

DE VLAAMSCHE PERS EN DE ZEEVAARTPROPAGANDA.

Door John SACRE.

Het is een ware twistvraag geworden : heeft België een zeevaarttraditie ? Gaan we de geschiedenis na van de parlementsdebatten sinds 1831, dan stellen we vast hoe België herhaaldelijk een staatsvloot had-wil zeggen : een oorlogsvloot-en hoe die ook telkens weer in onbruik is gevallen en afgeschaft. Hiervoor verwijzen we naar de uitstekende studie van den h. De Vos, directeur-generaal bij het Beheer van Zeewezen, over « Feu la Marine Royale Belge ».

Laat ons ook even nagaan hoe in andere landen reeds sedert jaren een doelmatige politiek van steunverleening aan de handelsvlooten wordt gevoerd, die niet altijd te verdedigen is — we zeggen het dadelijk — omdat zij in sommige gevallen een al te protektionnistischen vorm aanneemt en stellen we daartegenover, dat we in ons land praktisch tot 1935 hebben moeten wachten om een doeltreffende koopvaardij-politiek te zien invoeren, waarvan we pas thans de eerste uitslagen zullen kunnen vaststellen, dan moeten we waarlijk gaan twijfelen of ons land nog een zeevaarttraditie heeft, hoewel het feit zelve, dat thans een zeevaartpolitiek in ons land wordt gevoerd aan de verdedigers van de gedachte van de zeevaarttraditie een niet te onderschatten troef in de hand heeft gegeven.

Kijken we echter in het verleden, dan moeten we zeggen, dat ons land en dan vooral Vlaanderen steeds een groote zeevaarttraditie heeft gehad. Eerst een beginselverklaring : wanneer we zeggen Vlaanderen, dan bedoelen we wel degelijk heel dat gedeelte van ons land, waar de Vlaamsche taal wordt gesproken en niet het historisch-oude Vlaanderen, dat zich uitstrekt ten Westen van de Schelde en zich dus bepaalt tot twee provincies.

Om bij de gedachte zeevaarttraditie te blijven, zou ik in groote lijnen de geschiedenis van Vlaanderen reeds van in de X^e eeuw voor uw geest moeten oproepen. Anderen hebben dat gedaan — en op schitterende wij ze — voor mij en binnen het beperkte bestek van deze uiteenzetting zal ik mij bepalen

tot het aanhalen van enkele feiten en namen, die het geheugen op voldoende wijze opfrissen zullen. In zijn hooger aangehaalde studie verwijst directeur-generaal De Vos naar 1060 als eersten datum van groot belang. Tostig, broeder van Harald en schoonzoon van Baudewijn, graaf van Vlaanderen, brengt in het Zwin 60 schepen bijeen, waarmede hij een waren strooptocht onderneemt langs de kusten van Engeland. Een dertigtal jaren later schepen zich in het Zwin Vlaamsche kruisridders in, op weg, ter verovering van het Heilig Land. Godfried van Bouillon ontmoette immers Vlaamsche en Brabantsche zeeroovers op de kusten van Syrië. Diezelfde Kruistochten hadden overigens een grooten invloed op de ontwikkeling van den handel, van de koopvaardij en dus meteen ook op de ontwikkeling van het kaperswezen, wat dan weer meebrengt, dat deze kapers moesten bevochten worden, waarvoor men over een vloot beschikken moest. Filips van den Elzas, graaf van Vlaanderen rustte in 1186 een vloot uit om de kapers uit te roeien, die de zeeën onveilig maakten tusschen Vlaanderen, Engeland en Portugal. Van dan af reeds spelen de Vlaamsche schepen een rol in de zeevaart, hetzij als koopvaardijvaarders, hetzij gewoon als kapers—laat het ons bekennen. Dat kapen was overigens een noodzakelijk kwaad. Wie niet kaapte werd gekaapt. Het is verder niet te verwonderen, dat in de XIII^e, XIV^e en XV^e eeuw Vlaanderen een rol speelt op zee, als men nagaat dat dat prachtige land beschikte over een haven als Brugge, geheeten het « Venetië van het Noorden ». In latere eeuwen, bij het verval van Brugge en de opkomst van Antwerpen verplaatst de zenuwknoop van onze maritieme bedrijvigheid zich op logische en natuurlijke wijze naar Antwerpen en gaat men in de geschiedenis hooren spreken over Scheldevloten. We laten in onze vlucht over de eeuwen talloze feiten en namen terzijde, en willen slechts stil blijven bij de XVI^e eeuw en de pakkende geschiedenis van de watergeuzen. De XVII^e eeuw brengt het Verdrag van Munster (1648) en de sluiting van de Schelde. Maar ons volk is zoozeer gehecht aan zijn handel en zijn scheepvaart, dat het zich bij dat Verdrag van Munster en die gesloten Schelde niet neerleggen kan. Wat ziet men : de Oostendsche compagnie wordt geboren. Het zijn evenwel de laatste stuiptrekkingen van een stervende. De Fransche onwenteling bracht weer eenige hoop en eindelijk in het begin van de XIX^e eeuw is er Napoleon, die het belang begrijpt, dat een haven als Antwerpen voor hem hebben kan. Als een

pistool moet zij gericht worden op de borst van Engeland. Daarmee kunnen we de periode van de oudere geschiedenis afsluiten. Laat ons liever niet te lang stilblijven bij de pogingen om België een « Koninklijke Marine » te geven na 1830. Ze zijn er geweest. Ze zijn niet geslaagd.

Hebben we thans geen nationale vloot, dan mag daaruit toch niet het besluit worden getrokken, dat we geen zeevaarttraditie zouden hebben. Zie het Vlaamsche visschersras. Is er een zuiverder, een edeler ? Gedenk de oorlogsfeiten van de Belgische zeelieden tijdens den wereldbrand 1914-18, en die dringend zouden moeten worden opgeteekend, verzameld en uitgegeven, om onze jeugd het voorbeeld van zijn vaderen en zijn grootvaderen voor oogen te houden. Gedenk het heldhaftige werk van de officieren en de bemanning van de « Jean Jadot » in die stormachtige dagen van den Winter van 1934. Moeten we wijzen op de vertegenwoordigende rol door het schoolschip « Mercator » gespeeld in het buitenland. Heeft België betere ambassadeurs dan kommandant R. Vande Sande, zijn officieren en die schare van kadetten, die onder hun leiding staan ? Wie zal nog zeggen, dat wij, Belgen, een volk zijn zonder zeevaarttraditie ?

Alleen de inwoners van het « hinterland » schijnen die traditie niet meer te kennen. Ze hebben haar verwaarloosd en vergeten.

En hier komt de rol van de Vlaamsche pers te berde. Er zal me aangevoerd worden : waarom juist van de Vlaamsche pers, en op die vraag te antwoorden is het doel van deze uiteenzetting. Het gaat niet op van anderen te verwachten de belangstelling van de menigte te loodsen naar de kust en de zee in het algemeen, als de Vlaamsche pers het voorbeeld niet geeft. Is niet heel de kust Vlaamsch ? En de visschersbevolking ? De Vlaamsche journalist, die het Vlaamsche volk bereikt moet om te beginnen dat volk bewust maken van het mooie zeevaartverleden van zijn voorouders, en van de mooie daden van de zeevaarders te onzen-dage. Die mooie daden zijn niet alleen daden volbracht in tragische omstandigheden of met gevaar voor het eigen leven. De plichtsgetrouwheid, waarmede de zeeman van elken rang zijn taak volbrengt is reeds een mooie daad, waarop de aandacht dient gevestigd. Als de Vlaming weer bewust zal zijn van wat we geheeten hebben de « zeevaarttraditie » van het land, dan zal hij dat gevoel mededeelen aan zijn omgeving, aan zijn kennissen, zijn vrienden uit Wallonië, zelfs uit het buitenland en zoo zal

op doeltreffende wijze propaganda worden gemaakt voor onze kust, voor onze havens, voor onze zeevaartinstellingen in het algemeen en daarin begrijpen we dan ook de zeevaartscholen, de visscherijscholen, — die zoo prachtig werk verrichten — de bewakingsdiensten, de vuurschepen. Wij zijn de meening toegedaan, dat bij ons geen propaganda gevoerd moet worden voor een « nationale marine » — dus voor een oorlogsvloot. Praktisch zouden dergelijke schepen voor ons slechts een representatieve waarde hebben en die vertegenwoordiging zou alleszins te duur worden betaald. We hebben een — laat het ons heeten — « ambassade-schip », ons schoolschip, waar géén wapen aan boord is, en daarmee geven wij alle volkeren van de wereld een voorbeeld van vredelievende broederlijkheid. Wij bezoeken hen en brengen hen den groet van ons land zonder dreigende kanonnenmuilen op zijn havens te richten. Onze groet wordt gebracht door de jeugd van het land, door het geslacht van morgen, dat alzoo den wensch veruiterlijkt in vriendschap en vrede te leven.

De pers in het algemeen en de Vlaamsche pers in het bijzonder heeft tot rol werk te maken van onze zeevaartinstellingen en het leven van onze zeelieden. Laat haar vertellen wat het bestaan is aan boord van het schoolschip. Laat haar het publiek overvloedig inlichten over het reizen en trekken van dat bij uitstek nationale schip. Ik ga hier geen opsomming doen van al de boeiende, aantrekkelijke onderwerpen, die de zee biedt aan een journalist. Ze zijn honderden in aantal.

In samenwerking met het beheer van Zeewezen is hier een reuzenwerk te verrichten voor de Vlaamsche pers in het bijzonder. Sommige bladen wandelen reeds op dezen weg. Laat ons den wensch uitdrukken, dat alle andere bladen dat goede voorbeeld volgen. Zoo kan de zeevaartgedachte onder de menigte worden gewekt en ontwikkeld, wat dan ook weer zijn weerslag hebben zal op economisch gebied, want bewust, dat er koopvaardijschepen zijn in ons land en talrijke zeevaartinstellingen en gericht en afgestemd op de gedachte « nationale zeevaart » zullen handelaars en vrachtvoerders ook hun vrachten aan de Belgische schepen toevertrouwen in grootere mate dan zij dat nu doen. En zoo zal de pers het hare bijdragen tot verhooging van den welstand in al de klassen van al diegenen, die in het « bedrijf van de zee » — dit begrip opgevat in zijn ruimsten zin — hun bestaan vinden.