

# MEETBRIEVEN 1884-1913: EEN KWANTITATIEVE BENADERING

door G. ASAERT

## 1. INLEIDING

De geschiedschrijving van de 19de-eeuwse scheepvaart inclusief de jaren 1900-1914 vertoont nog vrij grote leemten.

Een kwantitatief onderzoek van de Belgische handelsvloot is nog niet voor morgen, ofschoon tot dit doel reeds prijzenswaardige pogingen werden ondernomen<sup>1</sup>.

Een bijdrage voor enkele jaren in dit tijdschrift verschenen<sup>2</sup> heeft o.m. de verdienste de bronnen op een rij te zetten die een dergelijk onderzoek naar de Belgische zeilvaart sedert 1830 moeten mogelijk maken. Bij dit bronnenmateriaal behoort ook een verzameling meetbrieven<sup>3</sup> waarvan wij in 1982 een inventaris hebben bezorgd<sup>4</sup>. Na een lezing over deze meetbrieven voor de afdeling Scheepsgeschiedenis en -archeologie van de Marine Academie<sup>5</sup> werd door enkele academieleden de wens uitgedrukt dit materiaal in de mate van het mogelijke te bewerken. Wij zijn hier gaarne op ingegaan en hopen dat de resultaten op de volgende bladzijden afgedrukt van aard kunnen zijn nieuwe informatie te verschaffen over de Belgische scheepvaart in de jaren 1884-1913, een periode waarin de stoomvaart tot volle ontwikkeling is gekomen en de zeilvaart, behalve op de zeer lange route en in de kleine kustvaart, voorgoed werd verdrongen.

Onze belangrijkste bron is de meetbrief, een van overheidswege afgeleverd scheepsdokument, houdende verklaring door een bevoegd ambtenaar, te weten de scheepsmeter, betreffende de tonnenmaat, het laadvermogen en de voornaamste afmetingen van een schip dat hij, in toepassing van de wet, heeft onderzocht.

Deze wet is die van 20 juni 1883 die in België de Moorsomton, zoals men weet een volumeton van 2,83 m<sup>3</sup>, heeft ingevoerd. Bedoelde wet schreef voor dat alle scheepseigenaars, reders, kapiteins van zeeschepen en vissersvaartuigen de capaciteit van hun vaartuig moesten laten vaststellen<sup>6</sup>. Dit heeft geleid tot een verzameling meetbrieven die een schat aan gegevens bevat, als het ware een spiegel van de Belgische zeescheepvaart in genoemde periode.

De collectie omvat vier series waarvan voornamelijk de reeksen 1 en 2 voor onze onderneming van belang waren. Deze beide reeksen omvatten de gewone metingen, respectievelijk van 1 januari 1884 tot 6 maart 1897(7) en van 29 januari 1898 tot 1913.

De reeksen 3 en 4 zijn voor ons onderzoek van minder belang. Reeks 3 bevat de speciale metingen voor doorvaart van het Suezkanaal voor de jaren 1900 tot 1907, reeks 4 van 1885 tot 1906 een gering aantal schepen gemeten volgens de B regel, nl. de meting van een geladen schip die verviel zodra het schip kon worden gemeten volgens regel A, dat is de gewone meting van een niet-geladen vaartuig.

De meetbrieven werden door de administratie per reeks genummerd en wel vanaf het nummer 1. Deze nummering stemde overeen met de volgnummers van de inschrijvingsregisters die, naar wij vermoeden, niet meer voorhanden zijn. Volgens de datering van de meetbrief is het echter mogelijk gebleken het aantal nummers per reeks vast te stellen en gebruij makend van het aantal bewaarde meetbrieven kon

het percentage van bewaring worden vastgesteld. Dit bedraagt bijna 85 %, een voldoende hoog percentage om de brieven een statistische bruikbaarheid te geven. Bovendien is dit percentage vrijwel gelijk over de periode verdeeld aangezien van 1884 tot 1897 89 % van de meetbrieven tot ons is gekomen en van 1898 tot 1913 84 % voorhanden bleek. M.a.w. van de 838 opgestelde meetbrieven zijn er 710 bewaard gebleven, ruimschoots voldoende om bruikbaar te zijn voor een kwantitatief onderzoek. (Tabel 1. Aantal meetbrieven voorhanden per reeks.)

Tabel 1. Aantal meetbrieven voorhanden per reeks.						
Reeks	Inschrijvingsnummers	Bewaarde inschrijvingsnummers	Bewaard percentage	Looptijd van de reeks	Gemiddeld aantal inschrijvingsnummers per jaar	Gemiddeld aantal bewaarde meetbrieven per jaar
I	248	221	89	1884-1897 14 jaar	17,7	15,7
II	549	466	84	1898-1913 15 jaar na 1913	36,6	31,0
III	26	10	38	1900-1907 8 jaar	3,25	1,25
IV	14	7	50	1885-1893 9 jaar	1,5	0,77
	1	1		1906 1 jaar	1	1
Totaal	838	710	84,7			

Deze 710 meetbrieven betreffen 595 verschillende vaartuigen, dit omdat van bepaalde schepen twee of drie brieven voorhanden zijn wegens hermeting<sup>8</sup>.

Het gering aantal vissersschepen evenals het klein aantal meetbrieven opgesteld in Oostende, waarover verder meer, doet het vermoeden rijzen dat een aantal meetbrieven van vissersvaartuigen van de Vlaamse kust niet meer voorhanden zijn.

De metingen gebeurden in volgende havens: Antwerpen, Brussel, Gent, Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. (Tabel 2. Meetbrieven per registratiekantoor). Hieruit blijkt dat het kantoor Antwerpen met 674 metingen voor het leeuwendeel heeft gezorgd met bijna 95 %. Het is duidelijk dat Oostende met slechts 10 metingen hier beslist ondergewaardeerd werd en dat natuurlijk veel meer Oostendse schepen werden gemeten. Dezelfde opmerking geldt ook voor de andere havens. We mogen dus stellen dat deze meetbrieven vooral licht kunnen werpen op het Antwerpse scheepsbezit wat o.i. ook een verklaring is voor het gering aantal vissersschepen zoals verder zal blijken.

Tabel 2. Meetbrieven verdeeld per registratiekantoor.

<i>Kantoren</i>	<i>Aantallen</i>	<i>%</i>
Antwerpen	674	94,92
Oostende	10	1,40
Gent	7	0,98
Niet opgeven	5	0,70
Antwerpen + Zeebrugge	3	0,42
Brussel	2	0,28
Nieuwpoort	2	0,28
Antwerpen + Brussel	2	0,28
Antwerpen + Gent	2	0,28
Antwerpen + Oostende	2	0,28
Antwerpen + Nieuwpoort	1	0,14
Totaal	710	100

Het aantal meetbrieven is ongelijk in de tijd verdeeld. Het jaar 1884, eerste jaar van toepassing van de wet, was uiteraard een topjaar met 72 inschrijvingen waarvan 58 meetbrieven bewaard zijn gebleven. Daarentegen telde 1897 slechts 3 inschrijvingen en 3 brieven. Opdeling van de periode 1884-1913 in 6 vijfjaarlijkse periodes geeft volgend resultaat:

1884-1888	132 meetbrieven	jaargemiddelde: 26,4
1889-1893	72 meetbrieven	jaargemiddelde: 14,4
1894-1898	80 meetbrieven	jaargemiddelde: 16,0
1899-1903	137 meetbrieven	jaargemiddelde: 27,4
1904-1908	100 meetbrieven	jaargemiddelde: 20,0
1909-1913	181 meetbrieven	jaargemiddelde: 36,2
Verder:		
1919	2 meetbrieven	
1933	1 meetbrief	
datum onbekend	5 meetbrieven	
Samen	710 meetbrieven	

Het hoeft niet te verbazen dat de metingen die in België plaats grepen en bovendien in toepassing van een Belgische wet, in de eerste plaats op Belgische schepen werden verricht. Van de 595 vaartuigen waarvan een meetbrief is bewaard, vaarden er 526 (88,4 %) onder Belgische vlag en 69 (11,6 %) onder vreemd paviljoen (Tabel 3. Meetbrieven verdeeld per vlag). Van voornoemde 69 schepen werden er niet minder dan 59 op Belgische werven gebouwd. Het ligt dus voor de hand dat zij in België werden gemeten. De overige 10 vaartuigen werden in dit land om niet gekende redenen hermeten.

De 11 Noorse, 8 Deense, 7 Britse, 2 Turkse en het schip respectievelijk onder Congolese, Griekse, Austro-Hongaarse en Zweedse vlag werden elk in België op stapel gezet. In het buitenland werden gebouwd: 4 van de 5 Portugese, 2 van de 3 Braziliaanse en telkens 1 van de 10 Duitse, 10 Russische en 8 Franse vaartuigen. Ook het ene Argentijnse schip werd in het buitenland gebouwd. Het is opvallend dat geen enkel van deze schepen in zijn patria op stapel werd gezet. Het grootste deel van deze 59 op Belgische werven gebouwde vaartuigen werd in Hoboken geconstrueerd. Dat geldt voor alle schepen onder Noorse, Deense, Turkse, Congolese, Griekse, Austro-Hongaarse en Zweedse vlag. Van de 7 Britse schepen werden er slechts 3 in Hoboken gebouwd, 2 in Brugge en telkens 1 in Burcht en Oostende.

Vlag	Aantal	Percentage
Belgische	526	88,4
Noorse	11	
Duitse	10	
Russische	10	
Deense	8	
Franse	8	
Britse	7	
Portugese	5	11,6
Braziliaanse	3	
Turkse	2	
Argentijnse	1	
Congolese	1	
Griekse	1	
Oostenrijks-Hongaarse	1	
Zweedse	1	
Totaal	595	100

M.a.w. van deze 59 schepen werden er 55 in Hoboken geconstrueerd.

Een meetbrief vermeldt telkens het scheepstype zodat het mogelijk is een verdeling per type op te stellen. De moeilijkheid is dat de eigenlijke typebenaming (schoener, kotter, bark, enz.) wordt aangewend naast de gebruiksbenaming (sleper, pakketboot, lichtschip, e.a.) Veel voorkomend is de koppeling van een type aan een gebruiksbenaming (kottter-jacht, schoener-sleper, schoener-visserssloep) enz. Eindelijk worden ook typologisch weinig verhelderende omschrijvingen gegeven (schip, stoomschip, driemaster). Alles samen komen 41 verschillende benamingen voor. Wat de alfabetische opsomming betreft verwijzen wij naar tabel 4: Verdeling per type en per wijze van voortbeweging. Verder zal blijken dat het hier voor het grootste deel om stoomschepen gaat waarbij benamingen die verwijzen naar de tuigage van zeilschepen, zoals kotter, schoener, brigantijn e.a. weinig zinvol zijn. Een stoomschip met drie masten is dan een schoener en een stoomsleepboot met één mast een kotter.

Niet minder dan 330 van de 595 vaartuigen (55,4 %) wordt als schoener omschreven<sup>9</sup>. Er zijn 89 vaartuigen van het kottertype (14,9 %) <sup>10</sup>.

De schepen werden voortbewogen door de wind (6,05 %), door stoom (88,06 %) en door motorkracht (0,5 %). (Tabel 5. Wijze van voortbeweging. Vaartuigen en tonnenmaat). Op een gering aantal vaartuigen werden twee propulsiewijzen gebruikt, nl. zeil en stoom (0,5 %) en zeil en motor (0,33 %). Tenslotte bezat 4,53 % van de vaartuigen geen enkele vorm van eigen voortbeweging.

Indien wij de propulsie in verband brengen met de tonnenmaat, dan verhoogt het percentage van de stoomvaart tot 95,78 % en daalt dat van de zeilvaart naar 2,53 %. Kenschetsend is ook dat de gemiddelde tonnenmaat van een stoomboot met 962,37 ton meer dan 2,5 maal hoger ligt dan de 367,57 ton van een zeilschip. Vaartuigen met gemengde voortbeweging zijn qua aantal en qua tonnenmaat te verwaarlozen. Wel kan het interessant zijn deze vaartuigen nader te bekijken.

Van de drie vaartuigen met stoom- en zeilpropulsie is er telkens een driemaster, een jacht en een sloep. De driemaster is het bekende exploratieschip *Belgica* van de Gerlache<sup>11</sup>, verder het plezierjacht *Nirvana* van von Bernuth, een Duitse Antwer-

Table 4. Vergelijking per type en per wijze van voortbeweging.

Type	Stoom	Zeil	Zonder	Stoom + zeil	Motor + zeil	Motor	Totaal
Aak			1				1
Autoveerboot	1						1
Baggermolen	8		2				10
Baggerschip	1						1
Barge			5				5
Bark	2	5					7
Brigantijn	1						1
Brik	9						9
Brik (aviso-visserijjacht)	1						1
Driemaster	1			1			2
Driemastschoener	8	5					13
Elevatorbak			4				4
Galjas (visserssloep)	2						2
Jacht	10	2		1			13
Kotter	9	3					12
Kotter (jacht)	1	1					2
Kotter (lichtschip)		1					1
Kotter (onderlosser)	4						4
Kotter (sleper)	64	1				1	66
Kotter (visserssloep)	1	3					4
Lichter		1	3				4
Lichtschip	1		3				4
Onderlosser			7				7
Raderstoomschip	2						2
Schip	11						11
Schoener	294	6			1	1	302
Schoener (jacht)	4						4
Schoener (pakketboot)	9						9
Schoener (sleper)	1						1
Schoener (visserssloep)	1						1
Schoolschip		2					2
Sleper	46				1	1	48
Sloep	6	2		1			9
Sloep (baggerboot)	3						3
Sloep (sleper)	9						9
Sloep (zandzuiger)	3						3
Stoomschip	4						4
Tankschip			1				1
Viermastbark	4						4
Visserssloep	3	4					7
Vlottende ponton			1				1
Totaal	524	36	27	3	2	3	595

penaar, bedrijvig in het assurantiewezen en één in 1908 in Hoboken gebouwde sloep *Pionnier II* waarover verder niets bekend is.

De twee met zeil en motor voortbewogen vaartuigen zijn de schoener *John*, een vroegere loodsboot, in 1875 in Hoboken van stapel gelopen, hermeten in 1911 en mogelijk dan van een motor voorzien. Het tweede schip is de in hetzelfde jaar ook in Hoboken gebouwde sleepboot *Camorim*, varend onder Braziliaanse vlag.

Wat de drie motorschepen betreft gaat het om de schoener *Emanuel Nobel* van de *S.A. d'Armement, d'industrie et de commerce*<sup>12</sup>, in 1912 in Amsterdam gebouwd.

Voortbeweging	Vaartuigen		Tonnenmaat (NRT)		Gemiddelde tonnen- maat per vaartuig
	Aantal	%	Aantal	%	
Stoom	524	88,06	500.432,61	95,78	962,37(1)
Zeil	36	6,05	13.232,87	2,53	367,57
Motor	3	0,50	3.671,03	0,70	1.223,67
Zeil + stoom	3	0,50	213,16	0,04	106,58(2)
Zeil + motor	2	0,33	55,96		27,98
Zonder voortbeweging	27	4,53	4.858,60	0,92	179,94
Totaal	595	100,00	522.464,23	100,00	885,53(3)

(1) Berekend op 520 stoomschepen.

(2) Berekend op 2 vaartuigen.

(3) Berekend op 590 vaartuigen.

Type	Aantal	Tonnenmaat	Gemiddeldetonnenmaat
Bark	5	1.690,71	338,14
Driemastschoener	5	4.992,69	998,53
Jacht	2	50,05	25,02
Jacht (kotter)	1	24,21	24,21
Kotter	3	523,50	174,50
Lichter	1	56,23	56,23
Lichtschip (kotter)	1	84,86	84,86
Schoener	6	1.088,29	181,38
Schoolschip	2	3.936,79	1.968,39
Sleper (kotter)	1	107,83	107,83
Sloep	2	111,57	55,78
Visserssloep	4	271,26	67,81
Visserssloep (kotter)	3	294,88	98,29
Totaal	36	13.232,87	367,57

Driemaster	1
Jacht	1
Sloep	1
Totaal	3

Schoener	1
Sleper	1
Sleper (kotter)	1
Totaal	3

Tabel 9. Vaartuigen met zeil- en motorpropulsie. Verdeling per type.

Schoener	1
Sleper	1
Totaal	2

Tabel 10. Vaartuigen zonder eigen voortbeweging. Verdeling per type.

Aak	1
Baggermolen	1
Barge	5
Elevatorbak	4
Lichter	3
Lichtschip	3
Onderlosser	7
Sloep	1
Tankschip	1
Vlottende ponton	1
Totaal	27

Verder twee sleepboten, de in 1895 in Schoten gebouwde kotter-sleper *Eugenie* en de kleine sleper *Pionnier*, gebouwd in Boom in 1913 en varend voor de *Agence de navigation par chalands remorquées*, een firma uit Marseille.

De vaartuigen zonder voortbeweging worden hoofdzakelijk in de waterbouw gebruikt (Tabel 10. Vaartuigen zonder eigen voortbeweging. Verdeling per type). Meer dan de helft behoort tot de types onderlosser<sup>13</sup> 7, barge<sup>14</sup> 5 en elevatorbak<sup>15</sup> 4.

Bij zeilschepen treffen we vooral (driemast)schoeners aan, 11 op 36. Verder 7 visserssloepen, 3 plezierjachten evenals de twee schoolschepen *Comte de Smet de Naeyer* en *Avenir* met hun vrij hoge tonnenmaat (Tabel 6. Aantal zeilschepen per type).

Het komt ons zinvoller voor deze 41 scheepstypen te rangschikken naar hun gebruik. Wij hebben ze bijgevolg in negen groepen ondergebracht (Tabel 11. Verdeling per bedrijfstak).

1. Passagiers- en vrachtvaart.
2. Sleepvaart.
3. Pleziervaart.
4. Visserij.
5. Waterbouw.
6. Wetenschappelijk onderzoek en onderwijs.
7. Binnenvaart.
8. Politievaartuigen.
9. Lichtschepen

Zoals te verwachten omvat de passagiers- en vrachtvaart het grootste aantal vaartuigen. Uit tabel 11 blijkt dat 297 op 364 schepen als schoener zijn omschreven of 81,5 %. Slechts 15 werden met zeilen voortgestuwd. Er was 1 motorschip en 1 motorzeilschip.

In dit numeriek klassemment komt de sleepvaart op de tweede plaats met 132 vaartuigen (22,2 %), waarvan 66 kotters-slepers en 47 slepers. Er zijn slechts twee zeil-

Tabel 11. Verdeling per bedrijfstak.

Type		S	Z	Zonder	M	S/Z	M/Z	Tot.	%
PASSAGIERS- EN VRACHTVAART	Schoener	290	5		1		1	297	
	Driemastschoener	8	5					13	
	Schoener (pakketboot)	9						9	
	Brik	9						9	
	Schip	8						8	
	Kotter	7	1					8	
	Bark	2	4					6	
	Viermastbark	4						4	
	Stoomschip	3						3	
	Raderschip	2						2	
	Sloep	2						2	
	Brigantijn	1						1	
	Autoveerboot	1						1	
	Driemaster	1						1	
		347	15		1		1	364	61,2
SLEEPVAART	Sleper (kotter)	64	1		1			66	
	Sleper	46			1		1	48	
	Sleper (sloep)	9						9	
	Sloep	3	1					4	
	Kotter	3						3	
	Schip	1						1	
	Sleper (schoener)	1						1	
			127	2		2		1	132
WATERBOUW	Baggermolen	8		2				10	
	Onderlosser			7				7	
	Barge			5				5	
	Elevatorbak			4				4	
	Onderlosser (kotter)	4						4	
	Baggerschip (sloep)	3						3	
	Zandzuiger (sloep)	3						3	
	Aak			1				1	
	Baggerschip	1						1	
	Schip	1						1	
	Sloep	1						1	
	Tankschip			1				1	
Vlottende ponton			1				1		
		21		21				42	7,0
PLEZIER- VAART	Jacht	10	2			1		13	
	Jacht (schoener)	4						4	
	Jacht (kotter)	1	1					2	
		15	3			1		19	3,2

S = stoom  
 Z = zeil  
 M = motor  
 S/Z = stoom/zeil  
 M/Z = motor/zeil

Tabel 11. Verdeling per bedrijfstak.

Type		S	Z	Zonder	M	S/Z	M/Z	Tot.	%
VISSERIJ	Visserssloep	3	4					7	
	Visserssloep (kotter)	1	3					4	
	Visserssloep (galjas)	1						1	
	Kotter		2					2	
	Schoener		1					1	
	Sloep		1					1	
	Visserssloep (schoener)	1						1	
		6	11					17	
LICHT- SCHEPEN	Lichtschip	1		3				4	
	Lichtschip (kotter)		1					1	
		1	1	3				5	
ONDERWIJS ONDERZOEK	Schoener	2						2	
	Schoolschip		2					2	
	Driemaster					1		1	
	2	2				1		5	
BINNEN- VAART	Lichter		1	3				4	
			1	3				4	
POLITIE	Brik (avisovisserijjacht)	1						1	
	Stoomschip	1						1	
		2						2	
ONBEKEND	Schoener	2						2	
	Bark		1					1	
	Schip	1						1	
	Sloep					1		1	
	3	1				1		5	
	Totaal	524	36	27	3	3	2	595	100

scheper en 2 motorscheper en verder 1 motor-zeilschip. Een belangrijk aandeel neemt de waterbouw in. Bij de 42 hiervoor bestemde vaartuigen (7,0 %) treffen wij 10 baggermolens en 7 onderlossers aan. De 19 pleziervaartuigen zijn alle jachten, namelijk 13 jachten, 4 jachten-schoeners en 2 jachten-kotters.

Er zijn slechts 17 vissersvaartuigen (2,8 %), overwegend in bezit van Antwerpse eigenaars<sup>16</sup>. Zeven van deze scheper worden zonder meer visserssloop genoemd.

De overige groepen tellen slechts enkele eenheden. Er zijn 5 lichtscheper en evenveel vaartuigen in de groep wetenschappelijk onderzoek en onderwijs. De lichtscheper zijn de *Wandelaar I en II*, de *Westhinder*, de *Westhinder III* en de *Wielingen II*. Bij de laatstgenoemde groep horen de schoolscheper *Avenir* en *Comte de Smet de Naeyer*, het exploratieschip *Belgica*, de schoener *Ibis VI* voor de opleiding van visserskinderen en de staatsschoener *Belgique* belast met hydrografisch onderzoek.

Verder werden vier binnenvaarders, namelijk lichters, van meetbrieven voorzien, vermoedelijk omdat zij voor het buitenland waren bestemd. Blijven twee scheper met politionele opdracht, de brik-aviso-visserijwachter *Ville d'Anvers* en het stoomschip *Police de la Rade n° III*, beide uiteraard eigendom van de Staat, en tenslotte vijf scheper waarvan de taak niet is vast te stellen.

Een verdeling per tonnenmaat biedt uiteraard een verschillend beeld. Wij maakten gebruik van de nettotonnenmaat, zijnde het eindresultaat van de scheepsmeting. De totale nettotonnenmaat van 589 scheper<sup>17</sup> bedraagt 522.464,23 ton. Dit maakt gemiddeld 887,03 ton per vaartuig. Tabel 12 geeft o.a. de tonnenmaat per bedrijfstak. Het overwicht van de passagiers- en goederenvaart is verpletterend met 501.067,06 ton of bijna 96 %. De numeriek vrij sterke sleepvaart valt nu met 2.770,43 ton terug op 0,5 %. Treffend is het gemiddelde per schip: 1.395,72 ton voor de passagiers- en vrachtscheper en 20,98 ton voor de kleine sleepbootjes.

**Tabel 12. Tonnenmaat per bedrijfstak.**

Bedrijfstak	Stoom- vaart	Zeil- vaart	Zonder propulsie	Zeil + stoom	Motor- vaart	Zeil + motor	Totaal
Passagiers- en vrachtvaart	490.769,34	6.612,36	-	-	3.663,37	21,99	501.067,06
Sleepvaart	2.581,78	135,22	-	-	19,46	33,97	2.770,43
Waterbouw	5.372,28	-	3.338,57	-	-	-	8.710,85
Pleziervaart	869,67	74,26	-	48,80	-	-	992,73
Visserij	464,55	893,10	-	-	-	-	1.357,65
Lichtscheper	-	84,86	350,48	-	-	-	435,34
Wetenschappe- lijk onderzoek en onderwijs	152,85	3.936,79	-	164,36	-	-	4.254,00
Binnenvaart	-	56,23	1.341,77	-	-	-	1.398,00
Politie	432,51	-	-	-	-	-	432,51
Onbekend	367,25	678,41	-	-	-	-	1.045,66
Totaal	501.010,23	12.471,23	5.030,82	213,16	3.682,83	55,96	522.464,23
Percentage	95,82	2,46	0,96	0,04	0,71	0,01	100

Het aandeel van de waterbouw is ook qua tonnenmaat niet onaanzienlijk met 2.710,85 ton (1,66 %).

De vijf schepen in de groep wetenschappelijk onderzoek en onderwijs halen een gemiddelde van 850,80 ton. Van ongeveer gelijke grootte zijn de groepen binnenvaart, waterbouw en politie met respectievelijk 279, 60, 207,40 en 216,25 ton. De licht- en vissersschepen met respectievelijk 87,06 en 79,86 ton zijn aanzienlijk kleiner. De 19 pleziervaartuigen halen slechts 47,08 ton gemiddeld, terwijl de 132 sleepboten met 20,98 ton per schip helemaal onderaan komen.

Zoals men kon verwachten ligt voor de passagiers- en vrachtafvaart de gemiddelde tonnenmaat het hoogst met 1.395,65 ton, berekend op 355 vaartuigen<sup>18</sup>.

Het grootste aantal passagiers- en vrachtschepen ligt in de klasse van 1.001 tot 1.500 ton. Slechts 27 schepen op 365 of 7,4 % meten meer dan 3.000 ton. Er zijn nog zeven schepen van meer dan 5.000 ton. In dalende orde zijn dit.

<i>Scheepsnaam</i>	<i>Tonnenmaat</i>	<i>Vlag</i>	<i>Type</i>	<i>Bouwplaats</i>	<i>Bouwjaar</i>	<i>Rederij</i>
1. <i>Lapland</i>	13.119,64	B	Schoener	<i>Belfast</i>	1908	<i>S.A. de Navigation belge américaine</i>
2. <i>Finland</i>	8.642,65	B	Schoener	<i>Philadelphia</i>	1902	<i>S.A. de Navigation belge américaine</i>
3. <i>Vaderland</i>	8.287,75	B	Schoener	<i>Clydebank</i>	1900	<i>S.A. de Navigation belge américaine</i>
4. <i>Samland</i>	7.883,49	B	Schoener	<i>New York</i>	1903	<i>S.A. de Navigation belge américaine</i>
5. <i>Gothland</i>	5.488,01	B	Schoener	<i>Belfast</i>	1893	<i>S.A. de Navigation belge américaine</i>
6. <i>Albertville</i>	5.061,89	B	Schoener	<i>Hoboken</i>	1912	<i>Co. belge maritime du Congo</i>
7. <i>Friesland</i>	5.022,76	B	Viermasterbark	<i>Clydebank</i>	1889	<i>S.A. de Navigation belge américaine</i>

De *Albertville* uitgezonderd betreft het hier de zg. „land”schepen van de *Red Star Line*, gebouwd tussen 1889 en 1908, alle van het schoenertype, varende onder Belgische vlag en op Angelsaksische werven gebouwd.

Interessante informatie kunnen de bouwplaatsen opleveren. Gezien de naam en faam van de Britse scheepstouw in deze periode<sup>19</sup> hoeft het niet te verbazen dat de meerderheid van al deze schepen in het Verenigd Koninkrijk werd gebouwd, namelijk 228 of 38,3 %. In de totale tonnenmaat is het Britse aandeel nog groter en bereikt bijna 64 %. Het aandeel van Engeland is hier het grootst, 7 op 10 schepen stonden op Engelse werven, de andere komen van Schotse in mindere mate van Noord-Ierse bouwplaatsen. Hier dient wel opgemerkt dat op de werven van Belfast de grootste schepen van stapel liepen. De 7 aldaar gebouwde vaartuigen hebben een gemiddelde tonnenmaat van 4.451,16 NRT, het hoogste cijfer inzake gemiddelde tonnenmaat. Men vergelijkte met het Verenigd Koninkrijk 1.472,75 NRT en met België 600 NRT.

Bijna 1/3 van de hier besproken schepen werd op Belgische werven gebouwd (31 %) maar qua tonnage bedraagt dit slechts 1/5 (21 %). Na Groot-Brittannië en België komt Nederland op de derde plaats met 109 schepen (18,31 %). Het aandeel in de tonnenmaat is echter zeer gering en belooft niet meer dan 2,24 %. Het is duidelijk dat vooral kleine eenheden (zoals sleepboten en baggermolens) in het Noorden werden gekocht.

Op de vierde plaats staat Duitsland met 36 schepen (6,05 %). Dit percentage wijkt slechts in geringe mate af van het tonnagepercentage dat 5,70 bedraagt. In de overige landen werd een te gering aantal schepen gebouwd, althans wat de hier be-

handelde vaartuigen betreft, om verdere gevolgtrekkingen te maken. Verrassend is wel het geringe Amerikaanse aandeel met slechts 7 schepen (1,17 %). Wel staan deze bodems voor 20.960,03 NRT (4,01 %) of het dubbele van de Belgische 10.454,85 NRT voor 185 vaartuigen. Het gemiddelde van de schepen in de USA gebouwd draagt 2.994,29 ton en wordt slechts door Noord-Ierland (Belfast) overtroffen.

Op Franse werven werden 6 schepen gebouwd (1 %), 2.131,14 ton (0,40 %) die gemiddeld slechts 355,19 ton maten. Verder zijn er 3 schepen van Zweedse origine en telkens 1 van Denemarken, Italië, Noorwegen, Polen en Portugal.

Eindelijk wordt van 13 schepen (2,68 %) met een tonnenmaat van 10.713,69 ton de bouwplaats niet vermeld.

<i>Bedrijfstak</i>	<i>Tonnenmaat</i>	<i>Aantal vaartuigen</i>	<i>Gemiddelde tonnenmaat</i>
Passagiers- en vrachtvaart	501.067,06	359	1.395,72(1)
Sleepvaart	2.770,43	132	20,98
Waterbouw	8.710,85	42	207,40
Pleziervaart	992,73	19	52,24
Visserij	1.357,65	17	79,86
Lichtschepen	435,34	5	87,06
Wetenschappelijk onderzoek en onderwijs	4.254,00	5	850,80
Binnenvaart	1.398,00	4	279,60
Politie	432,51	2	216,25
Onbekend	1.045,66	4	261,41(2)
Totaal	522.464,23	589	886,81

- (1) 5 vaartuigen zonder opgave van tonnage.  
 (2) 1 vaartuig zonder opgave van tonnage.

<i>Tonnenmaat</i>	<i>Aantal vaartuigen</i>	<i>%</i>
Van 0 tot 500 T	78	21,42
501 1.000 T	76	20,87
1.001 1.500 T	80	21,97
1.501 2.000 T	55	15,10
2.001 2.500 T	23	6,31
2.501 3.000 T	25	6,86
3.001 3.500 T	8	2,19
3.501 4.000 T	4	1,09
4.001 4.500 T	2	0,54
4.501 5.000 T	1	0,27
Meer dan 5.000 T	7	1,92
Onbekend	5	1,37
Totaal	364	100

Tabel 15. Bouwplaatsen.

Landen	Vaartuigen		Tonnenmaat (in NRT)		Gemiddelde tonnenmaat	Belangrijkste bouwpl. in aantal vaartuigen tonnenmaat (NRT)	
	Aantal	%	Aantal	%			
België	185	31,09	10.454,85	21,14	600,29	Hoboken	Hoboken
Denemarken	1	0,16	5,54	0,001			
Duitsland	36	6,05	29.817,40	5,70	903,55	Hamburg	Flensburg
Frankrijk	6	1,00	2.131,14	0,40	355,19		
Italië	1	0,16	195,89	0,037			
Nederland	109	18,31	11.710,94	2,24	107,43	Albl.'dam	Amsterdam
Noorwegen	1	0,16	164,36	0,031			
Polen	1	0,16	712,42	0,13			
Portugal	1	0,16	385,92	0,073			
USA	7	1,17	20.960,03	4,01	2.994,29		
Verenigd Konink.	228	38,31	334.315,01	63,98	1.472,75	Sunderland	Newcastle
Engeland	161	27,05	222.220,86	42,53	1.380,25	Sunderland	Newcastle
Noord-Ierland	7	1,17	31.158,13	5,96	4.451,16	Belfast	Belfast
Schotland	59	9,91	80.557,29	15,41	1.388,95	Glasgow	Glasgow
Wales	1	0,16	378,73	0,072			
Zweden	3	0,50	897,04	0,17	448,52		
Niet vermeld	16	2,68	10.713,69	2,05	669,60		
Totaal	595	100	522.464,23	100	885,53 (op 590 vaartuigen)		

Van 161 in Engeland gebouwde schepen komen er 6 uit een niet localiseerbare plaats en eventueel uit het niets zeggende „Engeland”. De 149 overige schepen werden hoofzakelijk op de oostkust gebouwd, namelijk 130 (80,7 %), met een sterke concentratie rond de Tynemonding (Newcastle) en Sunderland waar niet minder dan 98 schepen vandaan komen. Er stonden 8 schepen op stapel op de Theems (Londen, Millwall en Greenwich), 6 in havens van de westkust en 5 van de zuidkust.

Qua aantal is Sunderland de belangrijkste bouwplaats met 38 schepen gevolgd door Newcastle met 37. Inzake tonnenmaat is de rangschikking andersom en komt de Tynehaven aan de kop met 65.583,96 ton tegen 47.931,55 ton voor Sunderland. Westhartlepool ligt ver achterop op de derde plaats met 10 schepen en 17.335,05 ton gevolgd door Middlesbrough met 8 schepen goed voor 17.018,69 ton. Aan de hand van Lloyd's Register of Shipping<sup>10</sup> was het mogelijk de namen van de scheepswerven op te sporen. Voor Newcastle waren de bijzonderste *Palmers & Co.*, *J. Soffley & Co.* *Swan & Hunter*, *A. Leslie & Co.*, *Wigham Richardson & Co.* en *Sir W.G. Armstrong Whitworth & Co.* In Sunderland: *Strands Slipway Co.*, *Sunderland Shipbuilding Co.*, *J. Laing*, *W. Pile & Co.*

Het Schotse aandeel bedraagt 59 schepen waarvan er 44 op stapel stonden op de beroemde werven van de Clyde (Glasgow 29, Dumbarton en Greenock 4, Port Glasgow 3, Clydebank en Paisley 2). Inzake tonnenmaat nemen de werven van de Clyde ca. 90 % van de Schotse productie voor hun rekening.

Vijf schepen stonden in havens van de Firth of Forth op stapel (Leith 2, Alloa, Grangemouth en Granton 1). Tenslotte werden vier schepen in Aberdeen gebouwd, 3 in Dundee en 3 op de Schotse westkust (Ayr 2, Fairlie 1).

Bij de belangrijkste werven in Glasgow rekenen wij *Cunliff & Dunlop*, *A. Stephens & Son*, *J. and G. Thomson*, *D. and W. Henderson & Co.*, *Murdoch & Murray*.

De 7 schepen in Noord-Ierland gebouwd komen alle van werven van Belfast, met name *Harland & Wolfen Workemar*, *Clark & Co.* In totaal gaat het om 31.158,13 NRT of het zeer hoge gemiddelde van 4.451,16 ton per schip.

De Belgische werven die de 185 van meetbrieven voorziene schepen hebben afgeleverd behoren tot drie geografische gebieden:

1. Schelde, Rupel en Kempens kanaal : 156 schepen (84,3 %);
2. Noordzeekust : 9 schepen (4,8 %);
3. Maas en Haine : 19 schepen (10,2 %).

De scheepsbouwgemeente bij uitnemendheid is natuurlijk Hoboken met 128 van de genoemde 185 vaartuigen of 69,1 %. Het leeuweaandeel gaat hier naar de *Société John Cockerill* die sedert 1824 een werf te Antwerpen exploiteerde maar in 1873 Hoboken als nieuwe vestiging koos<sup>21</sup>. Daarnaast dient de minder bekende *Chantier Naval anversois* geciteerd die in 1900 werd opgericht met een terrein van 6 ha. In 1902 zou men reeds 780 arbeiders hebben tewerkgesteld. Directeurs waren Marshall en Gerling, reders, scheepsagenten en -makelaars<sup>22</sup>. Verder vermelden wij nog de *S.A. Le Vulcain belge* en de *Antwerp Engineering Co.*<sup>23</sup>. Naast Hoboken is er geen enkel belangrijk scheepsbouwcentrum voorhanden. Antwerpen komt weliswaar op de tweede plaats maar met slechts 15 schepen of 8,1 %. Als scheepbouwers kunnen hier worden vermeld: *J. de Decker, Ingelbrecht & Crabbe, H. Wappers* en de *SA des Cales et Chantiers de l'Escaut*, sedert 1868 op de Linkeroever gevestigd (gemeente Zwijndrecht)<sup>24</sup>.

Van de Antwerpse werven liepen slechts kleine schepen van stapel. De schoener *Emma-Henriëtte* van 1.079, 64 NRT is veruit de grootste eenheid. De gemiddelde tonnenmaat bedroeg slechts 221,87 ton. Men vergelijkte met Hoboken waar 128 schepen van stapel liepen met een gezamenlijke nettotonnenmaat van 104.485,55 ton of gemiddeld 816,29 ton per schip. Het grootste vaartuig was hier de in 1912 van stapel gelopen *Albertville* van 5.061,89 ton, kleinste was de autoveerboot *Vedette I* van 1908 van slechts 3,98 ton.

Slechts 9 schepen werden in de kuststreek gebouwd, 5 in Brugge, 3 in Oostende en 1 in Zeebrugge voor een gezamenlijke tonnage van 1.345,47 ton. Bijna de helft van deze tonnenmaat gaat naar het Zeebrugse schip, een baggerboot van 660,30 ton. De enige met naam genoemde werf is de *Société des Ateliers, Forges et Fonderies* te Brugge<sup>25</sup>.

De Waalse werven leveren 19 schepen (10,2 %) met een tonnenmaat van slechts 794,50 ton (0,7 %).

Belangrijkst zowel qua aantal als qua tonnenmaat is Ombret aan de Maas met 8 schepen en 547,71 ton. Naast Luik met 7 schepen en Val Benoit met 2 schepen kan nog worden gewezen op Boussu in Henegouwen met 2 gebouwde vaartuigen.

Behalve de reeds genoemde werven werden de hier via de meetbrieven behandelde schepen gebouwd door volgende scheepsbouwers:

*Van Damme frères & Adam* (Baasrode), *Chantiers de Rupel, A. Dessiennes & Ch. Delvaux* (Boom), *Michot of Michaux* (Boussu), *weduwe du Houx en Zonen* (Burcht), *A. Jabon* en *L. Tilquin & Co.* (Luik), *Jabon frères*<sup>26</sup> (Ombret) en *Bonivert & Spiroux* (Val. Benoit)<sup>27</sup>.

Een vrij groot aantal van de op deze meetbrieven beschreven vaartuigen werd op Nederlandse werven gebouwd en wel 109 schepen of 18,31 %. Hun scheepsruimte is echter zeer gering, slechts 11.710,94 ton (2,24 %) wat het geringe gemiddelde van 107,43 ton per vaartuig oplevert.

Wanneer men weet dat hier de bij de *Nederlandsche Scheepsbouwmaatschappij* afgebouwde *Emanuel Nobel* van 3.663,37 ton werd bijgerekend, dan is meteen duidelijk dat in Nederland slechts vaartuigen van zeer geringe tonnenmaat werden gekocht, voornamelijk sleepboten naast materiaal voor de waterbouw, zoals baggerboten, onderlossers, elevatorbakken, zandzuigers en dies meer.

De bouwplaatsen bevonden zich voor het grootste deel in het gebied Rotterdam-

Dordrecht, van Vlaardingen in het westen tot Sliedrecht in het oosten. Hier stonden 76 van de gezegde 109 schepen op stapel of 69,7 % van deze in Nederland gebouwde vaartuigen. Uitschieters waren Alblasserdam met 20 en Kinderdijk met 14 schepen, gevolgd door Slikkerveer met 12 en Dordrecht met 11 vaartuigen. Afgezien van Leiderdorp 4 en Leiden 1 schip, werden de overige vaartuigen buiten dit Zuid-hollandse gebied op stapel gezet en wel 5 in Amsterdam en 4 in de provincie Groningen, nl. telkens 1 schip in Delfzijl, Hoogezand, Oude Pekela en Sappemeer. Verder werd een gering aantal gebouwd in de provincies Noord-Brabant (Geertruidenberg 2), Utrecht (Utrecht 1), Gelderland (Arnhem 1, Zaltbommel 2) en Zeeland (Vlissingen 1). Er dient opgemerkt dat de 14 schepen van Kinderdijk 3.636,96 ton maten wat minder is dan het hoger vernoemde schip van Amsterdam. Al de overige in Zuid-Holland gebouwde schepen leveren slechts een scheepsruimte van 2.194,23 ton op.

Bij de scheepsbouwers vermelden wij voor Alblasserdam de *Wed. C. Boele en Zonen* en *Jonker & Stans*, voor Kinderdijk *J. & K. Smit* en *L. Smit & Zoon*. Voor Dordrecht, *C.J.W. Van Reede*, *P. Boele, Gips, Boele en Co.* voor Amsterdam *Ceurvel, D. Goedkoop* en de *Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij*. Verder *Prins* (Arnhem), *A. Vuyck & Zoon* (Capelle aan de IJssel), *Christie en Nollet* (Delfshaven), *M. Van de Kuyl* (Slikkerveer), *J.W. Kuiper* (Oude Pekela), *W. Boele* (Rotterdam) en tenslotte de bekende en nog bestaande *Koninklijke Maatschappij De Schelde* te Vlissingen.

Op Duitse werven werden 36 schepen (6,05 %) gebouwd, waarvan 34 in de huidige Bondsrepubliek en 2 in de huidige Democratische Republiek (Rosslau/Elbe 1 en Rostock 1), met een gezamenlijke tonnage van 29.817,40 ton (5,7 %). Hiervan werden er 14 op stapel gezet in Elbehavens (Hamburg 11, telkens 1 in Harburg, Reicherstieg en Rosslau), 11 in Oostzeehavens (Flensburg 6, Kiel 4, Rostock 1) en 7 langs de Wezer (Brake 2, Bremen 2, Bremerhaven 1 en Geestemünde 2). Verder 1 baggermolen van 49,70 ton in Wilhelmshaven aan de Noordzee, 2 kotters (slepers), samen slechts 34,25 ton in de grote Rijnhaven Duisburg en 1 schoener in Nord Brücke. Op de Wezerwerven werden overwegend zeeschepen op stapel gezet voor 6.226,48 ton, gemiddeld 889,49 ton per schip. Dit geldt ook voor de Oostzeehavens waar voornamelijk de werven van Flensburg de grootste schepen hebben afgeleverd. Samen met Kiel en Rostock werd een tonnenmaat van 17.230,78 ton bereikt. Daarentegen werden op Elbewerven, zoals Hamburg, naast 4 schoeners ook nog 7 sleepboten gebouwd, zodat de totale tonnage van 4.826 ton uiteraard het veel lagere gemiddelde van 438,72 ton heeft opgeleverd. Bij de Duitse werven kunnen voor Hamburg worden vermeld: *Blohm und Voss, Janssen und Schmilinsky, Michot und Bergmann*. Verder de *Howaldtwerke* van Kiel, *H. Hespe* en *Wed. J. Oltmans* in Brake, de *A.G. Weser* in Bremen, *Rickmers A.G.* in Bremerhaven, de *Flensburger Schiffsbau Gesellschaft, J.C. Tecklenborg* in Geestemünde, de *A.G. Neptun* in Rostock en de *Reiherstieg Schiffswerke*.

In de Verenigde Staten van Amerika werden slechts 7 schepen op stapel gezet (1,17 %) maar voor niet minder dan 20.960,03 ton scheepsruimte (4,01 %). Bedoelde 7 schepen behaalden het hoge gemiddelde van 2.994,29 ton per schip. Dit is toe te schrijven aan de grote schepen van de *Red Star Line Samland* (New-York) van 7.393,49 ton en *Finland* (Philadelphia) van 8.642,65 ton. De bouwplaatsen lagen in het oosten van de States (Bass River, Bath, New York en Philadelphia met telkens 1 schip) en in het Californische Stockton (3 schepen).

Slechts 6 schepen werden op Franse werven gebouwd: 2 in Duinkerke, 2 in Nantes, 1 in Toulon en 1 in Argenteuil aan de Seine waar een jacht van 2,73 ton van stapel liep. De andere schepen waren schoeners. Scheepsbouwers waren *A. Pyotte en G. Malo* (Duinkerke), *Jollet & Babin* (Nantes) en *Forges & Chantiers La Seyne*.

In Zweden werden 3 schepen afgebouwd, in Landskrona aan de Øresond, Lödöse aan het Kattegat (*Aktiebolaget Lödöse Varf*) en Stockholm (*Bergsunds M. V. Aktiebolaget*). Het betreft kleine zeeschepen, 2 schoeners en 1 bark.

Denemarken, Italië, Noorwegen, Polen en Portugal komen met 1 bouwplaats voor, nl. Kopenhagen, Voltri aan de Golf van Genua met de werf van *G. Fava*, Svelvik aan de Oslofjord waar op de werk van *K. Jacobsen* de *Belgica* van de Gerlache werd gebouwd, het Baltische Elbing, thans Elblag (werf van *F. Schickau*) en Oporto, thans Porto (werf van *M. Soares*).

Tenslotte zij vermeld dat van 16 vaartuigen (2,68 %) met een tonnemaat van 10.713,69 ton (2,05 %) de bouwplaats niet in de meetbrief werd vermeld.

Wij weten nu waar de schepen werden gebouwd. De meetbrieven verschaffen ook uitsluitsel over de eigenaars. Wij telden 206 eigenaars waarvan 58 natuurlijke personen en 148 rechtspersonen.

Laat ons eerst enige aandacht schenken aan de natuurlijke personen. Slechts in twee gevallen zijn het vrouwen en wel weduwen van reders<sup>28</sup>. Deze dames medege-rekend waren er 27 reders van koopvaarders die als eigenaar op de meetbrief vermeld staan. In hoever zij werkelijk bezitter van het schip zijn of eventueel als stroman fungeerden kan via de meetbrief niet worden vastgesteld.

Er waren 15 eigenaars van jachten en 6 van sleepboten. Twee personen waren in het bezit van vissersschepen, 4 waren handelaars-eigenaars van een vaartuig, 2 waren bedrijvig in de waterbouw. Er was 1 scheepsbouwer die een vaartuig bezat en tenslotte kan worden vermeld de wetenschappelijke explorator en poolreiziger A. de Gerlache die vermoedelijk niet de enige eigenaar van de *Belgica* is geweest.

Bij de rechtspersonen telden wij vooreerst 100 rederijen ter koopvaardij en (of) binnenvaart en 14 maatschappijen voor sleepvaart. Verder waren 7 koloniale firma's eigenaars van schepen naast 6 handelscompagnieën (niet specifiek koloniaal gericht) en 5 rederijen ter visvangst. Er waren 4 staten waaronder de Belgische, alsmede 3 haven- of kanaalmaatschappijen. Ook drie firma's bedrijvig in de waterbouw en evenveel spoorwegmaatschappijen bezaten schepen. Twee scheepswerven en 1 school sluiten deze opsomming af.

De meeste van deze maatschappijen waren naamloze vennootschappen. De bouw van de grotere zeilschepen met metalen romp, maar vooral de invoering van de lijnvaart door stoomschepen, heeft tot deze aan de eisen des tijds aangepaste bedrijfsvorm geleid. De N.V. maakte het gemakkelijker kapitalen aan te trekken, bovendien was het beheer veel soepeler. Zij was niet verplicht alle „cash flow” aan de aandeelhouders uit te betalen maar kon afschrijvings- en reserveringsfondsen binnen de vennootschap aanhouden. Bovendien kon een N.V. haar aandelenkapitaal vergroten, vreemde kapitalen aantrekken, desgewenst fusies aangaan door aandelen te ruilen dit alles binnen de ruime mogelijkheden die het moderne kapitalisme kon verschaffen<sup>29</sup>.

Het ligt niet in onze bedoeling hier de namen van de eigenaars opnieuw te publiceren. Wij verwijzen hiervoor naar onze reeds geciteerde inventaris van meetbrieven<sup>30</sup>.

Tenslotte wensen wij enige aandacht te schenken aan de scheepsnamen<sup>31</sup> van deze groep vaartuigen.

Alle 595 schepen droegen een officiële naam die in de meetbrief stond opgetekend. Deze naam kon eventueel worden gewijzigd bij wisseling van eigenaar. Dat eenzelfde naam aan verschillende schepen werd gegeven was blijkbaar geen bezwaar. De meest voorkomende namen waren *Schelde* en *Vlaanderen* die zes maal werden aangetroffen. In het laatste geval betreft het zandzuigers van de firma *De-cloedt-Temiers* die een volgnummer achter de scheepsnaam droegen. De vaartuigen

van *Ackermans & Van Haeren* komen zelfs 18 maal voor als *A. & VH* gevolgd door een cijfer. (van 1 tot minstens 41).

Namen die minstens driemaal voorkomen zijn:

Zesmaal: *Schelde, Vlaanderen.*

Viermaal: *Belgica, Belgique.*

Driemaal: *Adolf Deppe, Avenir, Hainaut, Leopold II, Leopoldville, Pionnier, Rupel.*

Na systematische ordening van deze 595 scheepsnamen bekomen we volgende groepen:

persoonsnamen: 246,

dierennamen: 11,

plantennamen: 6,

zaaknamen: 271,

niet gerangschikt: 61,

samen: 595.

Bij de 246 persoonsnamen gaat de voorkeur in de eerste plaats naar voornamen. Van de 62 voornamen zijn er 46 vrouwelijke, 15 mannelijke terwijl 1 schip naar een man en een vrouw werd genoemd (*Maurice et Marguerite*). Bij de mannen ging de voorkeur naar *John*, driemaal gebruikt, bij de vrouwen naar *Caroline* en *Catherine*, telkens tweemaal vernoemd.

Op de tweede plaats komen de namen van reders, (*John P. Best, Willy Alexander*) van hun familieleden, (*Hélène Grisar, Ruby Schultz*) of van firmanten, voorzitters en leden van raden van beheer, directeurs enz. Deze groep omvat 56 namen, (*President De Leeuw, President D. Maas*), (*Director Gerling*).

De namen van vorstelijke personen vormen met 33 namen de derde groep. Ofwel werden de naam gegeven al dan niet voorafgegaan door de titel (*Prince Baudouin*) ofwel werd slechts de titel als naam gegeven (*Comte de Flandre*). Het gaat overwegend om Saksen-Coburgers.

Een vierde groep omvat namen van kunstenaars, letterkundigen, geleerden, vooral geografen en astronomen, (*Mercator, Ortelius, Tycho Brahe, Kepler, Leibnitz, Strabo, e.a.*).

Bij de kunstenaars waren de Vlaamse schilders populair (*Rubens, Van Dijck, Teniers, Memling, Matsijs*), de wereldliteratuur leverde groten zoals *Calderon, Camoëns, Cervantes, Coleridge, Wordsworth*). Slechts één componist werd tot de eer van de scheepsboeg verheven, onze nationale harpenaar *Peter Benoit*

Mythologische, bijbelse en legendarische figuren werden dankbaar gebruikt. Bij deze 28 namen zijn vooral sterke mannen in trek voor sleepboten: *Goliath, Samson, Vulcanus, Hercules, Brabo, Antigoon*. Ministers, generaals, hogere ambtenaren (*Charles Rogier, generaal Brialmont, baron Lambemont, e.a.*) kwamen 16 maal voor. Eenzelfde aantal schepen werden naar een plaatsnaam geheten (*Antwerpenaar, Flamande*). Historische personages ontbraken gewoonlijk niet bij scheepsnamen. Zij kwamen 10 maal voor met in meerderheid namen van aanvoerders van Gallische volkstammen (*Ambiorix, Boduognat, Indutiomar*).

Opmerkelijk is dat de voorheen zo populaire heiligen slechts twee maal werden aangetroffen (*Sint Pieter, St. Johann*). De reders van zeeschepen, meestal liberalen, hadden blijkbaar weinig oog voor deze „clericale” figuren. Hierbij dient opgemerkt dat heiligen tot vandaag de dag voortleven bij vissersvaartuigen en bij de binnenvaart. Weinig geliefd waren dieren- en plantennamen met respectievelijk slechts 11 en 6 gevallen.

Des te hoger gekwoteerd stonden de geografische namen. Van de 271 zaaknamen waren er 200 aardrijkskundige, met vooraan steden, *Antwerpen 2, Anvers 2, en*

gemeenten 61, gevolgd door gewesten, provincies, deelstaten 43, *Vlaanderen* 6 maal, *Flandre(s)* 5 maal, rivieren 38 (*Schelde* 6 maal) landen 36 enz.

Van ouds heeft men namen van goede eigenschappen en deugden aan schepen gegeven. Hier werden 24 schepen met zulke namen (*Infatigable* 2 maal, *Rapide* 2 maal, *Actif*, *Persévérance*, enz.) bedacht. De menselijke bedrijvigheid zorgde voor 22 namen (*Visscher*, *Handel*) terwijl 11 schepen fantasieloos hun eigen type bekleemtoonden (*Lichter*, *Ponton*, *Remorqueur*). De overige 61 namen zijn moeilijk in rubrieken onder te brengen.

Meer dan een rederij heeft een bepaalde systematiek in zijn naamgeving nagestreeft. Het is bekend dat tot op heden schepen van de *Staatspakketdienst Oostende-Dover* namen dragen van leden van het koningshuis. Ook de *S.A. belge d'armement et de navigation Océan* koos voor dergelijke namen<sup>32</sup>.

De *S.A. de navigation belge américaine*, beter bekend als *Red Star Line*, bezat schepen waarvan de naam op -land eindigde. Meest bekend zijn de twee bodems die *Belgenland* hebben geheten. Verder waren er o.m. de *Finland*, *Samland*, *Lapland*, *Switzerland*, *Vaderland*<sup>33</sup>.

De *Scheepvaartmaatschappij Gylsen*<sup>34</sup> bezat een vloot met scheepsnamen eindigend op „handel”: *Houthandel*, *Graanhandel*, *Koophandel*, *Ertshandel*, *Fruithandel*.

De *S.A. belge de navigation Mercure*<sup>35</sup> was eigenaar van de zg. *Capschepen*: *Cap Tarifa*, *Cap Spartel*.

De sleepboten van de Brusselse haven en kanaalmaatschappij<sup>36</sup> werden genoemd naar voorzitters: *Président de Potter*, *Président Vergote* en beheerders van de maatschappij, *Administrateur Louis Steens*, en naar Brusselse gemeenten: *Koekelberg*, *Ixelles*.

De schepen van de *Antwerpse Zeevaartmaatschappij*<sup>37</sup> droegen namen van stammen en stamhoofden uit de Gallische tijd: *Moriniër*, *Menapiër*, *Nerviër*, *Ambiorix*, *Boduognat*.

Bekend zijn de Cockerillschepen<sup>38</sup> met namen van edelstenen: *Rubis*, *Saphir*.

*Ghent Lloyd*<sup>39</sup> koos voor namen van steden in gelatiniseerde vorm: *Ganda*, *Brugia*, *Bruxellia*, naast *Zelandia*, *Belgica* en *Flandria*. De lichtschepen van de Belgische Staat werden genoemd naar de banken en passen die zij aanwezen: *Westhinder*, *Wandelaar*, *Wielingen*.

De lezer houde er rekening mede dat het bovenstaand korte overzicht slechts de namen bespreekt van in de verzameling meetbrieven voorkomende scheepsnamen, volledigheid is hier dus niet voorhanden.

Eveneens zij opgemerkt dat deze scheepsnamen, voor zo ver taalkundig gekleurd, overwegend Franstalig zijn. Het aantal Nederlandse namen ligt nochtans hoger dan men zou kunnen verwachten.

De namen van leden van het vorstenhuis zijn op een uitzondering (*Elisabeth van België*) alle Franstalig (*roi*, *reine*, *prince*, *princesse*, *comte*).

Bij de diernamen zijn er naast *Aigle*, *Hirondelle* en *Lion Belge* ook *Beer*, *Klamper*, *Valk* en *Walvisch* terwijl *Poney* en *Ibis* geen taalkundige aanwijzing verstrekken.

Bij de planten is *Anémone* kennelijk Frans. *Clematis* en *Narcis* zijn Nederlands, maar *Lotus* en *Iris* zijn taalkundig niet klasseerbaar.

De geografische namen vertonen naast overwegend Franse ook Nederlandse, Latijnse en Engelse vormen.

Ook voor geografische namen in Vlaanderen werden veelal Franse namen gebruikt: *Campine*, *Flandre*, *Anvers*, *Gand*, *Escaut*, *Louvain*, *Termonde*, *Vilvorde*. Daarnaast ook *Vlaanderen*, *Antwerpen*, *Dender*, *Schelde*. Engelse namen kwamen veel minder voor: *Africa*, *America*, *Australia*, *Thames*, *Switzerland*.

Deugden en goede eigenschappen werden hoofdzakelijk in het Frans toegekend: *Actif, Alert, Espérance, Infatigable*, enz.

Bij de bedrijvigheden komt het Nederlands nog goed weg met de „handel”schepen<sup>40</sup>.

Tenslotte verdient het aandacht dat rederijen met een Nederlandse benaming zoals de *Antwerpse Zeevaartmaatschappij*, de *Scheepvaartmaatschappij Gylsen* en de *Handelsmaatschappij* te Nieuwpoort vooral schepen met Nederlandse, soms Latijnse benamingen, in de vaart hadden.

Een verzameling van 710 meetbrieven, een voor 85 % bewaard bronnenmateriaal, dat 595 schepen betreft was aanleiding om een onderzoek in te stellen naar een belangrijk deel van de Belgische handelsvloot van de jaren 1884-1913. Wij wezen reeds op de tekortkomingen van deze bronnen. Het gering aantal meetbrieven opgesteld door de kantoren van de kust (Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge) heeft alszins tot een onderwaardering van de visserij geleid. Men lette ook op het dynamisch karakter van deze reeks die zich over bijna drie decennien uitstrekt. De 595 vernoemde schepen zijn dus niet gelijktijdig in de vaart geweest. Het gebruik van de meetbrief als kwantitatief bronnenmateriaal kan derhalve geen uitsluitsel geven over de toestand van de Belgische vloot in de 25 jaar die het fatidieke jaar 1914 voorafgaat. Toch menen wij dat de kwantitatieve bewerking van dit relatief omvangrijk en voor 85 % bewaarde materiaal interessante duidingen geeft over de toestand van de scheepvaart in dit land. Het bleek mogelijk kwantitatieve gegevens te verschaffen over de typologie, de voortbeweging, de tonnenmaat, het gebruik, de bouwplaats, de scheepsnaam en de eigenaar van deze vaartuigen.

Uit het materiaal kwamen twee duidelijk geprofileerde scheepstypes naar voren. Vooreerst het stoomschip voor passagiers- en vrachtvaart, van 1.000 tot 1.500 netto registerton metend en voor een belangrijk deel in het Verenigd Koninkrijk gebouwd. Dit schip is eigendom van een rederij die als bedrijfsvorm voor de naamloze vennootschap heeft gekozen. De scheepsnamen die veelal Frans zijn gekleurd hebben een voorkeur voor geografische benamingen. Indien persoonsnamen werden gebruikt komt vooral de vrouwelijke naam in aanmerking, gevolgd door namen van reders en hun familieleden en op de derde plaats de namen van vorstelijke personen.

Een tweede scheepstype dat uit deze reeks naar voren treedt is de sleepboot van bescheiden tonnenmaat, ca. 20 netto registerton, door stoom aangedreven, een produkt van de eigen scheepsbouw maar ook vaak op Nederlandse werven gebouwd.

## VOETNOTEN

<sup>1</sup> O.a. R. DE BOCK. *De Belgische handelsvloot rond het midden der XIXe eeuw*. In: Mededelingen Marine Academie (verder MMA), II, 1938-1939, p. 150-176.

A. DE VOS. *De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830, met vlootlijst der Belgische koopvaardij-schepen, 1829-1835*. In MMA, XV, 1963, p. 101-177.

Terzake weinig betrouwbaar is G. BEETEME, *Anvers, métropole du commerce et des arts*. Antwerpen, 1886, -, Armateurs et marine au port d'Anvers vers 1830.

<sup>2</sup> L. VAN COOLPUT, *Het opstellen van een lijst der Belgische zeilschepen sinds 1830*. In: MMA, XXIV, 1976-1977, p. 1-17.

<sup>3</sup> Bewaard in het Rijksarchief te Beveren.

<sup>4</sup> G. ASAERT, *Inventaris van meetbrieven (1884-1931)*. Brussel, 1981.

<sup>5</sup> Zitting van 27 mei 1981.

<sup>6</sup> Men raadplege verder onze inleiding in *Inventaris van meetbrieven (1884-1913)*, p. 5-9.

<sup>7</sup> Er mag rustig worden aangenomen dat in 1897 ook na 6 maart meetbrieven werden geregistreerd.

- <sup>8</sup> Namelijk: 10 vaartuigen met 3 meetbrieven = 30 meetbrieven  
89 vaartuigen met 2 meetbrieven = 178 meetbrieven  
502 vaartuigen met 1 meetbrief = 502 meetbrieven  
= 710 meetbrieven.
- <sup>9</sup> Namelijk schoener: 302, schoener (jacht): 4, schoener (pakketboot): 9, schoener (sleper): 1, schoener (visserssloep): 1 en driemasterschoener: 13.
- <sup>10</sup> Te weten 12 kotters, 2 kotters (jachten), 1 kotter (lichtschip), 4 kotters (onderlossers), 66 kotters (slepers) en 4 kotters (visserssloepen).
- <sup>11</sup> Baron Adrien de Gerlache de Gomery, Belgisch poolreiziger (Hasselt 1866-Brussel 4 december 1934). Over hem Ch. PERGAMENI, *Adrien de Gerlache, pionier maritime 1866-1934*. Brussel, 1935.
- <sup>12</sup> *Meetbrieven*, o.c., p. 134.
- <sup>13</sup> De onderlosser of klepbak is een bak voor grondtransport die zijn sliblading via scharnierende bodemkleppen kan lossen. In gesloten toestand vormen deze kleppen de bodem van het laadruim. (*Maritieme Encyclopedie*, Bussum - Antwerpen, 1970-1973, deel 1, p. 143).
- <sup>14</sup> Hier in de meer algemene betekenis van lichter, bak, aak.
- <sup>15</sup> Bak voor grondtransport die kan worden gelost door een elevator of emmerladder. (*Maritieme Encyclopedie*, o.c., deel 1, p. 143).
- <sup>16</sup> De Antwerpse Stoomzeevisserij. C. Van Baelen en Co, Gebroeders Crabeels, Van den Ende & Van Holle.
- <sup>17</sup> Van de 595 vaartuigen zijn er 6 zonder opgave van tonnenmaat.
- <sup>18</sup> Van 5 schepen bezitten wij geen opgave van de tonnenmaat.
- <sup>19</sup> In de onmiddellijke jaren voor 1914 bouwden Britse scheepswerven meer dan 60 % van de handelschepen van de wereld (R.C. Van Caenegem, *Geschiedenis van Engeland van Stonehenge tot het tijdperk der vakbonden*. 's Gravenhage- Antwerpen, 1982, p. 304.
- <sup>20</sup> *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. Annual register of merchant ships*. Uitgegeven te Londen vanaf 1764. Hier en verder houde men rekening met de soms defecte schrijfwijze van de namen der scheepsbouwers in deze bron. In de meetbrieven werden slechts bouwplaatsen, geen firmamen opgenomen.
- <sup>21</sup> *Meetbrieven*, o.c., p. 117.
- <sup>22</sup> *Le mouvement maritime*, 20 april 1902, -*Meetbrieven*, o.c., p. 129.
- <sup>23</sup> De S.A. *Le Vulcain belge* werd te Antwerpen opgericht op 25 augustus 1900. Aandeelhouders waren o.m. de *Bank Balseur*, de *Banque d'Outremer*, de *Société belge de Banque et de Commerce*, de *Bremer Vulkanschiffbau und Maschinenfabrik* te Vegesach en bekende figuren zoals kolonel Albert Thys, reder Walford, de bankiers Alfred Osterrieth en Alfred Havenith, H. Beliard e.a. (Bijlagen Belgisch Staatsblad, 1901, akte 1.497).  
De S.A. *The Antwerp Engineering Company* werd gesticht op 23 april 1897 met als aandeelhouders o.m. Frederic Gerling, Elyah Marshall, Christian en Louis Scheidt. (Bijlagen Belgisch Staatsblad 1897, akte 1.892.
- <sup>24</sup> Rijksarchief Beveren, Polder Borgerweert, nr. 384.
- <sup>25</sup> Opgericht te Brugge op 22 mei 1891 met een scheepswerf te Sint-Pieter-op de-Dijk.
- <sup>26</sup> De commanditaire vennootschap *A. Jabon et frères* werd bij notariële akte van 13 oktober 1890 opgericht. (Bijlagen Belgisch Staatsblad 1890, akte 2.269).
- <sup>27</sup> De vennootschap *Bonivert-Spiroux et Compagnie* werd op 29 december 1897 ontbonden. (Bijlagen Belgische Staatsblad 1880, akte 13).
- <sup>28</sup> Het betreft Amelie Hautermann, weduwe Adolf Deppe en Amelie-Marie-Linda van Laer, weduwe André-Gaspard Nottebohm.
- <sup>29</sup> F.J.A. BROEZE, *Rederij*, (*Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 4, p. 198 en 200).
- <sup>30</sup> Bijlage 1. Verklarende alfabetische lijst van scheepseigenaars ..., p. 109-148).
- <sup>31</sup> Hierover o.m.: W. VOORBEIJTEL CANNENBURG en J.P. KRUSEMAN, *Scheepsnamen vroeger en nu*. (Mededelingen uitg. door de Vereniging voor Naamkunde te Leuven, Bijlage LVIII, Leuven, 1960).
- <sup>32</sup> *Meetbrieven*, o.c., p. 134.
- <sup>33</sup> *Ibid.* p. 137.
- <sup>34</sup> *Ibid.* p. 132.
- <sup>35</sup> *Ibid.* p. 135.
- <sup>36</sup> *Ibid.* p. 135.
- <sup>37</sup> *Ibid.* p. 113.
- <sup>38</sup> *Ibid.* p. 117.
- <sup>39</sup> *Ibid.* p. 126.
- <sup>40</sup> Zie hoger noot 34.

## **ENGLISH SUMMARY**

An analysis is given of a collection of 710 certificates of tonnage from the period 1884-1913 concerning 595 ships. This has yielded a number of interesting facts on the state of navigation in Belgium. It has provided quite a few data on the typology, propulsion, tonnage and function of ships, their names, owners, and construction yards.

From this material two types of vessels clearly stand out: the steamer for passengers as well as for cargoes, and the tug-boat.

## **RÉSUMÉ FRANÇAIS**

Une collection de 710 certificats de jauge des années 1884-1913 relative à 595 navires a été analysée et a donné une série d'éclaircissements intéressants sur la situation de la navigation en Belgique. Il a été possible de fournir des renseignements sur la typologie, la propulsion, le tonnage, l'emploi des bateaux, leurs noms, les chantiers navals et les propriétaires. Du matériel employé se dessinent deux types de navires bien spécifiques: le bateau à vapeur pour le transport de passagers et de marchandises et le remorqueur.