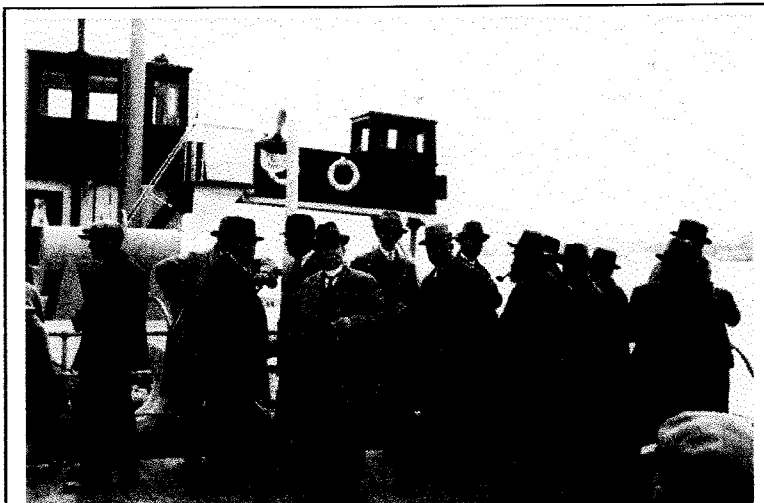


DE KUSTVAARDERS VAN DE S.V. SYNDIKAAT MACHIENSTEEN

Wie einde twintiger jaren van Rumst naar Terhagen wandelde langs het met steengruis bezaaide pad dat de Rupel afboorde, ontmoette wel eens de elegante kustvaardertjes met de Nederlandse vlag fier aan de achtersteven. Ze lagen voor anker op de rivier of wachtten geduldig aan de kaaimuur om hun vracht baksteen te ontvangen. Hun namen, ze prijken op de vóórsteven, hadden ze ontleend aan de Vlaamse provincies: de Antwerpen, de West-Vlaanderen, de Oost-Vlaanderen, de Brabant, de Limburg en, een buitenbeentje, de Zeeland.

Het was de tijd dat de *Belgian bricks* gretig afgenomen werden door onze Engelse burens. Van crisis was nog geen spraak en het Verenigd Koninkrijk kende na de glorieus gewonnen eerste wereldoorlog een periode van voorspoed op alle gebied, ook op dit van de bouw; en daartoe waren bakstenen nodig, in die tijd althans nog.

Om de export van steen uit de Rupelstreek te bevorderen besloot de *S.V. Syndikaat Machiensteen van Boom en Omstreken* het steentransport in eigen handen te nemen, in samenwerking met de Nederlandse rederij *T. den Hartigh*. De Syndikaatschepen werden einde van de twintiger jaren gebouwd in Nederland en voor 80 % gefinancierd door de groep baksteenfabrikanten die de *S.V. Syndikaat Machiensteen* had opgericht in 1923. Bedoeling van de S.V. was de gezamenlijke steenproductie te controleren en af te stemmen op de baksteenmarkt. Het recht op verkoop werd door de leden afgestaan aan de maatschappij. We noemen als leden: de firma *Gebroeders Swenden*, de *Gebroeders De Beukelaer*, *Victor Tobback & August Reusens*, de *Gebroeders Van den Planken*, *L. Mertens* voor de *N.V. Samenwerking*, Niel, en nog een paar



Figuur 11. Bezoek aan een van de schepen van het Syndikaat door de medeigenaars. Van links naar rechts Eg. De Beukelaer, August Reusens, Emiel Swenden, Michel Swenden, Mr. Bovée (met pijp), bediende bij het Syndikaat, Victor Swenden en Achiel Swenden.

kleinere fabrikanten (1). De samenwerking tussen *Syndikaat Machiensteen* en de rederij *T. den Hartigh* verliep vlot. Vóór Wereldoorlog II werden door de rederij zo maar eventjes één miljard bakstenen verscheept, wat overeenkomt met 2,7 miljoen ton, dit grotendeels door de Syndikaatschepen. Houden we er rekening mee dat ondertussen de wereld-

crisis was uitgebroken, met haar negatieve weerslag op het baksteentransport.

Op 10 mei 1940 breekt de oorlog uit in het westen. Op woensdag 15 mei capituleert Nederland na het bombardement op Rotterdam (14 mei); op 28 mei volgt het Belgisch leger.

Wij citeren thans uit een verslag der firma *T. den Hartigh* (dato 14/8/46): "Bij het uitbreken van de oorlog bevonden de Syndikaatschepen zich op de volgende plaatsen. De Antwerpen, Brabant en Zeeland in Engelse of Franse wateren. De Limburg in de haven van Antwerpen. De West-Vlaanderen in het droogdok te Boom met gedemonteerde motor; de Oost-Vlaanderen met een lading ijzeraarde in de Waalhaven van Rotterdam, vlak bij het vliegveld.

Het gevolg van één en ander was dat de Antwerpen, Brabant en Zeeland direct buiten het bereik van de vijand waren. De Limburg kon op dinsdag 14 mei nog van Antwerpen naar Londen vertrekken, doch de West-Vlaanderen en de Oost-Vlaanderen vielen in handen van de vijand.

In Londen werd door de Nederlandse regering direct een semi-officiële instantie opgericht, nl. de *Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie*. Deze commissie nam op 15 mei 1940 het beheer van de Nederlandse koopvaardijvloot in handen.

Nog lopende reizen of *time-charters* werden geheel of gedeeltelijk afgewikkeld en daarna werden alle kustvaartschepen op *time-charter*-basis vercharterd aan het Engelse Gouvernement (*Ministry of Shipping*, later *Ministry of War Transport*). Administratief werd de eerste periode, nl. het afwikkelen van nog lopende zaken, geheel gescheiden gehouden van de latere perioden". Volgt dan een lange technische uiteenzetting over de berekening van de gebruiksvergoeding der Syndikaatschepen ten koste van de Nederlandse regering.

Op 14 augustus 1946 was die rekening nog niet afgesloten. Het onderhoud en de grote reparatie aan de behouden motorschepen Zeeland (te Rupelmonde) en Limburg (Boom) zijn immers nog niet tot een goed einde gebracht. De reparaties vergen immers veel meer tijd dan voor de oorlog. Reparatiegelegenheid is trouwens zeldzaam in deze naoorlogse tijd.

Het verslag handelt dan verder over de verloren gegane schepen.

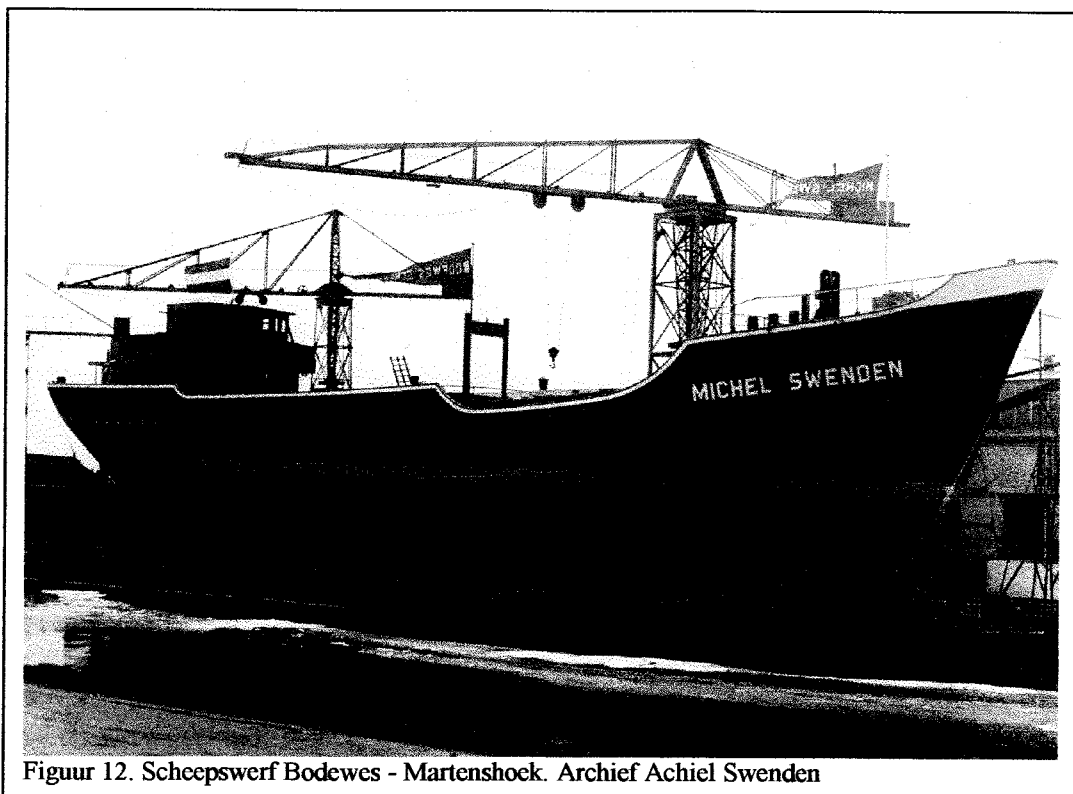
"Op 28/3/41 ging het ms. Antwerpen in de nabijheid van Swansea, aan het kanaal van Bristol, 's namiddags om 2u.30 verloren. Het schip werd door de Duitse vliegtuigen aangevallen en door een voltreffer op het achterdek tot zinken gebracht. Hierbij verloren het leven de machinist De Kraker (sedert 1928 in onze dienst), de stuurman, pas enige weken aan boord, een Engelse matroos en een Engelse kanonnier. Kapitein A. Goldewijk werd zwaar aan het hoofd gewond. Hij onderging later een ernstige operatie aan de schedel, doch hij blijft levenslang invalied. De overige leden der bemanning werden gewond, meest door mitrailleurvuur. De nabestaanden der gevallen, evenals de kapitein, ontvangen een uitkering van *Zee-Risico*, doch deze is maar erg matig.

Op 13 juni 1942 werd de Brabant rond middernacht door vliegtuigen in de Ierse Zee aangevallen. Het schip ontving niet minder dan drie voltreffers doch kapitein Van der Velden slaagde er in zijn gehele bemanning, inclusief de kanonnières, in een reddingsboot te krijgen en na acht uur roeien behouden aan wal te brengen. Enige bemanningsleden werden licht gewond, onder wie de kapitein". (2)

Volgt dan weer een ingewikkelde technische uiteenzetting over de vervanging der twee verloren gegane schepen. De Nederlandse regering zou het ms. Prinses Margriet, bouwjaar 1941, Engeland, 650 ton, ter beschikking stellen om de Antwerpen te vervangen. Dit gebeurde inderdaad - noot Steller. Een vergoedingsregeling zou ook getroffen worden voor de Brabant, de Oost-Vlaanderen en de West-Vlaanderen. Zoals boven vermeld vielen beide laatste schepen in handen van de vijand bij de bezetting. De West-Vlaanderen werd als wrak teruggevonden op het Deense eiland Bornholm (Oostzee) en door de Nederlandse regering verkocht. Voor de Oost-Vlaanderen werd vanwege de Duitsers een offerte ontvangen van 170.000 gulden. "Wij wilden het schip niet aan de vijand afstaan en het werd inbeslaggenomen. Drie maand later ontvingen we er 71.000 gulden voor".

Principieel zouden de verloren gegane schepen alle vergoed worden, maar de juiste gegevens zijn nog steeds niet vastgesteld. Het Nederlandse Regeringsapparaat werkt nog steeds zeer stroef en zeer langzaam. Bovendien doen er zich ernstige deviezenmoeilijkheden voor. De reeds gestorte bedragen in gulden moeten immers in Belgische franken omgezet worden. Naar het schijnt zouden de monetaire moeilijkheden tussen België en Nederland echter een oplossing nabij zijn.

De Syndikaatschepen voeren, zoals reeds gezegd, onder Nederlandse vlag. Bouwjaar: van 1927 (de Antwerpen) tot 1930 (de Zeeland, 610 ton, de grootste). De bemanning was meestal Nederlands, zeker de kapiteins. De *Agence Maritime T. den Hartigh*, te Antwerpe gevestigd,



Figuur 12. Scheepswerf Bodewes - Martenshoek. Archief Achiel Swenden

maar van Nederlandse origine, bezat een eigenaarsbelang in de schepen, zij het een minderheidsbelang. Ter vervanging van de verloren schepen de Limburg en de Zeeland werden van 1949 tot 1951 drie nieuwe schepen gebouwd bij onze noorderburen. De Nederlandse staat eiste wederbelegging der uitgekeerde kapitalen in scheepsruimte. Dit moest de scheepsbouw en de

werkgelegenheid der zeelieden bevorderen. In volgorde werd gebouwd de Michel Swenden (1949, 725 ton), de Peter Swenden (1950) en de Jozef Swenden (1951). De Prinses Margriet werd verkocht zodat het *Syndikaat Machiensteen* in de vijftiger jaren nog slechts over drie kustvaarders beschikt, zij het van een ietwat grotere tonnenmaat dan de eerste Syndikaatschepen. (3)

Ondertussen was Engeland erg gehavend uit de oorlog gekomen. De steenimport verminderde geleidelijk. De tijd van de *Belgian bricks* was voorbij. De Syndikaatschepen moesten noodzakelijkerwijze vrachten van verschillende aard naar allerlei havens in kustbereik gaan vervoeren. We bieden hier een bloemlezing uit de bestemmingen en ladingen: van Rotterdam naar Bordeaux (kolen), van Bordeaux naar Leith (maïs), slakkenreizen naar Fenit, reizen van Bayonne naar Engeland (maïs), reizen naar Ierland, slakken, kolen enz., reizen naar Limerick, le Havre, Stockholm. De Peter Swenden: een reis naar Griekenland; duur 47 dagen; nog een time-charter van drie dagen. De Michel Swenden: reis naar Stockholm; op 5 december 1961 strandde het schip op de Westkust van Ierland met als gevolg reparatie van 16 december tot 9 februari. Dus inkomstenverlies en zware kosten.

Dit korte overzicht laat zien dat een productiemaatschappij als de *S.V. Syndikaat Machiensteen* niet opgewassen bleek voor het beheer en het toezicht op haar vloot, hoe goed die schepen ook mochten zijn. Dat was gespecialiseerd reders- en bevrachterswerk.

De schepen werden dan ook noodgedwongen afgestoten.

Wel werd een binnenschip aangekocht voor vervoer van steen naar Limburg, een provincie in felle ontwikkeling (toen nog!), met gemakkelijke losplaatsen aan het Albertkanaal. De situatie van voor Wereldoorlog II was totaal gewijzigd.

Aanpassing was dringend vereist. (4)

(1) Een gelijkaardige groep, geleid door Jozef Landuyt (Terhagen) kwam eveneens in 1923 tot stand: de *Vereniging der Machienfabrikanten Schelde- Rupel- en Neteboorden en Omstreken*. Leden: *Briqueteries du Rupel et de la Nèthe* (Rumst), *Briqueteries et Ateliers Landuyt*, *Briqueteries et Tuileries L. Verbeeck et Tuileries Réunies de Boom*, *L. De Roeck*, *de C.I.R.*



Figuur 13. Kapitein
De Roos
Ms. Peter Swenden

(Boom), *Gebroeders De Neef* (Niel) en nog enkele kleinere.

In 1935 ontstond de *S.V. Vereenigde Steenbakkers*. We noemen: *St.-Pierre*, *Hoboken*, *Van Herck*, *Boom*, *De Bie*, *Putte*, *Klein-Boom*, *ibid.*, *Kapittel*, *Niel*, *Ch. Verstrepen*, *Boom*, *De Roeck*, *Boom* en enkele kleinere.

(2) De bemanning op kustvaarders als die van het *Syndikaat* was niet uitgebreid. Nederland was trouwens, in vergelijking met sommige andere landen spaarzaam op zijn *crew*: de kapitein, de stuurman, een machinist, een paar matrozen, een scheepsjongen

en niet te vergeten een kok, die moest instaan voor een verzorgde menu. Voor de kwaliteit

hiervan blonken de Nederlandse kustvaarders uit. In oorlogstijd stond nog een kanonnier (een groot woord!) ter beschikking. Maar wat kon die eenzame man op zijn eenzaam schip uitrichten tegen de Duitse *Jäger*, die zich als sperwers neerstortten op zijn schip.

(3) Ter vergelijking: in 1940 telde de Nederlandse kustvaardij ongeveer vijfhonderd schepen van rond de 500 ton. Een vierde van deze vloot ging verloren. Dit betekende ook een zwaar verlies aan bemanning. In het moederland raakten de verliezen meestal pas na de oorlog bekend. Voor de getroffen gezinnen betekende de dood van de kapitein niet zelden ook het verlies van het gezinsfortuin dat in het schip geïnvesteerd was. Maar in 1949 was het verlies aan schepen van de kustvaardij reeds ingehaald. De nieuwe schepen kenden een hogere tonnenmaat.

Duitsland, de grote concurrent van Nederland, op gebied van de kustvaardij (het beschikte over de Oostzee), leed nog veel hogere verliezen.

(4) Bronnen

Dossier schepen (Ach. Swenden), typografie

Historiek van de Syndikaat-schepen, 14 augustus 1946, 4 pag.

Rederij *V.H.T. Den Hartigh* aan Directoraat Generaal van Scheepvaart, afd. Kustvaart, 'sGravenhage, 1 maart 1948, 4 pag.

Balansen per schip '48, '49, '50, '51.

Jaarverslagen '59, '61, met bestemming en vracht.

Boerma A., *Kustvaart*, 1954, Amsterdam, 123 blz.

Baeten R., *Omvang en productie van de Baksteennijverheid in de Rupelstreek*, in *Bijdragen tot de Geschiedenis*, 1979, 62 jg., pag. 103-182.

De *Loyd*, 12-2-80: *B.N.A.A.: Schakel tussen België en Algerië* (Kort geschiedkundig overzicht van de *Agence Maritime T. den Hartigh*. Verwijzingen naar de syndikaat-schepen, naar bouw binnenschip van 1350 ton (zie boven) en in 1978 opstarten van de vastvaartlijndienst *Belgian North African Service*; waarbij het Syndikaat niet meer betrokken is.

Karel Swenden