

***Het ontstaan en vergaan van het opleidingsschip
"Comte de Smet de Naeyer"***

Kapt.t.l.o. Alain PELS

Lid van de Academie

Nautisch Dienstchef Gent

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust Loodswezen

Inleiding

De vorming van officieren voor de koopvaardij heeft voortdurend de aandacht gaande gehouden van de maritieme landen.

Van die vorming hangt de veiligheid van de zeevaart af, die bekwame zeelieden vergt, bewust van hun grote verantwoordelijkheid zowel voor de bescherming van mensenlevens, als voor de aanzienlijke stoffelijke belangen die hun toevertrouwd worden (schip & lading).

Alhoewel België niet echt bekend staat als een grote scheepvaartnatie ("vele mensen kennen hun geschiedenis niet" wordt weleens verteld), werd hieraan steeds veel aandacht besteed.

- a) Zo bestaan er aanwijzingen uit het stadsarchief van Antwerpen die laten vermoeden dat er hier al sprake was van zeevaartonderricht in de 14^{de} eeuw.
- b) Toen in 1431 de Portugese navigator Gonsalvo Velho Cabral, in opdracht van zijn heer "Hendrik de Zeevaarder" op zoek ging naar de Azoren, waren die het jaar daarvoor al ontdekt door de Bruggeling Joseph Vandenberg, die ze "Flandriae" doopte, de 'Vlaamsche Eilanden'.
- c) De 'Canarische eilanden' werden gedeeltelijk door 'Belgen' gekoloniseerd.
- d) Onder de bemanning van Magellaan bevonden er zich 5 'Belgen'.

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

- e) Isaac Lemaire, een naar Amsterdam uitgeweken Belgische reder stichtte er een "Compagnie – de V.O.C. – die van Maurits van Nassau vergunning kreeg naar China, Japan, Indië, Australië en de Zuiderzeeën te varen, er handel te drijven en verbintenissen aan te gaan.
- f) Op 'Belgisch' grondgebied werd de "Generale Keizerlijke en koninklijke Indische Compagnie" gesticht (19.12.1722) beter bekend als de "Oostendsche Compagnie", die onder druk van Engeland, Pruisen, Frankrijk en later ook Nederland werd opgeheven (1731) en gelijkwideerd (16.02.1737).
- g) Het waren 'Belgen' die de nederzetting stichtten op de plaats waar thans New York staat.
- h) De beruchte kaper-kapitein "Jean Baert" was van Vlaamse afkomst.

En dichter bij ons :

het poolavontuur van Adrien baron de Gerlache de Gomery met de "Belgica".

Ook heeft de Leuvense universiteit reeds in de 16^{de} eeuw een grote invloed gehad op wat ik de "Vlaamse Geografische en Cartografische School" zou durven noemen.

Keizer Karel werd te Gent geboren (24.02.1500) en deels te Mechelen, deels in het Leuvense universitaire midden opgevoed. Toen hij later koning van Spanje werd, stimuleerde hij de studies van de Nederlander Gemma Frison en diens leerling Gerard De Kremer (= MERCATOR)

En toch is het niet bij de geleerden dat onze zeemanskunst dient gezocht, doch eerder bij de kooplui; die met hun handelsreizen uitgebreide kennis opdeden. De opleiding van onze zeelieden werd uitsluitend door praktijk en zelfstudie verwezenlijkt

Wel is het bekend dat in 1780, onder het Oostenrijkse bewind, een eerste zeevaartschool werd opgericht te Brugge. Hierover bestaan slechts weinig inlichtingen en haar bestaan zou slechts kortstondig geweest zijn.

Tijdens de Franse overheersing werd te Antwerpen op bevel van keizer Napoleon een zeevaartschool opgericht door de Fransman 'Monge'¹.

De inhuldiging vond plaats op de 21^{ste} Ventose jaar VIII in de handelbeurs. Ze verdween door de gebeurtenissen van 1815, werd onder Hollands bewind in 1819 door de stand Antwerpen heringericht, werd in 1823 een 'staatsinstelling' en sloot opnieuw de deuren tijdens de omwenteling van 1830.

Hier konden de kandidaat-officieren terecht voor het theoretisch onderwijs.

Voor de praktijk moesten ze zelf instaan.

De opening van de eerste werkelijk Belgische zeevaartschool gebeurde op 3 juni 1834 en was grotendeels het werk van kapitein t.l.o Denecker.

Het K.B. van 17.10.1835 bezegelde het officiële bestaan.

Talrijke inspanningen werden in België gedaan om naast onze verdienstelijke Zeevaartscholen te Oostende en te Antwerpen, een *praktisch* onderricht tot stand te brengen, dat de theoretische lessen zou vervolledigen. Verschillende ontwerpen zagen het licht. Bij gebrek aan hulpmiddelen, aanmoediging en voldoende leiding kwam tot in 1899 geen enkel tot verwezenlijking.

Zo konden er vanaf 1839 kadetten worden aangemonsterd aan boord van de "Oriental".

In 1858 nam de rederij Van Cuyt uit Oostende Belgische jongeren die al gevaren hebben aan boord van de "Léopold I". De bemanning bestaat uit 18 personen, waaronder enkele kadetten. Deze gaan op 18 december 1857 aan boord in Antwerpen. Het schip vertrekt naar Swansea waar het een lading van 1200 ton steenkool aan boord neemt voor Callao (Peru). Maar nadat het schip op 1 februari 1858 de haven heeft verlaten, verneemt men er niets meer van.

¹. *Gaspard Monge, graaf van Péluse (Beaune, 10 mei 1746 - Parijs, 28 juli 1818) was een Frans wiskundige die bekend werd door het opstellen van de beschrijvende meetkunde, het wetenschappelijk tekenen.* Hij was lid van de Academie des Sciences" en stichter van de beroemde "Ecole Polytechnique".

Tot de vrouw van matroos De Clerck, 9 maanden later een brief ontvangt waarin haar man verteld dat ze 12 april op de rots van 'Grand Jason' (gelegen ten Noordwesten van de Falkland eilanden) zijn gelopen bij zwaar weer. Hij is de enige van de bemanning die zich heeft kunnen redden, en is na 23 dagen op het eilandje te hebben doorgebracht opgepikt door de Amerikaanse schoener "Nancy".

In 1868 wordt dan toestemming gegeven aan de Antwerpse rederij Cableauw-Watel om een schip klaar te maken voor een wereldreis van 24 maanden, gedurende dewelke men leerling voor de koopvaardij zal opleiden aan boord.

Financiële problemen maken echter een einde aan dit project.

Terzelfdertijd dat er volgens het verlangen van Koning Leopold II, bijgestaan door zijn Eerste Minister, Paul Graaf de Smet de Naeyer, de kwestie van de vorming van de maritieme loopbaan wordt bestudeerd (1899), ontstaan er verschillende initiatieven om België uit te rusten met een maritieme aanwezigheid welke haar status als commerciële en koloniale macht waardig zou zijn.

Zo kwam er in 1902 een 'comité voor de oprichting en uitbating van een schoolschip' tot stand te Brugge, met de medewerking van Charles Graaf d'Ursel, Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen.

Het bestaande 'Werk voor Maritieme Propaganda', dat te Brussel gevestigd was, werd overgebracht naar Antwerpen, en versmolt in de nieuwe " s.a. Association Maritime Belge - Belgische Zeevaartvereniging n.v."¹ die op 29 december 1903 werd opgericht. In de volksmond werd hiervoor ASMAR gebruikt.

Het voornaamste doel bestond in het uitbaten van een Schoolschip voor de praktische vorming van onze toekomstige zeeofficieren en eventueel van jongelingen, die zich tot de maritieme expansie aangetrokken voelden. Aan dit laatste punt werd later verzaakt.

Er moet aan herinnerd worden dat Minister Paul Graaf de Smet de Naeyer een overwegende rol heeft gespeeld in de oprichting van het Werk ; de promotors van het Schoolschip vonden bij hem een even dienstwillige als

¹. De juridische term BVBA – SPRL bestonden toen nog niet.

verlichte hulp, en hij was het, die het voorzitterschap waarnam van het beschermcomité dat de oprichting van deze instelling voorafging. Zonder zijn tussenkomst zou waarschijnlijk het Schoolschip nooit tot stand zijn gekomen. De naam van Paul de Smet de Naeyer zal steeds door het Werk in ere worden gehouden.

De Belgische Zeevaartvereniging werd op 30 december 1903 gesticht met een kapitaal van 500.000 frank. En de oprichtingsakte van de vennootschap verscheen in het Belgisch Staatsblad van 17 januari 1904, met daarbij de lijst van de 123 aandeelhouders. Er werden 1000 aandelen verkocht, en de heer Alexandre de Browne de Tiège is met zijn 50 aandelen de grootste aandeelhouder.

De eerste beheerraad was als volgt samengesteld :

Voorzitter :

H. Frédegond Baron Cogels, Gouverneur van de Provincie Antwerpen.
Hij nam het voorzitterschap waar gedurende 17 jaar en maakte de moeilijkste periodes van het Werk mee.

Afgevaardigde-Beheerders :

H. A. Du Moulin, licentiaat in de handels- en consulaire wetenschappen, Directeur van de "Revue Maritime" de Bruxelles.
H. Ed. Schwenn, scheepvaartagent, ondervoorzitter van de Kamer van Koophandel te Antwerpen.

Leden :

HH. de Barry, agent-generaal van de "Norddeutscher Lloyd", Antwerpen;
M. Gevers, afgevaardigde-bestuurder van de "Banque d'Anvers";
Ch. Good, reder, oud-ondervoorzitter van de Kamer van Koophandel;
M. Ortman, afgevaardigde-beheerder van de Maatschappij "John Cockerill" (in 1906: afgevaardigde-beheerder a.i. van de Belgische Zeevaartvereniging);
E. Strasser, directeur-generaal van de "Red Star Line", Antwerpen.

Allen waren bekende personen uit de maritieme wereld en promotors van 'het Werk'. Hun mandaat van beheerder werd niet bezoldigd.

Het is niet zonder moeilijkheden dat het kapitaal van 500.000 Frank onderschreven werd door de zeevaartmiddens en de grote Financiële- en Nijverheidsinstellingen.

En alhoewel de N.V een private instelling is, blijkt de invloed van de staat duidelijk uit de lijst der aandeelhouders, met de 'instellingen' en de gouverneurs uit onze drie maritieme provincies voorop.

Het pas gestichte 'Werk der Schoolschepen' zoals het officieel genoemd werd, lokte heel wat kritiek uit. De regering had haar zedelijke en financiële steun beloofd, en sommigen vreesden een verkeerd gebruik van de door de Staat verleende toelagen aan een handelsmaatschappij. Er werd gesproken van een jaarlijkse staatstoelage van 75.000,- Frank, (te veel of te weinig naargelang het ingenomen standpunt) en sommigen vreesden voor het verkeerd aanwenden van deze fondsen en gaven ongezouten kritiek : ware het niet beter geweest de kadetten een beurs te geven ? / hun opleiding door toekomstige werkgevers te laten uitvoeren en bekostigen i.p.v. door een door de Staat gecontroleerde N.V. ? / ... etc.

Het is juist die verwarring tussen publieke macht en privaat initiatief die er mede voor zal zorgen dat de catastrofe met schip en de gesprekken die hier later rond zouden worden gevoerd, uitmonden in een staatszaak.

I. Bouw van het schip

Na in binnen- en buitenland een onderzoek ingesteld te hebben, vestigde de Association Maritime Belge (ASMAR) haar keuze op een Schoolschip van het type van een gewoon zeilschip.

De keuze viel op een stalen (geen houten) schip, een nieuwbouw, dat in aankoop hetzelfde zou kosten als een tweedehands schip dat noodzakelijkerwijs diende aangepast te worden. Het moest vijf waterdichte schotten hebben, en ... ruim 2 en ruim 3 moesten zo gebouwd worden dat ze gedeeltelijk konden dienst doen als waterballasttanks.

Het is voor België een uitgelezen gelegenheid om de draad weer op te nemen met de diepzee zeilende handelsvaart, traditie die omwille van historische redenen (sluiting van de Schelde; continentale blokkade;

Hollands bewind; met nadien de tolheffing op de Schelde tot in 1863) zeker in Vlaanderen voor een groot deel was verloren gegaan.

Twaalf prijsoffertes werden bekeken, en men besluit om verder te overleggen met de heer Millar, afgevaardigde van de Grangemouth & Greenock Dockyard Cy.

Na besprekingen over de inrichting en vooral over de prijs wordt op 2 mei 1904 officieel de bestelling van het eerste Schoolschip geplaatst bij "Grangemouth and Greenock Dock Yard and C^o" te Greenock in Schotland. Het contract wordt op 7 mei 1904 getekende door de heren Cogels en Millar.

Ook hierop komt commentaar omdat hier aan de mogelijkheid wordt voorbijgegaan om de nationale scheepsbouw te bevoordeligen

De kiellegging vond plaats op 16 juni van hetzelfde jaar; en de te water lating van het schip had plaats op 11 oktober 1904, aan de oevers van de Clyde.

Het werd "Comte de Smet de Naeyer" gedoopt, naar de naam van zijn beschermer.

De meter was de dochter van dhr. Alexander de Browne de Tiège, de voornaamste aandeelhouder van de Vereniging. Het is pas bij de tweede poging dat het lukt om de traditionele champagnefles feestelijk op de scheepsromp te laten "knallen". Volgens oud zeemans-bijgeloof niet echt een goed voorteken!

Het was een driemast-volschip in staal, had 3030 ton laadvermogen, en een lengte van 265 ft (81.32 m), een breedte van 41.1 ft (12.46 m) en holte van 8.50m en een max; diepgang van 21.0 ft (6.40 m)

Het had drie masten van 40 en 45 m (boven dek) met 6 ra' aan elke mast en had een zeiloppervlak van 2830 m²

Het werd uitgerust met 4 grote reddingsloepen, 1 walvissloep van 9m en 1 jol van 6m. Het schip zou £ 20.900,- kosten, omgerekend een 612.000,- Frank.

Er werd een korting bedongen van £ 450,- als het schip in Schotland werd afgehaald.

Een zwaar ongeval overkwam het schip tijdens zijn bouw.

Op 20 oktober lag het O/S "Comte de Smet de Naeyer" keurig te Greenock afgemeerd op het noordeinde van het James Watt dock. Alle masten en stagen waren geplaatst, de reddingsboten reeds aan boord genomen en de ketel - de "donkey" - stond onder stoom om de pompen te kunnen bedienen. Het schip vertoonde een lichte slagzij over stuurboord, naar de kade toe, omdat het net nog wat zware uitrusting (zoals ankers en lieren) aan boord had genomen.

Een verkeerd manoeuvre met de afsluitkranen voor het waterballast deed het schip overhellen over stuurboord en het kwam met zijn masten op de kade te liggen.

Dit incident vond een enorme weerklank, niet enkel te Greenock - waar men postkaarten verkocht "Belgian training Ship spized in James Watt Dock", maar ook in België.

Later, bij het rechtekken, braken de door duikers onder het schip geplaatste kabels en kantelde het schip naar het midden van het dok in dieper water, de romp liep vol water en het ganse schip zonk voor 2/3^{de}, met de bakboord romp op de bodem van het dok. De schade was aanzienlijk! De romp, tussenschotten en masten moesten hersteld worden

Het schip verliet uiteindelijk Greenock op 22 december 1904, onder bevel van de Engelse kapitein Madden en de Belgische kapitein Wettere. Het werd gesleept door de stoomsleepboot "President Ludwig". Op 25 december ging het voor het eerst onder zeil gedurende zes uren, en bereikte een snelheid van 9 knopen. Na een oponthoud wegens machine pech van de sleepboot, kwam het schip op de middag van de 28^{ste} op de rede van Vlissingen toe, maar ging even later voor 16 uur ten anker in het Middelgat omwille van dichte mist. De 29^{ste} werd de reis verder gezet om omstreeks 15:00 uur te Austruweel te wachten, om in de nacht op te schutten en af te meren in de haven van Antwerpen aan kade 54, dezelfde kade waar eertijds ook de "Belgica" van Cdt. de Gerlache lag afgemeerd.

De verschillende negatieve incidenten zorgden voor ongerustheid in de capaciteit van het schip, terwijl er in sommige pers al een waas werd opgehangen alsof er vloek op het schip zou rusten. Na een onderzoek van de meest bevoegde experts uit die jaren, moest het schip aanvaard worden; de besluiten van het onderzoek eind januari 1905 gaven volledige

bevrediging. Het schip werd overigens gerangschikt met de hoogste cijfers in Lloyd's Register.

De oorspronkelijke datum van inscheping van de leerlingen moest uitgesteld worden ten gevolge van de vertraagde levering van het Schoolschip.; zij werden voorlopig ondergebracht in het oud-Arsenaal te Antwerpen, dat dienstvaardig ter beschikking van de Vereniging werd gesteld door het Ministerie van Oorlog. Op 6 december 1904 begonnen de lessen voor de aangeduide leerlingen in afwachting van de aankomst van het schoolschip. Op 12 januari 1905 sluit het Oud Arsenaal zijn deuren en gaan de kadetten aan boord.

Maar de aanwerving van de bemanning was niet van een leien dakje verlopen.

Na onderhandelingen met de heer Fourcault, commandant 1^{ste} klasse in dienst van de staat, komt men tot een akkoord; akkoord dat hij later introk omdat hij van de Koninklijke Belgische Marine geen zekerheden kreeg voor de toekomst.

Later bij nieuwe onderhandelingen komt hij toch terug in beeld.

Tijdens de vergadering van 6 oktober 1904 werd er toestemming gegeven om een buitenlands officier aan te werven, die ervaring heeft met het voeren van grote zeilschepen. De heer Zellien werd aangesproken, maar was niet geïnteresseerd, zodat er verder onderhandeld werd met de heer Cornellie.

Ondertussen komen de eerste aanvragen tot inscheping binnen op de maatschappijzetel. 28 kadetten bieden zich aan, waarvan er aanvankelijk 20 worden aanvaard. Het schoolgeld bedraagt 1.000 Frank per jaar.

II. De eerste reis

Op 12 februari 1905 om 16:30u vertrok de "Comte de Smet de Naeyer" voor haar eerste reis van Antwerpen naar Valparaiso (Chili) langs Kaap Hoorn, geladen met cement en met steenkool briquetten (cokes).

Minister de Smet de Naeyer en de gravin hadden het vertrek bijgewoond en kapitein Cornellie het ereteken van Ridder in de Leopoldsorde opgespeld.

Van de 60 man bemanning, waren er 28 kadetten.

De staf was als volgt samengesteld :

Gezagvoerder (commandant) : Fourcault

1^{ste} luitenant : Cornellie

Luitenanten : van Zuylen van Nyevelt en Wenmaeckers

Aalmoezenier : Cuypers

Dokter : Van der Smissen

Professor : Ingenbleek

Staatrivierloods J. Van Schod begeleide de afvaart.

Na een tussenstop in Funchal (Madeira) op 26 februari 1905, voer het schip op 14 maart over de evenaar. Kaap Hoorn werd gerond (dit nam 18 dagen in beslag) op 16 april en op 15 mei, na 76 dagen zee, werd geankerd in de baai van Valparaiso.

Ondertussen had volksvertegenwoordiger César Van Damme, de regering op 11 april geïnterpelleerd betreffende haar keuze van organisatie van maritiem onderwijs.

Hij betreurde tevens dat de regering een schip had besteld in het buitenland, terwijl Antwerpse werven een meer stevige en stabiele constructie voorstelden, en dit voor een verwaarloosbare meerprijs, met o.a. een in staal gedubbeld hoofddek, i.p.v. enkel een houten dek. Als scheepsbouwkundig-expert (zijn familie was eigenaar van een scheepswerf in Dendermonde) had hij kritiek op de overdreven afmetingen, (o.a. van de masten die het vaartuig onstabiel zou maken), het ontbreken van waterdichte tussenschotten, en het feit dat men voor verticale ballasttanks had gekozen (die ook dienst konden doen als cargotanks) i.p.v. klassieke dubbelbodem tanks.

Tenslotte was hij ook bezorgd over het feit dat, van zodra in Antwerpen afgeleverd, het schip snel een paar kimkielen werd aangemeten (tegen het rollen) en dat men trachtte de waterdichtheid van de romp te verbeteren door cement te gieten op de beplating en bakstenen te plaatsen tussen de wrangen.

Op 17 mei was de zee erg woelig en een bevoorradingsloep van een 'ship-chandler' dat een ander zeeschip ging bevoorraden sloeg om. Op gevaar van eigen leven hebben kapitein Cornellie, stuurman Wenmaeckers en vijf van zijn bemanningsleden, de vijf Chileense opvarenden gered. Vier van hen zaten schrijlings over de romp van de omgekeerde sloep, en de vijfde

zwom rond in een reddingsboei (er waren enkele andere schepen in de nabijheid, maar geen van allen kon of durfde een sloep te water laten).

Zij kregen daarvoor op 11 juli (Pinksteren) van de Chileense overheid (Cuerpo de Salva Vidas) een eervolle onderscheiding opgespeld en een diploma overhandigd;

Na het lossen van een deel van de lading in Valparaiso wordt de restlading in Iquique gelost. Vandaar varen ze in ballast en met 500 ton gecomprimeerd hooi, haver in zakken en vaten bier naar Caleta Buena.

De terugreis werd aangevat op 4 september 1905 na 3.003 ton natrium nitraat in zakken te hebben geladen. Al naargelang de bron zouden 1 of 3 kadetten in Chili gedeserteerd hebben.

Het eerstvolgende nieuws kwam in het thuisland toe bij passage van Dungeness op 7 januari. En hele opluchting voor het thuisfront.

Het schip bewees een goede stabiliteit te bezitten;

Alles ware opperbest geweest, hadden ze tijdens de terugreis niet de dood te betreuren gehad van de werktuigkundige (donkeyman) E. Walleys (op 18 november 1905) en van de wiskunde professor J. Ingenbleek (op 2 januari 1906 om 22u30) beiden overleden op zee ten gevolge van Typhus.

De "Comte de Smet de Naeyer" was officieel terug in Antwerpen op 11 januari 1906 na een verblijf van 127 dagen op zee, alwaar het triomfantelijk werd ingehaald.

Daags nadien werd met het lossen van de lading begonnen, en bij het einde van het lossen werden 486 zakken afgekeurd wegens waterschade!

Daarna ging het schip voor 8 dagen in droogdok; het werd herschilderd, elektriciteit werd aan boord geïnstalleerd; de klinknagels van 476 platen werden opnieuw gehamerd; 83 klinknagels moesten vervangen worden, bewijs dat de romp 'geleefd' had.

Het jaar 1906 zou een somber hoofdstuk in de geschiedenis van de schoolschepen worden.

III. De tweede reis

Voor de tweede reis was de "Comte de Smet de Naeyer" bevracht geworden met bestemming Kaapstad (Zuid-Afrika) met een lading

cement in vaten (2412 ton) en een lading glas en diverse koopwaar (340 ton), samen goed voor 750.000,- Frank.

Daar zou het schip bijladen voor Indië. De reis zou anderhalf jaar duren.

Op woensdag 11 april 1906 lag het schip afgemeerd aan de Schelde langs de Jordaenskaai te Antwerpen. Het was voor de gezagvoerder een opluchting toen hij om 13u00 de scheepsklok drie maal luidde ten teken dat de bezoekers verzocht werden het schip zo vlug mogelijk te verlaten.

Omstreeks 13u15 werd het sierlijke schoolschip door de stoomsleepboot Washington tot op de rede van Vlissingen gesleept. Door slechte weersomstandigheden (een onvoorziene windstilte) bleef het daar enkele dagen voor anker !

De kapitein maakte van die gelegenheid gebruik om de kadetten te verdelen in vier boordkwartieren, en dit in overeenstemming met de nummers van de reddingsboten.

Oefeningen – het te water laten – met deze boten werden niet gehouden !

Er werd in de pers - door allerlei ongeluksprofeten - nogal wat drukte gemaakt als zou het schip op goede vrijdag (de dertiende nog wel), vanuit Vlissingen volle zee gekozen hebben, wat onjuist is. Pas de volgende morgen, Paaszaterdag 14 april om 10u30 werd het schip door de s.s. Vulcain op sleep genomen tot aan het eiland Wight, waar het onder zeil ging. (De zeeloods ging reeds van boor aan de lichtboei Ruytingen). Het schoolschip zeilde voorbij Cape Lizard op 17 april bij noord-westerbries, aan 10 knopen, toen men realiseerde dat het schip slecht stuurde.

"Het is precies niet hetzelfde schip" !

Reden hiervoor was dat het schip water maakte, zonder dat men het kon verhelpen. Er werden verschillende inspecties gehouden om de werkelijke reden van binnenlopend water te lokaliseren, allen zonder succes.

Woensdag 18 april in de late namiddag begonnen de moeilijkheden :

Het schip was nauwelijks in de Golf van Biscaye, en er werd vastgesteld, dat er water in het ruim stond, zonder dat men de oorzaak ervan kon situeren.

“De zee was al twee dagen vrij woelig en het schip werd door overgrote golven geschud als een speelding” getuigde een overlevende later in de krant. De golven sloegen over het dek en het water drong ook binnen door voegen in de romp en het dek. Omstreeks 19:00 uur werd vastgesteld dat er in ruim 1 zowat 4 duim water stond. Ruim 4 was er erger aan toe, want daar stelde men vast dat er al 9 duim water stond (24 cm) . De grote stoompomp die het onheil had kunnen keren werkte niet omdat ze zelf onder water stond.

Ook de slaapzaal van de cadetten en de keuken, die net onder de campagne lag, kwamen langzaam onder. Zelf hozen met emmers bracht geen soelaas; er moest veel meer water geschept worden dan er langs boven kon inlopen. Tegen 21:00uur was de druk van het water zo groot dat deur van de slaapzaal werd ingebeukt.

Op 19 april om 02:00uur begonnen de luiken te barsten van de waterdruk, en begreep de net 45 jaar geworden Fourcault dat het schip niet meer te redden was.

Noodsignalen werden uitgezonden en om 04:00uur gaf de kapitein het bevel “all hands on deck” , werden de zeilen vermindert en de reddingsgordels uitgedeeld. Om 04:30uur ziet men een lichtje aan de horizon, maar ook dat verdwijnt langzaam.

Het bevel het schip te evacueren werd gegeven. In de woelige zee sloegen de reddingsboten tegen de wand van het zinkende schip en liepen vol water. Een heldhaftige matroos, Taeymans, probeerde vruchteloos het water er uit te scheppen. Toen het schip verder zonk en de golven continu over het dek sloegen, sprong een deel van de jonge opvarenden in paniek in het koude water om zo de sloepen te bereiken.

Slechts één reddingsboot met 21 opvarenden was in veiligheid, zo’n 50 meter van het zinkende schip, toen het om 07:10 uur met 5 knopen vaart, ver naar stuurboord overhelde, zich daarna nog even oprichtte om nagenoeg horizontaal in de diepte te verdwijnen. Als allerlaatste sprong de bootsman van boord, en hij wist zich te redden.

Commandant Fourcault stond nog altijd even rustig aan de bank van de officier van wacht, en op de achterplecht stond aalmoezenier Kuypers al tot aan zijn knieën in het water toen hij een laatste zegen gaf. Hij verdween

mee in de golven. Het laatste moment was er nog van alle kanten hulpgeroep, maar daarna werd alles stil....

Twee luitenanten haalden een matroos en een cadet uit het water, kropen samen op een omgeslagen boot, en werden vervolgens zelf gered.

33 personen, waaronder 12 cadetten, verdwenen mee naar de diepte. Commandant G.A. Fourcault, twee officieren, Henri Baron van Zuylen van Nyevelt en G. Van Esch, en aalmoezenier Eduard Cuypers bevonden zich onder de slachtoffers.

Zes en twintig man, waaronder 12 cadetten, werden in de late namiddag omstreeks 17:00uur gered door het Franse viermast zeilschip "Antoinette" van de rederij A.D. Bordes uit Duinkerken, onder bevel van Cdt. Augustin Morfouace. Het schip kwam van Chili en had "Falmouth for orders" als bestemming, maar toen het de drenkelingen in Duinkerken wou afzetten, werd hem dat verboden en kreeg de "Antoinette" van zijn rederij (of vanuit België ?) de opdracht om niet naar Falmouth, maar naar Cuxhaven te zeilen. De Engelse sleepboot 'Granville' die hem ter hoogte van Dover tegemoet kwam krijgt de lijst met de 26 overlevenden, maar er wordt niet toegelaten op de sleepboot over te stappen om naar Oostende gebracht te worden.

Kapitein Morfouace en zijn officieren kregen bovendien de opdracht niets te vertellen van wat zij van de geredde zeelui zouden vernomen hebben. Wie dat order gaf en waarom is een geheim gebleven.

Op 28 april bereikte het s/v Antoinette, Cuxhaven waar een "Protêt d'avarie" opgemaakt werd door de vice-consul van België in Hamburg. Dit document werd ondertekend door de overlevenden in aanwezigheid van de heer Georges Lecointe die in een dubbele hoedanigheid naar Hamburg afgereisd was, als lid van de raad van bestuur van de rederij (ASMAR) en als vertegenwoordiger van het Belgisch Ministerie van Marine.

Het Belgische Ministerie van Buitenlandse zaken bracht zijn dank over aan de Franse ambassadeur in Brussel, inzonderheid aan kapitein Morfouace en aan zijn bemanning.

Vanuit Hamburg werden de overlevenden in kleine groepjes naar huis gezonden, om ze niet teveel bloot te stellen aan de openbre nieuwsgierigheid.

Zo bracht de Engelse sleepboot 'Champion' de Antwerpenaars thuis.

Op maandag 30 april zijn de geredden allen terug thuis.

Zo komt cadet Abel Dubois 's nachts aan, op tijd om het huwelijk van zijn zus nog te kunnen bijwonen. De kadetten Netels, Sacré, Connerade en Hayez komen in Brussel aan, terwijl rond dezelfde tijd cadet Meulemeester arriveerde in Antwerpen. De 5 geredde Oostendenaren komen na de middag aan in hun thuisstad.

Prins Albert gaat in het station van Schaarbeek de daar aangekomen overlevenden begroeten en is zeer ontroerd na zijn gesprek met officier Wenmaeckers.

Overall spelen zich dezelfde emotionele taferelen af; blijde, gelukkige mensen die ontroerd hun teruggekeerde familieleden begroeten.

Maar hier en daar ook vrouwen in volle rouw die willen vernemen hoe hun zoon of echtgenoot overleden is.

In de pers (o.a. GvA 1906) werd schande gesproken van de matrozen van het schip, die bij de evacuatie geen voorrang hadden gegeven aan de kadetten die veel jonger waren.

Lof was er dan weer voor de koelbloedige kapitein en de onbaatzuchtige aalmoezenier die alle opvarenden in extremis de absolutie gaf, en net als de kapitein weigerde het schip te verlaten vooraleer iedereen gered was.

Ook de juiste toedracht van de ramp bleef een bron van speculatie. Waarom was het schip 300 mijl van zijn voorziene koers afgeweken? Was het niet overladen? Had de Schotse scheepswerf waar het schip gebouwd was wel goed werk geleverd?

Was er sabotage vanwege de Engelsen?

De Belgische autoriteiten starten onmiddellijk een diepgaand onderzoek naar het gebeuren, maar een oorzaak werd nooit gevonden. Iedereen is het erover eens dat het water de ruimen wel erg snel binnenstroomde, maar waarom? Wat was de oorzaak?

Waarschijnlijke en minder waarschijnlijke oorzaken worden geopperd maar de bewijzen blijven uit en alle overlevenden zwegen als vermoord over wat er in die laatste dagen en uren is gebeurd.

Latere getuigenverklaringen van o.a. Edward Van De Putten en Jules Demeulemeester (die later twee termijnen commandant van het schoolschip L'Avenir werd, en ook van andere (school)schepen en die zijn carrière beëindigde als havenkapitein van de haven van Antwerpen) brachten geen verheldering.

Er zijn vele mogelijke verklaringen, en die zijn allen enigszins geloofwaardig, zonder volledig te overtuigen :

De eerste theorie is dat het schip, hoewel het de hoogste klassenotering heeft, reeds grote zwakheden vertoonde en niet bestemd was tegen zwaar weer. Toen het weer verslechterde is de romp beginnen lekken op verschillende plaatsen en is het schip uiteindelijk gezonken.

Een tweede theorie is dat het schip tegen een drijvend wrakstuk is gevaren maar niemand van de opvarenden heeft dit ooit gemerkt.

Een derde theorie is dat een cadet, of iemand anders, uit verveling of uit nieuwsgierigheid met de kleppen is beginnen spelen en een klep niet in dezelfde positie heeft achtergelaten. Zo zou er water zijn binnen gestroomd zonder dat iemand dit wist.

Een vierde theorie is dat het schip zou gekapseisd zijn – maar die theorie werd snel tegengesproken door de vele verklaringen dat het schip rechtstaande in de golven was verdwenen.

Een vijfde theorie waarvan de kranten toen melding maakten, zou een zware storm geweest zijn (orkaan), waarbij de "Comte" in moeilijkheden was geraakt en nadien door de zee verzwolgen. Deze mogelijkheid werd teniet gedaan door de getuigenis van ene kapitein Barther, die met zijn stoomschip enkele uren na de gebeurtenis de onheilsplek doorvoer. Hij had niet de minste storm ontmoet. De zee was kalm en er was slechts een kleine deining zichtbaar. Er stond wel een stevige N.O. wind. Geen enkele waarneming deed vermoeden dat er kort tevoren een zware storm zou hebben gewoed ! Er was trouwens uren in het rond geen enkel stukje wrakhout te bespeuren dat eventueel zou kunnen wijzen op een schipbreuk.

De Tweede Kamer van het 'Tribunal Civile' van Brussel, onder het voorzitterschap van Mr Boels, verklaart op 27/02/1908 het volgende:

'Niettegenstaande alle onderzoeken is de oorzaak van de ramp – het verlies van het schoolschip – onbekend gebleven. Er zijn geen feiten bekend die het gebeuren verklaren. Waarom het schip water maakte tot het uiteindelijk zonk is onverklaarbaar. Heeft het schip misschien een drijvend wrakstuk geraakt die een deel van de romp beschadigd heeft? Dit is niet onmogelijk en bij gebrek aan een andere verklaring, moeten we ons er mee tevredenstellen alhoewel niemand aan boord dit gemerkt heeft en geen van de overlevenden hierover uitsluitsel kan geven.'

Toch verklaart de rechtbank commandant Fourcault schuldig:

'De gevolgen van de schipbreuk moeten worden toegeschreven aan het feit dat essentiële maatregelen bij de tewaterlating van de reddingsboten niet werden genomen. Men moest het schip stoppen op het moment dat de boten te water werden gelaten. Ook had men het ophangingsysteem van de reddingsboten moeten controleren alvorens uit te varen. Men kan niet van de verantwoordelijken van een rederij verwachten dat zijzelf dit functioneren controleren. Alleen de kapitein is dus verantwoordelijk.'

Tegen deze uitspraak wordt in beroep gegaan en op 12 maart 1910 bepaalt het arrest van het Hof van Beroep van Brussel het volgende :

- de peilingen van de ruimen, uitgevoerd op 18 april 1906, wijzen op een stijging van het water in de ruimen. Er wordt 3 à 4 duim gemeten om 07:30u. en 1 tot 5 duim meer om 19:30u. Men merkt ook op dat het water sneller stijgt in ruimen 2 en 4.
- In de nacht van 18 op 19 april 1906 stelt luitenant Celis om 02:00u. vast dat de tussenschotten van de achterste ballasttanks zijn gebarsten. Tussen 03:00u. en 03:30u. constateert hij dat het luikpaneel 2 van het tussendeck is opgelicht door het water. Luitenant Celis en cadet Meulemeester zijn afgedaald in de ballasttanks via een mangat, maar kunnen geen oorzaak vinden voor het binnenstromende water.
- Op 19 april om 04:30u. worden er vuurpijlen afgeschoten.

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

- De stoompompen hebben niet gewerkt, aangezien het lijkt dat de zuigkorven verstopt zijn.
- De stabiliteit van het schip blijkt perfect in orde, het schip is niet gekapseisd. Het schip zakt geleidelijk dieper in het water alvorens volledig onder te lopen.
- Het is onmogelijk vast te stellen op welke manier het schip water heeft gemaakt.
- De davits van de reddingsboten werken slecht en het losmakingsysteem is te zwak voor het gewicht van de sloepen. Ze zijn nochtans verstevigd geweest tijdens de eerste reis in Chili en nadien te Antwerpen.
- Geen enkele reddingsoefening is gehouden, noch op zee, noch in de haven.
- De commandant heeft niet getracht het schip te stoppen. Het schoolschip heeft dus een snelheid wanneer de reddingsboten worden te water gelaten.

Sloep 1 valt verticaal in de zee. Vervolgens verliest men sloep 3 ten gevolge van het slecht functioneren van het systeem, wat gecombineerd met de snelheid van het schip, leidt tot de dood van een matroos en een scheepsjongen.

- Enkel sloep 4 slaagt erin zich van het schip te verwijderen, deze sloep kan nog vier mannen uit het water redden, alvorens de 'Comte de Smet de Naeyer' ten onder gaat.
- Meerdere cadetten zijn niet in het water gesprongen in een poging weg te komen van het schip en gaan dus met het schip onder.

Het Arrest besluit dat het onmogelijk is de reële oorzaak van deze tragische schipbreuk te achterhalen.

Door dit oordeel van het Hof van Beroep van Brussel worden Asmar en commandant Fourcault geen schuld ten laste gelegd.

Ook kapitein Van Zuylen, luitenant Van Esch en aalmoezenier Cuypers worden geloofd vanwege hun onvoorwaardelijke inzet. En de Belgische Zeevaartvereniging (Asmar) treft geen verwijt. Zij had met

voorzichtigheid gehandeld en alles gedaan had voor de goede zeewaardigheid van het schip;

Mr. Louis Franck verdedigde de belangen.

Alhoewel de ergste tegenspoed het "Werk der schoolschepen" had aangetast, toch bleef het geloof van de beheerders in de toekomst van het Werk onaangetast. Zij besloten hun mandaat verder uit te oefenen en zij overwogen zonder verwijl de middelen om een Werk van het hoogste belang te redden. De namen van Baron Ed. Cogels, A. du Moulin, Ch. Good, M. Ortman, Ed. Schwenn en G. Lecointe, zullen aan het Werk gehecht blijven.

De Herinrichting van het werk der schoolschepen

Het nieuwe programma behelsde de aanwerving van twee schepen; het éne een vastliggend schoolschip, het andere één voor de lange vaart.

Aan boord van het eerste zouden de cadetten een theoretisch onderricht ontvangen en vertrouwd gemaakt worden met de eerste manoeuvres in het want, met het roeien en het zwemmen.

Aan boord van het schoolschip voor de lange vaart zou het onderricht uitgebreid en in praktijk gesteld worden.

In deze periode had het Werk zijn eigen leraars;

de jonge lieden werden aangeworven voor de tijd van één jaar op het vastliggend Schoolschip en van 48 maanden op het varende. Hierna gingen zij hun examens afleggen voor 2^{de} of 1^{ste} stuurman ter lange omvaart in de Zeevaartschool.

Het vastliggend schoolschip "Comte de Smet de Naeyer II"

In augustus 1906, drie maanden na de schipbreuk van het eerste Schoolschip, werd met toestemming van de Regering een zeilschip uit de tweede hand aangekocht; het was het driemast-volschip "Linlithgowshire" van 1.500 ton; het werd "Comte de Smet de Naeyer II" herdoopt en ingericht als vastliggend schoolschip.

De prijs van het schip, met inbegrip van de herinrichtingskosten, bedroeg 251.525 Frank.

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

In 1914/1918 werd de "Comte de Smet de Naeyer II" opgeëist eerst door het Belgisch leger, dan door de bezetter. De stelling dat het hier didactisch materiaal gold, waarop geen beslag mocht gelegd worden, kon niet baten; de Duitsers weigerden onze thesis te aanvaarden. Gezien het verzet werd de zaak voor het Hof van in beslag neming te Hamburg gebracht, dat de Asmar in het gelijk stelde. Het gerechtshof te Berlijn verbrak echter dat vonnis en het schip moest afgestaan worden.

Maar daar het schip Antwerpen niet had kunnen verlaten, kwam het snel terug in bezit na de bevrijding, en reeds in 1919 kon de school van het opliggend schip "Comte de Smet de Naeyer II" weer geopend worden voor een aanzienlijk aantal cadetten (150).

De "Comte de Smet de Naeyer II" heeft lang ten anker gelegen op de Schelde, stroomopwaarts van Antwerpen ter hoogte van Burcht, en te Oostende.

Het schip bleef in dienst tot in 1932, toen het gesloopt werd.

Een groot aantal zeeofficieren begonnen hun loopbaan aan boord van dit schip.

Het bevel werd beurtelings gevoerd door :

- Kapitein Zellien (1907)
- Kapitein J. Verstraeten (1908-1914)
- Kapitein H. Kuwert (1919-1932)

Op het einde van het eerste leerjaar aan boord van het vastliggend Schoolschip, in 1907, werd het varend Schoolschip (het latere Schoolschip "L'Avenir") besteld aan de Rickmers Reismühlen Rhederei und Shiffbau A.G. uit Bremerhaven.

Schikkingen werden met deze rederij getroffen om onze leerlingen te laten varen, opdat zij geen tijd zouden verliezen na hun voorbereidend jaar aan boord van het Vastliggend Schoolschip. Vergezeld van leraars en officieren gingen zij het "R.C. Rickmers", het grootste zeilschip van de wereld in die tijd, te San Pedro (Californië) vervoegen voor een terugreis naar West-Europa.

In 1908 komt het eigenlijke 2^{de} schoolschip in dienst onder de naam "L'Avenir"

Ter nagedachtenis van deze scheepsramp werd er in Brussel, in de schaduw van het gerechtsgebouw op het Jan Jacobsplein, een monument geplaatst, vervaardigd door de beeldhouwer Charles Samuel. Het werd onthuld op 9 juli 1912.

De herdenkingsplechtigheden werden er ieder jaar rond eind april georganiseerd door de "Koninklijke Kring Georges Leconte Cercle Royal". Toen deze ophield te bestaan werd deze taak overgenomen door de koepel-organisatie "Ligue Maritime Belge – Belgisch Maritieme Liga".

Bijlagen

1. o/s Comte de Smet de Naeyer

Bemanningslijst op de 1^{ste} reis (60 opvarenden)

Commandant	A. Fourcault	
Kapitein	E. Cornellie	
1e officier	H. Van Zuylen van Nyevelt	
2e officier	W. Wenmaeckers	
Professor	Van Iseghem	
Professor	Ingenbleeck	
Dokter	Vandersmissen	
Aalmoezener	E. Cuypers	
Cadetten	L. Beelaerts	P. Hayez
	R. Charlemain	J. Meulemeester
	C. Connerade	H. Netels
	A. Coppieters	M. Nothomb
	G. de Coninck	F. Paquet
	V. De Gunst	G. Piot
	S. de la Croix	P. Tiberghien
	L. De Munter	M. Ulser
	L. de Ryckman	E. Van den Berghe
	A. Dubois	R. Van Hoorde
	A. Dumont	E. Van Hout

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

	J. De Wallens	A. Vendelmans
	E. Gheysen	A. Vendry
	V. Halsdorff	C. Neuberg
Bootsman	Van de Putte	
Bootsman	Halverson	
Matrozen	Smits	Bourgeois
	Dillewijns	Breemers
	Schevenhels	Allaert
	Van Eetvelde	De Jonghe
	Vershelde	Van Rossum
	Leenaerts	
Lichtmatrozen	Hubert	Van Loo
Zeilenmaker	Van Strydonck	
Stewards	Huard	
	De Vliegheer	
	Baronheid	
Kok	Mortier	
Bakker	Hebbelinck	
Timmerman	Monnoyer	
Donkeyman	Wallaey	
Surveillant	Grasson	

Bemanningslijst op de 2^{de} reis (59 opvarenden)

Commandant	A. Fourcault (+)
Aalmoezenier	E. Cuypers (+)
1e officier	H. Van Zuylen van Nyevelt (+)
2e officier	W. Wenmaeckers
3e officier	E. Celis
4e officier	G. Van Essche (+)
Professor	E. Van den Bossche
	E.H. Van den Plassche
Dokter	A. Molitor
Cadetten	<i>1^{ste} promotie (1904)</i>

Raoul Charlemain (+)	M.J. Beelaerts
Stephane Delacroix (+)	C. Connerade
Joseph De Wallens (+)	Abel Dubois
Louis de Ryckman (+)	P. Hayez
Emile Gheysens (+)	Jules Meulemeester
Victor Halsdorff (+)	H. Netels
Georges Piot (+)	F. Paquay
Paul Tyberghien (+)	M. Ulser
Adelin Vendry (+)	E. Van den Berghe

2^{de} promotie (1906)

M. André (+)	W. Clerin
G. Bischoff (+)	H. Sacré
L. Boutquin (+)	R. Veys
H. Castados (+)	
F. Claessens (+)	
F. Jacques (+)	
G. Lambrechts (+)	
H. Moutarde (+)	
Ch.J. Rambot (+)	

Bootsman	E. Van de Putte	
Matrozen	A. Buyle	G. Robyn (+)
	Barbaix	M. Taymans
	Denecker	A. Van Maele
	H. D'Jong (+)	O. Vermeulen
	E. Kennes (+)	
Elektricien	H. Breschen (+)	
Werktuigkundige	P. Boels (+)	
Zeilenmaker	V. Van Strydonck	
Timmerman	A. Rombauts (+)	
Kok	J. Moreau (+)	
Bakker	E. Borra (+)	
1e steward	E. Baronheid (+)	
2e steward	J. De Vlieghe (+)	
3e steward	P. De Wilde (+)	
Scheepsjongen	H. Huyghe (+)	

2. Standbeeld

Kunsthistoricus Jacques Van Lennep - in het onvolprezen standaardwerk "De standbeelden van Brussel" (een uitgave uit 2000 van Galerie Patrick Derom en Pandora).

Tot voor enkele jaren werkte Van Lennep als conservator en hoofd van de afdeling Negentiende-eeuwse Beeldhouwkunst in de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten in de Regentschapsstraat.

Vrij kort na de scheepsramp al was men het erover eens dat er een sculptuur in de hoofdstad moest verrijzen om de tragische ondergang van de De Smet de Naeyer te herdenken. In eerste instantie organiseerden de leerlingen van de middelbare scholen een reeks collectes om fondsen bij elkaar te sprokkelen. Het heette dat het offer van hun leeftijdgenoten 'hen spontaan had geïnspireerd'.

Toen bleek dat enkel de namen van de uit Brussel afkomstige slachtoffers op de sokkel van het monument zouden worden vereeuwigd, ontstond er commotie. Bovendien bleken de bijeengesprokkelde fondsen absoluut niet voldoende: ook het katholieke onderwijsnet over het hele land werd nu bij de fondsenwerving betrokken, en ten slotte moest er een beroep gedaan worden op het systeem van algemene inschrijving.

Op 9 juli 1912 was het zover: op het Jan Jacobsplein werd een standbeeld, een ontwerp van de architect Jozef Van Neck en de beeldhouwer Charles Samuel, onthuld. Koning Leopold II was ondertussen overleden en Koning Albert I moest het beeld inhuldigen.

De gebruikelijke toespraken bleven achterwege; er werd nog altijd gevreesd voor opstootjes in verband met de constructiefouten van het schip. Een vader van een van de jonge schipbreukelingen had ermee gedreigd de vuile was uit te hangen.



Uiteindelijk werd er alleen een cantate ten gehore gebracht. Toen een stoet van jonge adelborsten in een smetteloos wit uniform aantrad, hielden de omstanders het niet droog.

Voorop liep een achtjarig jochie, de zoon van de stoker die eveneens verdronken was. Hij werd later een persoonlijke beschermeling van Albert I.

Het monument zelf, door een speciale commissie gekozen uit een reeks ontwerpen, was een wonder van diplomatie. Alleen een weergave in art-nouveaustijl van de brokstukken van het wrak, onderaan op de sokkel, verwees direct naar de schipbreuk. En ook de namen van de niet-Brusselaars waren nu vermeld.

Bij het beeld gaat alle aandacht uit naar een jonge knaap die met een koen gebaar uiting geeft aan zijn lust om het ruime sop te kiezen - in het Frans: 'le grand large'.

De vrouwenfiguur naast hem staat symbool voor alle Belgische moeders, die proberen hun zonen van dit soort voornemens af te houden. Tevergeefs, natuurlijk.

3. Enkele opmerkelijke personen van naderbij bekeken :

Paul graaf de SMET de NAEYER Geboren op 13 mei 1843 te Gent en overleden op 9 september 1913 te Brussel, werd hij Premier van 25 februari 1896 tot 24 januari 1899 en van 5 augustus 1899 tot 2 mei 1907.

Familie

Paul de Smet was de zoon van de Gentse katoenindustriële Eugène de Smet (1813-1904) en van Eugénie Leirens (1818-1909). Eugène de Smet kreeg vergunning om 'de Naeyer' aan de familienaam toe te voegen en werd in 1886, samen met zijn twee broers, Emile en Fernand, in de erfelijke



adel opgenomen. Paul de Smet de Naeyer kreeg in 1900 de titel van graaf, overdraagbaar bij eerstgeboorte.

Hij trouwde in 1886 met Marie Morel de Westgaver (1843-1931). Het huwelijk bleef kinderloos en bij gebrek aan afstammelingen van zijn broers Emile (1844-1885) en Fernand (1852-1930) is de familietak Eugène de Smet uitgestorven. Hetzelfde geldt voor de afstamming van Frédéric de Smet de Naeyer (1822-1912). Alleen de afstamming van Alphonse de Smet de Naeyer (1828-1896) heeft zich verder gezet tot in de eenentwintigste eeuw, maar lijkt bij gebrek aan mannelijke afstammelingen (de laatste twee naamdragers, geboren in 1959 en 1961 zijn ongehuwd) ook de weg van het uitdoven op te gaan.

Levensloop

Paul de Smet de Naeyer werd katoenindustrieel, maar werd tamelijk spoedig voltijds politicus.

Van 1886 tot 1908 was hij volksvertegenwoordiger voor het arrondissement Gent(-Eeklo) en van 1908 tot aan zijn dood provinciaal senator voor de Katholieke Partij.

Hij was achtereenvolgens minister van financiën (1894-1896 en 1896-1899), van Financiën en Openbare Werken (1899-1907) en werd eerste minister van 1896 tot 1907, met een onderbreking van enkele maanden in 1899. In 1899 werd hij benoemd tot minister van Staat en in 1900 verheven tot graaf. Zijn regeerperiode werd vooral herinnerd door het dynamisme dat hij aan de dag legde als minister van Openbare Werken.

Na de lange periode van zijn eerste-ministerschap, die van hem een van de belangrijkste personaliteiten van zijn tijd had gemaakt, werd De Smet de Naeyer overladen met bestuursmandaten. De voornaamste hiervan was dat hij directeur (of bestuurder) werd van de Société Générale de Belgique (1908-1913). In vele raden van bestuur van Belgische en buitenlandse vennootschappen vertegenwoordigde hij de Société Générale, die er belangrijke aandeelhouder in was. Vaak was hij, met het gezag dat hij had verworven, voorzitter van de raad van bestuur.

Hij was bestuurder van:

- kredietinstellingen:
 - Algemene Spaar- en Lijfrentekas,
 - Société commerciale et financière Africaine (voorzitter),
 - Crédit Foncier de Belgique,
 - Crédit Maritime et Fluvial de Belgique (voorzitter),
 - Banque de Huy (voorzitter),
 - Société Belge de Crédit Maritime (voorzitter),
 - Banque du Congo Belge (ondervoorzitter),
 - Banque de Gand (voorzitter),
 - Banque Centrale de la Dendre (voorzitter)
 - Bank van Roeselare-Tielt (voorzitter),
- koolmijnen:
 - Charbonnages de Marcinelle-Nord,
 - Charbonnages des Produits au Flénu (voorzitter),
 - Charbonnages Unis de l'Ouest de Mons,
 - Charbonnages de Monceau-Fontaine,
- tram- en treinmaatschappijen:
 - Tramways de Barcelone,
 - Chemins de Fer Réunis,
 - Compagnie mutuelle de Tramways (voorzitter),
 - Tramways et électricité de Bangkok (voorzitter)
 - Tramways de Gand,
 - Société des railways et de l'électricité,
 - Société des Tramways et Electricité en Russie,
- elektriciteit:
 - Compagnie générale auxiliaire des entreprises électriques (voorzitter),
 - Société de Saint-Petersbourg pour l'installation électrique,
 - Société pour l'électricité du Nord de la Belgique (voorzitter),
 - Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (ACEC),
 - Société d'Electricité de l'Ouest de la Belgique (voorzitter),
 - Société Auxiliaire de l'Electricité de Nantes (voorzitter),

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

- andere:
 - Société Agricole et Industrielle d'Egypte,
 - Société Minière du Canada (voorzitter),
 - Société Linière Gantoise.

Eerbetoon

- In Oostende werden enkele bruggen naar hem genoemd, de De Smet de Naeyerbruggen.
- In Gent werden het De Smet de Naeyerpark en de De Smet de Naeyerlaan naar hem genoemd.
- Nabij het Koningin Astridpark te Kortrijk werd een brede De Smet de Naeyerlaan.
- De eerste twee opleidingsschepen van de Belgische zeevaartvereniging (ASMAR) werden naar hem genoemd.
- Een centraal plein van de wereldtentoonstelling in Gent (het huidige Miljoenenkwartier) werd naar hem genoemd, het Paul de Smet de Naeyerplein, met het De Smet de Naeyerpark.
- Op de zeedijk van Wenduine werd in 1930 een standbeeld voor hem opgericht.
- In Blankenberge is er een Paul de Smet de Naeyerlaan.
- In Namen is er een Avenue comte de Smet de Naeyer.
- In Jette is er een De Smet de Naeyerlaan.
- In Middelkerke is er een Paul de Smet de Naeyerstraat.
- In Antwerpen was er een De Smet de Nayerlaan, de huidige Noorderlaan.

Kapitein Gustaphe Adolphe FOURCAULT

Petit-Rechain, 18 april 1861 – Golf van Biskaje, 19 april 1906.

Hij was de eerste commandant (van 1905 tot 1906) in dienst van de Belgische zeevaartvereniging, en commandant van het eerst Belgische zeilopleidingsschip de *Comte de Smet de Naeyer*. Fourcault stierf in dienst tijdens een schipbreuk met dit schip in de Golf van Biskaje, een dag na zijn 45e verjaardag. Naar hem werden de latere opleidingsschepen genoemd.



Kapitein Henry Baron van ZUYLEN van NYEVELT

Henri Corneil Marie Ghilain, Baron van Zuylen van Nyvelt werd op 26 augustus 1878 in Diksmuide geboren; zoon van François van Zuylen van Nyevelt (1835-1907) en van Mathilde van Pottelsberghe de la Potterie (1837-1927).

Hij is in de Golf van Gascogne op 19 april 1906 overleden. Commandant-ter-zee, vrijwilliger aan de Koninklijke Sterrenwacht van België.

In 1890 schreef Guido Gezelle een gedicht voor de plechtige communie van Henry van Zuylen van Nyevelt (1878-1906), kleinzoon van zijn peter en zoon van François van Zuylen van Nyevelt.



De jonge man werd eerste luitenant op het schoolschip graaf de Comte de Smet de Nayer, en kwam om in de Golf van Biskaje. Het gedicht is steeds in de familie zeer in eer gehouden, luidde :

Van Zuylen is uw naam, en eerlijk erfgenot:

dien name en eer getrouw beware u immer God!

Niet elk en valt de kans, uit vrijen stam gewonnen,

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

*te mogen putten aan zoo heldere levensbronnen
als gij, die, heden zelf, door God gesterkt, de baan
des levens onbevreesd bereid zijt in te gaan.*

*Gaat vrij dan en gemoed zoo eens uwe ouderen waren;
geen schrik beneme u 't hert, geen vijand, geen gevaren;
gaat voorwaards, edele borst, en zoo gij zijt, zoo blijft
eene echte blom van 't bloed dat in uwe aderen drijft.
Vergeet ons niet, maar voert dóór al uw' levensjaren
't geheugen meê van hen die u begroetend waren
en zeiden: Wel begonst; vaart voort nu, fier en sterk,
en weze ons eere en troost uw dapper mannenwerk!*

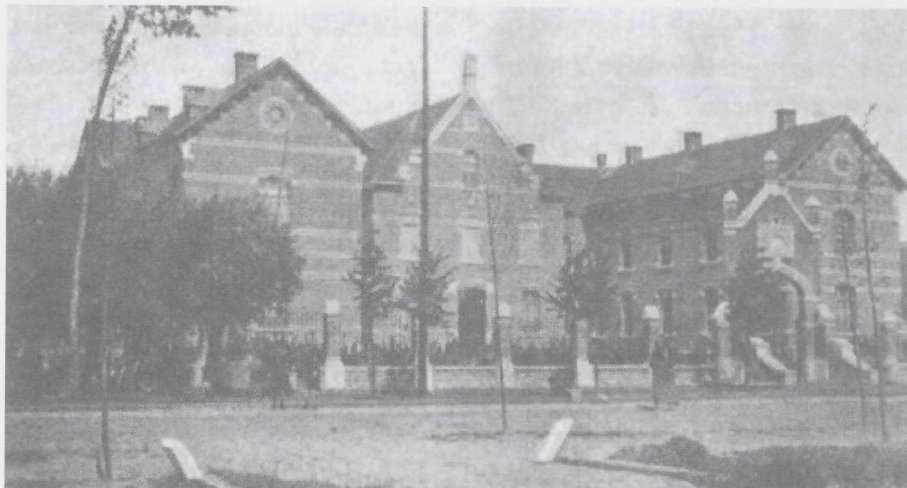
Z.E.H. Aalmoezenier Eduard F. CUYPERS

Ed. Cuypers werd geboren te Stabroek op 13 maart 1879. Hij deed zijn humaniora in het Klein Seminarie van Hoogstraten. Daarna ging hij naar Mechelen om zijn studies in wijsbegeerte en godgeleerdheid aan te vatten. Op 4 april 1896 werd hij tot priester gewijd.

Hij werd tot leraar benoemd aan het Sint-Jan Berchmans College te Antwerpen waar hij zeer geliefd was bij de studenten.

In september 1900, toen de Bokseropstand in China ook ons land verontrustte, stond priester Cuypers als eerste in rij om zich aan te bieden als aalmoezenier bij de legerafdeling die door onze regering naar het Verre Oosten werd gestuurd, om daar onze landgenoten te beschermen. Zijn droom, om mee te varen met een schoolschip kwam in 1905 tot vervulling. Zijn eerste reis werd een groot succes, zo geliefd was hij bij alle bemanningsleden.

Vol enthousiasme vertrok hij dan ook voor de tweede reis.



Een Godshuis werd ter zijner nagedachtenis opgericht in Stabroek, recht tegenover zijn geboortehuis

Een biografie van Aalmoezenier Ed. F. Cuypers werd op 4 mei 1912 gepubliceerd¹:

Bij het binnenlopen van het nieuwe schoolschip in de haven van Antwerpen op 18 April, dag, waarop het juist 6 jaren geleden is, dat de zee haar golven over het eerste schoolschip toesloot en bij al het tragische van het vreeselijke drama¹ der zee, dat deze laatste dagen geheel de wereld in beroering heeft gebracht, is ongetwijfeld weer bij velen de sympathieke figuur van den Eerw. Heer Cuypers, den heldhaftigen aalmoezenier van

het vorige schoolschip, terug voor den geest verschenen.

En nu we —naar aanleiding van het vergaan van het schip, dat aan de spits der wereldvloot vaarde— overal de trompet hooren steken over de helden der zee, zullen een paar beschouwingen over onzen Vlaamschen zeeheld, hij moge dan al jaren in de golven rusten, niet onwelkom zijn.

Ed. Cuypers werd geboren te Stabroek, uit door en door brave

¹. Bron: "Ons Volk Ontwaakt", URL <http://users.skynet.be/ovo/AalmoezenierCuypers.html> (03 apr 2018).

ouders, op 13 Maart 1872. Hij deed zijne humaniora in het Klein Seminarie van Hoogstraten. Daarna voltrok hij te Mechelen zijn diepgrondige studiën in wijsbegeerte en godgeleerdheid, en bekroonde zijn taaien geestesarbeid door het priesterschap op den 4en April 1896.

Tot leeraar benoemd aan het Sint-Jan Berchmans College te Antwerpen, won hij weldra door zijn gouden hart de sympathie van al de studenten. "Hem kennen was hem beminnen" zegt de Eerw. Heer De Bie in zijne lijkrede. Doch in het jeugdige priesterhart werkte een drang naar hooger idealen en toen in September 1900 de Bokseropstand ons land kwam verontrusten, stond ook priester Cuypers op de eerste rij om zich aan te bieden als aalmoezenier bij de afdeeling, door de Belgische regeering, ter bescherming onzer landgenooten, naar 't verre Oosten gezonden.

Eindelijk zag hij in de verte de blozende verwezenlijking van zijn lang megedragen droom. Het Schoolschip: eene nationale handelsvloot om Belgische scheepsoverheden te vormen. Hij

omarmde zijn grootsch apostolaat met blijden vreugdeblik, niettegenstaande het droevig vaarwel aan zijn bejaarde ouders, broeders en zusters en tallooze vrienden...

Is het noodig te zeggen dat de gemeente Stabroeck fier was op den aalmoezenier Cuypers, die ter wijde zee meetoog, om goed te doen, daar waar er aan christene hulp dikwijls zo'n mangel is. Alles wat van verre of na het Schoolschip betrof verwekte steeds de algemeene belangstelling. En de eerste terugkomst van Z. E. H. Cuypers geleeke wel een triomftocht..

Wie zal met juiste woorden en voldoende beschrijven wat goed hij niet al gedaan heeft, hij de voorzichtige en verstandige priester — de zijne dikwijls moeilijke en altijd kiesche taak, met eene volharding aan taaie Vlaamsche mannen eigen. Zijne reisgezellen van den eersten tocht waren allen, tot de meest onverschilligen toe, gelukkig, waar zij zich in des aalmoezeniers genegenheid en vriendschap een deel zagen toegekend. En allen verklaarden, dat die voorraad vriendschap en liefde ruim genoeg was, om iedereen mild

van zijne geestelijke aalmoezen mede te deelen.

't Leeuwendeel echter van 't werk, dat onze nooit te vergeten zendeling voor christus verichtte, werd veroverd, daar, in die akelige ure, toen hij, vastberaden, zijn leven ten beste gaf om het later leven van velen een gelukkig eeuwig leven te doen zijn.

Dien dag van 20 April 1906 — nooit wordt hij uit het geheugen gewischt van hen, die met eenige leden der familie op inlichtingen gingen, teleurgesteld terug kwamen — mog wachtten, weer hoopten, — telefoon en telegraaf deden werken tot laat in den nacht, en ja eindelijk bevestiging kregen van 't geen de broeder van Eduard zei: "Zoo niet allen gered zijn, is Eduard bij de verdronkenen!" Hij kende hem...

Immers, daags voor zijn tweede vertrek zegde de vrome priester: "Zoo ge ooit verneemt dat bij eene gebeurlijke ramp, enigen van ons schip niet gered zijn, denk er aan, dat de kapitein en ik zeker het laatst van boord gaan... Als al de anderen gered zijn... dan zijn wij aan de beurt... niet vroeger!" Zijn woorden zouden maar al te gauw bewaarheid worden.

De ramp gebeurde... de aalmoezenier bleef en zoolang er zielen te redden waren verliet hij niet het schip, en toen alles wat gered kon worden, gered was, zonk hij, nog zegenend en vergevend, met zijn lieve schip, rechtstaande, de oogen ten Hemel, dien hij wel op dat oogenblik zal verdiend hebben.

In geheel het land en bijzonder in de Polderstreek heerschte diepen rouw. Doch gelijk de dechter der Cuypercantate zegt: "Zijn dood was schoon, en leven spruit uit sterven!" zoo zou, uit zijne heldendood, redding, hulpe en herleving komen voor velen. Een prachtig godshuis werd ter zijne nagedachtenis opgericht, recht tegenover zijn geboortehuis. Ontelbare bewonderaars van den grooten priester brachten, bij openbare inschrijving, hunnen penning bij. De voornaamste onder velen mogen we hier wel noemen: de Weledele Mevrouw Edmond Le Grelle - de Wael — wier spreekwoordelijke milddadigheid te samen met het verstandig beleid van den opvatter, de Z. E. H. Fr. Van Goethem, pastoor van Stabroeck, het werk spoedig tot goed einde voerde. Op 28 Juni werd het fraaie gebouw plechtig door Z. E.

Het opleidingsschip "Comte de Smet de Naeyer"

Kardinaal Mercier ingezegend onder een toeloop van volk en met feestelijkheden zooals bij mensenheugnis in Stabroeck nooit te zien waren.

Sinds beantwoordt het ten volle aan zijn bij uitstek liefdadig doel: oude en jonge, nog min of meer kloeke en ook gebrekkige menschen brengen daar in vreugde, in volle gerustheid en hoogsttevreden hunne laatste jaren door. Zij worden verzorgd door de Eerwaarde Zusters, gelijk... ja, gelijk alleen kloosterzusters dat kunnen.

Ook gegoede personen kiezen er een aangenaam verblijf en allen zijn er zoo gelukkig, dat het getal

der vragen dat der plaatsen overtreft.

En dat, Z. E. H. aalmoezenier, is niet de kleinste uwer verdiensten. Aan velen dier ouderlingen en dier andere braven, wordt, door de liefdadigheid, die in uw heldhaftig voorbeeld een prikkel en eene reden tot uiting vond, een gelukkige oude dag en eene moederlijke verzorging verzekerd.

Tevredenheid, innige voldoening leest men op hun gelaat en fierheid straalt U tegen wanneer zij van den aalmoezenier spreken, aan wien het Gesticht Kuypers zijn ontstaan te danken heeft.

Stabroeck, A. H.

Het oude godshuis werd afgebroken en een nieuw RVT werd opgericht.

