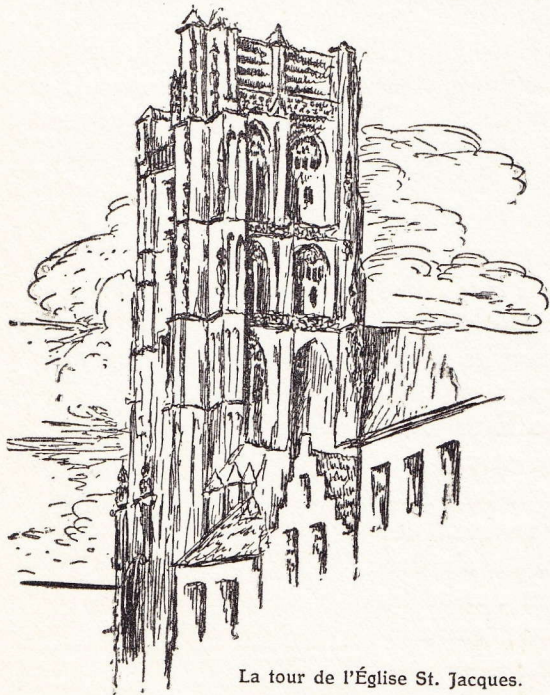


CHAPITRE 3.

Seconde promenade dans Anvers.

L'église Saint-Jacques. — Le commerce. — Les promenoirs. — Le Steen. — Les pilotes.
— La visite d'un paquebot de la «Red Star line.» — Les bassins.

Une heure après le dîner, lequel, après la promenade du



La tour de l'Église St. Jacques.

matin, avait exceptionnellement bien goûté, Monsieur Desfeuilles et les trois garçons sortirent encore. Ils allèrent visiter tout d'abord l'église Saint-Jacques.

— L'église Saint-Jacques, dit le père, est un des édifices les plus remarquables de notre pays. Il paraît que, suivant le plan original, la tour se serait élevée plus haut que celle de l'église Notre-Dame. Mais les travaux durent être in-

terrompus faute d'argent, et la tour resta dans l'état où nous la voyons actuellement. Le peuple y a rattaché une légende. La

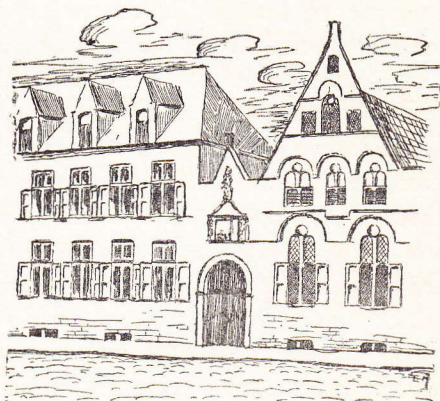
tradition rapporte que le diable démolissait la nuit ce qui avait été construit durant la journée. Finalement, l'architecte, découragé, abandonna l'espoir de pouvoir achever la tour.

Les visiteurs contemplèrent avec admiration les nombreux tableaux et les statues, plus nombreuses encore, qui décorent l'église, et stationnèrent longuement devant la chapelle de Notre-Dame, où repose la dépouille mortelle de Rubens.

— Nous allons, à présent, du côté de l'Escaut, fit monsieur Desfeuilles, lorsqu'en compagnie de ses petits compagnons, il eut quitté le temple.

— En route, nous allons nous occuper un peu du commerce, reprit le négociant. Et il débuta en ces termes :

Faire le commerce consiste à acheter et à vendre. Il y a lieu de faire une distinction entre le commerce *intérieur*, le commerce *extérieur* et le commerce *de transit*. Le commerce intérieur a pour objet : 1° de vendre, dans notre pays, des produits indigènes et ex-



Hôpital St. Julien.

otiques, 2° d'acheter en gros les produits belges destinés à l'exportation. Les boutiquiers, les négociants en gros, les voyageurs de commerce, les marchands, les forains et même les colporteurs, font du commerce intérieur. Nous ne pouvons nous procurer dans le pays tout ce qui nous est nécessaire : il nous faut acheter beaucoup de choses à l'étranger : songez au café, au riz, au thé, au sucre de canne, au vin, au bois, au coton, à la soie, au pétrole et à tant d'autres produits. Les pays étrangers exportent ces articles en Belgique, ils nous les envoient. Par contre, pour certains produits, nous produisons plus que nous ne pouvons consommer ; aussi, nous en vendons une partie aux pays étrangers, qui n'en produisent pas ou en produisent trop peu. Nous exportons notamment : des glaces, des armes, des produits métallurgiques, de la chicorée, du papier, etc. Nous achetons entre autres des matières premières pour l'industrie, par exemple du coton brut, tel que le produisent les plantations. Nos fabriques utilisent ce coton, le transforment en étoffes, et nous exportons ces étoffes qui, à leur tour, seront transformées en vêtements. Nous importons du diamant brut, qui, dans nos

fabriques, est taillé, pour être exporté sous cette nouvelle forme. L'exportation et l'importation constituent ensemble le commerce extérieur. Autre chose, à présent. D'Allemagne, on veut envoyer des machines, par exemple, vers un état asiatique; l'on envoie ces produits, par chemin de fer, à Anvers, d'où ils sont expédiés par bateau. Ces produits ne font donc que traverser la Belgique : les opérations dont ils font l'objet constituent le commerce de transit. Anvers est une des principales villes commerçantes du monde entier, grâce à son port magnifique, puissamment et intelligemment outillé. Les opérations du commerce extérieur de la Belgique se font à l'entremise de la bourse d'Anvers. Les bourses de Bruxelles, de Gand, de Liège, de Courtrai et d'autres villes encore s'occupent du commerce intérieur.

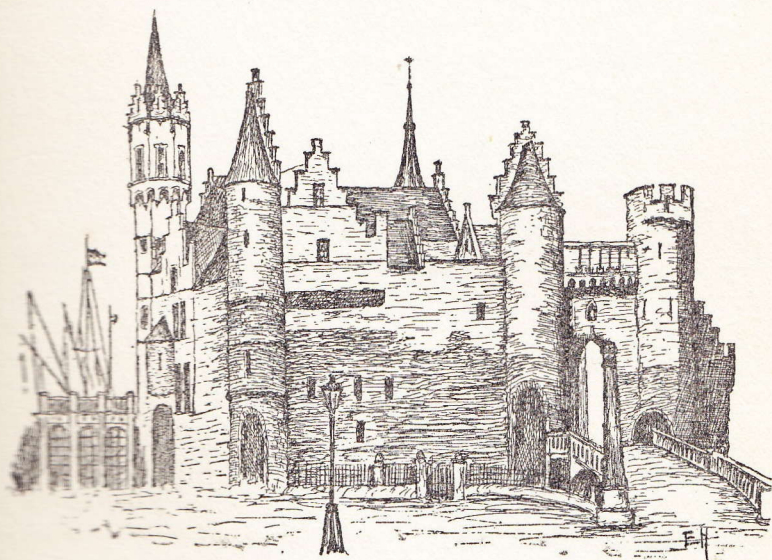
Il est regrettable, assurément, que les opérations d'importation, d'exportation et de transit, doivent se faire à l'aide de navires étrangers. Notre flotte de commerce est par trop rudimentaire, mais l'on s'emploie à la développer. Notre commerce d'exportation doit augmenter, lui aussi, et il importe de trouver à l'étranger, des *débouchés* pour nos produits. Trop souvent, notre fabrication est considérée comme étant celle d'un de nos pays limitrophes, parce qu'elle voyage à bord de bâtiments de cette nationalité. Heureusement, nous sommes en droit de voir la situation s'améliorer. Nous pouvons nous enorgueillir de la renommée universelle d'Anvers, et sous peu, notre port national s'accroîtra de notable façon.

Et pour parler encore du commerce, je dirai que celui-ci dispose, pour le transport des marchandises, des chemins de fer, et du réseau étendu de rivières et de canaux. Toutes proportions gardées, notre réseau ferré est le plus étendu du monde entier. La plupart de nos rivières sont canalisées, c'est à dire rendues propres à la navigation à la suite de travaux d'approfondissement, de rectification, etc. Et, au surplus, de nombreux canaux traversent le pays. Des marchandises, arrivant à Anvers par bateau, peuvent donc facilement être transportées à travers le pays, ou par chemin de fer, ou par la voie fluviale et, inversement, c'est par chemin de fer ou par rivière que l'on transporte aux ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Bruges les marchandises destinées à l'exportation. De même, il est facile de transporter des marchandises, le long de ces voies de communication, d'une localité du pays à une autre. Nous verrons bientôt que notre port est bien outillé et bien organisé.

En s'entretenant de la sorte, nos quatre héros avaient atteint

le canal au sucre; ils gravirent le promenoir sud, d'où se découvre une vue splendide sur le fleuve. Alfred surtout était transporté d'enthousiasme! Nos amis purent toute juste jouir du spectacle curieux qu'offre le chargement d'un grand steamer. De lourdes caisses, amenées par wagon, étaient saisies par une grue puissante, et descendaient ainsi dans la cale du navire.

— La rive du fleuve a été rectifiée, fit observer Monsieur Desfeuilles. Jadis il n'y avait que de méchants embarcadères, où seuls pouvaient accoster les navires de dimensions réduites. Mais un mur de quai a été construit, où les plus grands vapeurs peuvent être amarrés en toute sécurité. Le terre-plein des quais est fort large et est pourvu de hangars spacieux. Vous pouvez voir que les wagons sont amenés à proximité des navires.



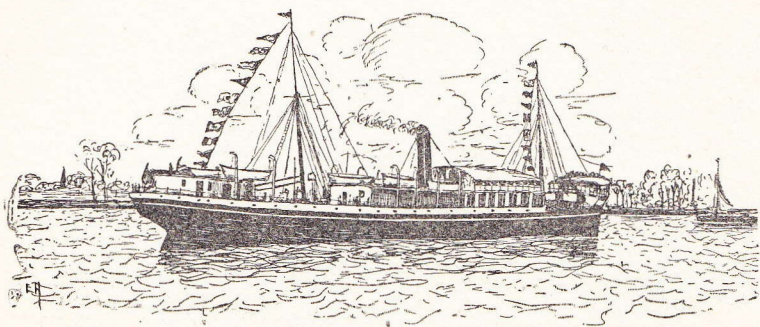
Le Steen à Anvers.

— Examinons le *Steen* à présent, fit le négociant, après une promenade sur la terrasse. Le Steen, un bâtiment fort ancien, est actuellement un musée d'antiquités; jadis, c'était une prison d'Etat. Sous le sol se trouvent des oubliettes, et des cavaux sombres et humides, dont un seul possédait un soupirail. Les autres n'avaient d'autre ouverture qu'un guichet grillagé dans la porte. Dans la *chambre de tortures* se trouvaient une grande quantité d'instruments de supplice, à l'aide desquels on tâchait d'arracher des aveux aux accusés. Dans certains locaux, les moins coupables étaient enfermés en commun, tandis que ceux

qui pouvaient se permettre la dépense, jouissaient d'un logement dans la „pistole.”

Monsieur Desfeuilles et les trois garçonnetts visitèrent le musée d'antiquités, où ils virent notamment des meubles anciens, des armes, des instruments de musique, des étendards, des médailles, des sceaux, etc. Ils descendirent également dans les sombres caveaux, où l'on remarque encore des anneaux de fer scellés dans la muraille.

— Qui pourrait dire combien de gens ont gémi, pleuré, souffert ici! s'écria le digne commerçant, tout ému. Le moyen-âge était si barbare! En lisant les chroniques du temps, on les trouve remplies de récits de tortures, d'auto-da-fé, de pendaisons, d'écartèlements, etc. Nous pouvons nous estimer heureux de vivre dans un autre siècle et de jouir des bienfaits de la civilisation!



Bateau du Congo au départ.

Après la visite du musée du Steen, nos amis inspectèrent la Vieille Boucherie (maison corporative des bouchers) et poursuivirent leur promenade vers le pilotage. En chemin ils virent un bateau du Congo. Aux abords du pilotage, plusieurs pilotes s'entretenaient avec animation.

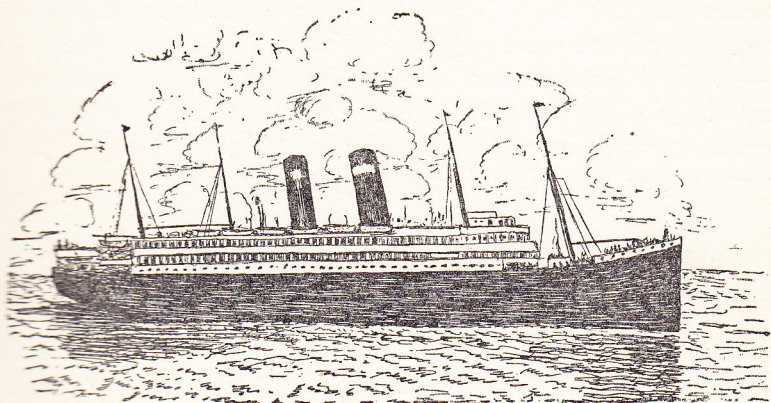
— Voilà des fonctionnaires indispensables! fit observer le père. Ils dirigent la course des navires. Vous savez que l'Escaut n'est pas navigable partout; de nombreux hauts-fonds et bancs de sable rendent la navigation difficile. Le long des côtes il s'agit également d'ouvrir l'œil! (1) Mais le pilote connaît la bonne route et, d'une main ferme, il dirige le navire, le long du chenal, vers la rade. Tout navire, au départ d'Anvers, a un pilote de rivière à bord. Celui-ci conduit le bâtiment à Flessingue, soit à

(1) Voir la deuxième partie.

l'embouchure de l'Escaut. A Flessingue, un pilote de mer monte à bord, et celui-ci ne quitte le navire que lorsqu'il l'a conduit en pleine mer. De même, un navire en destination d'Anvers, prend d'abord un pilote de mer. Celui-ci l'accompagne jusqu'à Flessingue, où il cède la place à un pilote de rivière.

— Mais, mon oncle, comment le pilote de mer arrive-t-il à bord du navire ? demanda Alfred.

— En mer, les côtes croisent continuellement ; ce sont de petites embarcations ayant des pilotes à bord. Un navire étranger demande un pilote, de jour, avec les drapeaux spéciaux, de nuit avec des signaux lumineux déterminés. Aussitôt, le côtre met une embarcation à la mer et celle-ci conduit le pilote vers le navire étranger. A Flessingue, une embarcation, — actuellement un canot automobile — vient le prendre et amène en même temps le pilote de rivière. Les pilotes sont donc, à vrai dire, des guides marins. Avançons un peu. Nous approchons du



Transatlantique.

quai du Rhin, où viennent s'amarrer les navires de la „Red Star line”. Ces gigantesques bateaux (1), poursuit le commerçant, font régulièrement la traversée de l'océan atlantique. Ils voyagent entre Anvers et les ports de l'Amérique du nord, tels que New-York, Boston, Baltimore et Philadelphie. Nous allons en examiner un en détail.

Cette proposition enthousiasma nos trois jeunes amis ! Ils parcoururent avec un étonnement mêlé d'admiration la spacieuse salle à manger, aux murs couverts de tableaux, avec ses longues

(1) Le „Lapland”, la dernière unité de la puissante compagnie transatlantique, a 189 m. de long et 21.30 m. de large, 10.70 m. de tirant d'eau et jauge plus de 18.694 tonnes. Il peut transporter 390 passagers de 1re classe, 350 de 2e, et 1800 de 3e classe. L'équipage se compose de 350 personnes.

tables et ses fauteuils aux coussins de velours rouge ; la bibliothèque, qui fournit une lecture infiniment variée aux passagers ; le fumoir, où ces derniers peuvent déguster à l'aise, pipe ou cigare. Ils virent encore avec intérêt quelques-unes des cabines, si pratiquement aménagées, avec couchette, canalisation d'eau, tapis, rocking-chair, etc.

En passant par les cuisines, les garçonnetts demandèrent à quoi servaient ces fourneaux, ces pots, ces casseroles, ces poêles innombrables.

— Mes amis, songez donc que parfois nous avons plus de deux mille hommes à bord, passagers et équipage, et que nous devons donner à manger à tous durant dix jours, fit l'homme qui guidait nos amis. Vous seriez encore plus étonnés en voyant les milliers de kilogrammes de viande (1) de farine, de pommes de terre et d'autres aliments !

Chaque Samedi, un bateau quitte le port, et fait escale à Douvres. D'ordinaire, il arrive le mardi un bateau parti de New-York. La traversée dure 9 ou 10 jours.

— Anvers est un port d'émigration, dit le père, comme on posait le pied sur la terre ferme. De nombreux émigrants russes, allemands, autrichiens, et autres, arrivent dans notre port, pour s'y embarquer pour l'Amérique.

CHAPITRE 3 (Suite).

Une promenade aux bassins occupa le reste de l'après-midi. Alfred et ses deux cousins écarquillaient les yeux, et Monsieur Desfeuilles ne cessait de raconter, de donner les explications et des indications. A proximité du Pilotage se trouvent les anciens bassins, dénommés ainsi parce qu'ils furent creusés les premiers.

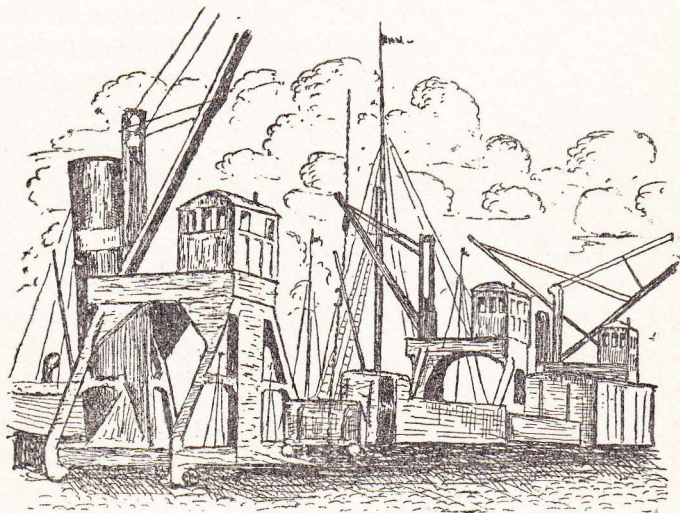
— Ils datent de la domination française, raconta le père. Vous savez que Napoléon était l'ennemi mortel de l'Angleterre. Pour s'attaquer à cette puissance navale, il fallait des vaisseaux à l'empereur. Anvers serait devenu un port de guerre avec un arsenal et des chantiers. Il fallait également des bassins, et le creusement des anciens bassins (appelés actuellement bassin Bonaparte et bassin Guillaume) fut hâté. A cette occasion, Napoléon montra une fois de plus que l'ambition étouffait chez

1) Pour un seul voyage, le „Lapland” emporte 21.000 Kg. de viande, 22000 oeufs, 2500 pains, 18,000 Kg. de farine, 2,000 Kg. de pois, 2.000 Kg. de fèves, 1000 Kg. de riz, 2800 Kg. de sel, 800 Kg. de café, 2600 kg. de sucre, etc.

lui tout sentiment humain. Il avait défendu à ses sujets de se livrer au commerce avec l'Angleterre. Toutes les marchandises de provenance anglaise devaient être détruites. Des cargaisons entières furent livrées aux flammes, sur la place Verte, — qui s'appelait alors place Bonaparte. Or, il arriva des navires chargés de drap. L'autorité communale voulut faire un emploi charitable de ces marchandises. Aux chantiers travaillaient de pauvres prisonniers espagnols. Ces pauvres diables, habitués à un climat plus clément que le nôtre, souffraient beaucoup des intempéries, d'autant plus qu'ils étaient fort misérablement vêtus. L'on demanda à Napoléon l'autorisation d'utiliser les draps anglais à fabriquer des vêtements pour les prisonniers. „Non, répondit l'empereur, les draps proviennent



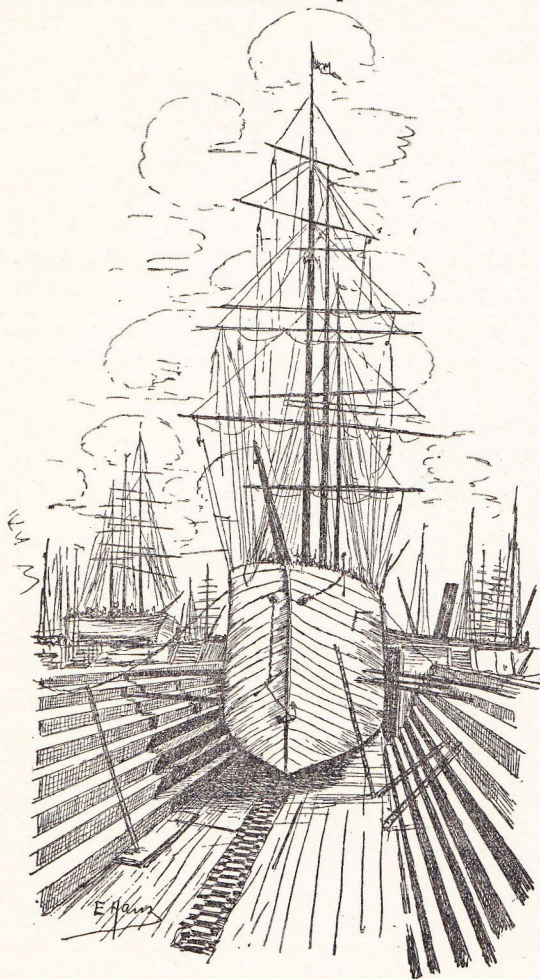
Napoléon.



Grues hydrauliques.

d'Angleterre, qu'on les brûle!" Je répète donc que Napoléon voulait faire d'Anvers un port du guerre. OÙ se trouve actuellement Sainte-Anne, serait élevée une agglomération militaire, avec des forts, des arsenaux, des poudrières. La guerre, on n'envisageait que la guerre, et la guerre ne se concilie pas avec le commerce. Et avec qui eut on fait le commerce? Le décret,

dirigé contre l'Angleterre, était surtout préjudiciable aux propres sujets de l'empereur. Mais celui-ci disparut après Waterloo. La Hollande et la Belgique furent réunies. Guillaume I^r céda à la ville les deux bassins, qui constituaient la propriété de l'Etat. Les transactions commerciales reprirent. Mais la révolution de 1830 provoqua une nouvelle période de stagnation. La révolution eut pour effet de rétablir l'ancien péage, frappant les navires remontant l'Escaut. (1) Après le rachat de ce péage, en 1863,



Cale sèche.

notre port fit d'immenses et rapides progrès. De nouveaux bassins furent successivement créés, si bien que nous en possédons actuellement 10, non compris les deux grands bassins en construction.

Comme vous pouvez le voir, de nombreuses grues se dressent sur les quais. Au bassin du Kattendijk, vous pourrez en voir une qui soulève 120.000 Kg. Elle est mue à l'électricité, tandis que les autres grues, en dehors de celles établies sur les quais des nouveaux bassins, et d'une grue de 50 tonnes au quai Ledeganck, sont hydrauliques, c'est à dire actionnées par l'eau sous pression. Remarquez également, comme aux quais de l'Escaut, des hangars

spacieux, où les marchandises sont déposées provisoirement. Partout sont établies des voies ferrées. L'on amène et enlève aussi les marchandises par de longs chariots plats, tirés par de

(1) Voir chapitre 4

lourds chevaux flamands. Notre port possède encore six cales sèches où les navires peuvent être réparés, repeints, ou simplement inspectés.

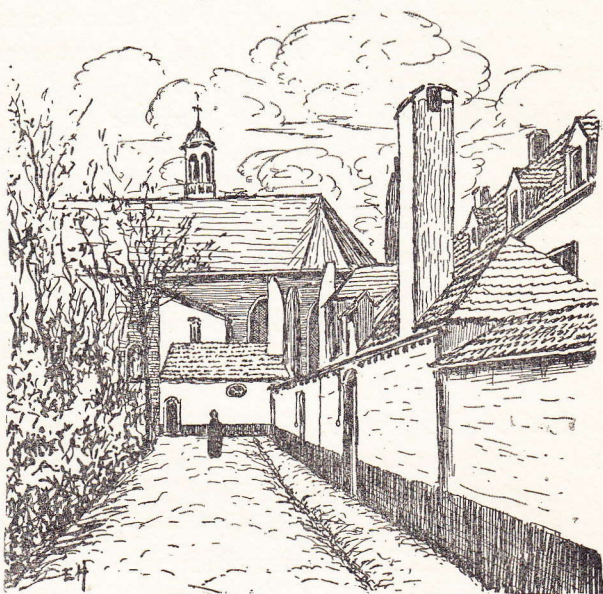
Une foule de gens vivent du travail des bassins. La plupart des „dockers” travaillent pour compte de corporations, ou *nations*, organismes dont l'origine remonte au 16^e siècle. Les marchandises importées sont, en majeure partie: des grains, des peaux, des cornes, du coton, de la laine, des bois, des graines oléagineuses, du vin, de l'ivoire, des minerais, etc. L'on exporte les produits de notre industrie nationale, tandis qu'en transit passent beaucoup de marchandises de provenance allemande ou autre.

Les bassins communiquent à l'Escaut par trois écluses; la plus grande d'entre elles se nomme l'écluse Royers.

En 1830, Anvers, petite ville de province, n'avait que 73.500 habitants; actuellement, elle en compte 320.000.

Tout comme Gand et Bruges, la ville était traversée par de nombreux canaux, débouchant dans l'Escaut, et permettant aux bateaux d'intérieur de s'avancer jusque devant les magasins et entrepôts. Cela avait un aspect fort pittoresque, il est vrai, mais cela avait une répercussion désastreuse sur la santé publique. Les canaux furent voûtés, des édifices branlants furent démolis; l'enceinte dite espagnole, datant du 16^e siècle, disparut, de nouveaux monuments s'élevèrent, et de la sorte la ville devint l'une des plus belles et des plus salubres de l'Europe entière. Et qui donc avait infusé ce sang nouveau, qui avait provoqué cette régénération? Le commerce!

En compagnie d'un tel guide, la promenade ne pouvait manquer d'être agréable et instructive; les garçonnetts virent les grues, les hangars, les magasins à grains où les céréales sont aspirées par de longs tuyaux, le Kolentip, qui soulève des wagons



Un coin du vieil Anvers (Béguinage).

entiers, et, les faisant basculer, projette leur contenu dans les soutes des navires, les remorqueurs, qui facilitent aux navires l'entrée et la sortie des bassins, les trains qui apportent ou emmènent d'immenses quantités de marchandises. Ici, de lourdes caisses se balançant aux chaînes des grues, là des dockers transportaient de pesants fardeaux, plus loin l'on nettoyait les peaux salées, l'on roulait des tonneaux... quelle animation! Quelle vie frénétique! Les chaînes grinçaient, des trains trépidaient, des remorqueurs sifflaient. Nos amis rentrèrent le long de *l'avenue du commerce*. Au passage, le père leur avait désigné la gare des marchandises et l'immense *Entrepôt royal*. Le soir, il leur lut des extraits de tableaux comparatifs, nommés les statistiques du port d'Anvers.

En 1908 étaient arrivés à Anvers :

418 voiliers, jaugeant	252.295 tonnes,
5717 vapeurs jaugeant	10.799.349 tonnes,
soit ensemble 6135 navires jaugeant	11.051.644 tonnes.

Dans ce total ne sont pas compris les navires passant Anvers, en destination de Bruxelles, de Louvain, de Termonde, etc., et dont le nombre, en 1908, s'élevait à 213.

En 1890, le tonnage global des navires arrivés dans le port s'élevait à 4.517.698 t., en 1900 à 6.991.791, et en 1905 à 10.884.415 tonnes. Ces chiffres montrent de façon éloquente les progrès constants du mouvement de la navigation.

La grande partie des navires (3193) naviguaient sous pavillon anglais: 1279 sous pavillon allemand, 395 étaient belges, 235 norvégiens, 222 suédois, 213 danois, 118 hollandais, 172 français, et moins de 100 espagnols, japonais, russes, italiens, américains, autrichiens et grecs, 2 turcs, 1 roumain et 1 uruguayen.

— Ces navires viennent de toutes les parties du monde, dit Monsieur Desfeuilles, jetez un coup d'œil sur cette liste: Angleterre, Islande, Russie, Bulgarie, Algérie, Egypte, Japon, Chine, Australie, Indes Orientales, Chili, Pérou, etc. Voilà le pays de provenance. 86 navires seulement, soit 3 voiliers et 83 vapeurs, relèvent du port d'Anvers. Rappelez-vous ce que je vous disais cet après-midi au sujet de l'extension, si nécessaire, de notre flotte nationale.

Des lignes régulières de navigation mettent Anvers en communication constante avec toutes les parties du monde.

Occupons-nous à présent de la navigation intérieure; les bateaux d'intérieur viennent, par canaux et rivières, de l'intérieur du pays, de Hollande, de France et d'Allemagne.

Vous n'ignorez pas qu'au sud de la ville se trouvent trois bassins de batelage. D'autres bateaux d'intérieur, ou allèges, accostent aux quais de l'Escaut, dans les bassins, pour embarquer où décharger des marchandises, aux installations pétrolifères du sud ou dans le bassin de batelage du Loobroek, près du canal de la Campine.

En 1908 sont arrivés 37359 bateaux d'intérieur, jaugeant 7.505.244 m³. La plupart provenaient de l'intérieur du pays (29.036), 5.183 de la Hollande, 2.682 d'Allemagne et 458 de France.

Vous avez vu la gare des marchandises et vous savez que le trafic des marchandises, à Anvers, est très important par voie ferrée également. Vous savez à présent ce que cela veut dire: „Anvers est un port important.”

A. HANS.

A TRAVERS LA BELGIQUE

PREMIÈRE PARTIE.

Anvers. — La Campine. — Le Bas-Escaut. — Le Rupel.



Librairie L. OPDEBEEK.

Rue St. Willebrord 47.

ANVERS.