

***$\frac{14}{18}$  OP ZEE***



**14**  

---

**18**

# **OP ZEE**

**BELGISCHE  
SCHEPEN EN ZEELUI  
TIJDENS DE GROTE  
OORLOG** **FREDDY PHILIPS**



LANNOO



Koninklijk Museum van het  
Leger en de Krijgsgeschiedenis

*Ze zullen het vergeten.*

*De rouwsluiers zullen net als dode bladeren vallen.*

*Het beeld van de verdwenen soldaat zal langzaam vervagen in het  
getrooste hart van diegenen die zo veel van hem hielden.*

*En alle doden zullen voor de tweede keer sterven.*

Roland Dorgelès.

# INHOUDSTAFEL

---

Voorwoord: De plicht om te getuigen	8	~ De Duitse invasie van Oostende – beschrijving	32
<b>DEEL I</b>	<b>11</b>	~ De evacuatie van Oostende naar Calais en de rol van onze mailboten (Oostende-Dover)	33
<b>Hoofdstuk 1: De tijd voor de oorlog</b>	<b>13</b>	~ Andere Belgische schepen die bij de evacuatie werden ingezet	35
Overzicht van de politieke en economische conjunctuur in België	13	~ De vluchtelingenproblematiek	36
De activiteiten van onze zeehavens tussen 1850 en 1914	14	~ Trawlers en vissers verlaten het grondgebied	37
~ De haven van Antwerpen	14	Een lege haven	38
~ De haven van Oostende	15	De terugtrekking naar Calais en de consolidatie van de stellingen	38
~ De haven van Zeebrugge	17	<b>Hoofdstuk 3: Onze zeelui en schepen tijdens de oorlog</b>	<b>39</b>
~ De havens van Blankenberge en Nieuwpoort	18	Onze mailboten en de evacuatie van zwaargewonde oorlogsslachtoffers	39
Algemene situatie van onze handelsvloot in 1914	18	De organisatie van het maritieme transport voor het leger	40
~ Onze belangrijkste rederijen op het einde van de 19de en in het begin van de 20ste eeuw	18	Belgische maritieme componenten die tijdens het conflict zijn ontstaan	41
~ Samenstelling van onze handelsvloot en onze nationale vloot	19	~ De Dienst voor Kust- en Riviervedediging	41
~ De Belgische zeeverbindingen met onze Afrikaanse kolonie Congo	21	~ De Compagnie van de Annexes Flottantes	41
<b>Hoofdstuk 2: Het moment van de confrontatie</b>	<b>23</b>	~ De Militaire Maritieme Diensten	41
De politieke situatie in Europa	23	~ De Dienst van de Annexes Flottantes (1914-1917)	42
~ Op weg naar een onvermijdbaar algemeen conflict	23	~ Het Bemanningsdepot en het gebrek aan personeel	43
~ De neutraliteit van sommige landen en de gevolgen daarvan	23	~ Transport langs de Binnenwateren (Transports par Eaux Intérieures – T.E.I.)	46
~ Zorgen voor de reders in tijden van crisis en conflict	24	~ De bevoorrading van steenkool	47
~ Chronologie van de invasie in België	25	~ Het Algemeen Bureau voor Maritiem Transport (Bureau Général des Transports Maritimes – B.G.T.M.)	48
~ Conflicten in onze Afrikaanse kolonie	26	~ Schepen voor het vervoer van paarden	49
Evacuatie, terugtrekking en aftocht naar Frankrijk	29	~ De haverschepen	50
~ De evacuatie uit Antwerpen en de terugtrekking naar Oostende	29	~ Pakjesdiensten (Agences de colis)	51
		~ De flottielje van Tanganyika	51

De rol van onze mailboten tijdens het conflict	51	De toestand van onze havens na afloop van de oorlog	87
De activiteiten van onze havens tijdens de Eerste Wereldoorlog	52	~ Antwerpen	87
~ Antwerpen	52	~ Oostende	88
~ Oostende	53	~ Zeebrugge en Brugge	88
~ Zeebrugge	53	~ Nieuwpoort	89
~ Blankenberge	54	Algemene heropleving van de zeehandel	89
~ Nieuwpoort	54	~ De terugkeer van onze vissers	90
Onze vissers tijdens het conflict	54	~ Onze mailboten leggen weer aan in Oostende	91
Onze opleidingsschepen in die troebele tijden	57	~ Onze reders: van de heropleving naar andere crisisjaren	91
De campagnes van <i>L'Avenir</i> tussen 1914 en 1919	58	~ Een voorbeeld: de Lloyd Royal Belge	91
De oorlog en het maritieme transport	61	Ten anker bij wijze van conclusie	94
~ De reders tijdens de oorlog	61		
~ Het statuut van het zeevarend personeel tijdens de oorlog	62	<b>DEEL 2</b>	<b>99</b>
~ Desertie, u hebt desertie gezegd!	64		
~ De Commission for Relief in Belgium	66	<b>Appendixen</b>	<b>101</b>
~ Oprichting van de 'Lloyd Royal Belge'...	68		
~ ... en de kritiek van de Union des Armateurs	69		
Analyse van de oorlogvoering op zee	73	De Belgische handel: import, export en geïnde douanerechten voor de jaren 1912 tot 1914 (1ste semester)	101
~ De U-Boote en de Unterseeboot Flottille Flandern	74	Scheepsbewegingen in België voor de jaren 1912 tot 1914 (1ste semester)	101
~ De Britse admiraliteit over de duikboten als wapen	75	Scheepsbewegingen in drie Europese havens in 1912, 1913, 1914 en 1919	102
~ Evolutie van het militaire beleid van Duitsland op maritiem vlak	75	De belangrijkste Belgische rederijen en koopvaardijzschepen van meer dan 350 n.t. geregistreerd op 1 januari 1914	103
~ De duikbootoorlog op leven en dood	75	Belgische koopvaardijzschepen geregistreerd op 1 januari 1914	106
Tegenmaatregelen en verdedigingsmiddelen van de geallieerde schepen	76	Staatsschepen geregistreerd op 1 januari 1914	106
~ Op zee	76	Historiek van de zeilschepen, inclusief die van de staat, die in 1914 onder Belgische vlag voeren, en beschrijving van hun carrière	107
~ Aan boord van de schepen	77		
~ Camouflage als beschermingsmiddel	78	Technische kenmerken van de 13 mailboten van het Bestuur van het Zeewezen de dato 1 augustus 1914 en hun geschiedenis	114
~ De organisatie van konvooiën	79	Lijst van Duitse schepen die de Belgische overheid op 4 augustus 1914 in beslag nam	119
Kroniek van de Belgische motorkoopvaardijzschepen die tussen 1914 en 1919 door oorlogsdaden verloren zijn gegaan en enkele opmerkelijke verhalen	80		
<b>Hoofdstuk 4: Na de oorlog</b>	<b>83</b>		
Het Verdrag van Versailles en de maritieme voordelen voor ons land	83		
Toewijzingen op maritiem militair vlak	83		
Toewijzingen op civiel vlak	85		
~ Duitse koopvaardijzschepen toegewezen aan België na 1918	86		
~ War ships aangekocht door Belgische rederijen	86		

Het relaas van enkele heldhaftige wapenfeiten van onze Belgische vissers tijdens de oorlog	<b>121</b>
Lijst van de cadetten van de ASMAR die voor het vaderland stierven en de gedenkplaat te hunner ere	<b>126</b>
Vervoerde tonnages voor rekening van de Commission for Relief in Belgium, per rederij en per schip, tussen 1 februari 1916 en 31 december 1918	<b>128</b>
Lijst met enkele namen van konvoaien	<b>135</b>
Kroniek van de Belgische motorkoopvaardij schepen die tussen 1914 en 1919 door oorlogsdaden verloren zijn gegaan en opmerkelijke verhalen van enkele andere. (Lijst met de voormalige namen van die schepen)	<b>136</b>
Lijst met de namen die de vermelde schepen droegen voor ze onder Belgische vlag voeren	<b>131</b>
Verdrag van Versailles: inventaris van de militaire schepen die aan België werden toegewezen	<b>133</b>
Lijst van Duitse koopvaardij schepen die tussen 1919 en 1922 door de ‘Commissie voor Herstelbetalingen’ ter vergoeding van oorlogsschade aan België werden toegewezen	<b>135</b>
Lijst van door Belgische rederijen verworven War Ships	<b>138</b>
Lijst van de belangrijkste Belgische vissersboten die tussen 1914 en 1918 door oorlogsdaden zijn gezonken	<b>192</b>
Enkele andere gezonken schepen	<b>194</b>
Samenstelling van onze vissersvloot op 31 december 1921	<b>195</b>
Lloyd Royal Belge Verslag van de Raad van Bestuur van 21 mei 1919	<b>196</b>
Algemene situatie van de Belgische koopvaardij voor en na de oorlog	<b>198</b>
Bibliografie	<b>201</b>
Dankwoord	<b>206</b>



# Voorwoord

---

## DE PLICHT OM TE GETUIGEN...

In het collectieve geheugen is de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) doorgaans niets meer dan beelden van overstromde gebieden achter de IJzer, modderige loopgraven en heldhaftige maar nutteloze aanvallen. Beelden van een gruwelijk decor waarin honderdduizenden stierven en waarin ook de geest van de belle époque definitief te gronde ging.

Maar natuurlijk speelden de gevechten zich ook op andere fronten af, op andere plaatsen. Zoals op zee, waar de geallieerden de overhand kregen en Duitsland faalde. Vreemd genoeg zijn de historische verslagen over de zeelui die slag hebben geleverd en in de oceanen zijn vergaan, minder bekend. Ongetwijfeld omdat dat alles zich ver achter de horizon afspeelde.

Ondertussen zijn we al bijna een eeuw verder, is er een Tweede Wereldoorlog geweest en hebben tal van andere conflicten deze gebeurtenissen naar de achtergrond gedrukt, maar toch vonden wij het noodzakelijk ze van de vergetelheid te redden. Dat de feiten al van zo lang geleden dateerden, zou helpen om alles objectief te bekijken. De opzet was niet eenvoudig. We stelden vast dat de meeste maritieme archieven uit die tijd en andere belangrijke officiële documenten overal verspreid zaten, onvolledig waren of slechts gedeeltelijk bewaard waren gebleven. In sommige gevallen waren ze zelfs verdwenen, zoals die van het *Dépôt des Équipages* van Calais. De staf van het leger had ze namelijk samen met andere historische documenten op campagne meegenomen, later gedeeltelijk bewaard bij de Service Historique de la Marine de Paris (Château de Vincennes) en uiteindelijk tijdens de tumultueuze gebeurtenissen van 1940 vernietigd<sup>1</sup>!

---

<sup>1</sup> L. Leconte, *Les Ancêtres de notre Force Navale*. Ed. Ministère de la Défense Nationale. Brussel, 1952, p. 10. In zijn studie gewijd aan de *Souvenirs inédits d'un Pompon bleu du Dépôt des Équipages* (In: *Neptunus*, nr. 201, december 1983) preciseerd S. Verleyen anderzijds '... dat hij er zelfs niet meer in geslaagd was in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis – K.L.M. de notities en documenten terug te vinden die L. Leconte in staat hadden gesteld zijn bovenvermelde boek samen te stellen.'



Ondanks die moeilijkheden zetten we onze zoektocht voort op allerlei andere plaatsen, zoals het Algemeen Rijksarchief van België, waar de dossiers te vinden waren van het Bestuur van het Zeewezen, de bibliotheek, de archieven en collecties van *Navidoc-Marines* en van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, die van de *Koninklijke Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de Oorlogen 1914-1918 en 1940-1945* (SOMA) en tal van documenten die bewaard zijn gebleven in het Nationaal Scheepvaartmuseum<sup>2</sup>, in het FelixArchief<sup>3</sup> van Antwerpen, in Oostende<sup>4</sup> en in Brugge<sup>5</sup> en in The National Archives van Kew (Richmond, Surrey – Groot-Brittannië).

We hebben studies van historici uit die tijd en tal van publicaties verzameld, we hebben uitzonderlijke kronieken herlezen, zoals die van de getalenteerde Paul Scarceriaux, van Frans Coopman en Rudolf Weise over de visserij, en andere toonaangevende schrijvers<sup>6</sup>. En tot slot, meegaand met deze tijd, hebben we via het internet jarenlang actief speurwerk verricht op gespecialiseerde forums, en zo hebben we overal ter wereld heel waardevolle informatiebronnen ontdekt.

Door onze speurtocht naar die bronnen en de analyse en vergelijking van de verzamelde informatie konden we een realistisch en formeel beeld schetsen over dat andere oorlogsfront: de zee. Bovendien konden we zo ook de geschiedenis beschrijven van de 69 Belgische koopvaardij-schepen en hun bemanningen, die met man en muis zijn vergaan.

In de loop van onze zoektocht zouden feiten en Belgische schepen die het overleefd hadden ook schaduwkanten in hun geschiedenis aan het licht brengen. Bijvoorbeeld de **ss Haelen**, vanwege de bijzondere juridische achtergrond, of de anekdotes rond de viermastbark **Katanga**. Verder zullen we de historische waarheid over de driemaster **Ville d'Ostende** reconstrueren, nooit bewezen heldendaden ontcrachten die aan boord van vrachtschepen zoals de **Colombier** en de **Wolhandel** hebben plaatsgevonden en al te zeer opgehemelde wapenfeiten van de bemanningen van trawlers tot hun ware proportie herleiden.

---

2 Dossiers Association Maritime Belge – ASMAR : Gestion du navire-école en Deserte van Belgische Zeelieden. D-32228 /1915-1918.

3 O.a.: Ringmappen: *Haven, Scheepvaart en bewegingen, statistieken*. Ref. 35 en volgende.

4 Bibliotheek van het voormalige Bestuur van het Zeewezen, nu FOD Mobiliteit & Vervoer.

5 Rijksarchief Brugge – Hoofdwaterschoutambt Oostende 1920 en Commissie voor Zeevisserij 1919.

6 O.a. de Belgische maritieme tijdschriften *Wandelaer et Sur l'Eau*, *Ligue Maritime Belge* vanaf de jaren 1930, *Neptunus*, *Nautibel*, *De Plate* en andere publicaties uit het begin van de 20ste eeuw.

Het leek ons dus gepast de overal verspreide gegevens samen te brengen en een synthese te maken van alle elementen die het lot bezegelden van alle betrokkenen aan boord van oorlogs- of vrachtschepen, van de mailboten tussen Oostende en Dover, van zeilschepen, opleidingschepen en allerlei vissersboten. Zij vervulden hun taak vaak onder extreme omstandigheden, om hun brood te verdienen en tegelijk een bijdrage te leveren aan de oorlogsinspanning. Behalve dat wat de betrokkenen meemaakten, bekeken we ook de soms chaotische interactie tussen burgerlijke, militaire en maritieme structuren.

Het moest ook een relevant boek worden door weinig bekende aspecten van de oorlog op zee te ontsluiten, of zelfs van vooroordelen te ontdoen. Tijdens die oorlog zijn immers meer dan 180.000 ton Belgische schepen gekelderd en een vijfhonderdtal zeelui hebben dat met hun leven bekocht. Velen daarvan waren vissers die ook een eerbetoon verdienen en dat doen we door hun bijdrage aan de oorlogsinspanning te reconstrueren.

*'De geschiedenis'*, zei Jean Vigneaux, *'bestaat niet uit verdragen, conventies, data of herdenkingen, maar uit koude, honger, lijden, droefheid en het boven zichzelf uitstijgen!'* Voor deze zeelui bestond ze uit golven, stormen en eindeloze wachtdiensten in de snikhete machinekamers of op de brug, in de koude van de nacht, de regen, de eenzaamheid en de angst...

Wat het collectief geheugen betreft, we hopen dat hun nagedachtenis zo wordt vereeuwigd en dat het citaat van Roland Dorgelès op die manier niet wordt bewaarheid.

Wemmel, november 2012

# Deel 1



# HOOFDSTUK I

## De tijd voor de oorlog

Om te begrijpen hoe belangrijk de bijdrage van de Belgische zeelui tijdens de Eerste Wereldoorlog is geweest, is het handig om eerst de politieke context van ons land van het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw tot 1914 toe te lichten en daarna een beeld te schetsen van de handelsactiviteit in onze havens en de algemene toestand van onze vloot in die tijd.

### OVERZICHT VAN DE POLITIEKE EN ECONOMISCHE CONJUNCTUUR IN BELGIË

Op 23 december 1909 volgde Albert I zijn oom Leopold II op als derde koning van België. Hij zou koning blijven tot 17 februari 1934, de dag waarop hij in Marche-les-Dames verongelukte.

Reeds in 1904 hadden de ondubbelzinnige verklaringen van de Duitse keizer Willem II tegen Leopold II de Belgische politici laten inzien dat ze iets aan de nationale defensie moesten doen<sup>7</sup>. De rechterzijde was dan ook tevreden toen ze er op 14 december 1909, na een lange strijd, met 100 stemmen tegen 58 in slaagde het principe van de ‘persoonlijke dienstplicht’ te laten aannemen. Tot dan werden de dienstplichtigen uitgeloot, een systeem dat nog uit de tijd van de napoleontische bezetting dateerde.

Korte tijd later, als gevolg van de bewapeningswedloop tussen de grote Europese machten, werd het debat over de ‘algemene dienstplicht’ weer heel actueel. Na hevige woordenwisselingen slaagde graaf Charles de Broqueville (1865-1941), vanaf november 1912 minister van Oorlog, erin de wet op de algemene dienstplicht op 30 april 1913 te laten aannemen ‘door de hele rechterzijde en een deel van de links-liberalen en ook de katholieke Ch. Woeste, nadat die van Albert I een bevlogen oproep

tot patriottisme had ontvangen’<sup>8</sup>. Het contingent werd vanaf dat jaar vastgelegd op 30.000 manschappen en de landmacht groeide zo van 70.000 soldaten in 1912 tot 117.000 het jaar erna. En tijdens de algemene mobilisatie van 31 juli 1914 werden nog eens 281.000 mannen gemobiliseerd<sup>9</sup>.

In november 1913 legde de Duitse keizer Willem II<sup>10</sup> nog eens dezelfde voorstellen voor aan Albert I en vertrouwde hij hem toe ‘dat oorlog tussen Duitsland en Frankrijk van dan af onvermijdelijk was, alles leek erop te wijzen (...)’<sup>11</sup>; en dat bevestigde voor de vorst dat de afkondiging van de wet op de dienstplicht gegrond was. De Belgische verkiezingen van juni 1914 resulteerden in een ‘rechts-katholieke’ regering geleid door Charles de Broqueville en met als belangrijkste ministers<sup>12</sup>:

Binnenlandse Zaken: P. Berryer

Buitenlandse Zaken: J. Davignon

Justitie: H. Carton de Wiart

Financiën: A. Van de Vyvere

Nijverheid en Arbeid: A. Hubert

8 G-H. Dumont, op. cit., p. 444. In 1913-1914 gold de dienstplicht voor één zoon per gezin en varieerde ze van 15 maanden bij de infanterie tot 24 maanden bij de cavalerie en de artillerie.

9 Namelijk: 200.000 mannen uit 15 jaargangen dienstplichtigen, 18.000 vrijwilligers, 18.000 dienstplichtigen (jaargang 1914 onvolledig) en 45.000 manschappen van de Garde Civique. L. de Vos, *De Eerste Wereldoorlog*. Uitgeverij Davidsfonds, Leuven, 1996, p. 28.

10 Met zijn volledige doopnaam Friedrich Wilhelm Viktor Albert von Preussen, in 1859 geboren in Berlijn en in 1941 gestorven in Doorn (Nederland).

11 G-H. Dumont, op. cit., p. 445.

12 Th. Luyckx, *Politieke geschiedenis van België van 1789 tot heden*. Brussel, 1964, p. 528.

7 G-H. Dumont, *Histoire de la Belgique*. Parijs, 1977, p. 439 ‘(...) Als België mij niet volgt, zal ik me uitsluitend door strategische overwegingen laten leiden.’

Landbouw: G. Helleputte  
Koloniën: J. Renkin  
Oorlog: Ch. de Broqueville  
Sporwegen, Post & Telegrafie en Zeewezen:  
P. Segers, in 1919 opgevolgd door J. Renkin<sup>13</sup>.

Maar zodra de invasie bekend raakte 'bood de premier de socialistische leider E. Vandervelde en ook de liberalen E. Goblet d'Alviella en P. Hymans een functie aan als Minister van Staat, die ze onmiddellijk aanvaardden. Zo kwam men tot een niet-officiële regering van nationale eenheid, maar na een kabinetswijziging in 1916 zou ze wel dat officiële karakter krijgen'<sup>14</sup>.

Links leek zo goed als zeker aan de politieke macht te kunnen gaan deelnemen en het algemeen enkelvoudig stemrecht, waarvoor het al zo lang streed, te zullen door drukken, maar het Duitse ultimatum besliste er anders over<sup>15</sup>.

Op economisch vlak was ons land in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw, in absolute waarde berekend, de vijfde economische macht op aarde. In 1909 bedroeg het bnp per inwoner (7.386.444 inwoners) 542 frank tegen bijvoorbeeld 511 voor Groot-Brittannië (44.558.718 inwoners). Niet minder dan 37 Russische steden, 12 Italiaanse, 15 Spaanse, 3 Griekse, 5 Egyptische en 4 Franse waren dankzij Belgisch kapitaal en Belgische ingenieurs uitgerust met trams, elektriciteitscentrales, gas en de distributie van drinkbaar water.

België telde toen 1.114 Belgische bedrijven in het buitenland met een kapitaalwaarde van meer dan 15 miljard goudfrank. Die bedrijven hadden onder andere 6.000 kilometer spoorwegen aangelegd in China en meer dan 6.600 kilometer in Latijns-Amerika<sup>16</sup>.

13 Het Bestuur van het Zeewezen was afhankelijk van:

- het ministerie van Spoorwegen, Post en Telegrafie, van 16 juni 1884 tot 11 november 1912;

- het ministerie van Zeewezen, Post en Telegrafie van 11 november 1912 tot 28 februari 1914;

- van het ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Post en Telegrafie van 28 februari 1914 tot 08 december 1925. (Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen – Pp. 8-9).

14 L. van Ypersele, *Le roi Albert et la mémoire de la Grande Guerre 14-18*. In: *Museum Dynasticum*, XXI, 2009-2. pp. 45.

15 G-H. Dumont, op. cit., p. 447. Bij de verkiezingen van 16 november 1919 verloor de Katholieke Partij 20 zetels, ze zakte van 93 naar 73 zetels, en had zo niet langer de absolute meerderheid. De liberalen hadden nog slechts 34 zetels in plaats van 45, maar in de Senaat behielden ze toch hun absolute meerderheid. De grote winnaar was de socialistische partij die 70 zetels behaalde, een winst van 30 zetels. Op 21 november 1918 werd in het kasteel van Loppem een coalitieregering gevormd van katholieken, liberalen en socialisten onder leiding van de katholieke Léon Delacroix.

16 Clio, *Un autre Albert 1er. Sa Belgique, c'était?* In: *Pourquoi Pas?* van 4 april 1984, pp. 72-80. Het tweede deel bevat een tabel met onze handelscijfers (import/export) voor de jaren 1912 tot 1914.

In februari 1914 merkte de Franse econoom Yves Guyot op: 'Als een Fransman voor 100 frank aan het buitenland verkoopt, dan verkoopt de Duitser voor 113 frank, de Engelsman voor 172 frank en de Belg voor 312 frank.' Maar Jean Puissant hekelde: '(...) in 1910 bevonden we ons nog in de leenroerigheid van Leopold II, volgens een ietwat triomfalistische visie van de Geschiedenis. (...) Nochtans is de vorst niet altijd gevolgd geweest door de industriëlen, in de Belgische economische wereld is hij zelfs vaak geïsoleerd geweest, want de economische hoofdrolspelers richtten hun blik vooral naar het buitenland...'<sup>17</sup> De oorlog zou de structurele zwakheden van de Belgische industrie nivelleren en het einde aankondigen van de bloei van heel wat Belgische bedrijven.

## DE ACTIVITEITEN VAN ONZE ZEEHAVENS TUSSEN 1850 EN 1914

Aangezien dit boek gaat over de actie van onze schepen op zee en de gevolgen voor onze kusthavens, zullen we het niet hebben over de binnenhavens van Gent, Brussel, Leuven en Luik. Maar om een idee te geven, vermelden we in deel 2 een tabel met het aantal in- en uitgaande schepen in die havens voor de periode 1912-1914.

### De haven van Antwerpen

Bij zijn bezoek aan Antwerpen in 1803 zag Napoleon Bonaparte al het commerciële maar vooral het militaire potentieel van deze haven en hij besloot ze te ontwikkelen tot 'een pistool gericht op het hart van Engeland'. Daarom gelastte hij de bouw van arsenalen, 1.500 meter kaden, nieuwe dokken, een scheepswerf en een sluis die toegang bood tot de rivier.

Maar het was vooral vanaf 1860 dat deze metropool een belangrijke industriële bloeitijd beleefde. In 1863 werd het tolrecht op de Schelde van de Nederlanders afgekocht (Verdrag van de 24 artikelen) en begon men met het uitgraven van verschillende dokken zoals het Kattendijkdok (1860), het Mexicodok (1864), het Asiadok en het Kempisch Dok (1873). Later volgden het Noordschippersdok (1878), het Schippersdok (1879), het Steendok, het Kooldok, het Suezdok (1881), het Margueriedok (1883), het Amerika- en het Siberiadok, het Lefèbvredok, het Afrikadok (1887), het Albertdok (1907) enzovoort, en werden er sluizen gebouwd zodat de schepen van de Schelde naar die dokken konden varen.

17 J. Puissant, *Paradis industriel ou enfer social?* In: *Pourquoi Pas?* van 12 juni 1985, p. 172.

Rond 1850 werden er jaarlijks bijna 1.400 bewegingen van vrachtschepen opgetekend, in 1913 waren dat er liefst 7.656, een stijging van meer dan 500% in zestig jaar<sup>18</sup>. We moeten wel opmerken dat in diezelfde tijdspanne de gemiddelde tonnenmaat van de schepen van 168 ton naar 1.848 ton steeg en ze dus veel meer goederen vervoerden. Die stijging werd onder andere veroorzaakt doordat zeilschepen almaar meer door grotere stoomschepen werden vervangen. Maar omdat die grotere schepen een grotere diepgang hadden, vormde het in stand houden van voldoende diep water in de Schelde vanaf dat moment een steeds terugkerend probleem.

Wat de hoeveelheid goederen betreft die in Antwerpen werden overgeslagen: in 1860 was dat 773.000 ton, in bijvoorbeeld 1897 legden 5.110 schepen in de haven aan voor een totaal van 6.182.274 ton. Ter vergelijking, in 1911 was dat in Hamburg slechts 12.716.000 ton en in Rotterdam 11.052.000 ton, terwijl Antwerpen (1913) goed was voor 18.870.000 ton, waarvan 45% voor de export was bestemd<sup>19</sup>.

Maar P. Daye beweert: *'Het reële percentage dat daarvan onder Belgische vlag voer, bedroeg in die tijd niet meer dan 7,4%, want het kapitaal van de bedrijven was volledig of grotendeels in buitenlandse handen. De tonnage van de Duitse schepen in de Belgische havens was goed voor 24 tot 26% van de totale tonnage.'*<sup>20</sup>

In de loop van de 19<sup>de</sup> eeuw werd de ontwikkeling van de haven van Antwerpen vaak bemoeilijkt door lange discussies over onteigeningen en vele politieke ruzies. Ondanks dat alles was het tegen 1910 een van de grootste havens van Europa met 5500 meter kades langs de Schelde en 21.761 meter in de dokken, 175 hectare oppervlaktewater en 56 hectare opslagplaatsen, die van 1892 tot 1922 door havenkapitein Julien-François Bulcke werden beheerd.

Dankzij de enorme export van Waalse industriegoederen kon Antwerpen de rederijen bovendien een tot 85% gevulde terugvaart bieden, tegenover 40% voor Hamburg en 25% voor Rotterdam<sup>21</sup>. In het tweede deel vindt u een vergelijkende tabel van de scheepsbewegingen in de havens van Antwerpen, Hamburg en Rotterdam voor de jaren 1912 tot 1914 en voor 1919.

18 J. Van Acke, *Antwerpen van Romeins veer tot wereldhaven*. Antwerpen, 1975, pp. 408-410.

19 A. de Burbure de Wesembeek, *Une anthologie de la Marine Belge*. Antwerpen, 1963.

20 P. Daye, *La Belgique maritime*. Brugge, 1930, pp. 51 en 52.

21 Lode Hancké, tijdens een lezing in Antwerpen in november 2010 voor de Koninklijke Belgische Marine Academie: *Antwerpen Boven! Leopold II, de Antwerpse kwestie sinds 1863 en de Grote Doorsteek 1894-1914*.

*Witgevaaren Stoomschepen*  
1913.

	<u>Tonnenmaat</u>	<u>Totaal</u>	<u>geladen</u>	<u>Water</u>
<i>Januari</i>	1183.879	577	470	107
<i>Februari</i>	1067.803	527	413	114
<i>Maart</i>	1187.452	578	440	138
<i>April</i>	1070.979	534	417	117
<i>Mai</i>	1183.166	570	449	121
<i>Juni</i>	1205.411	575	450	125
<i>Juli</i>	1171.360	562	449	113
<i>August</i>	1227.002	571	467	104
<i>September</i>	1123.054	531	424	107
<i>Oktober</i>	1139.865	574	450	124
<i>November</i>	1191.466	567	455	112
<i>December</i>	1191.355	574	422	152
		<u>6740</u>	= <u>5306</u>	+ <u>1434</u>

Haven van Antwerpen: scheepsbewegingen in 1913. FelixArchief.

## De haven van Oostende

Oostende is altijd een actieve handels- en vissershaven geweest, maar vanaf de 17<sup>de</sup> eeuw was het ook een winstgevende schuilplaats voor... kapers!

Tijdens de Franse bezetting werd in 1776 een eerste groot havendok uitgegraven, in 1781 volgde een tweede. In 1898 kwamen er daar nog meer bij, zoals die achter de Demeysluis<sup>22</sup>, en tussen 1905 en 1909 werden er ook vijf bruggen ingewijd (Graaf de Smet de Naeyer 1 + 2, de 'Leeuwenbrug' en Demey 1 + 2), op bevel van koning Leopold II, die zich voor de bloei van Oostende inzette. En dat niet alleen als de voornamste Koningin der Bad-

22 Vernoemd naar ingenieur en directeur-generaal van Bruggen & Wegen Pierre De Mey (en niet Demey), vertrouwensman van koning Leopold II en verantwoordelijk voor de verbouwingen in onze kusthavens.

steden, maar ook als commercieel centrum. Het goederenverkeer steeg pijlsnel en men begon al gauw met de bouw van nieuwe infrastructuurwerken<sup>23</sup>. In 1897 wordt er al melding gemaakt van 95 binnenlopende zeilschepen (30.589 ton) en 698 stoomschepen voor een totaal van 293.707 ton.

In diezelfde periode schakelde de visvangst over van ambachtelijke visserij naar de vangst met stoomtrawlers. De eerste die in Oostende aanlegde was de *Prima*<sup>24</sup>, op 2 april 1884, en vanaf 1914 telde de haven naast de reders-eigenaars van één enkele trawler niet minder dan vijf belangrijke reders, onder wie *Les Pêcheries à Vapeur*, die samen goed waren voor 29 stoomtrawlers.

Tot in 1913 was Oostende vooral een 'snelle' haven naar Engeland voor de import van steenkool, maar ook voor nitraat en graan uit Zuid-Amerika en... ijs uit Noorwegen! Maar toch bleef de belangrijkste activiteit van Oostende lange tijd het verkeer van de mailboten naar Dover.



23 Officiële archieven van de stad Oostende – website: [www.oostende.be](http://www.oostende.be).

24 In 1884 gebouwd in Granton (Schotland) in opdracht van de Oostendse reder Louis Dossaer. Dat schip was uitgerust met een compoundmachine van 40 pk, mat ruim 30 meter en er was een acht-koppige bemanning voor nodig.

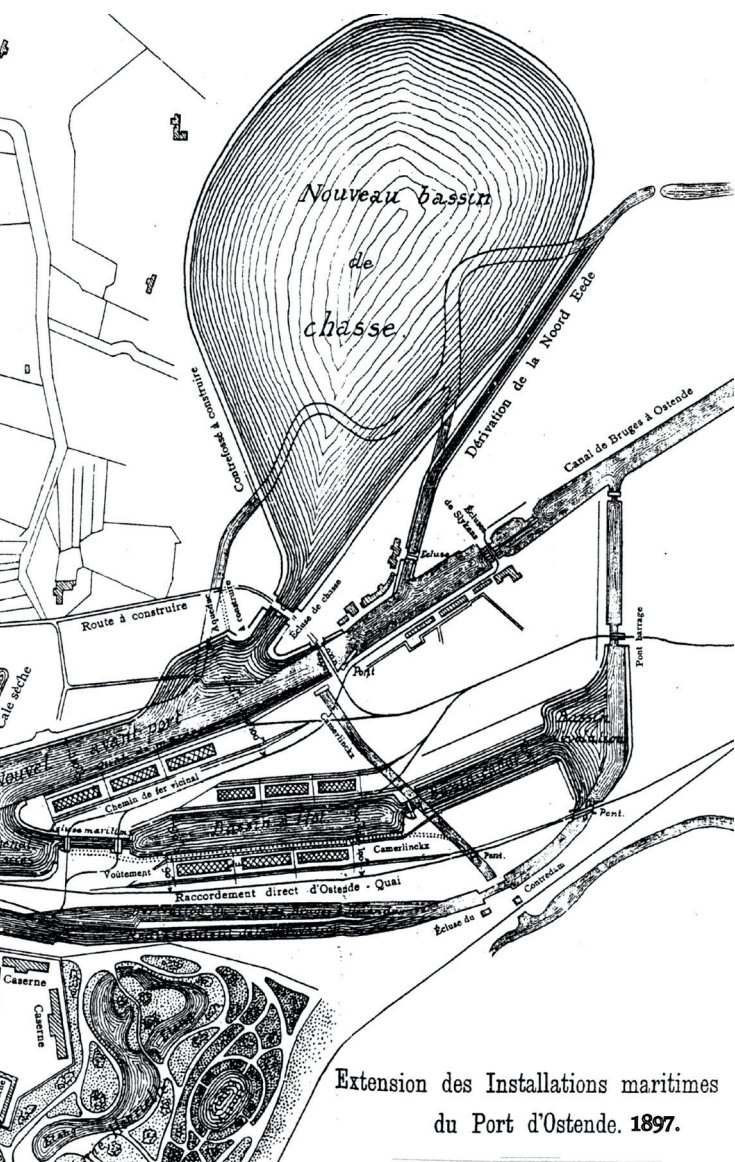


↑ Oostende 1897

← Julien BULCKE (1858-1934), havenkapitein van Antwerpen van 1892 tot 1922.

Op 4 maart 1846 wijdde de door stoom aangedreven *Diamant*, varende onder Belgische vlag, officieel de lijn Oostende-Dover in. Het was een houten raderboot, waarop officieren van de Koninklijke Marine het gezag voerden. Al gauw volgden andere schepen, die almaar betere prestaties leverden. Ter informatie vermelden we de cijfers voor het passagiersvervoer<sup>25</sup>.

25 *La Belgique Maritime et Coloniale*: nr. 11 van 14-15 maart 1914, kol. 391 en nr. 28 van 11-12 juli 1914, kol. 48.



Extension des Installations maritimes  
du Port d'Ostende. 1897.

Jaar	Aantal vervoerde passagiers	Opmerking
1909	159.191	
1910	220.410	Jaar van de Wereldtentoonstelling in Brussel
1911	181.040	
1912	106.017	
1913	254.169	Wereldtentoonstelling in Gent
1914	74.567	1 <sup>ste</sup> semester van het jaar

Behalve tijdens de twee wereldoorlogen zou de veerverbinding met succes commercieel worden uitgbaat tot in 1997, het jaar waarin de *Regie voor Maritiem Transport - R.M.T.* failliet ging.

## De haven van Zeebrugge

Op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw, als reactie op de uitbreidingswerken en de ontwikkeling van havens in Nederland (Rotterdam), Duitsland (Hamburg) en Frankrijk (Le Havre), werd het idee van een zeehaven voor Brugge nieuw leven ingeblazen. Er werden verschillende projecten uitgewerkt en in 1895, ondanks hevig verzet van de havens van Antwerpen en Oostende, stemde het parlement na een verbeten strijd een overeenkomst waarin de activiteiten werden vastgelegd van de *Compagnie Brugeoise des Installations Maritimes*, de huidige *Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichting - M.B.Z.* Zodra de gelden waren vrijgegeven, begonnen de ondernemers L. Coiseau en J. Cousin met de graafwerken voor de haven en een verbindingskanaal, en op 23 juli 1907 wijdde koning Leopold II officieel de nieuwe haven in, die Zeebrugge werd gedoopt.

Die nieuwe zeehaven bood veel voordelen en het verhoopte commerciële succes liet niet op zich wachten. Nog voor 1907 had het eerste zeeschip er aangelegd. In 1905 werden er al 33 in- en uitgaande schepen geteld, goed voor een totaal van 19.722 ton.

1906: 441 schepen, goed voor 322.431 ton inkomende goederen en 53.099 ton uitgaande goederen

1907: 498 bewegingen, goed voor een totaal van 447.008 ton, en daaraan moet nog het verkeer worden toegevoegd van de binnenschepen die van de binnenwateren gebruikmaakten

1908: 425.000 ton

1912: 317 bewegingen, goed voor een totaal van 334.873 ton

1913: 894 schepen met 754.108 ton inkomende goederen en 315.120 ton uitgaande goederen op een algemeen totaal van 1.220.000 ton<sup>26</sup>

<sup>26</sup> *La Belgique Maritime et Coloniale*: nr. 4 van 25 januari 1914, kol. 136.



## De havens van Blankenberge en Nieuwpoort

De schuilhaven van Blankenberge werd vanaf 1860 gebouwd en was bijna uitsluitend voor het gebruik van vissers bedoeld. Maar tussen 1914 en 1918 deed ze ook dienst als hulpbasis van Zeebrugge voor het *Flandern Flottille*, zoals we verder zullen zien.

Wat Nieuwpoort betreft, die kleine zeehaven aan de monding van de IJzer was al vanaf de 11<sup>de</sup> eeuw heel actief op het vlak van koopvaardij en visvangst<sup>27</sup>. In de 18<sup>de</sup> eeuw fungeerde de haven zelfs als het bruggenhoofd van een scheepspostdienst over het Kanaal (mailboten), maar om diverse redenen stagneerden die handelsactiviteiten in de 19<sup>de</sup> eeuw en gingen ze zelfs achteruit.

We stellen vast dat er naast visvangst ook een kleine toevoer via vrachtschepen was<sup>28</sup>:

Jaar	Aantal inkomende schepen	Aantal uitgaande schepen	Tonnage
1866	21	20	Niet beschikbaar
1869	36	35	
1871	30	-	
1908	48	-	Waarvan 18 zeilschepen en 30 stoomschepen
1909	-	-	
1912	133	131	Voor een totale tonnage van 70.722 t
1913	210	203	Voor een totale tonnage van 94.784 t
1914 1 <sup>ste</sup> semester	106	102	Voor een totale tonnage van 49.660 t

Vanwege de strategische ligging, namelijk in de voorste linie, werd dit havendorp tijdens de Eerste Wereldoorlog volledig met de grond gelijk gemaakt.

27 Vanaf 1284 beschikte de haven over een vuurtoren (Vierboete), een van de oudste van Europa. De funderingen ervan werden in 1996 (opnieuw) blootgelegd!

28 *La Belgique Maritime et Coloniale*: nr. 4 van 25 januari 1914 en nr. 30 van 25-26 juli 1914.

## ALGEMENE SITUATIE VAN ONZE HANDELSVLOOT IN 1914

### Onze belangrijkste rederijen op het einde van de 19<sup>de</sup> en in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw

In 1829 hadden 112 koopvaardijschepen, eigendom van 44 rederijen van diverse nationaliteit, Antwerpen als thuishaven. Een jaar later, nadat België de onafhankelijkheid had uitgeroepen, kozen heel wat rederijen een andere thuishaven. Maar onder het bewind van Leopold I ontstonden er verschillende nieuwe Belgische rederijen die op commercieel succes hoopten vanwege de expansiepolitiek van de vorst (Brazilië, Guatemala, Guinee enzovoort). Daardoor telde de handelsvloot in 1848 al 139 vaartuigen, waaronder drie stoomschepen, verdeeld over 29 rederijen.

Door economische of financiële moeilijkheden zouden bijna twintig daarvan het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw niet halen. Maar de Belgische rederij *John Cockerill & C°*, opgericht in 1858, was een van de weinige die alle moeilijkheden en crisissen overleefde tot in 1970. Ook de uitbating van de passagierslijn Oostende-Dover, die in 1846 door de Belgische Marine was opgezet, staakte haar activiteiten pas op 28 februari 1997, op dat moment onder beheer van de *Régie Maritime des Transports – RMT*. Onder Leopold II richtten heel wat zakenmensen rederijen op. Met name<sup>29</sup>:

~ 1859: *Th. C. Engels & C°* († 1894).

~ 1860: in Antwerpen richt Adolphe Deppe een rederij op waaruit later de *Compagnie Nationale Belge des Transports Maritimes* (1896) en, in 1906, de *Compagnie Royale Belgo-Argentine* ontstaan.

~ 1872: *Best, Barber & C°* († 1898) en ook *Armement René Geurts* (M. de Vleeschouwer), die in 1885 verandert in *De Clerck et Van Hemelrijck*.

~ 1873: *Asturienne des Mines* († 1937) evenals de *S.A. de Navigation belgo-américaine*, opgericht op initiatief van de Antwerpenaars Marsily en Von der Becke, met financiële steun van Amerikaanse partners, en die later de naam *Red Star Line* aanneemt († 1931).

~ 1878: *Société de Navigation Royale Belge S.A.*; de Belgische tak is opgericht door Lamport & Holt. († 1908).

29 *Anvers, Collection Belgique Exposition 1958(1.)*, Ed. du Marais, Brussel, 1957 en *Algemeen Rijksarchief, Bestuur van het Zeewezen*. Rederijen, Ref. 3010 tot 3048. En ook een getypte aantekening met de titel *Histoire de la Marine Marchande 1830 à 1965* van Georges Dufour, voorzitter van de Belgische Redersvereniging, Archief *Neptunus*, Oostende, S.d.S.I.