

EEN BEROEPSPROFIEL VAN DE ZEEMAN OP DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ TUSSEN 1895 EN 1930

door S. Raats

VOORWOORD

De laatste decennia kwam het dagelijkse leven van de „gewone mensen” in de geschiedschrijving steeds meer centraal te staan in het belangstellingsveld. Een verklaring zoeken voor deze historiografische verschuiving zou ons hier te ver voeren. Toch is het nuttig enkele beschouwingen aan het fenomeen te wijden daar dit aan het fundament raakt van een studie als deze. Het heroproepen van het dagelijkse leven van de „gewone man” is o.i. geënt op de opvatting dat het maatschappelijk evolutieproces een groepsgebeuren is dat niet alleen gemaakt wordt door grote namen of belangrijke technologische interventies. Dezen beïnvloeden de loop van de geschiedenis, doch maken de totale geschiedenis niet uit. Het gaat er dus om een lang verwaarloosd terrein in de historiografie op te vullen.

Onze bedoeling bestaat erin om deze vorm van geschiedschrijving toe te passen op de maritieme geschiedenis. De belangstelling gaat dan naar een zo volledig mogelijke beschrijving van het zeemansleven in het verleden.

Om hier tot een bevredigend resultaat te komen werden we geconfronteerd met de algemene bronnenproblematiek in het genre, nl. de zeldzaamheid aan bronnen die ons over dit dagelijkse leven kunnen inlichten. Voor de recente periode kan een beroep gedaan worden op nog levende getuigen. Dit vergt echter een grote ervaring in de gesprekstechnieken terzake die moet gekoppeld worden aan een voor deze nieuwe bron aangepaste bronnenkritiek. Wij hebben echter op het geschreven document willen steunen voor een schets van het zeemansleven in het begin van deze eeuw.

De afbakening van de periode gebeurde op basis van economische criteria. Gedurende de jaren '90 van de vorige eeuw kwam een einde aan de economische moeilijkheden die de laatste decennia van deze eeuw kenmerkten en de aanzet vormden tot de tweede industriële revolutie. In de koopvaardij valt dit onmiddellijk op: vanaf 1895 breidt de vloot zich uit. De tijdgenoten spraken van een „renaissance maritieme”. Deze opwaartse beweging kende vlak na de eerste Wereldoorlog een hoogtepunt. Vanaf 1921 begonnen echter de nieuwe moeilijkheden. Het begin van de „grote crisis” hebben we dan als het einde van de bestudeerde periode genomen (1930).

De beschreven periode betekende in de koopvaardij vooral op sociaal gebied een scharnierperiode. In deze bijdrage¹ hebben we in een eerste doel getracht een benaderend idee te geven van de grootte van de besproken groep evenals van hun sociale en geografische herkomst. In het tweede luik wilden we vooral de evolutie in de hiërarchie achterhalen.

Als besluit weiden we ook even uit over de mogelijkheden tot verder onderzoek ter zake.

LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

- A.B.: aantal blijvers
A.B.A.: archief burgerlijke stand, Antwerpen
A.C.B.M.C.: archief van de rederij C.B.M.C. (= Compagnie Belge Maritime du Congo)
A.G.: aflossingsgetal
A.R.A., Zeewezen: Algemeen Rijksarchief, archief van het bestuur van het zeewezen
Beknopt Historiek: 17 maart 1918-1928, Beknopt Historiek der Vereeniging, in: *U.O.M.*, 9de jg., (1928), nr. 10, p. 4-25.
B.K.B.Z.: Bulletin van de kring der Belgische zeemachinisten
B.L.M.B.: Bulletin de la Ligue Maritime Belge
Historiek: *Honderd jaar historiek van het Koninklijk Belgisch Zeemanskollege*, 1857-1957, Antwerpen, 1957
Journal des marins: Journal des marins, zeemansblad, orgaan der Belgische maatschappij van zeeofficieren
K.B.Z.K.: Koninklijk Belgisch Zeemanskollege
Kring: Kring der Belgische Zee-machinisten
L.R.B.: Lloyd Royal Belge (rederij)
M.G.N.: ASAERT, G. e.a. o.l.v. *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel IV, R. BAETENS e.a. o.l.v. *Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw van 1850-1870 tot ca. 1970*. Bussum, 1978.
Nautilus: Nautilus, orgaan van het Koninklijk Belgisch Zeemanskollege
R.A.B.: Rijksarchief Beveren
R.A.: reëel aantal
S.A.A./M.A.: Stadsarchief Antwerpen - Modern archief
T.A.: theoretisch aantal
U.O.M.: Union des Officiers et des Mécaniciens de la Marine marchande belge
Z.K.: Zeemanskollege

EEN PROFIEL VAN DE ZEEMAN IN HET BEGIN VAN DEZE EEUW

1. Aantal zeelieden op de Belgische koopvaardijvloot

Dit onderwerp verdient een eigen hoofdstuk omdat het achterhalen van de feiten hier van problematische aard is. In geen enkel statistisch jaarboek vonden we degelijke continuerende tellingen van zeelieden.

Door een vast gemiddeld bemanningscijfer te vermenigvuldigen met het jaarlijks opgegeven aantal Belgische schepen kunnen we wel komen tot een benaderend jaarlijks aantal zeelieden die vaarden. Dit getal is echter bedrieglijk. De complexe samenstelling van de zeeliedengroep maakt dat dit getal veel groter kan zijn. Anderzijds weten we ook dat, vooral bij de lagere schepelingen, velen slechts voor enkele jaren het beroep van zeeman uitoefenden of het regelmatig wisselden met een andere kostwinning. Dit verschijnsel deed zich trouwens na de oorlog ook meer en meer voor bij de officieren².

Doordat vele zeelieden, zowel voor als achter de mast dus, voor relatief korte tijd in het vak bleven, kon de voor de koopvaardij beschikbare groep zich steeds vrij vlug aanpassen aan de schommelingen in het aantal schepen. Wanneer we dus op basis van het aantal schepen een benaderend aantal zeelieden willen berekenen, moeten we met twee zaken rekening houden. Als het vlootcijfer daalt, was er dus een in de tijd afnemende reservegroep zeelieden die, bij een aanhoudende recessie elders een broodwinning gaat zoeken na eventueel een periode van werkloosheid te hebben doorgebracht. Als het vlootcijfer snel steeg kon er een tekort zijn dat of werd opgevuld met onervaren debutanten³, of door het meer laten uitvaren van lichtjes onderbemande schepen. Omwille van de goede gang van zaken mocht het aantal debutanten niet te hoog liggen, terwijl om veiligheidsredenen de onderbemanning van schepen niet te ver mocht gaan. Ook hierin ligt dus een element waar mee moet rekening gehouden worden bij het zoeken naar een benaderend cijfer van het aantal zeelieden. Ten derde is er natuurlijk ook het feit van het aandeel buitenlanders die soms, vooral in perioden van laagconjunctuur een concurrerende groep voor de zeelieden van Belgische nationaliteit vormden zelfs zo dat deze laatsten hierdoor soms tot werkloosheid werden gedwongen. Deze groep buitenlanders monsterte uiteraard op schepen van alle nationaliteiten aan⁴. Wanneer we bij hen iets als een werkloosheidscijfer zouden willen achterhalen wordt dat, alleen met betrekking tot de Belgische vloot, haast onbegonnen werk. Deze groep was bovendien erg mobiel en dus ook voortdurend door andere individuen samengesteld. Tenslotte is er nog een aspect waarmee we rekening dienen te houden bij het bekijken van de totale bemanningscijfers. Het aantal individuele personen dat vaarde op de Belgische vloot gedurende een jaar moet altijd hoger gelegen hebben dan het cijfer dat berekend kan worden op basis van het aantal schepen gezien de voortdurende aflossing bij de bemanningen. We moeten dus telkens een „aflossingsgetal” bij het bovengenoemde cijfer optellen, want dit geeft alleen een indicatie van het aantal individuen. In dat aflossingsgetal zitten dan echter weer mensen die daarvoor reeds, misschien zelfs in het hetzelfde jaar nog, ook al gevaren moeten hebben op Belgische schepen: dokwerkers-zeelieden en andere „vlottenden”.

We moeten dus, m.a.w., op basis van een raming van het aantal openstaande werkplaatsen op de vloot per jaar een raming maken van het aantal personen dat in datzelfde jaar die werkplaatsen innam. Dus moeten de debutanten telkens onderscheiden worden van de rest. Met debutanten bedoelen we dan iedereen die voor het eerst op een Belgisch schip werd aangemonsterd, ongeacht of hij al dan niet de-

butant was in het zeemansvak en dus tot dan toe alleen op buitenlandse schepen, of op andere dan koopvaardijsschepen had gevaren.

Het is duidelijk dat dit aflossingsgetal sterker bij de gewone schepelingen dan bij de gediplomeerde officieren speelden. Bij de Belgische machineofficieren moet bijgevolg het aflossingsgetal tot in de jaren '20 waarschijnlijk toch wat hoger gelegen hebben dan bij de dekkofficieren. Naast de twee factoren, aflossingsgetal en het aantal betrekkingen naargelang het aantal schepen, is er echter nog een derde, nauwelijks te achterhalen factor: het aantal reizen gemaakt door het aantal schepen op een jaar. Deze factor is nog het meest bepalend voor het werkloosheidscijfer. En extreem voorbeeld daarvan was het jaar 1921. Qua aantal schepen stond dit jaar aan de top van de Belgische koopvaardijgeschiedenis sinds 1830, doch het aantal reizen in 1921 bedroeg zeker veel minder dan in 1920: meer dan de helft van deze schepen lag stil⁵. Uiteraard bepaalt ook dit gegeven het aantal personen op de vloot. Van slechts enkele jaren hebben we een echt bruikbaar cijfer gevonden, namelijk het aantal lagere schepelingen van Belgische nationaliteit die effectief vaarden voor de jaren 1922 t.e.m. 1926 en 1929⁶. Om nu tot een getal te komen dat het totaal personen die gedurende een jaar op de vloot gevaren hebben moeten we daarbij nog het aantal buitenlandse lagere schepelingen en het aantal officieren bijtellen.

De som die we dan bekomen noemen we het reële aantal (R.A.). Het R.A. staat tegenover het T.A. (Theoretisch aantal) welk het produkt is van het aantal bemanningsleden per schip en het aantal schepen van dat jaar⁷. Het R.A. is de som van het aflossingsgetal (A.G.) en het aantal blijvers (A.B.)⁸.

$$R.A. = A.G. + A.B.$$

$$\text{Dus: } A.G. = R.A. - A.B.$$

We nemen een fictief voorbeeld ter verduidelijking.

Een vloot van 10 schepen met elk een bezettingscijfer van 20 man. Elk schip maakt 3 reizen op een jaar en lost na elke reis de helft van zijn bemanning af.

$$\text{Het T.A.} = 10 \cdot 20 = 200$$

$$\text{Het A.G.} = \frac{200}{2} \cdot 3 = 300$$

$$A.B. = 100$$

$$R.A. = 300 + 100 = 400$$

Met de ons ter beschikking staande gegevens kunnen we dus tot een raming van het R.A. komen voor de bovengenoemde jaren. Het A.G. is echter moeilijker te achterhalen. Voor de lagere schepelingen krijgen we een indicatie van MAHL-MAN: „van elke 100 leden op 1 januari er op het einde van het jaar 60 door anderen vervangen waren.”⁹ In de Zeemansbond gold tussen 1910 en 1912 een A.G. dat 60 % van het aantal leden bedroeg. Het aantal blijvers was dus de overige 40 %. De vraag is nu echter, als we deze verhouding projecteren op het R.A., of dit A.G. sterk aan verandering onderhevig is of niet. Heel waarschijnlijk is het A.G. gestegen in de tweede helft van de jaren '20. Dat merken we ten eerst aan het percentage debutanten dat vanaf 1926 hoger lag dan voordien in de inschrijvingen van het aanwervingsbureau¹⁰.

Op dezelfde manier moet het A.G. dan ook hoger gelegen hebben in 1919¹¹. Ten tweede bleek het aantal zeelieden die ophielden met varen in die periode te stijgen¹². Ook voor de officieren moet het A.G. gestegen zijn vanaf ca. 1925.

In het ledencijfer van de U.O.M. bedroeg het A.G. in 1922 en 1923 slechts 7 % van het totale ledental. In de drie daarop volgende jaren echter bedroeg dat 14 %! Voor 1922 bedroeg het aantal lagere schepelingen van Belgische nationaliteit 8951. In datzelfde jaar zou het aandeel buitenlanders ca. 21 % geteld hebben, dat betekent

dus 2379. Voor de officieren tellen we het T.A. en het A.G. samen ¹³. Dat betekent 2050 officieren. Het R.A. zeelieden in 1922 bedroeg dus:

8951
2379
+ 2050

R.A. 13380

Het A.B. is hiervan 40 % van de lagere schepelingen en 93 % van de officieren:

A.B. = 6439.

A.G. = R.A. - A.B. = 13380 - 6439 = 6941

Voor de andere jaren bekwamen we het volgende:

1923: 6822 Belgische lagere schepelingen
4741 buitenlandse lagere schepelingen
+ 1220 officieren

R.A. 12783

A.B. - 5831

A.G. 6952

1924: 7322
5302
+ 1252

A.G. bij de officieren: 14 % van het T.A. officieren.

R.A. 13876

A.B. - 6104

A.G. 7772

1925: 7536
3712
+ 1101

R.A. 12349

A.B. - 5446

A.G. 6903

1926: 8464
4971
+ 1067

Het A.G. bij de lagere schepelingen lag nu waarschijnlijk wat hoger.

We stellen 65 % van het R.A. lagere schepelingen.

R.A. 14502

A.B. - 5620

A.G. 8882

1929: 6200
3964
+ 1057

R.A. 11231

A.B. 4466

A.G. 6756

We kunnen niet anders dan deze cijfers laten voor wat ze waard zijn: schatting. Ze kunnen ons hoogstens een idee geven van het werkelijke aantal. Een ding is waarschijnlijk wel zeker: Het A.G. beliep op de Belgische koopvaardij schepen ongeveer de helft van het R.A., doch ook hier moeten we oppassen. Ook binnen het A.G. kunnen nog dezelfde personen circuleren. Bijvoorbeeld een dokwerker die in januari vertrekt voor een reis van enkele maanden, dan terug aan de haven werkt tot in november om dan opnieuw te vertrekken.

Volgens LECOINTE waren er in 1898 ca. 2100 zeelieden die op de Belgische koopvaardij vaarden¹⁴. Volgens ons is dat echter een afgerond T.A.. Wanneer we namelijk een gemiddeld bemanningscijfer van 35¹⁵ vermenigvuldigen met het aantal Belgische koopvaardij schepen in 1898 bekomen we inderdaad het produkt van 2135. Wanneer we dit cijfer als een R.A. zouden beschouwen, dan zou er dat jaar geen enkele aflossing van de bemanning geweest zijn, wat onaanvaardbaar is.

We kunnen nu ook de hierboven geraamde R.A.'s leggen naast de T.A.'s van dezelfde jaren.

	R.A.	T.A.
1922	13 380	7 035 = 53 % van het R.A.
1923	12 783	6 650 = 52 %
1924	13 876	6 405 = 46 %
1925	12 349	5 635 = 46 %
1926	14 502	5 460 = 38 %
1929	11 231	5 285 = 47 %

In veel gevallen zal het dus volstaan dat het T.A. wordt verdubbeld om tot een benaderend idee te komen van het R.A. De moeilijkheid blijft dus evenwel een zo exact mogelijk A.G. te vinden.

	T.A.	T.A. verdubbeld
1895	1 925	3 850
1896	2 065	4 130
1897	2 030	4 060
1898	2 135	4 270
1899	2 310	4 620
1900	2 555	5 110
1901	2 555	5 110
1902	2 520	5 040
1903	2 555	5 110
1904	2 485	4 970
1905	2 415	4 830
1906	2 485	4 970
1907	2 625	5 250
1908	2 695	5 390
1909	3 080	6 160
1910	3 535	7 070
1911	3 640	7 280
1912	3 535	7 070
1913	3 675	7 350
1914	4 340	8 680

1920	4 935	9 870
1921	7 105	14 210
1922	7 035	14 070
1923	6 650	13 300
1924	6 405	12 810
1925	5 635	11 270
1926	5 460	10 920
1927	5 320	10 640
1928	5 215	10 430
1929	5 285	10 570
1930	5 390	10 780

2. DE GEOGRAFISCHE HERKOMST

Zoals reeds aangetoond in het vorige hoofdstuk, is het beschikbare cijfermateriaal over de zeeliedengroep schaars en moeilijk te interpreteren, door het vlottend bestand en de aanwerving per reis.

Om tot een juist beeld over de geografische herkomst te komen steunden we op vier bronnen. Ten eerste, alle mogelijke aanduidingen die we aantreffen in de eigentijdse literatuur. Vervolgens het pensioenregister van de „Hulp- en verzorgingskas voor zeelieden varend onder Belgische vlag”. Ten derde de rederijbemanningsboeken en ten slotte de cijferreeksen gepubliceerd door de „Union des Armateurs” en de stad Antwerpen.

Met dit materiaal hebben we getracht voor zover mogelijk een evolutie te achterhalen in de tijd en een onderscheid te maken tussen de hiërarchische groepen.

2.1. de numerieke verhouding Belgen – buitenlanders

2.1.1. de kofficieren

Gedurende de 19de eeuw en voor de oorlog was een van de hoofdgrievan van de de kofficierengroep precies het te grote aantal buitenlanders¹⁶. Wie van de twee groepen was in de meerderheid?

Volgens LECOINTE waren er in 1898 slechts 70 Belgische koopvaardijofficieren, zonder onderscheid tussen dek en machine. Waarschijnlijk waren dat vooral de kofficieren¹⁷. Verder maakte hij een proportionele indeling van de zeelieden per hiërarchische groep.

dekofficieren: 9 %
 machineofficieren: 8 %
 dekpersoneel: 33 %
 machinepersoneel: 30 %
 keukenpersoneel: 20 %

Het totaal aantal zeelieden in 1898 bedroeg volgens hem 2100. Bijgevolg bedroeg het totaal aantal dekkofficiëren op de Belgische schepen toen 189. Dit zou dan betekenen dat er 119 buitenlandse tegenover 70 Belgische dekkofficiëren waren. Dit is een verhouding van 37 % Belgen tegenover 63 % buitenlanders!¹⁸

Nochtans was reeds in 1889 een K.B. uitgevaardigd om het aantal buitenlandse officieren te beperken ten voordele van de Belgische gediplomeerden, door van de buitenlanders een Belgisch diploma te eisen¹⁹. Doch op 23 november 1894 volgde een K.B. om ook buitenlands gediplomeerde officieren aan te nemen mits toelating van de minister²⁰. Vanaf november 1894 tot nieuwjaar 1896 werden er zo reeds aan zeven rederijen de toelating gegeven, en dit voor ongelimiteerde duur²¹. Dat betekende gemiddeld vier toelatingsen per jaar. Het blijkt ook dat toelatingsen voor een reis of voor enkele maanden, nadien nog regelmatig verlengd werden. De reders stonden toen op deze maatregel omdat zij geen hoge dunk hadden van de beroepskwaliteiten van de Belgische officier²². Zonder over cijfers te beschikken menen we dat de situatie in de jaren voor de oorlog keerde ten gunste van de Belgische officieren. Eerstens omdat parallel met het stijgend aantal schepen ook het aantal afgeleverde Belgische diploma's steeg²³. Tweedens keerde ook de opinie van de reders ten gunste van de Belgische officieren²⁴. Ook het feit dat we in de jaren voor de oorlog minder duidelijk herkenbare Engelse, Duitse en Scandinavische kapiteinsnamen terugvinden in de scheepslijsten vergeleken met de eerste jaren van de eeuw, wijst in dezelfde richting²⁵. Of de Belgische officieren in 1913 ja dan nee in de meerderheid waren kunnen we hieruit echter niet opmaken. Een meerderheid Belgische dekkofficiëren is wel zeer goed mogelijk omdat die toen reeds bij de machineofficiëren bestond, die het moeilijker hadden zich tegenover hun buitenlandse collega's waar te maken.

Na de oorlog was dit ongetwijfeld ook voor de dekkofficiëren het geval. Een eerste indicatie in die richting is het feit dat we van 1926 tot 1936 weinig buitenlandse officieren aantreffen in de bemanningsboeken van de rederij Lloyd Royal Belge.

Deze rederij telde één vijfde van de nationale vloot in 1920²⁶. De Compagnie Belge Maritime du Congo had vanaf haar ontstaan in 1913 tot haar fusie met de L.R.B. in 1936 192 dekkofficiëren in dienst gehad waarvan slechts 38 van vreemde nationaliteit²⁷, slechts 20% dus. Ten tweede gaan we voort op het reeds vroeger vermelde feit dat de U.O.M. de overgrote meerderheid van de onder Belgische vlag varende officieren als lid had²⁸.

Wanneer we dit koppelen aan het feit dat de U.O.M. erg moeilijk deed bij het opnemen van buitenlanders, dan kon het niet anders of dezen vormden slechts een minderheid²⁹. De U.O.M. schreef ook dat „voor den oorlog” „de Belgische zeelieden op de Belgische schepen meestal miskend” werden³⁰. Waaruit we dan tussen de regels kunnen afleiden dat de situatie na de oorlog ten gunste gekeerd was voor de Belgische officier.

Er bleven buitenlandse officieren varen op Belgische schepen doch zij maakten nu slechts een minderheid uit.

2.1.2. *machineofficiëren*

De oudste aanduiding vinden we bij KEELHOFF in 1888: „Sur les navires à vapeur naviguant sous pavillon belge, le personnel supérieur des machines est généralement étranger”. Van de 56 stoomschepen die in 1888 onder Belgische vlag vaarden, waren er slechts 11 met een eerste machinist van Belgische nationaliteit. Deze 11 waren allen in dienst van de rederij „John Cockerill à Seraing”, die zelf zorgde voor de opleiding van zijn machinisten³¹. Hiermee werd duidelijk een verband gelegd tussen het aantal Belgische machineofficiëren en de opleidingsmogelijkheden in Bel-

gië. Blijkbaar was voor 1888, de instelling van Cockerill de enige opleidingsmogelijkheid in België³². In de jaren '90 was deze mogelijkheid al serieus uitgebreid: de staat had voorbereidende cursussen ingesteld vanaf 1888, DURT vermeldde ook de industriële scholen van Doornik, Oostende en Antwerpen, waar men zich goed kon voorbereiden op het beroep van machineofficier³³. Een stijging van het aantal Belgische machineofficieren is dus zeer waarschijnlijk gedurende deze periode. In 1906 zouden reeds 1/3 van de machineofficieren van Belgische nationaliteit geweest zijn³⁴. Van dan af moest weer een proportionele vermindering van het aantal buitenlanders volgen, gezien de druk die het bestuur van de Kring uitoefende op de leden om toch maar een diploma te halen en daarvoor zelfs op eigen initiatief lessen inrichtte³⁵. Met het stijgend aantal eenheden in de Belgische vloot tussen 1906 en 1914, konden de hierdoor bijgekomen plaatsen ingenomen worden door de nieuw gediplomeerde Belgen.

Uit exacte cijfers van 1912 blijkt inderdaad een enorm toegenomen Belgisch aandeel in de machineofficierengroep. In 1912 waren 130 van de 251 machineofficieren van Belgische nationaliteit, dat betekent 52 %, meer dan de helft dus! Hiërarchisch waren deze ongeveer verdeeld:

*numerieke verhouding Belgen-buitenlanders bij de machine-officieren in 1912*³⁶.

1ste machinisten	Belgen	45	48 %
	buitenlanders	49	52 %
2de machinisten	Belgen	57	61 %
	buitenlanders	37	39 %
3de machinisten	Belgen	28	45 %
	buitenlanders	35	55 %
totaal	Belgen	130	52 %
	buitenlanders	121	48 %

Het hoge aantal Belgen bij de 2de machinisten wijst op een opklimmende generatie Belgische machineofficieren. Na de oorlog werden de machineofficieren de stuwende kracht achter de U.O.M., wat erop wijst dat de Belgische machinisten in de meerderheid bleven en waarschijnlijk zelfs proportioneel in aantal toenamen. De U.O.M. oefende immers ook een „studiedruk” uit op de leden machineofficieren in het vooruitzicht van het verplichtte diploma in 1922, juist om het aantal buitenlanders binnen redelijke grenzen te kunnen houden³⁷.

Het feit echter dat de tolerantie tegenover buitenlandse officieren als U.O.M.-lid vooral bedoeld was voor de machineofficieren doet vermoeden dat het proportionele aantal buitenlandse machinisten in de machinistengroep groter bleef bij dan bij de deofficieren³⁸.

Het verplichtte diploma in 1922 heeft zeer waarschijnlijk numeriek in het voordeel van de Belgische machineofficieren gespeeld³⁹.

2.1.3. lagere schepelingen

Ook hier waren mensen van Belgische nationaliteit in de minderheid. In 1898 zouden twee derden van de zeelieden van vreemde nationaliteit geweest zijn⁴⁰.

Vanaf 1911 publiceerde de stad Antwerpen aanmonsteringscijfers in het „Statistisch maandblad”⁴¹. Hierin werd het maandelijks aantal aangemonsterde zeelieden

gepubliceerd. Op basis daarvan kunnen de proportionele verhoudingen berekend worden. Dit gaf het volgende resultaat:

proportionele verhouding Belgen — buitenlanders aangemonsterd op de Belgische koopvaardij schepen 1911-1913:

	Belgen	buitenlanders
1911	54 %	46 %
1912	47 %	53 %
1913	42 %	58 %

Hieruit blijkt dat het Belgisch aandeel in de bemanning tussen 1898 en 1910 moet gestegen zijn. Na een kleine meerderheid te hebben gehad in 1911 neemt het buitenlandse aandeel echter terug een lichte voorsprong. Mogelijk kan dit Belgisch overwicht verklaard worden door de stijgende invloed van de zeemansbond op de manschappen, in de eerste plaats dus de staking van 1911. De zeemansbond stond immers zeer sterk achter het Belgisch element in de bemanning⁴².

Doch uit de maandelijkse aanmonsteringscijfers blijkt dat het Belgisch overwicht in 1911 reeds voor de staking aanwezig was. In deze cijfers zien we ook duidelijk het verschijnsel van de „alternatieve bemanningen” gedurende de staking in de zomer van 1911, die vooral bestond uit buitenlanders. Een verschijnsel dat zich ook na de oorlog telkens zou voordoen in geval van staking. Nadien herstelde het lichte Belgische overwicht zich en handhaafde zich tot en met mei 1912. Vanaf juni van dat jaar staat de Belgische bemanning weer lichtjes achter⁴³.

Na de oorlog was de situatie duidelijk gekeerd ten gunste van de Belgische bemanning. Voor wat de periode 1918-1921 betreft lezen we zelfs dat „In de jaren 1919 en 1920, toen de Belgische reeders aan de Vaderlandsche koorts, die geest en lichaam toen beroerde, nog volop leden, was er van vreemdelingen zoo goed als geen spraak meer. We hadden toen Belgische schepen met een Belgische bemanning.”⁴⁴

Deze bewering kunnen we toetsen aan het aantal inschrijvingen in het aanwervingsbureau van de „Union des Armateurs”. In deze inschrijvingen vonden we de volgende verhoudingen:

	Belgen	buitenlanders ⁴⁵
1919	94 %	6 %
1920	96 %	4 %
1921	87 %	13 %
1922	79 %	21 %
1923	59 %	41 %
1924	58 %	42 %
1925	67 %	33 %
1926	63 %	37 %
1927	69 %	31 %
1928	70 %	30 %
1929	61 %	39 %
1930	71 %	29 %

Voor 1921 waren de buitenlanders dus inderdaad een onbeduidende minderheid geworden, doch met het begin van de teruggang van de Belgische koopvaardijvloot die gepaard ging met de loondaling van het barema „Neujean” begon ook een toename van het aantal buitenlanders.

Wanneer we nu de ganse periode terug even overschouwen, dan bemerken we een relatieve correlatie tussen de situatie van de vloot en het aandeel buitenlanders onder de zeevarenden. Beiden staan relatief omgekeerd evenredig tot elkaar. Op het einde van de 19de eeuw lag het aandeel buitenlanders nog tegen de 70%. In de jaren tussen 1900 en 1914 stijgt voortdurend het aantal schepen zodat in de jaren '10 het aandeel buitenlanders rond de 50% schommelt. Met de naoorlogse vlootboom bemerken we gelijktijdig een spectaculaire daling van het aandeel buitenlanders, terwijl dat terug stijgt van 1921, begindatum van de daling van het aantal schepen. Deze correlatie is „relatief” omdat zij sterk kan gemanipuleerd worden door andere factoren zoals: politiek die gevoerd wordt tegenover buitenlanders op Belgische schepen, het aantal buitenlanders dat bereid is te varen en aanwezig kan zijn aan de haven, de wil om het nationale element vertegenwoordigd te zien of niet. Ook het toeval moet hier op korte termijn meespelen. Niettemin is het verschijnsel op lange termijn onmiskenbaar aanwezig⁴⁶. Zoals bij de officierengroep moet ook hier een onderscheid gemaakt worden tussen boven- en benedendeks. Deze verhoudingen werden eveneens berekend aan de hand van de cijfergegevens gepubliceerd in het „Rapport du Comité” van de Union des Armateurs⁴⁷.

	machinepersoneel		dekpersoneel	
	Belgen	buitenlanders	Belgen	buitenlanders
1919	96 %	4 %	87 %	13 %
1920	97 %	3 %	93 %	7 %
1921	88 %	12 %	83 %	17 %
1922	80 %	20 %	73 %	27 %
1923	56 %	44 %	50 %	50 %
1924	57 %	43 %	50 %	50 %
1925	64 %	36 %	67 %	33 %
1926	55 %	45 %	51 %	49 %
1927	66 %	34 %	54 %	46 %
1928	68 %	32 %	60 %	40 %
1929	34 %	66 %	50 %	50 %
1930	69 %	31 %	61 %	39 %

Hieruit blijkt onmiddellijk dat het buitenlandse aandeel hoger ligt bij het dekpersoneel, hoewel beide trends elkaar parallel volgen. Wanneer we naar het aantal buitenlanders bij de mindere schepelingen gaan kijken in de bemanningsboeken van de L.R.B. blijkt onmiddellijk dat buitenlanders vooral werden aangeworven als matroos en als trimmers. Ook charpenters, koks en donkeymen waren dikwijls buitenlanders⁴⁸. Daarentegen ontmoeten we zeer zelden een buitenlandse stoker!

Een overwicht aan Belgen bij de stokers moet op alle Belgische schepen zijn voorgekomen. Wanneer we alle zeelieden tellen die een pensioen ontvingen van de „Hulp- en voorzienigheidskas” en ze indelen volgens hiërarchische groep dan bemerken we dat 49% van de lagere schepelingen hiervan stoker was⁴⁹.

Volgens de proporties van LECOINTE is dat 19% teveel. Dat betekent inderdaad dat het „Belgische” element veel sterker vertegenwoordigd was bij de stokers dan bij de andere groepen van de lagere schepelingen. De meeste buitenlanders ontvingen immers geen pensioen van deze kas, omdat zij niet permanent op Belgische schepen bleven varen⁵⁰. Slechts 22% van de ingeschrevenen in het register van de pensioenkas was buitenlander. Hier ligt dus zeker een verklaringsgrond voor het lagere aandeel buitenlanders bij het benedendekse personeel. Dit feit moet in verband worden gebracht met twee andere feiten.

Eerst en vooral het zeeliedensyndicalisme dat vooral sterk gestuwd werd door de stokersgroep⁵¹. Ten tweede werden de stokers meer betaald dan de matrozen⁵². Buitenlanders werden m.a.w. iets meer aangemonsterd voor de minder betaalde functies. Dit feit komt ook voor op lange termijn: de relatieve, omgekeerd evenredige correlatie tussen het aantal schepen en het aandeel buitenlanders. Hoe lager het aantal schepen, hoe meer de lonen gedrukt kunnen worden en hoe meer buitenlanders worden aangetrokken en omgekeerd. Ook het verschijnsel van de „alternatieve bemanningen”, of „onderkruipers” in vakbondsjargon, gedurende de stakingsperiodes past hierin. Vooral mensen van deze groep zijn dan bereid om aan de oude voorwaarden uit te varen⁵³.

Hiermee kunnen we dan ook de binnenlandse groep scherper profileren: Deze is sterker aanwezig bij de stokers en ook syndicaler gezind. Shippingmasters „nemen meestendeels vreemde schepen omdat het inlandsch ras zich zoo gewillig niet laat scheeren” en dit omdat „de vreemde meer wol aan de uitbuiters geven dan de inlanders.”⁵⁴ Dit gegeven drukte uiteraard zijn stempel op de menselijke verhoudingen tussen deze twee groepen zoals we verder zullen bespreken.

2.2. buitenlandse herkomst

Wat de buitenlandse herkomst betreft zijn er opmerkelijke verschillen in de verhoudingen tussen de nationaliteiten die we aantreffen in het pensioenregister enerzijds en in de bemanningsboeken van de Lloyd Royal Belge anderzijds.

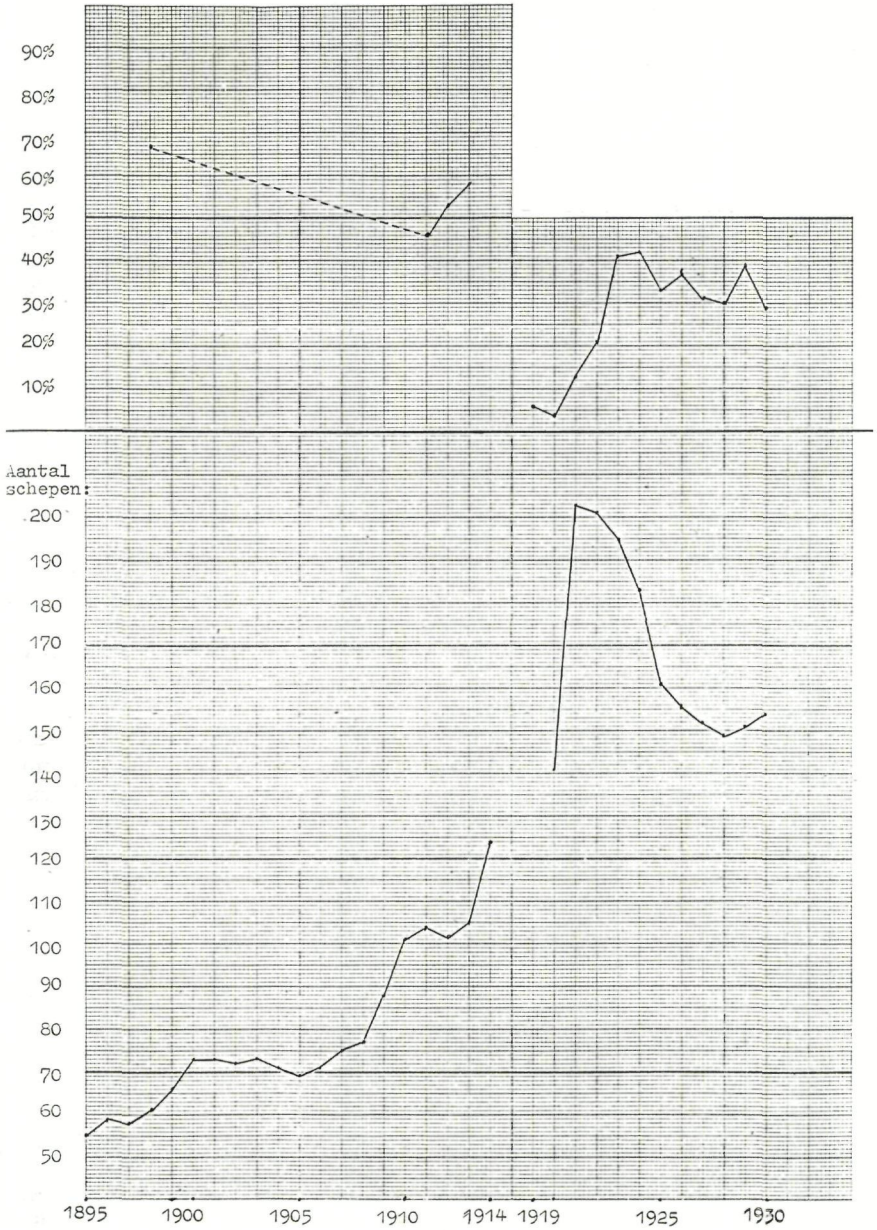
pensioenregister		bemanningboeken L.R.B. (55)	
Nederlanders	25 %	Skandinaven	36 %
Duitsers	21 %	Oosteuropaanen	28 %
Skandinaven	20 %	Nederlanders	15 %
Engelsen	13 %	Duitsers	9 %
Oosteuropaanen	7 %	Latijns-Amerikanen	8 %
Latijns-Amerikanen	4 %	Engelsen	4 %
anderen	10 %	anderen	2 %

We gaan er van uit dat het pensioenregister meer een vaste kern van regelmatig op Belgische schepen varende zeelieden vertegenwoordigt terwijl we in de bemanningsboeken meer te zien krijgen van de groep internationale „vlottende” zeelieden die onder alle vlaggen vaarden. De vaste kern buitenlandse zeelieden bestond dus vooral uit Nederlanders, Duitsers, Skandinaven en Engelsen. Bij de vlottende groep domineerden eveneens Skandinaven, Nederlanders en Duitsers, doch ook Oosteuropaanen: „vreemdelingen uit Polen, Oostenrijk, Hongarije en Balkanstaten, die mislukken in hun emigratie naar Amerika en die dan trachten als zeeman een bestaan te vinden⁵⁶. Ook Latijns-Amerikanen uit: Chili vooral, doch ook uit Paraguay, Peru, Brazilië, Argentinië, Venezuela, Porto Rico, Equador, Jamaïca en Haïti; MAHLMAN getuigde verder over de buitenlanders: „Zij komen er met vreemde schepen, bijzonder Engelsche, die hun bemanning te Antwerpen afbetalen. Zijn het zeelieden van Engelsche nationaliteit dan kunnen zij als de wil daartoe bestaan, op kosten van de reederij naar Engeland gezonden worden. De zeelieden die te Antwerpen blijven moeten, eens hun verdiend arbeidsloon verteerd, trachten terug aan te monstren. Het zijn die menschen die welkome gasten voor de Belgische reederijen zijn; want, eens hun centen op, monstren zij voor hetzij gelijk welk schip en gelijk aan welke voorwaarden. De nood dwingt hun een gewillig stuk arbeidsvee te zijn.”⁵⁷

GRAFIEK 1

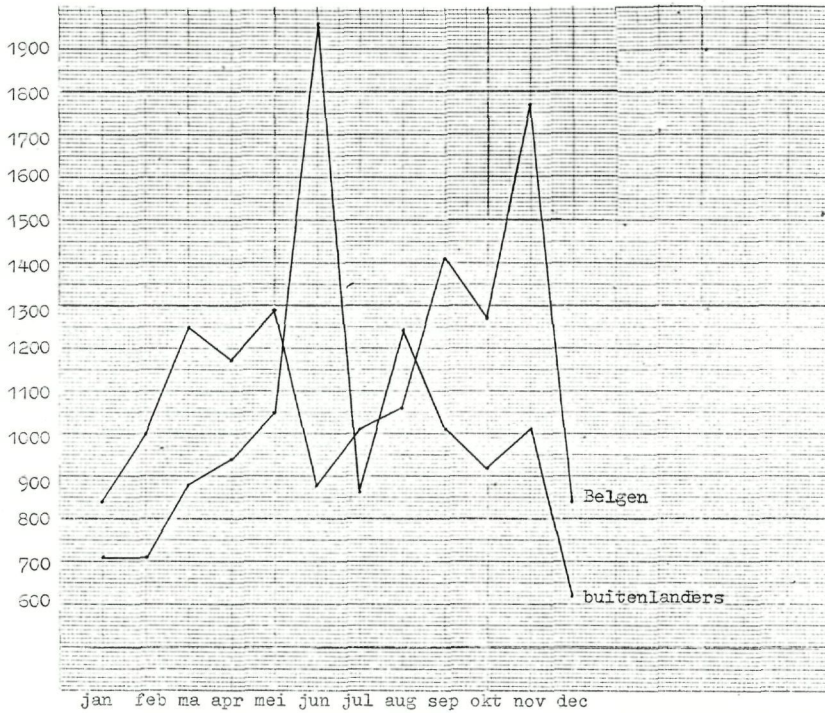
Procentueel aandeel van buitenlanders in de bemanning:

RELATIEVE, OMGEKEERD EVENREDIGE CORRELATIE tussen AANTAL SCHEPEN en AANDEEL BUITENLANDERS in de Belgische koopvaardij



GRAFIEK 2

aantal aangemonsterde zeelieden per maand in 1911*



* *Antwerpen, Statistisch maandblad*, 2de jg., (1911). Deze cijfers werden afgerond op de eenheden. Elke mm is een tiental.

Dit vreemdelingen bestand veroorzaakte „dat tusschen de bemanning van een Belgisch schip een spraakverwarring heerscht die aan de geschiedenis van den toren van Babel doet denken.”⁵⁷

2.3. de binnenlandse herkomst

We hebben hiervoor België ingedeeld in vijf zones. Ten eerste, drie „maritieme zones”: het Antwerpse, de kuststreek waarmee we gans West-Vlaanderen bedoelen, en het Land van Waas met het Scheldegebied stroomopwaarts waar we ook het Gentse nog toe rekenen. Een vierde zone noemen we het binnenland waarmee we de Kempen en Brabant bedoelen. De vijfde zone in gans Wallonië. We maakten een onderscheid tussen de beide laatste zones omdat het leveren van zeevarenden in de eerste plaats een Vlaamse aangelegenheid was. Dat werd bijvoorbeeld door KEELHOFF duidelijk gesteld: „C'est que tous les matelots et presque tous les officiers de marine belges étant flamands.” „Tous les ouvriers mécaniciens, graisseurs, chauffeurs et charbonniers étant donc généralement flamands.” Met dit gegeven voor ogen pleitte KEELHOFF voor een nederlandstalige „Rijksschool voor zeemachinisten en stokers”. Want: „Le Wallon ne connaissant pas la mer, le n'aime pas beaucoup et préfère travailler à terre.”⁵⁸ KEELHOFF schreef dit in 1888. De Waalse Leon HENNEBICQ zag in 1905 dit „communautair” aspect evenwel anders. Deze waarschuwde dat bij de uitbouw van de nationale koopvaardijvloot, deze precies „nationaal” diende te zijn: „c'est à dire, qu'elle doit comprendre autant d'éléments flamands et doit se présenter comme BELGE”. Volgens hem had precies Wallonië het grootste belang bij die grote koopvaardijvloot omdat het zijn veel grotere industriële produktie moest uitvoeren. Voor de zeevaart kan Wallonië bijdragen leveren met zijn „metallurgistes, constructeurs, mécaniciens” terwijl de Vlaamse bijdrage „l'élément pêcheur de la côte” was⁵⁹. Ook de tijdgenoten maakten dus een „communautair” onderscheid wat recruitering van de bemanningen betrof.

De uitkeringsgerechtigden van de hulpkas⁶⁰ beschouwen we als een weergave van de binnenlandse herkomst.

Volgens dit register zijn de Belgische zeelieden naar geografische herkomst procentueel als volgt verdeeld:

Antwerpen: 56 %

Kust en West-Vlaanderen: 14 %

Waas- en Scheldeland: 11 %

Binnenland: 11 %

Wallonië: 8 %

81 % in de maritieme gewesten

19 % in de landgewesten

Er zijn ook variaties tussen de regio's in het leveren van mannen aan de diverse hiërarchische groepen. Zo beweerde F. Leleux in 1939 bijvoorbeeld dat bij de machineofficieren een „prédominance marquée de Wallons” kan geconstateerd worden⁶¹, iets wat trouwens ook door Hennebicq werd gesuggereerd.

Stokers en officieren zijn echter duidelijk oververtegenwoordigd in dit register. Dit waren dan waarschijnlijk ook de meest „Belgische” groepen aan boord.

verdeling van de hiërarchische groepen over de gewesten

	<i>Antwerpen</i>	<i>kust</i>	<i>Schelde</i>	<i>binnenland</i>	<i>Wallonië</i>
dekoff.	15 %	51 %	9 %	21 %	21 %
machineoff.	12 %	8 %	5 %	22 %	55 %
dekpers.	12 %	20 %	23 %	4 %	8 %
machinepers.	52 %	15 %	55 %	33 %	8 %
keukenpers.	8 %	6 %	7 %	20 %	8 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

aandeel van de geografische streken in de hiërarchische groepen

	<i>dekoff.</i>	<i>mach. off.</i>	<i>dekpers.</i>	<i>mach. pers.</i>	<i>keuken</i>
Antwerpen	38 %	45 %	42 %	70 %	45 %
kust	36 %	13 %	26 %	13 %	21 %
Schelde	6 %	4 %	22 %	15 %	11 %
binnenl.	15 %	13 %	3 %	3 %	18 %
Wallon.	5 %	25 %	7 %	7 %	5 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

De kust leverde dus vooral dekkofficiëren en matrozen; Antwerpen in de eerste plaats stokers; het Waas- en Scheldeland ook vooral stokers evenals matrozen; uit het binnenland kwam er minder een specifiek profiel naar voor; Wallonië bleek vooral officieren, vooral dan machineofficiëren te leveren. Waalse machineofficiëren kwamen in hoofdzaak uit Luik, Verviers en Seraing⁶².

Ter nuancering van deze cijfers telden we eveneens de woonplaatsen⁶³ opgegeven in de bemanningsboeken van de L.R.B.:

Antwerpen: 23 %

Kust en West-Vlaanderen: 13 %

Waas- en Scheldeland: 18 %

binnenland: 32 %

Wallonië: 14 %

54 % in de maritieme gewesten

46 % in de landgewesten

Onmiddellijk valt nu een veel groter aandeel op van de „landgewesten” in vergelijking met het cijfer uit het pensioenregister. Op te merken valt eveneens dat van de 32 % uit het binnenland 4/5 uit de Brusselse agglomeratie kwamen. In het pensioenregister daarentegen zijn de Brusselaars een onbeduidende minderheid.

We zouden hier uit kunnen besluiten dat de „landgewesten” meer gelegenheden leverde in tegenstelling tot de „maritieme gewesten”.

3. DE SOCIALE HERKOMST

De vraag kan gesteld worden in hoeverre het beroep van zeeman overgeërfd werd van vader op zoon, hoe open of gesloten het milieu was. Of er wat sociale herkomst betreft grote verschillen waren tussen de hiërarchische groepen. Om op deze vragen te kunnen antwoorden zochten we van alle zeelieden uit het pensioenregister, geboren in Antwerpen, het beroep van de vader op in de geboorteakten⁶⁴.

Globaal gezien is een eerste verschil tussen de twee officierencategoriën het feit dat de dekkofficiëren meer uit een maritiem milieu kwamen. Een derde van deze dekkofficiëren had een vader met onbetwistbaar maritiem beroep. Bij de machineofficiëren is dat slechts een vijfde.

Er dient wel een onderscheid gemaakt te worden in de tijd. Blijkens deze summier steekproef waren de dekofficiëren met een maritieme vader in de jaren '50, '60 en '70 talrijker. Hier kan mogelijk een band gelegd worden met de doorbrekende stoomvaart in de jaren '70 die blijkbaar het beroep toegankelijker maakte voor mensen uit niet maritieme milieu's. Stoomvaart verlaagde immers de debuutleeftijd en de scholingsnormen aan het vak verbonden.

Bij de machineofficiëren is er van meet af aan minder maritieme herkomst. Wat de sociale herkomst in het algemeen betreft bleek er weinig verschil te bestaan tussen dek- en machineofficiëren. Beiden bleken vooral afkomstig te zijn van geschoolde arbeiders en kleine middenstand. Van een echte sociale kloof qua afkomst was dus toen nog geen sprake. „De meeste jongelieden die het vak van koopvaardijofficier uitkiezen altijd niet tot de zeer begoede klas behoren.”⁶⁵ Mogelijk is die zich wel me gaan vormen in de generatie die pas na de oorlog werd opgeleid. De vrees daarvoor bestond in de jaren '20 echter wel⁶⁶.

Wanneer we het dekpersoneel met het machinepersoneel vergelijken blijkt ook hier een meer „maritieme” herkomst bij de mensen op het dek. Het aantal zeker varende vaders bedraagt hier 7 op 21, dat betekent 33 %. Opmerkenswaard is dat blijkbaar ook de binnenscheepvaart matrozen leverde. Daarentegen vinden we bij de stokers en trimmers slechts 12 % met een zeker varende vader. Een cijfer dat zelfs lager ligt dan bij het keukenpersoneel waar nog één vijfde of 20 % een zeker varende vader had. Daarentegen geven 24 vaders of 32 % van hen „arbeider” als beroep op, zonder enige specificatie. Uit andere bronnen weten we dat uit het dokwerkersmilieu veel onregelmatige occasionele zeelieden kwamen die hun baan in de haven wisselden met een enkele reis als stoker of matroos. Dat leiden we af uit de regelmatige oproepen in „De zeeman” aan varende dokwerkers om gedurende hun vaartijd ook over te stappen van de dokwerkersbond naar de zeemansbond⁶⁷.

Mogelijk waren veel van deze „arbeiders” uit de geboorteakten precies havenarbeider en eventueel dus ook gelegenheidszeeman. Dus is het meer dan waarschijnlijk dat ook bij de „arbeiders”, en mogelijk zelfs bij de andere beroepen, ook varende vaders aanwezig waren.

Ook bij de stokers vinden we een verwijzing naar het binnenvaartmilieu, evenals bij het keukenpersoneel. Voor de rest wijst de gezamenlijke steekproef voor de lagere schepelingen op een sociaal milieu dat varieert van ongeschoold arbeider tot kleine middenstander.

Doordat deze steekproef exclusief Antwerps is hebben we echter geen rechtstreekse aanwijzing dat ook uit het vissersmilieu aan de kust werd gerecruteerd. Dat dit echter meer dan waarschijnlijk was ligt voor de hand. Door de grote vraag naar zeelieden in 1919 en een vissersstaking die datzelfde jaar plaatsvond aan de kust gingen veel vissers uit Oostende voorlopig als matroos op de koopvaardij varen, dit door bemiddeling van de Zeemansbond⁶⁸.

Ook van de talrijke buitenlandse zeelieden weten we van hun sociale herkomst niets. Belangrijk is hier echter de sociale situatie waarin ze zelf waren verzeild geraakt. Deze stond blijkens de houding van de Belgische collega's achter: „Wrakken der samenleving” en „mensen zonder huis of haard”⁶⁹. Bijgevolg moet er gesteld worden dat er een duidelijk sociaal onderscheid bestond binnen de gewone schepelingengroep. Het begrip „arbeidsaristokratie” was in zekere zin toepasbaar op een bepaalde deelgroep van de zeelieden. Volgens ons was die dan vooral te zoeken in de stokersgroep. Hier was de Belgische nationaliteit het sterkst aanwezig, wat betekent dat zij niet behoorden tot de aan lager wal geraakte vlottende groep buitenlanders.

Deze groep verdiende meer loon dan de gewone schepelingen van de dekdienst. Zij waren bovendien het sterkst syndicaal geëngageerd. Hun vooral Antwerpse afkomst wijst er ook naar dat het vooral deze groep was die sterk vermengd was met het dokwerkersmilieu.

4. EVOLUTIE IN DE HIËRARCHIE

4.1. voor de oorlog

4.1.1. relatie tussen jong en oud

Voor de oorlog was de ondergeschiktheid een uitgesproken kenmerk in de hiërarchie aan boord. Deze hiërarchie bleef niet beperkt tot de officiële graden. Anciëniteit betekende erg veel aan boord en dit binnen alle hiërarchische groepen. Zij kon ook de kloof tussen voor en achter de mast overbruggen⁷⁰.

Voor de oorlog begon men ook erg jong te varen, wat de bovendekse groep betrof. De eerste aanmonstering gebeurde als scheepsjongen, dikwijls onder de leeftijd van 14 jaar⁷¹. We vonden verscheidene voorbeelden die bevestigen dat deze jonge debuutleeftijd ook bij de officieren algemene regel was⁷².

Volledige ondergeschiktheid was hun deel: de scheepsjongen was het allemans-knechtje aan boord⁷³.

We zien dat deze hiërarchische verhouding desnoods met geweld wordt opgelegd. Dit wordt ons van twee verschillende zijden bevestigd⁷⁴. Wanneer sommige scheepsjongens uiteindelijk enkele jaren later een stuurmansbrevet hadden behaald, gebeurden gelijkaardige zaken binnen de officierengroep zoals blijkt uit een opmerking van Nautilus⁷⁵. Deze jonge debuutleeftijd gold vooral voor de bovendeksen. In de machineruimte kon men gezien de zware fysieke stokersarbeid, hier niet zo jong beginnen. Dat gold dan eveneens voor de machineofficier die toen, of een tijd aan de wal werkzaam was geweest in een motorenherstellingsbedrijf of zelf begon te varen als stoker⁷⁶.

4.1.2. de relatie tussen voor en achter de mast

In het begin van de eeuw werd er nog geschreven dat de matroos niet gemakkelijk tot een daadwerkelijk verzet overging, alleen in uiterste gevallen⁷⁷. Kwam het toch zo ver dan was hij echter niet te houden.

Om deze ondergeschiktheid te bestendigen werd wel eens gebruik gemaakt van „lijfstraffen” nl. het opsluiten met ijzers aan de voeten⁷⁸.

In de syndicale geschriften werd er soms over geschreven⁷⁹. De meest voorkomende straf was echter de geldboete. Aan de hand van twee logboeken gingen we de straffrequentie na⁸⁰. Tussen 28 september 1904 en 31 maart 1906 werden op de „Scheldestad” 18 straffen uitgedeeld aan 10 personen, dus 1 straf per maand. Wanneer dit een normale frequentie was dan werden er in 1906 negenenzestig straffen per maand uitgedeeld: 1 straf per maand op de Belgische vloot. Op de „Trevier”, gedurende de oorlog, lag de straffrequentie veel hoger. Tussen 3 februari 1917 en 4 april 1917 werden er 7 straffen gegeven aan 7 personen, d.w.z., 1 straf per 10 dagen.

Als verweermiddel deserteerde de gewone schepeling in de eerstvolgende haven. Het overwicht van buitenlandse zeelieden op Belgische schepen in die periode maakte dat het moeilijk was om deserteurs te vervolgen en te straffen. Tussen 1909 en 1913 werden er 33 genadeverzoeken voor scheepsontvluchting ingediend⁸¹.

Zoals we aantoonden waren de Belgische zeelieden vooral vertegenwoordigd in de stokersgroep en minder in de matrozensgroep. Deze laatsten vertoonden duidelijk minder syndicaal engagement dan de stokers die hierin voorop gingen. Het machineriespersoneel was bij de officieren ook bekend als moeilijker om mee om te gaan⁸².

Hun werk was zwaar en drukte dikwijls op het moreel: er kwam een „relatief hoog percentage aan zelfmoord” voor onder hen⁸³. Wanneer de ontploffingsmotor werd besproken, gold als het belangrijkste voordeel: „Geen moeilijkheden met stokers”⁸⁴. De relatie tussen voor en achter de mast in de machineruimte, was duidelijk verschillend met die op het dek.

Het onrustige stokersselement werd eigenlijk via de zeemansbond overgebracht naar de matrozen. Wanneer in de zomer van 1911 een internationale zeeliedenstaking uiteindelijk doorbreekt, slaagde de zeemansbond erin een meerderheid van de zeelieden lid te doen worden. De minder syndicaal gezinde matrozen werden speciaal gevisieerd in de propaganda van de zeemansbond⁸⁵. Dit bracht duidelijk problemen mee voor de traditionele discipline. De manschappen waren na 1911 „moeilijker” geworden dan vroeger⁸⁶.

4.1.3. relatie tussen dek- en machine

De machineruimte was een nieuw element aan boord. Zij vertegenwoordigde de nieuwe wijze van varen, terwijl het dekpersoneel de oude vaarmanier nog had gekend. Het machineriespersoneel werd aanvankelijk moeilijk aanvaard door de bovendeksen. De eerste generatie machineofficieren werden ook niet als dusdanig aanvaard door hun collega's van de dekdienst. Vanaf het moment dat de stoomschepen in aantal definitief de zeilschepen hadden verdrongen, moesten de machineofficieren vechten voor erkenning. Dit was het belangrijkste element in de spanning tussen boven- en benedendeksen. Met de erkenning van de machineofficier was onverbreekelijk de erkenning van de stoomvaart verbonden en dat bleek moeilijk te zijn voor velen die uit de zeilvaart kwamen⁸⁷. De gevoelens en gedachten van de machineofficier werden duidelijk weergegeven door A. KEELHOFF. „Il est bien à remarquer que les rôles en mer ne sont plus les mêmes, et que le capitaine, n'est pas le seul homme indispensable pour assurer la sécurité du navire. La navigation à vapeur se substitue de plus en plus à la navigation à voile, et dans un steamer, il est bien certain que l'âme même du bateau. Diriger convenablement le travail d'une machine marine est chose plus difficile que prendre une observation, relever la position et donner la course, et une chaudière mal conduite constitue un danger plus grand que la proximité d'écueils”⁸⁸. Hier wordt ondubbelzinnig beweerd dat een machineofficier belangrijker is dan een dekkofficier. Deze ervaren de machineofficier als een concurrentieel officier, die zijn eigen positie aan boord kon ondermijnen! Een sprekend voorbeeld hiervan is het kleine incident dat zich voordeed op het maritiem kongres te Brussel in 1910. Kapitein Urbain riep daar in de discussie over dit onderwerp verantwoordigd uit dat „zeer dikwijls als er zich een ongeval in het machien voordoet, de machinist den kapitein komt vertellen wat hij wil.”⁸⁹. De machineofficier voelde zich dan ook stevast ondergewaardeerd. „Sur les voiliers, l'officier, au point de vue technique et de la marche du navire, est la seule autorité du bord, son rôle est non seulement prépondérant, il est tout. Mais il n'en vas plus de même à bord des navires à vapeur où la machine et les chaudières sont devenus les éléments principaux du navire.” Bijgevolg moest de dekkofficier ruimte geven aan de machineofficier. „Au point de vue de la marche et de la sécurité du navire, on peut dire que son rôle est sinon prépondérant, du moins égal à celui de l'officier”. Dat de dekkofficier deze ruimte echter niet vrijgaf veroorzaakte de spanningen: „Dans l'opinion commune, l'officier

de pont jouit seul du prestige qui s'attache au nom de marin, et le mécanicien, considéré comme un manouvrier, se voit attribuer moins d'importance et d'autorité que le simple matelot.”⁹⁰ Deze discussie leefde echt onder de zeevarenden: ook Nautilus wijdde er een artikel aan: „Naast den stuurman heeft aan boord de machinist zich naar voren gedrongen; naast den navigateur die het schip den weg aanwijst, staat thans de technicus die de geheele voortstuwung overnam”⁹¹. Er werd dan gesteld dat de dekkofficier dit verloren terrein elders moest heroveren zoals bijvoorbeeld „de behandeling der koopmansgoederen opvoeren tot een wetenschap”. Zeer duidelijk blijkt hieruit dat de dekkofficier zijn beroep bedreigd zag door de machineofficier en dus eigenlijk ook door de stoomvaart zelf. Ook om die reden stonden de dekkofficiëren weigerachtig tegenover een eventuele opname van machineofficiëren in een nog op te richten maritieme rechtbank⁹².

Om deze spanning op te lossen werd ook wel eens van gedachte gewisseld over een mogelijke versmelting van de twee officierenkorpsen⁹³. Doch de meeste dekkofficiëren waren er niet erg op gesteld om meer machinekennis op te nemen dan de beperkte hoeveelheid die toen op hun programma stond. Op het bovengenoemde zeevaartcongres werd toch nog besproken of er van de aspirantdekkofficiëren geen stagetijd kon geëist worden in de machineruimte. Een idee die onmiddellijk werd verworpen door de machineofficiëren⁹⁴.

Voor de oorlog was het ook nog zo dat de machineofficier meestal geen diploma voor zijn vak bezat, aangezien dit pas in 1922 werd verplicht gesteld. Dit moet er uiteraard ook toe bijgedragen hebben dat de dekkofficier zijn benedendekse collega moeilijker als zijn gelijke kon aanvaarden.

In het machinistenhandboek van DURT is die zo delikate verhouding met bovendecks duidelijk aanwezig. DURT begint zijn werk met een profielbeschrijving van de goede machineofficier. Hij besluit die als volgt: „Enfin, le mécanicien doit prendre intérêt au bien être des hommes placés sous ses ordres, et faire en sorte de conserver les officiers du pont et ceux de la machine. Un grand pas est déjà fait pour atteindre ce but, lorsque chacun s'occupe soigneusement des affaires de son département sans regarder le travail des autres.”⁹⁵ Deze uitspraak laat aan duidelijkheid niets te wensen over: Ieder bemoeit zich met zijn eigen zaken! Het klinkt bijna als een onrechtstreekse waarschuwing aan de dekkofficiëren. Achter dit citaat voelt men een stukje verontwaardiging voor bepaalde opmerkingen van bovendecks. Een meer concrete flits krijgen we met het volgende: „Lorsqu'on demande sur le pont de l'eau ou de la vapeur pour les treuils, elle sera donnée de suite; il est inutile de le remettre à plus tard, ce délai cause souvent des malentendus entre les officiers du pont et ceux de la machine.”⁹⁶ Kibbelpartijtjes tussen boven- en benedendeks over verkeerd begrepen of uitgevoerde orders van boven, kwamen dus vrij vaak voor.

De verhouding tussen dek- en machineofficiëren kan ook geanalyseerd worden via de relatiekenmerken in de omgang tussen het Z.K. en de „Kring der Belgische Zee-machinisten”.

Hierin valt vooral op dat de Kring steeds toenaderingspogingen zocht, terwijl het Z.K. hierin iets minder enthousiast scheen te zijn. Jos GOETBLOET, voorzitter van de Kring liet geen gelegenheid voorbijgaan om erop te wijzen dat beide verenigingen dezelfde belangen verdedigden. Naar aanleiding van een interpellatie van senator VAN DE WALLE ten voordele van de dekkofficiëren schreef hij: „Wel is waar heeft hij alleenlijk hunne grieven aangehaald, maar de grieven der dekkofficiëren zijn ook de onze.” Dit werd geschreven niettegenstaande dat de Kring ernstig met het Z.K. van mening verschilde over de noodzaak van een zeilschoolschip. Een neutraal bindteken tussen beide verenigingen bestond wel in de persoon van Henri

ADRIAENSENS, herbergier van café „Dry Docks” dat fungeerde als een soort plaatsingsbureau voor koopvaardijofficieren. Deze man was erelid en „hulpschrijver” van het Z.K. en eveneens Algemeen Secretaris van de Kring⁹⁷. GOETBLOET zag in deze kumul: „den eersten stap van toenadering tot de langgewenschte verbroedering, die er toch zoo nodig is, om de verwezentlijking onzer wederkeerige wenschen te bekoomen”⁹⁸. De vijfstigste verjaardag van het Z.K. werd ten volle aangegrepen om dit verlangen naar samenwerking dik in de verf te zetten. De Kring bood hiervoor een geschenk aan en benoemde de voorzitter van het Z.K. tot erelid van de Kring. Op de feestviering maakte het streven naar samenwerking vanwege de Kring het hoofdthema uit van GOETBLOET’s toespraak: „Comme enfants de la même famille, ayant les mêmes affections, la mer, et les mêmes droits, nous devons être unis, officiers du pont et officiers des machines”⁹⁹. Er werden eveneens projecten voorgesteld vanwege de Kring zoals het gezamenlijk aandringen bij de regering voor de oprichting van een zeevaartrechtbank, of de oprichting van een gezamenlijke mutualiteit¹⁰⁰. Al deze voorstellen kwamen echter van de Kring, en niet omgekeerd. Het is net of de machineofficieren wilden aansluiten bij de dekkofficieren om samen „officier te zijn”. Daaruit lezen we een beetje het minderwaardigheidsgevoel van de machineofficier uit af. Zij wilden via hun vereniging de gelijkwaardige medewerker zijn van de dekkofficier. Bij het Z.K. was er eerder de neiging aanwezig om deze samenwerking tot het strict nodige minimum te beperken. Wanneer zij bijvoorbeeld de eis van de Kring tot een verplicht machinistendiploma onderschrijven volgt onmiddellijk daarop de opwerping dat er van verdere samenwerking geen sprake is¹⁰¹.

Het incident dat we op p. 72 aanhaalden wilde de Kring bespreken rond de tafel met het Z.K. en „terzelfdertijd naar middelen uit te zien om eene betere samenwerking en verbroedering tusschen de leden van beide vereenigingen tot stand te brengen.”¹⁰²

Nautilus rept echter niet over dit voorstel. Of er uiteindelijk zo’n vergadering heeft plaatsgehad weten we niet.

4.2. Na de Eerste Wereldoorlog

4.2.1. relatie tussen jong en oud

Een aantal factoren veroorzaakten een andere mentaliteit en een andere samenstelling van de groep. Tijdens W.O. I richtten de Belgische koopvaardijofficieren van dek en machine de U.O.M. op. De uitzonderlijk gevaarlijke oorlogsvaart had hun strijdbaarheid aangescherpt. Deze U.O.M. ontropete zich na de oorlog als een pragmatisch-socialistisch syndicaat dat bijna alle officieren op zijn ledenlijst had ingeschreven. Tegelijkertijd was de zeemansbond, doorgebroken in ledenaantal vanaf 1911, tijdens de oorlog actief gebleven. Vanaf 1918 kreeg de zeemansbond bovendien de controle over de aanwervingskantoren van de „Union des Armateurs” en de „Lloyd Royal Belge”¹⁰³. Kortom, in tegenstelling met voor de oorlog kon de zee-man, van elke rang, rekenen op een sterke syndicale organisatie. Tegelijkertijd was gedurende de jaren 1918-1921 de Belgische koopvaardijvloot enorm uitgebreid: van 124 schepen in 1914 naar 203 schepen in 1921¹⁰⁴. Daardoor moesten enorm veel nieuwe zeelieden aangenomen worden. Het aantal nieuwe inschrijvingen in het aanwervingsbureau voor zeelieden was in 1919 dan ook welhaast verdubbeld vergeleken met de jaren daarvoor. Deze nieuwelingen waren echter geen 14-jarige scheepsjongens zoals voor de oorlog nog meestal het geval was, maar reeds oudere jongens die dikwijls nog nooit hadden gevaren¹⁰⁵. In 1919-1920 kon iedereen „die

daarvoor lust had zeeman worden”¹⁰⁶. Bijgevolg vaarden er op de Belgische schepen gedurende deze jaren veel mensen die noch de gevaarlijke oorlogsvaart, noch de sterke onderworpenheid van voor de oorlog hadden gekend¹⁰⁷.

Deze factoren mondden uit in een generatieconflict. De hierboven beschreven vooroorlogse onderworpenheid werd door deze nieuwe generatie niet meer aanvaard. Zij voelden zich bovendien geruggesteund door een sterke syndicale organisatie. Het verschijnsel werd verscheidene malen aangehaald in de publicaties van de U.O.M. en van de zeemansbond. Ook Jan Chapelle, algemeen secretaris van de zeemansbond, zag zich genoodzaakt de jonge zeelieden te vermanen: „De zeemansbond heeft verscheidene klachten ontvangen over het gedrag op zee van zekere jonge helden, die slechts een paar jaar vaart hebben, tegen hun officieren. Het schijnt dat sommige jongeren, die niets weten of kennen van de miserie die de oude zeelieden geleden hebben, meenen dat zij god en meester zijn aan boord van het schip.” „De zeemansbond is niet zinnens te dulden, dat sommige jongere elementen, pas in het vak, de toekomst van het zeemansbedrijf in gevaar brengen, te méér daar het de oudere zeemannen zijn die klagen over het gedrag van zekere nieuwe zeelieden.”¹⁰⁸

In de *Transportarbeider* van 1920 schreef men: „Wij hopen te mogen rekenen op de medewerking der oude leden die de oude slechte tijd hebben doorgemaakt aan boord van de schepen, en dat zij van tijd tot tijd de jongeren herinneren wat het zeemansleven was 15, 20 en 30 jaar geleden. Wij zullen dan misschien onze jonge vrienden, die in de laatste maanden naar zee gegaan zijn, gedaan krijgen dat zij wat meer respect hebben voor de oude zeemannen en voor hun discipline aan boord.”¹⁰⁹ Dit generatieconflict bleef niet beperkt tot de lagere schepelingen. Ook bij de officieren was het duidelijk aanwezig zoals onmiskenbaar uit een aantal artikels in *U.O.M.* blijkt¹¹⁰. De *U.O.M.* achtte het zelfs nodig een afzonderlijke waarschuwing „aan de jongere stuurlieden en Werktuigkundigen” af te drukken¹¹¹.

4.2.2. *voor en achter de mast*

Het zeeliedensyndicalisme kwam versterkt uit de oorlog. Vooral bij de officieren waar het voor de oorlog haast onbestaande was. De vooroorlogse officierenverenigingen waren helemaal geen syndicale organisaties, wat de *U.O.M.* wel was. Dit veronderstelde dat er toch een zekere verschuiving had plaats gehad in de positie die de officieren zichzelf toekenden. We kunnen dit bevestigen met enkele uitreksels uit „de zeeman”. In 1894 schreef deze nog: „Hoeveel kapiteins zijn zelfs geen aandeelhouders? Dus zij hebben ook alle belang met voor hun profijt te zorgen, meest altijd ten koste der arme zeeslaven. Ja, de kapiteins zijn de bazen en de andere officieren zijn zijn vrienden”¹¹². De officier werd toen nog getypeerd als een kapitalist of kapitalistenvriend. Na de oorlog werd zijn veranderde positie door „de zeeman” als volgt beschreven: „Een veertigtal jaren geleden verkeerden de scheepskapitein in dezelfde kringen als de reeders, werden aanzien als huns gelijken, en hadden onbeperkte macht. Stilaan werden zij uit die kringen verdrongen en hun macht gefnuikt, tot ze, zoals ten huidigen dage, eenvoudige bedienden der reederijen werden.”¹¹³ Ook andere geschriften wijzen op een evolutie van een quasi zelfstandige trampvaarder naar een eerder ondergeschikte „zetschipper”¹¹⁴.

Dit proces zou men kunnen volgen door het aantal vaartjaren van de kapiteins op hetzelfde schip te volgen in de tijd. Wij hebben dit voor de periode 1904-1914 gedaan, aan de hand van de jaarlijkse scheepslijsten gepubliceerd door de Antwerpse *Lloyd*¹¹⁵.

Hieruit bleek dat een kapitein toen maximum 5 jaar het bevel voerde op hetzelfde

schip. Alleen de rederij „John Cockerill à Seraing” vormde hierop een uitzondering¹¹⁶.

In ieder geval blijkt duidelijk dat de officier zich na de oorlog meer als werknemer naast de andere werknemers beschouwde dan voordien. Hier mogen we zeker de invloed van de machineofficieren en bijgevolg van de stoomvaart in het algemeen niet uit het oog verliezen. De U.O.M. werd blijkens sommige aanwijzingen vooral gestuwd door machineofficieren: „De werktuigkundigen toonden hier meer doorzicht op het gebied van vakbeweging te bezitten dan hun confraters, de dekkofficieren.”¹¹⁷ Als U.O.M.-stichter wordt overigens gewoonlijk de machineofficier Alex BRANT vernoemd¹¹⁸. De machineofficier had trouwens nooit zo dicht bij de reder gestaan als de dekkofficier.

De U.O.M. zat ideologisch op dezelfde golflengte als de al langer bestaande zeemansbond. Hierdoor, en doordat de officieren zich meer dan vroeger in de eerste plaats als werknemer beschouwden kon er een nieuwe verhouding tussen voor en achter de mast ontstaan. Het meest formele voorbeeld om dit te illustreren is de overeenkomst die de zeemansbond in 1920 afsloot met de U.O.M. in verband met het regelen van conflicten die zich op zee voordeden¹¹⁹. Hierin werd ook gesteld dat de lonen van de officieren en het gewone personeel van elkaar afhingen wat meteen de motivering van het verbond verklaart. Doch er werd ook uitdrukkelijk een nieuwe verhouding tussen voor en achter de mast gepromoveerd: „De mannen MOETEN de officieren eerbiedigen. De officieren MOETEN de mannen eerbiedigen. De mannen ZULLEN de officieren eerbiedigen als officieren zich als verstandige, verdraagzame mensen gedragen, die met takt met hunne mannen weten om te gaan. De officieren ZULLEN de mannen eerbiedigen als de mannen, die nu redelijk goed betaald worden, hun werk doen ZOOALS 'T MOET; als de mannen elkaar en hun officieren niet aanblaffen als honden.

We moeten elkaar verstaan door te proberen ELKAAR TE LEEREN BEGRIJPEN. De stoker en matroos moet zijn officier NIET ZIEN als een noodzakelijke pest. De officier moet zijn mannen NIET behandelen als galeiboeven waarvoor het slechtste nog te goed is. Wij MOETEN elkaar verstaan.”¹²⁰ De overeenkomst hield ook in dat in geval van staking de U.O.M.-officieren geen „onderkruipers” zouden aanmonstereen.

Uit de woorden die in deze tekst benadrukt worden kunnen we echter ook afleiden dat de spanning aan boord toch nog dikwijls hoog opliepen, zeker omdat de generatiespanning zich toch gedeeltelijk entte op de tegenstellingen tussen voor en achter de mast.

Vooraf bij de lagere schepelingen bevond zich immers de jongere generatie. De straffrequentie die we hierboven hebben besproken scheen nauwelijks gezakt¹²¹. Brutaliteiten veroorzaakt door de spanning tussen officieren en schepelingen waren niet afgenomen¹²². Soms kwam het zo ver dat een officier zich genoodzaakt zag een vuurwapen te voorschijn te halen¹²³.

Toch menen we dat in de naoorlogse jaren de nieuwe verhouding tussen voor en achter de mast reëel bestond. Dat werd uitdrukkelijk geschreven in de U.O.M. van 1919: „Verschillende kapiteins verklaren vervolgens dat er tegenwoordig een veel betere geest onder de bemanning der Belgische schepen heerscht, en er meer vriendschap en genegenheid bestaat tuschen de bemanningen en de officieren en machinisten.”¹²⁴ Dit was vlak na de oorlog. Vanaf 1921 kwam de Belgische koopvaardij in een hevige crisis terecht¹²⁵, waardoor de lonen ernstig werden teruggeschoefd. Wanneer de zeemansbond hiertegen reageerde bleef de U.O.M. onder druk van haar eigen leden niet trouw aan het door haar vooropgezette solidariteitsprincipe met de bemanning. Van dat jaar af kwam er terug een aandeel buitenlanders op de

Belgische schepen en daalde het syndicalistisch engagement bij de zeelieden¹²⁶. Vanaf 1922 bemerkten we ook een spectaculaire stijging van het aantal genadeverzoeken voor scheepsontvluchting. Deze stijging hield aan tot 1927. Van dan af gaat het weer in dalende lijn. In 1930 lezen we in de U.O.M. dat de verhouding de laatste jaren gevoelig was verbeterd: „Verheugend! Langs verschillende kanten komt ons het nieuws dat de verstandhouding op de Belgische schepen tusschen officieren en bemanning gedurig verbetert, en dat de tucht onberispelijk wordt. Dit is voor onze Vereniging een verheugend nieuws. Wij hopen daarom ook dat door wederzijdse eerbied en ondeling plichtsbefes de toestanden aan boord hoe langer hoe beter zullen worden en zoo stilaan al die zoo onnoodige als ongegronde vijandschap en onderling mistrouwen geheel zullen verdwijnen van onze Belgische schepen.”¹²⁷

4.2.3. *dek en machine*

Voor de oorlog bleek het onmogelijk te zijn om dek- en machineofficieren in eenzelfde vereniging samen te brengen. Wanneer dit dan toch kortstondig was gebeurd in 1899, was dit hoofdzakelijk op initiatief van een jonge „dissidente” groep dekkofficieren die een moderner en jonger zeemanskollege nastreefden. Kort daarop strandde de S.B.O.M. en het van dan af verjongde Z.K. wees toenaderingspogingen vanwege de Kring de machineofficieren nogal pragmatisch af.

Met de oorlog moest er dus wel veel veranderd zijn in het bewustzijn van de dekkofficieren. In 1920 zijn immers alle dekkofficieren lid van de door de machineofficier BRANT opgerichte officierenvakbond¹²⁸. Dat de oorlog hierbij een rol had gespeeld zien we in het feit dat in Nederland beide groepen afzonderlijk verenigd blijven. Het Z.K. overwoog met zijn werking te stoppen¹²⁹. Zover kwam het echter niet: alle leden van voor de oorlog hernieuwden na de oorlog hun lidmaatschap¹³⁰. Bijgevolg waren een aantal dekkofficieren simultaan lid van zowel het Z.K. als van de U.O.M. Dit waren dan voornamelijk de oudere dekkofficieren. Gedurende de jaren '20 ontwikkelt zich evenwel een polarisatie tussen de twee verenigingen op ideologisch gebied. De tweede stelde zich op als sociaal-democratisch en syndicalistisch, terwijl het Z.K., zeker onder het voorzitterschap van kapitein URBAIN, uiterst antisindicaal was en een latente sympathie voor het Italiaanse Fascisme vertoonde.

In 1921, wanneer de U.O.M. wil aansluiten bij de zeemansbond in verband met hun actie tegen de verlaagde loonbarema's, schreef het Z.K. hetvolgende: „'t is bedroevend te bestatigen dat zekere zeeofficieren samengaan met stokers en matrozen tot het veroveren hunner rechten inzake wedden.” Dat kon niet voor het Z.K. want: „Een zeeofficier is een burger”¹³¹.

Vanaf 1921 zijn het vooral de dekkofficieren die menen dat hun lidmaatschap van de U.O.M. niet meer in overeenstemming valt te brengen met hun status van officier. Een aantal kapiteins had om die reden reeds zijn lidmaatschap opgezegd¹³². Uit deze verenigingsevolutie blijkt wel dat de polarisatie tussen dek- en machineofficieren gemilderd was, doch dat beide groepen het dikwijls oneens waren en hun positie duidelijk anders zagen. De dekkofficier had het zeker moeilijker om syndicalist te zijn dan de machineofficier. Doch wanneer voor de oorlog de machineofficier zijn best deed om met z'n vereniging in de gunst te staan en de gelijke te worden van de dekkofficier, waren de rollen nu een beetje omgedraaid geworden. De dekkofficier werd door de oorlog en de naoorlogse syndicale en democratische euforie meegeleurd in een vakbond met machineofficieren, doch ontdekt naderhand dat hij er zich niet helemaal op z'n plaats voelt. De machineofficieren voelden zich blijkbaar veel beter in de U.O.M..

Een belangrijk feit dat de status van de machineofficiëren ten goede kwam was het verplichtte diploma vanaf 1922¹³³.

Doch tegelijkertijd was reeds de dure uitbouw van de vernieuwde dekofficierenopleiding begonnen met uitgebreide lessenprogramma's en een zeilend schoolschip. Dit deed bij de oudere dekofficieren de vrees ontstaan dat het vak nog alleen toegankelijk zou zijn voor de financieel beter gesitueerde jongeren. Deze evolutie zien we weerspiegeld in de mindere syndicale gezindheid van de afgestudeerde dekofficieren uit de late jaren '20¹³⁴.

Mee hierdoor bleef de kloof tussen dek en machine een realiteit. In 1923 schreef de U.O.M.: „Hoeveel grooteren vooruitgang ware er niet gemaakt geweest indien er meer solidariteit hadde bestaan tusschen dek- en machienpersoneel. Wat kan nu toch de oorzaak zijn van het nog steeds in eene zekere mate bestaande antagonisme tusschen dek- en machienofficiëren¹³⁵.”

In de jaren '30 schreef BOGAERT in het handboek voor scheepswerktuigkundigen dat de machineofficier evenwaardig moet beschouwd worden als de dekofficier, hij moest in dezelfde mate „zedelijke eigenschappen bezitten als de andere leden van den scheeps-staf¹³⁶. Al was de waardering en de vakkennis van de machineofficier toegenomen, toch bleef de dekofficier in vele gevallen neerkijken op zijn beneden-dekse collega: «On peut même dire que depuis quelques années leur importance est égale à celle du personnel de pont, bien que ce dernier ait tendance à ne pas accepter cette situation¹³⁷.»

ALGEMEEN BESLUIT

Met deze thesis hebben we kunnen kennis maken met de bronnen die ons inlichten over de koopvaardijbemanningen. Zo komen de mogelijkheden in verband met de bemanningsgeschiedenis duidelijker naar voor. Wij hebben de verenigingspublicaties als hoofdbron gebruikt omwille van hun grote informatieve waarde gedurende de besproken periode, waarin de Belgische koopvaardij tot een hoogtepunt kwam. Voor de vroegere periode staat deze rijke bron niet ter beschikking. De archivalia maken dus de hoofdbron uit voor de 19de eeuw.

Voor de latere periode, vanaf 1930 dus, dringt zich de mogelijkheid van de mondelinge geschiedenis op. De resultaten hiervan zouden trouwens een zeer waardevolle vervollediging betekenen voor de jaren '20 en '10. Gedurende de jaren '30 immers bleef de stoomvaart de belangrijkste manier van varen zodat er fundamenteel weinig veranderde. Het aanwenden van mondelinge geschiedenis zou niet alleen het informatiepakket uitbreiden. Wellicht nog belangrijker is de rechtstreeksheid van de informatie, die hierdoor ter vergelijking naast de informatie uit de geschreven bronnen kan gelegd worden wat eventueel de historische kritiek op de verenigingspublicaties kan verruimen. Met het gebruik van de M.G. worden we uiteraard wel geconfronteerd met een aantal eigen specifieke problemen. In dit verband zal het belangrijk zijn zoveel mogelijk mensen aan te spreken uit de verschillende hiërarchische groepen. Voor de periode van de 19de eeuw beschikken we dus enkel over archivalia, die hierdoor dan ook belangrijker worden. Scheepsjournalen en eventueel ook, particuliere dagboeken zijn fundamenteel. De belangrijkste gebeurtenis in de 19de eeuw was de overgang van zeil naar stoom die op de Belgische koopvaardij plaats vond gedurende de jaren '70 en '80. In dit verband zijn er een aantal vragen die vooraf aan de hand van de archivalia kunnen behandeld worden.

Vooreerst is er de invloed die de stoomvaart kan gehad hebben op de geslotenheid van het zeemansmilieu. Wanneer we de „erfelijkheid” van het vak bedoelen.

Hiervoor zouden alle namen in het pensioenregister, of de namen uit de 19de eeuwse bemanningsrollen kunnen opgezocht worden in de registers van de Burgerlijke stand om zo het beroep van de vaders te achterhalen. Op de zeilschepen was immers een lange opleidingsperiode noodzakelijk zodat er op zeer jonge leeftijd voor het eerst moest aangemonsterd worden. Dit gebeurde waarschijnlijk vooral onder druk van de zeevarende vader. Op de stoomschepen was dit niet meer echt noodzakelijk zodat het debuut gemakkelijker op een oudere leeftijd kon plaatsvinden. Een echte doorbraak van de oudere debuutleeftijd begon waarschijnlijk pas met de explosieve groei van de vloot van 1919 waardoor er te weinig mensen dreigden ter beschikking te staan. Ondertussen was eveneens de kinderarbeid officieel verboden geworden. Aan de hand van de hierboven beschreven methode kan nagegaan worden in hoeverre voor de oorlog en in de 19de eeuw reeds mensen zonder maritieme achtergrond op de koopvaardij terecht kwamen, evenals we kunnen onderzoeken hoe belangrijk die maritieme achtergrond was gedurende de zeiltijd.

Ten tweede kan nagegaan worden hoe sterk de band tussen het schip en een bepaalde kapitein in de zeiltijd was, om zo de evolutie te kunnen reconstrueren die de gezagvoerders ondergingen in verband met het doorbreken van de stoomvaart, en of deze evolutie werkelijk aan de stoomvaart zelf kan toegeschreven worden. Dit zou kunnen gebeuren aan de hand van bemanningsrollen en rederijbemanningsboeken. Deze bronnen kunnen ten slotte ook gebruikt worden om andere vastgestelde verschijnselen te onderzoeken in de 19de eeuw. Zo kan bijvoorbeeld het A.G. vastgesteld worden voor een lange periode, evenals het aandeel buitenlanders in correlatie met de vlootconjunctuur.

VOETNOTEN

¹ Deze bijdrage is een (herwerkt) deel van de licentieverhandeling die we in 1984 onder promotorschap van Prof. Dr. H. Balthazar schreven.

² *Nautilus*, 15de jg., (1928), nr. 7, p. 10.

U.O.M., 10de jg. (1928), nr. 4, p. 89. en 5de jg., (1924), nr. 8, P. 914

³ „L'accroissement de la flotte belge a été trop soudaine pour permettre la formation d'un personnel marin belge correspondant. Il en est résulté la nécessité d'embarquer beaucoup d'éléments, qui ne possédaient pas la pratique habituellement exigée des marins.” *Union des Armateurs Belges, Rapport de Comité*, Antwerpen, 1919-1922, p. 18.

⁴ Zoals er trouwens ook steevast een aantal Belgische zeelieden op buitenlandse schepen vaarden. *Antwerpen, Statistisch maandblad*, Antwerpen, 1910-1913. Dezen vallen echter buiten het bestek van onze ramingen.

⁵ *Beknopt Historiek*, p. 7.

⁶ *Union des Armateurs, Rapport du Comité*, Antwerpen, 1923, p. 15; 1924, p. 15; 1925, p. 13; 1926, p. 19; 1927, p. 14; 1930, p. 18.

⁷ Het T.A. geeft dus die toestand weer als zou de bemanning gedurende een jaar nooit afgelost worden. Elk schip zou dan een heel jaar varen met dezelfde personen.

⁸ Het A.B. is het aantal personen op de vloot die niet worden afgelost gedurende een bepaald jaar.

⁹ C. MAHLMAN, *Jaarverslag B.T.B., 1922-1927*, Antwerpen, 1924-1928, p. 8.

¹⁰ *Union des Armateurs Belges, Rapport du Comité*, 1919-1929.

¹¹ *op.cit.*, p. 17.

¹² Dat blijkt uit het hoger aantal zeelieden die een pensioen ontvangen (en er dus mee ophielden), in de tweede helft der jaren '20.

¹³ Voor het T.A. gaan we uit van gemiddeld 6 officieren per schip. We tellen daar nog eens 7% A.G. bij.

¹⁴ A. LECOINTE, *Développement de la marine marchande en Belgique. Conférence donnée le 3 mai 1898, à la société belge des Ingénieurs et Industriels, Hôtel Ravenstein, à Bruxelles*, Oostende, s.d., p. 39.

¹⁵ Als gemiddeld scheepbezettingcijfer namen we 35 bemanningsleden. In de bemanningsboeken van de L.R.B. was dit echter 40. We menen echter dat de schepen van deze rederij tot de groteren be-

- hoorden. De bezetting van een klein vrachtschip kon immers slechts ca. 24 man nodig hebben: 2 dekkofficieren, 2 machineofficieren, 1 bootzman, 1 charpenter, 1 olieman, 1 donkeyman, 6 matrozen, 6 stokers, 2 mensen in de keuken en eventueel nog 2 lichtmatrozen of scheepsjongens.
- 16 *Historiek*, p. 28-29, p. 34-46.
Nautilus, 1ste jg., (1909), nr. 3, p. 53-54.
B.L.M.B., 8ste jg., (1908), nr. 151, p. 50.
- 17 Hij stelde deze 70 officieren tegenover 650 «non diplômés» van de andere categorieën. Machineofficieren waren toen nog maar weinig gediplomeerd.
A. LECOINTE, *op.cit.*, p. 39.
- 18 Of het hier gaat om het aantal beschikbare officieren of om het aantal effectief varenden vermeldt LECOINTE niet. Wanneer we echter het totale aantal delen door het aantal Belgische schepen van dat jaar bekomen we een quotiënt van drie. Dit is het normale aantal dekkofficieren van een gemiddeld tot klein schip: een kapitein en twee stuurlieden.
- 19 *Belgisch Staatsblad*, 1889, p. 1813.
- 20 *op.cit.*, 1894, p. 3807-3808.
- 21 A.R.A., *Zeewezen*, nrs. 5017 en 5018. Van 1894 tot en met 1913 werden 75 van dergelijke toelatingen verleend voor een of meerdere vreemde officieren, voor beperkte of onbeperkte duur.
- 22 A.R.A., *Zeewezen*, nr. 5018, brief van rederij „Ocean” aan bestuur van het zeewezen.
- 23 Palmaressen in: *B.L.M.B.* en *Nautilus*.
- 24 *Nautilus*, 5de jg., (1913), nr. 2, p. 24.
- 25 *Annuaire maritime du Lloyd Anversois*, Antwerpen, 1905-1913.
- 26 58 schepen van de 301 Belgische schepen.
- 27 A.C.M.B., *etats de service*, C.B.M.C.
- 28 S.A.A./M.A., nr. 4278/2, *beroepsverenigingen*
- 29 *U.O.M.*, 1ste jg., (1919), nr. 4, p. 87.
- 30 *op.cit.*, 2de jg., (1920), nr. 1, p. 3.
- 31 A. KEELHOFF, *De la nécessité d'instituer à Anvers une école spéciale de l'état pour la formation de mécaniciens et de chauffeurs de marine marchande*. Leuven, 1888, p. 9.
- 32 In 1888 zelf nog richtte de staat een niet verplichte cursus in voor machineofficieren. Keelhoff's pleidooi bleef dus niet zonder gevolg!
J. GOETBLOET, If you want something done well, do it yourself, in: *B.K.B.Z.*, 8ste jg., (1912), nr. 7, p. 34.
- 33 DURT, D. *Le mécanicien de bateau à vapeur. A l'usage des des jeunes gens se destinant à la marine marchande*. Antwerpen, 1898, p. 6.
- 34 *B.K.B.Z.*, 2de jg., (1906), nr. 13, p. 59.
- 35 *B.K.B.Z.*, 1ste jg., (1906), nr. 18, p. 21.
- 36 *op.cit.*, 8ste jg., (1912), nr. 7, p. 27-28.
- 37 *U.O.M.*, 5de jg., (1923), nr. 1, p. 714.
- 38 *op.cit.*, 1ste jg., (1919), nr. 4, p. 87.
- 39 In de bemanningsboeken van de L.R.B. vonden we nog slechts heel weinig officieren van vreemde nationaliteit.
A. LECOINTE, *op.cit.*, p. 13-14.
Antwerpen, Statistisch maandblad, Antwerpen, 1910-1913.
- 42 *De Zeeman*, (1891), nr. 15, p.4.
De Transportarbeider, 1ste jg., (1914), nr. 3, p. 37.
- 43 *Antwerpen, Statistisch maandblad*, 3de jg., (1912).
- 44 C. MAHLMAN, *op.cit.*, p. 8.
- 45 *Union des Armateurs, Rapport du Comité*, 1919-1930. Met deze cijfers moeten we wel op onze hoede zijn: het aantal ingeschrevenen is niet hetzelfde als het aantal mannen die effectief aangemonsterd werden. We moeten dus te weten komen of de proportionele verhouding tussen Belgen en buitenlanders bij de inschrijvingen dezelfde is dan bij de effectieve aanmonsteringen, m.a.w., wordt de proportionele verhouding bij het aantal ingeschrevenen ongewijzigd geprojecteerd in het aantal aangemonsterden. Daarvoor hadden we een controlemogelijkheid: het statistisch maandblad publiceerde de aanmonsteringscijfers van 1913, het „rapport du comité” van de reders gaf het inschrijvingscijfer voor datzelfde jaar. In 1913 waren er 3960 Belgen en 5460 buitenlanders, of 42 % Belgen en 58 % buitenlanders. Dit is precies dezelfde verhouding die we aantreffen bij de Aanmonsteringscijfers van 1913. We gaan er bijgevolg van uit dat de proportionele verhouding bij de inschrijving in het aanwerfingsbureau grosso modo terug te vinden is aan boord van de schepen.
- 46 Het zou interessant zijn deze zaak te bekijken voor de periode 1830-1870. Ook in deze periode vonden grote vlootshommelingen plaats. In 1849 telde de Belgische koopvaardijvloot 149 schepen, in 1842 was dit gestegen tot 164, daarna volgde terug een daling tot 1845 waarna het aantal terug toenam tot 1852, tussen 1857 en 1870 daalde het aantal schepen van 148 tot 79. Het boeiende zou zijn na te kijken of het effect hier ook aanwezig was ondanks de zeer sterke verschillen met de hier be-

- sproken periode nl.: een zeilvloot i.p.v. stoomvloot, anders gekwalificeerde mensen aan boord, de afwezigheid van syndicalisme bij de bemanning.
- 47 In de afzonderlijke tabellen van de dek- en machinegroep werden echter de debutanten van elk jaar niet meegeteld. Die werden in een apart cijfer vernoemd waarin geen onderscheid werd gemaakt tussen Belgen en buitenlanders. Hierdoor volgen deze percentages wel de trend van p. 63, doch wanneer we de gemiddelden van de dek- en machinetabel nemen bekomen we niet exact dezelfde cijfers als op p. 63. Daarom zijn deze tabellen vooral dienstig om het verschil te tonen in het aandeel van buitenlanders bij de twee grote bemanningsgroepen.
- 48 A.L.R.B., *bemanningsboeken*, 1926-1936.
- 49 *Pensions 1846-1934 Hulp en verzorgingskas voor zeevarenden onder Belgische vlag, Nationaal Scheepvaartmuseum*, nr. E 16310.
- 50 zie p. 11 noot 2.
- 51 zie p. 4.
- 52 zoals blijkt uit de lonen opgetekend in de bemanningsboeken van de L.R.B.
- 53 zie grafiek 2.
- 54 *De Zeeman*, (1891), nr. 15, p. 4.
- 55 De „anderen” zijn een verzameling van de meest diverse nationaliteiten. Wij troffen aan: Fransen, Luxemburgers, Spanjaarden, Amerikanen, Chinezen, Zwitsers, Japanners, Turken, Portugezen, Arabieren, Italianen en Australiërs.
- 56 C. MAHLMAN, *op.cit.*, p. 9.
- 57 C. MAHLMAN, *op.cit.*, p. 9.
- 58 A. KEELHOFF, *op.cit.*, p. 47.
- 59 L. HENNEBICQ, *La nécessité d'une politique maritime*, in: *Congrès international d'expansion économique mondiale*, Mons, 1905, section IV - Marine, p. 611.
- 60 Wij telden alleen die zeelieden die zelf rechtstreeks hun uitkering ontvingen. Een groot aandeel van de ingeschrevenen in het pensioenregister bestaat immers uit weduwen en wezen waarvan dan hun eigen geboorteplaats staat vermeld in plaats van die van hun man of vader. Er werd ook geen onderscheid gemaakt tussen periodes in de tijd. De steekproef wordt dan te beperkt om nog een geloofwaardige weergave te kunnen zijn.
- 61 F. LELEUX, *La marine marchande belge*, Antwerpen, 1939, p. 107.
- 62 In de ledenlijst van de Kring heeft de verpletterende meerderheid een adres in Antwerpen op. Geen enkel lid had een adres in Wallonië. Er moeten dus veel van deze mensen naar Antwerpen verhuisd zijn.
- 63 Woonplaatsen zijn natuurlijk niet altijd de geboorteplaatsen, doch we kunnen wel veronderstellen dat de zeelieden geboortig in de „landgewesten” eerder naar een maritiem gewest verhuisden. Bijgevolg moeten in de percentages van de „maritieme” gewesten ook mensen zitten van elders uit het land.
- 64 A.B.A., geboorteakten.
R.A.A., Burgerlijke stand, geboorteakten.
- 65 *U.O.M.*, 9de jg., (1927), nr. 4, p. 1067.
- 66 *U.O.M.*, 2de jg., (1920), nr. 1, p. 5 en 3de jg., (1921), nr. 4, p. 121.
- 67 *De zeeman*, 1ste jg., (1923), nr. 2, p. 2-3; 2de jg., (1924), nr. 8, p. 7; 3de jg., (1925), nr. 2, p. 8 en nr. 3, p. 2.
- 68 *B.T.B.*, 1913-1922, p. 53.
- 69 C. MAHLMAN, *op.cit.*, p. 76.
- 70 „Een kapitein zou veel meer vertrouwen stellen in een ouder bootsman dan in een jong gediplomeerd officier.” *Nautilus*, 8ste jg., (1909), nr. 6, p. 129-130.
- 71 „Tot voor den oorlog waren er kinderen van acht jaar op de Belgische schepen in de vaart.” *De Transportarbeider*, 16de jg., (1929), nr. 5, p. 3.
- 72 *B.L.M.B.*, 3de jg., (1911), nr. 208, p. 2.
U.O.M., 8ste jg., (1927), nr. 9, p. 832.
Nautilus, 3de jg., (1911), nr. 24, p. 460.
op.cit., 17de jg., (1930), nr. 8, p. 86 en nr. 1, p. 4.
- 73 «Il est le serviteur de tout le monde et dès la première heure d'embarquement on lui inculque le respect dû aux anciens.»
B.L.M.B., 3de jg., (1903), nr. 32, p. 2.
- 74 «Il y a bien quelquefois les mauvais traitements et les coups.»
B.L.M.B., 3de jg., (1903), nr. 32, p. 2.
„Er was een lichtmatroos aan boord, die zijn eerste reis deed. Heel natuurlijk wist de jongen niet altijd wat zijn werk was en ging telkens bij de bootswain voor orders. Kapitein Leruth kreeg den jongen in de gaten, maakte hem uit voor luitaard en begon hem te slagen en te stampen.”
De Zeeman, 6de jg., (1925), nr. 3, p. 11.
- 75 «Les nouveaux venus n'ont qu'à se débrouiller avec les officiers qui, jeunes eux-mêmes et inexperi-

- mentés, font subir aux autres les traitements dont ils ont été victimes. N'est - ce pas la vérité toute nue et toute crue !!!»
- 76 *Nautilus*, 1ste jg., (1909), nr. 6, p. 129-130.
- 77 A. KEELHOFF, *De la nécessité...*, Leuven, 1888, p. 22.
- 77 *B.L.M.B.*, 3de jg., (1903), nr. 33, p. 1.
- 78 H. LIBERT, *Inleiding tot ...* s.l., 1962, p. 139.
- 79 „De man zag er erbarmelijk uit bij zijne aankomst in onze stad. Hij was niet gestraft, hij was mishandeld.”
- De Zeeman*, (1891), nr. 15, p. 3.
- „Pasmans werd met de twee armen aan twee buizen van de machien vastgemaakt en moest in deze positie 24 uren blijven zitten.”
- De Transportarbeider*, 1ste jg., (1914), nr. 9, p. 116.
- 80 journalen van het s.s. „Scheldeland” en s.s. „Trevier”.
- 81 A.R.A., *Zeewezen*, nrs. 4889-4890.
- 82 „R. wijst erop dat voor het stokerswerk aan boord er bij de gewone wijze van stoken geofende menschen noodig zijn met een groot uithoudingsvermogen en dat het moeilijk is, met het stokerspersoneel om te gaan en onder hen de tucht te handhaven.”
- U.O.M.*, 7de jg., (1925), nr. 2, p. 474.
- 83 *U.O.M.*, 10de jg., (1929), p. 244.
- „Ja, wij hebben gezien dat zeelieden, welke de slagen en plagerijen welke zij vanwege hunnen meesters te verduren hadden moede zijnde, over boord sprongen om alzo door den dood een einde aan hun lijden te stellen.”
- De Zeeman*, (1894), nr. 2, p. 3.
- 84 Vet gedrukt tussen andere „technische” voordelen.
- U.O.M.*, 6de jg., (1924), nr. 3, p. 78.
- 85 S.A.A./M.A., nr. 1504/1, *Werkstakingen haven, Werkstakingen der zeelieden*, pamflet „aan de stewards en matrozen”.
- Daarin werd gezegd dat „de zeemansvereniging hare eischen niet alleen gesteld heeft voor stokers en trimmers, maar ook voor stewards en matrozen.”
- 86 In 1910 schreef *Nautilus* reeds dat de officier „zich moest laten gehoorzamen met lastiger manschappen” dan vroeger.
- Nautilus*, 2de jg., (1910), p. 210.
- 87 Voorbeelden hiervan zijn o.a. te vinden in: A. VILLIERS, *The way of a ship*, Londen, 1953, Nederlandse vertaling door J.G. VAN DER VEEN, *Gevecht om Kaap Hoom, Glorie en ondergang van het Kaap Hoom schip*, Bussum, 1972, p. 155.
- H. STUUR en H. DE BOOY, in: J.A. VAN DER KOOIJ, *Uit het leven van de zeeman. Dagboekfragmenten en reisverhalen uit de 18de en 19de eeuw*, Bussum, 1976, p. 63 en p. 39.
- 88 A. KEELHOFF, *op.cit.*, p. 14-15.
- 89 *B.K.Z.K.*, 6de jg., (1910), nr. 2, p. 21.
- 90 C. HERVY-COUSIN, Pour les mécaniciens de marine, in: *B.K.B.Z.*, 3de jg., (1908), nr. 43, p. 16-24.
- 91 *Nautilus*, 2de jg., (1910), nr. 7, p. 146.
- 92 *B.L.M.B.*, 8ste jg., (1908), nr. 183, p. 15.
- 93 *Nautilus*, 2de jg., (1910), nr. 15, p. 282.
- 94 *B.K.B.Z.*, 6de jg., (1910), nr. 2, p. 21.
- 95 D. DURT, *op.cit.*, p. 5.
- 96 *op.cit.*, p. 12.
- 97 *Historiek*, p. 55.
- B.K.B.Z.*, 3de jg., (1908), nr. 44, p. 28.
- 98 *op.cit.*, 2de jg., (1907), nr. 22, p. 6.
- 99 *B.L.M.B.*, 7de jg., (1907), nr. 141, p. 285.
- 100 *op.cit.*
- B.K.B.Z.*, 2de jg., (1907), nr. 31, p. 5.
- 101 „Een lid wenschte te weten of de medewerking van het K.B.K.Z. onvoorwaardelijk toegezegd werd, en deze zelfs zou verleend worden zoo de belangen der dekofficieren met die der machienofficieren niet meer overeenkwamen. De Hr. Voorzitter antwoordt, dat beide kringen natuurlijk altijd vrij blijven.
- Nautilus*, 2de jg., (1910), nr. 17, p. 317.
- 102 *B.K.B.Z.*, 6de jg., (1910), nr. 2, p. 23.
- 103 *B.T.B.*, 1913-1921, p. 41.
- 104 W. VAN CAUWENBERG, *Onze nationale koopvaardijvloot*, (Economisch sociale bibliotheek, monographieën, XXI), Antwerpen, 1945, p. 181.
- 105 „L'accroissement de la flotte belge a été trop soudaine pour permettre la formation d'un personnel

- marin belge correspondent. Il en est résulté la nécessité d'embarquer beaucoup d'éléments qui ne possédaient pas la pratique habituellement exigée des marins."
- 106 *Union des Armateurs Belges, rapport du comité, 1919-1922, p. 18.*
B.T.B., 1913-1921, p. 152.
- 107 Gedurende deze jaren was de bemanning bovendien exclusief Belgisch van samenstelling zoals we aantoonden.
- 108 *U.O.M., 2de jg., (1920), nr. 1, p. 25.*
- 109 *De transportarbeider, 1ste jg., (1920), nr. 1, p. 25.*
- 110 „Zoals voor de lagere bemanning het geval is, zijn het tusschen de officieren ook de jongere die gedurig stokken in de wielen steken willen;”
U.O.M., 2de jg., (1920), nr. 6, p. 195 en nr. 7, p. 229.
- 111 'op.cit., p. 233.
- 112 *De Zeeman, (1894), nr. 2, p. 2.*
- 113 *op.cit., 3de jg., (1921), nr. 2, p. 57.*
- 114 *Nautilus, 3de jg., (1911), nr. 24, p. 460-461.*
A. VILLERS, op.cit., p. 179.
- 115 *Annuaire maritime du Lloyd Anversois, Antwerpen, 1905-1914.*
- 116 De verzwakking van de band tussen kapitein en schip moet dus plaats gehad hebben gedurende de laatste decennia van de 19de eeuw. Mogelijk hield dit verband met de stoomvaart.
- 117 *U.O.M., 1ste jg., (1919), nr. 3, p. 57.*
- 118 *Historiek, p. 71.*
Beknopt Historiek, p. 4.
- 119 *U.O.M., 1ste jg., (1920), nr. 9, p. 254-255.*
- 120 *op.cit.*
- 121 *De Transportarbeider, 7de jg., (1920), nr. , p. .*
- 122 *op.cit., 3de jg., (1922), nr. 1, p. 3 en 8ste jg., (1927), nr. 10, p. 3.*
- 123 *op.cit., 1ste jg., (1914), nr. 5, p. 62; 3de jg., (1922), nr. 1, p. 3 en 8ste jg., (1927), nr. 10, p. 3.*
- 124 *U.O.M., 1ste jg., (1919), nr. 2, p. 27.*
- 125 *W. VAN CAUWENBERG, op.cit., p. .*
- 126 zie grafiek 1/MAHLMAN, *op.cit., p. 4.*
- 127 *U.O.M., 11de jg., (1930), nr. 7, p. 189.*
- 128 „Al de kapiteins, stuurlieden en werktuigkundigen varende op de Belgische schepen deel maken onzer vereeniging.”
S.A.A./M.A., nr. 4287/2, beroepsverenigingen, brief van U.O.M. aan het stadsbestuur.
- 129 *Nautilus, 7de jg., (1920), nr. 1, p. 2.*
- 130 *S.A.A./M.A., nr. 4278/2, beroepsverenigingen, brief van het Z.K. aan het stadsbestuur. „Onze vereeniging hare werkzaamheden van voor den oorlog met succes hernomen heeft en dat bijna alle leden van voorheen hunne bijtreding weder ingezonden hebben.”*
- 131 *Nautilus, 8ste jg., (1921), nr. 5, p. 3.*
- 132 *Beknopt Historiek, p. 7.*
- 133 *Pasinomie, 1922, nr. 412, p. 478-479.*
- 134 *U.O.M., 7de jg., (1925), nr. 1, p. 351 en 8ste jg. (1927), nr. 9, p. 850.*
- 135 *op.cit., 5de jg., (1923), nr. 12, p. 684.*
- 136 *GALLOIS, Handleiding van den scheepsmachinist, s.l., s.d., p. 2.*
- 137 *F. LELEUX, La marine marchande belge, Antwerpen, 1939, p. 107.*