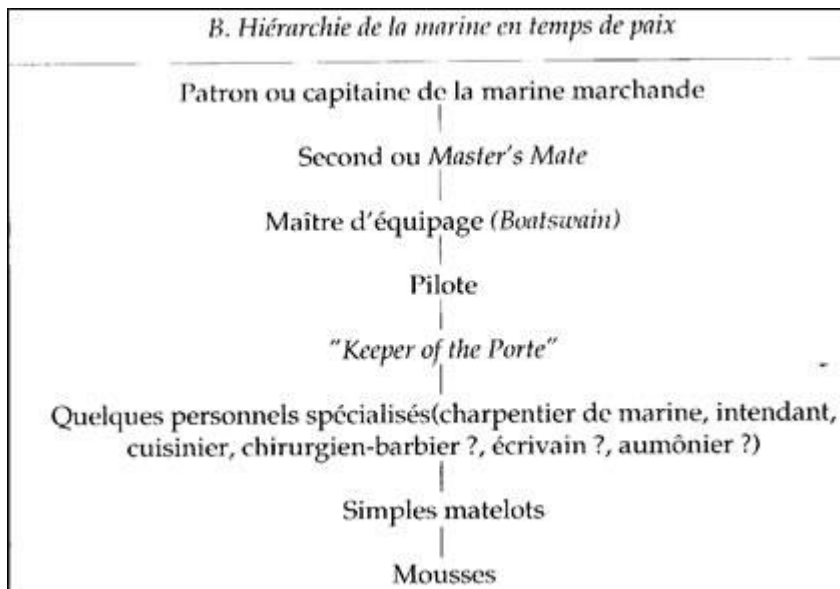
## **2. ORGANIGRAMME DES PERSONNELS NAVIGANTS**



A. Schéma simplifié de la hiérarchie de l'armée en mer en temps de guerre

Lorsque le navire est à quai, le marin n'est plus l'unique homme à tout faire : si les débardeurs se chargent de transporter les balles et les tonneaux parfois en sa compagnie, c'est au matelot que revient la

charge de veiller à ce que l'arrimage soit bien réalisé, en s'aidant au besoin de faux planchers de façon à ce que la cargaison ne se détériore pas.



*B. Hiérarchie de la marine en temps de paix*

Obligation est faite aux marins tudor d'assister aux prières lues le matin et le soir par le capitaine qui ne disposerait pas d'un aumônier. "Car aucune action ni aucune entreprise ne peut réussir, à terre ou en mer sans la faveur et l'assistance du

Dieu Tout-Puissant"

Peut-être espérait-on qu'ils modéreraient leur propension à s'adonner à la boisson - espoir vain car Shakespeare, plus tard, retrouvera Trinculo, Stephano et Caliban fort éméchés dans La Tempête !

Les mousses figurent parmi les relevés du personnel à bord du Sovereign qui en dénombrent deux en 1496. Ils répondent à l'appellation de "Page" Pendant les trente-deux jours que durera leur voyage, les mousses du Sovereign apprendront les rudiments de leur métier sans jamais toucher une arme. La tradition shakespearienne a voulu qu'ils portassent des uniformes qui permettraient au public de reconnaître leur "qualité sociale" plus aisément. Lorsque le prince Arthur revêt un costume de mousse afin de s'échapper, dans Le Roi Jean, et qu'il murmure : "Ce déguisement de mousse me dissimule parfaitement".

W. Shakespeare commet l'un de ses divers anachronismes car, mis à part le port du justaucorps qui est la mode sous les principaux Tudor, il n'y a pas d'uniforme à bord des bateaux anglais au XVe siècle.

D'autres préjugés doivent disparaître, par ailleurs : le monde des marins du temps jadis était plus raffiné qu'on ne le suppose maintenant puisque des jeux de trictrac, des dominos et des instruments de musique comme des violons et des tambourins — qui étaient à la mode sous Henri VII — furent remontés du fond du Solent, face à Portsmouth, lors du sauvetage du Mary Rose. Ils durent jadis servir à meubler les loisirs des officiers comme des mousses lorsque l'harmonie parvenait à régner à bord entre les diverses castes de cette première marine henricienne fort polyvalente. Cette dernière était donc dotée d'une hiérarchie nettement verticale mais aussi bifide — tant que perdurèrent les stratégies moyenâgeuses d'une défense assurée par le truchement d'armées en mer embarquées - besoin étant — sur des navires à vocation commerciale.

J.-F. Just - R - Galloway. \*

**Het kerkschip Sint-jozet een drijvend betonnen monument (deel 1)**



Het kerkschip van Antwerpen  
op zijn vorige ligplaats,  
aan het Kanaaldok B1  
Kaai nr. 526  
(foto A. Dompas)

### *Louis-Joseph Vicat en cementmortel*

Beton is in feite een  
mengeling van een

hydraulisch bindmiddel (cernent), granulaten (grind, zand, steenslag) en water. Het water veroorzaakt een chemische reactie met het cernent die bij uitharding alle elementen bindt en waarbij het resultaat een homogeen en monolithisch geheel vormt. Cernent is een bindmiddel dat bestaat uit kalk en klei, op een zeer hoge temperatuur gebrand. Cementmortel is een mengsel verkregen na toevoeging van zand en water bij cernent. Mortels of metselspecies op basis van kalk werden reeds gebruikt door de Chinezen, de Egyptenaren en

de Maya's.

De Romeinen kenden al hydraulische kalkmortels die onder water verhardden. Dit gebeurde dankzij de toevoeging van het vulkanisch gesteente puzzolaan. Flet principe van de werking ervan bleef lange tijd onbekend en geraakte zelfs in onbruik, tot een aantal ingenieurs de werking ervan experimenteel onderzochten.

Tot op het einde van de 18de eeuw werd de samenstelling van een mortel empirisch bepaald, chemische analyse bestond immers nog niet. Er werd beroep gedaan op de reuk, de smaak, het uitzicht, de Heur en de textuur. De samenstelling van de gebruikte mortels was dan ook zeer wisselend, alsook het bekomen resultaat. Enkel de constructies met 'geslaagde' mortels bleven letterlijk overeind. De brug van Louis-Joseph Vicat (1786-1861) in Souillac wordt beschouwd als eerste brug waarbij 'cement' werd gebruikt. Deze jonge ingenieur bij de Franse administratie voor Bruggen en Wegen werd belast met het bouwen van een brug over de Dordogne. De instabiele oevers en het onstuimige water van die rivier bemoeilijkten de constructie van deze brug. In 1812 werd het brut project stilgelegd omdat alle beschikbare middelen door Napoleon werden opgeëist voor de veldtocht naar Rusland. Vicat zag dit oponthoud als een opportuniteit om zich toe te leggen op onderzoek. Gefascineerd door de samenstelling van het omliggende kalkgesteente en de klei van de oevers, bestudeerde hij de eigenschappen van deze materialen. Op basis van dit onderzoek slaagde hij erin een mortel te bereiden waarmee een sterke en zuinige brug kon geconstrueerd worden en waarbij de pijlers het woelige water konden weerstaan. In 1818, na meer dan vijfjaar onderzoek, publiceerde hij zijn bevindingen. Hij schreef als eerste een analyse van de chemische principes van cement en de respectievelijke rol van elk bestanddeel in het geheel. Vicat wordt dan ook algemeen beschouwd als de uitvinder van cementmortel, hoewel hij geen octrooi voor zijn onderzoeksresultaten aanvraagde. Als ambtenaar beschouwde hij zijn werk als zijnde voor het algemeen belang. Pas in 1824 nam John Aspdin, een steenbakker in Leeds, een octrooi op cement.

Hij gaf het de naam Portlandcement. *Joseph-Louis Lambot en le ferciment* Dertig jaar na de studies van Vicat, in 1855, werd door Joseph Louis Lambot (1814-1887) een octrooi voor een nieuw constructiemateriaal op basis van cementmortel aangevraagd: "une combinaison de



fer et de ciment, destinée à remplacer le bois, dit ferciment, (...) tant pour les constructions navales que pour celles qui ont à combattre l'humidité telles que madriers, caisses à eau et à orangers, etc.-(1).



Buste van Louis-Joseph Vicat  
(© Ecole nationale des ponts et  
chaussées)

Dit nieuwe bouw materiaal, het ferciment, bestond uit cernent-mortel voorzien van

een wapening van ijzerdraden. Vanaf het einde van de 18de eeuw werden al voorstellen geformuleerd om vloeren te construeren uitgaande van een ijzeren netwerk in een mortelsamenstelling. De bescherming van het ijzer tegen brand was hierbij het uitgangspunt. Bij het ferciment werd er vooral verwezen naar de waterdichtheid van de constructie. Daarin zouden de hydraulische eigenschappen van de cementmortel een grote rol spelen. Het ferciment ontstond in de tuinbouw op basis van de observaties van Lambot die het familiedomein beheerde. Rond 1845 bouwde hij onder meer

bakken voor appelsienbomen, drinkbakken, bassins en waterreservoirs met ijzer en cernent. Volgens hetzelfde principe bedacht hij een bootje voor de vijver van het domein. Voor de bouw van zijn bateauciment vervaardigde hij een mal met gevlochten ijzerdraden van 2 à 3,5 mm diameter, die hij inpakte in verschillende lagen cement-mortel. De totale huiddikte bedroeg 30 à 40 mm.

Hij liet het bootje vijf jaar in het water liggen om de duurzaamheid ervan te testen. De bateauciment doorstond de proef.



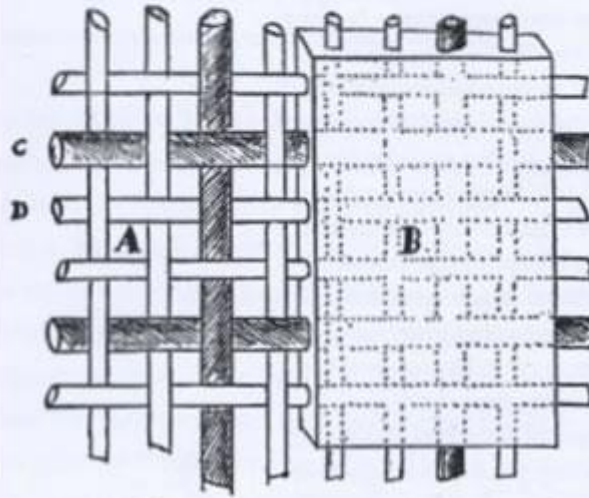
Joseph Louis Lambot bouwde een tweede cementen bootje voor de eerste Parijse Wereldtentoonstelling in 1855 (2). Het roeibootje was 3 m lang en 1,28 m breed en woog ongeveer 600 kg. Het bleef daar echter onopgemerkt. Lambot nam het terug mee naar huis, waar hij zich verder bezighield met het onderhoud van de tuin. De uitvinding bracht niet onmiddellijk de verwachte opdrachten met zich mee en het (te betalen) octrooi werd niet vernieuwd. De twee bootjes zijn pas een eeuw later, in 1953, herontdekt op de vijver. Ze bestaan trouwens nog altijd: het eerste is te bezichtigen in Brignoles, de sud waar Lambot

overleed, het tweede bevindt zich in het depot van het Port-musée in het Bretoense Douardonez.

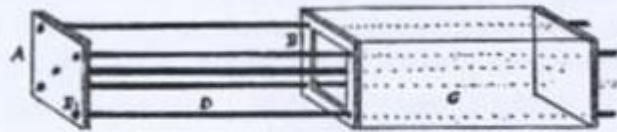
Waarschijnlijk uit gebrek aan commerciële ondersteuning en misschien ook omdat de omstandigheden onvoldoende rijp waren, raakte het geïsoleerd experiment van Lambot in de vergetelheid.



*Dessins pour l'intelligence du procédé  
de Monsieur Lambot.*



*Réseau métallique ou carcasse d'un bateau  
d'une caisse à eau ou à oranges.*



*Chapente intérieure d'un magasin  
ou d'une poivrière.*

*Figure 1. ————— Figure 2. —————*

- |  |  |
|--|--|
| <i>A</i> réseau métallique ou                | <i>A</i> plaque pour fixer les fils métalliques  |
| <i>B</i> partie du réseau couverte de ciment | <i>B</i> cadre en bois pour servir de traitement |
| <i>C</i> côté ou nervure                     | <i>D</i> fil de fer                              |
| <i>D</i> fil de fer                          | <i>C</i> partie recouverte avec du ciment        |
|  | <i>E</i> ciment ou boue                          |

*6 Lambot*

*Expérience et épreuve de cinq ans.*

## BATEAU - CIMENT,

*Inventé par M. Lambot-Miraval, Propriétaire à Courmouzel,  
(N. G.)*

Cette invention, basée sur des principes nouveaux, est destinée à servir, entre autres :

- 1° Économies de bois de premier établissement;
- 2° Économies d'entretien des navires;
- 3° Sécurité d'entretien;
- 4° Réparations instantanées en cas d'avarie;
- 5° Impénétrabilité absolue;
- 6° Incassabilité absolue;
- 7° Solidité à l'épreuve.

Ce système est également applicable aux :

BATEAUX-MILIEUX,	ORLANS,	CAISSES À EAUX
BATEAUX DE NATATION,	BOULENS,	PORTES DE LITS,
BATEAUX DE BLANCHISSOIRS,	BATEAUX DE PETIT CABOTAGE,	CANNES À ORLANS,

Et on peut à toute heure consulter les dessins à son débiteur aux plans, déposés au bureau de l'invention.

On peut également indifféremment, adopter ou combiner, sans aucun de ces objets, avec tout ou partie de ces divers objets, les divers perfectionnements et améliorations indiqués dans les dessins, et dans les brevets de l'invention.

*L'inventeur et l'éditeur pour plus amples indications.*

Een meer zakelijke aanpak kwam er met Joseph Monier (1823-1906). Deze tuinman en plantenkweker werkte in dienst van de hertog van Uzès. Hij kreeg faam als uitstekende tuinier en richtte zijn eigen bedrijfje op. Vanaf 1846 stond hij ook in voor het onderhoud van de tuinen van het Louvre. Dankzij de economische groei tijdens het Second Empire groeide de vraag naar meer comfortabele residenties, alsook de vraag naar de aanleg van tuinen en parken met beelden en rocailles. In die periode werd het Bois de Boulogne door de stad Parijs heraangelegd, met de bedoeling om het Londense Hyde park in aanleg te overtreffen. Het in oorsprong vlak terrein werd opgebouwd met artificiële reliëfophogingen afkomstig van uitgravingen voor de waterpartijen. Deze heuveltjes moesten er uitzien als echte rotsen. Adolphe Alphand, ingenieur bij de Franse administratie van Bruggen en Wegen en Pierre Barillet tuinontwerper, pasten hier het gebruik van ciment rustique toe. aangezien dit goedkoper was dan het aanvoeren van echte en massieve rotspartijen. Ciment rustique bestond er in om grof gemetste blokken met cementmortel en met truweel in de gewenste vorm te modelleren. Met de borstel werd nadien het uitzicht gegeven van natuurlijke kalkrotsen. Deze techniek werd verder verfijnd en toegepast voor de rocailles van het Parc Buttes-Chaumont, ingehuldigd ter gelegenheid van de tweede Wereldtentoonstelling in Parijs in 1867. Weldra waren de Franse rocailleurs tot in het buitenland gekend. Het vervaardigen van praktische, tuingerelateerde objecten zoals waterreservoirs en bakken voor planten, diende volgens Monier aan dezelfde criteria te voldoen als die voor het construeren van de rocailles in tuinen. Hij zocht naar een materiaal dat in uiteenlopende vormen modelleerbaar was en tegelijkertijd ook sterk en waterresistent. In tegenstelling tot de meeste rocailleurs van die tijd was Monier echter eerder vertrouwd met tuinen en beelden dan met metselwerk.

Naar analogie met de beeldhouwkunst, waar vormen werden geboetseerd, al dan niet op geraamtes, zocht hij naar een structuur die zou worden omringd met een cementmortel.



Publiciteit voor de Société de travaux en ciment, ancienne maison J. MONIER Fil, verschenen in Le Ciment, januari 1899

Naar aanleiding van de tweede Wereldtentoonstelling van Parijs in 1867 vroeg hij dan ook een octrooi

aan voor een bouwprocedé vergelijkbaar met dat van Lambot. Zoals in het octrooi van Lambot, werden hoofdzakelijk het nut en de verdere mogelijkheden van de uitvinding belicht, namelijk het bouwen van praktische objecten, zoals mobiele bakken en kassen van verschillende grootte en vorm, zoals vierkant, rond en ovaal: "un système de construction de caisses, bassins mobiles, en fer et ciment, applicables à l'horticulture" (3).

Monier exporteerde zijn uitvinding onder meer naar Nederland. Oostenrijk en Duitsland. Voor

Nederland werd het octrooi van het système Monier gekocht in 1880 door de gebroeders François en Jean-Baptist Picha. Onder toezicht van Monier bouwden de broers in 1887 in Sas van Cent een bootje van 4,20 m in ciment armé. Dit moest dienen als promotie voor de duurzaamheid en de waterdichtheid van de producten van hun cernentbedrijf. In 1889 deden

de gebroeders Picha mee aan de Zeeuwsche Niiverheidstentoonstelling in Middelburg en toonden waterputten, dakplaten en het betonnen roeibootje, de Zeemeeuw.

Die inzending kreeg de hoogste onderscheiding. Het bootje verhuisde naar Artis, de dierentuin van Amsterdam en lag er tot in 1968 in de vijver. Het is vandaag nog te bezichtigen op afspraak in het Industriemuseum in Sas van Gent. Ondertussen bouwde Monier zijn tuinbouwbedrijf verder uit en onderzocht hij de toepassingsmogelijkheden van zijn systeem voor het bouwen van bruggen en huizen. Hij bedacht vaste en verplaatsbare huizen — hygiënisch en economisch verantwoord — in ijzer en cernent. Teneinde de temperatuur binnenshuis constant te houden en ook om hygiënische redenen, voorzag hij toen al twee wanden met een luchtsponw om de luchtcirculatie tussen de cementen wanden te garanderen. Hij bedacht tevens aardbevings-, vorst-, vocht- en warmtebestendige en vuurvaste woningen (4).

Financieel kon Monier zijn octrooien echter niet onderhouden. Andere ingenieurs werkten wel verder met varianten van het procedé van Lambot en Monier. De Italiaanse ingenieur Carlo Gabellini bijvoorbeeld, bouwde in 1896 een sloep van beperkte afmetingen. Hij ontwikkelde een bouwtechniek waarbij de verhouding openingen/ijzer van het ijzeren raster varieerde in functie van de vereiste sterkte van de constructie. De techniek was vergelijkbaar met een bladijzer met evenwijdige openingen waarin zich, naarmate het blad uiteen werd getrokken, grote maasvormige ruiten vormden. Op die manier kon hij de huiddikte reduceren tot minder dan 25 mm.

Deze constructiewijze werd verder uitgewerkt voor algemeen gebruik in scheepsbouw, zowel voor rivier- als zeeschepen. Ook de Italiaanse marine gebruikte de techniek. Hierbij werd vooral de sterkte van de constructie getest en geprezen. Volgens hetzelfde principe werden vaste pontons, boten en aken gebouwd voor havendiensten. Terwijl de bootjes van Lambot en Monier Jouter experimenteel waren, ontwikkelde zich nu een georganiseerde productie van haveninfrastructuur en vaartuigen in gewapend beton. Uit de kleinschalige en individuele experimenten was gebleken dat ciment armé een lange levensduur had en weinig onderhoud behoeft. Hoewel bij de uitvoering geen gekwalificeerd personeel nodig was, bleef de bouw van betonnen schepen toch zeer arbeidsintensief. De prijzen voor de betonnen schepen waren gemiddeld te situeren tussen die van ijzeren en die van houten constructies.

### ***Pier-Luigi Nervi en il ferrocemento***



De Irene, motor zeiljacht van 165 ton, gebouwd in 1945 ten zuiden van Rome, op de scheepswerf van Lazzarini en Meacci, eerste toepassing van een brevet voor het ferrocemento van Pier Luigi Nervi

Een briljante opvolger in het verdere onderzoek is ingenieur, architect en constructeur Pier-Luigi Nervi (1891-1979). Hij vond het ferrocemento

uit, en wetenschappelijk geanalyseerde en geperfectioneerde versie van het systeem Monier. De uitvinding van het ferrocemento is nauw verbonden met zijn eerste ontwerpen voor

vliegtuighangars in 1935-1938 en zijn latere bekende ontwerpen voor schaalconstructies. Bij het gebruik van beton als constructiemateriaal zocht hij naar de beste balans tussen de verschillende eigenschappen van de componenten van dit materiaal. De basis voor zijn ferrocemento was de bevinding dat het beton beter weerstaat aan trekkrachten wanneer het

in nauw contact staat met de metalen bewapening en wanneer deze laatste goed verdeeld en verspreid wordt in de betonmassa (5). Nervi leidde hieruit af dat het aandeel en de verdeling van de metalen bewapeningen dienden te worden vergroot: een meerlagig metalen rasterwerk moest worden omhuld met een mortel op basis van cement. Ook de mogelijkheden voor prefabricatie van de onderdelen moesten worden onderzocht. Tijdens de Tweede Wereldoorlog en na tien jaar studiewerk maakte hij de principes van hetferrocemento bekend en vroeg hij er een patent voor aan. Hij paste deze techniek toe tijdens de bouw van een motor-zeilschip van 145 ton, de Irene. De dikte van de scheepshuid bedroeg slechts 3,5 cm. Er kwam geen bekisting aan te pas, wat kostenverlagend was. De romp was 5% lichter dan een houten romp. De kostprijs lag 40% lager dan bij de bouw van een houten schip (6).

Nervi's belangrijkste bijdrage was dat hij zeer nauwkeurig de verhoudingen tussen de gebruikte materialen omschreef. De secties van de bewapening, de afmetingen en de dichtheid van het raster werden in detail bepaald. De wijze van uitvoering van het recept kon echter variëren naarmate de voorzieningen en de organisatie van de beschikbare scheepswerf verschilden. Eerst werd een basisbewapening, het geraamte, geplaatst. Daarna volgden het traliewerk en de cementering. Het procedé onderscheidde zich voornamelijk van het gewapend beton doordat de cementmassa niet werd gegoten. De cementmortel werd in feite in het geraamte en tussen het traliewerk geworpen en uitgestreken gaande van binnen naar buiten. Een ander wezenlijk onderscheid met klassiek gewapend beton was dat de innige vermenging van de wapening en cementmassa in de scheepshuid een bijkomende functie vervulde. Het stalen netwerk, aldus vermengd met de cementmassa, zorgde voor een bijkomende sterkte tegen een stoot of impact en verzekerde een grotere elasticiteit van het geheel. Bij botsing of stoot zou de huid niet openspringen, maar enigszins meegeven. De dichtheid van het netwerk zou het openscheuren van de mortellaag en hiermee ook waterinfiltratie verhinderen. De bijkomende mechanische sterktekenmerken van het geheel werden dus verkregen door de nabijheid van de beide componenten. Bij meer dan 3 mm verwijdering tussen mortel en wapening verloor het geheel deze eigenschap. Het procedé vereiste een mortel die zeer compact was en rijk aan cement en waarvan het watergehalte bijna gelijk was aan het theoretische minimum.

Om de werkbaarheid van zijn ideeën te staven bouwde hij in 1948 voor eigen gebruik een ketchgetuigde zeilboot van 12,50 m, de Nennele (7). Hij heeft zelf gedurende jaren kunnen genieten van het elegante schip, waarvan geen enkel nadeel of ongemak aan de constructiewijze te wijten was. Nervi bouwde in 1972 La Giuseppa voor zijn familie, die het gedurende zes jaren gebruikte tijdens vakanties aan de Amalfitaanse kust. Bij de restauratie van het schip in 2010 bleek dat de huiddikte slechts 14 mm bedroeg!

Hoewel Nervi voor hetferrocemento in 1955 in een optimistische bui een grote toekomst bedacht, werd het principe in de scheepsbouw vooral gebruikt door zelfbouwers die de techniek in de jaren 1970 en 1980 gebruikten om goedkoop een schip te kunnen bouwen voor reizen naar exotische oorden. Het bouwen van dergelijke rompen kostte vooral veel tijd en geduld. Kleine beschadigingen aan de romp waren gemakkelijk te herstellen en overal ter wereld zelf uitgevoerd worden, wat door deze hoofdzakelijk amateurschippers niet als onbelangrijk werd geacht.

### **Naar een grootschalige productie van betonnen schepen in oorlogcontext**

*Het gewapend beton in de bouw: een nieuwe organisatie voor de uitvoering van werken*



Prototype van de Bateau-Vitesse  
gebouwd door Hennebique  
(CNAM/SIAF/CAPa/Archives  
d'architecture du XXe siècle  
© Fonds Bétons armés Hennebique)

Op het  
einde  
van de  
19de

eeuw regende het nieuw(  
octrooiaanvragen,  
iedereen wenste zijn  
steentje bij te dragen en de  
exclusiviteit te claimen op  
de nieuwe techniek.  
Gelijktijdig werd er op  
verschillende plekken en  
door verschillende

personen aan onderzoek gedaan. De uitvinding kon moeilijk toegekend worden aan één persoon. Het groot aantal ingediende octrooien toonde het belang en het succes aan van dit nieuwe materiaal. Een industriële context was er ook klaar voor. Het gewapend beton deed zijn intrede in de wereld van de bouw. Het was niet voldoende een uitvinding te claimen, er was ook een groot commercieel inzicht nodig om de techniek te kunnen propageren. Bekende namen uit de bouwsector, zoals François Hennebique (1842-1921), met meer zakengevoel dan bijvoorbeeld Monier, ontwikkelden en propageerden het gebruik van cement en beton en schreven zichzelf een hoofdrol toe in de uitvinding van de techniek. Hennebique werd vooral bekend omwille van zijn praktische aanpak en commercieel inzicht. Tussen 1895 en 1910 trachtte hij internationaal het monopolie van zijn constructiemethode in gewapend beton in de bouw via plaatselijke verdelers te bewerkstelligen. Zijn systeem was eenvoudig toe te passen door kleine en klassieke bouwondernemingen en was gebaseerd op een traditionele bouwmethode van kolommen, moerbalken, kinderbalken en vloeren, maar dan wel in gewapend. Artikels verschenen in tijdschriften zoals in *Le béton armé*, dat werd gefinancierd en uitgegeven door Hennebique zelf om eigen producten aan te prijzen. De groeiende interesse naar zijn product had Hennebique paradoxaal genoeg gedwongen tot het sluiten van zijn bedrijf. In plaats van zelf de werken te leiden stelde hij vertegenwoordigers aan die begeleid werden door plaatselijke agenten. Deze laatste zorgden voor de nodige berekeningen en het toezicht op de uitvoering van de werken. Dit was in feite een totaal nieuw concept. In de traditionele bouwwereld met metselwerk zorgde de aannemer immers zelf voor het uittekenen van de steensneden en waren de diverse uitvoeringsmethodes gelinkt aan de uitvoerder der werken. De introductie van de ijzertechnologie had in de bouw geleid tot gespecialiseerde aannemersbedrijven die ingenieurs in dienst hadden voor de leiding van de werken. Met de komst van de betontechnologie van Hennebique ontwikkelde zich een structuur van bureaus die onafhankelijk van de uitvoerder studiewerk verrichtten: de studie bureaus waren ontstaan.

In Duitsland sloeg de commerciële constructiewijze van Hennebique niet echt aan. Zij bouwden verder op het systeem van Monier. Vermits Monier met zijn systeem in Frankrijk niet echt enthousiast was onthaald, trachtte hij zijn uitvinding te promoten in België, Nederland, Oostenrijk en Duitsland. Hij verkocht de rechten op zijn systeem aan de aannemer Conrad Freytag (1846-1921) voor Zuid-Duitsland en Oostenrijk en aan de Zwitserse ingenieur Gustav-Adolf Wayss (1851-1971) voor Noord-Duitsland. Niet lang daarna ontstond het grote

ingenieursbureau Wayss & Freytag dat een monopolie op het Monier-systeem kon bemachtigen. In 1887 publiceerde Wayss het standaardwerk Monierbau. Het bureau lag aan de oas van de verdere uitbating van dit bouwsysteem en stond aan de wieg van een concern dat de gehele productielijn, gaande van cementproducenten tot proeflaboratoria controleerde (8).

### ***De bouw van betonnen schepen in Frankrijk tijdens de Eerste Wereldoorlog***

Tijdens de oorlogsjaren, toen hout en staal schaars waren, groeide van overheidswege de interesse voor een grootschalige toepassing van het gewapend beton in de scheepsbouw. Vanaf de jaren 1880 verkeerde de Franse metaalindustrie in een diepe crisis. Die inzinking liep gelijk met de vervanging van het smeedijzer door zacht staal. Het nieuwe materiaal had een grotere treksterkte en was gemakkelijker te bewerken, hetgeen een grote vermindering van de loonkosten betekende. Bedrijven dienden zich aan te passen aan de gewijzigde vragen en technieken. De internationale concurrentie begon zwaar te wegen. Ofschoon de Fransen op de Wereldtentoonstelling van 1889 blijk gaven van een eersterangspositie wat betreft structuren met grote overspanningen en spectaculaire bouwwerken zoals de Eiffeltoren, namen de Angelsaksische landen het voortouw in de ontwikkeling van de staalindustrie.

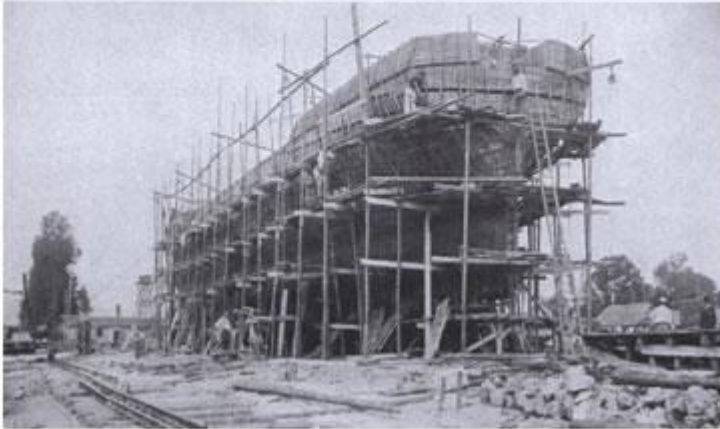
De Frans-Duitse oorlog van 1870-1871 legde ook de afhankelijkheid van import van kolen in Frankrijk acuut bloot. Bijgevolg werd gezocht naar mogelijkheden om het staalgebruik te verminderen. De ingenieurs werden bij bruggenbouw, voornamelijk hangbruggen, aangezet om kabels tot het uiterste minimum te verslanken, ten koste misschien van hun windweerstand. Door de schaarste aan cokes voor de ijzer- en staalindustrie, de opkomende macht van de cementnijverheid en vooral dankzij het hoge opleidingsniveau van de Franse ingenieurs versnelde het onderzoek en het gebruik van het gewapend beton en namen ze voorsprong op de buurlanden wat betreft het beton en later het voorgespannen beton.

De Franse ingenieurs slaagden erin om het pionierswerk van de uitvinders, dat gestoeld was op een beperkte praktijkervaring, wetenschappelijk te onderbouwen. De Wereldtentoonstelling van 1900 bood een uitstekende gelegenheid om dit materiaal te promoten. En vooral de afbraak van de paviljoenen na de tentoonstelling gaf de opportuniteit om het beton te beproeven en te bestuderen.

Zodoende werd het langzamerhand mogelijk om via de opgedane ervaringen tabellen op te stellen en een betrouwbare methodiek tot stand te brengen. Vanaf 1897 was ook een eerste cursus gewapend beton ingericht. De Franse ingenieurs verwierven een grote vermaardheid voor hun studiewerk en talrijke technische innovaties (9). Voor het bouwen van kanalen en bruggen, tunnels, stuwdammen en andere werken van grote omvang werd beton het geprefereerde materiaal van de Franse ingenieurs.



Werf voor een betonnen vrachtschip  
(verz. Limousin et Cie.  
uit FREYSSINET E., José Fernandez  
Ordoñez, Barcelona 1979)



Eugène Freyssinet (1879-1962) was één van die belangrijke Franse betononderzoekers. Freyssinet werkte aanvankelijk als ingenieur bij de Franse administratie van Bruggen en Wegen en werd op die manier betrokken bij het overheidsprogramma voor het bouwen van betonnen schepen tijdens de Eerste Wereldoorlog. Dankzij zijn uitvinding van de mechanische trilling kon beton van betere kwaliteit worden bekomen, hetgeen de verdere bouw van

watergebonden infrastructures mogelijk maakte. In 1917 besloot de Franse staat een aantal vrachtschepen te laten bouwen in gewapend beton voor het vervoer van de steenkool uit Groot-Brittannië. Deze steenkool bereikte Parijs via de Seine en werd vandaaruit over het land verdeeld. Voor de uitvoering van dit programma werd naast Freyssinet ook de uit Zwitserland afkomstige ingenieur Henri Lossier (1878-1962) aangetrokken. Lossier was eveneens vertrouwd met het bouwen van betonnen vliegtuighangars, die in wezen uiterlijk niet veel verschilden van een omgekeerde scheepsromp.



Tortue en Gavial zijn vrachtschepen, gebouwd in 1920 in opdracht van de Franse overheid. Ze maakten deel uit van een reeks van ongeveer 20 gebouwde schepen genaamd naar reptielen of schaaldieren. Tortue en Gavial werden in mei 1942 door de Duitse bezetter in Le Havre aangeslagen. Het wrak van Tortue ligt voor het strand in Octeville bij Cherbourg.

In de bouwmethode werd er een onderscheid gemaakt naargelang het gebruik van het schip. De slepers

werden ontworpen in gewapend beton, terwijl voor de vrachtschepen gewapend

cement werd gebruikt. Voor eenzelfde gabariet was een scheepshuid uit gewapend cement minder dik dan een scheepshuid in gewapend beton. Door het gebruik van fijnmazige wapeningsnetten gevuld en omgeven door cementmortel (ciment armé) was de hoeveelheid staal in de constructie relatief groter. De sterkte van de constructie was eveneens beduidend hoger. De huiddikte kon daarom dunner blijven, wat toeliet om lichtere schepen te bouwen die bijgevolg minder diep in het water lagen. Minder spanten hoefden voorzien te worden en de laadcapaciteit kon vergroot worden.

Het gevolg van deze constructiemethode was evenwel dat de gehele constructie niet zo stijf was als een constructie in gewapend beton. Een geslept vrachtschip diende echter minder krachten te torsen dan een sleper, een rivierschip minder dan een zeegaand schip. De keuze van het procedé king bijgevolg af van de bedoeling van de ontwerper, van het gewenste gebruik van het schip, of van het aantal voorziene schepen (prefabricatie van de bekistingen). Het procedé van de reeds vermelde schalenbouw (ciment arme) gebaseerd op de principes van Lambot en Monier, waar de fijnmazige metalen structuren op elkaar worden geplaatst en

waar dan verschillende lagen mortel manueel werden aangebracht, bleek evenwel ook zeer arbeidsintensief. Om die redenen werd bij latere, grotere gabarieten vooral gegoten gewapend beton gebruikt.



De Crocodile, gebouwd in 1921 bij Bordeaux in opdracht van de Franse overheid, wordt in 1950 te Brest verkocht aan Georges De Caluwé uit Antwerpen die het inschakelt als radiostation en herdoopt tot de Uilenspiegel. In oktober 1962 gaat de Uilenspiegel voor anker in de Noordzee en wordt er vanop zee uitgezonden. In december 1962 strandt het schip voor de Nederlandse kust bij Cadzand (foto O. Maas, Gazet van Antwerpen)

Het kostenaandeel voor de bekisting steeg naarmate de complexiteit van de kromming van het vlak groter werd

(tweedimensionaal of driedimensionaal gekromd). Een extreme kostendruk zou bijgevolg leiden tot schepen met een vereenvoudigde, vrij hoekige rompvorm. De verschillende bouwwijzen en tewaterlatingmethodes worden gevonden in de talrijke octrooien uit die tijd, vooral wat betreft prefabricatie en industriële productie (10). Elke scheepswerf ontwikkelde vermoedelijk wel een eigen constructiemethode en het onderscheid tussen gewapend beton en ciment armé bleef hoe dan ook arbitrair. Wanneer werd er van gewapend beton gesproken en wanneer van ciment armé? De mogelijkheid bestond immers om geleidelijk de diameters van de wapening te verkleinen en een grotere verdeling van de wapening te voorzien binnen een fijner en dichter betonmengsel. Hierover bestaat echter weinig informatie; blijkbaar beschikten de werven elk over een eigen recept, waarover weinig of geen geschreven bronnen werden teruggevonden. Zo werden er in Harfleur in de Seinevallei vrachtschepen volgens het systeem Lossier gebouwd met een lengte van 50 m, terwijl er in Rouen zeegaande vrachtschepen met een lengte van 55 m volgens het systeem Freyssinet werden gebouwd (11).

Een grote doorbraak van betonschepen in Frankrijk kwam er niet. Het bleef een vervangingsproduct in tijden van schaarste. Voor een houten of ijzeren schip moest eerst het benodigde bouw materiaal worden verzameld. Bij een betonnen schip kon de bouw bij wijze van spreken daags na de bestelling aanvangen: het gebruikte staal en cement waren courant verkrijgbaar, en het zand en grind waarschijnlijk ter plaatse te vinden.

Gekwalificeerd personeel was niet nodig.

De beperkingen, opgelegd door de oorlogssituatie, hadden de traditionele scheepswerven en scheepsbouwers verplicht om zich aan te passen aan dit nieuwe bouwprocedé. Na de oorlog verminderde de bouw van de betonnen schepen geleidelijk en schakelden de werven opnieuw over naar de traditionele scheepsbouw.

1. Er werden twee schetsen bij deze beschrijving gevoegd. Madriers zijn zware planken of balken o.a. voor waterkanalisering. BOSC J.-L., CHAUVEAU J.-M., CLEMENT J., DEGENNE J., MARREY B. en PAULIN M., Joseph Monier et la naissance du ciment armé, Parijs, 2001, p. 25.

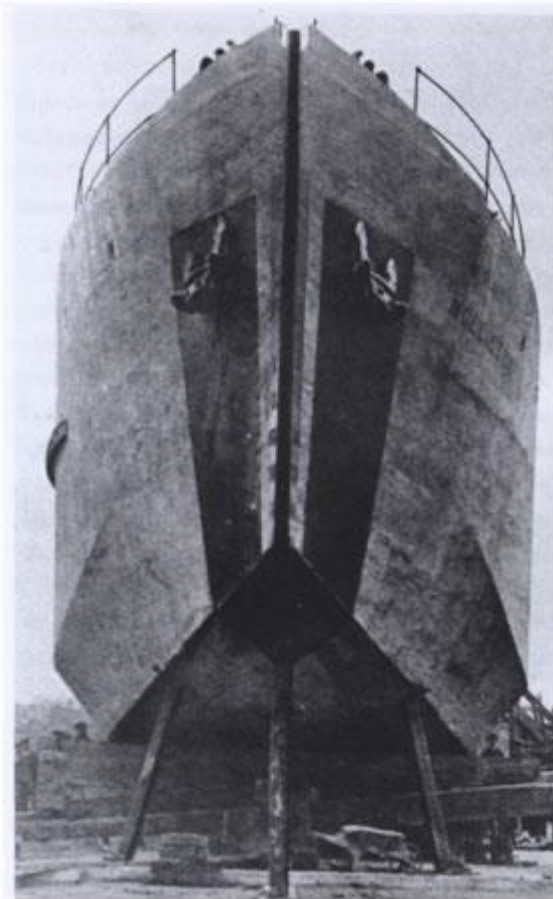
2. In navolging van de eerder gehouden Britse Wereldtententoonstelling, besluit Frankrijk (Napoleon III) een gelijkaardige manifestatie te houden. Hierbij zou de tentoonstelling voor de schone kunsten gelijktijdig gelinkt worden met die voor de industrie en voor de landbouwproducten, en zou een grootschalig permanente constructie uit ijzer en glas het Crystal Palace van de Britten moeten overtreffen. De meer conservatieve opdrachtgevers in Parijs beslisten uiteindelijk in de bouw van een klassieke constructie in natuursteen Le palais permanent de l'industrie des Champs-Élysées. Dit werd echter in 1896 afgebroken om de Wereldtententoonstelling van 1900 voor te bereiden en plaats te maken voor de Petit Palais en de Grand Palais.
3. BOSCH J.-L. e.a., op. cit., p. 74.
4. BOSCH J.-L. e.a., op. cit., p. 120-125.
5. NERVI P.-L., *Costruire correttamente*, Milaan, ed. Ulrico Hoepli, 1965 (in het Frans vertaald: *Savoir construire*, Parijs, éd. Du Linteau, 1997, p. 99-101).
6. Ibidem.
7. Een ketch is een zeilschip met twee masten, waarvan de voorste mast de hoogste is. De kleinere mast (bezaansmast) staat voor het roer, tegenstelling tot een yawl, waar de tweede mast veel kleiner is dan de eerste en achter het roer staat. De Nennele was getuigd met een fok, grootzeil en bezaanszeil.
8. GUBLER J., *Histoire du béton, naissance et développement, 1818-1970*, in *Collection Technique Ciment*, Cahier des modules de conférence pour les écoles d'architecture, Parijs, 2009.
9. BARJOT D., *Innovation et travaux publics en France (1840-1839)*, in *Histoire, économie et société*, jg. 8, nr. 3, 1989, p. 403-414.
10. SAMARDZIC K., *Des bateaux en ciment 1855-1939*, in *Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, Conflans-Sainte-Honorine, nr. 62, dec. 2009, p. 18-19.
11. CHAZY C., *Les chalands en béton armé du port du Havre*, in *Escale*, nr. 74, dec. 1960.

[Wordt vervolgd](#)

---

Het kerkschip Sint-jozet een drijvend betonnen monument (deel 2)

***De bouw van betonnen schepen tijdens de Eerste Wereldoorlog in de Verenigde Staten en Groot-Brittannië***



Tewaterlating van de *Cretemanor*  
(foto A. Winter 1919 © English  
Heritage NMR nr OP01207)

Niet alleen in Frankrijk,  
maar ook in Groot-  
Britannië en de  
Verenigde Staten was er tijdens de Eerste

Wereldoorlog vraag naar een  
substitutiemateriaal voor hout en ijzer in  
scheepsbouw.

Toen de Verenigde Staten in 1917 in de  
Wereldoorlog betrokken raakten, gaf president Woodrow Wilson via het Emergency Fleet  
Program opdracht tot het bouwen van betonnen schepen. Het oorspronkelijke programma  
bestond uit 42 schepen, waarvan de lengtematen en de tonnages werden afgestemd op de  
transatlantische oversteek. Naar verluidt werden er schepen ontworpen van 132 m lengte met  
een rompdikte gaande van 127 mm tot zelfs 102 mm, grotendeels gebaseerd op de successen  
geboekt op de Moss scheepswerf in Noorwegen onder leiding van Nicolay K. Fougener. Die  
had een werpsysteem ontworpen die de cementmortel machinaal tussen de wapeningsstaven  
perste en op die manier de handenarbeid kon reduceren tot het gladstrijken van de romp.  
Het Amerikaanse programma was duidelijk beïnvloed door de oorlogssituatie, het acuut  
tekort aan ijzer en staal, de vraag naar een onmiddellijke start van de werf, en een korte  
termijnvisie, met name een levensduur afgestemd op de duur van een oorlog. Er werd  
gerekend op een levensduur van maximum 3 à 4 jaar. De vrees voor waterinfiltraties via het  
beton bleef bestaan.

De bouwmethode bestond uit vier stappen (12) vervaardiging van de houten buitenmal of  
bekisting, plaatsing van de wapeningsstaven, monteren van de houten binnenmal en een  
continue spuiten van de cementmortel teneinde geen naden te veroorzaken; deze laatste  
bewerking kon verschillende dagen duren. Het uitharden vergde

drie à vier weken tijd. Voor de bouw was een eenvoudige werfinfrastructuur reeds voldoende.  
Uiteindelijk werd de opdracht gegeven om acht olietankers en vier vrachtschepen te bouwen  
(13). Bij het einde van de oorlog lagen de twaalf schepen nog steeds onafgewerkt op de  
scheepswerven. De rompen werden verkocht aan privérederijen.

In Preston aan de river Ribble waren 4 scheepswerven ingericht voor  
het bouwen van 10 schepen volgens het *Ritchie Unit System*.  
Geprefabriceerde betonnen elementen werden op de werf geassembleerd.  
Van het order voor 10 schepen van 700 ton verlieten er slechts  
2 de scheepswerven, de *Cretemanor* in 1919 en de *Cretemoor* in 1920.  
Het wrak van de *Cretemanor* werd gebruikt bij havenbouw in Spanje,  
de *Cretemoor* ligt ergens voor Duinkerke op de zeebodem  
(© Preston Digital Archive)



de

Eerste

Ook de Britten zouden tijdens de Eerste Wereldoorlog 154 betonnen schepen bestellen bij achttien werven. Slechts 55 vrachtschepen en twaalf stoomsleepboten werden effectief afgewerkt (14). In 1918 begon men in Groot-Brittannië met de bouw van twee merkwaardige betonnen zusterschepen van 40 m Lang, bestemd voor vrachtvervoer, de Molliette en de Violette.

Deze kustvaarders waren als driemasterschoener getuigd, echter zonder topmasten of topzeilen, en uitgerust met een sterke Bolinder dieselmotor. De ontwerpers en bouwers waren James Pollock, Sons & Co. Ltd uit Faversham. De schepen dienden snel gebouwd te worden om de Britse koopvaardijvloot te versterken tijdens de oorlog. De koopvaardij vloot werd immers aan een hoog tempo uitgedund door de aanvallen van de Duitse onderzeeërs. De betonnen schepen bleken door hun gewicht echter traag onder zeil. De voorsteven begroef zich in de golven bij de minste golfslag. Hun lotgevallei waren weinig glorieus te noemen. "Molliette and Violette, which must have been two of the 'unluckiest vessels in the whole coasting trade (... ) Both vessels proved accident prone" (15). De Molliette liep vast op een zandbank buiten Calais, maar kon zich dankzij haar sterke motor los varen. Weinig later liep ze opnieuw vast aan de Goodwins om uiteindelijk kort daarna nog tegen Tower Bridge te slaan. Nadien strandde ze voorgoed voor West Mersea, waar ze een tijd dienst deed als annexe voor de West Mersea Yachtclub. Nu kan ze nog bij laag water in de buurt (Cocum Hills bij East Mersea) waargenomen worden, nadat ze ook nog door een bom in de Tweede Wereldoorlog werd getroffen. De Violette botste op haar heurt tegen Southend Pier in 1921, na een oversteek bij zwaar weer van Antwerpen richting Londen. Tot overmaat van ramp faalde op dat ogenblik de motor, krabde het anker en liep ze uiteindelijk aan de grond na een lange en uitputtende strijd voor schip en bemanning. Ze werd nadien gesleept naar de Medway rivier aan de Chatham's Sun Pier, waar ze na het wegnemen van motor en uitrustingen dienst deed als vlottende oliebevoorradingstank. Het wrak ligt nog steeds aan de Medway in Hoo en werd als het nummer 716 opgenomen in de Britse inventaris van de National Historic Fleet.



Problemen met zeegang, wendbaarheid en tewaterlating bezegelden het lot van de schepen in gewapend cement en beton. Er bestond een vrees dat de schepen over een te geringe schokweerstand beschikten, wat zou leiden tot corrosie door waterinfiltratie in minuscule scheurtjes.

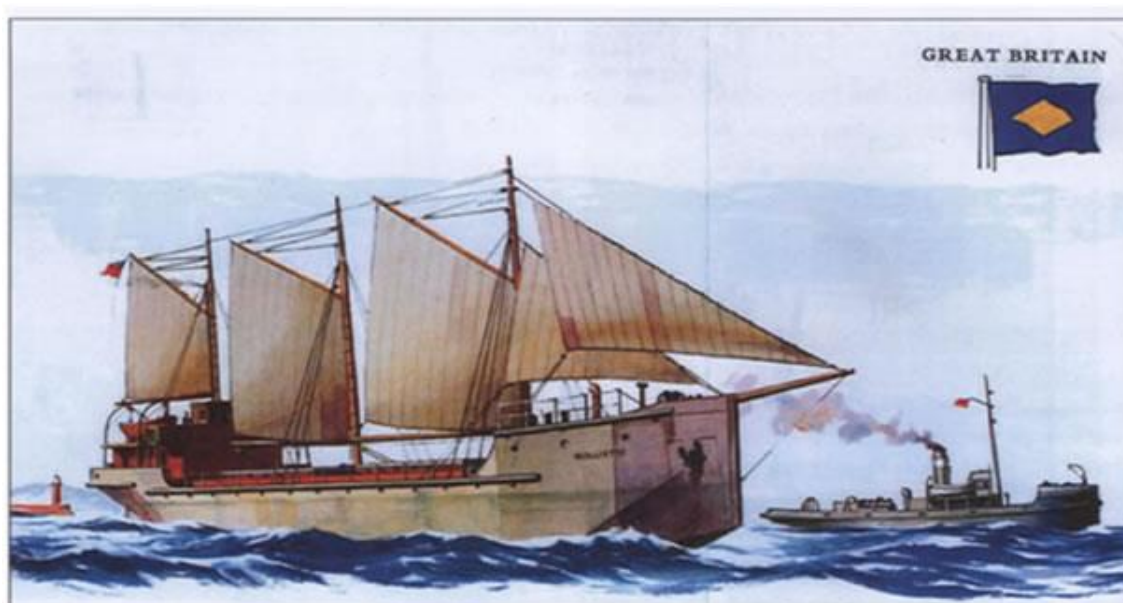
Bovendien woog een betonnen schip meer dan een ijzeren versie, zodat in verhouding minder vracht kon worden vervoerd. Vervoer per betonnen schip is slechts voordelig bij ladingen van

lage densiteit. Ook de visie dat een betonnen schip slechts een vervangingsproduct was, maakte dat dit type van schepen nooit echt van de grond kwam.

De overtuiging heerste dat deze snel gebouwde schepen niet duurzaam konden zijn en dat ze nadien opnieuw dienden te worden vervangen door ijzeren exemplaren.

De meeste voormelde schepen eindigden weinig glorieus, vastgelopen, of bleven zitten op de slipway; ze werden ontmanteld, hun motoren kregen een nieuwe boot. Uiteindelijk belandden ze als drijvende opslagtank, ponton, golfbreker of obstakel in het water. Enkele exemplaren werden afgezonken door de Duitsers in de Tweede Wereldoorlog, andere door de geallieerden tijdens het offensief in Normandië, terwijl nog andere dienst doen als wrak- en oefenschip voor duikersverenigingen, als zwembad of als recreatiezone.

### ***De verdere ontwikkeling van beton tijdens het interbellum in Duitsland***



De

De Molliette  
(uit DUNN L., Merchant Ships of the  
world in color 1910-1929, Londen, 1973)

heterogeniteit van het materiaal gewapend beton maakte dat in het Begin weinig ingenieurs zich aan theoretisch onderzoek waagden naar de principes van de werking van het gewapend beton. Er werd onderzoek gedaan naar additieven om de mechanische werking, de waterdichtheid of de uitvoering en/of uitharding te verbeteren. De bijdragen van ingenieurs zoals Freyssinet of Nervi bestonden er aanvankelijk in te vertrekken vanuit een eerder intuïtieve logica van de globale weerstand van de gebruikte materialen. De adhesie en de gelijkwaardigheid van de uitzettingscoëfficiënten van de twee componenten, beton en wapening, waren de essentiële vragen die moesten beantwoord worden. De staving via berekening volgde vaak na het ontwerp. Ook onderzochten zij een rationele bouwmethodiek en werforganisatie gebaseerd op een efficiënt gebruik van bekistingen in functie van een economische rendabiliteit. In Europa doorbrak Duitsland tijdens het interbellum de hegemonie van het Franse onderzoek. De grote infrastructuurwerken in de dertiger jaren in Duitsland maakten dat daar snel interesse groeide naar de mogelijkheden en de toepassingen van het gewapend beton. Vele Franse ingenieurs gingen in Duitsland aan de slag. De onderlinge concurrentie tussen de ingenieurs bevorderde zeker het verdere onderzoek, het Duitse regime zorgde voor opdrachten. De bouw van snelwegen en nieuwe bruggen vormde een nieuwe uitdaging.

Bedrijven trokken vooraanstaande onderzoekers aan. Een bekende brug langs de autobaan van Dortmund naar Hannover werd gebouwd door het bedrijf Dyckerhoff und Widmann Aktiengesellschaft gespecialiseerd in cementgebonden bouwwerken. Zij trokken Ulrich Finsterwalder (1897-1988) aan. Deze bouwingenieur had naambekendheid verworven met zijn dunne schaalconstructies voor grote overspanningen in beton. Binnen het bedrijf werkte hij zich van hoofd van het ontwerpbureau in 1933 op tot leidinggevende in 1941 van dit steeds groeiende bedrijf. Een ander Duitse bedrijf Wayss K Freytag ontwikkelde het gewapend beton initieel verder met het Monierbau. Het was een constructiesysteem dat uitging van een monolithisch geheel en dat telkens gebaseerd werd op nieuw rekenwerk. Het gaf ook de mogelijkheid om nieuwe vormen te creëren, los van de traditionele bouwwijze met de dragende verticale en horizontale componenten, zoals bij de assemblage methode van Hennebique. Het voorgespannen beton van de ingenieur Freyssinet trok snel de aandacht van Wayss & Freytag. Freyssinet had immers door zijn consolidatiewerken voor de nieuwe haven van Le Havre de verzakkingen van de havengebouwen voorkomen. Le Havre was voor Frankrijk van groot belang, de stad was immers de uitvalsbasis van de Normandier, op dat moment het grootste cruiseschip ter wereld. Dit had hem een grote Europese publiciteit opgeleverd. De opmaak van de plannen voor de bouw van de brug Oelde over de autobaan Hesseler bij Beckum in 1938 door Wayss & Freytag, werd hem toevertrouwd. Duitse werfleiders en ingenieurs gingen voor deze werken ervaringen uitwisselen in de ateliers van Campenon-Bernard in Frankrijk, het bedrijf waar Freyssinet sinds de werken in Le Havre voor werkte. Ook andere bedrijven in Duitsland hoopten de vernieuwingen van Freyssinet voor voorgespannen beton naar zich toe te trekken en op die manier concurrentieel te blijven.

Terwijl in de andere Europese landen de bouwsector werd getroffen door de grote economische crisis, kon in Duitsland het onderzoek worden verder gezet. De grootschalige aanleg van autostrades en andere infrastructuur in Duitsland waren een opportuniteit voor de ontwikkeling van de betonbouw in Europa. De mogelijkheden van beton om kostbare staal uit te sparen kreeg veel aandacht van het Naziregime. Ook voor de scheepsbouw zou beton opnieuw worden ingezet. De reeds bestaande Frans-Duitse economische en intellectuele netwerken zouden ook niet abrupt stoppen met het uitbreken van de oorlog.

### ***De bouw van betonnen schepen tijdens de Tweede Wereldoorlog***

De Tweede Wereldoorlog bracht het bouwen van betonnen schepen opnieuw aan de orde. In de Verenigde Staten startte de McCloskey Company een scheepswerf voor betonnen schepen. De zeeschepen, 24 in totaal, werden voortgestuwd door stoommachines. In 1939 startte ook de Britse regering een grootscheeps nieuwbouwprogramma van betonnen schepen in allerlei vormen. Ze baseerden zich op de methode Hennebique, waarbij de schepen samengesteld werden uit verschillende dragende onderdelen, gebaseerd op de traditionele hout- en ijzerscheepsbouw. Bij wijze van spreken werd enkel het oorspronkelijk materiaal gesubstitueerd door gewapend beton. In de Angelsaksische landen werd weinig nieuw onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het materiaal. Dit was grotendeels te wijten aan het vasthouden aan de traditionele scheepsbouw en aan een bouwmethode gebaseerd op die van stalen schepen.



De *Redentin* gestrand in de Wismarbucht, Oostzee, gebouwd in 1943-1944 in Ostwine door Dyckerhoff & Widman, met een lengte van 40,5 m, schalenbouw volgens het type *Seeleichter Wiking Motor*. Een zusterschip, de *Capella*, werd gerestaureerd en is te bezichtigen in het scheepvaartmuseum in Rostock (© Heidmarie Kuck)

In

Duitsland daarentegen werden bij de bouw van de betonnen schepen grote betonbedrijven ingeschakeld en daarbij ook de expertise en kennis

van de betoningenieurs. Het blijft nog altijd een delicate zoektocht naar de bijdrage van vooraanstaande ingenieurs in de talrijke bouwwerken tijdens het naziregime. Zeker is dat het onderzoek gedurende de Tweede Wereldoorlog niet is stilgevallen, wel integendeel. Vooral de ontwikkelingen van het voorgespannen beton maakten dat grote overspanningen konden worden gerealiseerd zoals die voor de Duitse duikbootbasissen. Zo bleef ook de overeenkomst tussen Wayss & Freytag en Freyssinet gedurende de oorlog overeind, waarbij het bouwbedrijf als concessionaris van Freyssinet de overeengekomen auteursbijdragen bleef betalen, terwijl Freyssinet het bedrijf op de hoogte bleef houden van de vorderingen van zijn onderzoek. Het is slechts op 12 mei 1943 dat een snel tot stand gekomen decreet een eind maakte aan de brevettenwedloop in Duitsland en de weg vrij maakte voor een versnelde procedure ten voordele van de Duitse bedrijven (16).

De betoningenieurs gingen samenwerken met scheepsbouwkundige experts zodat nieuwe inzichten konden ontstaan door deze kruisbestuiving. Teneinde staal te besparen groeiden in Duitsland bij het Begin van de Tweede Wereldoorlog verschillende initiatieven voor het bouwen van betonnen schepen voor logistieke doeleinden, zowel vanuit militaire (Pioniere), paramilitaire (Organisatie Todt: zie verder), als vanuit de burgerlijke overheid (Reichsverkehrsministerium RVM). Al deze losstaande initiatieven werden in juli 1942 door het Rijksministerie voor Bewapening en Munitie (Reichsministerium für Bewaffnung und Munition) gebundeld via een ad-hoc betonbouwcommissie (Sonderausschuss Betonschiffbau) onder leiding van voormelde ingenieur Ulrich Finsterwalder. Deze commissie was aangesteld om de bouw van deze schepen als één geheel te lanceren, waarschijnlijk om een overzicht te verkrijgen van de beschikbare middelen en een controle te kunnen uitoefenen op een deskundige uitvoering.

De Duitse onderzoeker Erich Gröner en zijn team geven in hun inventaris van de Duitse oorlogsvloot (17) een overzicht van deze bundeling van initiatieven weer. De verschillende bouwerven en opdrachtgevers, alsook enige technische specificaties worden in deze inventaris vermeld. Er wordt tevens een onderscheid gemaakt in bouwwijze (schalenbouw of spantenbouw) en aandrijving (stoom of motor-aangedreven). De inventaris bevat ook gegevens over het verdere verloop van de schepen na de oorlog. Op die manier wordt de casco van het kerkschip gelinkt met de geplande Duitse betonnen boten.



In die gebundelde betonnen vloot blijken 72 bestellingen gedaan te zijn van het type Betonseeleighter Wiking-Motor. Door hun beperkte afmetingen, ongeveer 40 m lengte, konden deze schepen nog ondersteboven worden gebouwd en nadien door twee kranen worden gekanteld voor de tewaterlating. Er werden in een korte tijdspanne twee schepen per maand van het type Wiking-Motor gebouwd, tezamen 24 stuks. De schepen werden vervolgens uitgerust op kleinere Hollandse werven. Geen van deze schepen hebben echter effectieve dienst gedaan tijdens de oorlog. Bekende schepen van dit type zijn de nog bewaarde M/S Treue 18) en de Capella (19). Van de afgewerkte schepen zijn er ondertussen elf gezonken.

In Rotterdam werden verscheidene scheepswerven, waaronder ook in de Merwehaven in de droogdokken van de Rotterdamse Droogdokkenmaatschappij (RDM), actief ingezet bij de bouw van deze Duitse schepen. Rotterdam had zwaar geleden onder de bombardementen van mei 1940. Bovendien verminderde de havenactiviteit omdat koopvaardij- en passagiersschepen wegbleven. De bouw van deze schepen in Rotterdam was bijgevolg erg belangrijk voor de tewerkstelling in de haven. Het Duitse programma bevatte ook een met stoom aangedreven vrachtschip (Beton-Seevrachter 3400 ton laadvermogen) van 90 m lengte waarvan de bouw in februari 1945 zou gestaakt zijn, en een aantal motor-aangedreven betontankers van 3000 tot 3780 ton laadvermogen, waarvan slechts één na de oorlog in Rusland in de vaart werd genomen onder de naam Rion. De onderzoeker Grôner vermeldt ook een ander type zeegaande betontanker van 3200 ton, waarvan er één in Rotterdam, vier in Venetië en twee in Zuid-Frankrijk waren gepland. Alle zeven schepen werden besteld door Kontinentale Ôlgesellschaft Berlin en zouden worden gebouwd door dezelfde hoofduitvoerder Siemens Bauunion. Enkel in de haven van Rotterdam werd effectief aan de bouw van dit type schip begonnen. Grôner vermeldt in zijn inventaris dat deze Rotterdamse betontanker na de oorlog in Antwerpen is terechtgekomen en er omgebouwd is tot het kerkschip Sint-Jozef.

De Antwerpse casco, het latere kerkschip  
***Een uniek experiment***

Het huidige kerkschip kwam tijdens de oorlog in 1944 als onafgewerkt tankschip of casco aan. Een casco is de drijvende romp van een schip zoals die te water wordt gelaten zonder opbouw, voortstuwing of tuigag. De betonnen romp met kenteken BNI2 zou vanuit Rotterdam naar Antwerpen onder Nederlandse vlag verslept zijn. De vaarroute liep langs de Zeelandroute en het kanaal Wemeldinge-Hansweert en de Scheide tot de Kruisschanssluis, de huidige Van Cauwelaertsluis. De exacte vertrekdatum uit Rotterdam en de namen van de sleepboten zijn niet bekend. Het was de bedoeling dat dit half afgewerkte schip in Antwerpen zou vervolledigd worden met de inbouw van ACEC motoren, de pompinstallaties, de matrozenverblijven, en alle overige nautische installaties, alsook de volledige opbouw. In de machinekamer werd buiten de hoofdmotor ook een stoomketel voorzien, dit om stoom te leveren onder andere voor winches, stuurwerk, en het op temperatuur houden van de vracht, met name de olie. Naar verluidt stonden vele onderdelen reeds klaar aan de kaaien 401-405 en zou de firma ACEC de verdere afbouw op zich nemen. Na de bevrijding van Antwerpen, werd de BNI2 in de haven echter aangeslagen door de Belgische Staat en in sekwestre genomen.

Naast de paar aanduidingen die Grôner meegaf in Die Deutsche Kriegsschiffe over de herkomst van het kerkschip is er maar weinig geweten over de bouw van het schip. De bouwwerf in Rotterdam, de constructiewijze met spanten en wrangen en de voorziene aandrijving met motor komen alleszins overeen met de gegevens van Grôner. Er zijn echter nog geen geschreven bestek noch logboek van de bouw gevonden evenmin als officiële papieren zoals een meetbrief of een zeebrief (20). Aan boord bevinden zich nog wel enkele ontwerpplannen en foto's van de bouw op de werf, alsook de plannen van de voorziene uitrustingen tot tankschip.



Voorjaar 1952, de Citank wordt bovendeks afgebouwd met herbruikte onderdelen van betonnen barakken van het gehucht Meereigen te Merkssem (foto archief Kerkschip)

De werf in de

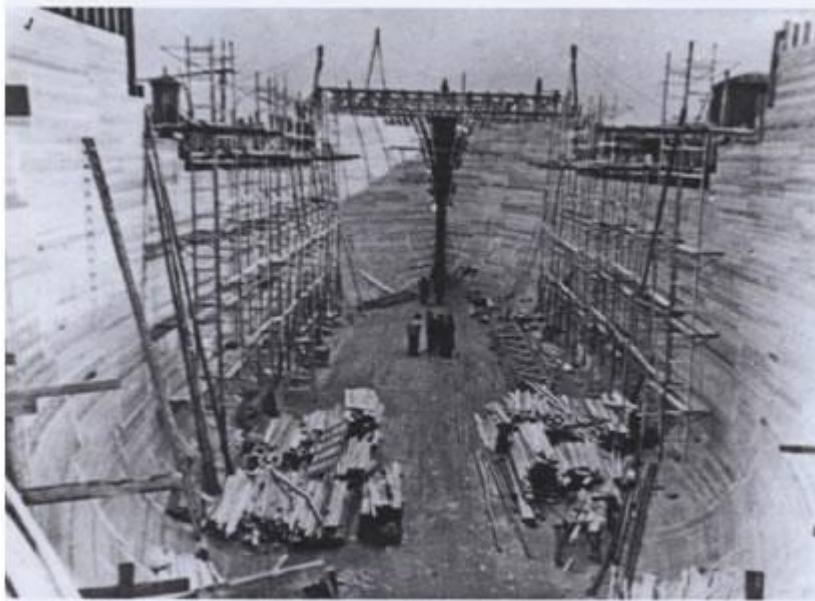
Rotterdamse haven kan gesitueerd worden. Gezien de grootte en het gewicht van het schip waren de scheepswerpen immers beperkt. De romp kon ook niet omgekeerd gebouwd worden zoals de kleinere betonnen varianten, die

nadien dienden gekeerd te worden voor de tewaterlating. Het dok kon ook geen permanente stoelen bevatten, dit zijn de ondersteuningsconstructies voor de romp, gezien de vorm en de gewichtsverdeling van het onderwaterschip. Droogdok 4 van de Gemeentedokken in de Maashaven kan op basis van de afmetingen en inrichting worden aangeduid als waarschijnlijke bouwplaats. De foto's van de werf en van het dok met de omgeving konden bevestigen dat het kerkschip in voormeld droogdok werd gebouwd.

De aanwezige betonplannen (overzichtsplan en sneden over de spanten), zijn tweetalig, in het Frans opgesteld en in het Duits aangevuld. Op de plannen wordt Der Kontinental-Beton-Schijfbau GmbH als opdrachtgever voor de bouw aangeduid. Het Konsortium für Stahlbetonschbau, bestaande uit Sainrapt et Brice SA Paris, Siemens-Bauunion GmbH en Gebr. Sachsenberg AG, zorgde voor de uitvoering van de plannen.

De opdrachtgever van het schip, Der Kontinental-Beton-Schijfbau GmbH, met zetel in Berlijn, werd op 20 april 1942 opgericht en bestond tot 31 maart 1950. De maatschappij dient zeker in relatie gezien te worden met de maatschappijen Kontinentale Öl AG opgericht op 27 maart 1941 en Kontinentale Öl Transport AG, opgericht op 1 september 1941. Zij behoren tot de talrijke maatschappijen die werden opgericht om de oliebevoorrading verzekeren, en waarvan de overheidsparticipatie indien niet duidelijk, toch zeker aanwezig moet geweest zijn. De nationaalsocialistische economie had namelijk twee belangrijke doelstellingen: de werkloosheid bestrijden en de Duitse economie militariseren. De bevoorrading met grondstoffen en brandstoffen was daarbij een hoofdbekommernis. Zo onderzocht Hermann Göring reeds in de herfst van 1940 de mogelijkheid om een Centraal-Europese oliemaatschappij op te richten met aanzienlijke overheidsparticipatie, maar ook in nauwe

samenwerking met grote privébedrijven, vooraanstaande Duitse ondernemingen en een consortium van grote Duitse banken.



Bouw van de betonnen romp van het kerkschip in Rotterdam 1942-1943 (foto archief Kerkschip)

De

maatschappij bezat het exclusieve recht tot uitbating en handel van olie in de door Duitsland bezette gebieden. Speciale legereenheden werden in het leven geroepen om de overname van de olievelden te bewerkstelligen. De

overkoepelende maatschappij *Kontinentale Öl AG* bezat een heel aantal dochtermaatschappijen, elk gericht op een specifiek oliegebied.

Sainrapt et Brice was een gekend ingenieursbureau uit Parijs, gespecialiseerd in burgerlijke bouwkunde. Aan het hoofd stond ingenieur Pierre Brice, die na de oorlog in een ophefmakend



Portret van Eugène Freyssinet in het uniform van de *École polytechnique*. Napoleon had de school een militaire status gegeven "*Pour la patrie, la science et la gloire*" (verz. Freyssinet, uit FREYSSINET E., José Fernandez Ordoñez, Barcelona, 1979)

proces beschuldigd werd van collaboratie. Het ingenieursbureau werd in 1852 opgericht door Michel Sainrapt en het specialiseerde zich in consolidaties en speciale funderingswerken. In 1901 werd de ingenieur Alexis Brice aangetrokken en groeide Sainrapt et Brice uit tot het vijfde grootste bedrijf voor werken in de openbare sector in Frankrijk (21). Begin jaren 40 van de 20ste eeuw was het bedrijf vooral actief in grondwerken, funderingswerken, hydraulische werken in gewapend beton en ciment armé. Het bedrijf bleef ondanks zijn enorme groei vóór de oorlogsjaren voornamelijk een familiaal bedrijf dat zowel technisch als zakelijk een grote naambekendheid verwierf onder leiding van de ingenieur Pierre Brice.

Voor de oorlog was het bedrijf onder andere betrokken bij verstevigingswerken aan de havens van Duinkerke en Le Havre, aan het arsenaal in Brest en aan de oliereservoirs van Bordeaux. Pierre Brice was als ingenieur vooral bekend om zijn onderzoek naar beton van hoge kwaliteit. Zijn onderzoek leverde hem een leerstoel in de

bekende *École Centrale* te Parijs waar hij in nauw contact stond met Eugène Freyssinet. Pierre

Brice was de uitvinder van de paroi hydraulique, een "réservoir en béton armé destiné à contenir certains liquides non miscibles à l'eau, notamment aux hydrocarbures" (22).

Voormelde uitvinding laat toe in tijden van staatschaarste, zoals in oorlogstijden, kostbare brandstof gemakkelijk op te slaan. Het procédé bestaat er in om water rond een reservoir in beton te laten circuleren. De brandstof die het beton zou kunnen doorlaten wordt tegengehouden door het omringende water. Het principe berust op de grotere dichtheid van het omgevende water ten opzichte van de brandstof. "On oppose ainsi à la perméabilité du béton à l'essence, une chemise extérieure d'eau dont la densité est supérieure à celle de l'essence" (23).

Brice was als onderzoeker en ingenieur niet ongevoelig voor de erkenning van zijn onderzoek door het Duitse Patentamt: "la paroi hydraulique (...) les français n'ont pas su reconnaître la valeur de son procédé qu'il avait déposé des 1939" (24). In 1943 ontving hij ook effectief dit Duits brevet. Het verkrijgen van een Duits brevet diende steeds te worden voorafgegaan van een hele reeks proeven, teneinde de waarde van de uitvinding te testen. Niet enkel de originaliteit van zijn uitvinding moest bewezen worden, maar het moest ook werken. Brice stond er dan ook op om Frans personeel te sturen naar Duitse gebieden om de goede uitvoering van de proeven te bewaken en op te volgen: "je tiens à l'exécution impeccable des travaux" (25).



De Kriegsmarine bleek geïnteresseerd in de uitvinding. Zou het oorspronkelijk procédé voor het stockeren van benzine ook gelden voor ruwe olie? Brice bevestigde dit: "l'huile ne pénètre pas les parois, mais les parois, au contraire, sont maintenues humides d'une façon permanente par l'eau; ce sont les conditions idéales pour la conservation du ciment (...) On évite même les fendillements dus au retrait en raison de

l'humidité qui imprègne continuellement les parois"(26).

De contacten tussen Brice en de Duitse opdrachtgevers zouden gelegd zijn via de scheepswerf Gebr. Sachsenberg AG, ook bekend in de maritieme sector vanwege zijn scheepsmachines. Victor Friedrich Fasolt, een voormalig Duits legerofficier die in het zakenleven was terechtgekomen, overhaalde Brice om het procédé in een olietanker te verwerken. Er werd overeengekomen een bateau experimental (27) te laten bouwen in Rotterdam. Dit kon gebeuren onder de dekmantel van een door Fasolt nieuw opgerichte maatschappij in Parijs, la SFI, Société des Fournitures Industrielles, in feite een bijhuis van de firma Gebr. Sachsenberg AG. Het bedrijf Siemens-Bauunion GmbH werd ook bij de bouwes betrokken. De associatie werd bevestigd in een overeenkomst (28) Siemens kreeg de opdracht maar wenste ook Franse techniekers in Berlijn.



Werk in Rotterdam 1942-1943. S voor Sachsenberg, SBU voor Siemens-Bauunion, ESB voor Etablissements Saintrapt et Brice (foto archief Kerkschip)

Uiteindelijk vestigde Saintrapt et Brice tussen 1942 en 1943 een tijdelijk filiaal in Berlijn om de samenwerking te optimaliseren.

Siemens-Bauunion, uit Berlijn, opgericht in 1921 voerde veel grondwerken, waterbouwkundige en autowegenwerken uit. Siemens moederbedrijf bezat op het einde van de oorlog een arbeiderscapaciteit van 244.000 werklieden

waarvan zo'n 50.000 gedwongen werden tewerkgesteld. Het totaal aantal mannen en vrouwen in dwangarbeid bij Siemens lag over het geheel van de oorlogsjaren genomen nog hoger (29).

De al dan niet actieve collaboratie van Pierre Brice tijdens de bezetting heeft na de oorlog voor een grote polemiek gezorgd en tot politieke discussies geleid in Frankrijk. Het bedrijf verdedigde zich door er op te wijzen dat opdrachten noodzakelijk waren voor het voortbestaan van het bedrijf: "c'est par une gradation lente et continue que nous avons été amenés à travailler pour les allemands" (30). Er werd in eerste instantie tijdens de oorlogsjaren getracht de infrastructuur van het bedrijf te redden.



Het kerkschip werd in 1942-1943 in het gemeentelijk droogdok IV in de Maashaven in Rotterdam Rotterdam gebouwd (stafkaart Rotterdam uit 1937)

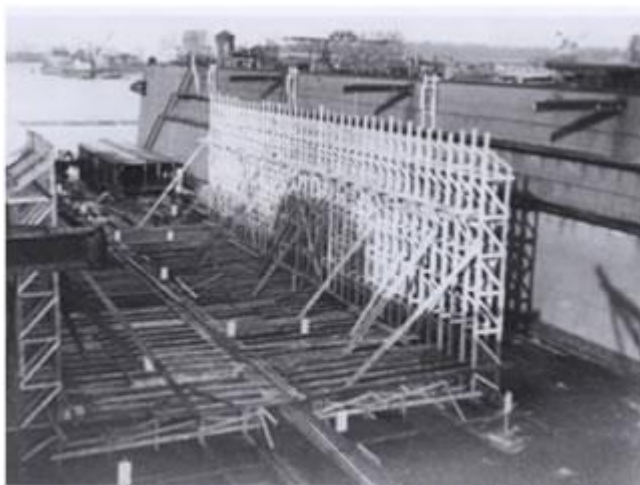
Samenwerkingsverbanden tussen Duitse en Franse bedrijven uit de sector van de openbare werken waren niet uitzonderlijk tijdens de Tweede Wereldoorlog (31). De Duitse opmars vanaf 1941 in de Balkan en in Rusland maakte dat de West-Europese kusten omgevormd werden van een offensieve naar een defensieve frontlijn voor

Duitsland. Vanaf dat moment werden plannen gemaakt voor de bouw van een samenhangend kustverdedigingsstelsel. Aan de bouw van de betonnen Atlantikwall en de gigantische U-boot basissen in Frankrijk werkten zowel Franse als Duitse bouwbedrijven. Via een kluit van

netwerken tussen de Duitse overheid, privé-tussenpersonen, tijdelijke firma's en Franse bedrijven werden in ijlt tempo samenwerkingsverbanden georganiseerd. De Organisatie Todt (OT) (32) was tijdens het nationaalsocialistisch regime in het bijzonder belast met het zoeken naar oplossingen voor de logistieke problemen, bevoorrading, transport en logement van de werkkrachten. Zij was in het algemeen niet de uitvoerder zelf, maar trad op als tussenpersoon voor zowel de arbeidskrachten als voor de contacten met de lokale bedrijven, belast met het uitvoeren van openbare werken.

De directie van het Sainrapt et Brice verzekerde na de oorlog, ter verdediging van de beschuldiging voor collaboratie, dat de arbeiders tijdens de werken allen vrijwilligers waren.

Bedrijven die tijdens de oorlogsjaren geen omzet hadden kunnen realiseren voelden zich echter zowel financieel als op gebied van technische vernieuwing achteruit gesteld. Op 5 jaar tijd was er immers op technologisch gebied veel vooruitgang geboekt en zij hadden de boot gemist. Pierre Brice werd niet enkel beschuldigd van levering van materieel en arbeiders dock ook van actieve collaboratie via kennisoverdracht. Het gebouwde bateau experimental in de haven van Rotterdam zou het perfecte bewijsmateriaal kunnen aanleveren. Pierre Brice beweerde bij zijn proces voor de CNIE (Commission Nationale Interprofessionnelle d'Épuration) echter dat het voormelde schip een vergissing was en niet kon drijven "(...) n'avait qu'un intérêt de curiosité; c'était une expérience gratuite puisque les Allemands payaient (...), le bateau ne peut flotter" (33). Brice haalde bij zijn proces ook aan dat het betonnen schip, le bateau experimental, zelfs al zou de boues ervan ooit aangevangen zijn, toch bij een bombardement in 1943 was vernietigd. Het bedrijf Sainrapt et Brice werd nooit effectief veroordeeld voor collaboratie. Het dossier werd na betaling van een geldboete voor profits illicites (34) geklasseerd en in 1950 nam Pierre Brice officieel opnieuw de leiding van zijn bedrijf. De aanval waarnaar Brice verwees was eiders in de haven (35) en het blijft een open vraag of het kerkschip deze 'bateau experimental' is.



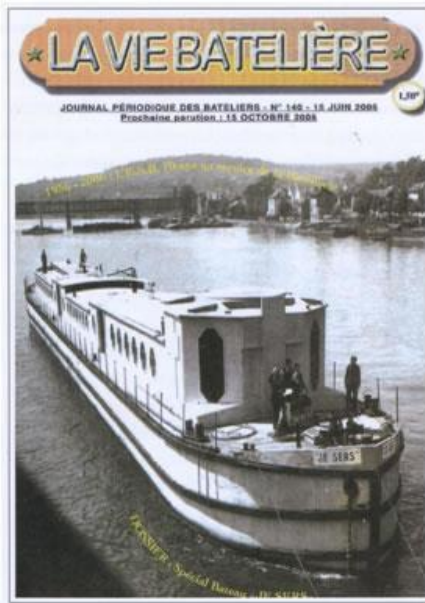
Werf in Rotterdam 1942-1943  
(foto archief Kerkschip)



### **Verbouwing tot kerkschip**

Betonnen schepen werden uit noodzaak gebouwd tijdens periodes van materiaalschaarste zoals de twee grote oorlogen. Hun gebrekkige capaciteiten op het water betekende dat snel nadien terug uitsluitend stalen schepen werden

De Redentin gestrand in de Wismarbuscht, Oostzee, gebouwd in 1943-1944 in Ostwinne door Dyckerhoff & Widman, met een lengte van 40,5m, schalenbouw volgens het type Seeleichter Wiking Motor



gebouwd.

Op meerdere plaatsen in Europa slingerden bij wijze van spreken betonnen rompen rond waarvoor een nieuwe bestemming moest worden gedacht. Een aantal van die rompen werden ingezet voor sociale of sociaal-religieuze doeleinden. In Franse context kunnen de binnenschepen Je sers en de Louise-Catherine vermeld worden. Beide schepen werden gebouwd binnen een serie van vijftien grote sleepschepen (1000 ton) gebouwd tussen 1918 en 1920 in Amfreville-sous-les-Monts (Eure) in opdracht van de toenmalige Office National de Navigation. De vijftien schepen werden naar Belgische steden vernoemd. De afmetingen en tonnages waren groter dan de toen gebruikelijke maten en voor die tijd vrij uitzonderlijk op de

Franse binnenwateren: 70,26 m lang en 8,10 m breed (36). Het schip Je sers, gebouwd als de Langemarck, werd in 1936 gekocht door l'Entr'Aide Sociale Batelière, een sociale organisatie ten behoeve van de binnenschippers. Aalmoezenier Joseph Bellanger richtte het schip in als kapel, bateau-chapelle, ten dienste van de binnenschippers, naar het voorbeeld van gelijkaardige kerkschepen in Parijs en in Antwerpen (37).

De Louise-Catherine, de oorspronkelijke Liège, vervoerde steenkool van Rouen naar Parijs. In 1929 werd het schip aangekocht door het Leger des heils en overgebracht naar de Quai d'Austerlitz in Parijs om de daklozen die op de kaaien vertoefden een tijdelijk onderdak aan te bieden. Het schip kreeg de naam Louise-Cathérine naar de schilderes Louise Catherine Breslau die in 1927 was overleden. Zij was een vriendin van Madeleine Zillhardt, de mecenas die het initiatief nam voor het drijvende toevluchtsoord, samen met Winnaretta Singer, prinses de Polignac (38). Zij belastten Le Corbusier met de inrichting en de binnenverbouwing van het schip. Hij kreeg carte blanche om het schip aan te passen aan zijn opvattingen over architectuur. In 1930 werden de laadruimtes omgevormd tot een licht ensemble van slanke kolommen, ingemaakte kasten met schuifdeuren en andere (39). Het schip fungeerde eerst als noodverblijfplaats. Later werd het ingezet als sociaal restaurant en bood aan minderbedeelde kinderen ruimte voor zomerkampen aan. In 1994 werd het schip gesloten vanwege een algemene slechte staat (40). In 2006 werd het verkocht aan een vennootschap die het wil restaureren en terugbrengen naar de verbouwingsfase van 1930 van Le Corbusier (41). De Louise-Catherine werd in 2009 door de Franse overheid beschermd als monument (42).

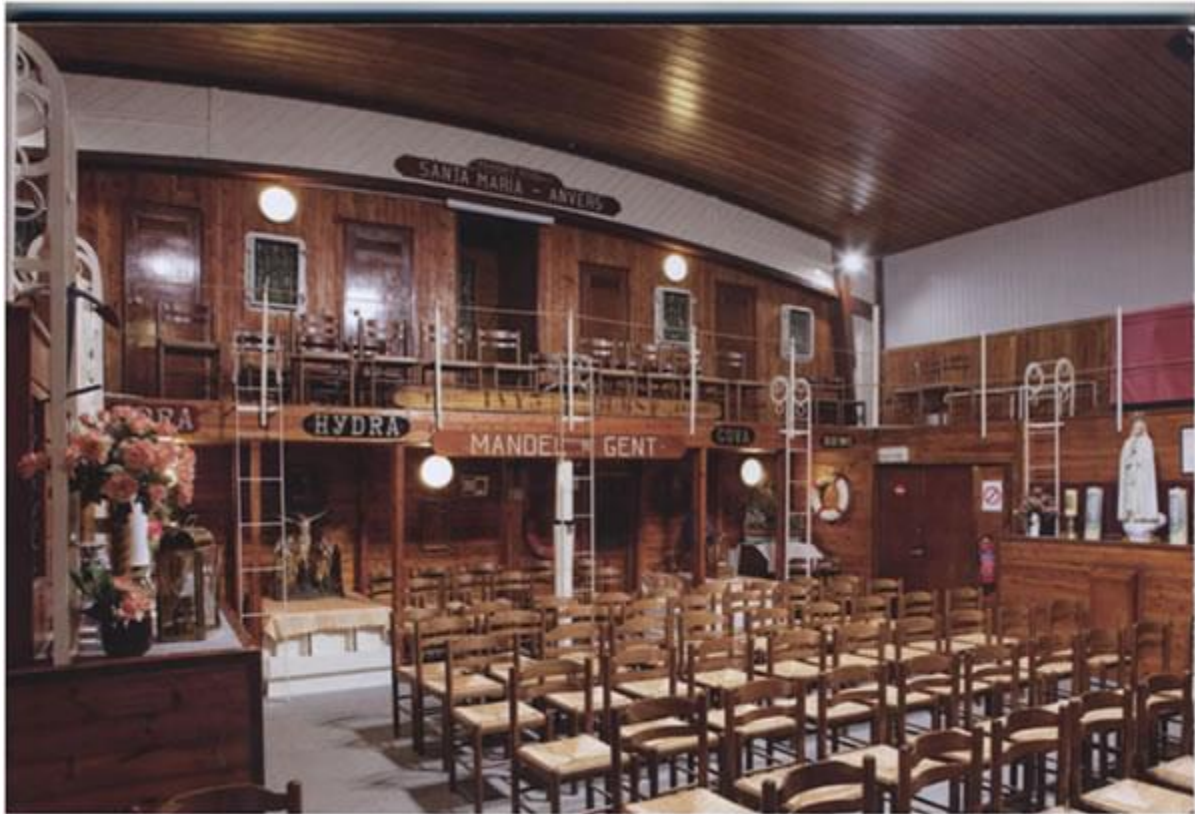


Het betonnen kerkschip Sint-jozef in Antwerpen legde een min of meer gelijkaardig parcours af als vorige twee schepen. In 1946 kocht de Antwerpse firma Antoine Vloeberghs het schip van de Belgische overheid. Het kerkschip kreeg toen de naam Citank. In feite kocht

Vloeberghs niet meer dan een betonnen casco. Hij verbouwde het schip voor de opslag, het ziften en het wassen van steenkool. Het logge, diep liggende, moeilijk wendbare en niet gemotoriseerde zeeschip was echter niet geschikt om te worden ingezet op de binnenwateren en bleef aan de kade liggen. Op 18 december 1950 schonk Vloeberghs het schip aan het aartsbisdom Mechelen, met de bedoeling om er een kerkelijk en sociaal centrum voor de binnenvaartschippers en hun families van te maken.

Het huidige kerkschip Sint-Jozef was niet het eerste schip dat in Antwerpen voor het schippersapostolaat diende. De eerste poging om een organisatie te stichten voor de geestelijke omkadering van de schippers dateerde van het einde van de 19de eeuw (43). De aanvankelijke bedoeling was en bleef lange tijd het geestelijk welzijn van de binnenschippers en hun familie. In het Begin bestond dit apostolaat uit christelijk bekeringswerk, maar spoedig bleek dat de schipperskinderen behoorlijk onderwijs nodig hadden. In Antwerpen ontstond in 1919 de Nationale Schippersbond die gevestigd werd in de lokalen van de kerkfabriek van Sint-Paulus in Antwerpen. In 1934 werd Jozef Van den Busch onderpastoor-aalmoezenier van de Sint-Paulusparochie en ook bestuurder van de Nationale Schippersbond. Hierbij stond hij in nauw contact met de schippersjeugd rond Sint-Paulus en werden de varenden betrokken bij plechtige ommegangen; Sint-Niklaasfeesten werden ingericht waarbij de kinderen van de varenden samenkwamen. In de haven werden initiatieven rond het Graandok georganiseerd. Later in de jaren 1930 ontstond de Kristene Schippersjeugd. Er werd ook een toneelgroep opgericht, een bibliotheek en een spaarkas voor binnenschippers (44). Op 9 december 1945 werd de eerste grote Sinterklaasrondvaart in de haven gehouden. Sinterklaas werd beschouwd als de patroonheilige van de schippers. In Amsterdam bijvoorbeeld, kwamen kooplieden, vissers en schippers naar de Sint-Nicolaaskerk om te bidden voor een behouden en vruchtbare reis.





In 1949 werd de Schippersgilde Sint Jozef opgericht (45). De eerste plechtige zegening van de Scheide en een Heilige Sacramentsrondvaart in de Antwerpse dokken (de zogenaamde Waterprocessie) vonden toen plaats. De rondvaart met het Heilige Sacrament in de dokken was een staaltje van organisatie en vakmanschap, gezien het grote aantal schepen. Het Bonapartedok was de verzamelplaats waar alle vaartuigen, voor de gelegenheid getooid met religieuze wimpels, samenkwamen. In 1999 werd aan de gilde omwille van haar 50-jarig bestaan een koninklijke titel toegewezen: de Koninklijke Schippersgilde Sint-Jozef.

Aanvankelijk werd het schip de Récif gebruikt als verenigingslokaal en als gebedsruimte, maar deze diende verlaten te worden. De schenking door Vloeberghs eind 1950 was een opportuniteit. Het duurde evenwel nog even voor dit schip als kerkschip in gebruik kon worden genomen. Pas in de lente van 1952 werd de praktische kant van de verbouwing van de Citank geregeld en werd voor het schip een vaste ligplaats bekomen.

Op 26 september 1952 werd de Citank verhaald van zijn ligplaats in het Asiadok naar het Eerste Havendok nr. 112 (Albertdok I Kaai nr. 112) (46). De Citank werd nu omgedoopt tot het kerkschip Sint-Jozef. Bij deze herbestemming werd het schip bovendeks bebouwd en afgewerkt met allerhande recuperatiemateriaal. In het gehucht Meereigen in Merksem werden vier betonnen barakken aangekocht die werden gebruikt om het schip bovendeks uit te bouwen. Binnen dit merkwaardig volume werden dan een kleine en een grote kapel/feestzaal ingericht, naast een cafetaria en een woonst voor de aalmoezenier en bijkomende bureel- en vergaderruimte voor de werking van de vzw. Het schip werd op zijn ligplaats achterwaarts afgemeerd. De voorsteven lag vast aan een meerboei. In het achterschip werden, de nu nog zichtbare, openingen gemaakt om met loopplanken een permanente toegang vanaf de kade mogelijk te maken. Daar waar vroeger het Graandok en de Récifalgemeen bekende verzamelpunten waren, ontstond nu een nieuw attractiepool. Langs

en in de buurt van het kerkschip lagen vaak tientallen binnenschepen aangemeerd. Een hooggeplaatst neon-verlicht kruis kwam op de voormast en ging schijnen als een lichtbaken in de haven. Op 23 november 1952 werd de voorlopige kapel gezegend (47).



De volgende jaren werd het kerkschip een algemeen gekend baken en een plaats voor samenkomsten van de varende

binnenschippersgemeenschap. Aan boord werden naast erediensten ook filmvoorstellingen, allerhande feesten en dansavonden georganiseerd. Dankzij deze inkomsten kon het kerkschip financieel leefbaar blijven. Er werd na de initiële verbouwing in 1952 nog verder gebouwd aan de opbouw en de inrichting van het schip. Er werd een feest- en gelagzaal bijgebouwd en op 27 oktober 1963 werd een nieuwe grote kapel ingehuldigd. In de grote kapel werden zes glasramen van de Antwerpse glazenier Marc de Groot (1910-1979) geplaatst. De glasramen tonen enkele bijbelse taferelen die zich op zee afspelen. Het altaar van de grote kapel werd ingericht met oud scheepstuig. In 1967 werd een schipperssalon op de bovenverdieping geopend (48) en een klein scheepvaartmuseum ingericht bestaande uit schenkingen van binnenschippers. In 1995 werd de gangboord vernieuwd en werden de buitenwanden van de bovenstructuur geïsoleerd.



Scheepsmuseum kerkschip, huidige toestand (foto O. Pauwels)

Het

kerkschip werd enkele keren in de haven verplaatst. Op 14 april 1958 verhuisde het kerkschip van het Albertdok 1 Kaai nr. 112 naar het Albertdok 3 nr. 198 (49). Op 6 november

1969 werd het opnieuw verplaatst naar het Kanaaldok Bi Kaai 526, waar het 42 jaar bleef liggen (50).

Op 3 april 2012 werd het schip nogmaals verhaald naar de huidige ligplaats, Kaai 25 in het Houtdok.

Het kerkschip Sint-Jozef werd op 3 oktober 2011 beschermd als varend erfgoed. Het schip is met zijn 95,85 meter één van de grootste nog bestaande boten in gewapend beton. Het is een

materiële getuige van de militaire en strategische ontwikkelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het kerkschip is nog steeds drijvend. Het beton van het casco blijkt op het eerste gezicht na 70 jaar nog steeds in goede staat. Het onderwaterschip is na aankomst in Antwerpen ook nooit behandeld. De inzet van het schip vanaf 1952 voor het Apostolaat der Schippers heeft het schip een sociaal-culturele waarde gegeven. Het schip is verbonden met de geschiedenis van de binnenschippersgemeenschap en met de haven van Antwerpen. Door de verhuizing naar het Houtdok kwam het kerkschip dicht bij de stad te liggen en is het gemakkelijker toegankelijk, ook voor nietschippers. Het onderhoud van de door het Apostolaat der Schippers gebouwde verblijfs- en gebedsruimtes is op dit ogenblik noodzakelijk en krijgt alle voorrang. Vooreerst worden de middelen dan ook ingezet voor een duurzaam beheer en uitbating van het kerkschip.

Met oprechte dank aan mijn collega Rudy De Graef voor het initiatief voor dit artikel, aan Cees Rademakers voor zijn enthousiaste zoektochten en aan Maarten Van Dijck en Alexis Wielemans voor hun vriendelijke medewerking.

Anne Dompas is erfgoedconsulent bij het agentschap Onroerend Erfgoed **Monumenten, Landschappen en Archeologie** **Nov Dec 2013**  
**Anne Dompas**

(12) LAVACHE M.L., Concrete Ships (1978), in Theses and Major Papers — Marine Affairs, Paper 117, University of Rhode Island, DigitalCommons@URI, p. 15.

(13) LAVACHE M.L., op. cit., p. 16-19.

(14) Bron internet: Engineering Timeless —Shoreham- by-Sea `Creteships'.

(15) Bron internet: Thames Barge Sailing Trust: DON BAINES, a tale of two more sisters.

(16) GROTE J. en MARREY B., Freyssinet, la précontrainte et l'Europe 1930-1945, Parijs, éd. du Linteau, 2000, p 49-51.

(17) GRÔNER E. e.a., Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 7, Koblenz, 1990, p. 143-149.

(18) Event- und Gastroschiff MS Treue Bremen, [www.treuebremen.de](http://www.treuebremen.de).

(19) De Capella hoort toe aan het Scheepvaartmuseum in Rostock,  
<http://www.schiffahrtsmuseum-rostock.de/>.

(20) De zeebrief (Certificate of Registry) is het nationaliteitsbewijs van een zeeschip. Het mag daarop de handelsvlag voeren van de vlaggenstaat die de brief verstrekt. Dit wordt gedaan door de maritieme autoriteiten van de vlaggenstaat waar het schip is geregistreerd. Bij koopvaardij schepen moet hij worden getoond bij binnenkomst van een haven. Oorlogsschepen zijn hiervan vrijgesteld. Een meetbrief is een certificaat waarin de hoofdafmetingen van het schip vermeld staan.

(21) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., Les patrons français sous l'Occupation Paris, éd. Odile Jacob, 1995, p. 163.

(22) BRICE L.-P., Cuves et réservoirs à hydrocarbures en béton armé, à "paroi hydraulique", in Bulletin de la société d'encouragement pour l'industrie nationale, juill.1940-juin 1941, p.167 (texte abrégé d'une conférence faite par l'auteur le 24 janvier 1940 au centre d'Études supérieures de l'institut technique du Bâtiment et des Travaux publics).

(23) Ibidem.

- (24) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., op. cit., p. 168.
- (25) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., op. cit., p. 169.
- (26) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., op. cit., p. 170.
- (27) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., op. cit. p. 171.
- (28) Internet: Findbuch zum Bestand I 416 Gebrüder Sachsenberg Roslau, Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Abteilung: DE, Benutzungsort: Dessau 2011.
- (29) Website Siemens, © Siemens Archives 2008.
- (30) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., op. cit.
- (31) DESQUESNES R., L'Organisation Todt en France (1940-1944), in Histoire, économie et société, jg. ii, nr. 3, 1992, p. 535-550.
- (32) De Organisation Todt (OT) was vóór de oorlog aanvankelijk opgericht voor de aanleg van de autosnelwegen in Duitsland. In 1940 was de OT actief in de bezette gebieden, waar ze zich bezig hield met herstel en wederopbouw van straten, bruggen en spoorwegen. Opggericht door Fritz Todt (in 1933 door Hitler benoemd tot Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen en in 1940 tot Reichsminister für Bewaffnung und Munition) in 1938, groeide de organisatie tot één van de belangrijkste van nazi-Duitsland. Na de dood van Todt in 1942 werd hij opgevolgd door architect Albert Speer. Als Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion was hij verantwoordelijk voor de hele oorlogseconomie. Speer hervormde de OT tot een goed georganiseerd geheel die als schakel tussen de Wehrmacht en de private bouwsector kwam te staan. De OT voerde de opdrachten van de Wehrmacht uit en maakte daarbij gebruik van gecontracteerde aannemersbedrijven uit Duitsland en de bezette gebieden. De organisatie werd vanuit de OT-Zentrale in Berlijn geleid en per landsdeel georganiseerd in zogenaamde zelfstandig werkende OT-Einsatzgruppen. Een OT-Einsatzgruppe was weer onderverdeeld in Oberbauleitungen, die verantwoordelijk waren voor een bepaalde regio of een bepaald bouwproject. De arbeiders van de OT waren in eerste instantie vrijwillige of dienstplichtige Duitsers. In de WO II wierf de OT al snel 'vrijwilligers' in de bezette gebieden. Vanaf 1942 werden ook dwangarbeiders en krijgsgevangenen ingezet. Een jaar later leverden ook de concentratiekampen, waar mogelijk, arbeidskrachten voor de OT. Eind 1944 telde de OT ongeveer 1,4 miljoen arbeidskrachten. Slechts een heel klein gedeelte hiervan bestond uit Duitsers, meestal oudere of gehandicapte soldaten uit de Wehrmacht, die niet meer geschikt waren voor frontdienst. Uit Nationaal Archief: oorlogsgids, 9 Wat was eigenlijk de Organisation Todt (OT): <http://www.gahetna.nl/sites/default/files/bijlagen/oorlogsgids-vraag9.pdf>.
- (33) Ibidem.
- (34) DE ROCHEBRUNE R. en HAZERA J.-C., op. cit.
- (35) Het bombardement waarvan sprake, kan dat van 31 maart 1943 zijn, een aanval van Amerikanen waarvan het aanvalsdoel de Keilehaven was met de werf van Wilton-Feijenoord. Het miste zijn doel en meer dan 400 burgers in de Rotterdamse woonwijk Tussendijken kwamen om. Op 4 april 1943 was deze grote werf van Wilton-Feijenoord in Schiedam opnieuw het doelwit van een luchtaanval, deze keer werd de aanval uitgevoerd door de Britse RAF. Het enorme zesenvertigduizend-tons droogdok van de werf werd vernield en andere gebouwen liepen aanzienlijke schade op. De Duitsers besloten op 5 april de werkzaamheden op de werf volledig stop te zetten. Bron: Stadsarchief Rotterdam, <http://www.gemeentearchiefrotterdam.nl/vergeten-bombardement-31-maart-1943>.
- (36) SAMARDZIC K., Des bateaux en ciment 1855-1939, in Les Cahiers du Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine, nr. 62, dec. 2009, p. 46-49.

- (37) <http://www.bateaujesers.org/histoire.html>.
- (38) <http://www.peniche-lecorbusier.com>.
- (39) SAMARDZIC K., op. cit., p. 76-77.
- (40) Inmiddels werd over de Louise-Catherine een bouwhistorische studie gemaakt. LERM, Laboratoire d'Études et de Recherches sur les matériaux, rapport d'étude nr. 08.220 ii.00i.oi.A, 2008.
- (41) Ibidem.
- (42) Zie website: [http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/dapapal\\_fr](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/dapapal_fr).  
beschermingsdatum 9 december 2008 (classé au titre objet), referentienummer P M75004 96 .
- (43) RATINCKX A., Binnenscheepvaart in Vlaanderen, einde 19de eeuw-1940: infrastructuur, arbeid en apostolaat (onuitg. lic. verh. KULeuven), 1996; VAN WALLE W.-P., La navigation intérieure en Belgique, Brussel, 1938.
- (44) DUWEL, A., Het Kerkschip jubileert, in Ruimschoots, jg. 2, nr. 3, 2002, p.
- (45) ID., Historiek van het Kerkschip, Antwerpen, 2001.
- (46) Het Eerste Havendok werd in 1907 gegraven en in 1992/1993 weer dichtgemaakt. Toen dit dok samen met een gedeelte van het latere Albertdok gegraven werd lag het voor de toenmalige begrippen zo ver van de stad verwijderd, dat het door de havenarbeiders ook wel Siberien (einde van de wereld) werd genoemd.
- (47) We vinden nog een kerkschip in Marchienne-au-Pont: Spes Nostra (wijding in 1953) en in Luik het kerkschip Emmaüs (wijding 20 september 1970).
- (48) EELEN J., Het Apostolaat bij de Schippers in de Antwerpse haven, in Polderheem, jg. 8, nr. 1, maart 1973, p. 12-15.
- (49) Brief van bestuurslid Henri Heylen van het Apostolaat der Schippers van 1 april 1958. Archief Apostolaat der Schippers en kerkschip Sint-Jozef, KADOC Leuven.
- (50) 25-Jarig bestaan van het kerkschip. Hoofdzetel van het Apostolaat der Schippers in de haven van Antwerpen, s.d., s.l. Archief Apostolaat der Schippers en kerkschip Sint-Jozef, KADOC Leuven.

---

## **De geschiedenis van de Belgische lichtscheperen tot 1950**



De Belgische Noordzeekust is bezaaid met zandbanken. De talrijke schipbreuken en strandingen noopten in het verleden tot het uitleggen van lichtschepen, om gevaarlijke plekken te markeren en schippers de mogelijkheid te bieden zich te kunnen oriënteren in dit labyrint. Hoewel België een korte kustlijn heeft, zijn er maar liefst vier lichtschipstations actief geweest: Paardemarkt, West-Hinder, Wielingen en Wandelaar.

De Belgische lichtschepen hebben het zwaar te verduren gehad. Aanvaringen kwamen veelvuldig voor, met grote schade en soms zelfs het zinken van het lichtschip als gevolg. Tijdens WO II zijn alle nog actieve lichtschepen en de reserveschepen tot zinken gebracht door Duitsers, Engelsen of Fransen. In de periode 1950-1951 is een nieuwe vloot gebouwd, bestaande uit drie identieke lichtschepen die bij toerbeurt dienst deden op de twee overgebleven stations West-Hinder en Wandelaar. In 1968 werd de West-Hinder 1 uit dienst genomen. In 1992 volgde nummer 3 en in 1994 werd de West-Hinder 2 als laatste lichtschip voorgoed binnengehaald.

Ik heb met de hulp van Cees Tijssen en Peter Kouwenhoven geprobeerd de geschiedenis van de Belgische lichtschepen te reconstrueren. Een probleem daarbij was dat er veel archiefmateriaal verdwenen is tijdens de oorlog. En de bronnen die er zijn spreken elkaar gedeeltelijk tegen. Met name over de nummering van de lichtschepen bestaat verwarring. Het was dus echt puzzelen om het spoor van de diverse lichtschepen te volgen. Een deel van de puzzelstukjes ontbreekt nog, maar toch is er een levendig beeld ontstaan van dit stukje van de nautische geschiedenis van België. In dit deel wordt de periode tot 1950 beschreven, aan de band van de gebeurtenissen rondom de vier lichtschipstations.

### **Station Paardemarkt**

Op 5 november 1848 werd het eerste Belgische lichtschip uitgelegd bij de zandbank Paardemarkt, schuin tegenover de monding van het Zwin. Het was een houten schip met een romp bekleed met koperen platen ter bescherming tegen boorwormen. Door verzanding veranderde de situatie rond de Paardemarkt zodanig dat een lichtschip op deze locatie in 1868 niet meer nodig was. Het station werd opgeheven en het lichtschip werd verplaatst naar de monding van de Wielingenpas.

### **Station Wielingen**



Het in 1848 gebouwde lichtschip Wielingen, alias 'ex-Paardemarkt' in 1901 (Collectie Michel Forand)

Nederland en België hebben na de scheiding vele decennia gediscussieerd over de verantwoordelijkheid voor de bebakening van de Schelde en de soevereiniteit over de belangrijke vaargeul Wielingen. België wilde al in 1847 een lichtschip plaatsen in de Wielingen. In 1866 stemde Nederland daarin toe, ondanks het feit dat de discussie over de soevereiniteit bij lange na niet was afgerond (pas in 1996 kwam het tot een akkoord!). Op 24 januari 1868

werd station Wielingen geopend en kreeg de 'ex-Paardemarkt' de naam Wielingen. In de nacht van 27 op 28 februari 1914 is de Wielingen in dichte mist aangevaren door de Zweedse s.s. Northly, met zware averij als gevolg. Het lichtschip is na herstelling in dienst gebleven maar later in het jaar van zijn anker losgeslagen en afgedreven naar Nederlandse wateren. Onmiddellijk na de oorlog, in 1918, is het teruggevonden in Vlissingen. In 1920 is het lichtschip van Vlissingen naar Oostende gesleept en na een opknapbeurt uitgelegd als Wandelaar. Het station



Het in 1882 gebouwde lichtschip nummer 1 omstreeks 1914 (Collectie Michel Forand)



Het in 1923 gebouwde lichtschip nummer 3 omstreeks 1930 (Collectie Michaël Maerckaert)

Wielingen is in 1920 opgeheven. Er kwam een lichtboei in de plaats.

## **S tation Wandelaar**

waarschijnlijkheid niet bezet geweest. In 1920 heeft de 'exWielingen', alias 'ex-Paardemarkt', de positie Wandelaar ingenomen. In de jaren 1922 en 1923 werd op de scheepswerf Cockerill in Hoboken een tweetal identieke lichtschepen met een ijzeren lantaarnmast gebouwd: nummer 2, West-Hinder (1922) en nummer 3, Wandelaar (1923). Op dat ogenblik waren er dus drie Wandelaars. Lichtschip nummer 1 heeft nog als reserve dienst gedaan maar de ex-Wielingen vermoedelijk niet meer. In 1925 werd de Wandelaar -welke is onduidelijk- geramd door de Duitse driemaster O. Botriza en schipper Frans Brijs overleed aan zijn verwondingen. In 1930 werd de ex-Wielingen naar Oostende gesleept en daar als depotschip gebruikt. In 1934 is hij gesloopt, na 86 jaar trouwe dienst. Het lot van lichtschip nummer 1 is niet helemaal duidelijk. Er wordt melding gemaakt van meteorologische waarnemingen op het schip tussen 1882 en 1934. Mogelijk is het schip direct na deze periode uit dienst genomen. In 1939 was het er zeker niet meer.



**Station West-Hinder**

(boven) Het in 1870-1872 gebouwde lichtschip West-Hinder omstreeks 1910 (Uit de beeldbank van het Vlaams Instituut voor de Zee)



Op 15 maart 1864 werd het eerste lichtschip uitgelegd op de West-Hinderbank, ter hoogte van Oostduinkerke, haaks op de kust. Er is verder niets bekend over dit schip. In de jaren 1870-1872 is een tweede West-Hinder gebouwd door scheepswerf Cockerill, toen nog gevestigd in Antwerpen. In de nacht van 12 op 13 december 1912 woedde er een zware storm op de zuidelijke Noordzee. Op de rede van Vlissingen bevond zich het Duitse stoomschip ss Eksbatana met zijn sleep, de lichter Minnie. Met een zeeloods aan boord vertrok het schip naar Engeland. De loods was de vader van de kapitein van de West-Hinder.



De Belgische kust in een atlas uit 1938. Bij de Wandelaar is een lichtschip getekend. Links boven bevindt zich de West-Hinderbank. Daar lag in die tijd ook een lichtschip, maar die positie valt buiten de kaart. De stations Wielingen en Paardemarkt waren al opgeheven (Collectie Michaël Maerekaert)

Normaal gaat bij slecht weer de loods mee tot in Engeland. Maar om de loodskosten te besparen werd de loods reeds in Blankenberge terug aan wal gezet. Al snel daarna ging het fout. De Eksbatana kwam te dicht bij de WestHinder. Door de daar aanwezige zware stroming werd de lichter gegrepen en tegen het lichtschip geduwd. De Minnie bleef aan het lichtschip hangen. De kapitein van de WestHinder liet het anker lichten in de hoop van de Minnie los te komen. Doch dit lukte helaas niet. Even later verloor de West-Hinder zijn stabiliteit, kapseisde en zonk. Dit alles voltrok zich in een tijdsduur van 20 minuten. In 1912 kwam het tot een proces dat maar bleef slepen en door



de oorlog volledig stil viel. Na de oorlog verklaarde de rechtbank te Antwerpen zich onbevoegd. De zaak werd overgedragen aan een Belgisch-Duits scheidsgerecht. In plaats van de geëiste 250.000 Bfr. werd slechts een klein bedrag uitbetaald. Als vergoeding is er wel een nieuw schip gebouwd in Duitsland. In 1928 is in Papenburg op de Jos Meyerwerf een nieuwe West-Hinder opgeleverd, vrijwel identiek aan de lichtscheperen uit Hoboken.

## De Tweede Wereldoorlog

In de jaren dertig bezat het Bestuur van het Zeewezen drie lichtscheperen: de in Hoboken gebouwde nummers 2 en 3 en de in Papenburg gebouwde nummer 4. Twee van de drie werden uitgelegd resp. bij de Wandelaarbank en de West-Hinderbank, de derde lag in het Zeewezendok te Oostende voor onderhoud of herstel. Over de gebeurtenissen tijdens de eerste oorlogsdagen zijn de diverse bronnen het niet met elkaar eens. De meest waarschijnlijke toedracht is volgens ons als volgt: op 1 oktober 1939, na het uitbreken van de oorlog tussen Duitsland en Polen, werden de dienstdoende lichtscheperen binnengehaald. Begin april 1940 werd op verzoek van de zeevarenden de Wandelaar teruggelegd op zijn positie. Vermoedelijk was dit lichtschip het nummer 4, dat als reserve dienst deed. Op 24 april 1940 liep het schip averij op en werd het de haven van Oostende binnengesleept voor herstel. Begin mei 1940 werd het schip teruggelegd. Op 10 mei vielen de Duitse troepen België binnen en kort daarna werd de Wandelaar op zijn ankerplaats tot zinken gebracht.

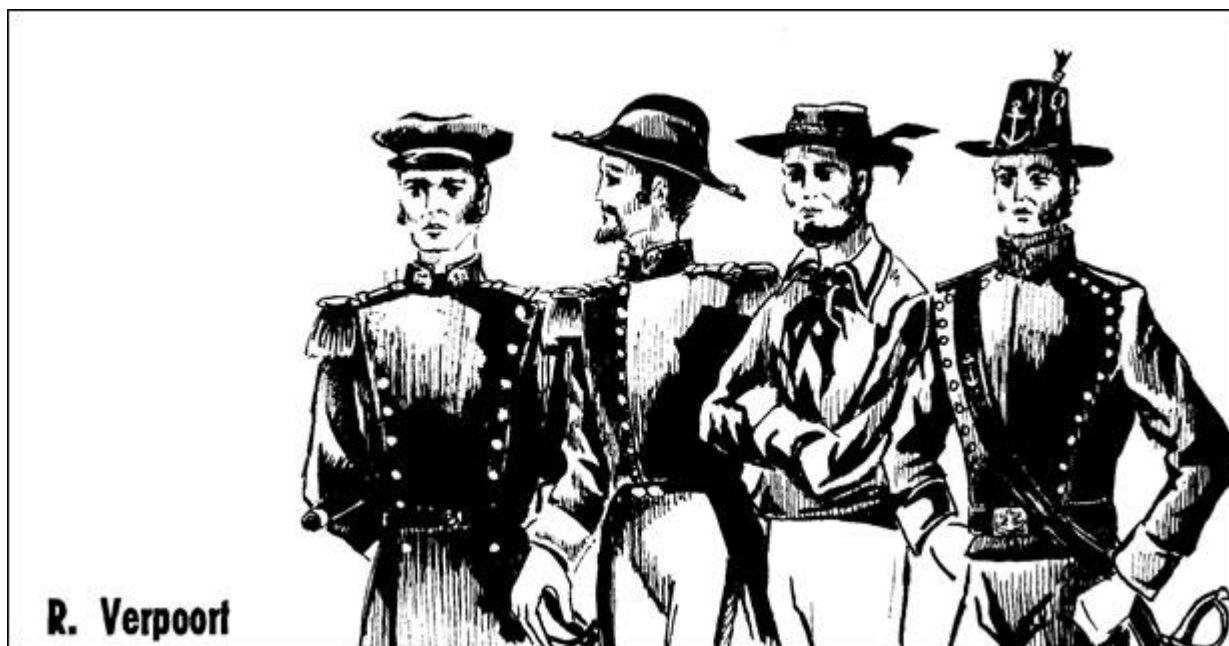


De overgebleven lichtscheperen werden op 18 mei 1940 weggesleept vanuit Oostende richting Dieppe, om ze in veiligheid te brengen. Lichtschip nummer 3, de andere Wandelaar, werd door stoomloodsboot 11 op sleep genomen. Stoomloodsboot 12 ontfermde zich over lichtschip nummer 2, West-Hinder. Kort na het vertrek brak de sleeptros van de stoomloodsboot 11 en liep de Wandelaar vast op de Broersbank. Bij het keren van het tij kwam het schip los en strandde vervolgens op de kust vóór Mariakerke. In december 1940 deed de bezetter pogingen om het schip vlot te trekken doch die mislukten. In maart 1941 werd het schip naar Oostende gesleept om het op te knappen. Het lichtschip werd van vijf luchtafweerkanonnen voorzien en als observatiepost uitgelegd ter hoogte van Blankenberge onder de naam Zephyr. In februari 1942 werd het schip door bommenwerpers van de R.A.F. gekelderd.

De reis van de West-Hinder vanaf 18 mei 1940 verliep heel anders, maar niet minder desastreus. Op sleep richting Dieppe werd het schip ter hoogte van Duinkerke en Calais door Duitse vliegtuigen bestookt. Het schip had 115 personen aan boord: bemanning en familie. Via Dieppe en Le Havre bereikte de stoomloodsboot met zijn sleep op 21 mei de haven van Ouistreham. Op bevel van de Franse marinecommandant mocht de WestHinder de haven niet meer verlaten. Het was niet mogelijk het lichtschip door het kanaal aldaar te slepen, daar men niet over een tweede sleper beschikte om aan de achterzijde van het schip de sleep bij te sturen. De stoomloodsboot 12 is alleen verder gevaren naar St. Malo. De West-Hinder werd op 31 mei door de Zeeleeuw uit Ouistreham naar Cherbourg gesleept. Daar werd het lichtschip door de Franse marine tot zinken gebracht. Later werd het door de Duitsers gelicht. Het verdere lot van het schip is niet bekend. Het Bestuur van het Zeewezen vond het na de oorlog niet meer terug. Al met al was er in 1945 dus geen enkel Belgisch lichtschip meer over.

Michaël Maerckaert

## DE UNIFORMEN BIJ DE BELGISCHE OORLOGSVLOOT



In de tweede helft van de 18e eeuw wordt pas voor de eerste maal, het zeemansuniform in een reglement opgenomen; alleen het uniform van de officieren werd gereglementeerd en de matrozen bleven verder vrij te dragen wat ze wilden en dit tot bij het uitbreken van de grote oorlogen van het Keizerrijk waarbij Engeland en Frankrijk op zee tegenover elkaar komen te staan. Niettegenstaande men geen enkel spoor van geschreven kodifikatie over het dragen van het uniform vindt, waren de zeelieden toch anders gekleed dan de stadsmensen en de landratten. Hun klederdracht stemde volledig overeen met hun beroep en met hun corporatie : zij verschilde heel weinig van streek tot streek voor wat betreft de oevers van de Oceaan en van de Noordzee: de zeelui kleedden zich op dezelfde manier in de koopvaardij. Bij de visserij en in dienst van de Koning. Hun kledij was zodanig gemaakt om aan de wind, het zeewater, de vochtigheid en de koude te weerstaan. Eigenaardig feit is, dat deze kledij in de loop der tijden weinig zal veranderen. Gedurende twee eeuwen ziet deze kledij er als volgt uit : een lange brede broek in blauw wollen laken voor de winter, in ongebleekt linnen of soms blauw-wit gestreept voor de zomer, een laken hemd

ook bloeze genoemd een ejas of jekker ook caban genoemd; vandaag wat korter, morgen iets langer; iets smaller of breder naargelang de mode van de dag.



In 1830 breekt de revolutie uit waardoor België zijn

onafhankelijkheid bekomt alsmede de scheiding met Holland. Onze zeelieden, in dienst sedert 15 jaar van de vloot van de Verenigde Nederlanden, droegen een bijna gelijkaardig uniform als toen ze in dienst waren in de keizerlijke marine onder Frans bewind. In de Koninklijke Belgische Marine droegen de officieren in groot-tenue de rok en de steek, in klein-tenue de geklede jas en de pet. De graden kon men aan de schouderstukken, die dezelfde waren als bij het landleger, herkennen. Men kende volgende graden: adelborst van tweede en derde klasse, vaandrig ter zee, luitenant ter zee, kapitein-luitenant ter zee, kapitein ter zee; de hoogste graad die ooit werd toegekend, was deze van generaal-majoor van de marine (in 1853). De matrozen droegen de brede broek in blauw wollen laken, een wit katoenen hemd versierd met een blauwe met wit overstikte kol en blauwe met wit overstikte manchetten; daarboven werd een ander hemd of bloeze uit blauw wollen laken gedragen, een zwarte zijden halsdoek in de zomer, een fijne zwarte wollen halsdoek in de winter, geknoopt als een matrozenstropdas, het dragen van de kousen was vrij en de schoenen waren zwart en zonder nagels. Op het hoofd een matrozenmuts met rode band en pompon. In plaats van de laken bloeze werd gedurende de oefeningen en voor de gewapende inspecties een korte jas gedragen met rechte kol in rode kleur jaren over alle zeeën. Zij vervoerden handelsafgevaardigden en allerhande koopwaar, kenden duizend en een uitzonderlijke avonturen, trotseerden piraten en overwonnen de vijandigheid van inheemse vorsten. Het waren de driemasters Macassar, Schelde en Emmanuel die deze grote expedities ondernamen. In de divisie van Oostende brengen de brik «Duc de Brabant» en het korvet «Louise Marie» sierlijke topzeil schoenen, regelmatig hulp en bijstand aan Belgische vissers in de Noordzee. Zij waren ook ter hulp bij onze landgenoten in Guinea en Guatamala waar ze in het gevecht van de Rio Nunez de vijandelijke stammen overwinnen, zij brengen levensmiddelen, geneesmiddelen, en nieuws uit het verre vaderland aan onze dappere pioniers van Santo Thomas. Overal houdt men van onze zeelieden en hun werk wordt zeer gewaardeerd. Ongeveer tachtig jaar later zien wij onze matrozen in de eerste wereldoorlog naast de Franse Marine. Zij dragen dan een broek en bloeze uit blauwe wol, de blauwe kraag met witte strepen en brede witte opslag, de jas werd langer en wordt nu caban genoemd en heeft twee rijen van vijf knopen waarvan de vier laagste worden dichtgeknoopt, de bovenste, tussen kraag en opslag, blijft open.

De matrozenhoed is defenitief verdwenen en te allen tijde vervangen door de matrozenmuts met hemelblauwe pompen, dit laatste onderscheidt hem van de Franse matroos die een rode pompon draagt. De stormband bestaat uit een witte koord en gaat zoals bij de Franse matroos langs boven de muts, het lint draagt, in goud gedrukt, het zegel van de Belgische Staat. Het wit hemd is vervangen door een katoenen wit en blauw gestreept breiwerk.

De rok en de geklede jas worden door de officier niet meer gedragen. Hij draagt nu een jas met gouden knopen. De hinderlijke en zeer dure schouderstukken met gouden franjes

wiens gewicht de 2,060 Kg. niet mocht te boven gaan zijn verdwenen. De schouderbruggen bleven tot op heden bestaan en de graadkentekens worden door middel van gouden galons aangeduid onderaan de mouwen, een met goud gegalonneerde lap met knopen, die vroeger dienden om de opslag vast te knopen, wordt dwars over de graadkentekens geplaatst.

De officier draagt een wit hemd met stijve boord en omgeslagen punten en de zwarte das. De pet uit blauw laken met lederen klep had een gouden stormband, het lint was versierd met de galons van de graadkentekens zoals bij de Franse Marine, langs de voorkant had men op het lint een kokarde met een anker met schuine ankerstok waarboven de koninklijke kroon prijkte. De mantel was voorzien van een afneembare kap, de knopen waren zwart en de graadkentekens werden op de mouwen gedragen. De sabel werd volgens oude tradities gedragen in groot-tenuë en in bevolen dienst. Het was, zoals nog steeds heden ten dage, de sabel van 1837.

In die periode droegen de onderofficieren bijna hetzelfde uniform als dat van de officieren. De jas met twee rijen van vijf knopen liet alleen de eerste knop van boven zichtbaar. Men ziet de knopen tussen de kol van de jas en de opslag. Tot vóór de oorlog 40-45 lieten de leerling-kadetten van de navigatiescholen in uitgangstenuë deze knopen open. Hetgeen het meest afwisselt in het tenuë van de onderofficieren is de pet of liever het kenteken. Deze pet uit donker blauw laken heeft een lederen klep en een zwart zijden geweven lint. De stormband is meestal van leder, soms in wol. Zo draagt de meester in 1910 een rode wollen en gevlochten stormband. De andere onderofficieren dragen de lederen stormband. In 1910 bestaat het kenteken uit een driekleurige kokarde in zijde ; in 1917 wordt het verguld metalen embleem met de Belgische wapens waarboven de driekleurige kokarde prijkt. De hoogste graad in het onderofficierenkorps, de eerste meester, droeg op de pet, zoals de officieren een zilveren galon. De onderofficieren droegen de stijve boord doch niet omgeslagen met zwarte das. Gedurende de oefeningen was het hen toegelaten een blauwe wollen jersey, korte of lange beenkappen te dragen.

Op kleine uitzonderingen na, wordt de matroos in 1939, op de vooravond van de tweede wereldoorlog, bijna op dezelfde manier gekleed als in 1923. Dezelfde korte jekker, hetzelfde gestreept tricot, dezelfde wollen bloeze en matrozenmuts met hemelblauwe pompon en witte stormband, het metalen kenteken met Staatswapen bestaat niet meer, we kennen eerst het lint met de woorden Marine Korps in gouden letters, daarna alleen het woord Marine. De uiteinden van het lint hangen terug langs de achterkant los zoals bij de Koninklijke Marine. Gedurende vijf jaar zullen onze matrozen de onveilige oceanen bevaren en onverpoosd mijnenvegen in de de Noordzee. Daar de Royal Navy hen in die periode van kop tot teen moet aankleden, zullen ze in 1945 in een licht gewijzigd tenuë terug komen, de broek nog breder dan vroegen en met zeven horizontale plooiën die de zeven zeeën vertegenwoordigen op dewelke hun vlag vrij heeft gevaren ; de matrozenmuts werd wat hoger en stijver naar het model van de Engelse Jack «cap» genoemd ; de marinekraag boven de zwarte das «Nelson» genoemd als herinnering aan de rouw van de grote admiraal. Onze matrozen hebben naar het voorbeeld van hun voorouders hun taak volbracht : zonder pocherij, eenvoudig als hun uniform en doorweekt van de grote tradities der zeelieden.

---

## **Un mystère dévoilé : Les « Q-Boats » ou pièges à sous-marins.**

La lutte de l'amirauté contre les sous-marins allemands a été suivie chez nous avec une attention où l'anxiété parfois luttait contre l'espoir. Nous restions dans l'ignorance des moyens opposés par nos alliés aux efforts de l'ennemi. Depuis ces moyens ont été révélés. Et *la Nature*, la très intéressante revue scientifique française, donne sur cette question les renseignements que nous reproduisons :

L'amirauté britannique, maintenant que les forces navales allemandes ont... pris pension dans les ports des alliés, se décide à soulever le voile qui nous cachait plus d'un passionnant mystère, et plus particulièrement, celui de la lutte acharnée entreprise contre les sous-marins ennemis.

Dès les premiers mois de la guerre, elle s'efforça d'organiser scientifiquement cette branche de son service, et fit appel à toutes les compétences, en France comme en Angleterre. Il nous sera permis maintenant, à titre d'exemple, de citer le cas d'un de nos compatriotes, connu universellement pour ses explorations dans les régions polaires.

Familier avec la chasse à la baleine, il savait que le cétacé, quand il nage entre deux eaux, même à 20 ou 30 mètres de profondeur, produit à la surface une onde, une boursouffure, qui se déplace en même temps que lui, en indiquant, à l'œil expérimenté du baleinier, la direction exacte de sa course. Il en conclut qu'un sous-marin, ayant sensiblement la même forme et le même volume qu'une baleine devait provoquer une onde analogue qui permettrait à un navire de surface de découvrir sa présence et de le suivre à la piste.

Grâce à un concours de circonstances que nous n'avons pas à exposer ici, notre compatriote fut « prêté » par la France à l'Amirauté, qui le chargea d'une mission spéciale dans un des archipels situés au nord de l'Ecosse. Nous avons des raisons de croire qu'il contribua puissamment à l'organisation de la première campagne contre les sous-marins, et en particulier, à la création d'une flottille de chalutiers pourvus d'un armement habilement dissimulé, que nos ennemis apprirent à redouter.

Ces chalutiers furent les ancêtres directs des navires dont l'Amirauté vient de nous révéler l'existence, et que nous allons tenter de décrire, en regrettant de n'avoir à notre disposition que les rares renseignements techniques communiqués jusqu'ici par la censure anglaise.

Le bateau anti-sous-marin était désigné officiellement sous le nom de *Q-Boat*, terme énigmatique bien digne du mystère qu'il constituait. On prétend que la lettre *Q* (qui se prononce quiou en anglais) fut choisie par analogie à la lettre *U* (prononcez iou) servant à désigner les sous-marins allemands. Le nouvel esquif, imaginé dans la seconde moitié de l'année 1916, fut amélioré et perfectionné au cours des campagnes successives. Nos alliés, à la veille de l'armistice, possédaient, dit-on, plusieurs centaines de ces redoutables engins, et l'on peut admettre qu'ils n'auraient pas tardé à détruire la flotte sous-marine allemande si les hostilités s'étaient encore prolongées.

Les *Q-Boats* n'étaient pas construits de toutes pièces pour leurs missions guerrières. C'étaient de vulgaires vapeurs de commerce, des caboteurs, des *tramps* (vagabonds), pour employer ici un terme de l'argot naval anglais. Mais ils n'en conservaient que l'apparence, car l'intérieur subissait des transformations radicales. Un navire de guerre grimé en vapeur de commerce eût couru le risque d'éveiller les soupçons de l'ennemi. Mais comment aurait-il pu se méfier d'un débonnaire caboteur, absolument identique, même quand il l'apercevait à quelques mètres de distance, aux centaines de petits vapeurs qu'il avait précédemment poursuivis ? Un profane, voire un homme de mer, qui eût mis son pied sur le pont sans avoir été initié au mystère, n'y eût remarqué aucun détail suspect ou anormal. Il est même probable qu'il aurait rapporté de sa visite l'impression que les armateurs étaient des gens bien arriérés : pas le plus petit indice d'une installation de télégraphie sans fil, alors que de simples chalutiers en sont désormais pourvus !

La métamorphose ne sautait aux yeux du visiteur que lorsqu'il commençait son inspection de l'intérieur, et encore ! C'est que les bateaux-mystères avaient deux équipages, l'un, *for the show* (pour la montre), l'autre, pour l'action. Le premier était formé de marins quelconques, qui, seuls *restaient visibles*, tant que le navire n'avait pas quitté le port. Leur nombre donnait aux espions l'illusion qu'ils constituaient tout le personnel du bord. Le second composé d'officiers et de canonnières de la marine royale, demeurait caché dans des « appartements secrets », et n'en sortait qu'à bonne distance des regards indiscrets. L'aménagement intérieur comportait donc deux parties distinctes. L'équipage *visible* logeait dans le faux-pont, comme cela se pratique à bord de tous les navires de commerce. L'équipage *invisible* vivait au fond des soutes, transformées en cabines, réfectoire, cuisine, salle de bains, etc... où il avait accès par d'étroites trappes percées dans le plancher du

faux-pont. Il va de soi que les uniformes étaient proscrits à bord d'un *Q-Boat*. Nous ajouterons que les deux équipages étaient recrutés par voie d'engagements volontaires.

Le travail de transformation intérieure supprimait, le plus possible, les matériaux combustibles. Les planchers étaient remplacés par des plaques de tôle, et la structure était renforcée par des poutrelles d'acier. Des cloisons étanches étaient installées à profusion. En outre, les parois, à partir de la ligne de flottaison, et d'un bout de la coque à l'autre, étaient matelassées d'une énorme épaisseur de liège incombustible, qui devait en principe absorber en partie le choc de l'explosion de la torpille et, en cas de besoin, maintenir à flot pendant des heures le navire avarié.

Le pont que nous venons de présenter sous une apparence anodine était, en réalité, un chef-d'œuvre de truquage. Les rouleaux de cordage, qui traînaient négligemment çà et là, dissimulaient l'installation de télégraphie sans fil. Une cheminée d'aération cachait un périscope qui, en cas de semi immersion, permettait à l'officier caché sous le pont de suivre les manœuvres de l'ennemi. Un treuil, entouré de son filin était, en réalité un kiosque de l'intérieur duquel un officier dirigeait le tir de sa batterie, tout en observant le sous-marin par des fentes pratiquées dans les parois du faux treuil.

La batterie était formée de deux canons de 4 pouces (100 mm) placés à l'avant et à l'arrière de la cheminée et d'une pièce de douze livres (environ 150 mm) disposée en chasse à l'avant. Ces canons, montés sur pivot, étaient dissimulés sous les écoutes des fausses soutes, dont les panneaux s'ouvraient instantanément sous la pression d'un levier. Des mitrailleuses Lewis complétaient l'armement. Nous passons sous silence le petit canon placé bien en évidence à l'arrière et qui n'était là que pour la frime. Sans lui, le maquillage n'eût pas été complet.

Quant à la tactique des *Q-Boats*, elle était aussi audacieuse qu'habile. Pour déjouer les entreprises des espions, ces navires n'avaient pas de port d'attaches réguliers, et se gardaient bien de fréquenter les ports de guerre. Conservant leur nom d'origine (celui qu'ils portaient avant leur nouvelle affectation), ils continuaient à agir comme des caboteurs spécialisés dans le transport du charbon. Après avoir feint de prendre un chargement de houille dans quelque port du Pays de Galles ou de la région de Newcastle, ils gagnaient un rendez-vous au large, où des torpilleurs les ravitaillaient en munitions. Par message sans fil, ils étaient avertis de la présence des sous-marins ennemis dans tel parage de la mer du Nord ou de la mer d'Irlande et la chasse s'organisait sans retard.

Dès que l'ennemi était aperçu, le petit vapeur donnait des signes manifestes d'effroi. Il virait de bord et feignait une fuite éperdue, tandis que les membres de l'équipage *visible* esquissaient vers le ciel des gestes désespérés, revêtaient leurs ceintures de sauvetage, s'apprêtaient à mettre leur canot à l'eau.

Assuré d'une victoire facile, certain qu'il n'avait à redouter que la petite pièce qu'il apercevait si nettement à l'arrière, le Boche, soucieux de ménager ses obus et ses torpilles, s'approchait assez près pour pouvoir tirer à coup sûr. Au premier projectile qui touchait le navire, celui-ci donnait aussitôt de la bande, grâce à l'ouverture d'une valve qui, laissant pénétrer l'eau dans un coffre approprié le faisait pencher du côté voulu. Enhardi, le pirate se rapprochait encore. Que pouvait-il craindre ? Ne distinguait-il pas nettement des matelots qui, pris de panique, abandonnaient le navire en perdition en se jetant à l'eau ?

Mais, soudain, de dessous les panneaux écartés, les trois pièces du *Q-Boat* entraient en jeu. Une pluie d'obus s'abattait sur le sous-marin, dont le sort était réglé en quelques minutes. Les capitaines ne découvraient leur jeu – et leur batterie – qu'avec des chances certaines de succès, et leurs pointeurs étaient les meilleurs de la marine royale. Si l'Allemagne ignora jusqu'à l'armistice l'existence du *Q-Boat*, c'est bien parce que tous les sous-marins qui eurent affaire à lui périrent corps et biens. Jamais un survivant ne revint au Kiel faire le récit de ces rencontres !

Qu'on ne s'imagine pas que les vaillants navires sortaient toujours indemnes de ces duels à mort ! Plus d'un fut éventré par des torpilles : mais l'issue du combat n'en devenait que plus rapide et plus sûre. Dès que le projectile avait porté, le pirate remontait en surface et s'avançait vers l'épave, non pour secourir les victimes, mais pour mieux jouir de leur désespoir et les narguer. Encore une fois, comment aurait-il pu se méfier ? Le navire était

sur le point de couler : son pont disparaissait déjà sous l'eau ; un canot qu'il ferait bon mitrailler, emportait les survivants... Et le drame s'achevait avec la rapidité de l'éclair. Parfois, un seul coup de canon, tiré presque à bout portant, suffisait au dénouement, et il ne restait du redoutable pirate qu'une tache d'huile qui marquait l'emplacement de sa tombe liquide.

Puis, le *Q-Boat*, soutenu par son revêtement de liège et par ses compartiments étanches, regagnait tant bien que mal le port le plus voisin. Si sa machinerie avait été mise hors de service par l'explosion de la torpille, il attendait l'arrivée des destroyers qui, mandés par ses appels télégraphiques, accouraient à son secours.

L'Amirauté n'a pas encore publié les exploits des *Q-Boats*. Le récit promet d'être passionnant, si nous en jugeons par les très rares anecdotes rendues publiques jusqu'à ce jour. On cite un commandant qui, torpillé par un sous-marin très puissamment armé, le laissa s'approcher à moins de 200 mètres avant d'ouvrir le feu. Un premier obus décapita le commandant allemand, qui avait fait monter une chaise près de son kiosque pour jouir plus confortablement des incidents du naufrage. Le second projectile creva la coque du sous-marin, qui coula en l'espace de deux secondes.

On cite encore la fin héroïque du commandant d'un *Q-Boat* qui eut le ventre ouvert par l'explosion d'une première torpille. Une seconde acheva de disloquer le navire. Accroupi dans son kiosque d'observation, le vaillant capitaine Simmons comprimait à deux mains son affreuse plaie pour conserver la force de diriger la manœuvre. Patiemment, il attendit l'instant propice, commanda le feu, et eut la satisfaction de voir sombrer l'ennemi en quelques secondes. Mais son brave navire faisait eau de toutes parts ; les machines ne fonctionnaient plus. Il ordonna à l'équipage de s'embarquer dans les canots, et refusa de se laisser emporter.

« A quoi bon ? Vous ne débarqueriez qu'un cadavre. J'ai rempli ma tâche. Je meurs heureux et joyeux... »

Depuis que l'existence de ces chasseurs de sous-marins a été révélée, on commence à s'expliquer chez nos amis et voisins pourquoi plus de 40 Victoria Cross ont été distribuées à des capitaines de « charbonniers », alors que cette décoration si enviée n'a été décernée que 527 fois durant ces quatre années de guerre, tant à des militaires qu'à des marins.

Nous ignorons le nombre des *U* détruits par ces prétendus charbonniers. Mais, si l'on se souvient que l'effondrement de nos ennemis fut précipité par la sédition de Kiel, où les équipages de sous-marins, se sachant voués à une mort aussi certaine que mystérieuse, levèrent les premiers l'étendard de la révolte, on admettra que les *Q-Boats* contribuèrent puissamment à la victoire du Droit et de la Civilisation.

## **Les ruses du capitaine Gordon Campbell**

Enfin, c'est pendant l'été de 1915, que l'amirauté britannique, imitée bientôt par la française, mit au point l'instrument de défense le plus dangereux auquel se fût jusque-là, heurté le sous-marin : le bateau-piège.

Dans les opérations navales du temps passé, il arriva fréquemment que de paisibles bâtiments à voiles fussent peints de façon à ressembler à des frégates, et dotés de faux canons en bois, qui leur donnaient un aspect redoutable : grâce à quoi ils pouvaient rentrer paisiblement au port avec leur cargaison sauve. En 1914, ce fut une méthode inverse qui fut appliquée. De pacifiques cargos se traînaient péniblement le long des routes patrouillées. Soudain, ils démasquaient leur artillerie. La flamme de guerre britannique montait au mât. Une grêle d'obus frappait le sous-marin, souvent blessé à mort, qui disparaissait pour jamais, dans les profondeurs.

Ceci n'était que le scénario. Il était sujet à d'innombrables variantes dans l'exécution. Elles supposaient toutes les gammes de l'héroïsme et de l'intrépidité. La préparation exigeait des soins infinis, des trésors de patience, d'ingéniosité, d'expérience.

En principe, tous les navires pouvaient servir de pièges et d'appâts à sous-marins. L'amirauté britannique a employé aussi bien d'innocents voiliers que de gros cargos : ces derniers eurent pourtant ses préférences. C'était le type de navire le plus banal, celui que les sous-marins rencontraient le plus souvent, au cours de leurs chasses, celui qu'ils recherchaient particulièrement, à cause de la cargaison, qu'ils coulaient ou capturaient. Ces cargos transformés travaillèrent, seuls, ou en liaison avec des bâtiments de guerre, surtout avec des sous-marins, naviguant en plongée, à proximité. C'est à cette collaboration que fut due, par exemple, la destruction de l'*U-40* et celle de l'*UC-27*. L'installation de l'artillerie était la partie la plus délicate de la transformation. Un canon de douze livres fut placé à l'extrême arrière, dans un petit abri, spécialement construit pour lui, et qui représentait un réceptacle de servo-moteur de gouvernail. Un tuyau de vapeur, qui venait du véritable servo-moteur, y amenait des bouffées de vapeur, pour faire croire qu'il s'agissait bien là d'un appareil, et non point d'un canon. Trois côtés de l'abri étaient mobiles, sur des charnières. L'arrière était relié au mât de pavillon. Au même instant où ils tombaient, le mât, avec les couleurs battantes, disparaissait automatiquement. Quand l'ordre de feu était donné, il suffisait de presser un déclic, à l'intérieur de l'abri. Le canon était paré à tirer quelques secondes plus tard. La mitrailleuse fut placée dans un faux poulailler, à l'arrière de la cheminée, sur le pont des embarcations. Les deux autres pièces de douze livres furent montées de chaque bord, dans des cabines fictives, construites à côté des autres, réelles, et pourvues de fausses fenêtres, utilisables pour la veille.

Vieux bateau dégoûtant, capable d'abriter une trentaine d'hommes, le cargo dut se transformer en unité de guerre, loger une dizaine d'officiers et une cinquantaine de marins. On y créa des appartements et des postes d'équipage confortables. Des couloirs, des trappes permirent à tous de courir à leurs postes de combat sans apparaître sur le pont. Des porte-voix reliaient chaque point du navire à la passerelle. La T.S.F., indispensable à un tel bateau, fut soigneusement dissimulée, car elle était encore peu fréquente à bord des vieux charbonniers. On camoufla l'antenne, en la constituant par un simple câble d'acier, formant étau entre les deux mâts : la descente au poste de T.S.F. passait par deux fils qui ressemblaient à une drisse de signaux.

La navigation d'un appareil cargo était minutieusement calculée. Quand il lui arrivait de passer plusieurs jours de suite dans la même région, l'équipage modifiait radicalement son aspect, dès la tombée de la nuit. Les marques des cheminées étaient changées, au moyen de tringles, de carrés, de cercles, préparés à l'avance. Le cargo battait pavillon neutre, vieille ruse classique, renouvelée du temps des corsaires : il hissait les couleurs nationales à l'ouverture du feu.

Un maître comme Gordon Campbell perfectionna son système de truquage sur les divers bateaux qu'il commanda. Sur le *Vittoria*, cargo de 8000 tonnes, qui filait huit nœuds, il disposa d'une redoutable bordée d'artillerie : un canon de 102 m/m et trois pièces de douze livres. La partie supérieure du premier était cachée par un faux canot renversé ou par une toile, qui paraissait protéger une cargaison de pont. La merveille du bord fut un faux canon bien visible, semblable à tous ceux que portaient, à ce moment, les bateaux marchands, pour se défendre. On pouvait le pointer en direction, en hauteur, en faire n'importe quoi, sauf tirer. Campbell obtint de l'arsenal des dispositifs nouveaux, notamment des périscopes de tranchée, qui lui permettaient de voir de sa place, dissimulée au bout de la passerelle. Sur son dernier bateau, le *Dunraven*, l'installation de tubes lance-torpilles et de grenades sous-marines était extrêmement perfectionnée, mais si insolite pour un cargo qu'un premier-maître de la marine, venu un jour le visiter, ne put s'empêcher de s'écrier : « Vous, vieux lapin, vous ne savez pas vous servir de ces choses-là. »

La vie du bord était une perpétuelle mystification. Sur son premier bateau, Campbell était le seul officier de la marine militaire en activité. Les autres étaient des réservistes. Les marins étaient pour la plupart des pêcheurs ; il y avait même parmi eux un jardinier et un commis voyageur.

Tout l'équipage, depuis le commandant jusqu'au dernier soutier, devait avoir, en toutes circonstances, l'allure de marins du commerce, embarqués sur un sale charbonnier. Campbell portait un vieux paletot de marin, une casquette fatiguée, avec un bout de galon



d'or passé : il laissa pousser sa moustache. Son propre cousin ne le reconnut pas. Les hommes descendaient rarement à terre, par prudence. Les filles ne voulaient pas se promener avec eux : ils étaient souvent traités d' « embusqués ». Une des joies de la vie de la mer était la rencontre de bâtiments de guerre anglais qui signalaient au cargo : « Veillez bien les sous-marins. »

Il fallut admettre une discipline spéciale. Extérieurement, le plus franc laisser aller était la règle. Les hommes erraient nonchalamment sur le pont, la pipe à la bouche. A l'intérieur, au contraire, régnaient la propreté et la promptitude militaire.

Toute la vie du bord fut minutieusement réglée et truquée. Comme il arrivait fréquemment, au début de la guerre, que les capitaines des cargos emmenassent leur épouse en voyage, un matelot, déguisé en femme, était assis sous la passerelle et tenait un faux bébé dans ses bras. Un sous-marin, surprenant ce vieux bateau poussif, n'y voyait qu'un maître d'équipage, avec un chapeau melon, le charpentier, sur le gaillard d'avant, quelques soutiers qui traînaient sur le pont, en fumant et crachant, un cuisinier, qui vidait les ordures par-dessus bord.

On dut élaborer une tactique de plus en plus compliquée, à mesure que les premiers pièges étaient éventés, et que les sous-marins allemands se méfiaient d'avantage. La difficulté était d'amener le sous-marin à attaquer. Il préférait rester éloigné, à bonne portée de sa pièce, et commençait par bombarder le cargo. Le problème consistait à l'attirer le plus près possible. L'équipage jouait alors la scène – longuement répétée – de l'abandon du navire : elle était réservée au « détachement de panique ». Un canot revenait chercher un cuisinier, qu'on avait oublié, et qui hurlait à l'aide sur le pont.

Le reste de l'équipage se précipitait aux postes de combat, auprès des pièces, aux machines. L'homme de barre se couchait par terre. Le commandant et le timonier rampaient, à plat ventre, d'un bord de la passerelle à l'autre, et regardaient ce qui se passait par des fentes. Tous devaient rester collés au pont jusqu'à l'ordre d'ouvrir le feu. La pièce paraissait très simple. Elle était extrêmement difficile à jouer. Il y fallait autant d'héroïsme que d'astuce. Campbell ne tarda pas à remporter des succès éclatants. Sa première rencontre sérieuse fut avec l'*U-68*, qu'il coula. Un mouvement suspect avait été signalé, par tribord, à 6 h. 40 : c'était un sous-marin. Le commandant continua sa marche paisible. Tout le navire joua son rôle « d'appât vivant ». Le sous-marin lui décocha une torpille. Il ne fit rien pour l'éviter. Il lança un coup de canon. La pantomime se déclencha. La machine stoppa, la vapeur ; l'équipage se bouscula vers les canots. Le sous-marin n'était plus qu'à sept cent mètres : cible magnifique. Campbell lança le signal au sifflet. La flamme de guerre britannique se déploya au grand mât ; les côtés de l'abri du servomoteur, les parois des fausses cabines s'abattirent, en claquant. En quelques secondes, canons et mitrailleuses furent en action. Le sous-marin était resté en surface, panneaux ouverts. Il expia cette faute capitale. Criblé d'obus, un grand trou à l'avant, son périscope arraché, il sombra corps et biens. Campbell lut devant l'équipage la prière « pour remercier Dieu de la victoire. » Trois hourras furent poussés pour le Roi.

Par la suite, les destructions de sous-marins furent infiniment plus malaisées et dangereuses : telle, celle de l'*U-83*. Le 17 février, à 9 h. 15, la mer était calme : tout paraissait paisible. Campbell aperçoit soudain une torpille se diriger sur lui, lancée à grande distance. Il ne fait rien pour l'éviter, mais, au dernier moment, incline son navire pour qu'elle frappe juste sur la cloison arrière de la machine : aucun homme n'était touché, mais les deux tiers du navire allaient être envahis par l'eau. Le choc de la torpille jeta à terre quelques matelots. Le détachement de panique se précipita aux canots. Un périscope émergea à moins de deux cents mètres. Au milieu du plus grand désordre, admirablement simulé, tout l'équipage – dont un lieutenant de vaisseau, qui avait, comme c'était prévu, arboré la casquette de Campbell, et le gros maître d'hôtel qui s'était laissé lourdement choir sur deux camarades – , avait pris le large.



Un Q-Boat dans le dock Sainte-Katherine, à Londres.

Mais la situation du

*Farnborough*, devenu le Q-5 (ces bateaux-pièges étaient désignés désormais par cette initiale), ne tarda pas à devenir extrêmement scabreuse. Il s'enfonçait rapidement par l'arrière : la mascotte du bord, le chat noir, jeté à l'eau par l'explosion, nageait le long du navire. Le compartiment de la machine était envahi. L'officier mécanicien et ses hommes se gardèrent bien d'apparaître et rampèrent dans le haut de la machine. Le sous-marin allemand montrait la plus vive méfiance. Il passa le long du navire à dix ou quinze mètres, pour l'examiner en plongée. Personne ne bougeait à bord du Q-5. Les hommes le sentaient s'enfoncer par l'arrière, mais restaient étendus, impassibles, collés au pont. A 10 h. 05, l'ennemi vint en surface, sur l'avant bâbord. Il n'était pas dans le champ de tir. Enfin, cinq minutes plus tard, qui parurent mortellement longues aux Anglais, et vingt-cinq minutes après le torpillage, il se présenta par le travers, kiosque ouvert : son commandant en sortait. Le pavillon de guerre anglais monta, une fois de plus, au mât ; trois canons de douze livres, un de six livres, toutes les mitrailleuses tirèrent. Quarante-cinq coups frappèrent soudain le sous-marin. Il coula avec son kiosque transpercé ; quelques hommes eurent le temps de se sauver, dans l'eau glacée. Victorieux, le Q-5 s'enfonçait lentement. Il fut miraculeusement sauvé par sa cargaison de poutres, qui, s'imprégnant d'eau, le maintint à flot.

La même tragi-comédie se renouvela quelque temps plus tard sur le *Pargust*. Elle rapporta la croix de Victoria au navire. Ce ne fut que trente-six minutes après avoir été torpillé qu'il put tirer : si un seul des hommes étalés sur le gaillard d'avant avait bougé un muscle, la pièce était ratée. L'amirauté les félicita pour leur admirable courage, leur discipline et leur octroya une prime de mille livres. Les Anglo-Saxons payent l'héroïsme. Le chef-d'œuvre de truquage de Campbell fut son bateau suivant, le *Dunraven*, qu'il commanda de juin à août 1917. Le 8 août se joua le tour le plus épique de sa carrière. Au début, tout se passa comme d'habitude. Le sous-marin allemand canonna l'anglais pendant une demi-heure ; l'« équipage de panique » entra en jeu, le navire stoppa. Un coup malheureux de l'Allemand fit sauter une grenade. Deux autres incendièrent la dunette : une fumée noire s'en échappait. Le canon de 102 m/m et son armement étaient au-dessus de la soute à poudre. Impassible, Campbell n'ouvrait toujours pas le feu : la fumée de son incendie lui cachait le sous-marin. Au moment où celui-ci allait enfin bien se présenter, l'arrière sauta. Campbell n'appelait toujours pas à l'aide. Il voulait jeter sa dernière carte : l'abandon du bateau-piège démasqué. Mais le pont en flammes était porté au rouge. Une autre torpille toucha le *Dunraven* : le sous-marin tourna pendant plus d'une heure autour de lui, et bombardait encore l'épave pendant vingt minutes. Au moment où le sous-marin allait enfin entrer dans le champ de tir d'un des canons, et où Campbell croyait « l'avoir », l'Allemand plongea et disparu. Cet exploit fut le plus magnifique de cet équipage héroïque. Mais jusqu'à la fin de la guerre, il manqua toujours à Campbell et à ses hommes la récompense la plus précieuse aux poilus, le « motif ». Quand, à terre, on leur demandait la raison de leur croix, ils prenaient un petit air modeste, et ne répondaient pas.

---

## Staking 1907

Het conflict van 1907 zette in met een onbetekenende staking van de graanmannen, die

een loonsverhoging eisten en ze na enkele dagen ook kregen. Maar de patroons beschouwden deze staking als een contactbreuk : de meeste arbeiders waren immers lid van de Algemene Beroepsvereniging; zij hadden zich schriftelijk verbonden niet te staken, en hun verlangens aan het bestuurscomité voor te leggen. De toegestane loonsverhoging was dus ongeldig, en zonder de dokwerkers te horen schafte de Scheepvaartvereniging haar weer af. Toen hierna de graanmannen opnieuw staakten, verklaarden de patroons de lock-out voor de gehele haven, die duren zou tot de arbeiders door de knieën gingen. Van toegeven of zelfs van onderhandelen wilden de patroons niet horen: het conflict was voor hen, naar het woord van één hunner, 'une question de vie ou de mort' ; indien zij toegaven aan de vakbonden die de stakers steunden, was het afgelopen met hun eigen heerschappij aan de haven en dus, meenden zij, met de orde, de rust en de welvaart. Maar ook de syndicale leiders beseften dat een onvoorwaardelijke capitulatie de socialistische vakbeweging aan de haven wellicht voorgoed zou breken. Daarom bleef de bittere strijd, die een fortuin kostte aan de patroons en de handel en duizenden dokwerkersgezinnen uithongerde, hopeloos voortduren en ging men zich op de duur afvragen of er wel een oplossing zou gevonden worden.

Waarom begonnen de vakbondleiders een strijd waarin zij bijna onvermijdelijk aan het kortste eind moesten trekken ? Zij deden het niet goedschiks en hadden liefst een conflict vermeden, waarvan zij de noodlottige gevolgen voor hun nog jonge organisatie vreesden. Maar met hun voorstellen aan de patroons over de grieven van de dokwerkers hadden zij geen succes: er kwam hierop vanwege de Scheepvaartvereniging niet eens een antwoord, omdat voor de patroons de socialistische vakbond niet bestond; alleen het comité van de Algemene Beroepsvereniging was gemachtigd om de arbeidskwesties aan de haven te regelen. Dat zij wel bestonden en het recht hadden om in naam van de dokwerkers op te treden, wilden Chapelle en Wieme toen op een originele manier bewijzen. Zij hielden aan de haven een referendum over twee vragen: "Zijt gij, ja dan neen, voor een minimumloon van zes frank ? Zijt gij, ja dan neen, voor 100 pct. verhoging voor zondagswerk ?" Een dergelijke vraag aan arbeiders stellen mag naïef lijken. De hele aangelegenheid was echter bedoeld 'als een demonstratie', een 'Barnum-middel om de aandacht van de dokwerkers op "Willen is Kunnen" te vestigen', en om de patroons te laten beseffen dat de socialisten de arbeiders in hun handen hadden. Het referndum werd gehouden van 2 tot 9 juni, en natuurlijk antwoordden de ca. achtduizend dokwerkers, die er aan deelnamen, de vragen bijna unaniem met een 'ja'.

Ook na het referendum bleven de socialisten propaganda maken voor de zesde frank en de dubbele schep, voor één frank loonsverhoging op het basisloon van 5 frank en voor dubbel loon bij overwerk. En tegen de wil en misschien de verwachting in van de leiders gebeurde tenslotte het onvermijdelijke: op maandag 15 juli gingen de graanmannen in staking 'voor de zesde frank'. De graanimport was juist in volle beweging. Om een opstopping te vermijden, liet een firma reeds op 15 juli aan zes frank lossen, en in de volgende dagen gaven nog verscheidene andere stouwerijen toe. Vanaf 20 juli werden alle graanschepen aan het nieuwe tarief gelost.

Voor de patroons was dit gemakkelijk succes een bedreiging: door gedeeltelijke stakingen konden de vakbonden in enkele maanden tijd een loonsverhoging voor alle havenwerk afdwingen; meteen zouden de dokwerkers weer vertrouwen krijgen in de vakbeweging en was de opzet van de Algemene Beroepsvereniging verijdeld. Een tegenzet van de patroons was dus dringend geboden. Daniel Steinmann, een der bijzonderste Antwerpse scheepsagenten, die in 1907 tegelijk voorzitter was van de Scheepvaartvereniging en van de Algemene Beroepsvereniging , bereidde het verweer al tijdens de staking van de graanmannen voor; en hij dacht niet alleen aan verdediging, maar aan een offensief dat voorgoed zou afrekenen met het syndicalisme.

Op een buitengewone algemene vergadering van de Scheepvaartvereniging stelde Steinmann voor, uit Engeland en met de hulp van de Engelse Shipping Federation, dokwerkers naar Antwerpen over te brengen; zij zouden de plaats innemen van de inheemse arbeiders die weigerden voor 5 frank te werken.

De eerste negenhonderdvijftig Engelse dokwerkers arriveerden op maandag 5 augustus met het stoomschip Cambroman. Bij de aanwerving van de volgende dag deelden de forelieden aan de graanmannen mede dat het tarief voortaan opnieuw 5 frank was. Bijna alle werkers weigerden te werken, en werden vervangen door Engelsen. Diezelfde dag eisten de houtmannen eveneens 6 frank loon, en ook zij werden uitgesloten. Zo bleef de situatie tot 20 augustus; alleen de ca. tweeduizend graan- en houtmannen waren in staking. 'Willen is Kunnen' en de Antwerpse Dokwerkersbond probeerden een verdere uitbreiding van de staking te beletten, omdat zij de financiële last ervan niet lang zouden kunnen dragen.

Burgemeester Alfons Hertogs, die vanaf de eerste dag zijn bemiddeling had aangeboden, kon tenslotte op 17 augustus afgevaardigden van beide partijen in zijn kabinet bijeenbrengen. Hij stelde voor dat de patroons in afwachting van een definitieve regeling een basisloon van 5,50 frank zouden toestaan. De Scheepvaartvereniging wees dit compromis van de hand en eiste dat de arbeiders onvoorwaardelijk het werk zouden hervatten; daarna mocht een paritaire commissie hun eisen onderzoeken. Bij een dergelijke capitulatie kon 'Willen is Kunnen' zich natuurlijk niet neerleggen. Maar de patroons handhaafden hun eis en stelden bovendien een ultimatum : de stakers moesten ten laatste op 19 augustus om 16 uur toegeven, zoniet zou men naar andere middelen uitzien. Welke middelen dat waren, vernamen de nog niet stakende dokwerkers op dinsdagmorgen 20 augustus: alle categorieën arbeiders moesten vóór de aanwerving 'uit vrije wil' een schriftelijke verbintenis aangaan, om in het vervolg aan het oude tarief van vóór 15 juli te werken. Bijna alle dokkers weigerden en werden uitgesloten. In de staking waren nu ongeveer tienduizend arbeiders betrokken; alleen de natiegasten en sommige gespecialiseerde categorieën bleven aan het werk.

De strijd werd ongenadig hard. "Une lutte à outrance commence entre le capital et le travail", schrijft het Brusselse blad Le Petit Bleu op 25 augustus. Onverbiddelijk stuurde Steinmann op de vernietiging van de vakbonden aan. Noch het enorme verlies dat de staking veroorzaakte, noch de oppositie, in de Scheepvaartvereniging, van een aantal meer gematigde leden, noch de groeiende antipathie van de openbare mening voor de havenpatroons, konden hem van zijn opzet afbrengen. Hij eiste 'la soumission des ouvriers sans phrases', en hij was er van overtuigd dat de honger de stakers tot deze overgave zou dwingen. Op 4 september zei Steinmann in een interview met Le Petit Bleu: "La victoire doit, à mon sens nous rester. Les ouvriers devront céder. C'est dans l'ordre naturel des choses".

Om zich uit de knel te redden besloot het socialistisch stakingscomité op 27 augustus dat alle dokwerkers, behalve de graanmannen en de houtmannen, de door de Scheepvaartvereniging geëiste verbintenis zouden aangaan; deze werkwilligen moesten dan dagelijks steungeld geven voor de stakers. Dit plan om een gedeeltelijke staking zo lang mogelijk te rekken, verijdelde Steinmann door een directe tegenzet: vanaf 29 augustus moesten de dokwerkers van welke categorie ook, die zich op de aanwerving aanboden, eerst naar de graan- en houtboten gestuurd worden tot de ploegen daar volledig waren. Alle dokwerkers zonder uitzondering weigerden dat onderkruiperswerk te verrichten, zodat nu practisch alleen nog uitheemsen, vooral Engelsen en Duitsers in de haven arbeidden.

'Er kan geen sprake meer zij van toegeven, liever barsten dan buigen', had Chapelle diezelfde donderdag 29 augustus gezegd tot een stakersvergadering in 'De Werker'. En de massa leek even vastberaden als haar leiders. Toch nam bij de stakers de verbittering toe om de uitzichtloze situatie, en zij dreef en tenslotte, na vier weken bijna voorbeeldige kalmte, tot oproerigheid. Het begon, vrij onverwachts, op dinsdag 3 september. Benden stakers troepten dreigend samen in het havengebied en begonnen koopwaren en natiewagens te vernielen. In de namiddag kon de politie de toestand niet meer aan. Burgemeester Hertogs vroeg de hulp van de rijkswacht, mobiliseerde de burgerwacht en verbood samscholingen van meer dan vijf personen. Toen 's anderendaags de stakers nog brutaler optraden en op verscheidene plaatsen van de haven brand poogden te

stichten, deed Hertogs ook beroep op het leger om de opslagplaatsen te bewaken. Deze versterking kwam net te laat om een catastrofe te verhinderen: in de namiddag brak een enorme brand uit in de houtstapels van de Ferdinanduspolder, ten noorden van het Houtdok; twee hectaren hout en verscheidene huizen gingen in de vlammen op. Heel de nacht hing de rode gloed van de brand boven het havengebied, en in de stad vroegen velen zich met schrik af of dit onmenselijk conflict tussen twee partijen die even onwrikbaar leken, niet op een onherstelbare ramp ging uitlopen. Maar de brand had de stakers ontuchtend. Brutale rellen deden zich niet meer voor, hoewel de arbeiders vastbesloten bleven tot het uiterste te strijden. Zij hielden het vol tot 24 september, hoofdzakelijk dank zij een massale steunactie die op 30 augustus begon en waarvan de verdienste vooral aan Christ Mahlman toekomt. De stakers ontvingen hulp uit het gehele land. Aan het steunfonds van de christelijke vakbond schonk Kardinaal Mercier 1000 frank.

Intussen bleef burgemeester Hertogs al maar nieuwe voorstellen tot een minnelijke schikking doen, die stuitten op de beleefde en later brutale weigering van de Scheepvaartvereniging. Er was maar één uitweg, zei Steinmann: eerst moesten de stakers onvoorwaardelijk capituleren, pas daarna zou men hun grieven kunnen onderzoeken. Toen hij zelf niet slaagde, probeerde Hertogs het met tussenpersonen: Charles Corty, voorzitter van de Kamer van Koophandel, Gustave Albrecht, ondervoorzitter van de Scheepvaartvereniging, havenkapitein Julien Bulcke, Alfred Schuchard, voorzitter van de sectie export van de Kamer van Koophandel. Maar geen van deze onderhandelaars kon Steinmann van zijn standpunt afbrengen. Evenmin slaagde de minister van Nijverheid en Arbeid, Armand Hubert. Bij diens derde bemiddelingspoging zei Steinmann in een interview met La Métropole: "Je suis fatigué de le déclarer: nous ne voulons plus de propositions de quelque médiateur que ce soit. Nous voulons la soumission pure et simple. Voilà tout."

De bemoeiingen van burgemeester Hertogs waren ingegeven door zijn bezorgdheid om de belangen van de haven en van de handel. Maar hij liet zich ook leiden door politieke overwegingen. Vóór de gemeentelijke verkiezingen van 20 oktober bleven er maar enkele weken meer over. Indien er niet tijdig een behoorlijke oplossing gevonden werd, zouden de kiezers de liberale meerderheid in de gemeenteraad verantwoordelijk stellen voor de schade en de wanorde. De eindeloze staking verontrustte niet alleen de liberale burgemeester maar ook de socialistische gemeenteraadsleden en hun partij. In 1899 en 1903 hadden de socialisten te Antwerpen een kartel gesloten met de liberale partij, waaraan zij hun drie zetels in de raad dankten. In de zomer van 1907 hadden zij dit kartel hernieuwd, maar het dreigde nu af te springen door het bitter conflict tussen de liberale Scheepvaartvereniging en de socialistische dokwerkersbond. Dit kon de Antwerpse socialisten al hun zetels kosten. Onafgebroken drongen daarom de socialistische raadsleden Cools, Goetschalck en Terwagne bij de burgemeester aan om ten alle prijze een oplossing te vinden: zij werden hierin gesteund door Albrecht die, behalve ondervoorzitter van de Scheepvaartvereniging, ook liberaal gemeenteraadslid en voorstander van kartel was.

Ogenschojnlijk stond men voor een onoplosbare moeilijkheid: de overmachtige Scheepvaartvereniging eiste een vernederende capitulatie van de stakers, en dat konden vanzelfsprekend de socialistische politici niet aanraden. Toch vonden Cools en Terwagne de oplossing. Met Albrecht zetten zij een kleine samenzwering op touw, waardoor zij de stakers, de Scheepvaartvereniging en vooral de burgemeester om de tuin leidden maar aan het socialistisch stakingscomité de kans boden, in schijn de staking eervol te beëindigen; meteen klaarde de politieke hemel op en waren de socialistische zetels in veiligheid. Maar belangrijker dan dit politieke succes, is het feit dat Cools, Terwagne en Albrecht door hun intrige de vakbeweging aan de haven van de ondergang gered hebben en tegelijk het paternalisme een beslissende slag toebrachten.

Op zaterdag 21 september kwamen Cools, Goetschalck, Terwagne en Albrecht aan burgemeester Hertogs vragen of hij niet persoonlijk de stakers zou willen aanzetten het werk te hernemen: hij mocht hun tegelijk de verzekering geven dat zij dan binnen de veertien dagen een basisloon van 5,50 frank zouden krijgen. De burgemeester, zeiden de

raadsleden, liep met deze belofte geen risico : zij hadden 'de stellige overtuiging' dat in de Scheepvaartvereniging een meerderheid van de leden bereid was een eventuele belofte van de burgemeester in te lossen. Begrijpelijkerwijze aarzelde Hertogs om een dergelijke verantwoordelijkheid op zich te nemen, maar ten slotte liet hij zich overhalen. Nog diezelfde zaterdag verzocht hij het stakingscomité 'dadelijk de arbeid te hervatten aan de vroegere voorwaarden', met de 'plechtige' belofte van een loonsverhoging binnen de veertien dagen. Het stakingscomité, dat een hinderlaag vreesde, legde op 24 september de aangelegenheid voor aan de bondsvergadering van 'Willen is Kunnen'. Na heel wat herrie besloten de 'ruim achtduizend' aanwezige dokwerkers op 26 september het werk te hernemen, gezien de plechtige belofte van de burgemeester. Direct reageerde de Scheepvaartvereniging : langs de pers en via aanplakbrieven verwittigde zij de dokwerkers dat niemand 'gemachtigd' werd, in haar naam 'beloften te doen aan de werklieden'; de arbeiders moesten zich hierdoor niet laten beetnemen; zij zouden er echter goed aan doen, onvoorwaardelijk het werk te hernemen en daarna hun grieven voor te leggen aan het comité van de Algemene Beroepsvereniging.

Dat de belofte van de burgemeester gewraakt werd, kon het verloop van de gebeurtenissen niet meer wijzigen: op vrijdag 27 september was de werkhervatting nagenoeg volledig. Maar omdat 'Willen is Kunnen' de vernedering bespaard bleef van een onvoorwaardelijke capitulatie, verloren ditmaal de vakbondleiders het vertrouwen van dokwerkers niet en bleken zij achteraf de overwinners van de staking van 1907 te zijn, hoezeer die overwinning ook aan toevalligheden te danken was.

De belofte van Hertogs werd niet nageleefd. De Scheepvaartvereniging bleef bij haar standpunt: zo de arbeiders verlangens hadden, dienden zij die voor te leggen aan het comité. In het najaar van 1907 richtten een aantal dokwerkers tot de Algemene Beroepsvereniging drie omstandig gemotiveerde aanvragen voor een algemene loonsverhoging van 50 centiemen. Na een grondig onderzoek kende het comité een loonsverhoging van een halve frank toe aan de graanmannen en de houtmannen; bovendien werd een commissie agesteld die de wenselijkheid van een nieuw algemeen loonstarief moest bestuderen. Deze commissie kwam eind november met haar enquête klaar. Op grond van het verslag verwierp het comité een algemene verhoging van het loon, maar het stond een vergoeding toe voor het 'uitbranden' en voor het aanbrengen en weghalen van gereedschap buiten de werkuren; ook werden enkele veiligheidsmaatregelen beloofd.

Hiermee werd een streep gezet onder het eerste grote havenconflict dat schijnbaar met een overwinning van de patroons eindigde. Het comité van de Algemene Beroepsvereniging scheen zijn onbeperkt gezag te handhaven en zonder inmenging van wie dan ook de arbeidsvoorwaarden aan de haven te regelen. Maar in feite had het comité voor de eerste maal toegevingen gedaan onder de druk van een staking, en dit beseften ook de dokwerkers. Wel bleef de Algemene Beroepsvereniging tot aan de eerste wereldoorlog twaalf tot veertienduizend leden tellen, maar diezelfde arbeiders waren ook lid van de socialistische of van de christelijke vakbond, en zij volgden alleen de richtlijnen van hun bond. Door de staking van 1907 hadden zij de hatelijkheid van het paternalisme leren kennen en het middel om er een einde aan te maken: de sterke, eendrachtige vakbeweging.

Bron : De Antwerpse dokwerker 1830-1940 (Karel Van Isacker)

---

## **Le Tanganyika et la première guerre mondiale (1914-1918)(I)**

C'est le 5 août 1914 que l'on apprend, à Léopoldville, l'invasion de la Belgique par l'armée

allemande. Le gouverneur général rappelle immédiatement, par une ordonnance, la neutralité absolue du Congo belge, à laquelle l'État indépendant du Congo s'était déjà engagé par l'Acte de Berlin du 1er août 1885. Cependant, la Force publique va participer pleinement, sur le continent africain, à la Grande Guerre. En septembre 1914, un vapeur blindé et armé, le Luxembourg, avec, à son bord, une compagnie de 150 soldats d'élite et une section d'artillerie, est expédié au Cameroun pour appuyer les troupes coloniales françaises contre l'armée coloniale allemande. Deux bataillons, ou 1415 Congolais et 55 Européens, sont envoyés en Rhodésie pour soutenir les troupes anglaises, de juin à novembre 1915. En outre, la Force publique, c'est-à-dire 719 officiers et sous-officiers, 11 698 gradés et soldats, est engagée, à partir du 16 avril 1916, dans une campagne dans l'Est africain allemand (au Rwanda-Urundi et au Tanganyika). La cerise sur le gâteau belgo-congolais est la prise de Tabora, le 19 septembre 1916. La seconde offensive, commencée à la mi-août 1917, aboutit à la conquête de Mahenge, le 9 octobre de la même année.

Avant de lancer l'offensive sur l'Est africain allemand, la Force publique doit se battre pour le contrôle du lac Tanganyika. Ce sont ces opérations militaires qui font l'objet de ces pages. Et pour cause, les bases des opérations se trouvent sur le territoire du Tanganyika. Albertville-Mtoa, Baudouinville, Mpala, Lukuga et Niemba sont les noms les plus fréquemment mentionnés dans les chroniques de guerre congolaises.

La lutte pour la maîtrise du lac Tanganyika ne frappe pas trop l'imagination, parce qu'elle ne fut ni l'occasion de batailles sensationnelles ni surtout une hécatombe avec un nombre spectaculaire de morts et de victimes. Par ailleurs, l'historiographie congolaise ne retient généralement que le prix fort payé par les porteurs noirs : plus de 20 000 avaient été recrutés ou réquisitionnés au service de la Force publique pendant la guerre et environ 6 600 d'entre eux n'y survécurent pas. Leur souffrance fut très cruelle, principalement dans la région de Mahenge, durement sinistrée par la disette.

Le présent texte s'appuie essentiellement sur l'article de Patrick Loodts, « La Grande Guerre au cœur de l'Afrique : son histoire... » (septembre 2012) et l'étude richement illustrée de Guy Weyn, Albertville-Kalemie : la ville et son territoire des origines à 1965 (2010). Le document a été complété, à plusieurs endroits, par des informations récentes montrant que le développement d'Albertville a incontestablement reçu un coup de fouet pendant cette guerre. Quatre ans durant, le Nord-Katanga était sorti de la périphérie pour occuper le centre de l'histoire congolaise.

## **1. LE CONGO BELGE ENTRE EN GUERRE**

Le 7 août 1914, Julien Davignon (1853-1916), ministre des Affaires étrangères, écrivit aux ministres belges installés à Londres et à Paris qu'il avait prescrit au gouverneur général du Congo belge de prendre des mesures de défense sur les frontières communes de la colonie belge et de l'Est africain allemand et qu'il l'avait invité à s'abstenir de toute action offensive. La Force publique ne pouvait entrer en action que pour repousser une attaque directe contre les possessions africaines belges. Toutefois, le 6 août déjà, Charles Tombeur (1867-1947), inspecteur d'État et vice-gouverneur général, avait ordonné la mobilisation. En tant que colonel, il prit le commandement des forces armées et choisit le major Frederik Olsen (1877-1962) comme chef d'état-major.

La Force publique était une force de police et n'était donc pas destinée à faire la guerre. Son armement n'était pas homogène : les soldats de la province du Katanga disposaient du Mauser belge, mais, partout ailleurs, les soldats n'avaient que le vieux fusil Albini, des mitrailleuses usagées et quelques pièces d'artilleries fortes disparates. Le recrutement et l'instruction militaires s'intensifièrent. Une nouvelle organisation s'imposait, dès lors. En premier lieu, les unités durent être autrement réparties et les troupes de réserve appelées sous les drapeaux. Les troupes congolaises furent réparties en trois bataillons de 600 à 675 hommes chacun.

En deuxième lieu, il fallait élargir le cadre européen et la nouvelle armée dut être pourvue d'armes modernes et d'un équipement neuf. Chaque bataillon disposait d'un état-major et d'une section d'appui comptant deux canons Nordenfelt et des mitrailleuses Maxim. Il se composait de trois compagnies armées du fusil Mauser : une compagnie cycliste, une

compagnie de marche et une compagnie de police territoriale, auxquelles s'ajoutaient un médecin et un aumônier.

Troisièmement, les campagnes ultérieures de longue durée exigeaient de nouveaux services de logistique, d'infirmier et d'aumônerie. Quatrièmement, il fallait aménager près du lac Tanganyika, en guise d'aéroport pour une petite flotte aérienne, une nouvelle base munie d'une artillerie lourde et un port. Des navires allaient y être amenés et un grand vapeur construit. Enfin, il fallait améliorer les routes existantes et installer un millier de kilomètres de télégraphie sans fil (Kuck 1918 : 22-23).

Au terme de l'année 1914, l'occupation défensive de la frontière orientale était organisée comme suit : au Katanga deux bataillons stationnaient à Mtoa et sur la Lukuga, entre le fleuve Congo et Albertville. Un troisième occupait la frontière entre le lac Moëro et le Tanganyika. Un quatrième bataillon renforçait l'occupation anglaise en Rhodésie. Dans la Province-Orientale, un bataillon occupait Kibale, au nord du lac Kivu, tandis que deux détachements étaient poussés jusqu'à Kabale en Ouganda. Divers détachements s'échelonnaient sur la frontière depuis le lac Kivu jusqu'au nord de Mtoa sur le Tanganyika (Jobé s.d. : 133-134).

Le 15 août 1914, les forces allemandes ouvrirent les hostilités en débarquant sur le lac Tanganyika au sud d'Uvira, dans le Sud-Kivu. Ils détruisirent les fils téléphoniques et coulèrent une quinzaine de pirogues du village de Mokolobu. Le 22 août, le petit vapeur belge Alexandre Delcommune revenait de Vua, une petite localité située au sud du lac, pour se rendre à la Lukuga et à Albertville-Mtoa. Alors qu'il passait au large de Mpala, il aperçut le Hedwig Von Wissmann, un vapeur allemand de soixante tonnes, armé de quatre canons revolver d'une portée de 2400 mètres. Il entama la chasse de l'Alexandre Delcommune. Plus rapide, celui-ci réussit à s'échapper, non sans avoir essuyé le feu du navire allemand. Peu avant 15 h, le vapeur belge aboutit à la rivière Kalemie où, toute sirène hurlante, il donna l'alarme et jeta l'ancre, à 200 m de la rive, sous la protection des batteries côtières. Un Nordenfelt d'une portée de 3500 m avait été judicieusement monté à cet endroit près de la rive.

Une garnison de l'armée coloniale belge composée d'un sous-officier et de 75 soldats et disposant de deux canons Nordenfelt de 47 cm était en stationnement à la Lukuga sous les ordres du lieutenant Olivet. Elle ouvrit le feu et un projectile tomba près du vapeur allemand qui vira de bord et riposta. La canonnade se poursuivit plus de deux heures. Le Von Wissmann dirigea l'essentiel de ses tirs vers le Delcommune et, vers 16 h, il s'approcha à un kilomètre de la rive pour rendre ses tirs encore plus précis et efficaces. L'infanterie répliqua aussitôt par un feu roulant.

Aux environs de 17 h, le navire allemand reprit le large pour disparaître finalement au crépuscule. Il avait échappé à tous les obus, sauf à un seul qui avait traversé le drapeau fixé à sa poupe. Il n'en était pas de même pour le Delcommune. Atteint à la chaudière, à la cheminée et à la coque, il s'échoua misérablement près du rivage, gravement endommagé, la cale inondée. Deux hommes avaient succombé sous les salves de l'artillerie allemande.

Pourquoi les Allemands avaient-ils jugé important de lancer la conquête du lac Tanganyika ?

Dans ses souvenirs de guerre, le général LettowVorbeck fournit une réponse claire : « *Le lieutenant de corvette Zimmer s'était placé sous mes ordres. Le lieutenant de vaisseau Horn alla le 9 août avec 30 matelots à Kigoma pour armer le petit vapeur Hedwig von Wissmann ; il donna la chasse au vapeur belge Delcommune sur le lac Tanganyika, le surprit le 22 août, et causa des avaries sérieuses, en nous assurant ainsi la maîtrise très importante du lac Tanganyika. Le transfert rapide de troupes du chemin de fer central à Bismarckbourg ou bien dans l'Ousambara dépendait de la sécurité de la navigation sur le Tanganyika, et joua un certain rôle dans la suite des opérations [...]* » (Von Lettow-Vorbeck 1933 : 33).





**Compagnie cycliste de la Force publique devant la mission de Baudouinville au Katanga, 1919.**  
(HP.1955.96.1091, collection MRAC Tervuren; photo E. Gourdinne, 1919, © MRAC Tervuren.)

Il n'y a pas l'ombre d'un doute que les Allemands s'attendaient à ce que des confrontations militaires plus sérieuses se produisent avec les troupes coloniales anglaises dans la pointe-sud du lac Tanganyika, à la frontière entre l'Est africain allemand et la Rhodésie. Dans cette région, Bismarckburg était un centre très important, mais il n'était relié ni à Dar es Salaam ni à l'océan Indien. L'approvisionnement en munitions et autre matériel de guerre se faisait alors par le chemin de fer Dar es Salaam-Kigoma, d'où la cargaison était transbordée et transportée sur le lac jusqu'à Bismarckburg.

Les Allemands ne s'attendaient pas du tout à une forte résistance militaire de la part de la Force publique congolaise. Leur plus grand souci était la très lente construction du vapeur Goetzen destiné au transport des effectifs et du matériel sur le lac Tanganyika de Kigoma à Bismarckburg. En outre, bien qu'ils aient livré un combat victorieux, le 22 août, contre le vapeur belge Alexandre Delcommune, ils apprirent ultérieurement que ce dernier n'avait pas été complètement mis hors d'usage. Ils parvinrent toutefois à transporter par chemin de fer le vapeur Kingani, ainsi que d'autres embarcations, de Dar es Salaam à Kigoma et à les mettre en service. Deux canons de marine de 9 cm furent installés sur un radeau qui bombardait des stations belges de la rive occidentale du lac. Kigoma fut sérieusement fortifié et entièrement transformé en un point d'appui pour les opérations navales du lac Tanganyika.

Au Havre, le ministre des Colonies Jules Renkin (1862-1934) parvint à vaincre toutes les oppositions au projet de passer de la défensive à l'offensive. Le 23 août, le gouvernement belge permit l'entrée des troupes anglaises en territoire congolais et imposa à la Force publique les instructions suivantes :

1. Coopération avec les troupes de l'Afrique équatoriale française pour la conquête du Cameroun ;
2. Envoi en Rhodésie d'unités congolaises mobilisées au Katanga ;
3. Coopération à la répression de la révolte en Afrique équatoriale française ;
4. Coopération avec les unités navales britanniques pour la maîtrise du Tanganyika ;
5. Garde de l'Ouganda au NE du Kivu ;

6. Coopération avec les Britanniques pour les opérations offensives entreprises en Afrique orientale allemande (Jobé s.d. : 132-133).

À la mi-septembre, le 2e bataillon placé sous les ordres du major belge Muller vint s'installer sur un plateau au kilomètre 261 du rail en construction, à quelque distance du lac, en vue de bloquer l'accès du Lualaba en cas d'offensive allemande. En outre, pour faire face à toute tentative de débarquement, le major Muller décida, au début d'octobre 1914, de répartir les effectifs du 2e bataillon du sud au nord, de Vua au cinquième parallèle. Les troupes furent, dès lors, concentrées à Mtoa, Lukuga, Mpala, Baudouinville, Vua, ainsi qu'au kilomètre 261.

Entre-temps, non sans beaucoup de peine, le Delcommune échoué sur la grève avait été remis à flot et conduit à Mtoa pour réparation. Comme prévu, les Allemands n'avaient pas dit leur dernier mot et il ne fallut pas attendre longtemps pour revoir le Von Wissmann aux abords de la Lukuga et de Mtoa, le 4, puis le 8 octobre au soir. Peut-être songeaient-ils à opérer un débarquement. Il s'avéra plus tard qu'ils avaient mis au point un plan d'enlèvement du Delcommune. Ils avaient en effet remarqué que l'avant du bateau était échoué sur la rive.

Pour exécuter leur projet, ils imaginèrent de construire un solide radeau formé de trois rangées d'énormes madriers superposés destiné à supporter deux puissants canons de 88 mm que le Von Wissmann était incapable de porter. Il ne restait au vapeur ennemi, dont la puissance de feu s'en trouvait considérablement augmentée, qu'à remorquer le radeau vers Mtoa. Il était accompagné de deux bateaux de pêche à vapeur et à fond plat convenant parfaitement à un débarquement et au remorquage éventuel du Delcommune. Dans la nuit du 8 au 9 octobre, le Von Wissmann vint se dissimuler derrière une île en face de Mtoa et les bateaux de pêche débarquèrent une quarantaine d'hommes sous la direction du 1er lieutenant Horn à quelque distance du Delcommune. L'obscurité était totale. Horn et ses hommes s'approchèrent du vapeur belge, mais se rendirent aussitôt compte que le bateau échoué sur la rive était entouré d'un batardeau, une sorte de digue de protection destinée à faciliter les réparations, rendant de ce fait son rapt impossible. Soudain, la sentinelle africaine remarqua les intrus et fit feu. Elle fut aussitôt abattue. Le mécanicien suédois John Wall (1860-1931), qui logeait à cet endroit, réussit à se sauver en sautant à l'eau. Puisqu'on ne pouvait s'emparer du Delcommune, au moins fallait-il le neutraliser définitivement en le dynamitant. Les Allemands n'eurent que le temps de déposer deux caisses de dynamite dans la salle des machines, d'allumer la mèche et de battre en retraite vers les bateaux plats puis de disparaître dans la nuit. Car, alertés par les coups de feu, les soldats de la garnison accoururent pour chasser les intrus. Mais c'était trop tard. L'opération n'avait guère duré plus d'une demi-heure. Contre toute attente, les dégâts du Delcommune s'avérèrent moins importants qu'on n'aurait pu le supposer.

La situation était toutefois grave. En conséquence, le lieutenant Olaf Svihus (1885-1943), d'origine norvégienne, demanda des renforts d'urgence, qui arrivèrent aussitôt, les 9 et 10 octobre, sous la forme de deux pelotons. Mais une seconde attaque allemande se produisit déjà dans la nuit du 10 au 11 octobre vers 3 h 30 du matin. Le lieutenant Odebrecht débarqua subrepticement avec un petit groupe d'hommes aguerris, à un kilomètre au nord du vapeur belge. Ils réussirent à s'approcher sans bruit des soldats préposés à la surveillance du vapeur et ils se rendirent compte, à la lueur des feux de camp, que le Delcommune n'avait été que peu endommagé par leur tentative antérieure. Dans ses souvenirs, le major Muller raconte que l'attaque avait repris avec fureur vers 5 h du matin et que plusieurs embarcations munies de mitrailleuses avaient tenté un débarquement sous la protection du tir nourri d'un remorqueur croisant au large d'Albertville. Mais les Nordenfelts du poste ouvrirent immédiatement le feu sur le remorqueur, forçant les assaillants à la retraite. Par bonheur, il n'y eut à déplorer aucune perte en vie humaine ni d'un côté ni de l'autre.

Dans les jours qui suivirent, le major Muller, commandant du 2e bataillon, donna l'ordre de poursuivre la fortification d'Albertville-Mtoa. Il envoya à la rescousse l'ingénieur Hector Duhaut (1881-1937) et le sous-officier Frédéric de Kerchove (1884-1937). De profondes tranchées furent creusées tout autour du fort de Mtoa, qui devint ainsi une véritable

forteresse. En outre, des patrouilles de surveillance furent déployées entre la Lukuga et Albertville-Mtoa. Ainsi renforcée, la garnison d'Albertville comprenait désormais la compagnie 3/II et un peloton de réserve, totalisant près de 300 hommes munis d'un canon Krupp, de deux canons Nordenfelt et d'une mitrailleuse. De même, la base de la Lukuga disposait pour sa défense de deux pelotons et demi, de deux canons Krupp, de deux canons Nordenfelt et d'une mitrailleuse Maxim.

Les hostilités reprirent le 23 octobre vers 5 h 30 du matin. Le sous-officier de garde aperçut soudain au large de Mtoa le Von Wissmann escorté de deux remorqueurs et traînant obstinément son radeau armé. La garnison du fort ouvrit aussitôt le feu en actionnant son canon Krupp. Le Von Wissmann ne tarda pas à répliquer par un déluge d'obus. Le Krupp fut bientôt réduit au silence et ensuite le premier Nordenfelt. Le second fut renversé à maintes reprises par les obus éclatés à proximité, mais à chaque fois les canonniers le remirent en place avec un courage extraordinaire.

Les askaris (soldats noirs) de l'Est africain allemand parvinrent finalement à détruire complètement le Delcommune. Après qu'ils eurent détruit les vapeurs britanniques amarrés au sud du lac sur les côtes anglaises, ils devinrent les maîtres absolus du lac Tanganyika. À Albertville, l'ingénieur Hector Duhaut, grièvement blessé à la jambe gauche, dut subir une amputation dans des conditions fort précaires ; il échappa de justesse à la mort. Touché par près de soixante obus, le Delcommune s'avérait impossible à réparer dans l'immédiat.

Pendant les jours qui suivirent, tant à la Lukuga qu'à Albertville, les Belges ne cessèrent de scruter le lac pour s'assurer qu'il n'y avait pas de navire allemand en vue, au point de provoquer des hallucinations chez certains. Dans le courant de novembre 1914, des renseignements contradictoires provinrent des divers postes échelonnés le long du lac. En effet, l'apparition de feux dans la nuit nécessitait d'épuisantes patrouilles nocturnes de vérification. L'absence d'un bateau fiable et rapide se faisait cruellement sentir. Après la mise hors service du Delcommune, le major Muller avait demandé deux remorqueurs à la direction des Grands Lacs (CFL). Mais la déconvenue fut cuisante lors de leur arrivée : au lieu de puissants remorqueurs, susceptibles d'être armés, apparurent deux petites baleinières non pontées, dotées d'une énorme chaudière de locomotive et d'une haute cheminée. Si l'avant était élevé, l'arrière, par contre, dépassait à peine le niveau de l'eau. Ils furent baptisés aussitôt, non sans ironie, « les mouille-culs » et trouvèrent leur place derrière le haut fond rocheux qui barrait le déversoir de la Lukuga.

Le 25 novembre, deux bateaux allemands vinrent à nouveau croiser devant Albertville-Mtoa, ainsi qu'en face de la Lukuga, mais il n'y eut aucun échange de tirs. Depuis la révolte des Batetela, Albertville disposait de deux canons de 5,7 cm sur affûts à roues. Le sous-lieutenant Henri Delvaux sen était moqué lors de son passage, le 20 octobre 1900. Faute d'être opérationnels, ces canons avaient été jetés dans le lac. Mais l'armurier Baptiste réussit à les remettre en parfait état de fonctionnement à l'aide de pièces disparates.

Le 19 décembre 1914, arriva enfin à la garnison de la Lukuga un magnifique canon de 10 cm à tir rapide, en provenance du fort de Shinkakasa. À lui tout seul, ce canon pouvait rendre davantage de services que tous les autres canons du poste réunis. Il fut installé sur le plateau le plus élevé de la Lukuga.

Le manque de bateau se faisant cruellement sentir, la décision fut prise, en janvier 1915, d'essayer de renflouer le Delcommune échoué à Mtoa. Percé de trous comme un gruyère, il fut l'objet d'un pompage journalier des eaux envahissant ses cales. Des tentatives de reboucher les trous à l'aide de tampons constitués de vieilles couvertures furent entreprises, mais ces tampons cédaient à la moindre tempête, laissant l'eau remplir à nouveau la coque. Enfin, en février, après de longues semaines de travail, le vieux vapeur était en état d'être remorqué vers la Lukuga et, afin de lui permettre de franchir sans dommage la barre rocheuse qui rendait difficile l'accès au cours d'eau, l'ingénieur Leboutte s'appliqua à ouvrir un passage suffisamment large en faisant sauter quelques rochers à la dynamite.

Le 28 février 1915, le Delcommune faisait son entrée dans la Lukuga. L'inspecteur-mécanicien John-Ludwig Wall, d'origine suédoise et spécialiste en la matière, fut préposé

à la réparation du navire. À l'abri dans la rivière et mis sur cale, le vapeur fut patiemment réparé et renfloué en toute sécurité. Rebaptisé Vengeur et armé d'un canon de marine anglaise de 7,6 cm, il n'allait plus tarder à participer à la reconquête navale du lac Tanganyika (Coosemans 1951 : col. 968).

Les Allemands, qui n'avaient rien remarqué, n'étaient pourtant pas restés les bras croisés. Entretemps, le 27 février, ils avaient attaqué à Tembwe le petit détachement du sous-officier Robert Billen (1888-1915) qui, touché dans le haut de la cuisse par une balle ennemie, mourut sur le coup. Son corps fut transporté le même jour à la mission de Mpala :

« *Tout le personnel de la mission rendit un dernier hommage au vaillant héros. MM. Coeymans et Libois, agents militaires de Mpala, ont veillé le mort et ont fait preuve de grand dévouement. Tous les membres de la mission se sont montrés dans ces tristes circonstances d'un dévouement au-dessus de tout éloge* » (Billen 1951 : col. 63).

Marcel Fisette (1889-1915) perdit également la vie. Arrivé dans la colonie en mai 1914, au sein d'une mission cartographique du Comité spécial du Katanga, sitôt dissoute le 6 août, il avait été nommé, à titre provisoire, lieutenant de la Force publique, le 8 août, et désigné pour l'état-major des troupes du Katanga. Chargé, en février 1915, de effectuer des levés de terrain dans la région du Tanganyika, il se rendait en caravane vers la Lukuga lorsque son campement établi à Tembwe fut surpris et attaqué par un commando allemand, dans la nuit du 26 au 27 février. Grièvement blessé au cours du combat qui suivit, Marcel Fisette fut évacué à Ujiji sur la rive orientale du lac Tanganyika où il succomba, le 1er mars (Lacroix 1958 : 323).



**Le canon qui défendit Albertville au cours de la guerre 1914-1918.**

(HP.1955.96.154, collection MRAC Tervuren ; photo Carlo Lamote [Inforcongo], © MRAC Tervuren.)

À signaler encore qu'en ce février 1916, la population locale et les soldats congolais étaient sur la paille. La notice biographique de Mathieu Coeymans, alors sous-lieutenant à la compagnie de Mtoa du vie bataillon groupé à la Kalemie-Lukuga, montre très bien les difficultés auxquelles ils étaient confrontés : « Le vie bataillon fut fort éprouvé par le beri-beri » (Coosemans 1952 : col. 158). Le bataillon était chargé de la défense de la base navale du lac, dont un poste d'aviation devait assurer la garde avec le concours de la flottille belge.

La version allemande de ces hostilités est légèrement différente. Le général von Lettow-Vorbeck résume les combats en

ces termes :

« *Le détachement de Bismarckbourg, fort d'une compagnie et demie, repoussa avec l'aide des petits vapeurs armés Hedwig von Wissmann et Kingani, le 20 novembre, dans la baie à l'ouest de Bismarckbourg, une compagnie belge, captura 4 mitrailleuses de 11 mm et 150 kilomètres de fil télégraphique qui furent utilisés à prolonger la ligne Kilossa-Iringa jusqu'à Neu-Langenbourg, dont l'intérêt militaire était des plus importants.*

Au début d'octobre, on fit de vaines tentatives pour terminer la destruction du vapeur belge Delcommune, qui se trouvait près de Baraka, sur la rive congolaise. Depuis le nouveau bombardement du 23 octobre, le capitaine Zimmer considérait le bateau comme perdu. L'équipage du Hedwig von Wissmann surprit le 27 février 1915 un poste belge à Temboué et captura sa mitrailleuse. Un officier belge et 10 askaris furent tués et on fit prisonniers un officier belge gravement blessé et un Anglais. Nous perdîmes un askari, un Européen reçut une blessure mortelle et un askari fut gravement blessé.

En mars 1915, dans la presqu'île Oubouari, les Belges arrêtaient et pendirent une quantité d'indigènes qui avaient des sympathies allemandes.

Des messages radiotélégraphiques captés nous firent savoir que les Belges avaient construit en juin sur le Tanganyika plusieurs baleinières, et travaillaient à un nouveau vapeur, le Baron Dhanis. De notre côté, le 9 juin 1915, le vapeur Goetzen fut terminé et mis à la disposition de l'armée. Il nous rendit de grands services pour le transport des troupes sur le lac. À Bismarckbourg, le corps de police était entré dans les troupes d'occupation sous l'énergique direction du lieutenant de réserve Haun, ancien administrateur du district. Il y eut quelques escarmouches sur territoire ennemi, mais là aussi on put arriver à contenir l'adversaire » (Von Lettow-Vorbeck 1933 : 89-90).

À signaler, bien entendu, que les Allemands firent tout pour jeter le discrédit sur les prestations militaires belges. À leur tour, les Belges accusèrent les Allemands d'atrocités contre les populations locales. Lors d'une exposition de photographies coloniales intitulée Le Congo belge pendant la Guerre organisée en 1918 ou 1919 par la section photographique du ministère des Colonies de Belgique, des « atrocités allemandes photographiées par eux-mêmes » furent montrées au public. Il s'agit de deux reproductions de photographies, trouvées sur un Allemand, représentant des « Indigènes pendus pour avoir refusé de prendre les armes contre les Belges ».

## A SUIVRE

---

# Le Tanganyika et la première guerre mondiale (1914-1918)(II)

## 2. LA MAÎTRISE DU LAC KIVU ET DU LAC TANGANYIKA

Les Allemands étaient maîtres du lac Kivu et du lac Tanganyika, mais ils n'occupèrent jamais le moindre pouce de terrain du côté congolais. L'île d'Idjwi était le seul point du territoire occupé par l'ennemi. Pour mémoire, une convention du 4 juin 1911, signée par la Belgique et l'Allemagne, avait laissé aux Allemands les îles de Kikaya, Gombo, Kumenie et Wau Wau, et aux Belges les îles Iwinza, Nyamarongo, Kitanga et Idjwi.

Mgr Victor Roelens, vicaire apostolique du Haut-Congo, écrit dans ses souvenirs que le premier acte d'hostilité sur le Kivu avait été la capture d'une baleinière belge où deux Blancs avaient été faits prisonniers et une vingtaine de Noirs s'étaient noyés. Dès le début, les Allemands avaient la maîtrise du lac Kivu, grâce à une barque à moteur, propriété des missionnaires protestants allemands établis encore sur l'île d'Idjwi. Mgr Roelens de se demander d'ailleurs pourquoi les Belges n'avaient pas réquisitionné cette embarcation dès la déclaration de la guerre (Roelens 1948 : 138-139).

Le second fait de guerre fut la prise de l'île d'Idjwi même. Il fait à ce propos le récit suivant :

*« Elle (l'île Idjwi) était gardée par 2 Blancs et 50 soldats. Comme on manquait de troupes pour la défendre, on avait résolu de l'abandonner. Ordre fut donné de l'évacuer, et la seule baleinière qui restait aux Belges fut envoyée pour amener les troupes. L'ordre vint trop tard. Grâce à la connivence des missionnaires allemands, qui y étaient restés (c'est du moins ce qu'on a assuré), les Allemands, débarqués dans l'île, attirèrent les Belges hors de leur fort en simulant une attaque par eau, les prirent à revers, et les forcèrent à se rendre. La baleinière allait grossir la flottille allemande [ ... ] Avant l'arrivée des troupes du nord, les Batutsi, indigènes du Ruanda allemand, armés par ces derniers, avaient fait une razzia de bétail en territoire belge, au nord du Kivu [...] » (Roelens 1948 : 139).*

Mgr Roelens, qui ne put rentrer à Baudouinville qu'à Noël 1916, après la perte de la maîtrise du lac Tanganyika par les Allemands, raconte également comment la région du lac Kivu et, très probablement, celle du lac Tanganyika, furent confrontées à un autre fléau sinistre. Les soldats noirs descendant du côté du lac Albert y apportèrent, en effet, un insecte que les gens nommaient kimpoutou (kimputu), et qui s'appelait papazi en swahili. Il s'agit d'une espèce de tique gris-brunâtre pouvant atteindre deux centimètres de longueur sur un centimètre d'épaisseur. Pendant la journée elle se cache dans les trous du

sol et des murs, d'où elle sort pendant la nuit pour grimper sur le lit et sucer le sang du dormeur. Elle est porteuse d'un certain microbe qui est l'agent et la cause d'une fièvre spéciale, dite récurrente. Ses accès, qui durent deux ou trois jours et plus, reviennent après quelques jours d'intervalle, six fois, dix fois et plus, quand le malade n'en meurt pas. Cette fièvre produit souvent une ophtalmie susceptible de causer la cécité et qui, presque toujours, laisse la vue très affaiblie (Roelens 1948 : 133).

La campagne de l'Est africain allait s'ouvrir. Le commissaire général Henri était chargé de la conduite des opérations militaires défensives de la Province-Orientale ; le major Frederik Olsen assumait la défense du Katanga. En février 1915, des instructions furent communiquées, et l'unité du commandement réalisée. L'effectif du corps expéditionnaire était de 10 000 hommes, plus une réserve de 2000 hommes. Les vieilles mitrailleuses furent remplacées et quatre batteries de 70 mm acquises. Ces dernières étaient composées d'obusiers de montagne construits pour le Mexique et récupérées à Saint-Chamond. Cet excellent matériel joua un rôle important dans le succès rapide des Belges. Les soldats avaient une confiance quasi superstitieuse dans ces pièces (complétées par trois batteries de mortiers belges Van Deuren conçues pour battre les positions fortifiées).

En 1915, le groupe du Tanganyika commandé par le major Stinglhamber monta trois embarcations sur le lac. De son côté, le gouvernement britannique allait envoyer deux canots automobiles. Un détachement de marins anglais, sous la direction du capitaine Spicer Simon aida le Congo belge avec deux petits cruisers automobiles. Ils arrivèrent à Albertville le 28 octobre.

Après l'arrivée de l'aviation sur place, le montage du Baron Dhanis et d'un remorqueur commença. Le 26 décembre 1915, le remorqueur allemand Kingani était en vue d'Albertville. Aussitôt, les deux cruisers anglais et la canonnière attaquèrent. Après quelques minutes, le capitaine allemand amena son pavillon. Première victoire. Le remorqueur, remis en état et armé, naviguait sous pavillon belge.

La décision de renoncer à une défensive aussi énervante qu'onéreuse, prise en février 1915, ne put entrer en vigueur qu'en avril 1916. Moolaert (1875- 1958), à la tête de la marine du Haut-Congo, fut désigné, le 28 février, commandant du groupe II sur le Tanganyika avec grade de lieutenant-colonel. Dès son arrivée sur place, il créa, à proximité de l'embouchure de la Lukuga, une cale de lancement et un embryon de port capable d'abriter la modeste flottille belge. C'était le noyau de la future Albertville.

Le vapeur belge A. Delcommune, antérieurement coulé par les Allemands, fut remis à flot et une chaloupe canonnière fut montée. Le bateau glisseur Netta arriva sur le Tanganyika. Le 9 février 1916, le vapeur H. Von Wissmann fut attaqué et coulé par les Belges et le détachement des marins anglais en vue de Mtoa.

Les Allemands perdirent aussi le Graf von Goetzen amarré dans le port de Kigoma. La manière dont ce navire fut mis hors de combat était peu banale ! C'est l'aviation belge, amenée tout exprès d'Europe, qui fut l'artisan de cette victoire. L'histoire de ce fait d'armes est connue. Le ministre des Colonies Jules Renkin avait accepté la proposition du colonel Tombeur de fournir à la Force publique des hydravions pour récupérer la maîtrise des lacs Kivu et Tanganyika. Jules Renkin avait demandé conseil au capitaine-commandant Charles Beughem de Houthem (1885-1916). Grâce à ses relations privilégiées avec les Anglais, cet ancien colonial et pilote d'hydravion expérimenté avait reçu un hydravion Farman du Royal Naval Air Service pour patrouiller régulièrement au-dessus de la côte belge. Il assura au ministre qu'il était possible d'employer l'avion en Afrique centrale. Réponse qui lui valut, le 21 novembre 1915, la mission d'organiser et de diriger l'expédition d'hydravions au Katanga.

Beughem de Houthem forma son escadrille avec trois pilotes : le lieutenant Orta, les sous-lieutenants Aimé Behaeghe (1890-1916) et Castiaux ; deux observateurs : les sous-lieutenants Russchaert et Collignon ; trois sous-officiers mécaniciens et deux sous-officiers menuisiers. La nouvelle escadrille belge obtint de la Royal Navy quatre hydravions Short 827. Cet appareil pouvait emporter 1000 kg de charge et était armé d'une mitrailleuse Lewis calibre 303 avec cinq chargeurs-tambours de 97 coups.

En décembre 1915, les quatre hydravions furent démontés et mis en caisses. Deux moteurs de réserve, de la toile d'avion et des pièces de rechange faisaient partie de la cargaison. Tout ce matériel fut transporté à Falmouth et embarqué à bord du paquebot Anversville de 7694 tonnes, à bord duquel les membres de l'escadrille devaient aussi prendre place. Le chargement du navire comprenait également une TSF, des touques d'essence et des munitions pour la Force publique. Le navire prit la mer à Falmouth, le 7 janvier 1916. Mais alors qu'il traversait le golfe de Gascogne, un incendie, qui faillit réduire l'expédition à néant, se déclara sur le pont. Par chance, les caisses d'hydravions et le chargement de munitions arrimés ne furent pas atteints par les flammes. Le voyage se poursuivit sans autre incident et, le 4 février, l'Anversville faisait escale à Boma, alors capitale du Congo belge. Deux jours plus tard, il atteignait Matadi où les caisses furent déchargées et reconditionnées pour pouvoir être transportées par voie ferrée sur les 400 km de voies étroites menant à Léopoldville. Dès qu'elles furent débarquées de la gare de Léopoldville, les caisses furent chargées sur un bateau pour remonter le fleuve Congo vers Stanleyville (Kisangani). À partir de Stanleyville, le parcours de cinq tronçons alternant chemin de fer et voie fluviale nécessita encore trois mois pour amener les caisses à Albertville, le long du lac Tanganyika.

Une base navale fut alors spécialement construite sur les bords d'un petit lac (Tongwe), à Mtoa, à quelques kilomètres d'Albertville. Elle comprenait les logements et le réfectoire destinés au personnel navigant et non navigant, le bureau de l'escadrille, un atelier mécanique et une menuiserie, quatre hangars pour les hydravions, des dépôts pour les bombes et les munitions, des réservoirs pour le carburant d'aviation et un plan incliné constitué de madriers et de planches pour la mise à l'eau des appareils.

Le 14 mai, le premier hydravion remonté prit son envol, et le 30 mai, l'escadrille comptait deux hydravions remontés. L'offensive aérienne devait démarrer à l'aube du 2 juin, mais l'hydravion « 3094 » du sous-lieutenant Orta heurta un tronc d'arbre au décollage et se brisa. L'appareil fut renfloué pour réparation. Il était impossible de lancer des missions avant le 11 juin au soir. Ce jour-là, le pilote Behaeghe demanda la permission d'effectuer une mission de bombardement et partit vers 17 h 15 avec l'observateur Collignon dans l'appareil « 3093 ». Une panne obligea le pilote à amerrir et à lancer ses fusées de détresse, repérées par l'équipage du bateau le Vengeur, qui le remorqua jusqu'à la base, le lendemain matin. Lorsque les mécaniciens examinèrent le moteur pour identifier la cause de la panne, ils s'aperçurent que deux bouchons purgeurs avaient cédé.

L'appareil fut remis en état et une nouvelle mission lancée le 12 juin, vers 18 h, avec le même équipage, qui put survoler à basse altitude le port de Kigoma.

L'observateur Collignon réussit à lâcher deux projectiles de 65 livres sur le navire allemand Graf von Götzen et un des engins explosa sur le gaillard arrière. L'hydravion connut, sur le chemin du retour, une nouvelle panne provenant des bouchons purgeurs et dut, de nouveau, être remorqué par Le Vengeur. C'est grâce à la mise hors combat du Graf von Götzen que la maîtrise du lac Tanganyika fut assurée aux troupes coloniales belges. Tandis que l'on procédait au montage de deux nouveaux bateaux, L'Ibis et Le Baron Dhanis, la garde du lac fut désormais confiée à quelques postes de surveillance, toutes les forces du Tanganyika étant concentrées à Albertville en vue des prochaines opérations. La flottille fut employée au transport des troupes qui occupèrent Karema le 7 août (Jobé s.d. : 136).

Quinze jours après la mise hors service du bateau allemand, le problème des bouchons-purgeurs fut résolu par les mécaniciens des ateliers CFL de Kindu, qui en fabriquèrent de plus solides. L'atelier fabriqua aussi des radiateurs supplémentaires à placer sur les hydravions pour remédier à la chaleur trop importante, cause de toutes les pannes. Le 25 juin 1916, le troisième appareil du pilote Castiaux et de l'observateur Russchaert immatriculé « 3095 » fut remonté et intégré dans l'escadrille, et les trois équipages se mirent à voler en formation au-dessus du lac. Ils effectuèrent de nombreuses missions de reconnaissance, aidant ainsi les troupes au sol qui s'approchaient de Kigoma.

Le 19 juillet, suite aux bombardements, par l'aviation, du lac Tanganyika, Kigoma fut évacué par le commandant allemand von Zimmer. Ce n'est pourtant que le 23 juillet que l'escadrille constata, avec surprise, que l'ennemi avait complètement abandonné le port de

Kigoma en sabordant sa flottille. Kigoma fut alors occupée, le 27 ou le 29 juillet, sans combats, par les troupes du lieutenant-colonel Désiré Thomas (1870-1936), chef du 2<sup>e</sup> régiment de la brigade Sud, arrivé au Congo le 10 mai 1916.

Le 10 août suivant, une grande partie du lac était aux mains des Belges et l'escadrille au complet s'envola de la base de Mtoa pour rallier la ville conquise, où ses membres furent reçus par le colonel Olsen, chef de la brigade Sud. Frederik Olsen félicita les équipages pour leur action décisive et leur confia qu'à chacune de leurs attaques aériennes, ses troupes avaient senti fondre la résistance ennemie.

Faute d'autres objectifs à attaquer, la présence des hydravions devint inutile et les appareils furent de nouveau démontés et mis en caisses. Épuisé par ses nombreuses missions, Aimé Behaeghe fut évacué vers l'hôpital de Niemba, où il décéda, le 3 septembre 1916. Ses camarades regagnèrent la France et reprirent du service à Calais où l'aéronautique belge les mit en action avec leur Short contre les Uboot.

### **3. LA CONQUÊTE DE TABORA**

Pendant que la situation sur les lacs tournait à l'avantage belge, l'armée de terre s'apprêtait à envahir l'Est africain allemand (la Tanzanie actuelle). Les troupes congolaises comportaient 719 officiers et sous-officiers belges et 11 698 gradés et soldats congolais. Les soins de santé étaient assurés par le docteur Giovanni-Battista Trolli (1876-1942) de l'hôpital de Pweto, le docteur Mouchet de la Géomines (hôpital volant au km 261) et le docteur Valcke, en première ligne. Le docteur Laurent Flament (1877-1930) fut mobilisé et chargé, par l'autorité militaire, d'organiser au Tanganyika les soins aux malades dans les hôpitaux de la région d'Albertville. Il regagna l'Europe, fin de terme, le 5 juillet 1915.

Les troupes furent divisées en deux brigades sous les ordres du général Tombeur. La brigade du nord, sous les ordres du colonel Molitor, pénétra au Rwanda, occupa Kigali puis Nyanza, où se trouvait la résidence du roi des Watutsi, avant de se mettre en route vers Tabora. La brigade Sud (cette brigade comprenait une compagnie cycliste !), sous le commandement du colonel Olsen, occupa Usumbura, le 17 juin, puis longea le lac Tanganyika pour occuper Kigoma, le 28 juillet, où la flottille ennemie immobilisée par les pilotes d'hydravion belges s'était sabordée. De Kigoma, la brigade Sud suivit la ligne de chemin de fer qui se dirigeait en ligne droite vers Tabora. Les troupes ennemies étaient sous les ordres du général Von Lettow. Surpris par l'avancée des colonnes, les Allemands abandonnèrent l'île d'Idjwi pour ne pas se retrouver à l'arrière de leurs lignes. La brigade de Kigali rejoignit le lac Victoria puis, dans sa marche vers l'est, fut attaquée par l'ennemi à Kato, le 3 juillet, dans un violent combat : l'état-major du 4<sup>e</sup> régiment encadré d'une soixantaine d'hommes fut surpris dans son campement par l'ennemi, au nombre de 400 hommes. Les hommes gagnèrent les petites tranchées qu'ils avaient creusées et résistèrent en attendant du renfort du régiment. Ce furent les mitrailleurs du régiment qui apportèrent la délivrance. L'ennemi abandonna et se retira, laissant beaucoup de victimes dans les rangs de la Force publique. Le sous-lieutenant Charles Beughem de Houthem fut tué d'une balle dans la joue, le sous-officier Armand Domken d'une balle au front. Les sous-officiers Augustin De Zitter (1881-1916) et Maurice Bauwerlinck (1896-1916) succombèrent aussi. Dans sa défaite, l'ennemi abandonna un important butin en ravitaillement, tentes et armes. Quant au commandant des troupes ennemies, le major Godovius, il se retrouva pendant le combat face au major belge Jean Rouling (1869-1939). Il s'ensuivit un véritable duel au revolver, au cours duquel chacun vida son chargeur sur son ennemi (Weber 1930).

Les deux officiers en sortirent vivants, mais blessés. Le major Rouling, atteint de cinq balles qui lui avaient transpercé l'oeil gauche et les mains, passa, malgré son état, la revue de son régiment victorieux avant d'être évacué vers l'hôpital de campagne. Le major Godovius, quant à lui, parvint à s'échapper, mais se constitua prisonnier le lendemain de la bataille, en agitant sa chemise blanche suspendue en haut d'un bâton.

La brigade Nord attaqua l'ennemi, le 2 septembre, à Korogwe, poursuivit sa marche vers Tabora, combattit les 13 et 14 septembre à Itaga. La brigade Sud, quant à elle, enleva, le 30 août, la gare d'Usoke, qu'elle eut à défendre, du 2 au 6 septembre, contre une tentative



de reprise par l'ennemi. Malgré les combats, la Force publique atteignit les portes de Tabora en moins de six semaines ! Le résultat était inespéré ! La liaison entre les deux brigades s'établit le 16 septembre, et le 19, la Force publique fit son entrée dans Tabora. Elle délivra 189 prisonniers européens et poursuivit l'ennemi jusqu'à Silonke. La victoire des Belges eut un effet prodigieux sur le moral des troupes en Belgique ! La démobilisation des troupes pouvait commencer ! Les Allemands avaient fui au sud de leur colonie où s'étaient repliés 6000 hommes. Cette petite armée ne s'avoua cependant pas vaincue et, quelques mois après, il fallut mettre sur pied une nouvelle campagne militaire pour la rendre définitivement inoffensive.

## LA FIN DES HOSTILITÉS

La campagne congolaise en Afrique orientale allemande n'était pas pour autant close. Une nouvelle campagne fut décidée pour dissiper les menaces contre Tabora. Les troupes congolaises durent, non seulement refouler la colonne de l'officier allemand Wintgens, mais aussi coopérer aux offensives contre le gros des forces allemandes réfugié dans le sud du territoire. C'est ainsi qu'elles entrèrent victorieusement dans la ville de Mahenge, le 9 octobre 1917. Entre-temps, des bataillons congolais débarqués à Kilwa, port de l'océan Indien, poussaient vers le sud et forçaient les troupes africaines des Allemands à se réfugier au Mozambique (Michiels & Laude s.d. : 355-356).

Les soldats congolais durent poursuivre les forces allemandes commandées par von Lettow, qui avaient de nouveau franchi la Ruvuma et se portaient vers le nord-ouest. Des mesures furent alors prises dans la région du lac Tanganyika pour parer au danger aux frontières congolaises. Au moment où von Lettow pénétrait en Rhodésie et marchait sur Kasama, des détachements des troupes du Katanga défendaient le Luapula et quelques unités des troupes de l'est, faisant mouvement vers le sud, avaient atteint la ligne frontière « lac Moëro-lac Tanganyika ». Mais le 11 novembre 1918, informé de la signature de l'armistice, von Lettow se rendit aux autorités anglaises d'Abercorn.

## RÉFÉRENCES

- Biographie coloniale belge/Biographie belge d'outre-mer. 1948-1968. Bruxelles : Institut royal colonial belge/ Académie royale des sciences d'outre-mer :
- Anciaux, Léon. 1955. « Rouling Jean ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 776-777.
  - Billen, J. 1951. « Billen Robert ». In Biographie coloniale belge, tome II, col. 62-63.
  - Budde, F. 1958. « Svihus Olaf ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 787-790.
  - Cambier, René. 1955. « Duhaut Hector ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 257-259.
  - Comeliau, Marie-Louise. 1958. « Flamment Laurent ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 323-324.
  - Coosemans, Marthe. 1951. « Wall John ». In Biographie coloniale belge, tome II, col. 966-969.
  - Coosemans, Marthe. 1952. « Coeymans Mathieu ». In Biographie coloniale belge, tome III, col. 157-159.
  - Coosemans, Marthe. 1958. « de Kerckhove Frédéric ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 498-499.
  - Coosemans, Marthe. 1958. « Thomas Désiré ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 804-805.
  - Coosemans, Marthe. 1958. « Bauwerlinck Maurice ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 50.
  - Coosemans, Marthe. 1958. « De Zitter Augustin ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 941-942.
  - Dellicour, Fred. 1955. « Renkin Jules ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 747-753.

- Duchesne, Albert, 1968. « Stinghelhamber Gustave ». In Biographie belge d'outre-mer, tome VI, col. 944-948.
- Gérard, P. 1955. « Trolli Giovanni-Battista ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 885-887.
- Lacroix, A. 1958. « Fissette Marcel ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 323.
- Lederer, A. 1968. « Olsen Frederik ». In Biographie belge d'outre-mer, tome VI, col. 783-790.
- Moulaert, Georges. 1948. « Behaeghe Aimé ». In Biographie coloniale belge, tome I, col. 112-113.
- Ruwet, A. 1948. « Beughem de Houthem Charles ». In Biographie coloniale belge, tome I, col. 123.
- Vanderlinden, R. 1968. « Moulaert Georges ». In Biographie belge d'outre-mer, tome VI, col. 758-762.

Le Congo Belge pendant la Guerre. Exposition de photographies coloniales. Documents de la Section photographique du ministère des Colonies de Belgique. s.d. Le Havre.

Daye, P. 1918a. Les Conquêtes africaines des Belges. Paris : Librairie militaire.

Daye, P. 1918b. Avec les vainqueurs de Tabora. Paris : Librairie académique Perrin.

De Waelle, J. 2007-2008. « Voor Vorst en Vaderland : Zwarte soldaten en dragers tijdens de Eerste Wereldoorlog ». Militaria Belgica (KVVL/SRAMA) : 113-132.

Janssens, Émile. 1979. Histoire de la Force publique. Namur : Ghesquière.

Jobé, J. (colonel). s.d. La Colonie belge. Herstal : Les Éditions nationales.

Kuck, Karel. 1918 (juin). Belgen ! Leert onzen Congo kennen. Londres : Éd. Ministère des Colonies.

Loodts, Patrick, 2012 (septembre). « La Grande Guerre au cœur de l'Afrique : son histoire et l'hommage au sergent Mambamu, au caporal Masiganda et au 1er sergent Barasi ». Radio Trottoir 80 : 12-23. Bruxelles : Cercle de la Coopération militaire technique

Louwers, O. 1966. « La Force publique à Tabora et à Saio ». Africa-Tervuren 12-2 : 54-56.

Merzbach, Libert, Stiers & Weber. 1927. Les Campagnes coloniales belges (1914-1918), 3 volumes. Bruxelles.

Miechels, A. & Laude, Norbert. s.d. Notre Colonie : géographie et notice historique (11e édition revue et augmentée). Bruxelles : Édition universelle.

Moulaert, Georges. 1934. La Campagne du Tanganika (1916-1917). Bruxelles : Édition universelle.

Muller, E. 1935. Les Troupes du Katanga et les Campagnes d'Afrique 1914-1918. Bruxelles : Établissements généraux d'imprimerie.

Muller, E. 1936. Mahenge. Pages de gloire du premier régiment. Bruxelles : Établissements généraux d'imprimerie.

Notre histoire - Lisolo na Bisu 1885-1960 : le soldat congolais de la Force publique (catalogue d'exposition). 2010. Bruxelles : Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire à Bruxelles.

Roelens, Victor (Mgr). 1948. Notre vieux Congo 1891- 1917 : souvenirs du premier évêque du Congo belge (deux volumes). Namur : Éd. Grands Lacs.

Vanderstraeten, L. F. 1981. « La Force publique congolaise de 1918 à 1960 ». In Actes du Colloque d'Histoire militaire. Bruxelles : Musée royal de l'Armée.

Von Lettow-Vorbeck. 1933. La Guerre de brousse dans l'Est-Africain (1914-1918) (traduit de l'allemand par Ed. Sifferlen). Paris : Éd. Payot.

Weber (capitaine BEM). 1930 (septembre). « Les dates anniversaires de nos campagnes coloniales 1914-1918 ». Le Conseiller congolais 3e année. Bruxelles.

Weyn, Guy. 2010. Albertville-Kalemie : la ville et son territoire des origines à 1965. Bruxelles : Éditions Masin.

USS Indianapolis retrouvé : l'hommage aux 880 marins décédés

L'épave du croiseur américain torpillé en 1945 vient d'être localisée en mer des Philippines. Retour sur le naufrage le plus meurtrier de l'US Navy.



C'est un pan de l'histoire militaire américaine que l'on redécouvre en même temps que cette épave mythique. Nous voilà plongés 72 ans en arrière, à 15 jours de la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le 30 juillet 1945, l'USS Indianapolis, un croiseur de 185 mètres de long, est torpillé par un sous-marin japonais en mer des Philippines. Le navire vient d'assurer une mission secrète : livrer sur l'île de Tinian les derniers composants de la bombe atomique qui sera lâchée le 6 août sur Hiroshima. Le

sous-marin japonais I-58 lui envoie deux torpilles qui font mouche. La première touche l'avant du bateau, la seconde fait exploser des munitions et du combustible dans la soute. Le croiseur est coupé en deux et ne mettra que douze minutes à couler complètement. L'équipage de 1.197 hommes est décimé. Environ 800 marins survivent dans un premier temps, accrochés à des radeaux de fortune. Mais beaucoup sont gravement blessés ou vont mourir de noyade, d'hypothermie ou de déshydratation. Attirée par le sang des victimes, une noria de requins arrive sur les lieux du naufrage. Et c'est un carnage. Qui va durer des jours. Le bateau a lancé des SOS, que personne n'a captés ou compris. La localisation des rescapés est inconnue. Les secours, alertés par un avion de surveillance passé par hasard au-dessus de la zone du naufrage, n'arrivent sur place que cinq jours après l'attaque. Il ne reste que 317 survivants. C'est le naufrage le plus meurtrier de toute l'histoire de l'US Navy : 880 marins sont morts. Le capitaine de l'USS Indianapolis, Charles McVay, survivant du naufrage, a été jugé en cour martiale en décembre 1945 et jugé responsable du naufrage parce qu'il avait navigué en ligne droite et non en zigzag pour éviter les torpilles... L'homme n'a été réhabilité qu'en 2001. Trop tard pour lui. McVay s'était suicidé en 1968.

**PAR**

**5,5**

**KM**

**DE**

**FOND**



En 2017, 22 survivants de la tragédie de l'USS

Indianapolis sont toujours en vie, selon l'US Navy. On imagine qu'ils ont appris avec émotion la découverte de

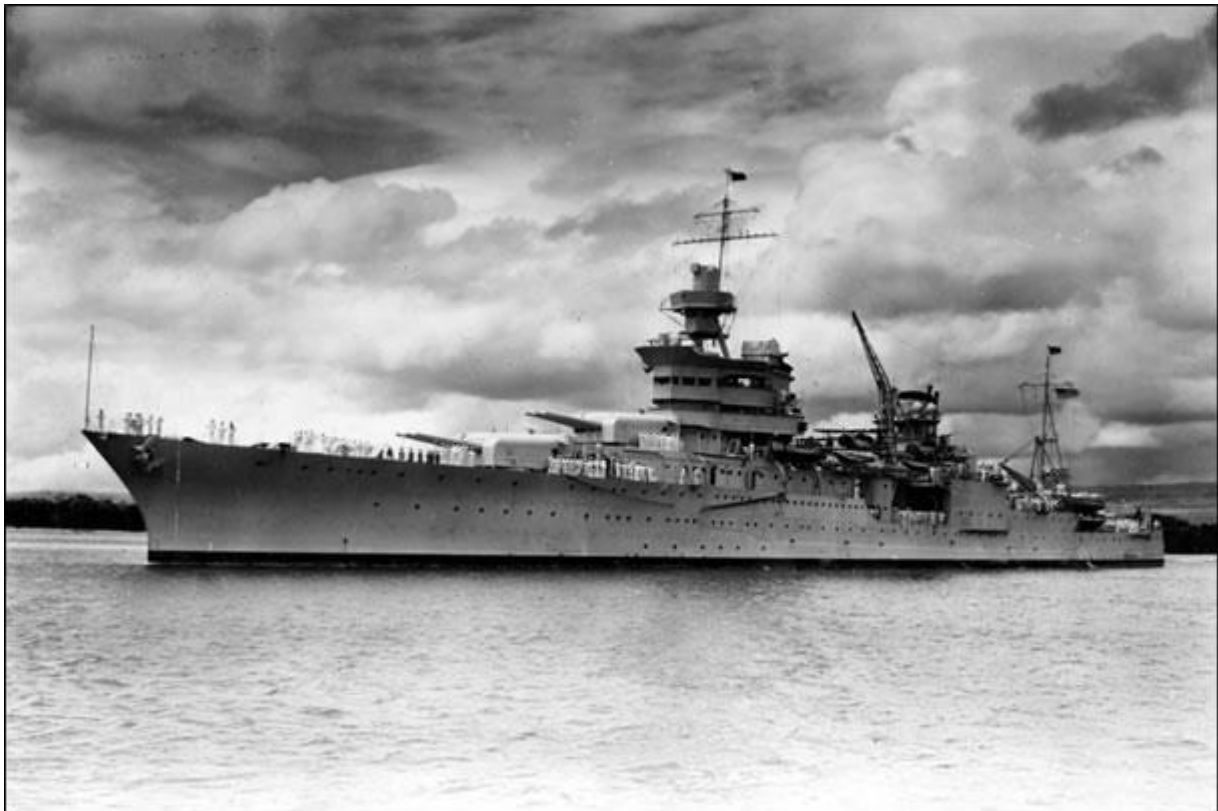
l'épave légendaire le 18 août dernier. Les restes du bâtiment de la marine

américaine ont été localisés à 5,5 kilomètres de profondeur, par une équipe privée de recherche dirigée et financée par Paul Allen, le cofondateur de Microsoft, grand amateur

de bateaux. « Avoir la possibilité de rendre hommage aux hommes courageux de l'USS Indianapolis grâce à la découverte d'un navire qui a joué un rôle aussi important pour mettre fin à la Seconde Guerre mondiale est un véritable honneur », a déclaré Paul Allen. Selon l'US Navy, cette découverte est remarquable vu « la profondeur à laquelle l'épave a été retrouvée ». Pour localiser l'épave, l'équipe de Paul Allen, œuvrant depuis le bateau de recherches R/V Petrel, a utilisé des éléments issus de nouveaux enregistrements de la Navy découverts en 2016 par l'historien Richard Huiver. Appuyés par les historiens du Naval History and Heritage Command, les seize membres de l'équipage du navire de recherche de Paul Allen ont utilisé des drones sous-marins capables de plonger jusqu'à 6.000 mètres de profondeur. « Nos recherches pour trouver le reste de l'épave vont continuer, et j'espère que tous ceux liés à ce navire historique pourront essayer de tourner la page avec cette découverte qui a mis tellement de temps à arriver », écrit encore le cofondateur de Microsoft sur son site internet. Paul Allen n'en est pas à son coup d'essai. En mars 2015, une de ses expéditions avait conduit à la découverte de l'épave du navire de guerre japonais Musashi.

UNE VIDÉO ET UN FILM L'équipe de recherches poursuit aujourd'hui l'exploration du site en mer des Philippines et envisage de proposer une visite vidéo en direct de l'épave dans les semaines à venir. Des images sont déjà à voir sur le site internet de l'équipe : [www.paulallen.com/](http://www.paulallen.com/). Un prolongement à voir également : la tragédie de l'USS Indianapolis est retracée dans un film américain éponyme de 2016 (sorti cette année en français directement en vidéo). Il a été réalisé par Mario Van Peebles. Nicolas Cage y tient le rôle du capitaine McVay.

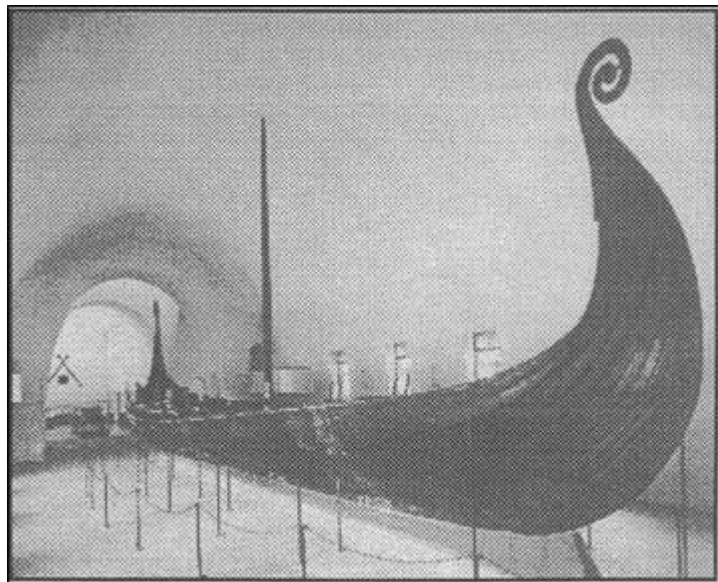
Benoît Franchimont



---

**Het Vikingschip goed voor elke zee en elk doel**

Het zijn de zeeën en de fjorden die de Scandinaviërs van oudsher tot het bouwen van schepen heeft gebracht, en dit brengt ons dan al vlug tot de jaren 1500 v.CHR. ; de gekende hoog gebogen voor-en achtersteven van het vikingschip, noodzakelijk om de ruwe zeeën van het noorden te kunnen bevaren werden reeds toegepast en deze techniek liet een moeiteloze navigatie toe doordat de kracht van de golven even gemakkelijk door de achter- als door de voorsteven werden gebroken. Het duurde wel tot in het Bronzen Tijdperk eer deze schepen hun romp van aan elkaar genaaide dierenhuiden, gespannen over een eikenhouten geraamte, vervangen zagen door een huidgang van planken. Rond deze periode deed ook het zeiltoeg : zijn intrede onder de vorm van een reusachtige rechthoek waarvan men vermoedt dat de breedte soms de 15 meter bereikte.



Het zeildoek werd geweven van ruwe wol in een dubbele laag om ze extra sterk te maken, en waren meestal roodbruin van kleur ; om zich onder bondgenoten herkenbaar te maken werd op volle zee zeilen gehesen met patronen zoals strepen, vierkanten, en ruiten m.a.w de voorlopers van de tot nu gebruikte seinvlaggen voor communicatie tussen schepen tijdens hun navigatie.

Tot op heden is het nog steeds een raadsel voor onderzoekers hoe de Vikingers aan hun zeiltoeg kwamen, en men denkt aan 2 mogelijkheden: Scandinavische kusthandelaars hadden het opgemerkt van de gebruikte zeilschepen van de Friezen die het op hun beurt geërfd hadden tijdens de Romeinse bezetting van Friesland, of ze hadden het gezien tijdens hun landtocht richting Zwarte Zee van de Arabische kustvaartuigen. Waar lag het scheepsbouwkundig vernuft van de Vikingen m.b.t hun schepen ?

Als men rekening houdt met het feit dat de Vikingen zowat alle wereldzeën hebben bevaren om oorlog te voeren, maar ook om handel te drijven, dienden hun schepen hiervoor ook over een hoge graad van zeewaardigheid te beschikken en voor deze opdrachten uitgerust te zijn, en het geheim hieromtrent was hun vakbekwaamheid bij hun scheepsbouw. De grootste aandacht besteedende Vikingen aan de constructie van de houten huidgangen die om reden van het maximale behoud van de kracht van het hout, werden gemaakt van bomen die niet een bijl in de lengte in een aantal segmenten werden gekliefd die van de bast tot de houtkern liepen. Deze driehoekige segmenten werden dan met een diesel tot gelijkvormige planken bewerkt met de juiste lengte en dikte. Een doorsnee vikingschip had aan elk boord een 16-tal van deze huidgangen met verschillende dikte ( 2,5 cm onder de waterlijn, 4,5 cm op de waterlijn. en 1,5 cm bij liet dolboord ) Vanaf de kiel maakten zij elk huidgang aan de onderliggende vast op overlappende wijze, en de naden werden gebreeuwd met gevlochten en geteerde dierenharen, en daarna werden de gangen vastgemaakt met ijzeren nagels met ronde koppen die aan de binnenkant in een vierkant ijzeren plaatje werd geklonken en dit om de 18 cm. Het resultaat was dat het schip waterdicht bleef, zelf als de romp bij zware zee op de golven werkte. Had dit schip dan geen spanten zult U zich terecht afvragen. Zeker, maar die werden er slechts ingebouwd wanneer de 32 gangen van de romp op hun plaats zaten , ze waren U-vormig en ongeveer 19 in aantal en werden met sparrentwijgen vastgebonden aan klampen die bij het disselen van elke gang waren uitgespaard, en om de dwarsscheepse druk op te vangen werd de romp aan de binnenzijde voorzien van wrangen en denningbalken die met knieën werden bevestigd. In het midden van de romp bevond zich het zaathout of vissing (het had de vorm van een vis) waarin de mast werd vastgezet. Aan de achtersteven zat de stuurriem uit een stuk gesneden, 3 meter lang en 40 cm breed, en draaide om een blok vastgemaakt met een draaipees. Het roerblad had een oog

waarmee men met behulp van een touw het roer kon optrekken bij ondiep water. De riemen werden vervaardigd van vurehout en varieerden in lengte van 5 tot 5,5 meter, zodat de roeiers in het hogere voorschip liet water tegelijk zouden raken met de mannen die lager midscheeps zaten, op het verhoogd achterdek nam de roerganger plaats. Eerstgenoemde waren gezeten op zeemanskisten aangezien de vikingschepen niet voorzien waren van zitbanken.

Met een lengte van 23 meter, een breedte van 4,5 meter, een diepgang van nauwelijks 90 cm, en een maximale belasting van ongeveer 20 ton, kon voor de wind zeilend een snelheid van 11 knopen/u bereikt worden. Wanneer er diende geroeid te worden was 7 knopen/u niet ver uit de buurt.

Wij spreken hier wel over een type van vikingschip dat langskip werd genoemd, en dat het niet hier bij bleef bewijst het lijstje hieronder waarvan de afmetingen onderling verschillend waren maar het principe hetzelfde bleef bij de bouw zoals eerder beschreven.

Deze gegevens werden bekomen doordat de vikingers in hun culturele gemeenschap die duurde van 15e eeuw voor C. tot de 13e eeuw na C. bij hun dodencultus de gewoonte hadden elke viking niet een beetje naam en faam te begraven niet zijn hele hebben en houwen, vikingschip inclusief.

Wij verwijzen hiervoor naar de opgravingen die werden verricht in het Noordse Gokstad en Oseberg, waarbij complete vikingschepen werden blootgelegd in perfecte staat door de eeuwen heen beschermd door de aanwezige kleibodem en nu te bezichtigen zijn in al hun glorie in desbetreffende musea.

Voor de bepaling van hun koers en afstand maakten de vikingers gebruik van de poolster, de zon (s'zomers stond deze bijna dag en nacht boven de horizon) en wanneer deze middelen ontbraken gebruikten ze liet cordieriet kristal, een doorschijnend geel kristal dat op het skandinavische continent voorradig was, en die indien men deze in een rechte hoek hield, werd naar het gepolariseerd licht van de zon, veranderde het van geel naar blauw, en werd zodoende de juiste positie van de zon aangeven.

Dat de vikingers geen doetjes waren weten wij allen uit wat ons er vroeger over hen verteld werd tijdens onze schoolse periode. Maar vergeten wij niet dat deze gemeenschap grondig gestructureerd was, vorstendommen hadden, kunst bedreven, de waarde van goud en geld kenden, en niet vies waren van andere culturen.

Bewijze hiervan zijn hun sporen van aanwezigheid zowel in onze kontrijen en omliggende, als in de meeste uithoeken van onze planeet, en dit dank zij hun maritieme vaardigheid en kennis.

BENAMING	LENGTE	BREEDTE	AANTAL RIEMEN	TYPE
Drakar	48 m	7 m	72	Oorlogsbodem
Langskip	30 m	6 m	50	Oorlogsbodem
Karve	21 m	5 m	16	Bevoorrading
Knarr	16 m	4,5 m	8	Vracht
Hafskip	15 m	4 m	8	Vracht+reizigers
Byrdingr *	12 m	4 m	8	Kustvaart

( \* Al deze types van vikingschepen konden zowel de binnenwateren, de kustwateren, en op de Byrdingr na, de hoge zee bevaren.)

FAMA 29

---

200 Jaar dokken van Napoleon in Antwerpen

Prof. dr. Piet Lombaerde

## SAMENVATTING

Vanaf de aanhechting van de Zuidelijke Nederlanden bij de Franse Republiek in 1795 werden bijna onmiddellijk ideeën gekoesterd om Antwerpen als een marinearsenaal uit te bouwen. Belangrijk bij dit plan was de gedachte om ten noorden van de stad een marinewerf met dokken aan te leggen, nl. op de plaats waar de Nieuwstad uit de zestiende

eeuw nog steeds voorkwam, met haar vlieten en tussenin het Hessenhuis. Dit idee werd tijdens het Directoire en het Consulaat verlaten ten gunste van nieuwe plannen om nu ten zuiden van de stad op de in beslag genomen terreinen van de St.-Michielsabdij een grote constructiewerf van de marine te bouwen. François Verly tekende in de jaren 1801-1803 als allereerste handelsdokken op de plak van het voormalige Boerenkwartier. Ze vormden een onderdeel van een veel groter project, aanvankelijk om de gehele stad te ontmantelen, nadien enkel als een grote handelshaven. Maar de Franse marine had andere projecten niet deze voorstellen... Reeds vanaf 1802 tekenden de ingenieurs Crétet, Ginzin en leden van de Commissie voor Fortificatiewerken verschillende projecten voor een voorhaven met scheepstimmerwerken, al dan niet aansluitend op een nieuw te graven dok.

Vanaf juli 1803 met het bezoek van Eerste Consul Napoleon aan Antwerpen, kreeg het project van de noordelijke ontwikkeling van Antwerpen vaste vorm. Bij decreet van 26 juli 1803 besliste Napoleon dat nog binnen de noordelijke omwalling van Antwerpen 'un port d'échouage et un bassin à flot avec écluse à la suite de ce port' zouden aangelegd worden. De Franse ingenieur Joseph Nicolas Mengin (1760-1842) zal vanaf 1804 de leiding over het project op zich nemen. Op zijn eerste tekeningen zien we nog een ware nieuwe handelswijk, niet entrepot en douanegebouw, verschijnen. Het is een symmetrisch project in neo-italiaanse renaissancestijl rondom een voorhaven met dok, het geheel georiënteerd volgens een oost-westas. Deze aslijn zou in de verdere projecten behouden blijven en tot vandaag de typische structuur van de eerste dokken van Antwerpen (Bonaparte- en Willemdok) blijven bepalen. De toegang tot de voorhaven ligt eveneens in de aslijn. Wel zou het Hansahuis dienen afgebroken te worden. Achter deze voorhaven ligt dan een nieuw dok, het Grote Dok (thans Willemdok), waar de esplanade van het handelscentrum beheerst wordt door een monumentale kolom als symbool van de vrije handel. Het is een typische 'revolutionaire architectuur', volgeladen met symboliek. Maar dit project werd echter in 1805 herzien en zou zijn vrij rationele en functionele gedaante verkrijgen, zoals vandaag nog steeds merkbaar is. Speelde toen reeds de idee om deze dokken niet enkel als onderdeel van een nieuwe handelswijk te zien, maar ook perfect bruikbaar voor de marine? Napoleon gaf immers in 1805 de opdracht dat deze dokken ook toegankelijk moesten zijn voor linesschepen. Ook werd beslist om een grote sluis met eb- en vloeddeuren aan te brengen tussen het dok en de voorhaven. De toegang van de Schelde tot de voorhaven zou verbreed worden. In juni en juli 1805, en verder in januari 1806 werden de offerteaanvragen gelanceerd. Uiteindelijk werden de vennoten de Pauw en Van de Weghe met de uitvoering van de werken belast. Deze werden uiteindelijk op iets meer dan 2,5 miljoen goudfrank geraamd. Bij Keizerlijk Decreet van 13 januari 1806 werd de start gegeven voor het graven van de voorhaven en het Grote Dok. Wegens geldgebrek werd enkel gewerkt aan de afwerking van de voorhaven, het latere Bonapartedok.

Maar de invasie door de Engelse troepen van Walcheren bracht Napoleon op nieuwe ideeën. Vanuit Schönbrunn vaardigde hij op 15 juli 1809 een decreet uit dat erop aandrong dat de voorhaven in november 1810 in staat moest zijn om twaalf linesschepen te kunnen bergen. Aannemer De Pauw startte toen ook met het graven van het Grote Dok. Daar zouden immers de schepen, die op de werven aan de St.-Michielsabdij werden gebouwd, verder uitgerust worden en afgewerkt. Er kwam ook een mastgijn en een stoommachine voor de bemaling van twee droogdokken, die volgens de tekening van Debourges achteraan het Groot Dok voorzien waren. Omdat de voorhaven als een volwaardig dok werd afgewerkt, werden de houten kaaimuren vervangen door kaaimuren in hardsteen en werd de doorgang naar de Schelde vervangen door een zeesluis. Om ook linesschepen van 110 en 120 kanonnen toe te laten, werd de breedte van de sluis vastgelegd op 17,50 m.

Vanaf 1811 werd definitief werk gemaakt met het graven van het Groot Dok. Er werden ca. 2000 krijgsgevangenen ingezet om deze reusachtige graafwerken te laten voltooien. Deze krijgsgevangenen verbleven in de bagno in de citadel. Vanaf dan stonden de werken onder leiding van de Marine en werden de dokken geheel onttrokken aan handelsactiviteiten. Handelschepen mochten voortaan enkel aanleggen tussen de St.-Jansvliet en de dokken. Op 7 november 1812 werd door ingenieur Mengin gemeld dat de linesschepen en fregatten van de Escadre de l'Escaut het Groot Dok konden binnenvaren. Men kan dus gerust stellen

dat de beide dokken, later het Bonaparte en Willemdok, tegen het einde van het Napoleontisch bestuur in werking waren.

Na de nederlaag van Napoleon in Waterloo werd tijdens het Hollands bestuur reeds bij Koninklijk besluit van 12 december 1815 bepaald dat de dokken en omliggende terreinen van de Staat aan de stad Antwerpen werden overgedragen. Directeur en ingenieur Théodore Teichmann (1788-1867) was verantwoordelijk voor de werken aan deze dokken. Uit nog bewaarde tekeningen weten we dat van de droogdokken slechts één bijna voltooid was en van het tweede enkel de bouwput werd verwezenlijkt. Er werd een draaibrug geconstrueerd tussen de sluizen, die het Bonaparte- met het Willemdok verbinden. De Kamer van Koophandel besluit in 1820 om de kosten ervan op zich te willen nemen. Als subsidie krijgt de Kamer van Koophandel 71.471 florijnen van het stadsbestuur, een bedrag dat overeenstemt met de bijdrage die de Kamer in 1814 tijdens het beleg aan de stedelijke armenzorg ter beschikking stelde. De 'IJzeren brug' (de Nassaubrug was immers in gietijzer) werd op 17 oktober 1822 plechtig in gebruik genomen.

Wat het verdere verhaal van het Bonapartedok betreft, is dit geheel samen met dat van het Groot Dok of Willemdok te beschouwen. Een heel belangrijk gegeven is de verdere uitbouw van de kaaien en de gehele omgeving met handelsvoorzieningen, waar de bouw van pakhuizen veruit het belangrijkste zijn, vooral dan de oprichting van de majestueuze Koninklijke Stapelhuizen. Dit handelsentrepot kwam er op bevel van Willem I, koning der Nederlanden, en werd getekend door de Gentse architect Louis Roelandt. Volgens de eerste plannen was het de bedoeling om op de site ten oosten van het Willemdok ook een esplanade te creëren, Het was een piazza gelegen tussen beide droogdokken, die verder zouden voltooid worden. Maar dit plan kwam er niet en het werden uiteindelijk drie paviljoenen. Met de afbraak ervan en het nieuwe AMCA-project begin jaren 1990 opgestart zal dit oostelijk uiteinde van het oude dokkencomplex een heel nieuwe invulling kennen. Dat het Havenhuis zich door bevindt, is geen toevaligheid. Het stemt overeen met de allereerste idee van de Franse ingenieurs, zoals Mengin, om vanuit deze plek zowel het Bonaparte- als Willemdok visueel te overheersen.



Waterbouwkundig ingenieur Mengin had van Napoleon Bonaparte de opdracht gekregen om dokken te ontwerpen. Onder zijn leiding kwamen Le Petit Bassin (wat later het Napoleondok werd genoemd) en Le Grand Bassin (later omgedoopt tot Willemdok) tot stand. Een gedenkplaat werd aangebracht aan de zuidgevel van het bedieningslokaal van de Nassaubrug. Pieter Bergman uit Roeselare heeft de gedenkplaat in brons gegoten.





Plan van de stad Antwerpen in 1846. De haven bestaat enkel uit het kleine en het grote dok, nu het Bonaparte-en Willemdok. Het Bonapartedok is toegankelijk via de zeesluis. De haven ligt volledig binnen de stadswallen.

## **Voyage à la Côte d'Afrique, au Portugal et en Espagne d'Eustache de la Fosse, bourgeois de la ville de Tournai (1479-1480)**

**Par Jean Dams**

«Pour vous advertir de la vraie vérité, moy, Eustace de la Fosse «natif de la bonne ville et cité de Tournay, ay fait en ma jonessee «la pluspart de che volage contenu dans che present libre. Et l'an «de Nostre Seigneur MCCCCLXXIX que je partys de la bonne ville de «Bruges, et arrivay à Lescluse pour la veille de la Pentecouste; et «incontinent que je eus disné, nous monstasmes en la mer et partismes pour tirer en Espagne...».

C'est ainsi que commence ce manuscrit conservé à la Bibliothèque de Valenciennes (1). Eustache de la Fosse, natif de Tournai, au service d'un marchand de Bruges, raconte son voyage qui était en fait une expédition purement commerciale, destinée à faire du trafic sur la Côte Occidentale d'Afrique. Les aventures de notre voyageur s'étaient déroulées en 1479-1480. Ce n'est pourtant que quarante ans plus tard qu'il le mit par écrit (2). Une deuxième précision. Ce travail a été facilité par le fait que ce texte a été édité en 1897 dans la Revue Hispanique par Raymond Foutché-Delbose, fondateur de ce périodique. Nous croyons cependant légitime de donner à partir de cette édition une présentation simple de ce récit de voyage. Il fourmille, comme on le verra, de notations curieuses.

Eustache s'embarque donc au port de l'Ecluse la veille de la Pentecôte 1479; il débarque le samedi suivant à Laredo sur la côte cantabrique. De là il se rend à Burgos où il passe trois mois à régler certaines affaires de son maire. Burgos, qui était déjà une ville importante, allait devenir la grande place du commerce international de la laine. En passant par Tolède et Cordoue il arrive à Séville. Le facteur dans cette ville du marchand brugeois avait affrété une caravelle à bord de laquelle il avait fait charger les marchandises venues directement de Flandre, destinées à la Mina de Oro, sur la Côte de l'Or. Cet endroit s'appelait encore Elmina dans l'ancienne Gold Coast britannique.

A bord de la caravelle, Eustache de la Fosse passe de Sanlucar de Barrameda à un port du comté de Niebla (3), vraisemblablement Palos à la recherche d'un pilote expérimenté.

Il faut dire ici quelques mots sur la situation politique et commerciale existant en cette fin du XV<sup>e</sup> siècle sur la partie de la Côte d'Afrique où Eustache devait se rendre. Par lettres patentes datées de Séville, 4 mars 1478, les Rois Catholiques avaient autorisé les marins de Palos à commercer librement par mer et par terre avec la Mine d'Or.

Cependant cette concession constituait un acte d'agression contre le Portugal par suite de l'état de guerre existant alors entre les deux pays (guerre dite de Succession de Castille) depuis 1475, et auquel avait mis fin le traité d'Alcaçovas conclu le 4 septembre 1479; l'une des clauses de ce traité stipulait que le commerce et la navigation de la Guinée et de la

Mine d'Or appartiendraient aux Portugais. Ce sont ces dispositions qui valurent à Eustache de la Fosse les épreuves qu'il eut à traverser.

Mais revenons aux aventures de notre voyageur. La caravelle reprit la mer, fit escale à Cadix, à Safi sur la côte marocaine, à Lanzarote et à Hierro, deux des Iles Canaries; puis au Cap Blanc où antérieurement avait fait naufrage un autre facteur de Bruges, tué par les Mores sans avoir pu recevoir le secours des pêcheurs canariens. La caravelle sévillane subit les tempêtes, les calmes et les vicissitudes de la mer, mais arriva au Cap Vert et se joignit à deux autres caravelles de Cadix. Ensemble elles poursuivirent leur navigation jusqu'à la Sierra Leone, aux Bancs de Santa Ana et à la Mina de Oro où les trois caravelles arrivèrent le 17 décembre 1479.

Les opérations mercantiles avaient déjà commencé depuis la Sierra Leone; on pratiquait le troc des marchandises importées de Flandre.

Eustache de la Fosse ne donne pas beaucoup de détails sur la nature de ces marchandises: il fait seulement état de plats, de bassins et d'anneaux de cuivre, il devait sans doute y avoir aussi de la verroterie et des tissus bon marché. Les indigènes donnaient en échange de la graine de paradys ou maniguette (le poivre de Guinée), des esclaves, de la poudre d'or. Ce commerce était éminemment profitable aux aventuriers qui le pratiquaient. En voici un exemple selon ce qu'en écrit Eustache lui-même: «et aussi ils nous amenaient des femmes et des enfants à vendre que nous achetâmes, et puis les revendîmes là où nous les trouvâmes à revendre et nous coûtèrent la mère et l'enfant un bassin de barbier et trois ou quatre grands anneaux de laiton d'achat. Nous les revendîmes bien 12 ou 14 poix d'or, et chaque poix est 3 estrelins d'or qui est un bien grand gain.

Tout ira bien jusqu'à l'apparition la nuit des Rois, c'est-à-dire la veille de l'Epiphanie (5 janvier 1480) de quatre navires portugais qui se firent connaître par leur artillerie et prirent les caravelles, traitant les prisonniers avec dureté après les avoir dépouillés de tout ce qu'ils avaient. Comme cette capture leur laissait trop de monde sur les bras, les Portugais donnèrent l'une des caravelles de prise aux «maronniers et povres compagnons» avec de l'eau, du bisquit, une voile et une ancre, et les renvoyèrent, selon l'expression d'Eustache, «au Père et au Fils., et ainsi ils retournèrent en Espagne. Les Portugais gardèrent prisonniers les gens les plus importants, pour les mener au Roi, et les obligèrent à vendre leurs propres marchandises pour le compte de leurs vainqueurs, répartissant les captifs sur les différents navires.

Eustache fut mis d'abord avec un bon chevalier nommé Fernand de Les Vaux, qui le traita honorablement, mais ensuite il passa sur le navire d'un nommé Diego Cam, par qui il fut beaucoup moins bien traité. Cela dura jusqu'au temps du Carême; après avoir bien exercé leur trafic sur la Côte d'Afrique jusqu'au delà du Cap des Trois-Pointes, tout le monde reprit la mer pour rentrer au Portugal.

Pendant la navigation, Eustache se mit bien avec le pilote qui lui montra les choses qu'il fallait savoir pour naviguer et mener un navire en mer, à «compasser la carte\* pour aller d'un pays dans un autre, savoir bien faire le compte des lunes, prévoir quand tombera le carême, et les Pâques, enfin le comput.

On arriva aux Iles du Cap Vert où, disait-on, les lépreux étaient guéris en l'espace de deux ans, simplement en se nourrissant de la chair et de la graisse de certaines tortues qui étaient nombreuses dans ces îles, et en s'oignant de leur sang; au bout de deux ans ceux qui suivaient ce traitement étaient guéris. C'était du moins ce qu'on prétendait. Eustache raconte que, bien plus tard, après son retour, il avait rencontré à Gand Jean de Luxembourg qui l'avait questionné sur le pouvoir merveilleux des tortues des Iles du Cap Vert; il s'y rendit ensuite, se tint pendant deux ans dans l'île de Saint Jacques et y fut guéri. Toutefois la «maladye de la mort» le prit avant son retour, et c'est par le serviteur de Jean de Luxembourg qu'Eustache apprit que ce malade était mort guéri.

Beaucoup d'anciens récits de voyages font une part importante au merveilleux; Eustache de la Fosse n'y fait pas exception.

Pendant la traversée de retour on vit voler quelques oiseaux qui, selon ce qu'assuraient les marins portugais, venaient des îles enchantées: ces îles n'apparaissaient point parce qu'un évêque du Portugal s'y était réfugié avec tous ceux qui voulurent le suivre. Les marins racontaient que plusieurs navires arrivèrent dans ces îles. Cela se passait au temps de Charlemagne, quand les Sarrasins conquièrent Grenade, l'Aragon, le Portugal et la Galice. Cet évêque qui était très versé dans les arts magiques, enchantait ces îles, de sorte que personne ne les avait retrouvées et ne les retrouverait jusqu'à ce que toute l'Espagne revienne à la foi catholique. Souvent les marins qui naviguaient dans ces parages voyaient les oiseaux de ces îles, mais les îles jamais.

Eustache ajoute que, en revenant de ce voyage, donc en 1480 alors que la reconquête de Grenade n'avait pas encore été entreprise par les Rois Catholiques, lui et ses compagnons, alors qu'ils n'étaient d'aucun côté près de la terre virent en mer des oiseaux voler: c'est pourquoi les marins disaient que c'étaient des oiseaux des îles enchantées. Et les navires pouvaient bien être à 200 lieues de toute terre et de toute île.

Ces îles enchantées sont sans doute les Açores, dont la plus proche, Santa Maria, se trouve à 875 milles nautiques (1.620 km) de Cabo da Roca, au Portugal, le point le plus occidental d'Europe. L'archipel comprend 9 îles; on y trouve beaucoup d'oiseaux, notamment des buses (acores en portugais).

D'après Gaspar Fructioso, le plus ancien chroniqueur qui ait écrit sur l'île de São Miguel, la plus importante de l'archipel, une vallée appelée Caldeira das Sete Cidades (la Chaudière des Sept Cités) daterait de la formidable éruption de 1445, qui aurait provoqué à l'ouest de l'île la disparition d'un haut sommet servant de repère aux premiers navigateurs portugais des Açores. Selon l'une des nombreuses légendes locales, les sept cités fabuleuses de l'Antillia, dans cette même île de São Miguel, fondées par sept évêques qui s'étaient enfuis du Portugal, seraient ensevelies au fond du cratère, lequel mesure 5 km de diamètre.

Après plusieurs journées en mer, la flottille arriva au Portugal la veille de la Pentecôte et on jeta les ancres devant Cascais à l'embouchure du Tage. Le lendemain un courrier fut envoyé au roi pour lui faire savoir que les navires de la Mine d'Or étaient arrivés; et comme il y avait la peste à Lisbonne on se rendit dans un port voisin, qui devait être Setubal. Là, les commissaires du roi vinrent visiter les navires, examiner ce qu'ils avaient rapporté, et aussi quel butin on pouvait avoir fait sur les prisonniers. Après avoir reçu le tout, lesdits commissaires restèrent à bord des navires, les prisonniers furent amenés à la ville par le capitaine, livrés à la justice, enchaînés et jetés en prison.

Quinze ou vingt jours plus tard, vinrent d'autres commissaires qui les emmenèrent l'un après l'autre à leur logis. Eustache eut la faveur particulière d'être invité à dîner avec eux. Malgré cela les captifs ne s'étaient jamais trouvés dans une situation aussi périlleuse, car les commissaires vinrent très vite leur notifier qu'ils étaient condamnés à être pendus, pour la cause qu'ils avaient été à ladite Mine d'Or sans le congé du roi, sentence de laquelle ils firent appel. Revenus en prison, ils y restèrent, toujours enchaînés, jusqu'à peu avant le 15 août.

Entretemps, Eustache et ses compagnons s'arrangèrent si bien avec leur gardien que celui-ci les aida à s'évader, la nuit du samedi, avant-veille du 15 août, sur la promesse d'une somme de 200 ducats qui devait lui être remise à Séville. Après avoir déferré les captifs, il leur ouvrit les portes de la prison, et toute la compagnie gagna la campagne.

De nombreuses péripéties émaillent le récit de l'évasion qu'en donne Eustache de la Fosse. La première nuit, tombant de fatigue, il doit laisser partir ses compagnons dont il ne veut pas compromettre les chances de salut. Il se débrouillera désormais tout seul. Mourant de soif, il va demander à boire à des muletiers de rencontre, qui lui disent aussitôt: .tu es l'un de ceux qui se sont échappés, mais il feint de ne pas comprendre. Il les entendit dire cependant que le gardien de la prison, qui s'était échappé lui aussi, avait été repris et était prisonnier à une demi lieue de là. Un muletier demande à Eustache s'il voulait lui donner ses chausses et qu'en échange il lui donnerait des conseils pour brûler la politesse à ceux qui le recherchaient Eustache lui donna non seulement ses chausses mais aussi son manteau.

Il suivit les conseils du muletier, marchant prudemment la nuit dans la direction qu'il lui avait indiquée, se cachant dans les buissons le jour, ou s'il faisait clair de lune, passa près de la maison où le gardien était prisonnier. Plus loin des bergers lui indiquèrent une maison où on vendait du vin; il était si faible qu'il s'y rendit. Arrivèrent deux hommes qui parlaient un très mauvais portugais; l'un d'eux lui dit: «vous êtes l'un des prisonniers qui se sont échappés. Après avoir fait semblant de ne pas comprendre. Eustache leur dit qu'il était de Rome, que son navire avait fait naufrage et qu'il s'était sauvé à la nage. L'un de ces hommes était de Dordrecht, l'autre était écossais; ils allaient en pèlerinage à Sainte Marie de Guadalupe, où Eustache avait lui aussi fait vœu de se rendre. Le Hollandais reprit: «je pensais bien que vous étiez l'un des prisonniers, car vous avez envoyé vos lettres à la National de Flandre à Lisbonne afin de demander votre grâce au roi pour votre délivrance.. Eustache lui dit : «j'ai encore un florin, tant qu'il durera nous ferons bonne chère.. Et ainsi ils cheminèrent ensemble pendant huit jours, et quand ils furent en Espagne Eustache les laissa. Mais les deux pèlerins lui avaient fait très bonne compagnie pendant la dernière partie du voyage, lui avaient rendu grand service en l'aidant à sortir du Portugal et à parvenir en toute sûreté en pays d'Espagne. Seulement, Eustache était maintenant démuné de tout : il avait dépensé son dernier florin avec ses deux compagnons, il avait donné ses chausses et son manteau au muletier. Ce fut donc en demandant l'aumône et en vivant la plupart du temps de pain et d'eau qu'il poursuivit son chemin, mais tout de même le cœur plus léger.

Parfois des gens secourables, touchés de compassion devant son aspect si misérable, lui apportaient un réconfort qui contribua à lui sauver la vie. Traversant un village un certain matin, il entendit sonner la messe ; il se rendit à l'église pour entendre l'office, ce qu'il n'avait pas pu faire depuis son départ d'Espagne. Le prêtre lui donna l'un des pains qu'il avait eus à l'offrande, puis Eustache achète un verre de vin pour un dernier et ce fut son dîner. Plus loin, un laboureur dans un autre village l'hébergea et le réconforta en lui faisant partager son repas ; le lendemain matin il emplit sa gourde de vin, lui donna un pain et des figues bien mûres pour la route ; et Eustache reprit son chemin vers Notre Dame de Guadalupe.

Après avoir cheminé plusieurs jours, mendiant pour sa subsistance et vivant de pain et d'eau, Eustache arriva à Guadalupe; avant d'entrer dans le village il rencontra un jeune garçon, un de ces «picaros qui ont inspiré une abondante littérature en Espagne à cette époque. Ce garçon fit semblant de l'assister en ce qu'il pouvait mais il lui déroba un petit sac de cuir de Cordoue qui contenait ses écritures, deux chemises et le peu de choses qu'il avait pu sauver.

Eustache n'alla pas loger chez l'hôtesse où il avait été les autres fois parce que, bien sûr, il n'avait pas le moyen de la payer. Mais comme c'était la coutume dans les lieux de pèlerinage importants, il alla dormir toutes les nuits dans l'église, car il comptait rester quelques jours à Guadalupe pour accomplir son pèlerinage et aussi se reposer. Le religieux auquel il eut affaire lui fit donner "un petit gris mantelet" et une paire de souliers neufs. Puis il se décida à partir pour Tolède où il espérait trouver quelque secours.

Il y arriva le samedi après la Notre-Dame de septembre (qui est le 8 septembre) et se rendit au logis où il avait séjourné les autres fois : l'hôte le reconnut et lui propose de l'héberger pendant quelques jours: il ajouta: »il y a ici un bon flamand qui est vendeur de livres mollez; il a ici deux mules». Il finit donc par rencontrer ce marchand de livres à la bourse des marchands ; mais laissons Eustache raconter lui-même les retrouvailles avec son compatriote: «et incontinent qu'il m'eult perçupt il me fit l'ambraschade à la mode du pays et ches marchants de la bourse bien esmervêillez à voir un homme bien acoustré embrascher ung mal acoustré comme j'estois, et tous à luy demander quy j'estoy. Il leur dist que j'estois ung grand marchand de Flandres et que j'avois esté prins des Portugalloys à la minne d'or, et tous à luy dire: »pour Dieu aydès le et le racoustrez honnestement; et incontinent il m'aschapota ung manteau à la mode d'Espagne, des chausses, tellement que je me trouvay le lendemain bien habillet, et sy me bailla une de ses mulles et sy vint avec moy à Burgos plus de 40 lieues de la, ou nostre facteur le paya tout à son plaisir, et puis revins à la foire de Medina del Campo.....

Eustache dut encore aller à Séville pour retrouver le double de ses écritures qu'il y avait laissées pour aller à la Mine d'Or, puisque les exemplaires qu'il avait emportés lui avaient été dérobés à Tolède. Il voulait aussi tenir sa promesse de payer et contenter le gardien auquel tous les évadés avaient promis 200 ducats, dont il fit le complément.

Après tout cela, il se mit en chemin pour revenir par-deçà en compagnie d'un marchand de Bruges qui désirait aller à Saint Jacques de Galice, pour faire ensemble une partie de la route. Quand ils durent se séparer à Villafranca del Bierzo, l'autre commença à pleurer, disant que si Eustache l'abandonnait il mourrait par les champs, qu'il ne savait pas l'espagnol, et le supplia de l'accompagner jusqu'à Saint Jacques de Compostelle, où ils arrivèrent six jours après Noël. Ils y restèrent quatre ou cinq jours et se rendirent à La Corogne où ils arrivèrent la veille des Rois. Ils trouvèrent là des navires chargés de toutes sortes de vins et de fruits de carême, qui désiraient aller en Flandre et n'attendaient que le bon vent ; ce bon vent n'arriva qu'au bout de quatre semaines. Après une traversée sans trop de problèmes, ils arrivèrent à l'Ecluse.

Le lendemain à Bruges tous les amis d'Eustache le congratulaient pour avoir échappé à un si périlleux voyage. Car s'il avait perdu tous ses biens et ceux de son maître, il avait au moins conservé la vie, ce qui en ces temps-là, et même en ceux qui courent aujourd'hui, est tout de même quelque chose pour quoi il pouvait dire Deo gratias.

Il vaut la peine de revenir en terminant sur ce «bon flamand vendeur de livres qui sauva notre héros de la misère lorsqu'il le rencontra à la bourse de Tolède. Il vendait, nous dit-on, des livres mollez, c'est-à-dire "moulés".. Que signifie cette expression ? On la rencontre beaucoup plus tôt et - chose frappante - dans des textes relatifs à Bruges, tout au moins sous la forme «jetés en moulé». C'est ainsi que dans les Mémoires de Jean Le Robert, abbé de Saint-Aubert à Cambrai on trouve sous la date de 1445 et de 1451 la mention d'achats de Doctrinaux (traités de morale) «Jetés en moule». Voici le texte de 1455 : »Item pour I doctrinal getté en molle, envoyet quérir à Bruges par Marquat «écrivain à Valenciennes..

Cette mention, remarquons-le, est antérieure à la production de Gutenberg dont la Bible sortit en 1455. De quel genre d'imprimerie s'agit-il alors ?

Lucien Febvre et Henri Martin dans leur ouvrage *L'Apparition du Livre*, Paris, 1958, p. 67, avancent à ce sujet deux hypothèses. Ou bien il s'agit de simples xylographes c'est-à-dire de livres imprimés selon la technique de la gravure sur bois : chaque page (texte et image) était gravée dans le bois et imprimée ensuite par ce moyen : ou bien cette expression vise une des premières recherches précisément faites en Hollande en vue d'arriver à l'imprimerie mécanique : chaque page était peut-être coulée d'un seul bloc en métal dans une matrice préparée à l'avance et cette composition servait ensuite à l'imprimerie. Telles sont les deux hypothèses de Lucien Febvre et Henri Martin, mais il faut bien voir qu'elles visent un texte de 1445, antérieur à Gutenberg.

Notre information au contraire se situe en 1480 une date où l'imprimerie classique s'était déjà largement répandue en Europe et avait déjà pénétré en Hollande (1471-1474) et en Belgique (1474). Il pourrait fort bien se faire que, à la suite d'une évolution, l'expression "jeté en molle" c'est-à-dire «fondu en moule ait fini par désigner un livre imprimé à l'aide de caractères fondus, c'est-à-dire en somme un livre classique. C'est l'interprétation de Léon de Laborde dans son *Glossaire français du Moyen-Âge*, Paris, 1872, p. 395. Il donne sous le mot molle une quantité de textes (dont celui de 1445 déjà cité) auxquels il donne cette interprétation. En voici un qui ne permet pas le doute. Sur un livre imprimé à Paris en 1502 intitulé *Livret de consolation* on lit au verso du titre «Priez pour celui qui a translaté ce présent traité de latin en français et la fait mettre en moule pour le salut des âmes». Sur la foi d'un texte aussi clair on peut donc admettre que les livres mol-lez (ou moulés) vendus par ce «bon Flamand» en 1480 sur la place de Tolède sont bien des livres imprimés selon la technique de Gutenberg.

Cette brève information jette aussi un peu de lumière sur le commerce international du livre. Les premiers imprimés demeuraient malgré tout des produits chers et les imprimeurs étaient dépourvus de tout réseau commercial pour écouler leurs exemplaires. En conséquence ils utilisaient des «facteurs» comme notre bon flamand qui allaient prospecter

la clientèle et fréquentaient les grandes villes et les foires L'indication d'Eustache de la Fosse s'accorde parfaitement avec le tableau que Lucien Febvre et Henri Martin ont fait de ce trafic (pp. 341 et suivantes).

Une constatation toute différente, c'est la dureté de cette époque où on n'hésitait pas à condamner à mort des gens qui avaient enfreint des règlements économiques. Sans doute, ni Eustache ni son maître ne devaient ignorer les risques d'une telle expédition sur la côte d'Afrique à ce moment-là, mais l'espérance d'un gain considérable devait être bien forte. D'autre part nous devons constater la remarquable présence «flamande» - entendons par là de gens des Pays-Bas dans leur ensemble - dans la Péninsule Ibérique, déjà en cette fin du XVe siècle. De toute évidence. Eustache connaît très bien l'Espagne, il y a beaucoup de relations, la firme brugeoise qui l'emploie y est solidement implantée : elle a un facteur à Séville, un autre à Burgos, un autre à Medina del Campo. Les relations diplomatiques sont plus contestables : Eustache a douté visiblement du succès de son intervention auprès de la Nation de Flandre à Lisbonne; l'efficacité de son recours en appel lui paraît bien aléatoire: il a très bien fait de jouer quitte ou double, et en fin de compte de miser davantage sur le secours de ses jambes que sur la justice des hommes.

Il y a enfin la question des îles enchantées. Notre auteur déclare que cet enchantement magique aurait été l'œuvre d'un évêque fuyant le Portugal au moment de l'invasion arabe (donc après 711). Le chroniqueur que nous avons cité parle de son côté d'une éruption volcanique qui a fait disparaître une montagne et l'ayant remplacée par un immense cratère. Il n'est pas impossible que cette catastrophe naturelle ait permis aux souvenirs liés à l'invasion musulmane de se fixer sur ce lieu.

1. Ms. n° 493.
2. On le sait par un emprunt qu'il fit à l'ouvrage d'Americ Vespuce Le Nouveau Monde et navigations faites par Emeric Vespuce, Florentyn... translate de italien en langue françoise par Mathurin de Redover, Paris, 1519. Le récit qui nous occupe a donc été écrit après 1519.
3. Aujourd'hui: Province de Huelva.

---

## **Le capitaine de navire (I)**

TARRADE Thomas D.E.A. des Sciences Juridiques de la Mer

Définir ce qu'est un capitaine n'est pas chose aisée du fait des différents termes employés à travers les siècles. On trouve principalement les dénominations de capitaine, maître, patron, ou commandant.

Selon Valin les trois premiers termes ne sont synonymes que dans le sens où ils désignent indifféremment celui qui commande un vaisseau ou un autre bâtiment de mer. Capitaine désignerait l'officier d'un vaisseau de la Royale (Piganiol de la Force tome 1 p.643), maître selon les us et coutumes de la mer le commandant d'un vaisseau marchand et patron celui qui est à la tête d'une barque, traverse, allège ou autre petit bâtiment.

Sur les navires marchands une autre distinction existe selon que la navigation se fait au long cours ou au cabotage auquel cas on parlera de maître pour la première et de patron pour la seconde.

A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle il est d'usage répandu d'utiliser le titre de capitaine pour la flotte militaire ou commerciale, le risque de confusion étant faible du fait des grades dans la marine : capitaine de vaisseau, capitaine de frégate, capitaine de brûlot.

Selon Jules Lecomte auteur du "dictionnaire pittoresque de la marine" en 1835, capitaine est le titre de tout chef d'un bâtiment mais on dit plus particulièrement capitaine de celui

qui commande un navire du commerce comme on dit commandant de celui qui dirige un bâtiment de guerre. On le voit les avis divergent quant à la définition.

Pour Pardessus, patron était la dénomination employée dans la plupart des lois maritimes pour désigner celui qui est préposé par l'armateur au gouvernement d'un navire.

De nos jours on emploie le terme de commandant pour désigner le chef de l'expédition maritime marchande au long cours ou au cabotage, patron pour le secteur de la pêche et capitaine pour la plaisance même si dans la pratique courante on utilisera le terme de capitaine dans la navigation au commerce.

### **Origines et évolution:**

Les origines du capitaine sont lointaines et son histoire est longue et tourmentée.

Sous la Grèce Antique deux personnages coexistent à la tête du navire. D'une part le "Nauchere" qui est le représentant du propriétaire chargé des fonctions commerciales et d'autre part le "Kubernetes" ou celui qui tient le gouvernail a autorité sur l'équipage et est responsable de la marche du navire. Toujours chez les grecs on employait le terme de "Proreta".

Sous la Rome Antique on trouve le "Gubernator" qui tient le gouvernail et a des fonctions nautiques et le "Nauchere" devient "Magister Navis" ou maître du navire mais ne s'occupe pas de la navigation.

Au Moyen Age, à l'époque du Consulat de la mer (XIVe -XVe) le propriétaire du navire généralement propriétaire de la cargaison dispose de deux auxiliaires nautiques qui sont le "Naucher" ou "Noxter" qui sait serrer ou forcer les voiles, dresser ou couper le mât, faire tout ce qu'exige le bien du navire et le "Pilote Hauturier" qui sait lire la carte, diriger le navire, prévoir le temps et connaît les pays lointains. Ces systèmes d'organisation correspondaient à des époques où le patron du navire était le propriétaire présent à bord et ce Senyor de la Nau pouvait ignorer l'art de la navigation. De même les marchands accompagnaient leurs marchandises lors des expéditions maritimes effectuées dans des conditions difficiles, chaque voyage étant une aventure. En plus des dangers propres à la mer et à la navigation à voile viennent se greffer des dangers inhérents aux conditions de vie à bord (malnutrition, maladie, brutalités) ou des dangers extérieurs du fait des guerres ou des prises. Il est vrai qu'à l'époque de la navigation à voile les fortunes de mer ont un rôle non négligeable. On peut illustrer ce propos en mentionnant l'exemple des 90 navires naufragés dans la juridiction de l'amirauté de La Rochelle dans la première moitié du XVIIIè et on peut aisément supposer qu'il y en a eu autant deux siècles auparavant.

Un gros changement va intervenir au XVIIè puisque le capitaine doit connaître la navigation.

Dès la fin des grandes découvertes était apparu nécessaire de réglementer l'accès au titre de "Maistre du navire".

L'édit de l'amirauté de mars 1584 sous le règne d'Henri III tout en reconnaissant la fonction de capitaine impose un examen préalable. Cet édit dispose entre autre: "Nul ne sera à l'avenir reçu à conduire ou être maistre de navires s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maistres en présence du dict amiral ou ses lieutenants et des échevins ou notables bourgeois."

Le Recès hanséatique de 1614 rappelle l'exigence de savoir conduire le navire.

Le code Michau en 1629 sous le règne de Louis XIII portant règlement sur le commerce et la navigation crée une école d'hydrographie dans chaque province maritime afin d'enseigner l'art de la navigation.

Enfin la grande ordonnance de Colbert d'août 1681 viendra ponctuer l'évolution en étant à l'origine de l'actuelle formation maritime, instaurant un contrôle des compétences et en consacrant les qualités requises par un capitaine à savoir : talent de navigation, négociant et meneur d'hommes.

Ainsi l'article 1 de l'ordonnance dispose: "Aucun ne pourra cy-après estre receu Capitaine, Maistre ou Patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant 5 ans, et n'ait esté examiné

publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par 2 anciens Maîtres, en présence des Officiers de l'Admirauté et du Professeur d'Hydrographie, s'il y en a dans le lieu."

Cet article vient confirmer l'article 86 de l'ordonnance de 1584 en y apportant toutefois quelques modifications à savoir le recours à quatre anciens maîtres au lieu de deux qui interrogent le candidat uniquement sur la manœuvre, le professeur d'hydrographie l'interrogeant sur la sphère et la navigation.

A l'issue de cette épreuve il est reçu maître et reçoit les lettres de maîtrise sans qu'il soit reçu pilote auparavant. En pratique la réception se matérialisait donc par une lettre débutant par la formule suivante tout du moins dans l'amirauté de La Rochelle: "L'état des services que le susnommé a rendu depuis sa réception de pilote, tant sur les vaisseaux du roy que sur les navires marchands suivant la vérification qui en a été faite sur les rôles d'armemens et de désarmemens ainsi qu'il suit." A la suite de cette formule étaient soigneusement recensées les périodes de navigation du prétendant qui devaient consister en 5 ans de navigation sur vaisseaux marchands avec preuve à rapporter par certificat du commissaire aux classes sauf dispense du roi et en deux campagnes sur des vaisseaux du roi d'une durée de trois mois chacune minimum selon le système des classes instauré par Colbert. De plus, l'âge minimum était de 25 ans accompli sauf dispense.

Il est important de noter que le candidat devait obligatoirement se présenter dans son amirauté sauf autorisation spéciale et Valin ne manquait pas de souligner le risque d'être victime de l'avarice ou du caprice des examinateurs et de ne pouvoir se présenter ailleurs.

Les conditions d'admission étaient différentes selon que l'on se situait dans le cadre d'une navigation au grand cabotage ou au petit cabotage. Suivant l'ordonnance du 18 octobre 1740, le long cours concernait la navigation vers les Indes, le Canada, Terre Neuve, le Groenland, les îles d'Amérique, les Açores, les Canaries, Madeire et au delà de Gibraltar.

Le grand cabotage s'entendait par la navigation vers l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, les Pays Bas, Hambourg, l'Espagne, le Portugal et les îles avoisinantes.

Le petit cabotage consistant à avoir toujours les côtes en vue, naviguer de cap en cap, les capitaines connaissant les points, bancs, rochers, marées...

Ces lettres de maîtrise étaient le document indispensable pour être inscrit sur le rôle d'équipage créé par l'ordonnance de 1681. L'article 4 de l'ordonnance permettait aux pilotes disposant d'une expérience de deux années d'accéder directement à la fonction après requête au juge de l'amirauté.

Enfin, un double contrôle s'exerçait par le biais d'une part du Bureau des Classes qui procédait à l'inscription maritime comme pour tout marin et d'autre part de l'Amirauté à travers diverses formalités: notamment l'article 10 impose la tenue d'un registre ou journal mentionnant les remarques sur le voyage ou l'article 16 impose un rôle d'équipage.

On peut estimer que cette législation s'explique par le souci de la monarchie de développer le commerce au long cours avec les colonies et donner des garanties aux armateurs sur le recrutement et le contrôle des capitaines. De plus dans les décennies après Colbert, l'essentiel de la politique a été orienté vers la mer, la prospérité de la France passait par le développement du commerce et de la colonisation.

Ce n'est qu'en 1817 que le grade de "Capitaine au Long Cours" apparaîtra officiellement désignant les officiers aptes à la navigation lointaine.

Enfin en 1967 seront créés les brevets de "Capitaine de Première et de Seconde Classe de la Navigation Maritime" clôturant la formation dispensée dans les Écoles Nationales de la Marine Marchande.

## **A SUIVRE**



## Attributions et responsabilités:

Le capitaine personnage complexe, représentant les intérêts privés du propriétaire-armateur et personnage chargé de diriger une expédition a toujours été investis d'énormes pouvoirs et responsabilités nautiques ou commerciales.

Comme on l'a vu précédemment il n'a pas eu de tout temps des attributions techniques notamment jusqu'en 1584 mais ce qui est remarquable est que la plupart des attributions qu'il possédait lors de l'ordonnance de 1681 se retrouvent aujourd'hui même si certains bouleversements se sont produits.

Tout d'abord et parmi les 36 articles consacrés au Capitaine, Maître ou Patron, l'article 5 de l'ordonnance de 1681 dispose qu'il "appartiendra au maître de faire l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les Pilote, Contre-Maître, Matelots et compagnons ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure." Ces attributions figuraient à l'article 2 chapitre 15 du Guidon, aux chapitres 55 et 195 du Consulat et dans le droit hanséatique.

Concernant l'équipage on estimait que le capitaine était le mieux placé pour juger de la capacité, de l'ardeur pour le service, du caractère, de l'humeur et de l'expérience des hommes composant son équipage. Il avait en la matière une grande marge de manœuvre sauf concertation obligatoire en cas de présence à bord du propriétaire ou de l'armateur (art.16 Hanse Teutonique).

De plus le capitaine devra s'assurer avant de faire voile que le navire est bien équipé, chargé et avitaillé sous peine d'imprudences inexcusables (art.8) et il répond des marchandises qu'on lui confie sauf accidents qui sont ni de son fait ni de sa faute ni de celle de ses gens (art.9) : donc il est tenu de toute faute même très légère et seul le cas fortuit peut l'exonérer.

Selon l'article 13 il sera tenu d'être en personne dans son bâtiment à la sortie des ports, havres ou rivières, de mener en rade, donner un bon mouillage et mettre en sûreté son navire, cette disposition étant plus ferme depuis une ordonnance du 24 août 1712 puisque il aura obligation de coucher à bord des bâtiments en rade suite à l'enlèvement de plusieurs navires mouillés en rade de la Rochelle sous peine de prison.

L'article 15 exigeait que le maître avant de faire voile prenne l'avis des pilotes, contremaîtres et autres principaux de l'équipage. Ce devoir d'information existait déjà dans les règles de Wisby (art.14) et à la question "que vous semble ce temps ?" les assistants du capitaine répondaient soit "le temps n'est pas bon car il est nouvellement venu et le devons laisser asseoir" soit "le temps est bel et bon". L'article 25 prévoyait une réunion quotidienne du maître et des pilotes, contremaîtres et experts sur les routes à suivre.

Au titre des obligations imposées au capitaine s'ajoutait celle d'achever le voyage pour lequel il avait été désigné, faire voile maximum deux jours après chargement, la seule dispense survenant en cas d'interdiction du commerce avec le pays pour lequel le navire était destiné, toute entrée dans un havre étranger ami ou ennemi étant prohibée de manière absolue sauf nécessité qui devait être prouvée par des témoignages.

Un des principaux devoirs du capitaine était le voyage en droiture et était considéré comme prévarique tout maître faisant fausse route, la peine infligée étant exemplaire.

Un autre devoir important résidait dans l'interdiction d'abandonner le navire pendant le voyage et l'obligation de veiller à la conservation de la nef et des marchandises. Il est à noter qu'au XV<sup>e</sup> siècle est apparu le subrécargue représentant les marchands et qui aux côtés du maître de la nef suivait et veillait aux soins appropriés à la marchandise. Cette fonction perdure aujourd'hui même si elle est devenue un peu marginale.

Le courage ne devait s'ébranler à la vue du péril sous peine de lâcheté et le maître devait faire tous les efforts pour écarter le danger et si besoin était devait presser, enjoindre voire menacer les hommes.

Toute violation de ces importantes prérogatives était sévèrement punie de peines afflictives, corporelles, de dégradation, d'infamie et de galères. Les peines exemplaires

outre le risque de mort pouvait aller jusqu'à l'interdiction de commandement et d'exercer aucune fonction à bord. Le crime le plus grave était sans nul doute le fait de livrer son navire aux ennemis ou de faire échouer ou périr son navire malicieusement (art.36) ce qu'on nomme la baraterie. De même les fausses étaient très sévèrement réprimées. Le capitaine avait déjà à cette époque la qualité d'homme public.

Une autre faute très grave résidait dans le fait de prendre de l'argent sur le corps, l'avitaillement ou l'équipement du navire, sans nécessité, ou vendre des marchandises ou pour schématiser engager de folles dépenses. On considère que le capitaine commet une infidélité, un abus de confiance, une prévarication criminelle inexcusable pouvant conduire au bannissement.

Parmi les attributions dont dispose le maître du navire figure en bonne place le pouvoir disciplinaire. Cette autorité a toujours existé à bord des navires avec de surcroît les moyens de se faire respecter.

Dès le XI<sup>e</sup> siècle le droit maritime des rhodiens affirmait que le matelot devait savoir qu'il était à bord un véritable esclave. Le code de Malacca de 1276 ajoutait que "ce que le souverain qui porte le titre de Commandeur des croyants est sur terre, le capitaine l'est en mer".

Les rôles d'Oléron au XII<sup>e</sup> siècle disposaient que le maître doit entretenir la paix parmi les marinières et concilier leurs différends. Cependant il faut souligner comme le fait le Consulat de la mer que si le matelot doit obéissance au patron, s'il doit accepter ses remontrances, il n'est pas tenu de souffrir ses violences.

Les articles 22 et 23 de l'ordonnance de 1681 fixent également le principe d'obéissance perpétuelle avec la possibilité pour le capitaine après concertation avec le pilote et le contre-maître de punir d'une peine de cale, de mise à la boucle, aux fers ou au pain et à l'eau.

Il pouvait aussi mettre le délinquant dans une posture humiliante de façon à l'exposer à la risée de ses camarades ou encore infliger quelques coups de garcette ou bout de corde.

Mais en matière de crime le capitaine n'a aucun pouvoir de juridiction sur les gens du navire : il ne peut qu'arrêter les coupables, saisir les instruments du crime et remettre le tout à l'officier d'amirauté. Valin déplorait certaines dérives brutales même si le capitaine encourait une peine allant jusqu'à l'interdiction de commander.

Comme le notait Casaregis au XVIII<sup>e</sup> siècle le maître a l'équivalent d'un pouvoir familial qui va jusqu'au droit de correction légère à la manière d'un père vis à vis de ses enfants.

La discipline allait jusqu'à faire supporter sur tous indistinctement la "friponnerie" de certains matelots. L'ordre exigeait qu'en cas de vol ou larcin dont le coupable n'est pas démasqué de punir tout le monde afin en quelque sorte de les responsabiliser. (art.35)

Enfin on peut citer l'interdiction de revendre les victuailles du vaisseau car celles-ci sont embarquées proportionnellement au nombre de gens et à la longueur du voyage avec une dispense en cas de nécessité notamment si un autre navire vient à en manquer. Ce devoir de charité ainsi que le souligne Valin ne doit pas conduire à devenir victime de la fourberie des ennemis.

Pour conclure et de manière anecdotique on peut évoquer l'article 34 qui fait interdiction de dissiper les restes de munitions lors de fêtes qui avaient lieu dans les rades. Cette tradition a été interdite par une ordonnance du fait du coût et du danger que cela représentait.

## **TARRADE Thomas- D.E.A. des Sciences Juridiques de la Mer**

### **BIBLIOGRAPHIE:**

- VALIN René Josué : "Nouveau Commentaire sur l' Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 ", 2 volumes Tome 1 et Tome 2, La Rochelle 1766, 804 pages et 852 pages. Du capitaine, maître ou patron Tome 1, Livre 2, Titre 1.
- PARDESSUS J.M.: "Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle", Tome 4,

MDCCCXXXVII.

- LECOMTE Jules: "Dictionnaire pittoresque de marine", éditions de l'Estran 1835.
- Vice Amiral WILLAUMEZ: "Dictionnaire de marine", réédition par le Chasse -Marée/Armen 1998.
- Réceptions de capitaines de navires de 1761 à 1766, Archives Départementales de la Charente Maritime série B 5976.
- LUC M.A.: "Les naufrages dans l' Amiraute de La Rochelle au XVIIIè siècle", mémoire d' histoire, Poitiers 1996.
- MERRIEN J. "Vie quotidienne des marins au moyen âge"

---

## Entre mer et canal (I)

### LA NAVIGATION SUR LA SENNE, De 8000 AV J.-C. A L'EPOQUE ROMAINE.

Les vestiges d'une présence humaine dans la vallée de la Senne pendant la préhistoire (silex taillé) sont conservés dans de nombreux musées. Au départ, l'homme préhistorique affrontait les rivières pour les traverser ou découvrir une implantation meilleure pour son clan, assis sur un tronc d'arbre. Puis il a lié des troncs ensemble, et il avait fabriqué le premier radeau ... il pouvait naviguer !



4000 ans av. J.-C. il avait acquis une telle dextérité avec ses haches en silex qu'il se construisait d'immenses pirogues pour la pêche et la navigation dans son bassin fluvial.

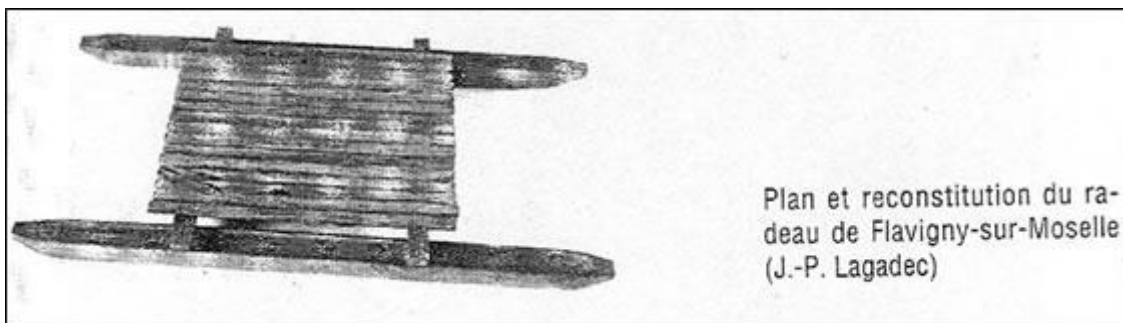
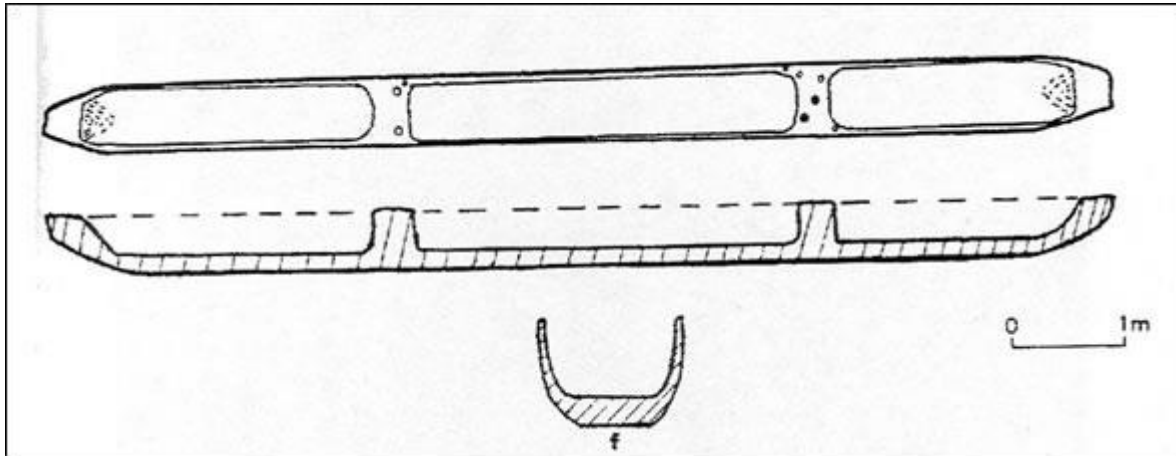
Les Celtes vinrent se fixer dans tout l'espace situé entre le Rhin et la mer du Nord. Ils n'ont laissé ni littérature, ni architecture colossale mais leurs conquérants romains décrivent

leur niveau culturel et technique à ce point évolué qu'il restera inchangé pendant longtemps. Avec leurs outils en bronze, puis en fer, les Celtes pouvaient couper des troncs, les évider et profiler les extrémités : c'est la pirogue monoxyle, toujours construite de la même manière, 40 siècles plus tard.

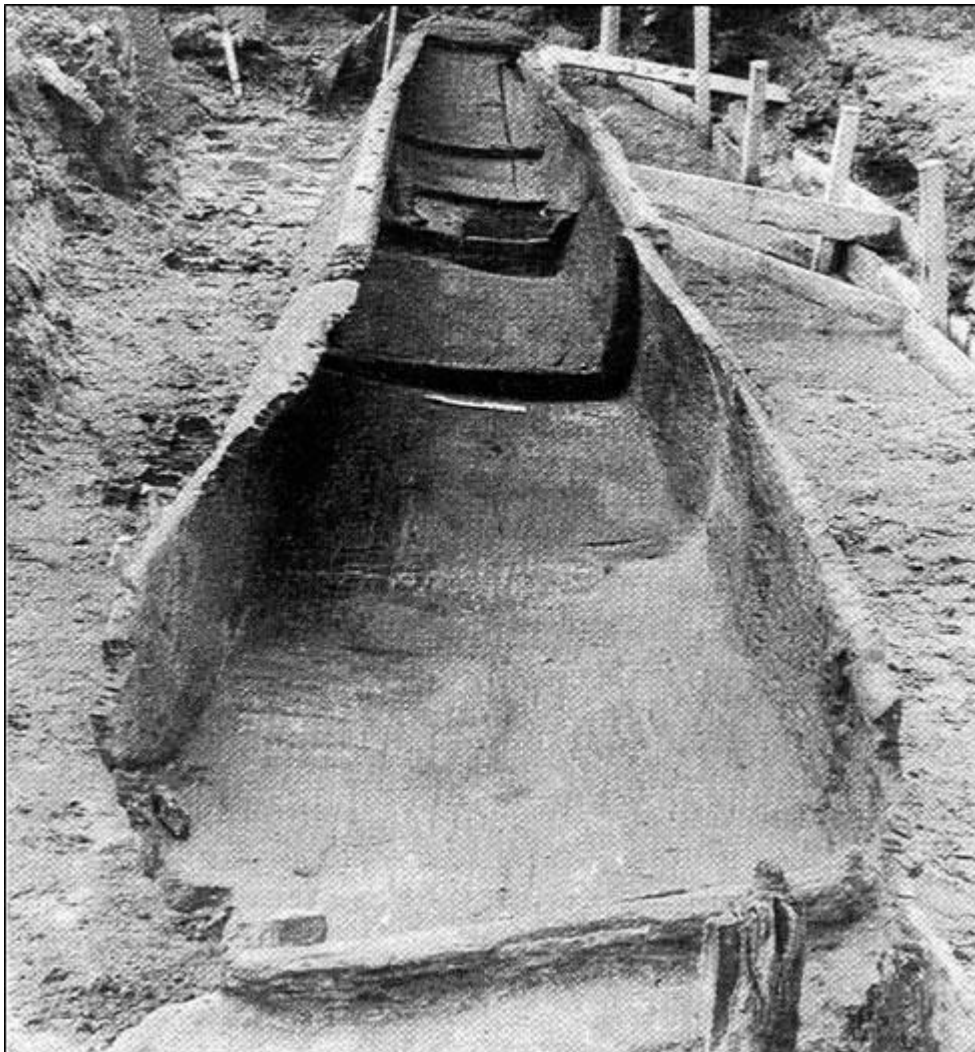
La propulsion des pirogues sur une rivière peu profonde s'effectuait, par la gaffe et la perche en avalant, et par halage et aviron en remontant.

César fit construire des centaines de pirogues qu'il appelait « lintre », pour passer les rivières et même la Manche. Accouplées elles formaient des radeaux stables. Amarrées les unes aux autres, elles créaient un pont de bateaux pour le passage d'une légion avec chars de guerre et chariots d'intendance.

La naissance et l'existence d'une agglomération concorde immanquablement avec le seuil de navigabilité d'un confluent. L'apport successif de plusieurs rivières rendait la Senne navigable à partir de l'entrée de Bruxelles - le « Bruoc sala » celtique.



## LES PIROGUES ET CHALANDS GALLO-ROMAINS DE POMMEROEUL



Maîtriser la barrière d'un cours d'eau est une pulsion élémentaire de l'homme depuis qu'il existe. Traverser le fleuve, pêcher sur le lac, descendre la rivière pour trouver d'autres territoires et même atteindre une île de l'autre côté d'un bras de mer ... c'est naviguer.

Trouver un arbre de 1 m de diamètre avec un tronc droit de 10 m n'était pas un problème dans les forêts de l'époque. Le couper et l'évider était

une question de temps en rapport avec l'outil qui prolongait la main de l'homme : silex taillé, herminette en fer ... Il y a 7 à 8 siècles que l'homme construit des pirogues monoxyles (1 arbre) sur toute la surface de la terre. Les dernières pirogues monoxyles du 19e siècle ont encore été photographiées en France sur l'Adour et au lac de Paladru (Isère ) : elles se construisent encore aujourd'hui en Afrique et en Amazonie. Couper un pirogue de 20 m en deux dans sa longueur, y ajouter des planches de 6 cm d'épaisseur sur 2 m de



large, assembler par des varangues alternées, profiler les extrémités, clouer, calfater, insérer une cabine, une emplanture de mât, assembler des rames, des gaffes, des pierres d'ancre, produire du cordage ... sans plans, ni dessins, ni calculs : le batelier celte et gallo-romain était le dépositaire d'une tradition orale de haute technicité pour son époque.

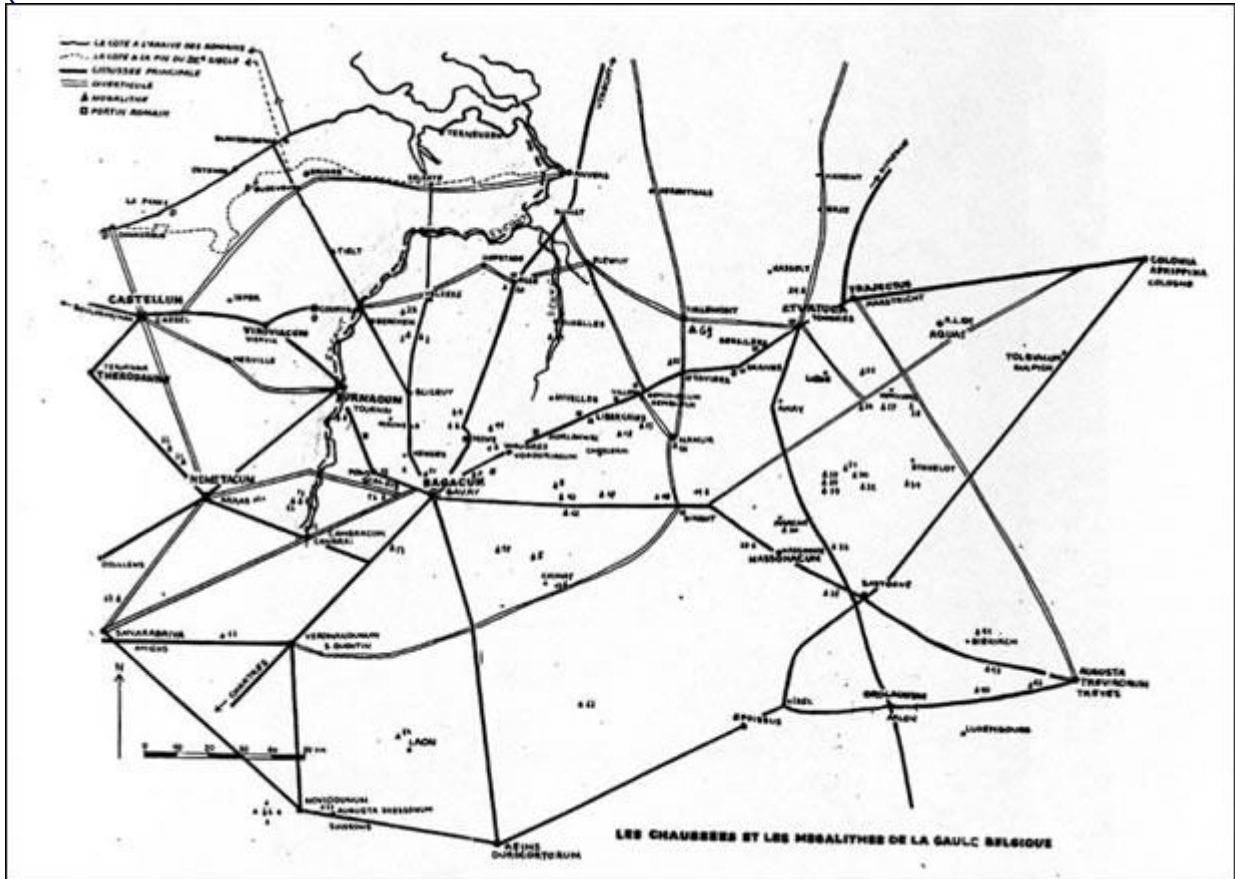
1700 ans plus tard, récupérer de telles coques, traiter chaque pièce dans des bains chimiques, reconstruire le puzzle dans tous ses détails, montrer au public l'échelle réelle est une haute technicité de notre époque, de plus, c'est chez nous à Ath.

Des chalands celtiques ont été étudiés en France, à Besançon, en Suisse à Bevaix et Yverdon, en Hollande à Zwammerdam, en Allemagne, au Danemark, en Grande-Bretagne.

## **LA NAVIGATION GALLO-ROMAINE DE 0 - 400 APR J -C.**

La vallée de la Senne s'inscrit entre trois chaussées romaines d'importances différentes. A l'ouest, la voie militaire primordiale vers le Rhin, frontière nord de l'empire. Bavay - Pommeroeul (port sur la Haine) - Asse (vicus romains) - Rumst (passage du Rupel et garnison romaine) - Utrecht : près de Zwammerdam). A l'est, sur la « Bavay-Tongres-Colognes » de première importance, à Gembloux, part un diverticule de liaison lui aboutit à Elewijt

(vicus



romain) puis Rumst (st = statio).

Enfin entre Elewijt et Asse, un diverticule stratégique relie les deux « vicus » en traversant la Senne, sans doute à Zemst, ce que semble attester des vestiges romains trouvés près de Vilvorde.

Comme la Haine à Pommeroeul, la Senne a un court lent, sinueux avec des crues hivernales.

Comme à Pommeroeul, des quais attestent d'une navigation commerciale. Galesloot croit pouvoir affirmer la présence d'un village lacustre (palafitte) sur les bords de la Senne.

Une quinzaine de sites gallo-romains importants ont été inventoriés sur les collines autour de « Bnioc-Sala », avec des traces de production artisanale dépassant les besoins des « villae ».

Les échanges étaient importants avec les garnisons, leur charroi, le chantier naval de Rumst, les constructions tant militaires que civiles.



Les produits lourds et volumineux se faisaient par la navigation fluviale moins chère, plus sûre et avec moins de casse.

Des chalands à fond plat à faible tirant d'eau (22 cm) près de 3 m de large et 20 m de long, étaient construits avec un bordé tout autour permettant la navigation à la perche et à la gaffe. Elles pouvaient charger 18 à 25 tonnes en conservant un franc bord de 20 cm : 10 t devait être courant.

Un coup d'arrêt se marque vers 400 par les invasions franques (400 apr. J.-C.)

## LES MONNAIES ET LA NAVIGATION SUR LA SENNE.



Dès le 7<sup>e</sup> s. av. J.-C., les colons grecs imaginèrent l'échange de marchandise contre un petit lingot de poids précis, marqué de l'empreinte d'une autorité qui le garantit... la monnaie est inventée et le commerce maritime peut prospérer.

A Asse, se retrouve parmi les monnaies découvertes, une monnaie nervienne.

Les monnaies retrouvées dans les sites de la vallée de la Senne autour de Bruxelles, sont réparties de 40 av J.-C. à 333 apr. J.-C. La quantité de pièces retrouvées, après les pillages successifs, prouve la continuité d'une présence commerciale qui s'explique par la navigation fluviale sur la Senne, navigable à partir de Bruxelles, de même

d'ailleurs que les sceaux trouvés sur des tuiles à Rumst et amenées par la rivière (Rombaut).

Pour l'histoire de la navigation, il est intéressant de signaler le motif frappé en 35 av. J.-C. sur un denier de Pompéi : une galère avec voile et rameur.

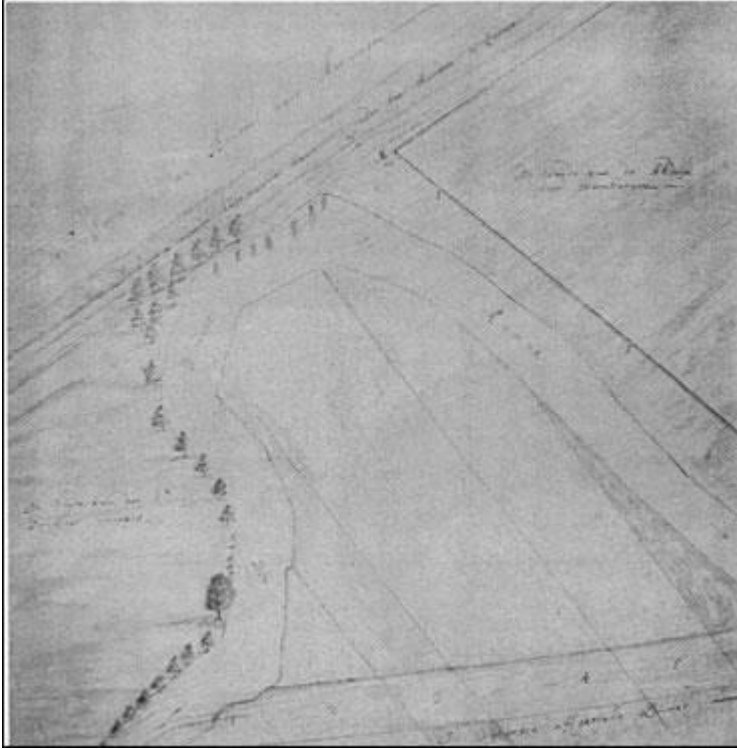
Plus fruste, mais tout aussi intéressant : une bague Germaine du 3<sup>e</sup> s. apr. J.-C. frappée d'un navire et trouvée à Dalheim (Luxembourg). Notons une monnaie Wisigoth du 6<sup>e</sup> s. à Asse et une monnaie frappée apparemment à Anvers (Anderpus) du 7<sup>e</sup> s. et trouvée à Bath sur l'Escaut (Rombaut).

A l'époque mérovingienne des orfèvres-monétaires ont frappé des tiers de sous d'or entre autres à Anvers et Cambrai.

Sous les Carolingiens, les deniers d'argent ont été frappés au 8<sup>e</sup> s. à Cambrai, Tournai, et au 9<sup>e</sup> s. à Bruges et Gand.

Quand le 1<sup>er</sup> château s'établit sur l'île St-Géry, la multiplicité des fournitures, les péages et les impôts prélevés sur les marchés, devaient faire sentir le besoin d'espèces monétaires bruxelloises. On les retrouve jusqu'en Suède - ce sont les deniers d'argent frappés par Henri I et reprenant le symbole du pont sur la Senne. Ce pont, à plusieurs arches, avait une structure partiellement en poutres de bois avec plancher amovible de façon à permettre le déversement des chariots de céréales dans les chalands fluviaux.

## La navigation sur la Senne de 400 à 1996



Le baptême de Clovis en 496 amena un début de stabilité économique, d'expansion catholique et une remise en route de la navigation. Vers 600, Brunehaut d'Austrasie remet en état des chaussées romaines. En 695, l'évêque de Cambrai Vendicien visite officiellement Brosella. Vers 800, Charlemagne fait mention dans un acte d'un « Pons Senne in Brosela » du haut duquel les grains étaient versés dans les bateaux.

Cette période faste de 500 à 837 va s'arrêter brutalement avec les incursions des Viking qui remonteront la vallée de la Senne jusque Melsbroek en 879. Ils seront finalement battus en 891 à Louvain.

Dès ce moment, la prospérité de Bruxelles explose par ses marchands et ses corporations. Première monnaie en 965 et création d'une multitude de quais et de bassins tout au long de la Senne à l'intérieur d'une première enceinte fortifiée. En 977, Charles de France construit son château fort à Bruxelles et c'est le décollage irrésistible d'une cité dont les échanges commerciaux avec le reste de l'Europe ne s'arrêteront plus malgré la jalousie et les avanies de Vilvorde et Malines.

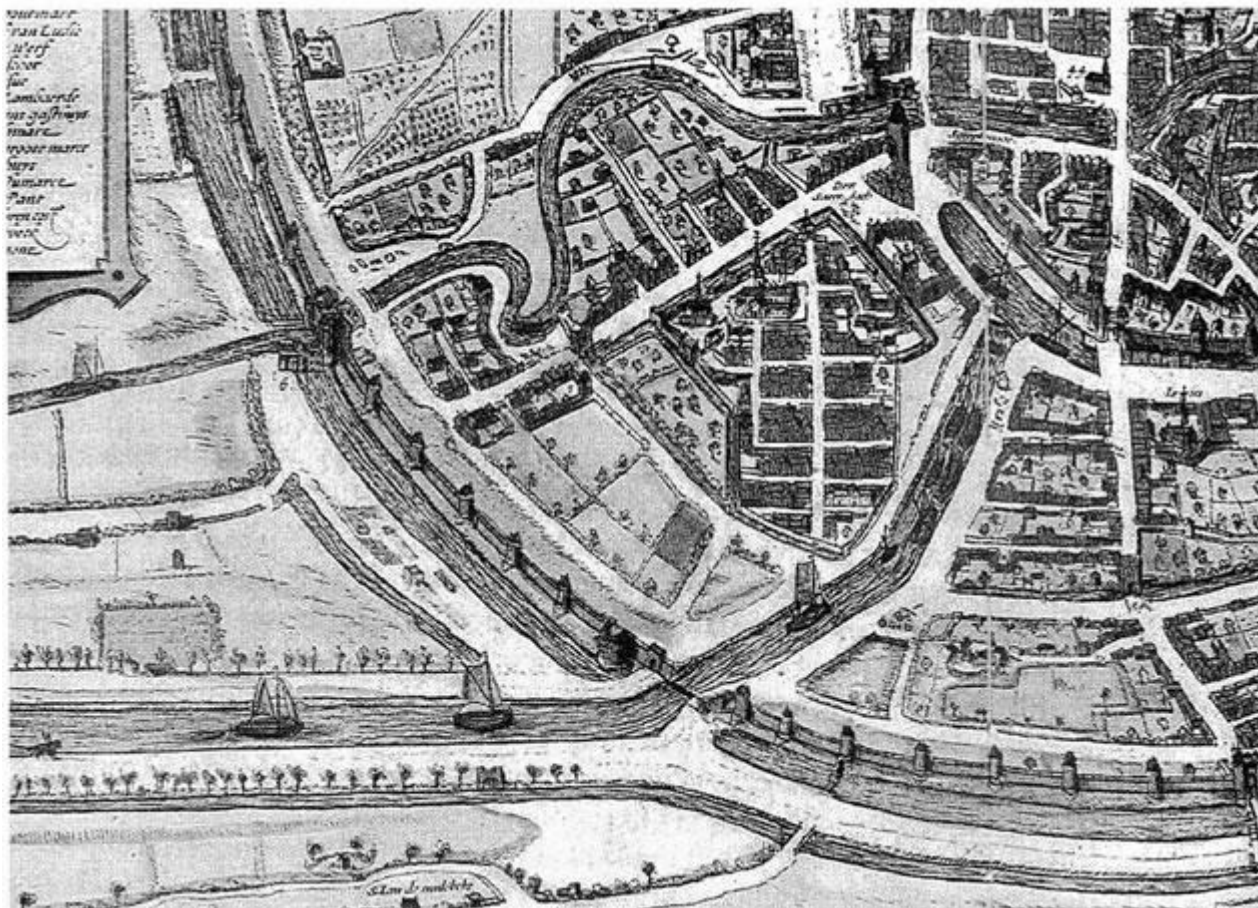
La e<sup>e</sup> enceinte, aux limites actuelles de l'hexagone augmente la capacité portuaire de la Senne mais les besoins en eau de la ville et de ses artisans, et la déforestation des rives diminuent le débit et augmentent l'ensablement.

Philippe le Bon octroie en 1436 la rectification des coudes de la Senne et son approfondissement : il fallait parfois un mois à un vaisseau pour parcourir les 28 km à vol d'oiseau du Sennegeat aux murailles de Bruxelles et en avançant de marée en marée.

Après plusieurs édits battus en brèche par Malines, ce fut Marie de Hongrie qui en 1550, décida de la construction du canal de « Willebroek », qui sera exécutée par le Chevalier Jean de Locquenghien. A Bruxelles, après 1561, la Senne perdra de son importance sauf pour les barques.

Mais la Senne restera navigable jusqu'à Weerde (grâce à la marée) pour des trafics locaux.





## SAINTS SUR SENNE : CULTES ET NAVIGATION

Aux dieux celtiques et gallo-romains, protecteurs des sources et des rivières, succède une litanie de saints dont les récits hagiographiques plus que légendaires sont intimement liés à l'histoire de la Senne, de ses utilisateurs et de ses riverains.



A St Géry revient le mérite d'avoir chassé un horrible monstre qui hantait la rivière et ses berges, dévorant au passage bergères et bateliers.

Puisque la rivière était devenue sûre, St Guidon se laisse tenter, mais peu de temps, par le métier de batelier avant de regagner la terre ferme. Sur celle-ci à quelques pas du « portus » est érigée l'église St-Nicolas, patron toujours honoré des bateliers et des marchands qui venaient prier ou remercier le saint pour une heureuse navigation et de bonnes affaires ...

Les honorables membres se retrouvaient notamment pour de joyeuses agapes à la maison de la puissante Corporation des bateliers, à la Grand'Place de Bruxelles, fondée en 1379.

Le pignon de l'actuelle construction datée de 1637 est l'oeuvre de l'architecte A. Pastorana et évoque curieusement une poupe de vaisseau du 17<sup>ème</sup> siècle. Si la confrérie des bateliers disparaît avec la révolution, St Nicolas, également patron des merciers veille, du haut de la maison voisine, sur les bateliers, leurs familles et leur bateau. Pour preuve le bateau qui vient s'amarrer au quai -

parvis de l'église St-Nicolas - dans la représentation de la crèche qui décore ce lieu de culte pour les fêtes de Noël 1995.

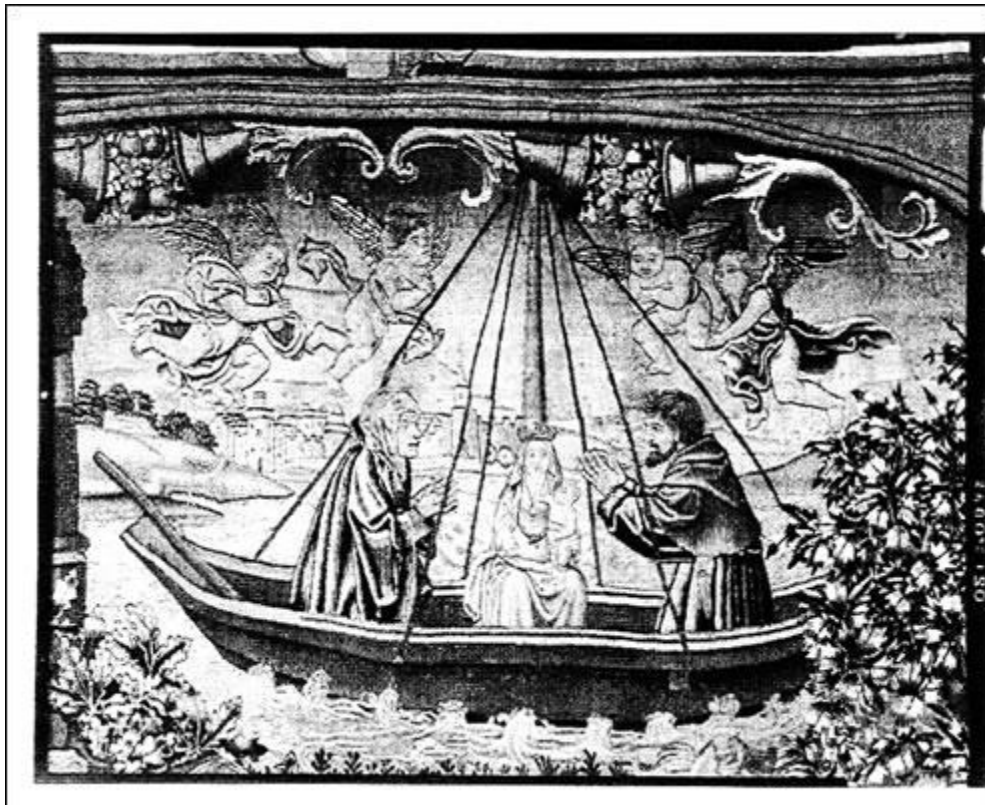
Le cours de la Senne fut l'objet d'une « navigation pieuse » lorsque Baet Soetkens, en 1348, transporta sur une barque, depuis une église d'Anvers une effigie de la Vierge qui a contribué à donner à l'église du Sablon, un succès inattendu. La représentation imagée de cette histoire miraculeuse figure depuis sur les « armes » des arbalétriers.

Le souvenir de cette « navigation sacrée » est illustrée par de nombreuses représentations soit en stuc, dentelle, orfèvrerie, tapisserie, sculpture pour illustrer la légende.

Un remarquable ensemble sculpté, grandeur nature et daté du 17e siècle orne discrètement le transept droit de l'église du Sablon.

La Vierge Noire ou N.D. des Bateliers qui a donné son nom à une rue du quartier St-Géry faisait, elle aussi, l'objet d'un véritable culte de la part des bateliers. Malheur aux bateliers hollandais qui tentèrent de s'en emparer.

Une invocation, paraphrasant celle qui décore la façade de la Maison du Roy et libellée comme suit « A feste et naufragia » ornait une façade du quai.



A SUIVRE

---

## Entre mer et canal (2)

### LE TRANSPORT DE LA PIERRE PAR EAU:

Le transport en import-export de matières pondéreuses et particulièrement la pierre, a toujours fait l'objet d'un trafic important de la Senne comme le Canal. La construction des monuments de Bruxelles, de ses palais, de ses églises et des remparts nécessita, après l'épuisement des carrières in situ, l'importation de pierres provenant des carrières de Jette, Laeken, Vilvorde etc.

Le grès hédien jettois était particulièrement apprécié et exporté vers Bruxelles et même jusqu'à Malines où il servit à la construction de N.D. de la Dyle. De Malines provenait par « convoi spécial » sur l'eau des pierres sculptées bien plus précieuses telles que l'albâtre.

Un volet du « Retable des quatre couronnés » illustre le transport par voie d'eau des pierres de construction.

Au Moyen Âge alors qu'il existait à Bruxelles plusieurs fours à chaux, on les alimentait de préférence avec des pierres d'Evere et de Dieghem, qui étaient regardées comme de beaucoup supérieures aux autres pour cet usage, aussi se vendaient-elles 20 escalins de plus, la charge (17 juin 1384). On procédait également à l'extraction de grès noduleux et les pierres d'Evere qui ont servi à l'édification de maints monuments brabançons. Le grès noduleux servait surtout à asseoir les fondations des bâtisses, à élever des clôtures de jardins. Ces pierres ont alimenté, jusqu'au milieu du 19e siècle, un commerce considérable qui se faisait autrefois par la Senne, ensuite par le Canal de Willebroek ; Elles ont fait l'objet d'importantes exportations vers les Pays-Bas pour la construction de digues.

La rue à gauche du Théâtre Flamand s'appelle encore Quai aux Pierres de taille.



## Le Hoogaars



Le Hoogaars, avec sa corne recourbée, a une silhouette typée, connue depuis le 16e siècle. D'abord employé comme bateau de commerce, il est devenu bateau de pêche par excellence, sur l'Escaut et des flottes entières de Hoogaars étaient basées dans les ports de pêche de l'Escaut aujourd'hui ensablés ou enfermés derrière des digues de protection de terres basses.

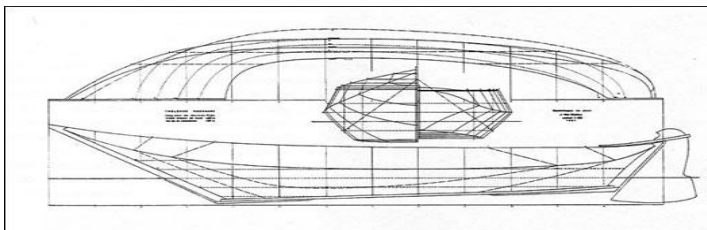
Avec son faible tirant d'eau et ses dérives étroites, le Hoogaars remontait la Senne jusqu'à Bruxelles pour y apporter moules et poissons. Très manoeuvrables, particulièrement adapté aux rivières, canaux, ponts et écluses.

Les Hoogaars de Tholen possédaient un grément d'artimon. En plus de la grande voile, une trinquette et un foc frappé sur un beaupré amovible.

Venant de Yerseke ou Tholen, en Zélande, le Hoogaars devait naviguer près de 100 miles nautiques (185 km) et sa route parcourait toute la rose des vents.

L'allure variait donc avec le vent, les courants et la marée. Même en empruntant le canal de Willebroek il fallait au minimum 24 heures de navigation ininterrompue pour livrer les moules à quai.

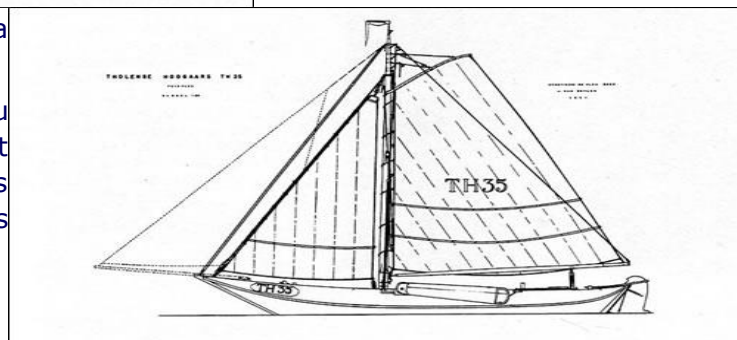
Avant 1550, cette même navigation, en remontant la Senne, pouvait durer beaucoup plus longtemps à cause d'une part des fluctuations naturelles : crue des eaux ou assèchement en été et même gel en hiver et d'autre part l'obligation de se soumettre à l'octroi de Malines avec un aller-retour sur la Dyle.



L'arrivage régulier des nombreux Hoogaars de Zélande garantissait aux Bruxellois des produits frais grâce aux systèmes d'arrosage manuel d'eau de mer pendant le trajet pour les moules et les huîtres.

Le poisson de mer lui était tiré à la traîne dans de grands viviers.

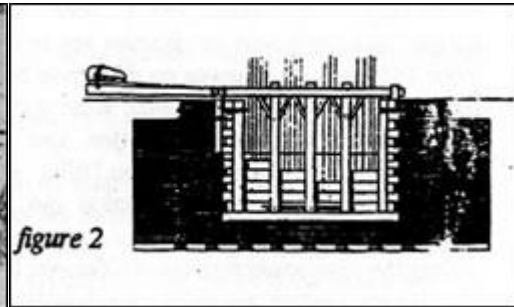
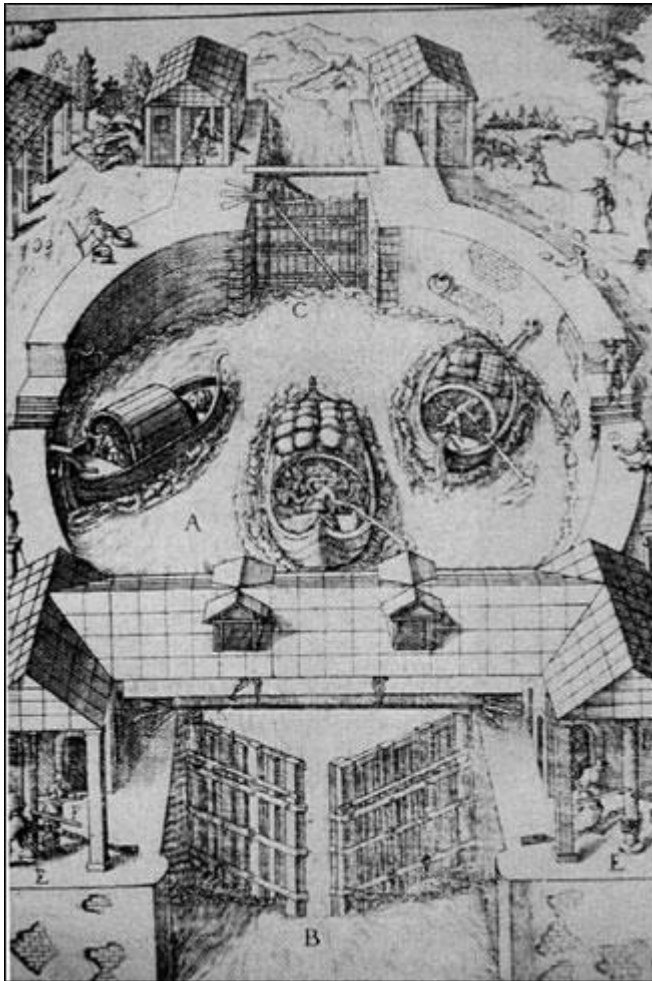
Les Hoogaars accostaient le long du Quai au Foin du bassin de l'Entrepôt où non seulement les grossistes venaient se ravitailler mais aussi les marchands ambulants.



## LES ECLUSES

A la fin du Moyen Âge, d'importants développements apparaissent en Europe où des mécanismes sont instaurés dans les cours d'eau présentant des différences de niveau. Il s'agissait d'une sorte de barrage muni de pièces de bois verticales et horizontales.

Lorsqu'un bateau voulait traverser la dénivellation, les pièces horizontales étaient levées, laissant s'échapper l'eau ; ce qui provoquait d'une part, un abaissement du niveau amont et, d'autre part, une montée du niveau aval. Puis, la porte s'ouvrait laissant le bateau poursuivre sa route : c'était la technique du « bond d'eau ».



Ces mécanismes existaient en Flandre, en Allemagne, en France et en Italie, et ce, bien avant le 19<sup>e</sup> siècle. Plus tard, 1394 - 1396, fut construite, à Damne, une écluse en maçonnerie dotée de deux portes levantes manœuvrées selon les besoins de la navigation (à chaque fois qu'un bateau se présentait). Elle constituait donc l'une des premières écluses au sens moderne de la navigation.

Vers 1500, Léonard de Vinci va encore apporter une amélioration essentielle. Son dessin montre la porte busquée avec ventelle à axe médian pour permettre une ouverture facile grâce à l'équilibre de pression dans le courant.

Les ingénieurs du canal furent les premiers en Europe à réaliser des

écluses à sas avec portes busquées.

L'Atlas du canal de Jean de Rofroissant en 1650 reprend avec la précision d'un géomètre, le dessin des quatre écluses de forme octogonale de 60 m de long et 20 m de large, permettant de rattraper une chute totale de 14 m. les écluses primitives de Trois Fontaines, Humbeek, Tisselt et Groot-Willebroek opéraient leur remplissage et leur vidange par des aqueducs placés dans les têtes des écluses.

## LE HALAGE

Un édit de Philippe II, datant du 19/12/1558 et conservé aux Archives Générales du Royaume approuve un accord de tarif entre les bateliers de Bruxelles et les haleurs de bateaux de Vilvorde « de tregaleers van Vilvoirden ».

L'iconographie ancienne et la photographie offrent de nombreuses illustrations de halage. Cette technique évolue avec le temps. A la technique de halage par traction humaine succède la traction animale - généralement par un ou plusieurs chevaux - dans nos régions, elle-même supplantée par la traction mécanique avec moteur à vapeur, électrique ou diesel.

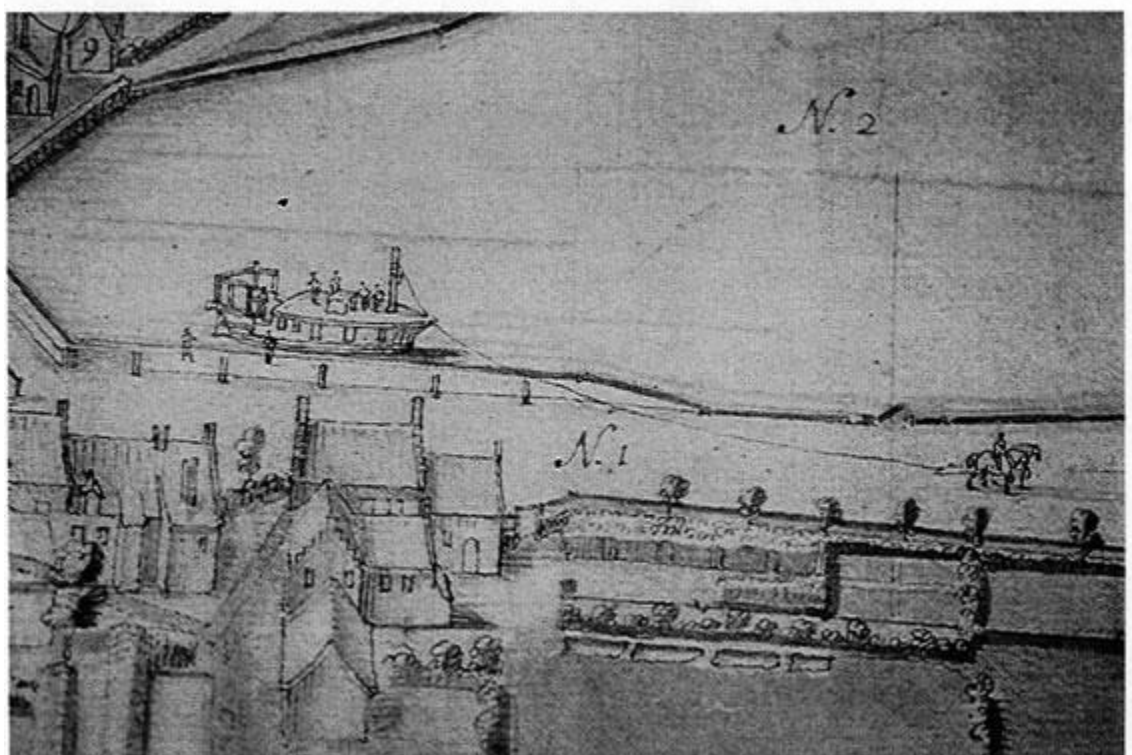
Quelques grands maîtres, tel Anto Carte, ont très bien traduit l'effort « surhumain » que devaient fournir, harnachés à la bricole, un ou plusieurs haleurs, les bateliers ou tout simplement leurs femmes et leurs enfants qui tiraient les lourds baquets. Lorsque, pour des raisons de gain de temps et aussi de commodité lorsque les charges étaient trop lourdes, les moyens le permettaient, on utilisait un ou plusieurs chevaux pour le halage. Une écurie minuscule se trouvait parfois sur le bateau d'où l'on extrayait le cheval pour la journée de travail.

Coches, barges commerciales et autres embarcations étaient tractées depuis la berge grâce à un câble attaché au sommet du mât ou de ce qui en faisait office. Une voile pouvait parfois suppléer au lourd effort de halage. Qui peut s'imaginer qu'il y a à peine cent ans l'homme peinait ainsi alors qu'aujourd'hui des convois poussés, comprenant jusqu'à six barges, supplantent la navigation traditionnelle.

Les chemins de halage en terre étaient à l'origine des « sentiers royaux », libres de passage. Une des plus anciennes ordonnances - 13/08/69 - intégrée au droit belge - loi du 24/05/1805 - consacrait légalement le droit de halage sur la rive gauche avec obligation pour les riverains de la rivière de laisser 7 m 80 au moins de largeur libre tout le long des berges pour trait des chevaux.

On trouvait bien entendu le long des « routes d'eau » estaminets, épiceries, relais, écuries principalement aux ponts, écluses, points de passage où les mariniers pouvaient s'approvisionner. Le cheval exige une eau potable et fraîche et le relais de halage devait donc être alimenté par une source. Les palefreniers préféraient la bière. Le halage fut défendu sur le canal à partir de 1868. Les bateaux autres que ceux à vapeur devaient être remorqués par des toueurs sur chaîne.

Sur les cartes anciennes on retrouve les dénominations de chemin de halage et bien que tombé en désuétude et remplacé bien souvent par de belles promenades cyclistes, la signalisation existe toujours.





### **TOUAGE SUR CHÂÎNE NOYÉE.**

La Belgique fut un des premiers pays à mettre en exploitation le touage sur chaîne immergée sur ses voies d'eau. De 1867 à 1899 les toueurs sur chaîne ont remorqué les chalands sur le Canal de Willebroeck. Le service de traction commençait à 5 heures du matin du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre et à 6 heures pendant les six autres mois de l'année. Cinq départs avaient lieu par jour dans les deux sens. Afin de ne pas endommager les berges, la vitesse de touage ne pouvait dépasser 85 mètres par minute.

Le passage, aux écluses d'un train de chalands s'opérait de la façon suivante : à une certaine distance de l'écluse le toueur larguait son train de bateaux qui larguaient leur remorque. C'est grâce à la vitesse acquise qu'ils se rangeaient à l'intérieur du sas. Après l'éclusage les chalands sortaient à la gaffe hors de l'écluse et s'amarrèrent à un autre toueur opérant sur la chaîne dans le bief suivant pour continuer le voyage. Afin de réduire les pertes de temps le nombre de chalands d'un train restait limité à dix.

Le contrat de la Compagnie de Touage expira le 1<sup>er</sup> mai 1899. A partir de cette date le touage sur chaîne fut remplacé par une flotte de remorqueurs à hélice exploitée par la Société Anonyme du Canal qui en a conservé le monopole exclusif.

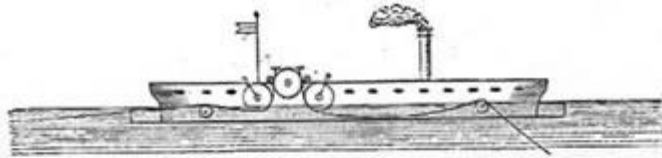
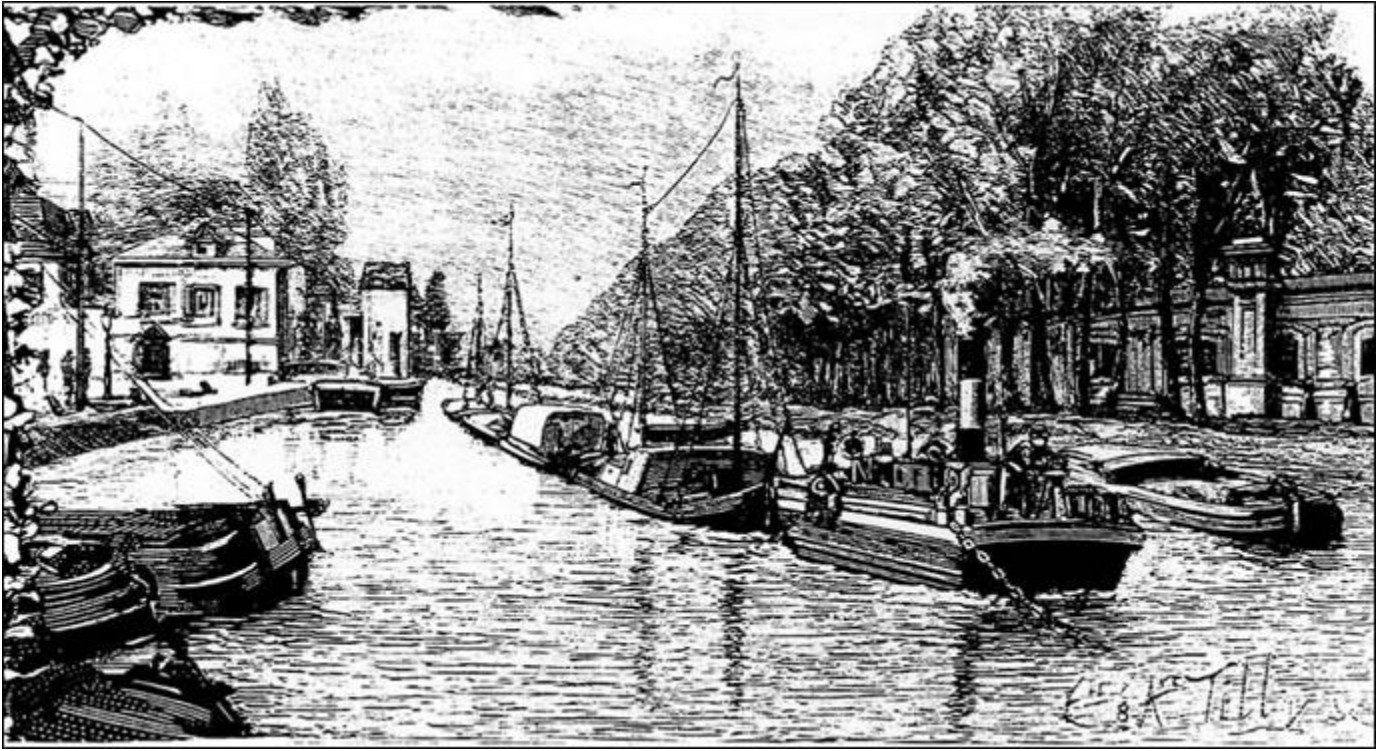


Fig. 7.

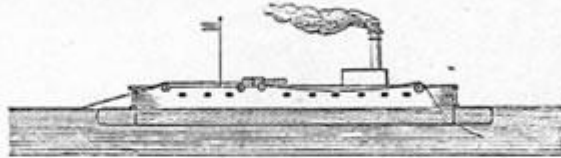


Fig. 8.

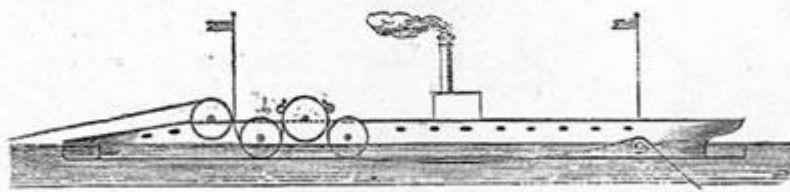


Fig. 9.

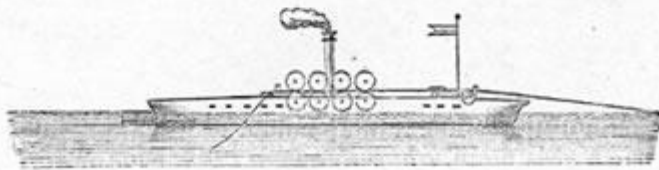


Fig. 10.

A SUIVRE



## Entre mer et canal (3)

### LES REMORQUEURS DU CANAL

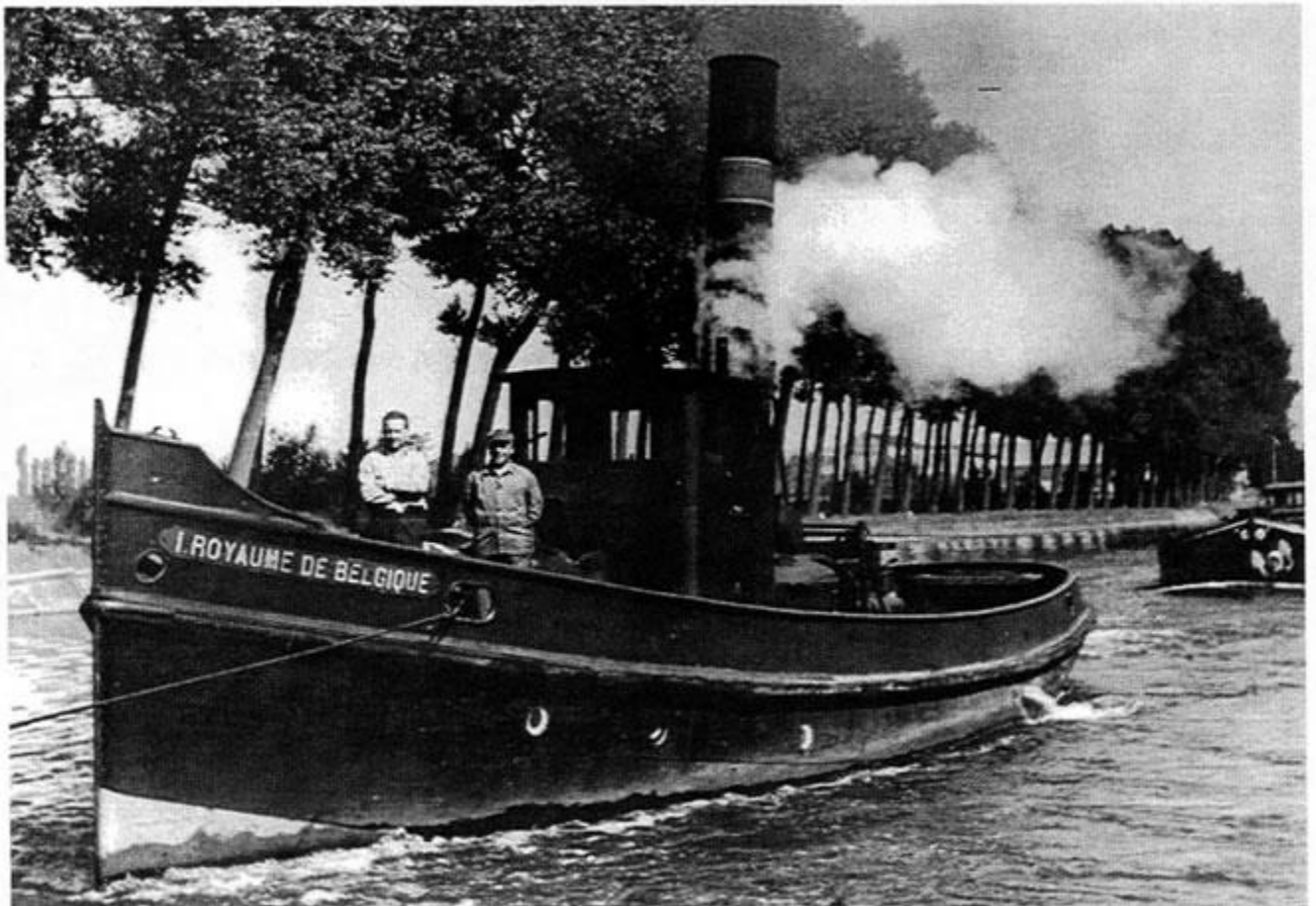
Le 25 avril 1899 (il y a donc presque cent ans), la Société du Canal adopte la traction par remorqueurs indépendants comme dans les ports. De 1899 à 1914, les 19 remorqueurs seront équipés d'une chaudière à vapeur développant 120 CV, alimentée au charbon et entraînant une hélice de propulsion.

Avec leur cheminée basculante pour passer les ponts avec des bateaux d'intérieur, sans interrompre le trafic, ces remorqueurs font partie de l'équipement essentiel à la mobilité du trafic maritime et batelier.

Une petite darse dans l'avant-port donnait accès à l'atelier d'entretien et de réparation du remorquage. Cet atelier de précision comprenait toute la logistique. Le commandant du port y avait son logement de fonction ... et de disponibilité 24h/24.

Il est intéressant de lire les noms attribués aux remorqueurs, ils énumèrent les communes associées à la gestion du canal.

Il faut attendre 1954 pour obtenir deux remorqueurs à moteur diesel, développant chacun 365 CV et destinés aux navires de mer avec une puissance suffisante pour les aider à l'écluse de Wintham. Les petites puissances étaient surtout destinées à la batellerie, or, la motorisation individuelle généralisée des bateaux d'intérieur rendait le service du remorquage superflu.



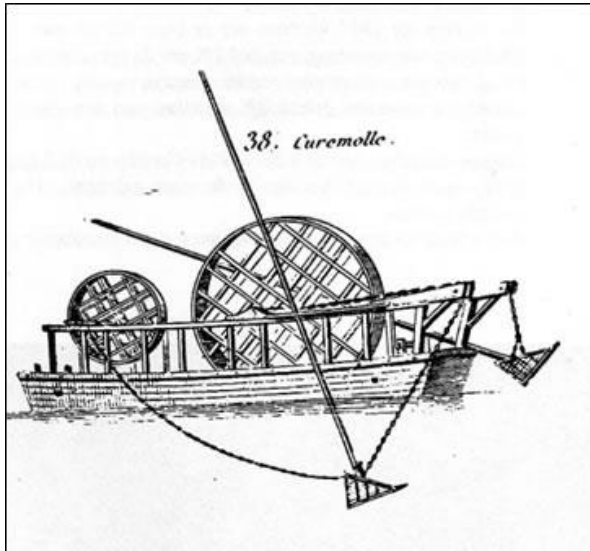
Parallèlement, la Société du Canal avait fait l'acquisition, en 1953, pour ses manoeuvres portuaires, de 2 remorqueurs à propulsion verticale Voith-Schneider, le tout dernier cri en matière de flexibilité et de rentabilité économique.

Le port de Bruxelles n'a actuellement plus aucun remorqueur en propre.

## DE QUELQUES EMBARCATIONS DE SERVICE POUR AIDER LA NAVIGATION.

Lors de la mise en exploitation du canal de Bruxelles au Rupel, la Senne perdit tout son prestige. Elle dut alimenter, d'une partie de ses eaux, le nouveau chemin artificiel si bien que son cours baissa.

En été, à l'époque des sécheresses, le débit d'eau se ralentissait à 1 m<sup>3</sup> par seconde. A cela s'ajoutait l'assèchement de nombre de ses sources qui l'anémiait presque totalement. Par contre lors des crues, la situation devenait catastrophique dans la vallée où l'on enregistrait jusqu'à 2 m 20 de crue dans les parties basses.

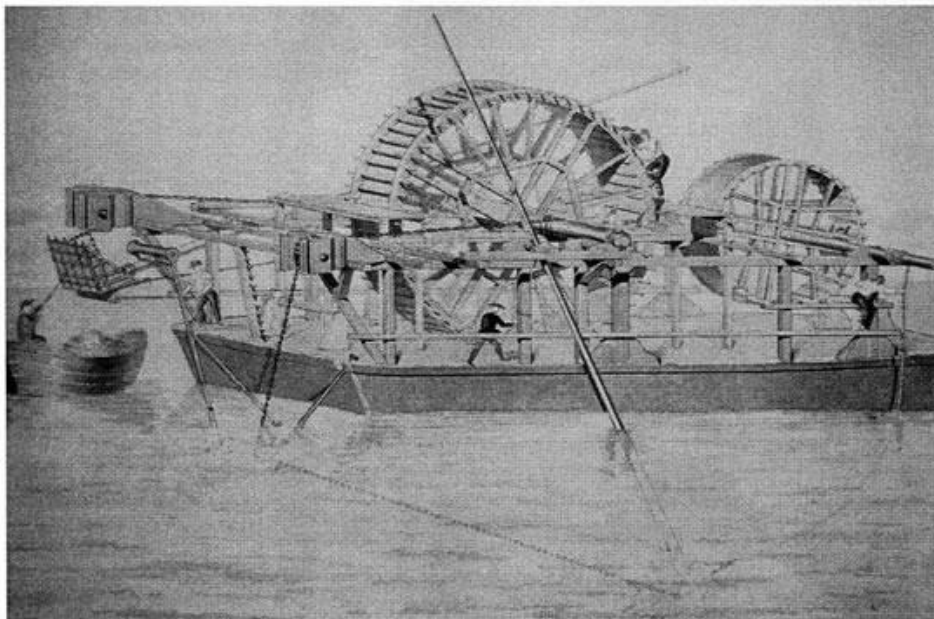


Les fortes pluies gonflaient les eaux des nombreux ruisseaux qui l'alimentaient dont le Molenbeek qui traverse Jette. Ces eaux chargées de sédiments dû à un déboisement intensif ensablèrent et envasèrent la Senne. En aval de Bruxelles, plusieurs coudes furent rectifiés.

On avait du recourir, depuis toujours au curage du lit de la Senne, pour assurer sa navigabilité. Aussi une fois par an, voyait-on les services curer la Senne et, à dos d'homme, transporter les boues dans les campagnes. Curemolle et autres machines furent inventées pour draguer la rivière et ensuite le canal. Les boues étaient chargées à bord de « maries-salopes », de grosses

barques qui étaient vidées de leur contenu grâce à un élévateur construit à Evere en bordure de canal.

Avant la première guerre mondiale, l'entreprise de dragage « Ackermans et Van Haaren », assurait ce travail sur le canal avec le « Brussel », une drague à godets.



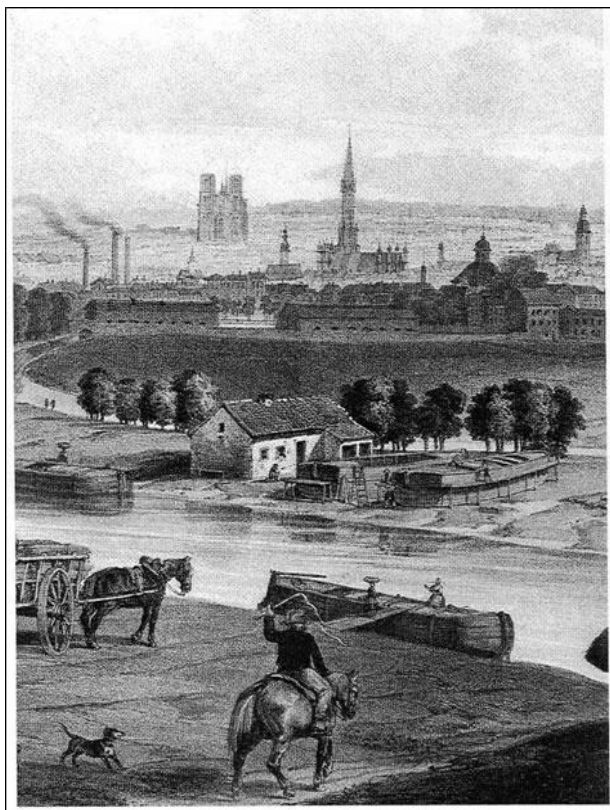
## LES BRISES GLACES

L'existence d'un brise-glace sur le canal est mentionné dès le le siècle. Ce type d'embarcation assez particulière à fond plat renforcé, possédait la proue inclinée qui lui permettait de monter sur la glace avant de la briser sous le poids de son lourd chargement de pierres. Le brise glace était tracté depuis la berge.

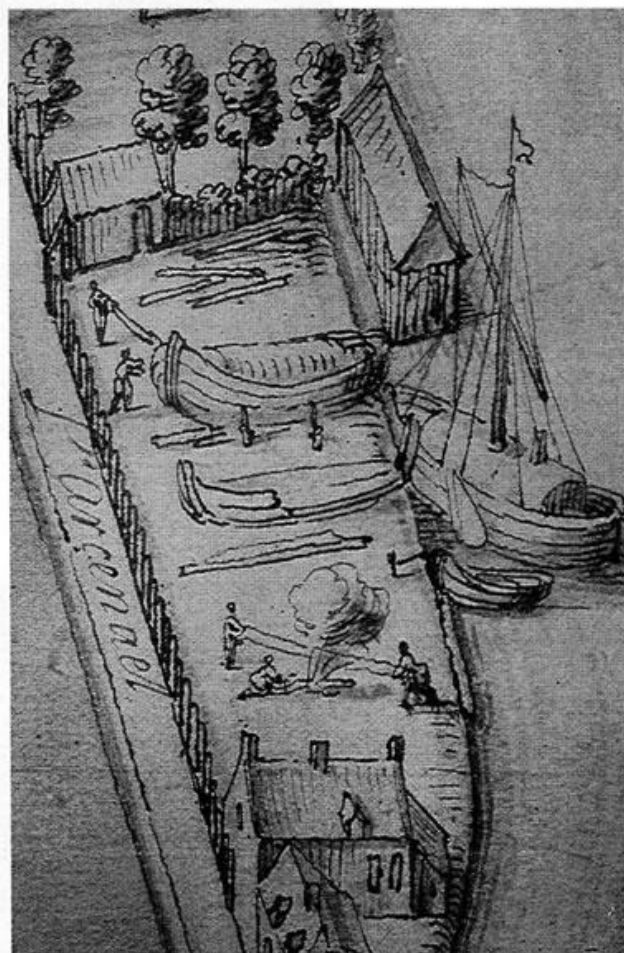
L'on en mit un à l'eau le 7 novembre 1563. Il avait coûté 600 florins et remplit parfaitement sa mission, en dépit de la mauvaise opinion que l'on en avait généralement. Une maquette permet de se faire une idée de ce brise-glace et des efforts surhumains exigés des haleurs et de leurs chevaux à fers spéciaux pour mouvoir une telle masse à partir des chemins de halage enneigés et verglacés.

## CHANTIERS NAVALS

Très naturellement liée au développement de la navigation intérieure apparaît une activité de construction et de réparation navale. La proximité de la forêt de Soignes facilitait la fourniture de la matière première : le bois.



Le chantier connut des emplacements successifs à l'intérieur de la première enceinte, avant d'émigrer à l'extérieur de la seconde enceinte près de la porte du Rivage - entrée du canal dans Bruxelles - au lieu-dit l'Arsenal. Un détail de l'Atlas du canal est explicite et décrit l'activité de construction navale dans ses phases successives.



A côté d'une embarcation terminée et grée sur le canal, les charpentiers s'affairent à la finition d'une grosse barge ronde et entament la construction d'une autre. Ils cintrent, sur le feu, une planche pour le bordage de cette dernière.

Le chantier disparaîtra, mais pas totalement ainsi que semble l'indiquer la carte de G. Wautier de 1819, avec le démantèlement des remparts.

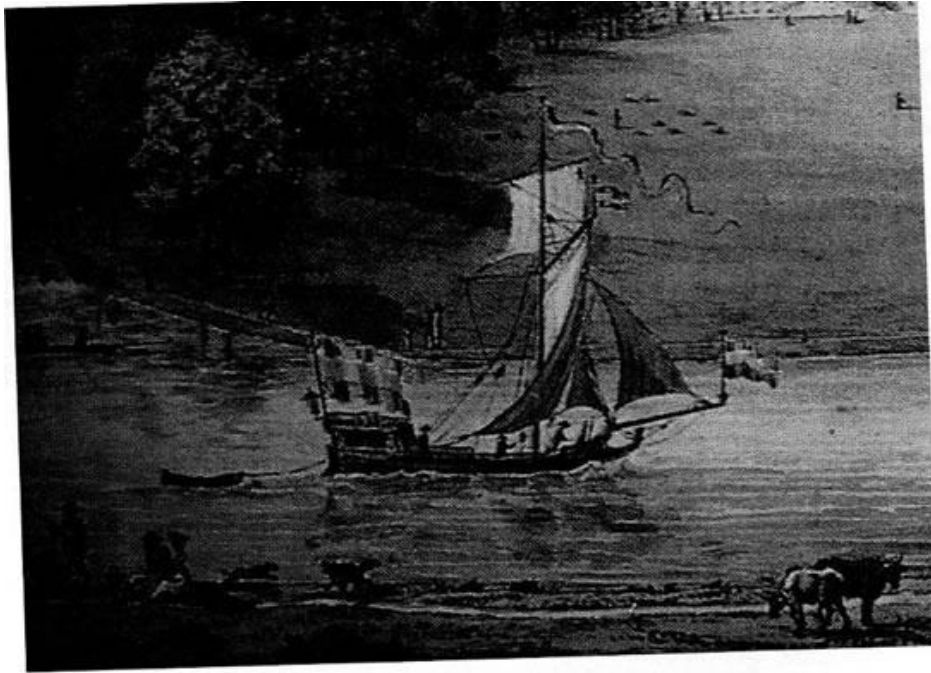
Un chantier de réparation de bateaux se situait derrière l'église des Frères du Tiers-Ordre, plus tard les Augustins.

Un bassin de chantier existait au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, entre le boulevard d'Anvers et le bassin du quai au Foin. On y exerçait la réparation des baquets et peut-être leur construction ainsi que sur le chantier près de la porte de Ninove, entre la Senne et le canal. Il disparaîtra en 1863.

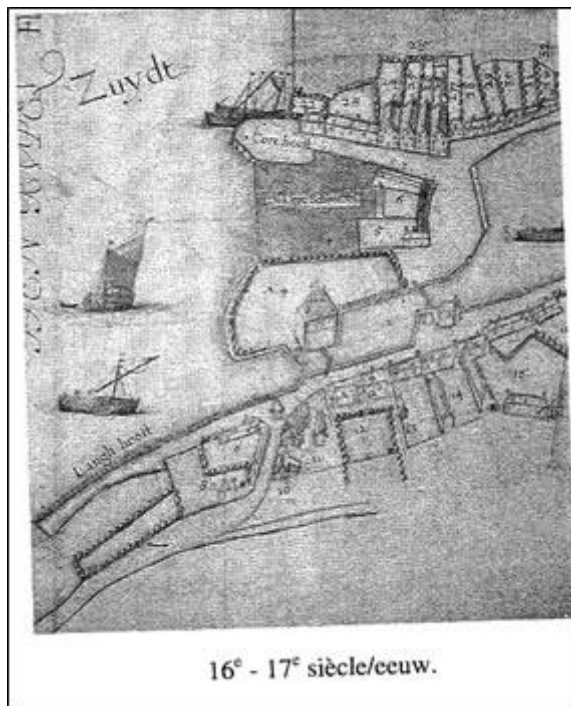
Les 2 quais qui bordaient ce chantier existent toujours : rue du Chantier et quai du Chantier.

Après 1900 une darse fut creusée à l'avant-port pour l'entretien des remorqueurs.

## QUELQUES BATEAUX SUR LE CANAL



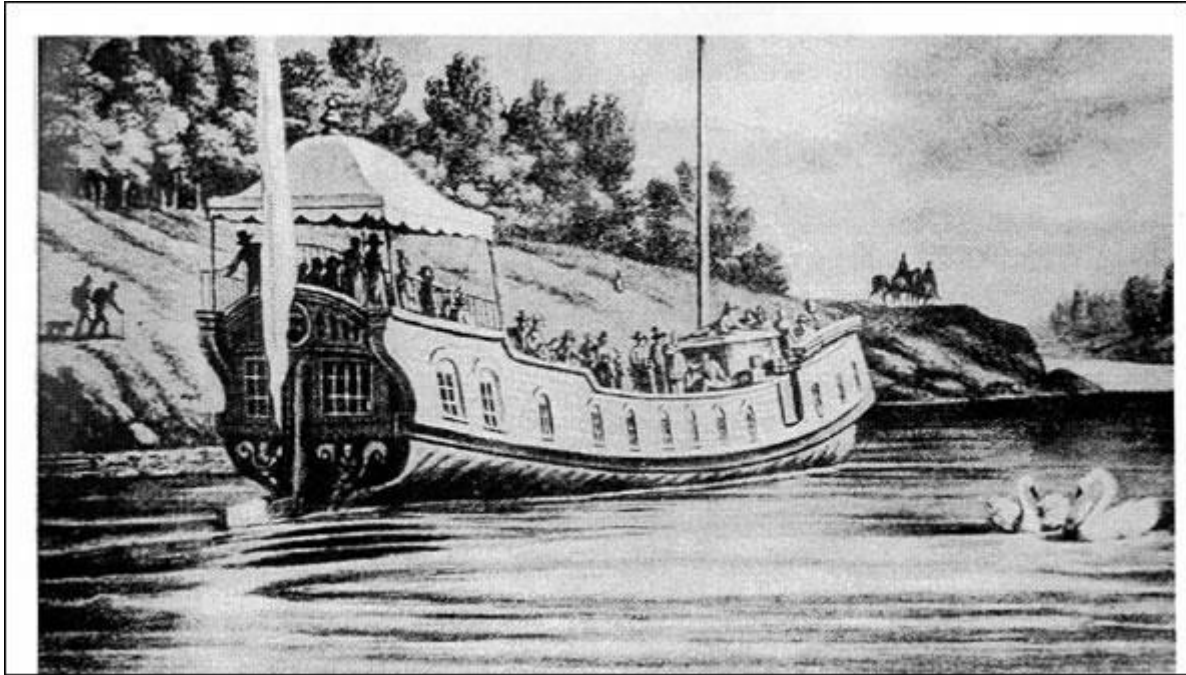
19<sup>e</sup> siècle/eeuw.



16<sup>e</sup> - 17<sup>e</sup> siècle/eeuw.

### **LE COCHE D'EAU : de Bruxelles à Willebroek**

Dès que le canal fut livré à la navigation, les Magistrats bruxellois organisèrent un service de barques publiques de Bruxelles à Anvers avec transbordement à Willebroek sur le heu. Le départ des voyageurs s'effectuait à la Maison des Barques qui a existé jusqu'en 1830, date de sa démolition au pied du « Cheval Marin ».



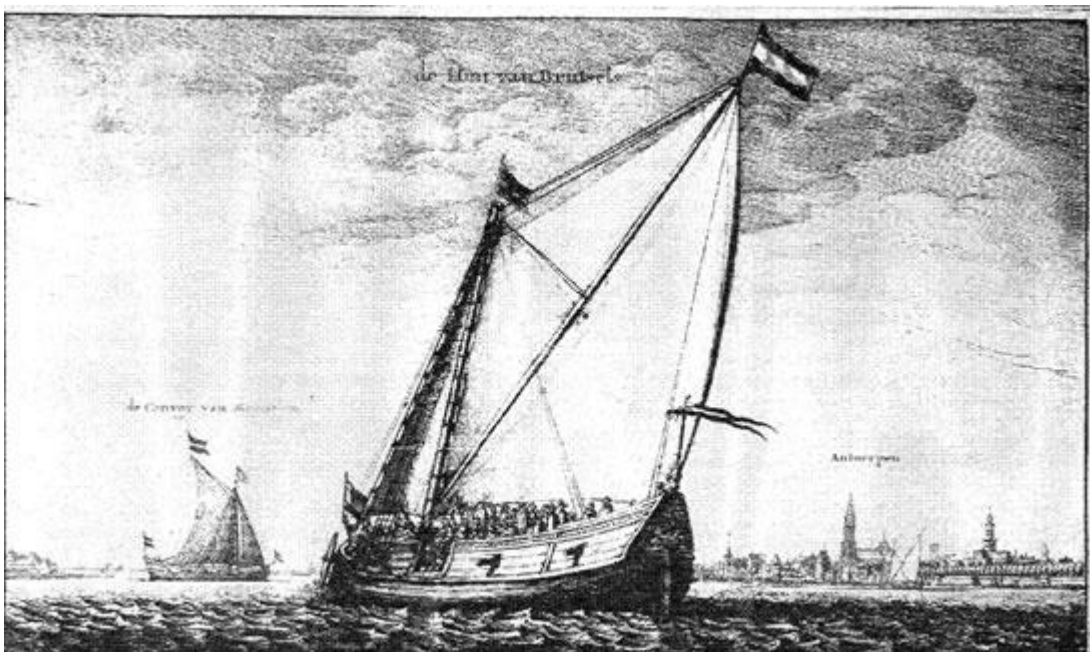
Par ordonnance, le trajet aller-retour de ces barques affermées pour trois années ne pouvait durer plus de cinq heures et les enfants de moins de 12 ans ne payaient que moitié prix ! La barque de service journalier quittait Bruxelles à 6 heures et était halée depuis la rive gauche par deux voire trois chevaux, elle assurait aussi un important service de messagerie.

Le fermier des barques était astreint à entretenir cinq barques bien accommodées pour le transport des personnes de distinction qui aimaient festoyer pendant le voyage.

Dès 1762, un service de voitures stationnant au canal permettait de conduire à leur domicile ou à l'hôtel les voyageurs arrivant d'Anvers après 12 heures de navigation combinée Heu et coche d'eau.

Mais, le progrès aidant, le service du coche d'eau cessa par suite de l'établissement en 1815 du chemin de fer vers Malines puis Anvers, non sans préjudice pour les localités situées le long du canal et auxquelles ce service donnait une certaine animation.

### **ET LE HEU : de Willebroek à Anvers**



Ce  
voilier  
dont le

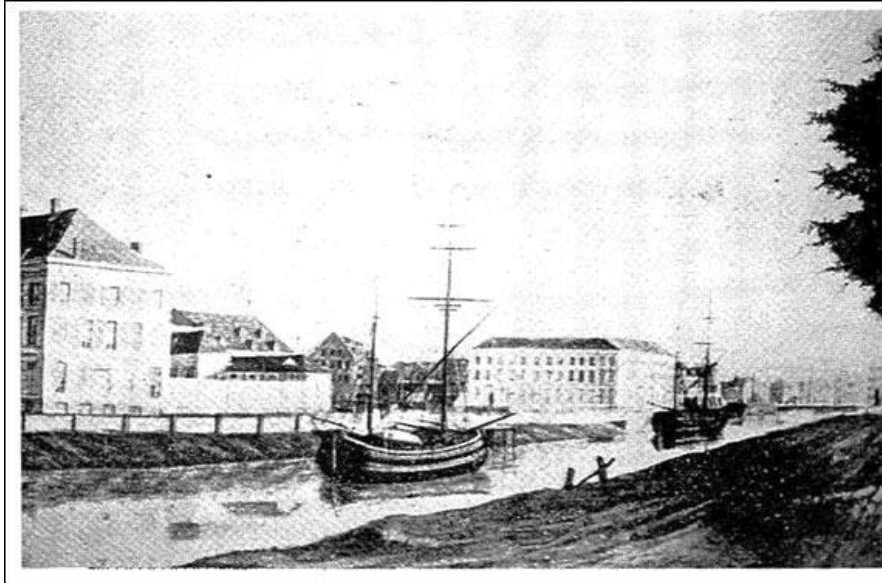
graveur Wenceslas Hollar nous a laissé une représentation détaillée, assurait à Willebroek le relais de la barque publique de Bruxelles. Aménagé pour le transport des passagers et

du fret, il était capable d'affronter les coups de vent du Rupel et de l'Escaut et même de se défendre au canon. Ses hautes superstructures et sa quille ronde ne le mettait pas à l'abri de naufrages, à ce point répétés, que le Magistrat de Bruxelles fit construire une route pavée de Boom à Anvers.

Les derniers heudes furent vendus ainsi que le siège d'exploitation au quai de débarquement à Anvers.

#### DES ARMATEURS BRUXELLOIS: LES DANSAERT'

Entre 1830 et 1995, A. Delporte a retrouvé la trace de 63 armateurs bruxellois qui, soit en compte propre, soit sous forme de société, ont possédé au moins un navire de mer. Certains armements ont acheté un navire existant pour une seule mission, d'autres ont mis leurs navires en chantier et les ont lancés puis exploités pendant plusieurs générations.



Un exemple typique est représenté par la famille DansaerTx dont C. L. Dansaert pose en 1825 la quille du koff de 180 Tx. le « Brusselaar » à Baasrode. En 1829, cet entreprenant commerçant achète quatre navires et devient le plus gros armateur de Bruxelles ; 2 pleits de 100 Tx, les « Sans Repos », « Persévérance », « le Commerce » pleit de

120 Tx et le « Jonge Ferdinand », koff de 68 Tx rebaptisé en 1830 « Léopold I ». En 1830, les Dansaert achète un pleit de 85 Tx, le « Jonge Petrus » et en '31 le « Jean de Locquenhien » un koff de 250 Tx.

( 614 )

*Van een Vlieboot van veertig Perfoonen*

<i>Soldye.</i>	gul.	ft.	p.	<i>Kostgeld.</i>	gul.	ft.	p.
Een Capitein	24	0	0		10	0	0
Schipper	20	0	0		10	0	0
Stuurman	18	0	0		10	0	0
Koopman	10	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsman	8	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsmans-Maat	7	0	0		6	0	0
Schieman	8	0	0		6	0	0
Drie Quartiermeesters, elk	8	0	0	elk	6	0	0
Conftapel	8	0	0		6	0	0
Conftapels-Maat	7	0	0		6	0	0
Ses Busfchieters, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Drie Marsklimmers, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Een Timmerman	8	0	0		6	0	0
Bottelier	8	0	0		6	0	0
Botteliers-Maat	6	0	0		6	0	0
Kock	8	0	0		6	0	0
Tromflaager	6	0	0		6	0	0
Provooft	8	0	0		6	0	0
Stok-knecht	6	0	0		6	0	0
Agt Bootsgefallen, elk	4	0	0	elk	6	0	0
Vier Jongens, elk	3	12	0	elk	3	12	0
Somma ter maand	282	12	0	Somma	240	12	0
Totalis	522	12	0				

*Kromfteeven voor veertig Perfoonen.*

<i>Soldye.</i>	gul.	ft.	p.		gul.	ft.	p.
Een Capitein	24	0	0		10	0	0
Schipper	20	0	0		10	0	0
Stuurman	18	0	0		10	0	0
Schieman	10	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsman	8	0	0		6	0	0
Drie Quartiermeesters, elk	8	0	0	elk	6	0	0
Conftapel	8	0	0		6	0	0
Conftapels-Maat	7	0	0		6	0	0
Ses Busfchieters, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Een Timmerman	8	0	0		6	0	0
Bottelier	8	0	0		6	0	0
Botteliers-Maat	7	0	0		6	0	0
Kock	8	0	0		6	0	0
Tromflaager	6	0	0		6	0	0
Sestien Bootsgezellen, elk	4	0	0	elk	6	0	0
Vier Jongens, elk	3	0	0	elk	3	0	0
Somma ter maand	267	0	0	Somma	246	0	0
Totalis	613	0	0				

*Huur*

Le 5 août 1831, au début de la campagne des 10 jours, trois navires de Dansaert sont arraisonnés par la Marine hollandaise au large de Burcht. Ils seront restitués.

C. L. Dansaert avait domicilié son armement Quai aux Briques, 46 et ses navires assuraient un service régulier entre Bruxelles et Londres. A une deuxième adresse il fonctionnait comme courtier de navires et aussi d'assurances maritimes.

La famille suit les traces, sans doute, rémunératrices. F. Dansaert acquiert le « Sirène », un pleit de 66 Tx. La veuve Dansaert-Engels reprend la « Belle-Alliance » de 120 Tx. au capitaine Wilman. Havrica Joanna Dansaert épouse en 1852, le fils Van Praet du chantier naval de Baasrode, créant ainsi la succession Van Praet-Dansaert S.A. De 1857 à 1880, l'almanach de Bruxelles reprend différentes branches des Dansaert comme courtier de navires, d'assurances et négociants exportateurs.

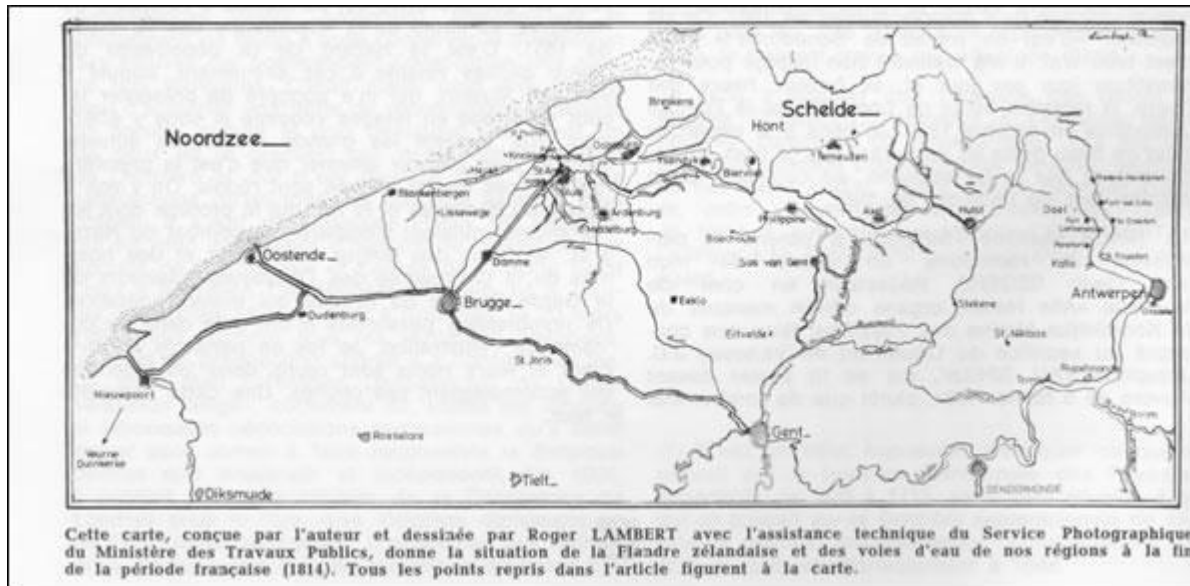
Un Antoine Dansaert fut le fondateur de la Chambre de Commerce de Bruxelles, il était juge au Tribunal de Commerce (décédé en 1890).

## La Flandre Zelandaise ou "Staats-Vlaanderen" depuis ses origines jusqu'à son maintien en 1830-1831

Une remarque primordiale au point de vue géographique...

Avec Dom A. SMITS, il convient de préciser ce qui suit. Durant toute la période que nous allons prendre en considération et, même, durant bien des décades au-delà, le territoire de la Flandre zelandaise se trouva divisé en deux régions nettement distinctes, la région occidentale et la région orientale, séparées par le profond golfe de Braakman. À l'époque que nous allons prendre en considération, il était impossible de se rendre à pied sec d'une région à l'autre. Il fallait, ou bien, traverser le Braakman, ou bien, naviguer sur l'Escaut. Autrement, il fallait faire un détour par des territoires qui sont actuellement belges. Cette division naturelle en deux régions aura une profonde répercussion sur l'histoire de ces régions. Celles-ci vont connaître des sorts différents et cette différence de sort eut pu perdurer jusqu'à nos jours Ce n'est que depuis ces dernières décades, par suite de la régression continue du Braakman et, surtout, depuis son endiguement définitif (le 30 juin 1952), que des liaisons commodes par voie de terre ont pu être établies, en territoire néerlandais, entre les deux régions. Malgré tout, dans les plans d'aménagement du territoire des actuels Pays-Bas, ces régions se sont vu attribuer une fonction différente La

partie occidentale est réservée à l'agriculture et au délassement tandis que la partie orientale est réservée à l'industrie.



### La conquête, en deux temps, par les Provinces-Unies...

Avec Dom A. SMITS, nous allons voir que, dès le début, les deux régions vont connaître un sort différent. À l'ouest, des 1604, année que l'auteur choisit comme nous comme année-pivot, Maurice de Nassau s'empare définitivement de l'Ecluse, d'Oostburg, d'Ardenburg, d'Yzendyke et de Biervliet. Cette dernière ville était encore toujours située sur une île au milieu du Braakman depuis les grandes inondations de la fin du XIVème et du début du XVème siècle. Cette ville portuaire, fondée par Philippe d'Alsace, en même temps que Gravelines, Nieuport et Damme, est la partie du légendaire Gillis BEUKELS auquel on attribue l'invention du caquage du hareng. Charles-Quint s'y rendit en 1556 peu avant son départ pour l'Espagne. Quant à Yzendyke, cette ville avait été complètement submergée par les inondations citées ci-dessus. Mais, en 1604, le Braakman se réduisait déjà lentement et des ruines d'Yzendyke commencèrent à émerger de l'eau. Maurice de Nassau en profita pour y établir un solide fortin. Ainsi, dès 1604, la partie occidentale était solidement et définitivement aux mains des Provinces-Unies. Partout, dès l'arrivée des troupes de Maurice de Nassau, les quelques rares prêtres, religieux et religieuses catholiques, qui n'avaient pas fui, furent chassés avec le peu qu'ils pouvaient emporter sur le dos tandis que les églises et les couvents étaient mis à la disposition de l'Église Réformée ou affectés à d'autres usages comme il en avait été dans les provinces du nord. Seule la religion réformée était admise et tout culte catholique public était rigoureusement prohibé. Bien mieux, de nombreux colons réformés vinrent de Zélande et d'ailleurs pour peupler le pays. Ils ont créé ces magnifiques exploitations agricoles que l'on voit encore, ils ont introduit dans la région l'architecture urbaine du nord comme ces maisons de style hollandais et leur architecture rurale également comme ces granges énormes et cet usage de peindre les portes en vert si Ton est propriétaire de sa ferme et en noir si l'on n'est que locataire de sa ferme. Toutes les communes de la région occidentale se sont donc trouvées peuplées par une grosse majorité de Protestants à l'exception de la petite commune-frontière de Eede qui demeura peuplée d'une très grosse majorité de Catholiques. Et c'est pourtant sur son territoire que, le 13 mars 1945, après cinq ans d'exil, la Reine Wilhelmina devait remettre les pieds sur le sol de sa patrie ainsi qu'en témoigne le monument élevé à 'la «Landsvrouwe»'.

À l'est, la situation 'devait être totalement différente. Il y eut d'abord une période d'incertitude. En effet, la ville forte de Hulst, qui est le centre de cette région et qui en assure la maîtrise, tomba d'abord aux mains des insurgés dès 1577. Elle fut reprise par Farnèse dans sa reconquête en 1583 mais reprise, à nouveau, par Maurice de Nassau le 24 septembre 1591. Toutefois, le 18 août 1596, l'Archiduc Albert, qui venait d'être placé à la tête de nos provinces, reprit la ville après un siège de six semaines. L'Archiduc Albert d'Autriche était encore Cardinal et il n'était pas encore l'époux de notre chère



Archiduchesse Isabelle. Ce n'est que le 5 novembre 1645, après un siège de sept semaines, que Frederic Henri reprit la ville aux Espagnols complètement épuisés par la guerre qu'ils devaient mener sur deux fronts, depuis dix ans, contre la France et la Hollande. La Paix de Munster était déjà dans l'air et la reprise de Hulst fut certainement un des éléments qui jouèrent en faveur de la paix souhaitée par le parti des gros marchands d'Amsterdam qui aspiraient à pouvoir profiter des succès obtenus durant cette longue guerre mais dont on ne pouvait rien tirer tant que la guerre durait. La ville de Hulst et ses alentours se sont donc trouvés aux mains des Catholiques durant près de 50 ans, notamment durant tout le règne de nos bons Archiducs, en pleine période de Contre-Réforme. Ainsi donc, pendant que l'on «réformait» à l'ouest, on «contre-réformait» à l'est. Il en est resté que les Catholiques sont demeurés plus nombreux dans la région orientale, constituant parfois la majorité de la population, comme à Hulst, à Hontenisse, à Sint-Jansteen et à Sas-van-Gent. Par contre, ce n'était pas le cas à TerNeuzen et à Axel. Toute cette divergence au point de vue religieux jouera un rôle en 1830.

Les «Chasseurs Eclaireurs de Bruges» en 1831, toile (endommagée) de 54 x 65 cm. de Adriaan WULFFAERT (1804-1873). La scène représente un corps de garde. On y voit des «Chasseurs» avec le cor de chasse sur le bonnet de police et un homme de la section d'artillerie (près de la cheminée) avec les deux canons croisés sur le bonnet de police. L'auteur s'y est représenté, à droite, près d'un chien qui était peut-être la mascote de l'unité. Comme on le voit, le devoir civique s'accomplit toujours joyeusement, selon une vieille tradition de chez nous. Musée Groeninge à Bruges avec l'aimable autorisation de la Direction des Musées de la Ville.

Cliché A.C.L. Bruxelles



### **La fixation de la frontière entre l'Espagne et les Provinces-Unies...**

Nous allons suivre maintenant Maurits COORNAERT. Il fallut attendre le 21 décembre 1664 pour que la frontière zélandaise soit définitivement fixée par une convention hispano-hollandaise ainsi que le prévoyait l'article 67 du Traité de Munster de 1648. Cet article avait, en ce qui concerne la partie occidentale, donné comme limite provisoire la ligne de front, soit le Zwin prolongé par le "Lapscheure Gat", vaste zone inondée s'étendant vers Moerkerke et épousant, à peu près, le tracé des actuels canaux Léopold et de Schipdonk. La convention de 1664, qui précède de moins d'un an la mort du Roi Philippe IV d'Espagne

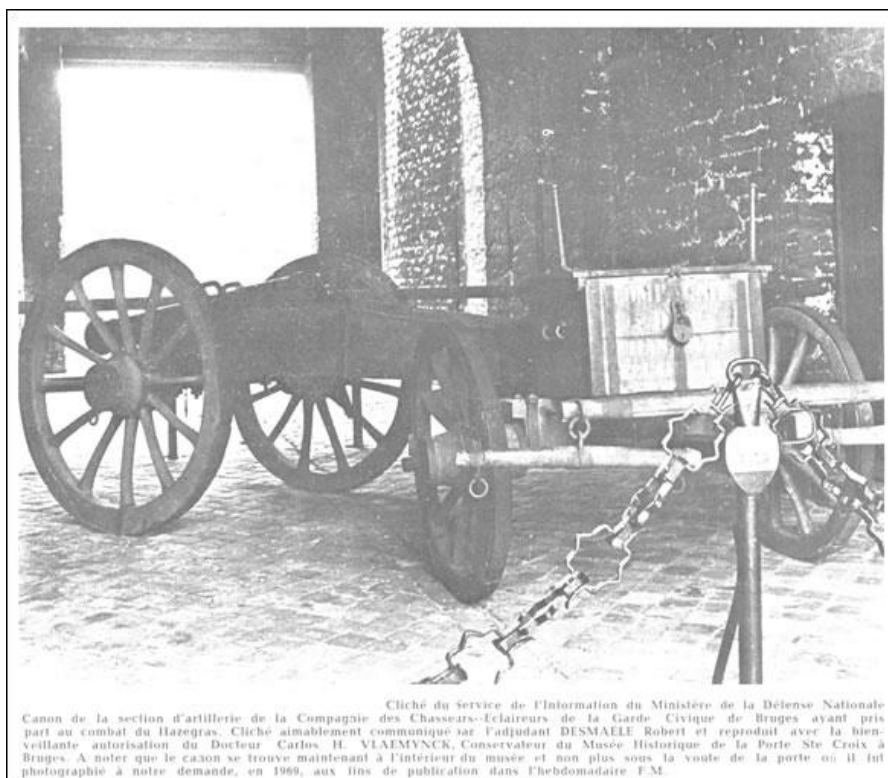
(17 septembre 1665), a préci-sé ces limites en tenant compte, notamment, de distance à observer à partir des fortifications. C'est ainsi, p. ex., que Sint Anne ter Muide, bien que située sur la rive sud du Zwin, fut incorporée dans le territoire de nos voisins. Nous allons voir que, ultérieurement, d'autres seront d'un avis différent au sujet de cette ville. La Flandre zélandaise (ou hollandaise, comme disent de vieux auteurs) était donc bien isolée de nos provinces. Dans les Provinces-Unies, on lui donne souvent la dénomination de «Staats-Vlaanderen» pour bien marquer qu'il s'agit d'un territoire conquis (1. La frontière allait demeurer inchangée jusqu'à la fin de la période espagnole de Charles II et même de la période franco-espagnole de Philippe V. Notons, avec J.B. VIFQUAIN, que c'est à la fin du règne de Charles II, que son Gouverneur général dans nos provinces, l'Electeur Maximilien de Bavière, conçut le projet de relier l'Escaut à Bruges par un canal traversant le Pays de Waes, afin de porter remède à la fermeture de l'Escaut. Ce canal aurait isolé d'avantage la Flandre zélandaise mais le projet fut abandonné à la mort de Charles II.

### **La frontière est remise en question de 1715 1718...**

À la fin de la Guerre de Succession d'Espagne, la Hollande, dont les troupes opéraient depuis longtemps dans l'arrière-pays de notre Oostkust actuelle, voulut profiter de ce qu'elle se trouvait dans le camp des vainqueurs pour en retirer un avantage comme les Anglais à Dunkerque ou à Gibraltar.

Par l'article 17 de la dernière convention des Traités d'Utrecht et de la Barrière, celle d'Anvers de novembre 1715 (certains auteurs parlent du 15 et d'autres du 16), les Provinces-Unies, tout en lui confiant nos provinces, se firent céder par l'Empereur Charles VI d'Autriche une bande de territoire en deçà de l'actuelle frontière. Cette cession était réclamée dans le bût d'améliorer encore la zone de défense et d'inondations destinée à protéger cette tête de pont sur l'embouchure de l'Escaut à laquelle nos voisins tiennent tant.

Cette mesure n'a jamais connu d'exécution complète et sa durée fut même éphémère.



Cliché du service de l'Information du Ministère de la Défense Nationale  
Canon de la section d'artillerie de la Compagnie des Chasseurs-Éclaireurs de la Garde Civique de Bruges ayant pris part au combat du Hazegras. Cliché aimablement communiqué par l'adjudant DESMAELE Robert et reproduit avec la bienveillante autorisation du Docteur Carlos H. VLAEMYNCK, Conservateur du Musée Historique de la Porte Ste Croix à Bruges. A noter que le canon se trouve maintenant à l'intérieur du musée et non plus sous la voûte de la porte où il fut photographié à notre demande, en 1969, aux fins de publication dans l'hebdomadaire F.M.

### **La République française supprime la Flandre zélandaise..**

Au début de l'année 1795, les armées de la République, après avoir achevé la conquête des Pays-Bas autrichiens, achevaient la conquête des Provinces-Unies. Le 19 janvier 1795, Guillaume V d'Oranje, le dernier Stadhouder des Provinces-Unies, devait s'embarquer à

Scheveningen sur un bateau de pêche qui devait le conduire, lui et toute sa famille, en Angleterre. Il avait résisté jusqu'au dernier moment au sein de la seconde coalition alliée mais il se trouvait encerclé et ne disposait plus de forces en état de combattre. Il ne devait jamais revoir son pays puisqu'il mourut à Brunswick, le 9 avril 1806. Par contre, son fils, le Prince Guillaume d'Orange, devait redébarquer, le 30 novembre 1813, dans cette même localité de Scheveningen et avec l'aide des mêmes pêcheurs de ce lieu. Il reprenait ainsi pied sur le sol de son pays en voie de libération et qui l'attendait pour prendre le pouvoir, après un peu plus de 18 ans d'exil.

La République française ne perdit pas de temps. Elle conclut avec la nouvelle «République batave» le Traité de la Haye du 16 mai 1795 (27 Floréal de l'An IV). Une des clauses de ce traité prévoyait la cession à la France de la Flandre zélandaise. C'était un corollaire de l'Affranchissement de l'Escaut proclamé par la République française, en novembre 1792, peu après la victoire de Jemappes.

Le territoire de la Flandre zélandaise fut annexé directement à la France pour ta raison qu'au moment de la conclusion du Traité de La Haye, nos provinces étaient déjà virtuellement réunies à la République française et que cette annexion fut confirmée par la loi de la Convention Nationale du 1er octobre 1795 (9 Vendémiaire de l'An IV).

L'ensemble de la Flandre zélandaise fut incorporé dans le Département de l'Escaut (actuelle Flandre orientale) à l'exception Ide Sint Anna ter Muide qui fut incorporé dans le Département de la Lys (actuelle Flandre occidentale) pour la raison que cette ville était située sur la rive sud du Zwin. On avait pensé différemment que lors de la conclusion de la convention hispano-hollandaise du 21 décembre 1664. Maurits COORNAERT a trouvé à ce sujet un petit détail bien intéressant. Lorsque le Directoire, institué par la Convention Nationale, et qui lui succéda le 27 octobre 1795 (5 Brumaire de l'An IV), mit sur pied une nouvelle juridiction, la «Justice de Paix», qui existe toujours, il fallut diviser le territoire en cantons judiciaires. Ces cantons judiciaires existent également encore mais ont subi d'importantes modifications. Nous voyons alors que Westkapelle fut choisi comme chef-lieu de canton judiciaire et que ce canton judiciaire comprenait, notamment, Sint Anne ter-Muide, le tout dans l'arrondissement judiciaire ide Bruges. En somme, le canton de Westkapelle existe toujours mais il est devenu le IIIème canton de Bruges.

Dom A. SMITS note, pour sa part, que l'autorité française procéda à de nombreuses modifications des limites des communes de la région ce qui eut pour conséquence, qu'à la fin de la période française, il était bien difficile de retrouver exactement le tracé de l'ancienne frontière auto-hollandaise. Nous y reviendrons. Il note également une petite immigration de Flamands en provenance de nos actuelles provinces de Flandre. Il s'agissait de catholiques-protestants dans ce qui avait été et qui devait redevenir 'la Flandre zélandaise.

Quant à J.B. VIFQUAIN, il nous apporte sur cette période quelques considérations sur les voies d'eau. Si Napoléon ne put rien entreprendre pour rétablir la liaison de Gand avec 'la mer, il entreprit, par contre le creusement du canal (important pour l'époque) qui devait unir Bruges à Breskens via Damme et Sluys. Les travaux furent menés de 1811 à 1813 et quantité de prisonniers espagnols perdirent la vie dans ces régions malsaines. A la chute de l'Empire, le canal n'atteignait que Hoeke et il fallut attendre 1858 pour le voir prolonger jusqu'à Sluy qui n'était déjà virtuellement plus accessible par mer via le Zwin et qui devait, du reste, être coupée du Zwin par un premier endiguement réalisé en 1864.

J.B. VIFQUAIN nous fournit aussi un très précieux renseignement sur l'état du Braakman durant la période française. Il arrivait que des corvettes de la Marine Impériale, préposées à la garde de l'embouchure de l'Escaut, se fassent prendre en Chasse par des frégates anglaises, lesquelles, par vents favorables, tentaient de remonter l'Escaut. Les corvettes françaises n'hésitaient pas alors à foncer, toutes voiles dehors, dans le Braakman où elles venaient se placer sous la protection des canons de position fortifiées de Philippine. Par contre, les frégates anglaises ne pouvaient s'engager dans le Braakman, leur tirant d'eau étant plus important que celui des corvettes françaises.

**Pourquoi la frontière de Flandre zélandaise fut-elle rétablie ?...**

Voilà bien une des questions que l'on peut se poser. Pourquoi Guillaume d'Orange, qui devait devenir roi des Pays-Bas Réunis, a-t-il rétabli cette frontière et rattaché à nouveau la Flandre zélandaise à la Province de Zélande? Il semble qu'il faille écarter, de prime abord, l'idée que le futur souverain ait douté de la solidité de son futur royaume et qu'il en eut prévu l'éclatement. Il avait tant besoin pour cela et, même, réussi ce tour de force: d'obtenir la jonction à son royaume de ces territoires qui forment l'actuelle province de Liège et sur lesquels la Prusse s'était réservé des droits et qu'elle occupa jusqu'à la dernière minute en vertu de la convention conclue à Bêle le 12 janv. 1814, entre les puissances alliées avant de passer le Rhin et répartissant les territoires occupés, pour peu de temps encore, par la France en plusieurs gouvernements généraux.

On serait plutôt tenté d'expliquer cette situation par le fait que le Roi n'étendit sa souveraineté sur l'ensemble de son royaume qu'en deux étapes bien distinctes et il n'est pas mauvais de les esquisser brièvement.

Le Prince d'Orange, que nous avons vu débarquer à Scheveningen, le 30 novembre 1813, dut attendre exactement quatre mois pour prêter, le 30 mars 1814, en l'Eglise Neuve d'Amsterdam, le serment constitutionnel qui faisait de lui le Prince Souverain des Pays-Bas-Unis. La "Grondwet" (Loi Fondamentale) venait d'être votée la veille seulement. Durant les quatre mois en question, il avait fallu achever la libération du territoire, tout remettre en ordre, réorganiser, préparer la Constitution, tenter de mettre sur pied quelques forces armées nationale, etc. etc. Tout cela dut se faire dans un pays manquant de tout et, de surcroît, durant l'épouvantable hiver 1813-1814. Le tout fut supporté avec une abnégation patriotique formidable.

Le 30 mars 1814, le nouveau chef d'Etat étendait donc sa souveraineté sur l'ensemble des territoires qui formaient les Provinces-Unies avant l'invasion française. On peut donc dire que c'est ce 30 mars 1814 que, juridiquement, la Flandre Zélandaise était rattachée à nouveau à la Province de Zélande. Les Alliés avaient, en effet, formellement promis au Prince d'Orange de lui restituer la souveraineté sur l'ensemble des territoires sur lesquels son père avait exercé la souveraineté. La première promesse de ce genre fut faite par William PITT junior en 1805, lors de la formation de la 3ème coalition qui fut écrasée à Austerlitz, le 2 décembre de cette même année 1805.

Notons encore que ce même 30 mars 1814, Paris capitulait, que les Alliés y entraient et, que deux jours plus tard, le Sénat Impérial devait proclamer la déchéance de Napoléon et de sa famille.

Nous en arrivons maintenant à la seconde étape qui débute par une période intermédiaire. Dès le 1er août 1814, le Prince Souverain, auquel les Alliés ont promis, dès 1805 également, une amélioration de sa frontière méridionale, est placé par ces mêmes Alliés à la tête du Gouvernement Général de la Belgique qui comprend tous les anciens territoires autrichiens à l'ouest de la Meuse, la ville de Liège non comprise.

C'était un bon pied dans l'étrier mais, au Congrès de Vienne, on discute encore sur l'étendue des territoires supplémentaires à accorder à la Maison d'Orange. Le 13 février 1815, la décision est enfin prise : le Prince Souverain des Pays-Bas-Unis deviendra le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas et il règnera non seulement sur les provinces déjà soumises à sa souveraineté mais sur les anciennes provinces autrichiennes en Belgique, sur l'ancienne Principauté de Liège (moins Eupen), sur l'ancienne Principauté Abbatale de Stavelot-Malmédy) et sur l'ancien Duché de Bouillon. Par ailleurs, il est, à titre personnel, Grand Duc de Luxembourg, dont la Prusse a retranché les cantons de Sankt-Vith et de Bittburg. Mais, ce traité sur lequel les Alliés se sont mis d'accord, (le 13 février, il faut le mettre en musique, échanger des textes etc. et il ne sera signé, à Vienne, que... le 31 mai 1815.

Or le futur souverain ne pourra attendre cette date et il va être forcé de prendre les devants. En effet, le 1er mars, Napoléon débarque au Golfe Juan et entame sa marche vers Paris. Aussi, en accord avec les Alliés, le 17 mars, le Prince Souverain et son épouse la Princesse Wilhelmine de Prusse, sont proclamés Roi et Reine des Pays-Bas, simultanément à Amsterdam et à Bruxelles. Il était temps car, le 20 mars, Napoléon fait sa rentrée au Palais des Tuileries à Paris, palais que Louis XVIII avait abandonné la nuit

précédente. Le 30 mars, nos nouveaux souverains font leur entrée solennelle à Bruxelles alors que, ce même jour, Louis XVIII et sa Cour, venant de Lille, viennent s'installer à l'Hôtel d'Hane de Steenhuyze, rue des Champs à Gand, pour y passer les «100 jours» tandis que le Duc de Berry amène à Alost ce qui reste de l'escorte militaire royale. Ce n'est que le 14 mai, que l'administration de la future province de Liège est remise, par les autorités prussiennes à des représentants du Roi des Pays-Bas. Voilà, enfin, le territoire des Pays-Bas réunis ,entièrement constitué (un mois avant Waterloo !). Le 3 juin, le Roi et la Reine font leur joyeuse entrée à Liège (quinze jours avant Waterloo !).

On serait donc tenté de croire que ce décalage d'un an entre la prise de souveraineté sur les provinces septentrionales et la prise de souveraineté sur les provinces méridionales, quelque peu bousculée, comme nous avons vu, joue un rôle dans cette question du rétablissement de 'la frontière de la Flandre zélandaise.

Il semble, au contraire, que ce rétablissement de la frontière soit dû à la volonté personnelle du Roi alors même qu'il n'était encore que Prince Souverain. En effet, Dom A. SMITS a retrouvé parmi les pétitions adressées au Roi, en 1830, par les dirigeants de communes à majorité protestante et qui redoutaient un rattachement à la Belgique (nous en parlerons au moment opportun), la pétition du Bourgmestre de Groede (localité située entre Oostburg et Breskens et fusionnée actuellement avec Oostburg). Cette pétition est datée du 9 octobre 1830 et rappelle au Roi qu'en 1814 (alors donc qu'il n'était encore que Prince Souverain), il avait reconnu la «Staats Vlaanderen» comme une partie de 'l'ancienne république (s.c. des Provinces-Unies).

Nous savons aussi que la frontière austro-hollandaise était difficile à retracer par suite de modifications de limites de communes faites par la République française. Or, nous constatons que par un arrêté pris à la Haye, le 19 ,octobre 1814 ,et publié au Journal Officiel, que le Prince Souverain en sa qualité de Gouverneur général de la Belgique, s'efforce de retracer cette frontière. Cet arrêté est fort intéressant car il apporte la preuve que les anciennes limites avaient été modifiées sur pratiquement toute la distance séparant le Zwin du Pays de Waes. St. Anne-Termuiden doit céder la partie belge de son territoire qui peut être, soit rattachée à une commune belge voisine, soit former une nouvelle commune belge. Sint-Marguerite, Oud-Waterland, Watervliet, Assenede, Zelzaete et la Clinge sont des communes belges mais doivent céder une partie de leur territoire considéré comme hollandais. Par contre, trois communes hollandaises doivent céder du territoire à une commune belge : Waterdyck à Bouchant, Overslag à Wachtebeke et Coywacht à Moerbeke. Que personne ne se fâche, les noms des communes sont orthographiés comme dans l'arrêté en question. Le rétablissement de la frontière (intérieure du reste au sein du Royaume) n'a certes pas empêché la réalisation de cette grande oeuvre du Canal de Gand à Terneuzen (inauguré en 1827) mais qui nécessita la collaboration de deux directions provinciales différentes du Waterstaat, celle de Flandre orientale. et celle de Zélande. Par contre, est certain que cet état de choses ainsi rétabli contribua grandement à maintenir à la Flandre zélandaise un caractère distinct de celui des deux Flandres méridionales. On devait le voir en 1830 et 1831.

Au spirituel, pourtant, la frontière n'était pas rétablie....

Voilà un élément auquel on ne va accorder de l'importance que lors des évènements et immédiatement après. Sous Napoléon, le Concordat avait rétabli un seul évêché pour les deux départements de l'Escaut et de la Lys avec siège à Gand. Les quelques rares prêtres catholiques de Flandre zélandaise relevaient donc de cet évêché et cette situation fut maintenue après 1814-1815 et jusque 1830 et au-delà. Dom A. SMITS nous dit que ces prêtres étaient souvent originaires de nos Flandres actuelles ce, qui les rendit suspects dès les évènements, et même dès avant. Les Protestants, qui détenaient la richesse et 'l'autorité, se sentaient menacés et redoutaient que 'les Rooms-Katholieiken (qui formaient la partie la plus pauvre de la population) et leur clergé ne soient prêts à faire cause commune avec les insurgés belges. Tous les prêtres catholiques furent soupçonnés et, notamment, ceux de Yzendvke et de Sluis, institués jadis par Mgr. VAN SUSTEREN. Toutefois, comme le note Dom. A. SMITS, ils ne furent pas inquiétés lors d'enquête menée après la reprise en mains de la région par le Roi des Pays-Bas. Par contre, dans la partie

orientale, plus catholique nous le savons, trois prêtres jugèrent bon de se réfugier en Belgique. L'un des deux retourna cependant ultérieurement à Hulst. Dom A. SMITS, signale encore que le Diocèse de Gand n'avait pas très bonne presse dans les instances supérieures parce qu'il avait été dirigé jadis par Mgr. le Prince Maurice Jean Madeleine de BROGUE. Ce noble français était né le 5 septembre 1766. Il avait émigré lors de la Révolution mais était rentré en France en 1803 lors de la tentative de rapprochement avec la noblesse entreprise par Napoléon. Il fut comblé de faveurs par l'Empereur et sacré évêque le 17 novembre 1805. En 1807, il vint occuper le siège de Gand. Très vite, il entra en conflit avec Napoléon qu'il accusait de vouloir asservir l'Eglise sous le couvert du Concordat arraché au Pape PIE VII. Les choses allèrent si loin qu'il refusa la Légion d'Honneur qu'on lui offrait. Il fut arrêté, déporté et détenu. A la chute de l'Empire, il revint triomphalement à Gand, dès le 24 mai 1814. C'était pour entrer en conflit, cette fois, avec le Gouvernement des Pays-Bas auquel il reprochait aussi de vouloir appliquer le Concordat dans nos provinces. Cette fois, il préféra se réfugier en France. C'est ainsi qu'il fut condamné, par contumace, le 8 novembre 1817 par la Cour d'Assises du Brabant Méridional. Il mourut à Paris, le 20 juillet 1821. On peut se demander s'il exerçait encore autant d'influence sur le clergé et les fidèles en 1830-31, mais l'impression défavorable était demeurée en haut-lieu, surtout à la vue de quelques cas de sympathisations avec les Belges. Aussi, dès la reprise en mains de la situation, des voix autorisées s'élevèrent pour réclamer la disparition de l'autorité de l'Evêque de Gand sur le petit clergé catholique de Flandre zélandaise. La frontière devrait être rétablie dans le domaine spirituel également ! Mais, comme conclut Dom A. SMITS, Il fallut encore pas mal de temps pour que cela se réalise. Et maintenant, retournons quelque peu en arrière, sur 'le terrain..

### **La première quinzaine d'octobre 1830, en Flandre zélandaise...**

Ici, Dom A. SMITS va nous servir de guide. Nous allons retrouver l'ambiance de la période qui suivit la Libération après la 'dernière guerre, avec ces colonnes mobiles de partisans indisciplinés et qui agissent sans coordination. Le tout a commencé, en Flandre zélandaise, par ce que l'on pourrait appeler la «Grand Peur». Dès la fin du mois d'août de 1830, des troubles très violents se sont produits à Bruges, des troubles à la fois sociaux et politiques. A Maldegem, Watervliet et Middelburg, population est pro-belge et le «drapeau brabançon» flotte. En Flandre zélandaise, les Protestants ont peur d'être rattachés à la Belgique. On trouve que les curés catholiques sont suspects et, pourtant, les Catholiques ne bougent pas. Les Protestants adressent des pétitions au Roi pour le supplier de ne pas les abandonner. Ce qui est curieux, c'est que le Gouverneur de la Province de Zélande, VAN VREDENBURGH, et, après lui, le nouveau Ministre de l'Intérieur, VAN DOORN, qui a succédé au Belge de la COSTE, en début octobre, désapprouvent totalement ces pétitions. Ils disent qu cela est dangereux car les «autres» (c.à.d. les Catholiques) peuvent en faire autant. Ils redoutent donc (et sagement) que les régions à majorité protestante (c.à.d. la région occidentale de la Flandre zélandaise qui forme le 4ème district de la Province de Zélande, celui de Sluis), demandent leur maintien dans le Royaume des Pays-Bas, tandis que les régions à majorité catholique (c.à.d. la partie orientale de la Flandre zélandaise qui forme le 5ème district de la Province de Zélande, celui de Hulst demandent leur rattachement à la nouvelle Belgique Comme quoi, on parlait déjà de l'autodétermination des populations à cette époque. Le 5 octobre, le Roi a lancé un manifeste intitulé "te Wapen". On crée partout des «Burgerwachten» sauf dans des communes catholiques comme Eede. Ces gardes sont armées à la diable car on hésite à distribuer des armes. Elles pourraient tomber en de mauvaises mains ! On n'ose même pas mobiliser les hommes de la «Schutterij», ces troupes territoriales de réserve. Bien mieux, on évacue sur Vlissingen les réserves de poudre entreposées dans les forts de Breskens. Dans l'île de Walcheren et dans d'île de Zuid-Beveland, on ne se sent même pas à l'aise, car les quelques éléments de troupes dont on dispose sont des «Belges» c.à.d. des suspects.

Mais, puisque nous écrivons pour des marins, il est une question qui se pose immédiatement : que faisait donc la Koninklijke Marine dans toute cette affaire ? Nous savons, en effet, que, dans sa quasi totalité, elle était demeurée fidèle au Roi. Et bien, c'est J.A. VAN DER KOOIJ de «Alle Hens», qui nous a apporté très opportunément la réponse à

cette question. La Koninklijke Marine en avait plein les bras. Elle avait dû, dès le début octobre, se substituer à l'armée de terre pour assurer la défense du pays. L'armée de terre était réduite à peu de choses car elle était composée d'une grande partie de Belges qui avaient déserté ou qui avait dû être écartés. On redoutait une perse des insurgés (dont on surestimait la valeur) à travers le Noord. Brabant dont la population grandement catholique était suspecte, Aussi, la Koninklijke Marine organisa aussitôt trois "liniën" van defensie te water», l'une sur l'Escaut occidental depuis l'embouchure jusqu'à Anvers, 'la seconde sur l'Oosterschelde jusqu'au Haringvliet et ta troisième de Willemstad jusqu'à Nimègue !!! Ce n'est donc pas pour rien que Dom A. SMITS constatera, au cours de ses laborieuses recherches, que les interventions de la Koninklijke Marine en Flandre zélandaise furent très réduites.

Au début d'octobre 1830, également et de l'autre côté de la barrière, le Gouvernement Prvisoire belge installe à Gand un Commandement Militaire des Deux Flandres (qui existe toujours). A ce moment, ce Commandement Militaire n'a sous son autorité (???) que des bandes de partisans mais ceci annonce que des opérations militaires vont débiter

---

## Ramp met Maassluis grootste sinds 1945

Aantal lichamen omgekomen opvarenden op Algerijnse kust aangespoeld

ROTTERDAM - De ondergang van de 38.000 ton metende chemicaliëntanker Maassluis in de nacht van dinsdag op woensdag voor de kust van Algerije is wat betreft het verlies aan mensenlevens de grootste Nederlandse scheepsramp sedert de Tweede Wereldoorlog. Van de 29 opvarenden zijn er slechts 2 in leven gebleven.

Op de Algerijnse kust is gisteren een aantal lichamen aangespoeld van omgekomen opvarenden van de Maassluis. De lichamen moeten nog worden geïdentificeerd. Er wordt rekening mee gehouden dat nog meer omgekomen opvarenden aan zullen spoelen. Voorlopig is het door het stormachtige weer voor duikers onmogelijk het gezonken wrak te bereiken.

Volgens directeur G. van Maanen van Nedlloyd Rederijdiensten werd de bemanning volledig verrast door de vliegende storm. De kapitein, een ervaren gezagvoerder, die al zes jaar op de Maassluis voer, verzamelde alle opvarenden, onder wie ook de echtgenotes van twee officieren, op de brug. Vier bemanningsleden kregen de opdracht de ankerlieren op de voorplecht van het schip los te maken. Twee keerden behouden terug op de brug. Twee anderen sloegen door de geweldige golven overboord. Later bleken dit de enige overlevenden van de ramp te zijn. De laatste mededeling die Nedlloyd om half drie 's nachts van de kapitein ontving luidde dat men zich opmaakte om het schip te verlaten.

Niet onder controle

De zwalkende Maassluis viel niet meer onder controle te krijgen en sloeg vervolgens te pletter op het havenhoofd van Skikda. Het plotselinge opsteken van de storm was er de reden van dat de kapitein ook geen kans meer zag de beschutting van een haven op te zoeken. Doordat de zware storm ook de telefoonverbindingen tussen Skikda en Algiers had vernield, duurde het meer dan twaalf uur voordat bij rederij Nedlloyd de werkelijke omvang van de ramp bekend was.

Gisteren woei het nog zo hard, dat duikers niet in de buurt van het wrak konden afdalen om de situatie in ogenschouw te nemen. Prioriteit heeft voor Nedlloyd het bergen van de lichamen van de slachtoffers. De familie van de omgekomen 13 Nederlanders en 14 Indonesiërs is in de loop van woensdag en gisteren ingelicht. Inmiddels is een bergingsploeg van vijf man, drie medewerkers van Nedlloyd en twee van Smit Tak, ter plaatse gearriveerd. Voorlopig is het wachten echter op rustiger weer, waardoor de duikers hun werk kunnen doen. De Nederlandse Scheepsvaartinspectie zal een onderzoek instellen naar de oorzaak van de ramp.

Op de kantoren en schepen van de rederij zou overal ter wereld vandaag om 12 uur een minuut stilte in acht worden genomen ter nagedachtenis aan de overledenen. De vlaggen op de Nedlloydschepen en kantoren zullen halfstok hangen.

#### Kleinere

Uit gegevens van het Maritiem Museum in Rotterdam blijkt dat sinds de Tweede Wereldoorlog voornamelijk kleinere Nederlandse schepen zijn vergaan. Bij de meeste scheepsrampen kon de bemanning tijdig worden gered. Zo voer op 8 januari 1953 de ruim 10.000 ton metende Klipfontein van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij bij Kaap Corrientes op de rotsen. Passagiers en bemanningsleden van deze half vracht/half passagiersboot konden zich tijdig in veiligheid stellen. Het schip zonk in 22 minuten, nadat de kapitein als laatste van boord was gegaan.

p 19 februari 1965 brak aan boord van het ms Sophocles (5703 ton) van de KNSM brand uit in de lading kunstmest. Het schip zonk in de buurt van de Azoren. Drie bemanningsleden werden vermist. Op 28 september 1973 kapseisde het ms Leliegracht (1228 ton) van rederij Spliethoff in zwaar stormweer voor de kust van IJmuiden. Het schip zonk. Er waren vier doden te betreuren.

Op 27 februari zonk de kustvaarder Angela Smits in de Golf van Biskaje. De bemanning kon het schip tijdig verlaten. Op 26 december vorig jaar liep het Nederlandse vrachtschip Rocky voor de kust van Israel op een zandbank. De 18 bemanningsleden konden het schip verlaten. De Rocky werd later vlotgetrokken.

#### Nedlloyd Seine

Het enige ongeluk met een schip van Nedlloyd was dat met de 11.696 ton metende Nedlloyd Seine. Het schip kwam op 23 oktober 1980 in de Indische Oceaan in aanvaring met de Belgische tanker Wallonia. Er waren geen slachtoffers. Het zwaar beschadigde Nedlloyd-schip werd verkocht om te worden gesloopt.

In mei vorig jaar zonk de chemicaliëntanker Anna Broere op de Noordzee na een aanvaring met de Zweedse Atlantic Compass. Daardoor kwamen twee bemanningsleden van de Anna Broere om het leven. Na het ongeluk moest de lading acrylonitril uit de tanks van de Anna Broere geborgen worden, een operatie die de Nederlandse staat ruim dertien miljoen gulden kostte. De tanker kwam na het ongeluk door die -vaak uitgestelde en moeilijke- berging vaak in het nieuws.

---

## Antwerpen

### Antwerpen-Rotterdam: Introductie

De ontwikkeling van de havens van Rotterdam en Antwerpen in de negentiende en twintigste eeuw vertonen interessante parallellen en verschillen. Drie van de vier opgenomen artikelen hebben betrekking op beleidsvorming binnen de haven. De opvattingen over wat nu precies het belang van de havengemeenschap als geheel is, spelen hierbij een centrale rol.

De eerste twee artikelen handelen over de relatie tussen lokale overheid en bedrijfsleven. Het comparatieve artikel van Devos en Van Driel bespreekt de evolutie van het gemeentelijke beleid omtrent het gebruik van kadeterreinen voor de overslag van goederen in de periode 1870 – 1950. De vraag hoe en door wie het schaarse goed van aan diep vaarwater gelegen terreinen in de haven geëxploiteerd moest worden loopt als een rode draad door het artikel. In Antwerpen en Rotterdam kregen de eigenlijke klanten van de haven, de rederijen en cargadoors, aan het einde van de negentiende eeuw een voorkeurspositie toegewezen. Vanaf 1900 in Rotterdam en vanaf circa 1950 in Antwerpen kregen echter onafhankelijke dienstverleners, zoals stuwadoors, vemen en naties, de



ruimte om een positie aan de waterkant op te bouwen, met recht op vaste ligplaats en de mogelijkheid om terreinen voor lange periodes te huren. Behalve met wijzigende (impliciete) opvattingen over op welke wijze het algemene belang van de haven het meest gediend was, hield dit ook verband met de financiële positie van zowel de lokale overheid als de betrokken bedrijven.

Ook in het artikel van De Goey over de in 1931 in de kiem gesmoorde vestiging van fabriek voor assemblage van auto's van Ford in Rotterdam speelt de vraag hoe de toegang tot aan of nabij diep water gelegen terreinen moet worden geregeld een belangrijke rol. In dit geval ging het om een industriële vestiging. Anders dan in de overslag was het daarbij niet vanzelfsprekend dat dit soort ondernemingen direct aan diep water diende te zijn gevestigd. De kwestie-Ford was een testcase voor het gemeentelijk beleid. De gemeente kwam Ford zeer ver tegemoet, maar weigerde op vitale momenten direct aan het water liggende terreinen te verkopen, zoals de autofabrikant eiste. Amsterdam stak Rotterdam uiteindelijk de loef af; zij schortte daartoe haar beleid om grond alleen in erfpacht aan bedrijven te geven op.

Het artikel van Vanfraechem heeft de beleidsvorming door lokale Antwerpse havenwerkgevers- en werknemersverenigingen in de periode 1900-1964 tot onderwerp. De definitie van het algemeen belang werd in dit geval vooral bepaald door de mate waarin de concurrentie van Rotterdam niet alleen door de werkgevers, maar ook de werknemers werd gevoeld. De externe concurrentie van Rotterdam was zeer bepalend voor de interne samenwerking tussen werkgevers en werknemers in Antwerpen. Deze concurrentiegedachte zou met de crisis van de jaren dertig van de twintigste eeuw haar intrede doen in het sociaal overleg. Voordien stond dit overleg volledig in het teken van de machtsverhoudingen tussen havenvakbonden en havenpatronaat. De overgang van macht naar concurrentiekracht als dominerende factor wordt in het artikel eveneens in verband gebracht met de context "ruimte". Van lokale ruimte werd eerst na de Tweede Wereldoorlog overgestapt naar nationale ruimte.

Het artikel van Loyen dient grotendeels los te worden gezien van de andere bijdragen. Het bestudeert structuurbreuken in de hinterlandtrafielen van de Antwerpse haven na de Tweede Wereldoorlog. Het samenstellen van doorlopend cijferreeksen voor de twintigste eeuw, maken het hem mogelijk belangrijke verschuivingen in de modale uitsplitsing van de hinterlandtrafielen te onderkennen. De wisselende goederenstromen, de concurrentiepositie van de diverse vervoersmodi, de herkomst en bestemming van de goederen, havenspecifieke voordelen met wijzigingen in lokalisatie- en logistiek beleid van bedrijven zijn alle factoren die de verschuivingen in de hinterlandtrafielen helpen verklaren. De regulering van de overslag in de havens van Antwerpen en Rotterdam van 1870 tot 1950

GRETA DEVOS EN HUGO VAN DRIEL

## **1. Inleiding**

In een zeehaven komen verschillende partijen elkaar tegen, zoals zeereederijen, open overslagbedrijven, verladers, ondernemingen die het achterland-transport verzorgen en de havenbeheerder. Zij kunnen in verschillende mate betrokken zijn bij de kenmerkende activiteit van de haven: het laden en lossen van goederen ofwel de overslag. De schaarste aan kadeterreinen maakt de toewijzing aan gegadigden tot een belangrijke zaak. Zo had de aankondiging van de gemeente Rotterdam in november 1996 dat zij bereid was een terrein beschikbaar te stellen voor een eigen overslagbedrijf van de grote Deense containerrederij Maersk, die daarmee haar bestaande dienstverlener Europe Combined Terminals (ECT) ontrouw werd, de nodige deining tot gevolg. Het leek namelijk een inbreuk te maken op de traditie van Rotterdamse haven als een stuwadoorshaven, dat wil zeggen een haven waarin het laden en lossen van schepen wordt uitgevoerd door onafhankelijke dienstverleners die dit als een op zichzelf staande activiteit beschouwen. Dit is van belang want het bestaan van dergelijke onafhankelijke dienstverleners kan een dreigende 'oligopolisering van de waterkant' door grote containerlijnen voorkomen. Kort nadat in september 1998 een compromis werd bereikt in de vorm van een joint-venture tussen Maersk en ECT, deed een volgende stap van het Gemeentelijk Havenbedrijf nog veel meer

stof opwaaien. Het Havenbedrijf besloot namelijk een minderheidsbelang te nemen in ECT, toen er voor het aandelenpakket van de bestaande aandeelhouders (drie havenconcerns en de Nederlandse Spoorwegen) geen Nederlandse gegadigden bleken te zijn. De gemeente wenste namelijk ECT niet geheel in buitenlandse handen, in de vorm van het van oorsprong Hong Kong-Chinese bedrijf Hutchinson Whampoa, te laten overgaan. Deze overheidsdeelneming in het toonaangevend containeroverslagbedrijf betekende een fundamentele inbreuk op het idee van de stuwadoorshaven. Criticasters betoogden dat het havenbedrijf hiermee zijn neutrale positie als havenbeheerder verloor.

In Antwerpen heeft het toewijzen van de nieuwe containerterminals gelegen langs de Schelde vóór de sluizen in recente jaren eveneens veel discussie opgeroepen. Voor de laatst toegewezen terminals gaan goederenbehandelaars en containerlijnen hand in hand, hoewel de discussie zich vooral concentreerde op het voortrekken van de ene goederenbehandelaar boven de andere en het gevaar van monopolisering door een bepaalde onderneming, de Hessenatie. Het Gemeentelijk Havenbedrijf is er vooralsnog niet toe overgegaan om deel te nemen in een goederenbehandelaar.

Het regelen van het gebruik van ligplaatsen en kadeterreinen en de outillage van die terreinen is het gebied waarop de overheid in de havens het meest direct invloed uitoefent op de organisatie van de ladingbehandeling. Het is met name op dit vlak dat moderne havens verschillen in de verdeling van invloedssferen tussen publieke en private partijen.<sup>1</sup> Een momenteel gangbaar onderscheid is dat tussen een landlord port, een toolport en een service port. Bij een landlord port beperkt de overheid zich tot de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur (zoals vaargeul, kademuren en kale terreinen). In een toolport verzorgt zij ook de aanleg en exploitatie van de suprastructuur (kranen en ander overslagmaterieel, bestrating, loodsen en dergelijke); in dit geval bemoeit de overheid zich dus ook met de behandeling van de goederen zelf. Verricht de overheid ook nog de administratie en de organisatie van aan- en afvoer van de goederen (cargadoors- en expediteurs-werkzaamheden) dan spreken we van een service port.

Gezien de schaarste aan direct aan diep water gelegen grond lijkt het logisch dat de havenbeheerder waakt voor een vrije toegang tot dit productiemiddel. Verder zal de beheerder van een haven gezien de hoge investeringen in de infra- en soms ook suprastructuur en de lange termijn-belangen van de haven de neiging hebben zich te bemoeien met de wijze waarop private partijen de overslag uitoefenen of zelfs die activiteiten zelf ter hand nemen. Het is duidelijk dat de heersende opvattingen over de taak van de overheid in de economie de manier waarop zij betrokken is bij de haven beïnvloedt. De inhoudelijke doelstellingen van het overheidsbeleid zijn daarbij van belang. Sommige landen beschouwen hun havens primair als een op zichzelf staande activiteit, als een (potentiële) winstbron. Elders wordt de havenexploitatie in dienst gesteld van hogere doelen, zoals het bevorderen van de werkgelegenheid en de handel. In het laatste geval zal de overheid eerder de neiging hebben zich met de uitvoering van de overslag zelf te bemoeien.

Er is echter niet zomaar een bestuurskundige of economische theorie voorhanden die de verschillen in de verdeling van taken tussen partijen in de havens kan verklaren uit de doelstellingen van het overheidsbeleid. In dit artikel wordt de totstandkoming van de regulering daarom vanuit historisch perspectief benaderd. De studie betreft twee havens, Antwerpen en Rotterdam, die beide heden te dage als een 'landlord port' gelden. Er zijn echter in het verleden de nodige verschillen opgetreden tussen beide havens in de toewijzing van ligplaatsen en kadeterreinen en de uitrusting en exploitatie hiervan en – mede in verband hiermee – de verdeling van werkterreinen tussen partijen. Het doel van dit artikel is die verschillen te beschrijven en verklaren en daarbij ook licht te werpen op de hierboven genoemde recente discussies over het toewijzen van terreinen.

Het is voornamelijk de lokale overheid die de dienstverlening binnen de havens reguleert, het optreden van de centrale overheid komt daarom nauwelijks aan bod. Het artikel behandelt uitsluitend het laden en lossen van lading en de direct daarmee verbonden activiteiten in de haven. De havenindustrie blijft buiten beschouwing. Deze sector kent namelijk een geheel eigen problematiek: overwegingen bij de keuze tussen verhuren of

verkopen van terreinen en bij het bepalen van de lengte van huurtermijn of erfpacht kunnen heel anders zijn dan in de overslag. De besproken tijdsperiode loopt van circa 1870 tot 1950 toen het nu nog bestaande stelsel van toewijzing van ligplaatsen en terreinen en exploitatie van de outillage vorm kreeg. De keuze van 1950 als globaal eindpunt is gebaseerd op de ontwikkelingen in Antwerpen; in Rotterdam is het bedoelde stelsel reeds in 1900 tot stand gekomen en voor deze haven eindigen de gedetailleerde beschouwingen dan ook op dit tijdstip. Ontwikkelingen in beide havens na respectievelijk 1950 en 1900 worden kort aangestipt. In het artikel worden Antwerpen en Rotterdam achtereenvolgens apart behandeld, waarna een gezamenlijke conclusie wordt getrokken.

## **2. Enkele karakteristieken van de Antwerpse haven**

Twee karakteristieken van de Antwerpse haven hebben een diepgaande invloed op de ontwikkelingen in de laatste 125 jaar gehad. Vooreerst het feit dat Antwerpen een getijhaven is. Dit heeft ertoe geleid dat naast kaden aan de rivier zelf in de loop van de tijd een uitgebreid dokkenstelsel werd uitgebouwd, dat slechts via enkele sluisen toegankelijk was. Ook met betrekking tot de infrastructuurwerken zelf buiten of binnen de dokken was er een onderscheid. Zij werden respectievelijk door de staat en de stad, dit wil zeggen door de centrale en door de lokale overheid gefinancierd. De staat vertrouwde de stad wel het beheer van de Schelde-kaaien toe. De lokale overheid was bovendien verantwoordelijk voor de uitbouw van de suprastructuur op de kaaien, zowel buiten als binnen de dokken; afdaken, kranen en magazijnen werden zeker tot aan de Tweede Wereldoorlog vrijwel volledig door haar gefinancierd. Voorzieningen in verband met de aanleg van spoorlijnen op de kaaien – Antwerpen was in de eerste plaats een stukgoedhaven waar het spoorvervoer een belangrijke rol speelde – vielen ten laste van de staat die nochtans steeds het advies inwon bij het stadsbestuur.<sup>2</sup>

De tweede karakteristiek betreft de organisatie van de arbeid in de haven. Goederen werden behandeld door de naties en de stouwers. De natiebedrijven waren historisch gegroeide corporaties die sedert het einde van de 15de eeuw de goederen aan de wal behandelden. Sedert de doorbraak van het stoomschip ging men vanaf het begin van de jaren 1860 voor het lossen en laden van het schip een beroep doen op een aparte groep havenarbeiders: de stouwers. Voordien werden goederen behandeld door de bemanning van het zeilschip zelf in samenwerking met de arbeiders van de naties die de goederen in ontvangst namen en verder behandelden.

Door de opkomst van de stouwerijen ontstond in de los- en laadoperaties een tweedeling van de arbeid. Zowel de stouwers- als de natiebedrijven waren talrijk. Hun aantal groeide gedurig aan en bereikte zowat een hoogtepunt onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog. De stouwersbedrijven waren betrekkelijk klein. Zij hadden voor hun werktuigen weinig kapitaal nodig. Zij bestonden gewoonlijk uit enkele vennoten en deden voor de rest een beroep op dagelijks aan te werven dokwerkers. De naties waren gewoonlijk groter van omvang. Zij investeerden in paarden en rollend materieel voor het vervoer en mettertijd ook in magazijnen, doch hun oude corporatieve structuren hielden het gebruik in stand om op het einde van iedere maand de winst onder de bazen te verdelen, zodat het voor hen onmogelijk was om aan kapitaalvorming te doen. Niet verwonderlijk dat zij evenals de kleine stouwersbedrijven voorstanders waren van investeringen in de suprastructuur van de kaaien door de stad en zeker niet door de privé-sector.<sup>3</sup>

Daarbij kwam dat de Antwerpse koopvaardijvloot beperkt was. Haar aandeel in de totale trafiek schommelde in 1913 rond de 6 %.<sup>4</sup> Met uitzondering van de Red Star Line, de Compagnie Belge Maritime du Congo en de Armement Deppe ging het om kleinere rederijen. Des te belangrijker waren de talrijke scheepsagenten die buitenlandse lijnen vertegenwoordigden. Al deze kleine en middelgrote firma's waren voor de Eerste Wereldoorlog onvoldoende kapitaalkrachtig om in de haven op grote schaal te investeren.

1 R.O. Goss, A comparative study of seaport management and administration (London, 1979); Henrik Stevens, De institutionele positie van zeehavens. Een internationale

vergelijking (Delft, 1997). De rest van deze alinea en de volgende twee alinea's zijn grotendeels op de laatstgenoemde bestuurskundige publicatie gebaseerd.

2 Voor een overzicht van de problematiek zie: E. Van Hooydonk, *Beginselen van Havenbestuursrecht. Onderzoek naar de grondslagen en de draagwijdte van de havenbestuurlijke autonomie* (Antwerpen, 1995) 28-29. Een lijst met stedelijke verordeningen en reglementaire beschikkingen is terug te vinden in Antwerpen 1860-1960 (Antwerpen, 1960) 473-476.

3 G. Devos, 'De Antwerpse naties tijdens de periode 1815-1940', in G. Asaert (red.) *De Antwerpse naties. Zes eeuwen actief in stad en haven* (Tielt, 1995) 163-203.

4 G. Devos, 'La flotte marchande belge et le trafic portuaire à Anvers (1875-1939)', in: S. Curveiller en D. Clauzel (red.), *Les champs relationnels en Europe du Nord XVIII<sup>e</sup> à XX<sup>e</sup> siècles. Deuxième colloque européen de Calais* (Calais, 1998) 113.

**Word vervolgd**

---

## Antwerpen

### 3. De rol van de stad bij het toekennen van vaste ligplaatsen

Zowel de staat als de stad heeft er vanaf 1856 voor gezorgd dat het havengebied continu werd uitgebouwd om zo het hoofd te kunnen bieden aan het steeds toenemende verkeer.<sup>5</sup> Het dempen van de ruïen die tot diep in de stad doordrongen, de rechte trekking van de rechter Schelde-oever en de doorbraak van de stoomvaart dwongen de stad ertoe vanaf de jaren 1870 nieuwe reglementen uit te vaardigen. Het toekennen van vaste ligplaatsen gebeurde door de havenkapitein. Dit was geen sinecure, want de vraag was steeds groter dan het aanbod. Bovendien was er veel meer vraag naar ligplaatsen aan de Scheldekaden die voor de Eerste Wereldoorlog slechts over een lengte van 5,5 km waren uitgebouwd. Het was een kwestie van tijd en geld. Criteria voor de toekenning van een vaste ligplaats aan de stroom waren de regelmaat van de dienst (post- en passagierslijnen kregen voorrang), de diepgang van het schip en eventueel voorspraak vanwege de centrale overheid.<sup>6</sup> De overige lijnen kregen een vaste ligplaats in de dokken die sedert het midden van de 19de eeuw voortdurend werden uitgebreid. Hier waren de mogelijkheden uiteraard veel talrijker. In 1912 ging het om een verhouding van 36 lijndiensten aan de 5 km-lange Scheldekaden en 91 lijndiensten binnen de dokken.<sup>7</sup> Soms werd een kaainummer door verschillende lijnen aangelopen. Alleszins werden vergunningen op korte termijn verleend die meestal jaarlijks te hernieuwen waren. De havenkapitein kon wegens plaatsgebrek beslissen ook trampschepen aan die 'vaste' ligplaatsen te laten aanmeren. Deze handelwijze zette niet zelden kwaad bloed bij de reders en hun agenten die tegen bepaalde prijs en meestal voor een periode van één jaar van het stadsbestuur een vergunning kregen voor een vaste ligplaats. Eventueel kon een gedeelte van het achterliggende kaaiterrein met de stadskranen en de stadsafdaken worden gehuurd.

Voor de lossing van het schip en de behandeling van de goederen moest steeds een beroep worden gedaan op een stouwer en op een of meer naties die dokwerkers in dienst namen. Zij werkten op de kaai met stadskranen en – loodsen die ook per jaar of eventueel per dag of halve dag van de stad konden gehuurd worden. Reders en agenten konden bijgevolg geen eigen werkvolk inzetten. Zo wilde het de traditie en die werd gerespecteerd. Mettertijd kon dit euvel enigszins worden omzeild door als reder een participatie te nemen in een stouwersbedrijf.

De verhuur van kaaien aan reders en scheepsagenten, steeds voor een kortere periode bleef tot na de Tweede Wereldoorlog de algemene regel. Nochtans doken er vanaf de jaren 1860 initiatieven op die wijzigingen aan het systeem wilden aanbrengen. Zij hebben alle betrekking op het verkrijgen van langdurige domein-concessies en/of het uitrusten van de kaden met eigen werktuigen. Steeds leidde dit tot conflictsituaties waarbij reders en handelaren meestal vernieuwingsgezind waren, terwijl de goederenbehandelaars zich bij de mogelijke introductie van elke nieuwheid in hun voortbestaan bedreigd voelden en

zich verzetten. Dit spanningsveld dwong het stadsbestuur de standpunten zoveel mogelijk met elkaar te verzoenen. Enkele concrete gebeurtenissen illustreren dit.

#### **4. Conflictsituaties voor de Eerste Wereldoorlog**

Naar het voorbeeld van initiatieven in Engelse en Franse havens, in Hamburg en Bremen, werd in 1865 een naar Antwerpse maatstaven groot bedrijf opgericht; de Compagnie des Docks-entrepôts et Magasins généraux d'Anvers. De oprichting ging gepaard met de stichting van een handelsbank en van een handelsmaatschappij. De initiatiefnemers zagen het groots. Zoals de naam van de maatschappij laat vermoeden, beschikte zij over belangrijke opslagplaatsen, niet in het minst over de twee meest moderne magazijnen grenzend aan de twee oudste dokken. Daarnaast had zij van de Belgische Staat het Koninklijk Stapelhuis (Entrepôt Royal) kunnen verwerven, waardoor zij het monopolie verkreeg voor de opslag van goederen in onderbroken transit (entrepot-opslag). De maatschappij hield er autoritaire reglementen op na, waardoor zij tegenstand uitlokte bij zowel de plaatselijke Kamer van Koophandel als bij de goederenbehandelaars die zich bedreigd voelden in hun voortbestaan; het aanwerven van eigen werknemers in de magazijnen druiste in tegen de gewoonten in de haven waar naties en stouwers het havenwerk volledig in handen hadden.<sup>8</sup>

De maatschappij had nochtans kosten noch inspanningen gespaard om de nieuwste snufjes in haar magazijnen te introduceren. Zij had een hydraulische pers (een accumulator) in het Stapelhuis geïnstalleerd en stelde voor in combinatie ermee hydraulische kranen langs de kaaien te plaatsen en daarenboven afgesloten loodsen op de kaaien op te trekken. Daartoe moesten de bestaande kaaien aan haar in concessie worden gegeven voor uitbating en voor behandeling van de meeste koopwaren. Bovendien eiste zij de verkoop van een deel van de krijgsgroonden die na het slechten van de oude stadswallen waren vrijgekomen. In ruil zou de maatschappij de kaaien aan het oude Willemdok verbreden, gesloten opslagplaatsen en verplaatsbare hydraulische kranen op alle kaaien opstellen, spoorlijnen aanbrengen, één van haar magazijnen als graanopslagplaats inrichten en de nodige brandbestrijdingsmiddelen om de 100 m plaatsen. De helft, doch in feite slechts 35 %, der nettowinst zou aan de stad worden afgestaan. De Havenkapitein zou niet langer over de ligplaats van de schepen beslissen, doch zou hiervoor orders vanwege de maatschappij ontvangen. Van stadswege werd het ganse project teruggefloten. De aanvraag geleek te sterk op het verkrijgen van een monopolie en dat kon niet worden geduld. De zitting van de Gemeenteraad van 29 augustus 1872 verwierp het voorstel met 18 op 20 stemmen.<sup>9</sup>

Een tweede conflictsituatie kwam er ruim tien jaar later. Inmiddels had de stedelijke technische dienst buitenlandse havens bezocht om er de stand van de mechanisatie van de haveninrichtingen te bestuderen. Het onderzoek resulteerde in de late jaren zeventig in de bouw en aanleg van een kranensysteem onder waterdruk, dat tevens bruggen, sluisdeuren en kaapstanders kon bewegen. Het eerste water-pershuis dateert van 1877. Begin 1880 beschikte de haven over 1 vaste en 6 mobiele hydraulische kranen en 1 vaste hydraulische kraanbok.<sup>10</sup> De hele infrastructuur kwam er op kosten van de stad.

Niettemin kwamen in het begin van de jaren tachtig de graanhandelaren op voor het plaatsen van graanelevatoren (jacobladders ofwel bakken-elevatoren), waardoor graan op een eenvoudige en meer efficiënte wijze kon gelost worden. Tevens zouden heel wat misbruiken vermeden kunnen worden. Gevreesd werd dat Antwerpen anders zijn positie als belangrijkste West-Europese graanimporteur zou verliezen. Meerdere initiatiefnemers vroegen de toestemming om drijvende graanelevatoren te mogen inzetten. Daar de stad zich beschouwde als eigenaar van de dokken en het beheer over de Scheldekaaien had toegewezen gekregen, werden alle toelatingsen voor het plaatsen van hef- of andere werktuigen door haar verleend. De hele discussie nam maandenlang in beslag. Sereen kon zij niet worden genoemd, daar de projecten stuitten op het verzet van de dokwerkers, gesteund door hun werkgevers, de naties en de stouwerijen, die opnieuw hun toekomst bedreigd zagen. De mechanisering van de arbeid werd met broodroof gelijkgesteld. De

hele zaak lokte opstootjes uit. Tijdens de zitting van de Gemeenteraad werden de ruiten van de vergaderzaal in het stadhuis ingegooid.

In feite ging het om meer dan om het eenvoudig plaatsen en inzetten van elevatoren.<sup>11</sup> Aan één van de projecten was ook het plan verbonden om graanmagazijnen op te richten voor de graanopslag, en hieraan was grote nood. Het zolderen van graan in oude gebouwen te Antwerpen was te duur en te arbeidsintensief geworden, zodat graan werd opgeslagen in lichters. In het begin van de jaren tachtig lagen niet minder dan 600 binnenschepen in de haven die fungeerden als graanopslagplaats, er het verkeer hinderden en brandgevaar opleverden. De standpunten van de verschillende belangengroepen in de haven varieerden. Diegenen die te maken hadden met de bewerking van het graan evenals de schippers die aan gunstige prijzen hun lichters als magazijn konden verhuren waren tegen de inzet van de 'zelfeters' gekant. Handelaren en reders waren voorstanders. Een aanvraag, waarbij een vergunning voor niet minder dan 99 jaar werd voorgesteld, deed echter opnieuw voor monopolie vrezers. De toelating kwam er niet. De Gemeenteraad verwierp het voorstel. Hoewel het volgens sommigen ging om de aanvraag van een tijdelijke vergunning, gingen anderen er van uit dat het project een monopolie nastreefde en dit kon niet worden geduld.

In 1892, nauwelijks tien jaar later, dook een nieuw project op. Ditmaal ging men omzichtiger tewerk. Nog steeds oplossingen zoekend voor het graanprobleem vroeg een comité, opgericht door de afdeling granen van de Kamer van Koophandel, een kaaiconcessie. Hiervoor werd door niet minder dan 100 handelaren en makelaars een naamloze vennootschap opgericht, de Société Anonyme des Magasins à grains d'Anvers (SAMGA).<sup>12</sup> Op de concessie van 5.800 m<sup>2</sup> die haar werd toegewezen voor een periode van 45 jaar, bouwde de maatschappij in 1895 een graanmagazijn met silo's, voorzien van de modernste installaties en met een capaciteit van 900.000 hectoliter. Het graan zou via transportbanden onder de kaaimuur in kelderingen worden vervoerd. In de vier hoektorens werden bakjeselevatoren opgesteld.<sup>13</sup> Van een monopolie kon ditmaal geenszins worden gesproken, zo luidde de conclusie van de Gemeenteraad. Bijgevolg werd voor het eerst aan een privébedrijf een concessie op langere termijn verleend. Tegen dit gemeenschappelijk initiatief, genomen door talrijke handelshuizen, allemaal klanten van de goederenbehandelaars, rees ditmaal geen protest.

Anders verging het in 1908 en de daaropvolgende jaren toen verschillende firma's graanzuigers wilden inzetten en hiervoor toestemming vroegen. Opnieuw kwamen alle hens aan dek. Grote concurrent van het ogenblik was Rotterdam, waar reeds met graanzuigers werd gewerkt. Hoewel vrijwel iedereen ervan overtuigd was dat de vooruitgang moeilijk nog langer kon worden tegengehouden, sleepte de discussie twee jaar lang aan. Opnieuw kwam er tegenstand van naties en stouwerijen gesteund door de inmiddels opgerichte vakbonden.

Voorstanders waren de Kamer van Koophandel en andere werkgeversverenigingen. Zij waren gewonnen voor de elevatoren. Voorwaarde was wel dat de vrijheid verzekerd moest blijven en monopolies vermeden werden. Volgens naties en stouwers moest de stad blijven instaan voor de bewerktuiging van de kaaien zoals zij dat in het verleden had gedaan. Het was volgens hen ongeoorloofd dat privé-maatschappijen zelf los- en laadinstallaties gingen bekostigen, en misschien vroeg of laat de behandeling van goederen naar zich zouden trekken. Zelf beschikten naties en stouwers immers over onvoldoende geldmiddelen voor de aankoop van dure installaties. Bovendien had het geen zin deze aankopen te doen als zij niet in staat waren kaaien in concessie te nemen. De twee eerste drijvende graanzuigers werden door de stad in oktober 1910 aangekocht en bij wijze van proef ingezet. De bedrijven konden ze afhuren van de stad. In 1934 beschikte de haven over een vloot van 24 drijvende stadsgraanzuigers.<sup>14</sup>

Lang duurde de euforie van de overwinning niet. Kort voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zou een groep zakenlui rond het Crédit Foncier Anversoïse een nieuw project ontwikkelen waarbij kaaien zouden worden afgehuurd en toestellen geplaatst voor lossen en laden.<sup>15</sup> Opnieuw vreesden de naties dat zij op privé-ingerichte concessies mettertijd zouden uitgesloten worden. Zij aarzelden daarom niet opnieuw de handschoen op te

nemen en zich te verzetten tegen elke vorm van privatisering van de havenwerktuigen. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog verhinderde de uitvoering van deze plannen.

## **5. Het verlenen van domeinconcessies**

Met het verlenen van de eerste domeinconcessie in 1892 in de haven beschikte de stad vanaf het begin van de jaren negentig over een nieuw wapen en tegelijkertijd over nieuwe inkomsten waardoor zij terdege invloed kon uitoefenen op het bedrijfsleven. Aanvankelijk verliep de evolutie traag. Voor de Eerste Wereldoorlog werden langdurige concessies verleend waarvan de meeste voor de opslag van petroleum.<sup>16</sup> En hier speelde de openbare veiligheid mee. Brandgevaar had de opslag van petroleum van het stadsmidden naar het Amerikadok in het Noorden gedreven. Doch toen door de havenuitbreiding ook dit dok centraal lag, werd beslist de opslag van petroleum naar het Zuiden van de stad te verleggen. Hiervoor werden langdurige concessies aan petroleumbedrijven verleend. Daar het om een apart product ging, dat in die periode reeds met tankschepen werd vervoerd en waarbij behandeling door stouwers en naties vrijwel uitgesloten was, ging de verlening van deze concessies zonder protest door. Een andere concessie had betrekking op het oprichten door de Red Star Line, lange tijd Antwerpens trots, van een magazijn met verdieping aan de Rijnkaai waar de rederij een vaste ligplaats had. Het ging om een noodoplossing; de oude, smalle kaaien volstonden niet langer om de passagiers en de goederen op te vangen die door de steeds grotere schepen inscheepten of werden aangevoerd. Wilde de Stad dure onteigeningen vermijden nodig om de kaai te verbreden, dan moesten de bestaande afdaken plaats ruimen voor een gebouw met een verdieping. Elders in de haven kon immers geen ligplaats worden gevonden die voldoende diepgang bood.<sup>17</sup> De lijndienst kreeg bijgevolg de toelating voor de bouw op de toegekende grond voor een periode van dertig jaar. De oprichting en privé-uitbating van een hijstoestel met brug en luchtspoor voor het lossen en laden van steenkool, evenals het plaatsen van een stoomkraan voor het behandelen van bouwmaterialen werden daarentegen door de naties als gevaarlijke precedents beschouwd.<sup>18</sup>

Na de Eerste Wereldoorlog hernam de vraag naar domeinconcessies op lange termijn. Dit was niet verwonderlijk daar de oppervlakte van het dokkencomplex in de periode 1910-1929 meer dan verdrievoudigde en talrijke bedrijven een steunpunt in de haven wilden verwerven. De aanvragen waren talrijk en zeer verscheiden; het ging zowel om voor- als achterkaaien als gronden gelegen achter de kaaien voor de oprichting van magazijnen. Zowel maatschappijen voor het lossen en opslaan van bulkgoederen (ertsen, kali, steenkool) als fabrikanten die hun productie-eenheid in de onmiddellijke buurt van de dokken wilden vestigen of bedrijven die goederen of materieel wilden opslaan waagden hun kans. Deze dikwijls nieuwe bedrijven die meestal de NV vorm hadden aangenomen of in enkele gevallen horizontale of verticale integratie begonnen na te streven waren voldoende kapitaalkrchtig en konden grotere financiële risico's aan. Niet zelden behandelden zij bulkgoederen of specifieke goederen, waarvoor speciale los- en laadinstallaties werden ingezet.<sup>19</sup> De vrees voor concurrentie vanwege de Rotterdamse haven was een niet te onderschatten stimulans. De stad had zich – met uitzondering van de drijvende graanelevatoren – steeds toegelegd op de plaatsing van all round kranen die vooral voor de behandeling van stukgoed geschikt waren. Reden hiervoor was dat zij terugschrok voor de aankoop van gespecialiseerde werktuigen, die slechts voor enkele havengebruikers bestemd waren. Op die manier werd het risico verminderd. Vanaf 1929 investeerde de stad dan in een zestal laadbruggen die zij samen met het kadeterrein in langdurige concessie gaf. Alleszins brachten de investeringen in de uitrusting van de nieuw aangelegde kaden, de vervanging van de oudere hydraulische kranen en de aankoop van enkele gespecialiseerde installaties voor de behandeling van bulkgoederen tijdens de economische crisis in de jaren dertig de stadskas in moeilijkheden. Deze precaire toestand dwong de stad naar alternatieven te zoeken.

Slechts na de Tweede Wereldoorlog ging de stad langdurige domeinconcessies verlenen aan de traditionele goederenbehandelaars. In vergelijking met Rotterdam is dit laat. Zoals reeds vermeld, lagen hoofdzakelijk financiële redenen zowel van de publieke als de privé-sector aan de basis van deze achterstand. De financiële tekorten van de havenregie konden in de loop van de jaren dertig niet worden weggewerkt. De technologische achterstand die

de haven inmiddels had opgelopen zorgde er mee voor dat de situatie onhoudbaar werd. Toen bleek dat deze financiële tekorten een structureel karakter vertoonden, werd de stad ertoe gedwongen haar uitgaven voor de uitbouw van de suprastructuur sterk in te krimpen. Kaaien werden voortaan niet langer voor de periode van een jaar alleen aan rederijen of hun scheepsagenten verhuurd. Domeinconcessies op langere termijn kwamen in handen van traditionele stouwerijen en ook van naties, die zich inmiddels tot naamloze vennootschappen hadden ontwikkeld en over meer kapitaal beschikten.<sup>20</sup> De beslissing van de stad de aanleg van de "naakte" kaaien en de uitbouw van de suprastructuur grotendeels aan het privé initiatief over te laten, deed rederijen ervan afzien niet langer zelf de dure kaaien af te huren en uit te rusten. Verticale en horizontale integratie deden vanaf de jaren vijftig en vooral zestig de naties en de stouwerijen uitgroeien tot volwaardige terminal operators. De 'trek naar het water' door natiebedrijven was voorgezeten. De tweedeling in de arbeid verdween. Door concentratie werd getracht het dienstenpakket zo veel mogelijk te stouwerijen, de binnenscheepvaart, de scheepsherstelling en de scheepsbevoorrading G. Devos en G. Elewaut, CMB. Een eeuw maritiem ondernemerschap 1895-1995 (Tielt, 1995) 85-87. De Belgian New Fruit Wharf (opgericht in 1938) was een initiatief van scheepsagenten en diverse fruitimporteurs A. De Vos en R. Baetens, Antwerpens Maritiem Verleden (Deurne, 1990) 86. De eerste- en laatstgenoemde onderneming gingen over tot de aanvraag van kaaiconcessies voor 1940. AMI-CMB deed dit eerst in 1948 verruimen. Sommige bedrijven gingen zelfs concerns vormen. Ondanks deze diepgaande wijzigingen bleef de stad echter de concessies verlenen. Ook toen midden van de jaren tachtig werd overgegaan tot het toekennen van Scheldeterminals, dit zijn uiterst gunstig gelegen concessies aan de rivier. Betwistingen over de toekenning hebben er alleszins toe geleid dat regels inzake concessieverlening werden vastgelegd en een aanvrager wist hoe bij de procedure tewerk te gaan.

5 Een duidelijk chronologisch overzicht van de uitbreidingen biedt: A. Himler, 'De Antwerpse haven vanaf de Franse periode', Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België 47 (1993) nr. 1, 48-50.

6 G. Devos, 'Belgische overheidssteun aan scheepvaartlijnen 1867-1914' in Bijdragen tot de internationale maritieme geschiedenis (Collectanea Maritima IV) (Brussel, 1988) 91.

7 P. Ehlers e.a., Die Verkehrswirtschaft des Antwerpener Hafens. Eine zfassende Studie (Hamburg-Bremen, 1915)171-182 (Anlage 31).

8 G. Devos, 'Modernisering in de haven van Antwerpen. De Compagnie des Docks-entrepôts et Magasins généraux d'Anvers', in: G. Maréchal (red.), Een kompas met vele streken. Studies over Antwerpen, scheepvaart en archivalie aangeboden aan dr. Gustaaf Asaert ter gelegenheid van zijn 65ste verjaardag (VVBAD, Archiefkunde 5) (Antwerpen, 1994).

9 A. Himler, 'Koudwaterdruk voor havenwerktuigen te Antwerpen. Historiek en verdwijnende toepassingen van een energieverdeling 1878-1975', Tijdschrift der Stad Antwerpen 1 (1975) 37-38.

10 Naast 3 vaste handbewogen kranen en 6 mobiele stoomkranen. Ibidem, tabel I, 39.

11 J. Martijn, The Antwerp Grain Work Cy Samenwerkende Maatschappij 1904-1954. De Graannaties van de 13e eeuw tot heden (Antwerpen, 1954) 38-39.

12 Bijlagen Belgisch Staatsblad, 16 maart 1892, nr.532.

13 A. Himler, 'Stapelhuizen en opslagplaatsen' in R. Baetens (red.), Industriële Revoluties in de provincie Antwerpen (Antwerpen-Weesp, 1984) 354.

14 P. De Cock, 'De evolutie van de havenuitrusting voor goederenbehandeling. Deel 1: van de oudste tijden tot wereldoorlog II' in Hinterland. 27 (1978) maart-april, 26-28.

15 Archief Verbond der Behandelaars van Goederen, notulen Kamervergadering van 2 april 1914 en Buitengewone vergadering van 1 mei 1914.



16 Gebaseerd op de gegevens verzameld door Bart Lemayeur, tijdelijk wetenschappelijk medewerker aan het FWO-project 'Functieverschuivingen in de haven van Antwerpen 1900-1994'.

17 Gemeentebblad van de Stad Antwerpen, zitting van 8 juli 1901, nr. 32, 118-126.

18 Archief Verbond der Behandelaars van Goederen, notulen Kamervergadering van 2 april 1914.

19 Voorbeelden van vroege verticale integratie tijdens het Interbellum zijn de Groep Plouvier die vanuit een Rijnrederij zich op behandeling van bulkgoederen en verzekeringswezen ging toespitsen zie B. Lemayeur, 'De geschiedenis van de onderneming Plouvier (1896- 1997)' in R. Baetens, *Spiegels van Mercurius: Plouvier & Kreglinger* (Deurne, 1998) 259-264, en de rederij CMB en haar holding AMI die belangrijke participaties namen in stouwerijen, de binnenscheepvaart, de scheepsherstelling en de scheepsbevoorrading G. Devos en G. Elewaut, *CMB. Een eeuw maritiem ondernemerschap 1895-1995* (Tielt, 1995) 85-87. De Belgian New Fruit Wharf (opgericht in 1938) was een initiatief van scheepsagenten en diverse fruitimporteurs A. De Vos en R. Baetens, *Antwerpens Maritiem Verleden* (Deurne, 1990) 86. De eerste- en laatstgenoemde onderneming gingen over tot de aanvraag van kaaiconcessies voor 1940. AMI-CMB deed dit eerst in 1948.

20 Voortrekker op dit gebied was de Hessenatie: A. Haeck, *De Kerbinders van het Hessenhuis en de Hessenatie. Bijdrage tot de geschiedenis van een Antwerpse natie* (Antwerpen, 1960) 217.

---



