

DERDE HOOFDSTUK.

Tweede wandeling in Antwerpen.

De St. Jacobskerk. — Een praatje over den handel. — Op het terras. — In het Steen. — Over loodsen. — Een bezoek aan eene Red. Star-boot. — Langs de dokken.

Een uur na 't noenmaal, dat, vooral dank aan de morgenwandeling uitnemend gesmaakt had, gingen Mijnheer Franken en de drie jongens weer op stap. Eerst namen ze een kijkje in de *St. Jacobskerk*.

„De St. Jacobskerk,” vertelde vader, „is ook eene der schoonste monumenten van ons land. Naar 't schijnt zou de toren nog hooger hebben moeten worden dan die der hoofdkerk, maar men was door geldgebrek verplicht den arbeid te staken en hij bleef in den toestand zooals we hem nog kennen. 't Volk heeft daaraan weer eene legende vastgeknoot. Die *overlevering* verhaalt, dat de duivel 's nachts afbrak, wat overdag gebouwd was; de moedeloze bouwmeester gaf eindelijk alle pogingen om den toren te voltooien op.”

De bezoekers bewonderden de talrijke schilderijen en beeldhouwwerken, waaraan de St. Jacobskerk zoo rijk is, en bleven 't langst stil in de O. L. V. kapel, waar 't stoffelijk overschot van den schilder Rubens rust.

„Nu gaan we naar de Schelde,” sprak Mijnheer Franken, toen hij met zijne gastjes den tempel verlaten had.

„Ha! naar de Schelde!” juichte Alfred.

„Onderweg zal ik u 't een en ander over den handel vertellen,” hernam de koopman. En hij begon:

„Handel drijven beteekent koopen en verkoopen. Wij onderscheiden *binnenlandschen*, *buitenlandschen* en *doorvoerhandel*. De binnenlandsche handel heeft tot doel 1^o de Belgische en vreemde waren in ons land te verkoopen, 2^o Belgische waren, die naar andere rijken gevoerd moeten worden, op te koopen. De winkeliers, de grossiers, de handelsreizigers, de kooplieden, de marktkamers en zelfs de leurdere: zij allen drijven binnenlandschen handel. Alles wat wij noodig hebben, kunnen we niet in ons land verkrijgen; we moeten daarom veel waren

in den vreemde koopen; denk maar eens aan koffie, rijst, thee, rietsuiker, wijn, aan hout, katoen, zijde, petroleum en aan vele andere goederen nog. Uit vreemde rijken en werelddeelen worden die artikelen naar België gezonden, of in België ingevoerd. Van sommige waren bezitten we voor ons eigen gebruik eene te groote hoeveelheid; een gedeelte verkoopen we aan vreemde landen, die deze goederen missen of er te kort komen. We voeren die artikelen uit. Zoo voert België uit: glaswerk, wapens, metaalwerk, suikerei, papier, enzv. We koopen in den vreemde ook grondstoffen voor de nijverheid, bijv. ruwe katoen, zooals deze van de katoenplantage's komt. In onze fabrieken wordt dat katoen verwerkt tot stoffen, geschikt voor kledingstukken, enzv., en deze stoffen voeren wij weer uit. Ruwe diamant wordt ingevoerd, in onze inrichtingen geslepen en dan weer uitgevoerd. Invoer- en uitvoerhandel vormen samen den buitenlandschen handel. Nu nog iets anders. Duitschland wil bijv. machine's naar een rijk in Azië zenden en stuurt deze goederen per trein naar Antwerpen van waar ze per schip verder vervoerd worden. Die waren reizen dus alleen dóór België; zij worden dóórgevoerd, en hunne behandeling alhier vormt den doorvoerhandel. Antwerpen is eene der voornaamste handelssteden der wereld, dank aan haar prachtige, welingerichte haven. De gansche buitenlandsche handel van België geschiedt door tusschenkomst van onze beurs. De handelsbeurzen van Brussel, Gent, Luik, Kortrijk e. a. steden, dienen meer voor den binnenlandschen handel.

Jammer echter, dat in-, uit- en doorvoer meest gebeurt met vreemde vaartuigen. Onze *handelsvloot* is veel te onbeduidend, maar men stelt pogingen in 't werk, om haar uit te breiden. Ook onze uitvoerhandel moet stijgen en 't is zeer noodig, dat we voor onze waren meer *markten* in den vreemde vinden. Onze producten gaan in 't buitenland maar al te dikwijls door voor voortbrengselen van naburige rijken, omdat ze niet met onze eigen vaartuigen verzonden worden. Gelukkig mogen we hopen, dat die toestand verbeteren zal. We kunnen er ons over verblijden, dat Antwerpen eene goede faam bezit; men zal binnenkort onze haven nog op grootsche wijze uitbreiden.

Om nog eens op den handel terug te komen, deze beschikt voor

't vervoer der koopwaren ook over spoorwegen, rivieren en kanalen. Ons spoorwegnet is in verhouding der oppervlakte het dichtste der wereld. Meest al onze rivieren zijn gekanaliseerd, d. i. voor de scheepvaart geschikt gemaakt, door uitdieping, lijnrichting, 't regelen van de snelheid enzv. En talrijke kanalen doorsnijden bovendien ons land. Goederen, te Antwerpen per zeeschip aangekomen, kunnen dus gemakkelijk per trein of per binnenschip door 't gansche land vervoerd worden, en omgekeerd uit 't binnenland brengt men over de spoorwegen, de rivieren of kanalen, de voor den uitvoer bestemde waren naar onze haven of naar die van Gent, Oostende en Brugge. Ook worden koopwaren langs die *verkeerswegen* gemakkelijk van 't eene deel van ons land naar 't ander vervoerd. Straks zullen we zien, dat onze haven goed ingericht is."

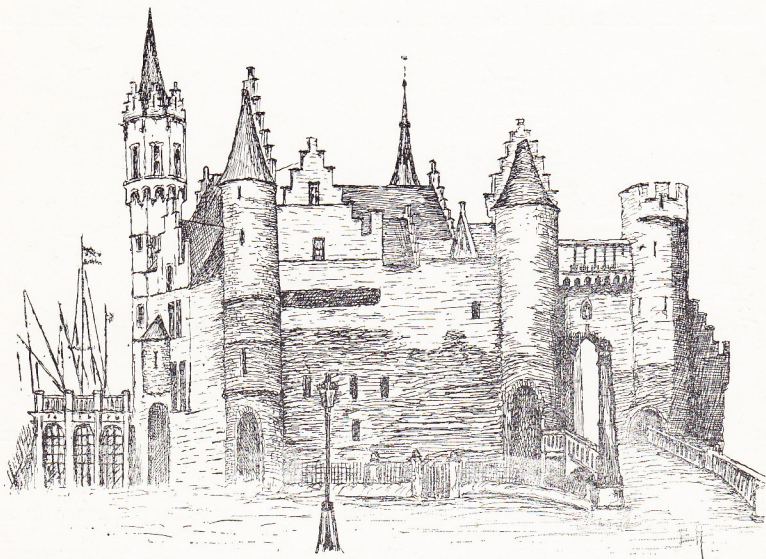
Zoo sprekende en luisterende, bereikte het viertal de Suikerrui en beklom 't terras links, vanwaar men een heerlijk gezicht op den stroom geniet. Vooral Alfred stond getroffen stil! Onze vrienden zagen juist hoe men eene groote stoomboot laadde. Zware kisten werden door eene kraan van een wagen getild en in 't ruim van 't schip neergelaten.

„Nu zijn onze kaaien recht," hernam de heer Franken. „Vroeger waren ze onregelmatig en staken ze op sommige plaatsen ver vooruit; alleen kleine schepen konden er aanleggen. Thans is een kaaimuur gemetseld, waartegen de groote vaartuigen veilig meeren. De kaaien zelf zijn zeer breed en van ruime hangars voorzien. Ge bemerkt hoe de wagons tot bij 't vaartuig gebracht worden."

„Nu gaan we 't Steen eens bekijken," zei de koopman, na de wandeling over het terras. „*Het Steen*, een zeer oud gebouw, is nu een museum van oudheden; vroeger diende het o. m. voor gevangenis. Onder den grond bevonden zich de diefputten, sombere, akelige kelders, waarvan er slechts één een luchtgat bezat. De anderen hadden geen openingen, dan alleen een getralied gat in de deur. In de *tortuurkamer* waren de vreeselijke marteltuigen, om de beschuldigten allerlei bekentenissen te ontklokken. In 't gemeene steen werden de minst plichtigen gezamenlijk opgesloten en de gevangenen, die hun kost konden betalen, kregen een plaatsje in de poorterskamer."

De heer Franken en de jongens bezochten het museum van oudheden, zagen er oude meubelen, wapens, muziekinstrumenten, vlaggen, munten, zegels, enzv. Ook daalden ze in de sombere kelders, waar nog ringen in den muur bevestigd zijn.

„Ach! wie zal ons zeggen hoe hier gezocht, geweend, gekermd, gemmerd is geworden!” sprak de koopman ontroerd. „De middeleeuwen waren zoo wreed. Als men uit dien tijd leest hoort men steeds van folteren, branden, ophangen, radbraken! We mogen dankbaar zijn in eene mildere eeuw te leven en de vruchten der beschaving te genieten.”



Het Steen te Antwerpen.

Na 't bezoek aan 't Steen bekeken onze vrienden het Vleeschhuis en daarna werd de wandeling voortgezet naar 't Loodshuis. Onderweg zagen ze eene Congo-boot. Bij het Loodshuis stonden eenige loodsen te kouten.

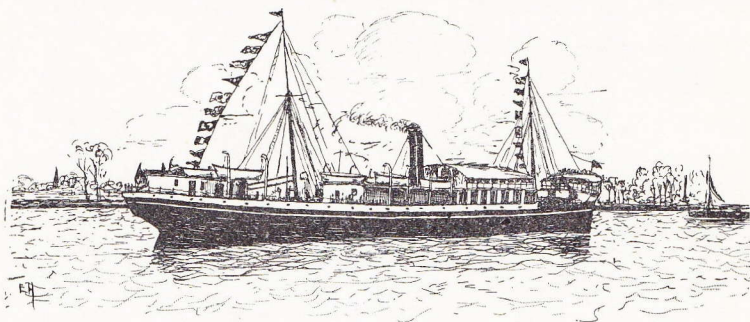
— „Onmisbare zeelieden”, zei vader. „Zij wijzen aan de schepen den weg. Ge weet, dat de Schelde niet overal bevaarbaar is; talrijke platen en zandbanken maken er de vaart gevaarlijk. Ook langs onze kusten is oppassen de boodschap! ¹⁾ Maar de loods kent den weg en met vaste hand stuurt hij 't schip door de zekere vaargeul naar de haven. Een

1) Zie tweede deeltje.

vaartuig, dat van Antwerpen vertrekt, neemt een rivierloods mee. Deze brengt het naar Vlissingen, dus langs de Schelde. Te Vlissingen komt een zeeloods aan boord, die het schip pas verlaat als het veilig in 't open vaarwater is. En een schip, dat naar Antwerpen komt, krijgt eerst de zeeloods aan boord. Deze vaart mee tot Vlissingen en staat daar zijne plaats weer af aan den rivierloods”.

„Maar, oom, hoe komt die zeeloods op 't schip?” vroeg Alfred.

„Op zee kruisen kotters, dat zijn schepen met loodsen aan boord. Een vreemd vaartuig seint om een loods; overdag gebeurt dat met vlaggen, 's nachts met licht. De loods wordt dan met eene roeiboot van den kotter



Congo-boat bij vertrek.

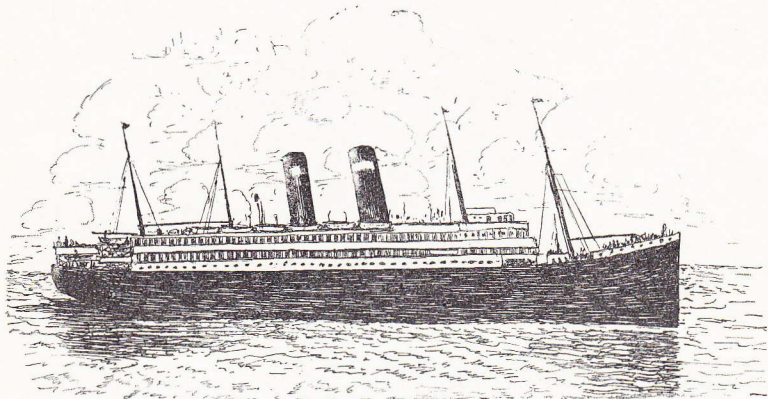
naar 't vreemde schip geroeid. Te Vlissingen wordt hij weer gehaald met een vaartuig, dat tegelijkertijd den rivierloods brengt. Tegenwoordig geschiedt dat overbrengen te Vlissingen met eene stoomsloep. Loodsen zijn dus wegwijzers of gidsen. Komt, nu gaan we weer een eindje verder. Ha, hier is de aanlegplaats van de booten der Red Star Lijn”, vervolgde de koopman. „De reuzenschepen ¹⁾ varen regelmatig van Antwerpen naar New-York in Noord-Amerika. We zullen er eens een bekijken”.

Dat beviel de jonge gasten! Vol bewondering zagen ze de ruime eetzaal met hare beschilderde wanden, de lange tafels en de armstoelen met roode kussens; de bibliotheek, waar de reizigers allerlei boeken tot hunne beschikking hebben; de rookkamer, die de passagiers gelegenheid biedt pijp of sigaar te genieten. Met belangstelling bezichtigden de kna-

1) De Lapland is 188 M. lang en 21 M. breed, en vervoert 390 eerste, 350 tweede en 1800 derde klas passagiers. De bemanning bestaat uit 350 personen.

pen eenige der wel ingerichte slaaphutten, met bed, waterleiding, ruststoel en tapijt. Toen de jongens in de keuken waren, vroegen ze waarvoor al die fornuizen, potten, pannen en ketels toch dienden.

„Wel mannekes, denk eens dat wij soms meer dan twee duizend menschen aan boord hebben, passagiers en bemanning, en dat die allen tien dagen lang moeten gevoed worden,” zei de man, die ons viertal rondleidde. „Moest ge eens zien hoeveel duizende kilo's vleesch,¹⁾ meel,



Transatlantiek.

aardappelen en andere voedingsmiddelen wij meenemen, ge zoudt nog meer verwonderd wezen!”

Elken Zaterdag vertrekt een vaartuig, dat te Dover aanlegt. Gewoonlijk Dinsdags komt er een uit New-York aan. De reis duurt 9 à 10 dagen.

„Antwerpen is eene emigratie-haven”, zei vader na 't bezoek aan de boot. „Emigranten zijn landverhuizers. Talrijke landverhuizers komen uit Rusland, Duitschland en andere rijken herwaarts, om van hier naar Amerika te vertrekken.”

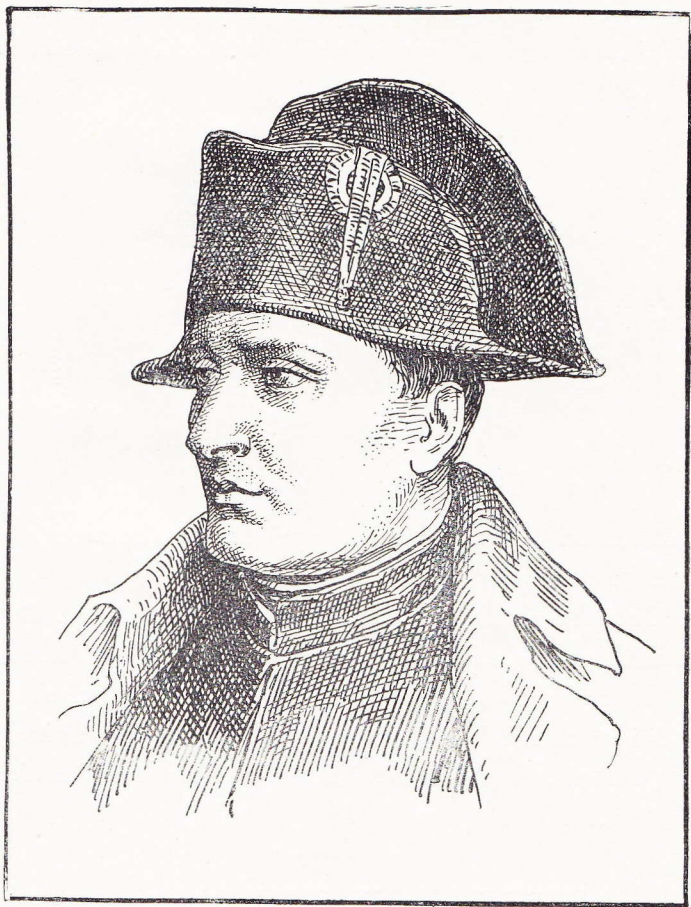
DERDE HOOFDSTUK (Vervolg).

't Overige deel van den middag werd besteed aan eene wandeling langs de dokken. Alfred en ook de beide andere jongens gaven hun oogen den

1) 21.000 kilogr. vleesch worden door de Lapland voor eene reis medegenomen; verder 22000 eiers, 2500 brooden en 18000 kilogr. meel, 2000 kilogr. erwten, 2000 kilogr. boonen, 1000 kilogr. rijst, 2800 kgr. zout, 800 kilogr. koffie, 2600 kg. suiker enzv. enzv.

kost en Mijnheer Franken had het druk met vertellen, verklaren en aanwijzen. In de nabijheid van het Loodshuis liggen de oude dokken, aldus genoemd, omdat zij het eerst gegraven werden.

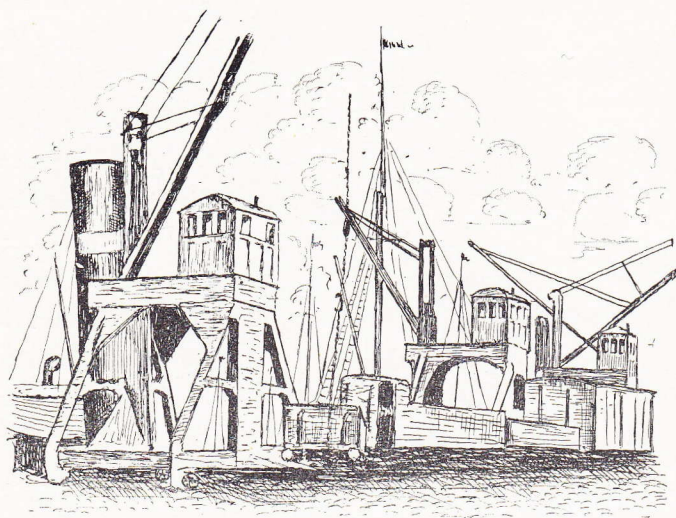
„Ze dagteekenen uit den tijd van Napoleon”, vertelde vader. „Ge weet, dat Napoleon de doodsvijand van Engeland was. Om de Britten



Napoleon.

te bestrijden, had de keizer veel schepen noodig. Antwerpen moest eene krijgshaven worden, met een zeearsenaal en werven. Er waren ook dokken noodig en de keizer liet er twee graven, deze welke wij nu bezichtigen: het klein en het groot dok. Toen toonde Napoleon weer, dat bij hem elk

beter gevoel door zijne heerschzucht onderdrukt werd. Hij had aan zijne onderdanen verboden handel met Engeland te drijven. Alle Engelsche waren moesten verbrand worden. Scheepsladingen kostbare goederen gingen op de Groenplaats — toen de Place Bonaparte — in de vlammen op. Eens bracht men vaartuigen vol prachtige lakens aan. De overheid wilde deze stoffen voor een goed doel gebruiken. Aan de dokken en de dijken werkten Spaansche krijgsgevangenen. Die arme kerels stonden daar half naakt en leden schrikkelijke ellende, temeer daar ze niet gewoon waren aan ons ruw klimaat. De overheid vroeg aan Napoleon, of ze van



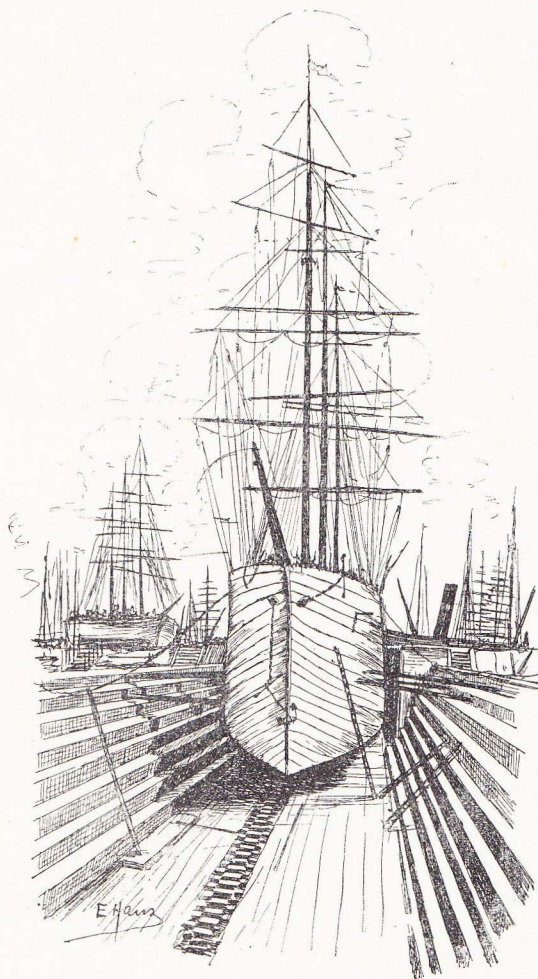
Kranen.

dat laken kleeren maken mocht, om ze aan de zwoegers te schenken. „Neen,” schreef de keizer, „die lakens komen uit Engeland, verbrandt ze!” Napoleon wilde Antwerpen dus als krijgshaven inrichten. Waar nu St. Anneke ligt, zou eene nieuwe stad verrijzen met forten, kruithagazijnen, arsenalen enzv. enzv. Oorlog, oorlog dus, en oorlog en handel zijn gezworen vijanden! En met wie zouden de Antwerpenaars handel drijven? De handel lag stil! Met zijn decreet tegen Engeland, trof de keizer ook zijne eigen onderdanen. Gelukkig viel de tyran! België werd toen met Holland vereenigd. Willem I schonk aan de stad de gegraven dokken, die tot dan

aan den Staat behoord hadden. De handel herleefde. Maar de omwenteling van 1830 bracht een nieuwen stilstand. 'k Herinnerde u aan de gevolgen dier omwenteling voor Antwerpen: de Scheldetol ¹⁾. Na de afschaffing van die tol in 1863 ging onze haven met reuzenschreden vooruit. Her-

haaldelijk werden nieuwe dokken gegraven, zoodat wij er nu 8 bezitten.

Op de kaaïen staan talrijke kranen, zooals ge ziet. Bij 't Kattendijkdok zal ik u de groote kraan toonen, die een last van 120.000 Kg. kan opheffen. Al die kranen werken door de waterdrukking, waarvan ge later in de Natuurkunde meer zult hooren. Verder bemerkt ge ook hier, evenals op de Scheldekaaïen, de ruime hangars, waar de goederen voorloopig gestapeld worden. Overal kunnen treinen rijden. Men lost ook veel op groote platte wagens, sleeperswagens. Onze haven bezit zes droge dokken, waar de schepen hersteld, nagezien of geschilderd worden.



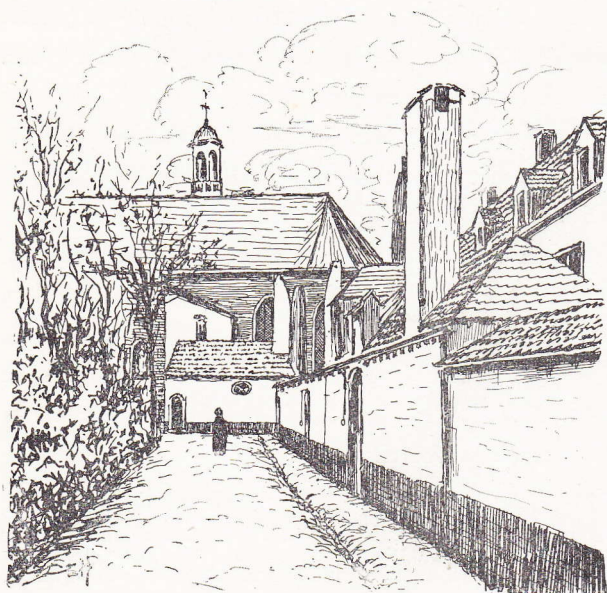
Droogdok.

't Is een heel leger arbeiders, dat hier het dagelijksch brood verdient. De meeste „dockers” werken voor rekening van gilden of *natie's*, ge-

1) Zie 4e hoofdstuk.

nootschappen, wier oorsprong opklimt tot de 16e eeuw. De ingevoerde waren zijn vooral : granen, huiden, horens, wol, katoen, hout, petroleum, koffie, suiker, rijst, oliehoudende zaden, wijnen, ivoor, erts, kolen enzv. Uitgevoerd worden de voortbrengselen onzer nijverheid, en doorgevoerd vele goederen uit Duitschland en andere rijken.

De dokken staan door drie sluizen met de Schelde in gemeenschap : de grootste heet de Royerssluis. Binnenkort zal men nieuwe dokken graven, want onze haven is weer te klein geworden.



Een hoekje uit 't oude Antwerpen. (Begijnhof).

tevens 't denkbeeld van eene enge, ongezonde plaats. De ruïnen werden overwelfd, wankelende gebouwen afgebroken, oude straten verbreed en nieuwe aangelegd; de Spaansche vestingen, die Antwerpen beknelden, verdwenen, nieuwe gebouwen en monumenten verrezen, en zoo veranderde onze gemeente in eene der schoonste, ruimste en gezondste steden van Europa. En wie was de levenwekker? De handel!"

Met zulk een gids kon het niet anders of de wandeling moest aangenaam en leerzaam zijn! Onze jongens zagen de dokken, de kranen, de hangars, het graanhuis waarin het graan door lange buizen gezogen

In 1830 was Antwerpen eene provinciestad ternauwernood van 73.500 zielen, nu zijn er 320.000. Evenals in Gent en Brugge was het doorsneden van vaarten, ruïen of vlieten, langs waar de binnenschepen tot voor de pakhuisen voeren. Dat gaf wel een schilderachtig aanzien, maar

werd; de kolentip, die geheele wagons kolen opheft en hun inhoud in de booten laat glijden, sleepbooten, welke de schepen uit of in 't dok trokken, treinen, die op en neer reden, wagens, die goederen aan- of wegvoerden. Hier hingen zware kisten of zakken aan ijzeren kettingen, daar droegen dokwerkers vrachten op hun rug, ginder keerde men vellen, weer elders rolde men vaten. Dat was me overal eene beweging en drukte! Kettingen krijschten, raderen knarsten, treinen daverden, wagens schokten, sleepbooten floten. Langs de Handelslei keerde ons viertal huiswaarts. Vader had nog de Handelsstatie en het reusachtig *Stapelhuis* aangeduid. 's Avonds las hij eenige tabellen, of *statistieken* over Antwerpen's haven voor.

In 't jaar 1908 waren te Antwerpen aangekomen:

418 zeilschepen met eene tonmaat van 252.295.

5717 stoombooten met eene tonmaat van 10.799.349.

Samen 6135 vaartuigen met eene tonmaat van 11.051.644.

Daarbij zijn niet gerekend de vaartuigen, welke de stad zijn voorbijgevaren in bestemming voor Brussel, Leuven, Dendermonde, enzv., wier getal in 1908 tot 213 beliep.

In 1890 bedroeg de gezamenlijke tonnemaat der aangekomen schepen 4.517.698, in 1900 6.991.791, in 1905 10.884.412. Deze cijfers toonen dus op welsprekende wijze den vooruitgang aan.

De meeste vaartuigen (3193), voeren onder Engelsche vlag; 1279 onder Duitsche, 395 onder Belgische, 235 onder Noorsche, 222 onder Zweedsche, 213 onder Deensche, 118 onder Hollandsche, 172 onder Fransche, en minder dan 100 onder Spaansche, Japansche, Russische, Italiaansche, Amerikaansche, Oostenrijksche en Grieksche vlag, slechts 2 onder Turksche, 1 onder Rumeensche en 1 onder Urgeensche vlag.

„Die vaartuigen kwamen of voeren naar alle deelen der wereld”, zei Mijnheer, „zie maar eens dit lijstje: Engeland, IJsland, Rusland, Bulgarijë, Algiers, Egypte, Japan, China, Australië, Oost-Indië, Chili, Peru enzv. enzv. van al deze landen komen hier vaartuigen toe. Slechts 86 schepen, waarvan 3 zeilschepen en 83 stoombooten behooren te Antwerpen thuis. Herinner u wat ik dezen middag zei over de uitbreiding onzer koopvaardijvloot”.

Regelmatische Stoomvaartlijnen stellen Antwerpen met alle deelen der wereld in gemeenschap.

„Laten we nu eens eenige cijfers van de binnenschepen beschouwen. Deze komen langs kanalen en rivieren uit het binnenland, uit Holland, Frankrijk en Duitschland.

Ge weet, dat er op het Zuid drie schippersdokken zijn. Andere binnenvaartuigen leggen bij de Scheldekaaien aan of in de dokken om goederen uit de stoombooten over te nemen of er in over te laden, bij de petroleuminrichtingen ten zuiden of in 't schippersdok aan het Looibroek, bij de Kempische vaart.

In 1908 kwamen hier aan : 37359 binnenschepen, metende 7.505244 ton (1 ton = 1000 kilo). De meeste kwamen uit het binnenland (29036), dan uit Holland (5183); verder 2682 schepen uit Duitschland en 458 schepen uit Frankrijk.

We hebben de groote handelsstatie gezien en ge weet, dat ook per trein het goederenvervoer van en naar Antwerpen belangrijk is. Nu begrijpt ge beter wat het zeggen wil: „Antwerpen is eene belangrijke haven.”

OP REIS DOOR BELGIË

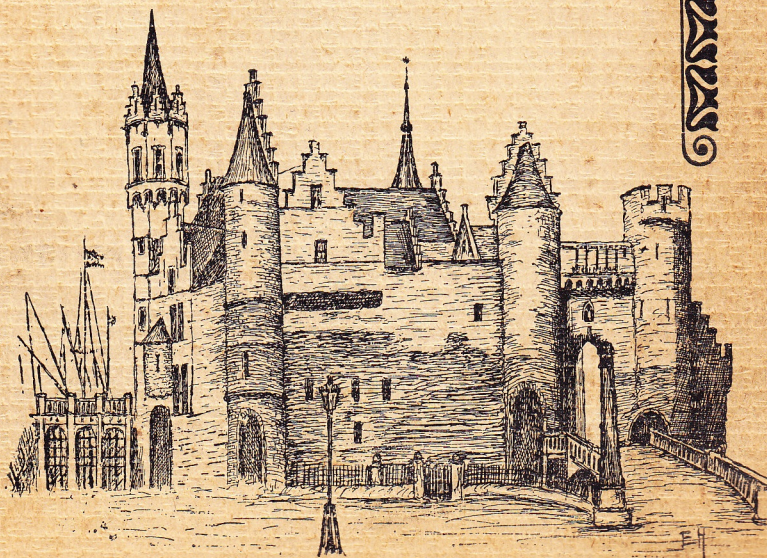
AARDRIJKSKUNDIG LEESBOEK

DOOR

A. HANS.

EERSTE DEELTJE.

ANTWERPEN. DE KEMPEN. DE BENEDENSCHELDE.
DE RUPELSTREEK.



OP REIS DOOR BELGIË

Aardrijkskundig Leesboek.

DOOR

A. HANS.

EERSTE DEELTJE.

Antwerpen — De Kempen — De beneden Schelde —
De Rupelstreek.



LODEWIJK OPDEBEEK.
BOEKHANDELAAR-UITGEVER
- - - - ANTWERPEN - - - -