



1863 · 1963

SCHELDE VRU  
ESCAUT LIBRE

COMITE NATIONAL DE PROPAGANDE MARITIME A.S.B.L.  
NATIONAAL COMITE VOOR ZEEVAARTPROPAGANDA V.Z.W.



AGENCE MARITIME

**JOHN B. VETS & C<sup>o</sup> S.A.**

15/17 ST PIETERSVLIET

**ANTWERP**  
TELEX : (03) 327

TELEPH. : (03) 32.39.70 (3 l.)

**ANVERS**  
TELEGR. : AGMARVETS



1863

1963



# Academische Zitting

in aanwezigheid van

Zijne Majesteit Koning Boudewijn


ter gelegenheid van de viering van de

100<sup>e</sup> Verjaring

van de

Vrijkoping van de Scheldetol

op 26-9-1963



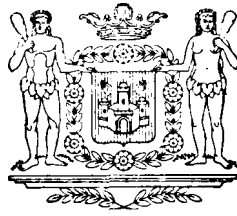




# PROGRAMMA

1. *Vaderlandse Hymne*
2. *De Elzenkoning, ouverture* *Peter Benoit*
3. *Toespraak door*  
*de heer L. Craeybeckx, Burgemeester :*  
*"Schelde en Scheldehaven in de stuwing der tijden"*
4. *Toespraak door de heer L. Delwaide,*  
*Schepen voor Handel en Scheepvaart :*  
*"De haven van Antwerpen nu en morgen"*
5. *Voorspel tot*  
*"De Meesterzangers van Nurenberg" Richard Wagner*





19808

1863 - 1963

**SCHELDE  
VRIJ**

**ESCAUT  
LIBRE**

**Uitgave  
van het**

**Edition  
du**

**Nationaal Comité  
voor  
Zeevaartpropaganda**

**Comité National  
de  
Propagande Maritime**

26 - 9 - 1963

**VLIZ (vzw)**  
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE  
FLANDERS MARINE INSTITUTE  
Oostende - Belgium

bezorgd door

P. V. B. A.

ANTWERPEN



OUDAAN 22

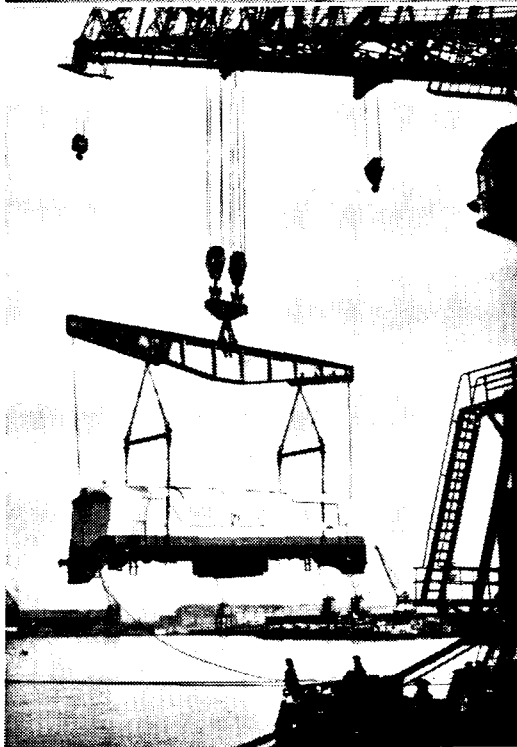
assurée par

S. P. R. L.

ANVERS

H. R. Antw. 120.672 R. C. Anv.





DE

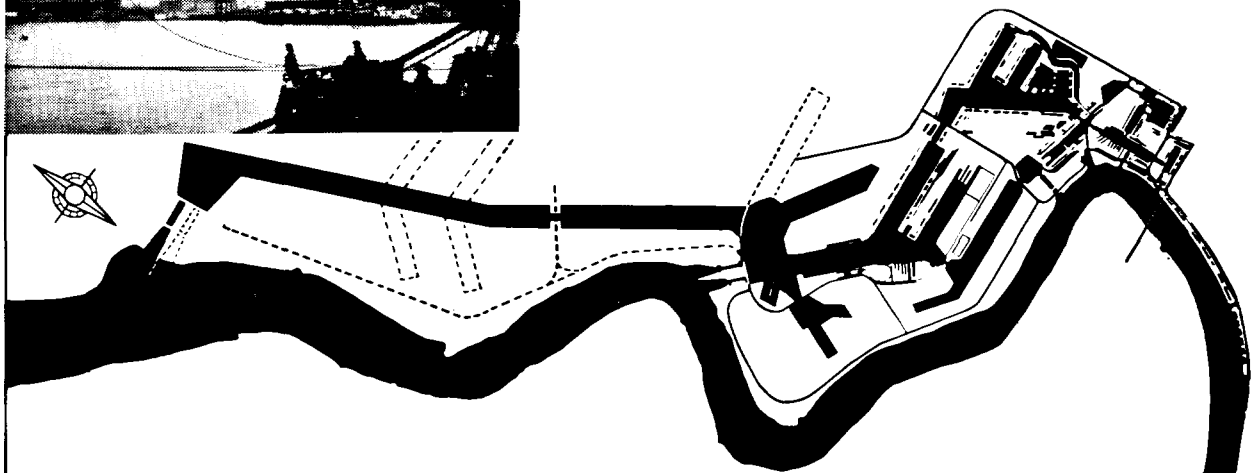
## HAVEN VAN ANTWERPEN

GEEFT U EEN BETERE „DISPATCH“!

Dank zij haar bijzondere structuur, die gebaseerd is op de veelzijdigheid der behandelingsmethodes en op een voortdurende aanpassing van de havengebruiken en reglementen aan de normen van het verkeer, kan Antwerpen zich met een uitzonderlijke soepelheid aan de vereisten der cliënteel aanpassen. Voor iedere overslag tussen zeeschip en binnenschip, spoorwagon of camion staan modern uitgeruste kaaien ter beschikking waarvan de totale lengte, in 1965 — wanneer het Tienjarenplan voor havenuitbreiding zal voltooid zijn — ruim 80 kilometer zal bedragen.

Voor alle inlichtingen wendt U tot :

ALGEMENE DIRECTIE VAN HET HAVENBEDRIJF  
Stadhuis  
St.-Jacobsmarkt 52





**L. DELWAIDE**

volksvertegenwoordiger,  
schepen van de haven van Antwerpen  
député,  
échevin du port d'Anvers

19815

## De Vrijkoping van de Scheldetol en de Haven van Antwerpen

## Le Rachat du Péage de l'Escaut et le Port d'Anvers

### Het economisch klimaat tijdens de tweede helft der negentiende eeuw

De tweede helft van de vorige eeuw was ongetwijfeld een merkwaardige en bewogen tijd. Diverse factoren die elkaar onderling beïnvloed hebben gaven toen ongekende impulsen aan de wereldhandel en het wereldverkeer.

Ik denk hierbij in de eerste plaats aan de vrijhandels-gedachte — « les théories libres échangistes » — die o.m. haar toepassing vond in het Frans-Britse verdrag van 1860 en die een zeer aanzienlijke groei van het wereldhandelsverkeer ten gevolge had. Zo steeg bijvoorbeeld de globale tonnenmaat van de zeeschepen die de haven van Antwerpen aanliepen van 242.301 ton in 1843 over 609.353 ton in 1863 naar 3.857.934 ton in 1883.

De economische ontwikkeling van nieuwe landen en koloniën met uitzonderlijke toekomstmogelijkheden, bijzonder in Noord- en Zuid-Amerika, zou dit gevoel van expansie zonder grenzen ten eerste in de hand werken. Het transport van landverhuizers, van durvers die een nieuwe toekomst wilden opbouwen — in 1881 vertrokken 47.523 landverhuizers via Antwerpen naar Noord-Amerika — is hiervan een typisch nevenverschijnsel.

Ook op technisch gebied deden zich ingrijpende wijzigingen voor en zo zou de veralgemening van de stoomscheepvaart een regelmatige aanvoer, onafhankelijk van de overheersende winden, gaan verzekeren, terwijl de toename van de scheepsafmetingen, die hiermede gepaard ging, ook het transport van grondstoffen, d.w.z. massagoederen, in toenemende mate zou mogelijk maken.

### Le climat économique de la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle

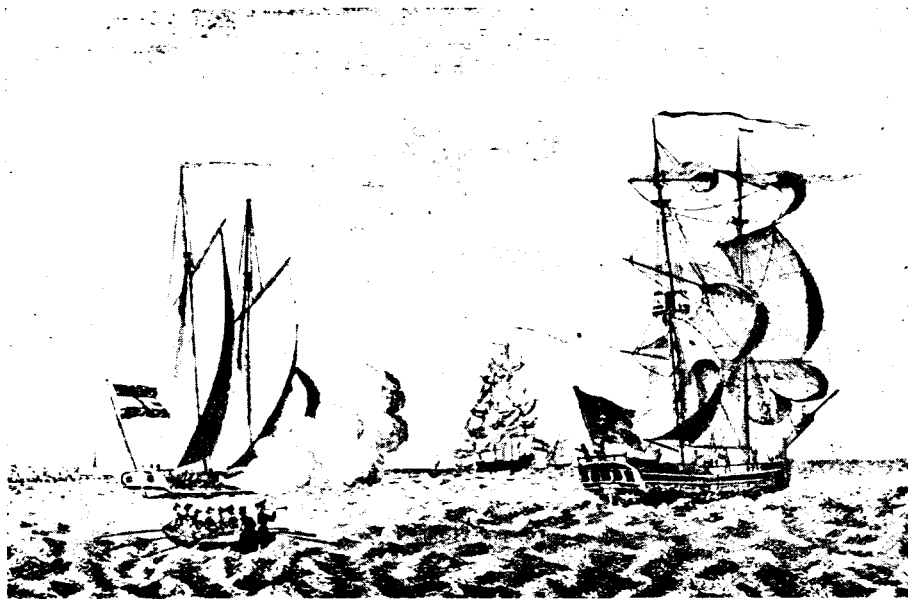
La seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle était incontestablement une époque remarquable et mouvementée. Divers facteurs, qui s'influençaient les uns les autres, ont stimulé le commerce et le trafic mondial de façon inconnue jusqu'alors.

Je pense notamment aux théories « libres échangistes » que l'on retrouve dans les textes de l'accord franco-britannique de 1860 et qui ont été à la base d'un accroissement considérable du trafic mondial. C'est ainsi que p.e. le tonnage des navires, qui faisaient escale à Anvers, s'est accru de 242.301 t en 1843, à 609.353 t en 1863 et à 3.857.934 t en 1883.

Un avenir brillant semblait promis à plusieurs colonies et pays neufs, spécialement dans les deux Amériques. Leur développement économique donnait l'impression que l'expansion n'avait pas de limites. Ces pays attiraient les audacieux, résolus à se tailler un avenir prometteur. C'est ainsi, qu'en 1883, pas moins de 47.523 émigrants se sont embarqués à Anvers à destination de l'Amérique du Nord.

Sur le plan technique également se manifestaient des changements fondamentaux. La navigation à vapeur faisait sa percée, favorisant les trafics réguliers en rendant les navires indépendants des vents alizés. C'est aussi à cette époque que l'on s'est mis à construire des navires plus grands, ce qui a stimulé dans une forte mesure le transport de matières premières, notamment de marchandises en vrac.

La statistique de 1843 enregistre un total de 1.399 voiliers et de 147 bateaux à vapeur au port d'Anvers.



Op 8 oktober 1774 beproefde Jozef II tevergeefs de Nederlandse blokkade van de Schelde te verbreken.

Le 8 octobre 1774 Joseph II essaya en vain de briser le blocus néerlandais de l'Escaut.

In 1843 liepen 1399 zeilschepen en 147 stoomschepen de haven van Antwerpen aan tegenover 989 zeilschepen en 3.700 stoomschepen in 1883. De gemiddelde tonnenmaat steeg ondertussen van 156 ton in 1843 naar 868 ton in 1863.

Het spoorwegverkeer ging op dezelfde wijze een omwenteling veroorzaken bij het binnenlandse vervoer. België was het eerste land van het Europese continent om spoorwegen aan te leggen en weldra ook bezat ons land het dichtste spoorwegnet van Europa. De verbinding met Keulen werd in 1834 bestudeerd en in 1843 was de « Rijnkaai » te Antwerpen bij middel van de « IJzeren Rijn » verbonden met het Duitse hinterland.

Duitsland was immers een opkomende economische macht in West-Europa. Indien deze ontwikkeling reeds goed merkbaar was na 1830 voor het ganse gebied van Rijn en Ruhr, dan werd zij bijzonder sterk uitgesproken na de Frans-Duitse oorlog van 1870. De talrijke Duitse namen van diverse grote handelshuizen hier te plaatse getuigen nog steeds van de intense betrekkingen die Antwerpen toen met dit land onderhield.

Ook de Belgische volkshuishouding kende na jaren verwaarlozing onder diverse buitenlandse bezettingen, een merkwaardige ontplooiing. Men hoeft slechts te denken aan de thans nog bestaande grote industriële ondernemingen in ons land die opgericht werden hetzij onder het Nederlands bewind, hetzij onmiddellijk na de Belgische onafhankelijkheid.

In dit kader van economische groei en optimistische toekomstverwachtingen moet het ganse probleem van de Scheldetol en de Vrijkoping ervan geplaatst worden.

En 1883 le nombre de voiliers s'y élevait encore à 989, tandis que celui des bateaux à vapeur était monté à 3.700. Le tonnage moyen des navires avait augmenté de 156 t en 1843 à 868 t en 1863.

Dans le transport intérieur une évolution analogue se produisait grâce au trafic ferroviaire. La Belgique était le premier pays continental à construire des chemins de fer et notre pays possédait bientôt le réseau le plus dense de toute l'Europe. En 1834 la construction d'une ligne de chemin de fer vers Cologne était mise à l'étude. En 1843 déjà le quai du Rhin à Anvers était relié à l'hinterland allemand.

L'Allemagne était alors une puissance économique en plein développement. Ce développement était déjà perceptible immédiatement après 1830 notamment dans la région du Rhin et dans la Ruhr. Il s'est surtout manifesté après la guerre franco-allemande de 1870. Le nombre de grandes firmes de la place d'Anvers, qui portent un nom d'origine allemande, témoigne des relations étroites entre Anvers et son hinterland allemand.

Les occupations étrangères avaient eu sur l'économie belge un effet dommageable. Cependant la reprise a été prodigieuse. D'importantes entreprises industrielles ont vu le jour, soit sous le régime hollandais, soit immédiatement après l'indépendance de la Belgique. Plusieurs de ces établissements existent toujours.

Le problème du péage de l'Escaut et son rachat doivent être placés dans le cadre de cette expansion économique et de la prospérité qu'elle faisait prévoir.

#### **Le péage de l'Escaut**

Pour comprendre l'imposition du péage de l'Escaut, il est nécessaire de rappeler le statut international, octroyé à ce fleuve par le traité du 19 avril 1839. Ce

## De Scheldetol

Om het instellen van de Scheldetol te begrijpen, moet men even teruggrijpen naar het internationaal statuut dat de Schelde verkreeg bij het tractaat van 19 april 1839. Dit statuut is een compromis tussen enerzijds de onbeperkte soevereiniteit van het doortrokken land — het stelsel dat praktisch overal in voege was tot aan de Franse revolutie — en anderzijds het condominium van de oeverstaten van een stroom met recht van doorvaart voor de onderhorigen van deze oeverstaten zoals zulks o.m. voorzien werd door het Congres van Wenen in 1815.

Dientengevolge voorzag het internationaal statuut van de Schelde enerzijds de vrije scheepvaart voor alle vlaggen met vrije keuze van een loods, zonder bezoek van douane of andere hindernissen, maar anderzijds met betaling van een Sche!detol terwijl elk land, op zijn grondgebied, voor de bevaarbaarheid, de signalisatie en de politie had in te staan.

De Scheldetol bestond, ingevolge paragraaf 3 van artikel 9, uit een enkelvoudig recht van 1,50 Gulden per ton, te weten, 1,12 Gulden per ton voor de schepen die van volle zee komend de Westerschelde opvoeren en 0,38 Gulden per ton voor de schepen die de Westerschelde afvoeren naar zee. Zelfs met de wisselkoers die in 1863 47 1/4<sup>e</sup> Nederlandse centen voor 1 Belgische frank bedroeg, bleef dit een aanzienlijk bedrag.

Het is duidelijk dat de Belgische regering reeds tijdens de Conferentie van Londen in 1839 getracht heeft het instellen van deze Scheldetol te vermijden en toen reeds heeft voorgesteld deze af te kopen of te vervangen door een jaarlijkse rente. Wanneer men hierin

statut est un compromis entre la souveraineté absolue des états nationaux sur les fleuves coulant sur leurs territoires, telle qu'elle avait prévalu jusqu'à la Révolution française, et le condominium des états riverains d'un fleuve avec droit de passage des ressortissants de ces états, admis par le traité de Vienne de 1815.

C'est ainsi que le statut international de l'Escaut prévoyait, d'une part, la libre navigation et le libre choix du pilote ainsi que l'exemption de visite douanière et de tout autre entrave à la navigation et, d'autre part, le paiement d'un péage. Il était également stipulé que les Pays-Bas et la Belgique devaient, chacun sur son territoire, garantir la navigabilité et l'organisation du balisage et de la police.

En vertu du paragraphe 3 de l'article 9, le péage sur l'Escaut consistait en un droit simple de 1,50 florins la tonne, soit 1,12 fl. pour les bateaux remontant le fleuve et 0,38 fl. pour les bateaux descendant l'Escaut occidental vers la mer. Même au cours de change de l'époque (1 Fr belge valait 0,4725 florins) la charge était lourde.

Déjà à la Conférence de Londres de 1839 le gouvernement belge avait essayé de prévenir l'imposition de ce péage en proposant son rachat ou son remplacement par une rente annuelle. Cette proposition ayant été rejetée, une mesure législative fut prise en Belgique en date du 8 juin 1839, autorisant le gouvernement belge à rembourser le montant du péage aux bateaux faisant escale à Gand ou à Anvers.

Suite à l'expansion inattendue du trafic maritime au port d'Anvers, les charges financières résultant de cette loi ont dépassé très vite les prévisions. A l'origine la dépense avait été estimée à 500.000 frs par an. En 1862 les remboursements se sont élevés à 2.921.631 frs.

In 1793 beproefden de Nederlanders de door de Franse Republiek gedecreteerde vrijheid van scheepvaart op de Schelde ongedaan te maken.

En 1793 les néerlandais ont essayé d'annihiler la liberté de la navigation sur l'Escaut, décrétée par la République Française.





niet lukte, werd door de wet van 8 juni 1839 bepaald dat de Belgische regering het recht kreeg om aan de schepen die Gent en Antwerpen aanliepen, de aan Nederland verschuldigde rechten terug te betalen.

De financiële weerslag van deze wet werd echter metertijd veel zwaarder dan men ooit had durven voorzien ten gevolge van de onverwachte en ongevenaarde expansie van het scheepvaartverkeer op Antwerpen. Oorspronkelijk raamde men de uitgaven voor terugbetaling van de Scheldetol op maximaal een half miljoen F. per jaar, maar in 1862 betaalde men 2.921.631 F en van 1839 tot op einde juni 1863 had de Belgische regering meer dan 28 miljoen F uitgekeerd.

De vrijhandelsgedachte, waarvan sprake in het begin van deze bijdrage, de drang om de handels- en verkeersstromingen van de diverse hindernissen te bevrijden, die hun normale ontplooiing in de weg stonden, zouden na 1850 hieraan spoedig een verandering brengen. In 1857 werd de «Sund»-tol afgekocht van Denemarken en in 1861 de tol op de Elbe afgeschaft en telkens maakten de Belgische afgevaardigden van

De 1839 à fin juin 1863, le gouvernement belge a remboursé plus de 28 millions de francs aux redevables du péage sur l'Escaut.

Dès 1850 l'atmosphère s'est modifiée par suite de la généralisation des idées libres échangeistes et du désir de supprimer les entraves au développement des courants commerciaux et des transports. Le péage sur le Sund, au Danemark, fut racheté en 1857. En 1861 le péage sur l'Elbe était aboli. Chaque fois la délégation belge profitait de l'occasion, non seulement pour attirer l'attention sur le fait que le péage sur l'Escaut subsistait toujours, mais également pour essayer d'obtenir un accord de principe du Danemark, d'une part, de Hanovre, de l'autre, en vue d'une aide éventuelle lors d'un rachat du péage sur l'Escaut.

La Belgique n'a pas rencontré beaucoup de résistance lorsqu'elle s'est, en 1863, adressée au gouvernement néerlandais en vue de l'affranchissement de l'Escaut. Sans trop de difficultés, le prix du rachat fut fixé à 36.278.560 frs sur base de la moyenne du produit du péage capitalisé au cours des cinq dernières années.



Honderd jaar geleden was de Rijnkaai de diepste ankerplaats van de Antwerpse rede.

Il y a cent ans, le quai du Rhin était le mouillage le plus profond de la rade d'Anvers.

de gelegenheid gebruik niet enkel om de aandacht te vestigen op de Scheldetol maar ook om de principiële instemming te verkrijgen van Denemarken, resp. Hannover, voor een eventuele hulp bij de vrijkoping van de Schelde.

Wanneer dan van Belgische zijde in 1863 met Nederland contact werd opgenomen om ook de Schelde vrij te maken, ondervond men hierbij geen al te grote weerstand en werd het afkoopbedrag vrij spoedig op basis van het gekapitaliseerde gemiddelde bedrag der laatste 5 jaren op 36.278.560 F bepaald. Alhoewel België in verhouding met zijn scheepvaartverkeer slechts voor 3.683.160 F had moeten opkomen, ver-

Bien que la Belgique ne devait intervenir dans ce montant que pour 3.683.160 frs, sur base de son propre trafic national, elle s'était dès le début déclarée d'accord pour prendre un tiers du montant total à sa charge, soit 13.328.000 frs, afin d'améliorer ainsi l'atmosphère des pourparlers avec les pays tiers.

Le solde a été payé par les autres puissances maritimes, proportionnellement à l'importance de leurs trafics sur l'Escaut.

#### **Le climat économique de la 2<sup>e</sup> moitié du XX<sup>e</sup> siècle**

En rédigeant les premiers paragraphes de cette introduction, j'étais frappé par la ressemblance remarquable

De Brouwersvliet te Antwerpen in 1880.

Le canal des Brasseurs à Anvers en 1880.



klaarde het zich van bij het begin bereid ten einde de onderhandelingen met derde landen te vergemakkelijken om ongeveer 1/3<sup>e</sup> van de som of 13.328.000 F voor zijn rekening te nemen. Het resterende bedrag werd onder de andere zeevarende mogelijkheden verdeeld in verhouding met het belang van hun verkeer op de Schelde.

### **Het economisch klimaat in de tweede helft van de twintigste eeuw**

Bij het schrijven van de eerste paragrafen van deze inleiding viel mij de opvallende gelijkenis op tussen het economisch klimaat tijdens de tweede helft van vorige en dit van deze eeuw.

Ook thans zijn de problemen van de economische groei aan de orde en kennen de wereldhandel en het wereldverkeer een ongeëvenaarde expansie. De totale FOB-waarde van de exporten in de wereld steeg van 21.120 miljoen \$ in 1938 over 74.090 miljoen \$ in 1953 naar 117.700 \$ in 1961. Parallel met deze ontwikkeling steeg het wereldzeeverkeer van 480 miljoen ton in 1937 naar 655 miljoen ton in 1953 en 1.060 miljoen ton in 1960 en kende de wereldkoopvaardijvloot een toename van 69.440.000 BRT in 1939 over 93.352.000 BRT in 1953 naar 135.916.000 BRT in 1961.

In de haven van Antwerpen komt deze tendens tot uiting in de ongemeen snelle groei van het scheepvaartverkeer, dat met bijna 18.000 ingekomen zeeschepen en een globale tonnenmaat van ruim 50 miljoen BNT in 1962 meer dan verdubbeld was tegenover 1938 (+ 107%). Het goederenverkeer van zijn kant, dat in 1962 ongeveer 41 miljoen ton bereikte, is eveneens praktisch verdubbeld in vergelijking met vóór de oorlog.

des climats économiques de la deuxième moitié des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Actuellement encore ce sont les problèmes d'expansion économique qui sont à l'ordre, pendant que le commerce et les transports connaissent un développement surprenant. La valeur totale FOB de toutes les exportations dans le monde s'est accrue de 21.120 millions de dollars en 1938 à 74.090 millions de dollars en 1953 et à 117.700 millions de dollars en 1961. Parallèlement le trafic maritime dans le monde passait de 480 millions de tonnes en 1937 à 655 millions de tonnes en 1953 et à 1.060 millions de tonnes en 1960. La capacité mondiale de la flotte marchande augmentait de 69.440.000 BRT en 1939 à 93.352.000 BRT en 1953 et à 135.916.000 BRT en 1961.

A Anvers cette situation se reflète spécialement dans l'accroissement rapide du trafic maritime. Les 18.000 navires entrés en 1962, avec un tonnage global de plus de 50 millions BNT, représentent un accroissement de 107% par rapport au trafic maritime de 1938. Le même phénomène se présente dans le trafic de marchandises, lequel, avec un total de 41 millions de tonnes en 1962, a presque doublé depuis l'avant-guerre.

De même qu'il y a cent ans, des changements profonds se sont manifestés dans le domaine technique. Je songe aux hydrocarbures qui viennent de supplanter le charbon, aux moteurs remplaçant la machine à vapeur, aux progrès réalisés dans le domaine de l'énergie nucléaire. Mais je pense surtout au fait que l'on construit des navires toujours plus grands et à l'importance croissante du navire-citerne. Le tonnage moyen du navire, qui était dans le trafic maritime mondial de 2.125 BRT en 1937 et de 2.935 BRT en 1953, s'élevait à 3.596 BRT en 1961.

Ook op technisch gebied zijn er ingrijpende wijzigingen merkbaar bij de zeescheepvaart. Ik denk hierbij o.m. aan de kolen die bij de voortstuwing door stookolie werden vervangen, aan de motoren die de stoommachines verdringen, aan de opkomst van de atoomenergie, maar vooral aan de toename der scheepsafmetingen en het stijgend belang van de tankschepen. De gemiddelde tonnenmaat van de wereldvloot bedroeg in 1937 nog 2.125 BRT en in 1953 2.935 BRT, tegenover 3.596 BRT in 1961. De globale wereldtankertonnage bedroeg 11.586.000 BRT in 1939 en 21.964.000 BRT in 1953, om in 1961 43.849.000 BRT te bereiken. Vóór de oorlog waren slechts 7 tankschepen van meer dan 20.000 ton dw. over gans de wereld in de vaart en geen enkele van 30.000 ton dw. of meer en thans bedraagt de gemiddelde tonnenmaat van de tankschepen, die over gans de wereld in aanbouw of in bestelling zijn, reeds 42.809 ton dw.

In de haven van Antwerpen betekent dit vooreerst dat de gemiddelde tonnenmaat van de zeeschepen thans ongeveer 35 % groter is dan vóór de oorlog, maar verder ook dat het aantal zeeschepen met een diepgang van 35 voet of meer, d.w.z. schepen van ongeveer 35.000 ton dw. of meer, steeg van 7 in 1956, toen zij voor het eerst voorkwamen, over 4 in 1957, naar 16 in 1958, 27 in 1959, 77 in 1960, 127 in 1961 en 144 in 1962.

De omwenteling die het spoor tijdens de tweede helft van de vorige eeuw in het binnenlandse vervoer met zich bracht komt thans voor rekening van de ongelijke expansie van het baanvervoer.

Er zijn geen statistische gegevens betreffende het globale aandeel van het baanvervoer in de haven. Wel staat vast dat het internationale baanvervoer (doorvoer met overlading) in de loop van het laatste decennium met meer dan 600 % is toegenomen.

Er is ten slotte de groeiende Europese integratie, die het economisch leven van de zes erbij betrokken landen sterk beïnvloedt. De stijgende industriële produktie die er het gevolg van is leidt tot steeds grotere importen van grondstoffen waaraan West-Europa steeds armer wordt en die het in toenemende mate uit overzeese landen moet invoeren.

Wie echter zegt « grondstoffen » denkt in een zeehaven onmiddellijk aan massagoederen, zoals minerale oliën, ertsen, kolen of granen, die in steeds aanzienlijker mate met superschepen worden vervoerd. Hierbij wordt dan eens te meer de nadruk gelegd op het belang van de bevaarbaarheid van de Schelde.

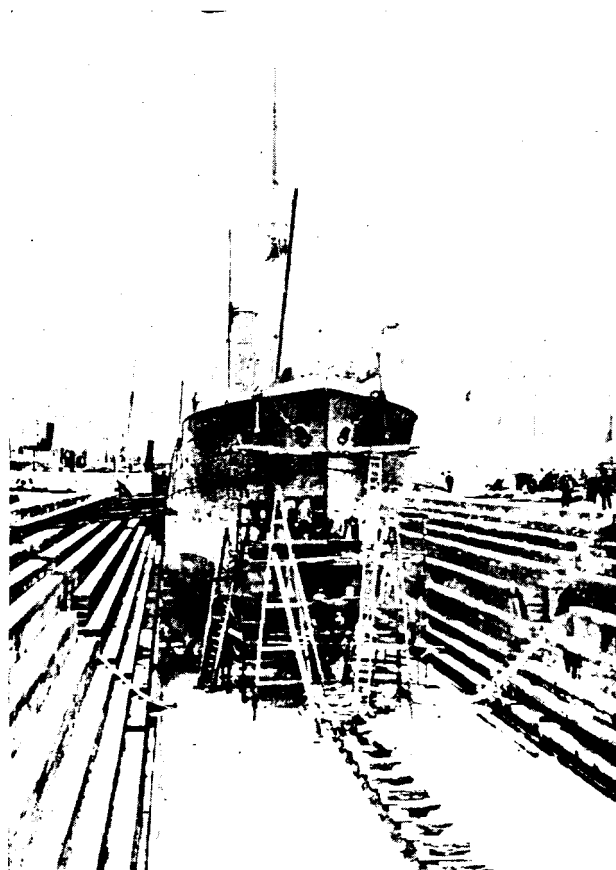
### De Schelde thans

In het perspectief van de hiervoor beschreven krachtlijnen van het economisch leven van vandaag moet ook het vraagstuk van de Schelde gesitueerd worden. Hierbij weze in bijzonder vermeld het noemenswaardige scheepvaartverkeer (circa 36.000 zeeschepen enkel van en naar Antwerpen, 80.000 binnenschepen die in en

De son côté, le tonnage mondial des pétroliers est passé de 11.586.000 BRT en 1939 à 21.964.000 BRT en 1953 et à 43.849.000 BRT en 1961. Avant la guerre il n'y avait en tout que 7 tankers de plus de 20.000 t dw en ligne et aucun d'eux ne dépassait les 30.000 t dw. A l'heure actuelle, le tonnage moyen des pétroliers sur cale et en commande s'élève à 42.809 t dw. Cette évolution a comme conséquence qu'au port d'Anvers le tonnage moyen des navires de mer dépasse celui d'avant-guerre de 35 %. Il en résulte que le nombre de navires au tirant d'eau de 35 pieds ou plus (navires d'env. 35.000 t dw ou plus grands) est passé de 7 en 1956 (premières escales de ces navires à Anvers) à 4 en 1957, 16 en 1958, 27 en 1959, 77 en 1960, 127 en 1961 et à 144 en 1962.

Un autre phénomène est le bouleversement que provoquent de nos jours les transports routiers, bouleversement à peu près analogue à celui provoqué par le chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle. Il n'existe point de statistiques quant à la quote-part des routiers dans le trafic global du port. On a cependant pu constater que le trafic international par route (transit avec transbordement) a augmenté au port d'Anvers de plus de 600 % dans le courant de la dernière décade.

Reste enfin l'intégration européenne qui influence profondément la vie économique des six pays intéres-



Schip in het droogdok (ca. 1900)  
Navire en cale sèche (env. 1900)

uit het kanaal Hansweert-Wemeldinge varen enz.) het steeds stijgend aantal tankers (in 1962 werd te Antwerpen circa 10.000.000 ton minerale oliën aangevoerd, tegenover slechts goed 1 miljoen ton in 1938 en voor 1963 mag nog een verdere aangroei worden verwacht in verband met de gestegen raffinagecapaciteit) maar vooral de steeds groter wordende zeeschepen die in de diverse massagoedtrafiekeken worden ingezet. In 1956 waren velen nog van oordeel dat 35.000 ton dw. of 35 voet diepgang als een maximum moest worden aanzien voor de Schelde. In 1962 bedroeg de grootste diepgang 38'9" en de grootste tonnage 52.500 ton dw.

Dank zij de geïntensiveerde baggerwerken werd dus wel een aanzienlijke vooruitgang geboekt. Men mag verwachten dat eerlang nog een verdere toename op dit gebied zal mogelijk worden zodra de nieuwe vaargeul in de Scheldemonding, nl. « het Scheur », zal worden opengesteld, maar vooral zodra de nieuwe sluis te Zandvliet, die de grootste ter wereld wordt, zal afgewerkt zijn.

Dit alles kan echter niet volstaan wanneer wij nagaan dat van de 328 tankschepen die thans over gans de wereld in aanbouw of in bestelling zijn, 180 groter

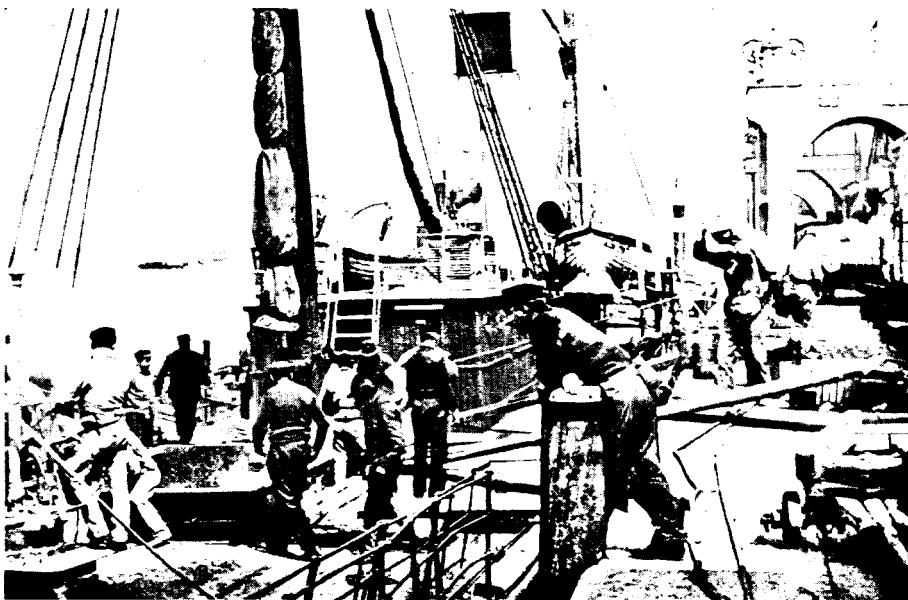
sés. La croissance de la production industrielle, qu'elle entraîne, conduit à une augmentation constante des importations de matières premières. Celles-ci se faisant de plus en plus rares en Europe, c'est surtout d'outre-mer qu'elles sont importées.

Importations de matières premières signifient pour un port de mer des cargaisons en vrac d'huiles minérales, de minerais, de charbons, de céréales, plus spécialement destinées au grands navires actuellement mis en ligne. C'est en relation avec cet état de choses que l'accent doit être mis une fois de plus sur l'importance que présente la navigabilité de l'Escaut.

#### L'Escaut à nos jours

Le problème de l'Escaut se situe dans la perspective des impératifs de la vie économique actuelle.

Dans cet ordre d'idées il est intéressant de souligner l'augmentation constante du nombre de navires remontant et descendant le fleuve entre Flessingue et Anvers. Il y en a eu 36.000 en 1962. A ces navires de mer viennent s'ajouter 80.000 bateaux d'intérieur qui se mélangent chaque année à la navigation maritime sur l'Escaut entre Anvers et Hansweert ou vice-versa. Dans ce trafic les pétroliers deviennent de plus en plus



Zó werd een schip geladen omstreeks 1900.

C'est ainsi que l'on chargeait un navire aux environs de 1900.

zijn dan de maximumgrens voor dewelke de Schelde momenteel bevaarbaar is.

Er moet dan ook naar meer ingrijpende oplossingen worden uitgezien dan het intensiveren der baggerwerken.

Hierbij denkt men dan vooral aan de normalisatie van de Schelde, dit wil zeggen dat naar het voorbeeld van datgene wat prof. Franzius destijds verwezenlijkte op de Weser ten behoeve van de haven van Bremen, de stroom zo gekalibreerd wordt dat hij een rationeel geplande en gelijkmatig verlopende bedding verkrijgt.

nombreux. Les importations d'huiles minérales par le port d'Anvers s'élevaient à 1 million de tonnes en 1938. Elles ont dépassé 10 millions de tonnes en 1962 et pour 1963 l'on s'attend à une nouvelle progression à la suite de l'augmentation de la capacité de production des raffineries de pétrole installées dans la zone portuaire anversoise. Mais il faut plus spécialement mettre en lumière que les tonnages des navires, affectés au transport de marchandises en vrac, sont en constante augmentation. En 1956 un tonnage de 35.000 t dw avec un tirant d'eau de 35 pieds était considéré



Baron Lambertmont  
Le baron Lambertmont

Door de regering werd reeds herhaaldelijk toegezegd dat de eerste fase van deze werken, die de vaart van schepen tot 70.000 ton dw. moeten toelaten zal beëindigd zijn in 1965, d.w.z. op het ogenblik dat de nieuwe sluis te Zandvliet wordt in gebruik genomen. De opgedane ervaring moet dan worden benut voor het uitwerken van verder reikende plannen.

Er mag vooral niet uit het oog worden verloren dat de normalisatie van de Schelde zich voor doel stelt het ganse regime van de stroom gezond te maken en dat dientengevolge deze werken niet enkel van groot nut zullen zijn voor de diepliggende tankschepen, maar ook voor de gewone vrachtschepen die elk jaar in steeds groter getal Antwerpen aanlopen.

De kosten van de vereiste normalisatiewerken worden op 2,4 miljard F geraamd. Het betreft hier echter een produktieve uitgave daar de gezondmaking van de stroom tevens met zich brengt dat een aanzienlijk deel van de onderhoudsbaggerwerken, die thans circa 200 miljoen F per jaar vertegenwoordigen, kunnen worden uitgespaard.

In 1963 mag men, juist zoals in 1863, zeggen dat de toekomst van de haven van Antwerpen bedongen wordt door het vrij en ongehinderd gebruik dat zal kunnen worden gemaakt van de mogelijkheden die door de Schelde, deze machtige verbindingsweg met de zee en met de overzeese landen, geboden worden.

Meer dan ooit wordt het lot en de toekomst van Antwerpen als wereldhaven bepaald door de oplossing die aan het Scheldevaagstuk zal worden gegeven. Mogen de verantwoordelijke bewindslieden dit niet uit het oog verliezen !

comme le tonnage maximum pouvant passer par l'Escaut maritime. En 1962 l'on a atteint un tirant d'eau de 38'9" et un tonnage de 52.500 t dw.

Un grand progrès a été réalisé grâce au dragage intensif. L'on s'attend à une nouvelle amélioration, aussitôt que le nouveau chenal navigable du « Scheur », dans l'estuaire de l'Escaut, sera ouvert à la navigation, tandis que la nouvelle écluse de Zandvliet, actuellement en construction et qui deviendra la plus importante écluse maritime du monde, facilitera encore davantage l'accès du port d'Anvers aux grands navires.

En attendant, des 328 pétroliers, en ce moment sur cale ou en commande, 180 auront des dimensions dépassant le gabarit actuel de l'Escaut. C'est pourquoi il importe de trouver des solutions plus efficaces que le dragage.

Il faudra normaliser le fleuve à l'exemple de ce qui a été réalisé en ce domaine par le professeur Franzius, lors du calibrage du Weser entre le port de Brême et la mer, où le lit du fleuve a été régularisé. Il est à rappeler que le gouvernement belge a promis à plusieurs reprises que la première phase des travaux, devant permettre la navigation aux navires jusqu'à 70.000 t dw, serait finie en 1965, c'est à dire au moment où la nouvelle écluse de Zandvliet sera mise en service. L'expérience acquise à ce moment-là pourra servir à élaborer des projets comportant une nouvelle amélioration de la navigabilité du fleuve.

L'on ne peut perdre de vue que la normalisation de l'Escaut assainira le régime du fleuve tout entier et que ces travaux ne seront dès lors pas exécutés au seul profit des pétroliers, mais que le trafic maritime en son entier en profitera.

Le coût des travaux de calibrage nécessaires est estimé à 2,4 milliards de francs. Montant considérable sans doute mais dépense productive puisque le calibrage du fleuve aura pour effet de supprimer en grande partie les dragages d'entretien, qui représentent actuellement une dépense d'environ 200 millions de francs par an.

Dès lors on peut dire en 1963, comme en 1863, que l'avenir du port d'Anvers est conditionné par l'usage libre et sans entraves que l'on pourra faire de l'Escaut, artère vitale entre Anvers et la mer et les pays d'outre-mer.

Plus que jamais, le sort du port d'Anvers, quatrième port du monde, sera déterminé par la solution que nos dirigeants responsables donneront au problème de la navigabilité de l'Escaut. Souhaitons qu'ils s'en rendent compte !

## De drinkwaterbevoorrading der zeeschepen in de Haven van Antwerpen

In een haven, en dan vooral in een wereldhaven als deze van Antwerpen, heeft de drinkwaterbevoorrading van de voor anker liggende zeeschepen een niet te onderschatten belang. Ook in onze tijd van snelverkeer duurt een transatlantische reis b.v. nog altijd meerdere dagen en vele cargo's zijn weken onder weg. Een voldoende voorraad drinkbaar water aan boord is dan ook nog altijd strikt noodzakelijk en zal dat tijdens de komende decennia allicht blijven. Te Antwerpen wordt in deze behoefte voorzien door de I.V. Antwerpsche Waterwerken N.V., welke hiervoor beschikt over een bijzondere afdeling, de Scheepsbevoorradingdienst, met bureaus temidden het havengebied (Kattendijkdok O.K., telefoon 33.61.23).

De SCHEEPSBEVOORADINGSDIENST werd reeds in 1883 opgericht in de schoot van de toenmalige Antwerp Water Works Cy Ltd, die toen zelf amper een tweetal jaren bestond. Tegenwoordig levert deze dienst dagelijks gemiddeld aan 42 zeeschepen een, eveneens gemiddelde, hoeveelheid van 4.500 m<sup>3</sup> drinkwater, hetgeen overeenstemt met het normaal dagverbruik van een stad met ca. 25.000 inwoners. De absolute dagmaxima zijn respectievelijk 82 schepen en 5.900 m<sup>3</sup>.

De belangrijkheid van de drinkwaterbevoorrading der zeeschepen wordt duidelijk aangetoond door de aanwezigheid van een net van distributieleidingen met een totale lengte van nagenoeg 100 km, dat veelal de kaaimuren volgt en gans het havengebied doorloopt. Deze leidingen worden schier uitsluitend voor de scheepsbevoorrading aangewend. Op afstanden van 50 m van elkaar zijn op deze distributieleidingen watermonden aangebracht, waarop drinkwater kan worden afgenomen. Wanneer een schip water inneemt, wordt een standpijp op de nabije watermond geplaatst en de bevoorrading geschiedt over een gummidarm die rechtstreeks uitmondt in de drinkwater tank. De scheepsbevoorradingdienst beschikt over 170

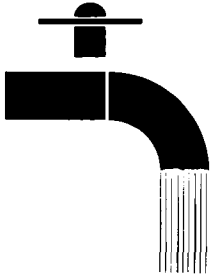
standpijpen en 3.800 m gummislang, verdeeld over zijn verschillende sekties.

Ten einde de bevoorrading rationeel en vlot te laten verlopen, werden de vijftientig «watermannen» over een negental sekties verdeeld, die samen de gehele haven omvatten. De taak van de watermannen bestaat erin dagelijks, en wel zo vroeg mogelijk, al de binnengelopen zeeschepen te bezoeken om eventuele bestellingen op te nemen, die zij dan in de loop van de dag zo spoedig mogelijk uitvoeren. Betalingen en formaliteiten worden achteraf door het administratief bureau afgehandeld met de betrokken scheepvaartagenten.

Voor spoedbestellingen 's nachts en op zon- en feestdagen is daarenboven een continudienst verzekerd, die over bestelwagens beschikt. Alles wordt overigens in het werk gesteld om de scheepsbevoorrading zonder enige onderbreking te laten functioneren. Aldus werden tijdens de strenge vorstperiode in het begin van 1963, de bevroren watermonden en standpijpen door middel van speciale toestellen ontdooid. Niet alleen moest geen enkele bestelling worden afgewezen, doch tevens werd drinkwater geleverd aan tal van schepen, die zich normaal elders bevoorraden.

De prijs van het door de zeeschepen betrokken drinkwater bedraagt 15 F per ton, vrij aan boord geleverd. Voor leveringen 's nachts en op zon- en feestdagen worden extrakosten aangerekend.

De drinkwaterbevoorrading van de binnenschepen en aan boeien gemeerde zeeschepen geschiedt te Antwerpen door de zorgen van het Stadsbestuur. Het water, dat van de A.W.W. betrokken wordt, wordt hier aan de klanten geleverd met «waterboten» van een private onderneming.



# I.V. Antwerpsche Waterwerken N.V.

AFDELING «Scheepsbevoorrading»

I ' Kattendijkdok o. k. Antwerpen - Tel. 33.61.23

<p><b>WATERBEVOORADING DER ZEESCHEPEN</b></p>	<p>Levering rechtstreeks uit het bedelingsnet, bij dag en bij nacht, alsook op zon- en feestdagen.</p>
<p><b>APPROVISIONNEMENT D'EAU AUX NAVIRES</b></p>	<p>Livraison directe du réseau de distribution, jour et nuit, ainsi que les dimanches et jours fériés.</p>
<p><b>WATERSUPPLY FOR VESSELS</b></p>	<p>Direct supply from distribution system, day and night, including Sundays and holidays.</p>
<p><b>LIEFERUNG VON WASSER für SEESCHIFFE</b></p>	<p>Direkte Lieferung aus dem Leitungsnetz, bei Tag und Nacht, ebenso am Sonntag und an Feiertagen.</p>



# BELFRANLINE

Société Anonyme

Départs réguliers et directs d'Anvers pour :

**PUERTO RICO**

SAN JUAN

**VENEZUELA**

GUANTA — LA GUAIRA — PUERTO CABELLO — MARACAIBO  
(évent. CUMANA, CARUPANO, CARIPITO, PAMPATAR et tous autres ports  
secondaires en cas d'aliment suffisant)

**COLOMBIE**

BARRANQUILLA — CARTAGENA — SANTA MARTA

**JAMAÏQUE**

KINGSTON

**HAÏTI**

PORT-AU-PRINCE

**REPUBLIQUE  
DOMINICAÏNE**

SAN DOMINGO



# Belgian Sweden Line S. A.

ANVERS

en service combiné avec la

**STOCKHOLMS REDERI A/B SVEA**

Départs tous les jeudis s.i. pour :

STOCKHOLM, GEFLE, SUNDSVALL NORRKOEPING, OXELOESUND, MALMOE, HELSINGBORG, KALMAR,  
KARLSHAMN



Agents généraux pour les deux armements  
en Belgique

**AGENCE MARITIME E. SASSE, S. A.**

**24, MÈIR — ANVERS**

Tél. : 33 78 70 (5 l.) - Câbles « SASSESHIP » - Téléx SASSE AN 03/622



## H. DE VOS

voorzitter van het  
Nationaal Comité  
voor Zeevaartpropaganda  
président du  
Comité National  
de Propagande Maritime

19845

## De afkoop van een erfdiensbaarheid (\*) Le rachat d'une servitude (\*)

De Belgische havens bevinden zich in de voordeligste geografische ligging van gans de noord-westkust van Europa. De inbuiging van de kust, waar de delta der drie grote stromen, Rijn, Maas en Schelde uitmondt, brengt die havens dichterbij dan enig andere bij de continentale steenkolenbekkens, de mijn- en ijzerindustriegebieden van Lotharingen en de Saar, alsmede bij het groot nijverheidsgebied van de Ruhr. Die bevoorrechte ligging verkrijgt nog een grotere betekenis doordat de brede en diepe monding van de Schelde op de zee uitgeeft op een plaats waar het getijverschil bijzonder groot is, hetgeen de opbloei heeft mogelijk gemaakt van de Antwerpse haven op 88 kilometer in het binnenland, waardoor die haven vlak bij de meest vitale centra van het Europese vasteland komt te liggen.

Zo is de Schelde een schitterende penetratieweg. Zij wordt door rivieren en kanalen in een geweldig hinterland voortgezet. Sedert duizend jaar, is deze majestatische stroom voor de bevolkingen die langs zijn boorden wonen een bron van vitaliteit en voorspoed, en de twee grote steden Gent en Antwerpen zijn hem hun handels- en artistieke faam verschuldigd.

Men moet er zich bijgevolg niet over verwonderen, dat eertijds de Vlaamse grootheid, de Brabantse wel-

Les ports belges se trouvent dans le site géographique le plus avantageux de toute la côte nord-ouest de l'Europe. L'inflexion de la côte où débouche le delta des trois grands fleuves, Rhin, Meuse, Escaut, rapproche plus que tout autre élément, ces ports des bassins houillers du continent, des régions minières et sidérurgiques de la Lorraine et de la Sarre, ainsi que du grand centre industriel de la Ruhr. Cette situation privilégiée prend plus d'importance encore par le fait que le large et profond estuaire de l'Escaut s'ouvre sur la mer en un endroit où l'amplitude de la marée est particulièrement grande et a permis l'épanouissement d'Anvers à 88 kilomètres à l'intérieur des terres, rapprochant ce port des centres vitaux du continent européen.

Ainsi, l'Escaut est une magnifique voie de pénétration; les rivières et les canaux la continuent dans un immense hinterland; la navigation interocéanique se poursuit, par eau, loin à travers les terres, dans la plaine flamande, dans le nord de la France, en Wallonie et en Allemagne occidentale.

Depuis mille ans, le fleuve majestueux a été pour les populations installées sur ses bords une source de vitalité et de prospérité et les deux grandes villes,

(\*) Zie « **De Belgen en de Zee** » door Henry De Vos en Ch. Bronne. Hoofdstuk II, IV De Schelde: V, De Vrijheid der Schelde, VI, Conflikten over het Schelderegime. Hoofdstuk IV, II, De Belgische maritieme Politiek III, De Belgische Havens. alsook: « **La petite histoire de la Marine Belge** » door Henry De Vos, Mededelingen der Marine Academie van België. Boek IX - 1955.

(\*) Voir « **Les Belges et la Mer** » par Henry De Vos et Ch. Bronne, Chapitre II, IV, L'Escaut; V, La liberté de l'Escaut; VI, Conflits sur le régime de l'Escaut; Chapitre IV, II, La politique maritime de la Belgique; III, Les ports Belges. ainsi que: « **La petite histoire de la Marine Royale Belge** » par Henry De Vos, Communications de l'Académie de Marine de Belgique, Tome IX - 1955.



vaart, de uitgroei van al onze provinciën, het voorwerp zijn geweest der « bekommernissen » van grote handeldrijvende mogendheden en dat deze, op onwettige wijze, en telkens zij er gelegenheid toe vonden, naar het middel hebben gegrepen dat zij het meest afdoende achtten om de economische groei onzer provinciën te fnuiken : de Schelde onder voogdij te leggen.

\* \* \*

Deze kwestie beheerst onze geschiedenis vanaf het begin der XIV<sup>e</sup> eeuw. Lodewijk van Nevers, graaf van Vlaanderen, had in 1323 de Zeeuwse eilanden als leengoed aan Willem van Beieren gegeven; en de inwoners van Walcheren en van Beveland trachtten rechten van fiscaal en militair toezicht uit te oefenen op de monding en op de handel die langzaam Brugge verlaat ten voordele van Antwerpen.

De toestand wordt bijzonder ernstig als, in de XVI<sup>e</sup> eeuw, de « Watergeuzen » zich niet alleen van Vlissingen hebben meester gemaakt, maar zich bovendien op de linker Scheldeoever gaan vestigen en zij in de verovering van Antwerpen door Alexander Farnese een voorwendsel van militaire aard vinden om de rivier volledig te blokkeren.

Door het Traktaat van Munster van 1648 werd de sluiting der Scheldemondingen bezegeld, zonder dat hiervoor de instemming van onze Provinciën werd gevraagd. Artikel 14 luidt als volgt : « De rivieren van de Schelde, evenals de kanalen van Sas, Zwin en andere zeemondingen die er op uitkomen, zullen gesloten blijven langs de kant der Heren van de Staten-Generaal ».

En opdat elke verzuchting tot handelsvrijheid volledig zou onderdrukt worden — ook aan de kust — voegde artikel 17 daar aan toe : « De schepen en waren die in de havens en de vluchthavens van Vlaanderen binnenvaren, en die ze verlaten, zullen blijven belast zijn met zodanige schattingen en andere lasten, die zullen geheven worden op de waren gaande en komende langs de Schelde en andere in de vorige artikels vermelde kanalen... »

Het Traktaat van Rastadt van 1713, dat de Belgische provinciën aan de keizer van Oostenrijk afstond, alsmede het Barreeltraktaat van 1715, handhaafden het sluiten van de Schelde en het heffen van taksen.

Na een doodstrijd van twee en een halve eeuw zou de Schelde een eerste maal bevrijd worden door de Franse Revolutie. In een verklaring van de Voorlopige Uitvoerende Raad van de Republiek werd gezegd : « De hinderpalen en belemmeringen, die tegen de handel en tegen de scheepvaart op de Schelde en op de Maas worden opgeworpen, zijn in strijd met de grondbeginselen van het natuurlijk recht, daar de loop der rivieren gemeenschappelijk bezit is en onvervreemdbaar van al de gebieden die door hun waters besproeid worden ».

Gand et Anvers, lui doivent leur renommée commerciale et artistique.

Il ne faut pas, dès lors, s'étonner que la grandeur flamande, la prospérité brabançonne, l'expansion de toutes nos provinces aient fait l'objet « d'inquiétudes » de la part de certaines puissances maritimes et que celles-ci aient eu recours, arbitrairement, chaque fois qu'elles le pouvaient, au moyen qu'elles estimaient le plus efficace pour combattre l'extension économique de nos provinces : la mise sous tutelle de l'Escaut.

\* \* \*

Cette question domine notre histoire, depuis les débuts du XIV<sup>e</sup> siècle. Ainsi, Louis de Nevers, comte de Flandre, ayant donné, en 1323, en fief à Guillaume de Bavière les îles de Zélande, les habitants de Walcheren et de Beveland s'efforcent d'exercer des droits fiscaux et militaires sur l'embouchure et sur le trafic qui va quitter Bruges pour Anvers.

Mais le problème prend toute sa gravité quand, au XVI<sup>e</sup> siècle, les « Gueux de Mer » s'emparent de Flessingue, ainsi que de la rive gauche de l'Escaut, et trouvent prétexte dans la prise d'Anvers par Alexandre Farnèse pour bloquer complètement le fleuve.

Le traité de Munster du 30 janvier 1648 consacre cet acte de force, sans l'assentiment de nos provinces. L'article 14 stipule : « Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux du Sas, Zwyn et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté des dits Seigneurs Etats-Généraux ». Et l'article 17 ajoute, pour que toute velléité d'activité maritime fut complètement étouffée, — même à la côte — que les navires et denrées à l'entrée et à la sortie des ports et havres de Flandre subiraient les mêmes charges et taxes que celles prélevées le long de l'Escaut.

Le traité de Rastadt de 1713, qui céda les provinces Belges à l'Empereur d'Autriche, ainsi que le traité de la Barrière, en 1715, maintinrent la fermeture de l'Escaut et le prélèvement des taxes.

La Révolution française libéra une première fois le fleuve après deux siècles et demi de léthargie et après quelques vaines tentatives de faire sauter le carcan à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Une déclaration du Conseil Exécutif Provisoire de la République proclame : « Les gênes et les entraves apportées au commerce et à la navigation sur l'Escaut et sur la Meuse sont contraires aux principes fondamentaux du droit naturel; le cours des fleuves est propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux... »

Le 20 janvier 1830, les Grandes Puissances proclamèrent la liberté de l'Escaut, sans droits de péage ou de visite. La désastreuse campagne des Dix Jours eut pour conséquence de remplacer le traité des XVIII<sup>e</sup> par celui des XXIV<sup>e</sup> articles qui, bien qu'assurant la liberté de navigation sur les fleuves, maintint de lourdes servitudes maritimes pour la Belgique, sur l'Escaut et sur la Meuse.

Facsimile van de voorlaatste bladzijde van het Algemeen Verdrag voor de Afkoop van de Scheldetol, van 16 juli 1863

Fac-similé de l'avant-dernière page du Traité Général pour le Rachat du Péage de l'Escaut, du 16 juillet 1863.

Op 20 januari 1830 erkenden de Grote Mogendheden de vrijheid van de Schelde, zonder tol of visitatie-rechten. Ongelukkiglijk had de Tiendaagse Veldtocht voor gevolg, dat het Traktaat der XVIII artikelen werd vervangen door dat der XXIV artikelen dat, alhoewel het de vrijheid der scheepvaart op de rivieren verze-kert, voor België zware maritieme servituden op de Schelde en de Maas handhaaft.

De tol werd op 1 1/2 per ton vastgesteld. Een wet van 5 juli 1839 machtigde de regering deze taks aan de schepen van sommige landen terug te betalen. Deze last werd spoedig zeer zwaar.

Langdurige onderhandelingen aangeknoopt door het ministerie de Vrière in 1855, op het initiatief van Leopld I, en voortgezet onder dit van Karel Rogier, leidden tot het Traktaat van 16 juli 1863, waardoor de dienstbaarheid werd afgekocht. Het was voor onze handelsmetropool een essentiële faktor voor hare buitengewone voorspoed.

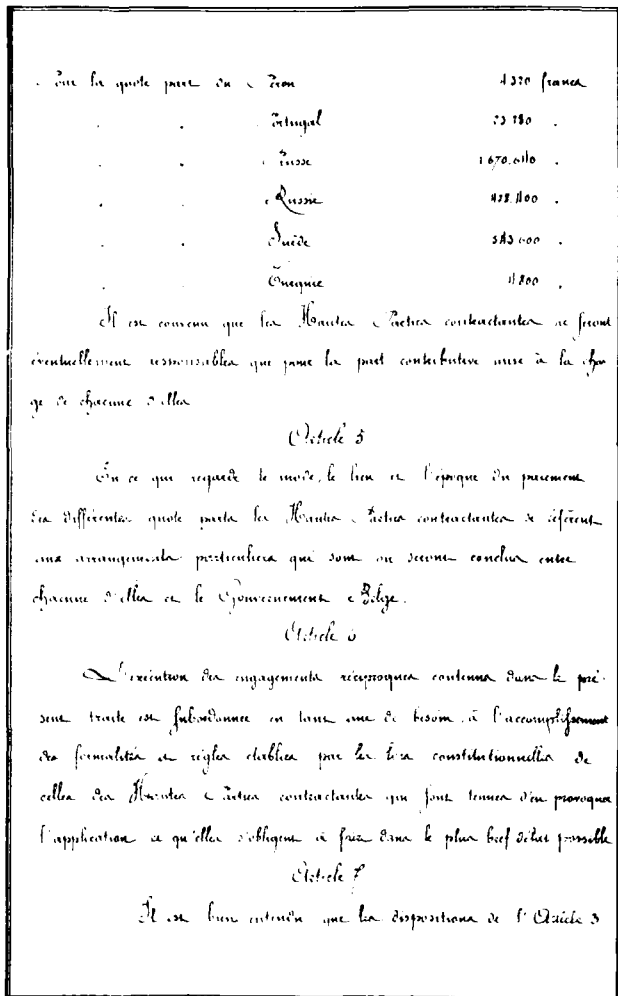
\* \* \*

Lambermont was de krachtigste bezieler die deze taak kon verwezenlijken.

In 1850 heeft hij Partoes vervangen bij het bestuur van buitenlandse handel van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Deze directie doet suggesties en geeft onderrichtingen aan de directie der Marine (die van hetzelfde departement afhangt) met het oog op het prospecteren van buitenlandse markten door de eenheden van de Koninklijke Marine.

Leopold I volgt met veel aandacht de pogingen om factorijen te stichten — zo te Santo Thomas, te Rio Nunez en elders — en langs Lambermont om geeft hij — van 1850 tot 1855 — aan de directie der Marine de nodige instrukties om het behoud dezer instellingen te verzekeren, de aktie der Consuls te steunen en de belangen der handelaars op de kusten van Afrika en Amerika te verdedigen.

De toekomstige Leopld II spreekt op twintigjarige leef-tijd in de Senaat zijn eerste rede uit over de expansie



Le taux de péage fut fixé à 1 florin 50 par tonneau. En vertu d'une loi du 5 juin 1839, le gouvernement belge remboursa cette taxe pour les navires de certains pays. La charge fut bientôt très lourde.

Des négociations entreprises par le Ministère de Vrière en 1855, à l'initiative de Léopold I et poursuivies sous celui de Charles Rogier, libérèrent, le 16 juillet 1863, l'Escaut du péage. Ce fut pour notre Métropole Commerciale un élément essentiel pour son extraordinaire développement.

\* \* \*

Lambermont fut le grand artisan de cette œuvre. En 1850, il a remplacé Partoes à la direction du Commerce Extérieur au Ministère des Affaires Etrangères. Cette direction suggère, donne et rédige pour la direction de la Marine, dépendant du même Département, les instructions relatives aux voyages à entreprendre par les unités de la Marine Royale pour la recherche des marchés extérieurs.

Léopold I suit attentivement les essais de création de comptoirs à Santo Thomas, à Rio Nunez et, par Lambermont, de 1850 à 1855, fait transmettre à la

van België en betreurt de ontoereikende werking onzer handelondernemingen in de vreemde. Hij kent de inspanningen die te vergeefs door zijn vader op dit gebied gedaan werden; hij heeft de verslagen van Lambermont gelezen. Op 17 februari 1860, 18 december 1860 en 31 maart 1861, komt de hertog van Brabant terug op deze zaak. Hij bezweert de Belgen nooit te vergeten dat de zee hun een brede weg opent naar de grote markten der wereld.

Daarvoor zijn schepen onontbeerlijk en goedkope en goed te bereiken havens.

De Belgische regeringen hadden een harde ondervinding opgedaan bij enkele pogingen om de zeevaart te doen herleven. In het tijdperk der preferentiële rechten, van 1830 tot 1850, konden enkele rederijen met zeilschepen handelsbetrekkingen in stand houden met Amerika, Indië, Australië en het Oosten, dank zij de toekenning van subsidies voor vaste afvaarten en van premiën voor de scheepsbouw en ook omdat staf en bemanning ter beschikking werden gesteld door de Koninklijke Marine. Oceaanstomers werden door de Staat uitgebaat. Deze initiatieven verdwenen in de periode van vrije handel, die in 1851 begon. De evolutie die toen plaats greep was grotendeels te danken aan Lambermont; hij was van oordeel dat het beste handelssysteem datgene was dat het grootste aantal zaken kon aanbrengen.

Om de aanbiedingen van scheepsruimte aan te passen aan de groeiende vraag van onze nijverheid, vonden onze regeringen niets beter dan beroep te doen op vreemde vlaggen.

Door de krachtige bloei van de havens en van de handel konden enkele Belgische rederijen opgericht en behouden blijven. Van dit tijdperk dateren de thans honderdjarige lijnen: « John Cockerill » (1858) en « Armement Deppe » (1860).

Terzelfdertijd werd het ernst met de havenpolitiek, althans inzake uitrusting en uitbreiding, ingezet met het graven van het Kattendijkdok en door het aansluiten van het Sche!de-Maasverbindingkanaal.

\* \* \*

Vanaf 1861 heerst een periode van buitengewone welvaart onder het teken van de vrije ruilhandel. Hierdoor werd België in staat gesteld, voor het eerst sedert de XVI<sup>e</sup> eeuw, volledig gebruik te maken van zijn centrale ligging, van de bekwaamheid en de werklust van zijn volk en van de voortreffelijkheid van zijn verkeersmiddelen. Met de vrije handel wordt Antwerpen, na drie eeuwen, een haven die wijd open staat voor alle natieën van de wereld.

Dit is het klimaat waarin het werk van Lambermont gezien moet worden. Het werd verwezenlijkt op een ogenblik van economische kentering in onze geschiedenis.

Marine les directives nécessaires pour le maintien des établissements, pour l'appui de l'action des consuls et pour la défense des intérêts des marchands sur les côtes d'Afrique et d'Amérique.

Le futur Léopold II, à vingt ans, fait son premier discours au Sénat, le 27 mars 1855, parlant de l'expansion de la Belgique, déplorant l'insuffisance de nos entreprises commerciales à l'étranger. Il a connaissance des vains efforts tentés à l'initiative de son père : il connaît les rapports de Lambermont. Le 17 février 1860, le 18 décembre 1860 et le 31 mars 1861, le duc de Brabant revient à charge. Il adjure les Belges de « ne jamais oublier que la mer lui ouvre largement le chemin des grands marchés du monde... ».

Et pour cela, il fallait des navires et des ports d'accès facile et bon marché.

Les gouvernements belges avaient acquis une dure expérience dans quelques tentatives de renouveau maritime. Pendant la période des droits préférentiels de 1830 à 1850, des subventions pour des services à voile réguliers, l'attribution d'états-majors et d'équipages de la Marine Royale à ces navires, ainsi que des primes à la construction navale, permirent à quelques armements de maintenir des relations avec les Amériques, les Indes, l'Australie et le Levant. Des transatlantiques à vapeur furent gérés par l'Etat. Ces initiatives croulèrent dans la période de Libre Echange qui débuta en 1851. On doit à Lambermont une large part dans l'évolution qui s'accomplit à cette époque; il estimait que le meilleur système commercial était celui qui nous amènerait le plus d'affaires.

Pour adapter nos transports maritimes à notre industrie naissante, nos gouvernants, à cause du manque de réussite de quelques essais, firent appel au pavillon étranger.

Dans l'essor prodigieux qu'allaient prendre les ports et le commerce belges, quelques armements belges se créèrent et se maintinrent. De cette époque demeurent les centenaires; la Société Cockerill (1858) et l'Armement Deppe (1860).

En même temps, une large politique d'outillage et d'extension des ports débuta par le creusement du bassin Kattendijk et le raccordement au canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

\* \* \*

A partir de 1861, la victoire du libre échange inaugura une période de prospérité sans exemple. La liberté permit à la Belgique de tirer parti, comme elle n'avait plus pu le faire depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, de sa position centrale, des aptitudes travailleuses de son peuple et de la supériorité de ses moyens de communication. Le libre-échange allait faire d'Anvers, après trois siècles, un port largement ouvert à toutes les nations.

C'est dans ce climat qu'il faut placer l'œuvre de Lambermont. Elle intervint à un moment crucial de notre histoire.



Deze politieke angst en ook de commerciële euforie, — die aan de vreemde Naties het nut deed inzien van de geplande afkoop — mochten bijdragen tot de overwinning van het gezond verstand op de middel-eeuwse conceptie van economisch verweer.

\* \* \*

Dit is de diepe betekenis van de gebeurtenis waarvan wij het honderdjarig bestaan gedenken.

Mogen, heden ook, de buitenlandse gevaren en de noodwendigheid van Europa's eenheid, de oplossing in de hand werken van alle problemen in verband met de veilige vaart op onze stromen en met de voorspoed van onze havens, essentiële elementen van onze nationale economische activiteit.

Toen Leopold II, op dertigjarige leeftijd, de 17<sup>e</sup> december 1865 de troon besteeg, had hij reeds welbewust onze pogingen tot expansie gestimuleerd. Hij stond paraat voor zijn grote regering. Wanneer hij zijn onvergetelijke rede voor de leden der Wetgevende Kamer had uitgesproken en wanneer de plechtigheden afgelopen waren, had hij een laatste woord over Lambermont: « Ik koester geen andere wens dan België groter, sterker en schoner te zien. »

Opvolger van de troon, had hij zich voor deze grote taak ingespannen. Gedurende gans zijn regering bleef hij op meesterlijke wijze trouw aan deze belofte. Hij werd er op voorbereid en verder bijgestaan door enkele doordrijvende, ondernemende zakenlieden en een paar uitmuntende ambtenaren.

Lambermont was een van hen.

Les craintes politiques, et aussi l'euphorie commerciale — qui fit comprendre aux Nations étrangères leur intérêt à intervenir dans le paiement de l'indemnité de rachat — facilitèrent la victoire du bon sens qui fut obtenu en 1863 sur les conceptions moyenâgeuses de défense économique.

\* \* \*

Telle est la signification profonde de l'évènement dont nous célébrons le centenaire.

Puissent aujourd'hui encore, les dangers extérieurs et la nécessité pour l'Europe de s'unir pour continuer à vivre, faciliter la solution des problèmes qui conditionnent la sauvegarde de nos fleuves et la prospérité de nos ports, éléments essentiels de notre activité nationale.

Lorsque Léopold II, à trente ans, monta sur le trône le 17 décembre 1865, il avait déjà stimulé nos efforts d'expansion. Il était prêt à réaliser un des grands règnes de l'histoire. Quand, devant les Chambres, il eut prononcé son discours inoubliable et quand toutes les cérémonies officielles furent terminées, il dit à Lambermont: « Je n'ai d'autre désir que de laisser la Belgique plus grande, plus forte et plus belle. »

Prince héritier, il s'était attelé à cette tâche. Pendant tout son règne, il tiendra cet engagement d'une manière magistrale. Il y fut préparé et aidé par de grands commis et de grands expansionnistes.

Lambermont fut un de ceux-là.

TRADITION et JEUNESSE  
DYNAMISME et EXPERIENCE

## CONTINENTAL LINES

(Armement)

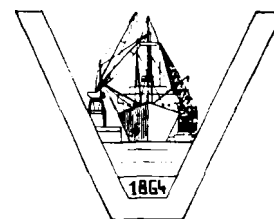
Société Anonyme  
et sa nouvelle unité  
le m.s. „TECUN UMAN“

4, TAVERNIERKAAI  
ANVERS

Tél. 32 99 00  
Télex 03 253

**N.V. VENKELER & C<sup>o</sup>**  
STOUWERIJBEDRIJF en CONTROLE

VIER GENERATIES



Genuastraat 15  
ANTWERPEN

TEL. 32.46.63 - 33.06.47 - 32.33.82 - 33.07.24

## Een familie met een buitengewone reputatie...

General Motors Continental stelt een volledige gamma dieselmotoren ter beschikking van de gebruikers. Met haar vermogens, gaande van 20 tot 1650 pk, bestrijkt zij alle gebieden van de scheepvaart.

Of het er nu op aankomt een motorbootje uit te rusten, een trawler, een binnenschip, een motorjacht, een sleepboot, een snelboot of een cargo, enz., enz., G.M. DIESEL biedt in al deze gevallen de juiste oplossing voor de problemen die zich stellen.

De juiste oplossing b.v. onder oogpunt van economische werking en onderhoud. Het exclusieve G.M.-inspuitsysteem en de hoge compressie in de cylinders zorgen inderdaad voor een integrale benutting van de brandstof. Men is van oordeel dat de nieuwe motoren van de reeksen « Economy-PLUS « N » tot 10% minder brandstof verbruiken, daar waar hun effectief vermogen met 9% kan toenemen.

De juiste oplossing eveneens inzake snelheid en acceleratie; de « tweetaktmotoren » van G.M. hebben een nervositeit en een soepelheid die beter zijn dan deze van gelijk welk ander systeem.

De juiste oplossing dan weer voor wat betreft de omvang en de toegankelijkheid, daar de afmetingen en de onderdelen van de G.M. scheepsdieselmotoren ontworpen werden met het oog

op een maximale compactheid en de meest mogelijke installatie-variëteiten, zonder dat de toegankelijkheid van de diverse organen er mag onder lijden. Het is bovendien mogelijk de motor tot 20° te laten hellen, zonder de minste afbreuk aan prestatie of veiligheid.

De juiste oplossing ook inzake « service » en verkrijgbaarheid van wisselstukken, daar de faciliteiten, die door het wereldomspannend G.M. distributienet geboden worden, weergaloos zijn.

De juiste oplossing wordt ook geboden op het gebied van eenvoud van bediening en van onderhoud. Al de G.M. DIESEL motoren, gelijk van welk type of vermogen, behoren tot **eenzelfde familie**. Allen werden volgens gelijkaardige principes ontworpen, die geleid hebben tot de standaardisatie van de gebruiks- en onderhoudsmethodes, dewelke huns gelijke kennen. Zo is er b.v. de reeks « 71 » die, met steeds dezelfde cilinderafmetingen, motoren omvat met vermogens, gaande van 67 tot 700 pk, alnaargelang de combinatie van 2, 3, 4 en 6 cylinders in lijn of van 8, 12 of 16 cylinders in « V ».

De som van deze hoedanigheden, gekoppeld aan een robuuste constructie, wettigen ten volle het **algeheel vertrouwen** dat de gebruikers van scheepsmotoren aan de G.M. DIESEL modellen geschonken hebben. (M.)

NAVIGATION DE TRAVAIL  
OU DE PLAISANCE...

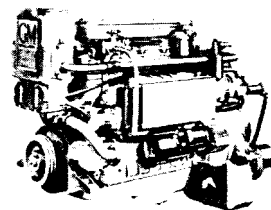


... Et le fameux  
"service garanti GM"  
vous soulage  
d'une foule de tracas !

TOUJOURS  
G.M. DIESEL

EN TOUTE SECURITE.

G.M. met à votre disposition une gamme de moteurs de 20 à 2.800 cv, se caractérisant tous par une nervosité, une économie et une facilité d'emploi sans équivalent.



Distributeurs officiels : Belgique :  
Anvers : Jorens . Anvers : Verswijver.  
Antoing : Dunamis . Bruxelles : Detebel.  
Gand : Dieselmen .  
Liège : Bounameaux . Liège : Dumont-Thiriart.  
Ostende : Simap .  
Grand duché de Luxembourg :  
Luxembourg : Schmitz .

GM 163GM

# INTERNATIONAL BUNKERING SERVICE



GULF OIL CORPORATION, one of the world's largest oil producers, places at your disposal, world-wide marine bunkering services. These ensure immediate, rapid delivery of Gulf fuel oils and marine lubricants, storage of uniform grades, and a comprehensive, international technical service by skilled engineers.

Benefits of the Gulf marine bunkering service especially renowned in the United States, are available to ships in ports all round the world.

## THE GULF COMPANIES

In Belgium: GULF OIL (BELGIUM) S.A.-ANTWERP

BUNKER FUELS ■ MARINE LUBRICANTS  
TECHNICAL SERVICE ■ IN PORTS AROUND THE WORLD



**G. BERTRAND**

directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, permanent commissaris van de Schelde.

directeur-général de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, commissaire permanent de l'Escaut.



12840

## De Permanente Commissie van de Schelde

## La Commission Permanente de l'Escaut

Onder de clausules van de verdragen van 19 april 1839 betreffende het regime van de Schelde, hebben deze van paragraaf 2 van artikel 9 een uitzonderlijk belang; ze worden overigens nog regelmatig en nauwgezet toegepast, alhoewel ze in de loop der tijden enkele veranderingen hebben ondergaan, waarover we het verder zullen hebben.

Deze clausules onderwerpen de Schelde beneden Antwerpen, alsook haar mondingen, aan een gemeenschappelijk toezicht dat gezamenlijk door België en Nederland wordt uitgeoefend voor alles wat verband houdt met het loodswezen, de betonning en het in stand houden der passen. Zij bevestigen het principe van de vrije keuze van de loods voor elk schip dat de stroom op- of afvaart met bestemming naar of afkomstig van een Belgische Scheldehaven; zij leggen aan de twee landen de verplichting op de passen in stand te houden en er de nodige boeien en bakens te plaatsen en te onderhouden, elk voor zijn deel van de stroom. Zij verordenen eveneens dat, in afwachting van de vaststelling der loodsrechten — die gematigd moeten zijn, gemeenschappelijk moeten vastgesteld worden en dezelfde moeten zijn voor de schepen van alle naties — de geïnde rechten niet hoger mogen zijn dan deze welke voorzien zijn voor de mondingen van de Maas tot Rotterdam, naar evenredigheid van de afstanden. Bovendien verwerven de twee landen het recht om over gans de loop van de Schelde en tot aan haar monding de diensten op te richten die nodig worden geacht tot het leveren van loodsen.

Deze bepalingen zijn zeer belangrijk: door het feit dat ze gekoppeld werden zowel aan het regime van de onbelemmerde vrijheid van de handelsvaart, dat door dezelfde verdragen werd ingevoerd, als aan de wederzijdse uitoefening van het recht tot vissen, en dat ze een wettelijk karakter geven aan een gemeenschappelijk toezicht over gans de loop van de Schelde

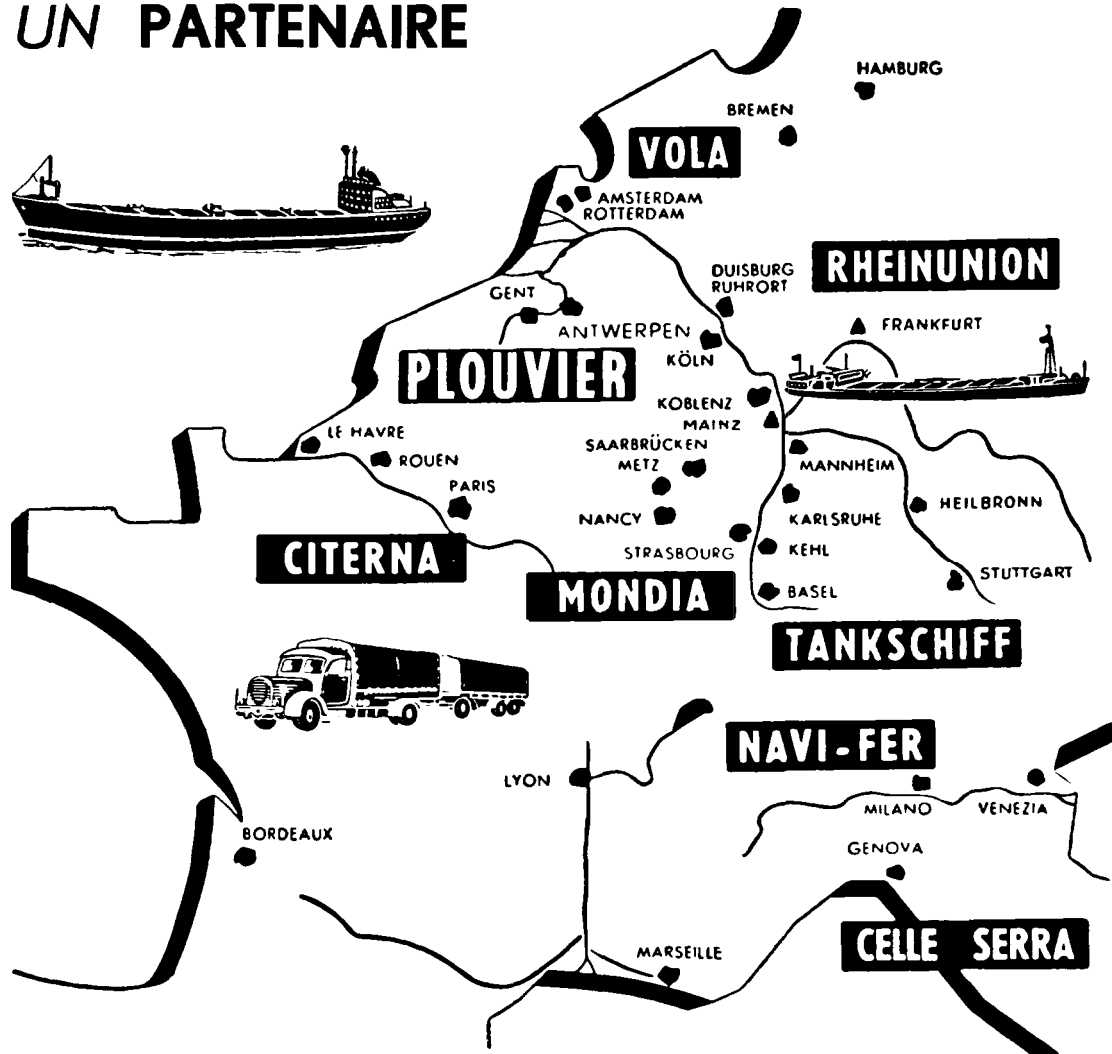
Parmi les clauses des traités du 19 avril 1839 relatives au régime de l'Escaut, celles du paragraphe 2 de l'article 9, présentent une importance toute particulière et sont d'ailleurs encore régulièrement et scrupuleusement appliquées, tout en ayant subi au cours des temps quelques modifications dont nous parlerons plus loin.

Ces clauses soumettent l'Escaut en aval d'Anvers ainsi que ses embouchures à une surveillance commune exercée conjointement par la Belgique et par les Pays Bas pour tout ce qui concerne le pilotage, le balisage et la conservation des passes. Elles affirment le principe du libre choix du pilote pour tout navire qui remonte ou qui descend le fleuve à destination ou en provenance d'un port belge de l'Escaut; elles imposent aux deux pays l'obligation de conserver les passes ainsi que d'y placer et d'y entretenir les bouées et balises nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve. Elles décrètent également, qu'en attendant la fixation des droits de pilotage qui devront être modérés, fixés de commun accord, et être les mêmes pour les navires de toutes les nations, les droits perçus ne pourront pas être supérieurs à ceux établis pour les bouches de la Meuse jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances. De plus, les deux pays obtiennent le droit d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure les services jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Ces dispositions sont très importantes: associées au régime de liberté sans entrave à la navigation commerciale que les traités instituaient par ailleurs et à l'exercice réciproque du droit de pêche, en consacrant une communauté de surveillance sur tout le parcours de l'Escaut ainsi que l'organisation commune du pilotage, y compris les droits afférents à celui-ci, elles créaient sur l'Escaut une sorte de condominium belgo-néerlandais. Toutefois les traités du 19 avril 1839 n'établissaient que les grandes lignes de ce statut dont la mise au point ne fut consacrée que par le traité hollando



**UN MARCHÉ  
UN PARTENAIRE**



# S.A. PLOUVIER & Co

BOITE POSTALE 501  
TELEX : PLOUVIER 03 236  
TELEPHONE : 31 16 10 (20 LIGNES)

Bordeauxstraat 8  
ANVERS

RYN-SCHELDE : 03.480  
ADRESSE TELEGR. : PLOUVIERCO

Bateaux-citernes • Transports rhénans • Expéditions maritimes • Camionnage • Armement maritime • Magasinage

Rijn- en binnenschepen van de groep Plouvier

Bateaux rhénans et d'intérieur du groupe Plouvier



en aan de gemeenschappelijke organisatie van de loodsdienst, met inbegrip van de rechten die hieraan verbonden zijn, schiepen zij op de Schelde een soort Belgisch-Nederlands condominium. Evenwel voerden de verdragen van 19 april 1839 enkel de grote lijnen in van dit statuut, waarvan de oppuntstelling slechts werd bekrachtigd door het Nederlands-Belgisch verdrag van 15 november 1842 en door de op 20 mei 1843 getekende overeenkomsten, waarvan men mag zeggen dat ze, voor het domein dat ze bestrijken, een soort bestuurlijke code vormen die gemeen is aan de twee landen.

De ondertekening van de overeenkomsten diende nochtans niet afgewacht om het gemeenschappelijk toezicht vorm en leven te zien nemen. Paragraaf 6 van artikel 9 voorzag de bijeenkomst van commissarissen binnen het tijdsbestek van één maand ten einde overeen te komen over een algemeen reglement.

Zodra een voorlopig reglement was opgemaakt (23 oktober 1839) en goedgekeurd, kwamen de Permanente Commissarissen, uit hoofde van dit reglement voor de eerste maal bijeen op 9 april 1840; men mag aannemen dat de Permanente Commissie van deze datum af bestaat en dat ze sindsdien, buiten de onderbrekingen te wijten aan de twee oorlogen, tot heden toe regelmatig om de drie maanden zitting heeft gehouden. Ze is thans aan haar 448<sup>e</sup> vergadering.

De eerste Permanente Commissarissen waren, van Belgische zijde : de heren V. Lahure en F. Donnet, en van Nederlandse zijde : de heer M. Wels.

Deze eerste zitting werd in hoofdzaak gewijd aan de inventarisatie van de boeien en bakens, zoals deze in dat tijdperk bestonden.

belge du 15 novembre 1842 et par les conventions signées le 20 mai 1843, dont on peut dire qu'elles constituent, pour les matières qu'elles couvrent, une sorte de code administratif commun aux deux pays.

Il n'a cependant pas fallu attendre la signature de ces conventions pour voir cette surveillance commune prendre forme et s'exercer. Le paragraphe 6 de l'article 9 prévoyait la réunion de commissaires dans le délai d'un mois afin de convenir d'un règlement général.

Dès qu'un règlement provisoire fut établi (23 octobre 1839) et approuvé, les Commissaires Permanents se réunirent en vertu de celui-ci pour la première fois le 9 avril 1840, et l'on peut considérer que c'est à partir de cette date que la Commission Permanente de l'Escaut existe et que, hormis les interruptions dues aux deux guerres, elle a siégé et siège encore régulièrement tous les trois mois. Elle en est actuellement à sa 448<sup>e</sup> séance.

Les premiers Commissaires Permanents étaient du côté belge Messieurs V. Lahure et F. Donnet et du côté néerlandais Monsieur M. Wels.

Cette première séance fut consacrée principalement au relevé des bouées et des balises, telles qu'elles existaient à l'époque.

Les Commissaires Permanents sont donc chargés d'exercer dans les limites définies par les traités une surveillance commune portant principalement sur trois objets bien déterminés.

- 1<sup>o</sup> la conservation des passes navigables de l'Escaut;
- 2<sup>o</sup> le balisage et l'éclairage du fleuve;
- 3<sup>o</sup> l'organisation des services de pilotage.

# S.A. Société Générale de Dragage N.V.

Siège social :

RUE DE L'INDUSTRIE 33  
BRUXELLES 4

Technische zetel :

VAN SCHOONBEKESTRAAT 31  
ANTWERPEN 1

*Zeeschelde : onderhoud van alle vaargeulen sedert 1930.*

Maximum scheepstonnemaat : 1930 : 18.000 ton

1963 : 53.000 ton



Hopperzuiger „LESSE”

Draagvermogen : 2.300 ton

Drague suceuse „LESSE”

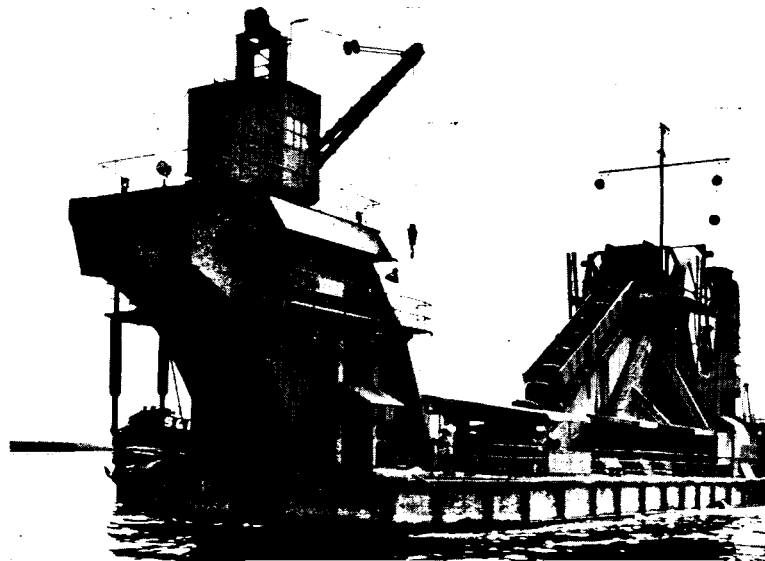
Capacité de chargement : 2.300 tonnes

Baggermolen „YZER”

Baggerdiepte : 21 meter

Drague à godets „YZER”

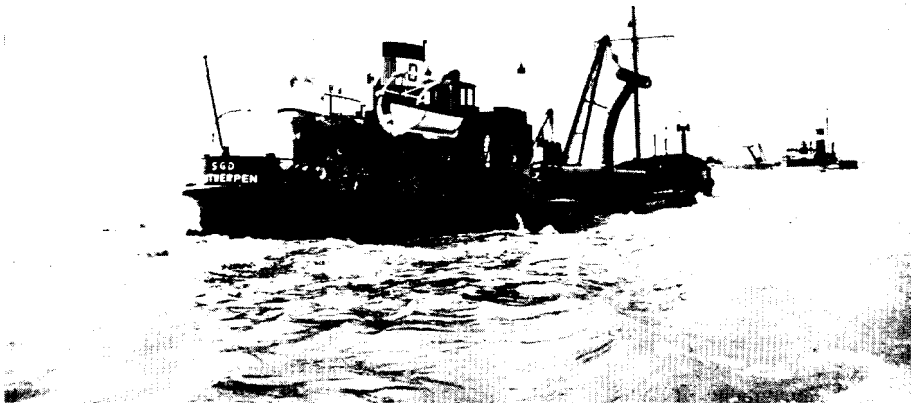
Profondeur de dragage : 21 mètres



*Escaut Maritime : entretien de toutes les passes navigables depuis 1930.*

Tonnage maximum des navires : en 1930 : 18.000 tonnes

en 1963 : 53.000 tonnes



Geladen hopperzuigers  
„SAMBRE II“ (1.800 ton) en  
„AMBLEVE“ (2.300 ton), varende  
in de bocht van Bath, op weg naar  
de stortplaatsen.

Dragues suceuses porteuses  
„SAMBRE II“ (1.800 tonnes) et  
„AMBLEVE“ (2.300 tonnes) navi-  
gant dans le coude de Bath, en  
route pour les lieux de déverse-  
ment.

De Permanente Commissarissen zijn dus gelast binnen de grenzen bepaald door de verdragen, met het uitvoeren van een gemeenschappelijk toezicht dat in hoofdzaak betrekking heeft op drie wel bepaalde opgaven :

- 1° het in stand houden van de bevaarbare passen van de Schelde;
- 2° de betonning en de verlichting van de stroom;
- 3° de organisatie van de loodsdiensten.

Het gaat hier evenwel enkel om een opdracht van toezicht, uitsluitend met het oog op het opsporen van

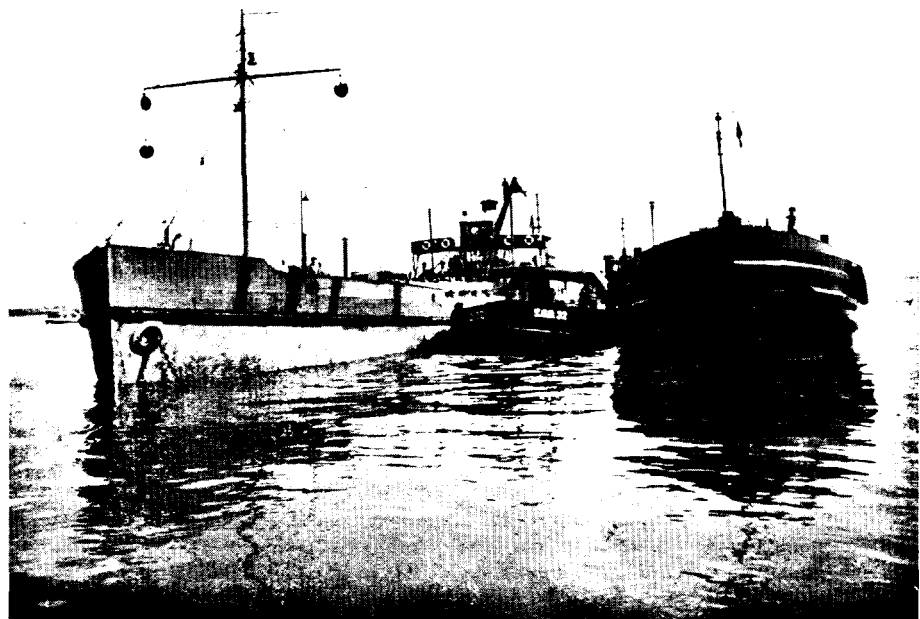
Mais il s'agit bien uniquement d'une mission de surveillance, tendant exclusivement à déceler les manquements éventuels et à provoquer le cas échéant l'adoption des mesures nécessaires pour y remédier. Les commissaires ne possèdent pas de pouvoir de décision.

Ils ne peuvent qu'informer leurs gouvernements respectifs et se référer à ceux-ci.

Il est évident qu'au cours d'une période aussi longue de fonctionnement, il s'est plusieurs fois révélé nécessaire de modifier les règlements existants. Dans la plupart des cas, les études préalables à ces révisions ont

Hopperzuiger „SCHELDE“  
(1.900 ton) te werk gesteld op de  
drempel van Zandvliet. Het schip  
laadt ineens zichzelf en een zelf-  
varende bak van 1.100 ton.

Drague suceuse porteuse  
„SCHELDE“ (1.900 tonnes) au tra-  
vail sur le seuil de Zandvliet. Le  
bateau se charge en même temps  
qu'un chaland automate accosté  
de 1.100 tonnes.



# Comptoir Maritime Osterrieth s. a.

AGENCE MARITIME — EXPEDITIONS — ASSURANCES — PASSAGES

Agents des lignes régulières suivantes :

**WILH. WILHELSEN, Oslo**

Australie - Nouvelle Zélande - Extrême Orient - Mer Rouge - Pakistan - Indes - Ceylan  
Birmanie - Golfe Persique et retour - Golfe U.S. et Golfe du Mexique // Anvers

**THE SWEDISH EAST ASIA Co. Ltd., Göteborg,**

Mer Rouge - Pakistan - Indes - Ceylan  
Birmanie - Golfe Persique et retour

**SWEDISH AMERICAN LINE, Göteborg,**

Golfe U.S. - Golfe du Mexique - Canada - Grands Lacs // Anvers

**THE EAST ASIATIC Co Ltd., Copenhague,**

Nouvelle Zélande - Mer Rouge - Pakistan - Indes - Ceylan - Birmanie

**THE TRANSATLANTIC S. S. Co Ltd., Göteborg,**

Nouvelle Zélande

**LLOYD BRASILEIRO, PN, Rio de Janeiro,**

Le Brésil et retour

**ANVERS, 75, Frankrijklei**

Tél. 33 89 70 (10 lignes)

Adr. Télégr. « OSTERMARIT » Télex : OSTERMARIT AN 240  
AGENTS IATA

## N.V. EUGENE HERBOSCH

Van Meterenkaai 4  
ANTWERPEN

*Binnenvaart Rederij  
Waterwerken  
Scheepswerven*

TELEFOON 33.79.50 (14 lijnen)

## Société Maritime Anversoise Somara

Société Anonyme

AGENTS & COURTIERS DE NAVIRES  
AFFRETEURS EXPEDITEURS

Emmagasinages  
Echantillonnages  
Assurances

TOUS TRANSPORTS  
INTERNATIONAUX

Téléphone : (03) 32.98.65 (5 l.)  
Télégrammes : SOCMARAN  
Télex : 03 268 G 690 SOCMARAN (an)

SCALDIS BUILDING, 2 ORTELIUSKAAI - ANVERS

Firmes affiliées :

Expeditie- & Cargadoorsbedrijf „Cargos” n. v.,  
Rotterdam

Navis Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft m. b. H.  
Hamburg - Bremen - Dusseldorf

Somara Cargos (London) Ltd.  
London

## EIFFE & C<sup>o</sup>

Maison fondée en 1826

**43, Lange Nieuwstraat — ANVERS**

Tél. : 32.99.60 (15 l.) - Telex : 03.218

**34, Fiévéstraat - Tél. 23.44.81 - GAND**

FRET ET PASSAGES AERIENS  
Agents de la Sabena et de la  
International Airtransport Association

AGENTS MARITIMES - EXPEDITEURS - DECLARANTS EN DOUANE  
AFFRETEMENTS & PASSAGES - ASSURANCES

Agents des Compagnies de Navigation suivantes :

**HAMBURG AMERIKA LINIE** - Côte Ouest de l'Amérique du Sud, Australie,  
Indonésie

**LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS** - Brésil, Uruguay et Argentine

**HORN LINIE** - Indes Occidentales, Venezuela, Colombie, Jamaïque et Costa Rica

**SVEDEL LINE** - Mer Rouge, Afrique Orientale, Port Louis (Ile Mauritijs)

**Société Navale DELMAS - VIELJEUX** - Afrique Occidentale

**HAMBURG CHICAGO LINIE** - St. Laurent, Grands Lacs, (été)  
St. John N.B., Halifax N.S., (hiver)  
St. John's N.F., (été/hiver)

**YUGOSLAV LINE** - Adriatique

**PAKISTAN SHIPPING LINE Ltd.** - Pakistan/India

**CIA. DE NAV. CARREGADORES AÇOREANOS** - Portugal, Açores, Madère

**CIA. NACIONAL DE NAVEGAÇÃO** - Possessions portugaises d'Asie et d'Afrique  
**A. KIRSTEN** - Hambourg

eventuele tekortkomingen, en op het uitlokken, in voorkomend geval, van de nodige maatregelen om er aan te verhelpen. De commissarissen bezitten geen beslissingsmacht. Ze zijn enkel gerechtigd hun respectieve regeringen in te lichten of er verslag bij uit te brengen.

Het spreekt vanzelf dat het, in de loop van zulk een langdurige periode van werking, dikwijls noodzakelijk is gebleken de bestaande reglementen te wijzigen. In de meeste gevallen werden de voorbereidende studies voor deze wijzigingen gedaan door de Permanente Commissarissen, en in sommige gevallen waren het de Permanente Commissarissen zelf — hiervoor behoorlijk en in het bijzonder gemachtigd — die de verdragen en overeenkomsten welke de nieuwe situaties moesten bekrachtigen, in naam van hun regeringen ondertekenden. Ten einde te vermijden al te dikwijls beroep te moeten doen op deze enigszins omslachtige procedure, hebben de Permanente Commissarissen de jongste jaren enkele zeer bescheiden machtsdelegaties gekregen die hun toelaten om zelf, in gemeenschappelijk overleg, enkele beslissingen te treffen van louter technische aard, en dit in een wel bepaald domein, derwijze dat niet getornd wordt aan de principes zelf waaraan hun activiteit is onderworpen.

Op huidig ogenblik wordt dit gemeenschappelijk toezicht uitgeoefend door vier commissarissen, twee van ieder land; voor België de directeur-generaal van het Zeewezen, die voor de uitoefening van deze functie afhangt van de minister van Openbare Werken, en de administrateur-inspecteur-generaal van de zeediensten der Schelde; voor Nederland de schout bij nacht directeur-generaal van de loodsdiensten en andere aanverwante diensten, alsook de directeur van deze diensten te Vlissingen.

Hernemen we thans in 't kort de drie bijzonderste opdrachten van de Commissie.

Wat betreft het in stand houden van de bevaarbare passen, heeft iedere regering de plicht hierover te waken op haar eigen grondgebied. Artikel 113 van de Algemene Akte van het Congres van Wenen, dat van toepassing is voor de Schelde, bepaalt dat elke oeverstaat zich op zijn grondgebied zal belasten met het uitvoeren van de noodzakelijke werken in de bedding van de rivier ten einde elke belemmering van de scheepvaart op te heffen. Men zou hieruit kunnen afleiden dat elke staat voor plicht had de vaargeulen op zijn territorium aan te passen aan de gestadige vooruitgang van de scheepvaart en de scheepsbouw die, in de laatste jaren, bijzonder snel en spectaculair is geweest.

Doch, waar het als vanzelfsprekend kan beschouwd worden dat de mogendheden van 1839 voorzeker niet het inzicht hadden het gebruik van de Schelde te beperken door onrechtstreeks te verbieden er het economisch rendement van te verhogen, namelijk door het uitvoeren van baggerwerken, moeten we toch vaststellen dat van in den beginne de Commissie zich

été faites par les Commissaires Permanents, et parfois même au moment de signer les traités ou les conventions qui devaient consacrer les nouvelles situations, ce furent les Commissaires Permanents eux mêmes qui, dûment et spécialement mandatés à cette fin, le firent au nom de leurs gouvernements. Pour éviter de devoir trop souvent recourir à cette procédure malgré tout assez lourde, les Commissaires Permanents ont reçu ces dernières années quelques délégations de pouvoir extrêmement modestes leur permettant de prendre eux mêmes de commun accord quelques décisions de caractère exclusivement technique, dans des domaines bien précis qui ne mettent pas en cause les principes mêmes dans lesquels leur action s'insère.

Actuellement la surveillance commune est exercée par quatre commissaires, deux de chaque pays; pour la Belgique le directeur général de la Marine qui, dans l'exercice de cette fonction, dépend du Ministre des Travaux Publics, et l'administrateur inspecteur général des services maritimes de l'Escaut; pour les Pays-Bas le contre-amiral directeur général des services de pilotage et autres services connexes, ainsi que le directeur de ces services à Flessingue.

Reprenons maintenant succinctement les trois ordres de préoccupation principaux de la Commission.

En ce qui concerne la conservation des passes navigables, chaque gouvernement a l'obligation d'y veiller sur son territoire. L'article 113 de l'Acte Général du Congrès de Vienne applicable à l'Escaut stipule que chaque riverain se chargera sur son territoire des travaux nécessaires dans le lit de la rivière pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation. On aurait pu en déduire que chaque nation avait pour devoir d'appropriier les passes sur son territoire aux progrès constants et, ces dernières années, particulièrement rapides et spectaculaires de la navigation et de la construction navale. Mais s'il paraît évident que les Puissances de 1839 n'ont certainement pas voulu restreindre l'usage de l'Escaut en interdisant indirectement d'en augmenter le rendement économique, notamment par des travaux de dragage, dès le début même du fonctionnement de la Commission une interprétation restrictive des textes a prévalu, limitant les obligations des Pays-Bas à ce qu'imposait la « conservation » de l'état de chose existant en 1839. A vrai dire, les commissaires néerlandais ne s'opposaient pas à ce que les passes fussent draguées et améliorées le cas échéant, mais la Hollande n'entendait point participer aux dépenses nécessitées par des travaux dont le bénéfice allait aux seuls ports belges et plus particulièrement à Anvers. Par contre l'enlèvement des épaves obstruant les passes ou constituant une gêne pour la navigation est une nécessité imposée par la conservation des passes et chaque pays doit y procéder à ses frais sur son territoire. En réalité la mission des Commissaires Permanents se borne à surveiller en commun l'état de navigabilité des passes, ceux-ci ne peuvent que transmettre leurs observations ou leurs

# NAVEX S.A.

(SOCIETE D'EXPEDITION ET DE NAVIGATION)

18, OUDAAN

ANVERS

Telex 03 294 Navexasabel An - Tél. (03) 32 79 10 (10 l.) - Télégr. NAVEX

**ARMATEURS  
AGENTS MARITIMES  
TRANSITAIRES**

Agents pour le trafic rhénan :

- \* Franz Haniel & Cie G.m.b.H., Duisburg-Duhrort
- \* Comaltra, s.à.r.l., Strasbourg
- \* Allgemeine Rheintransport A.G., Bâle

Gérance des Sociétés :

**S. A. BELGE de NAVIGATION FLUVIALE,  
SOCIETE D'ARMEMENT FLUVIAL, s. a.  
« NAVEX » SERVICE RAPIDE, s. a.  
FLOTTE RHENANE : Chalands et moteurs de 525 -  
800 CV. Environ 40.000 T.**

Agents des Lignes :

**ANTWERP / SUND LINE**

Services réguliers vers le Danemark et la Suède

**BENELUX FRUIT LINE**

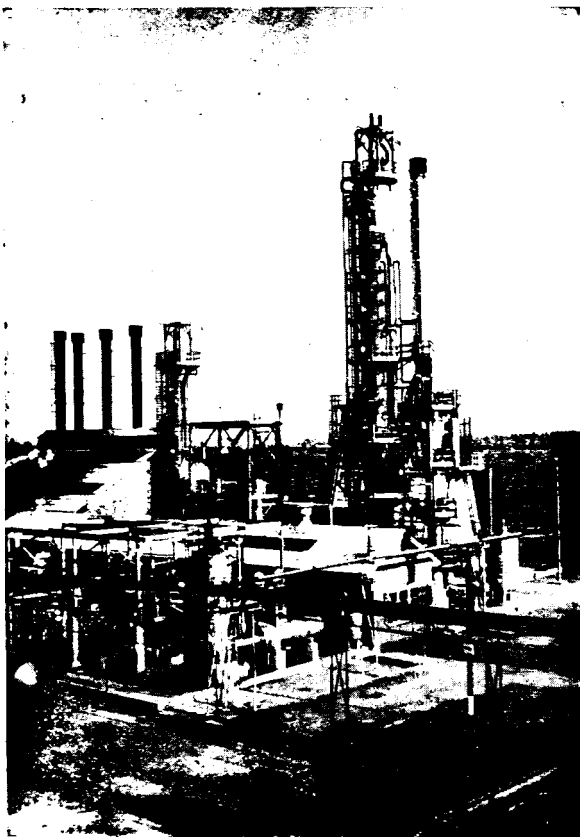
Service régulier vers le Maroc

**HANSEATISCHER AFRIKA DIENST**

**HUGO STINNES**

**TRANSOZEANSCHIFFFAHRT G.m.b.H.**

Service régulier vers l'Ouest de l'Afrique



**N.V. BELGISCHE  
PETROLEUM  
RAFFINADERIJ**

4e HAVENDOK

KAAIEN 279 - 285

TEL. : 41.07.90

ANTWERPEN



**ALLE PETROLEUM-  
PRODUKTEN**

laten leiden heeft door een restrictieve interpretatie van de teksten, in die zin dat de verplichtingen van Nederland zich beperken tot hetgeen werd opgelegd inzake het « in stand houden » van de stand van zaken, zoals deze zich voordeden in 1839. Eerlijkheidshalve dient hieraan toegevoegd dat de Nederlandse commissarissen zich niet verzetten tegen het feit dat de passen, in voorkomend geval, zouden gebaggerd of verbeterd worden, maar Nederland wenste niet bij te dragen aan uitgaven voor werken die uitsluitend ten goede kwamen aan Belgische havens en in het bijzonder aan Antwerpen. Daarentegen is de verwijdering van de wrakken die de vaargeulen belemmeren, of die een hinder vormen voor de scheepvaart, een voor het in stand houden van de passen opgelegde noodzakelijkheid en ieder land moet hiertoe overgaan, op eigen kosten, op zijn territorium. Aangezien de opdracht van de Permanente Commissarissen zich in feite beperkt tot een gemeenschappelijk toezicht op de bevaarbaarheid der passen, kunnen ze dan ook niet anders dan hun opmerkingen of verzoeken overmaken aan hun regeringen. Het is dus buiten hen om dat de regeringen of de hiertoe behoorlijk gemachtigde uit-

demandes à leurs gouvernements. C'est donc en dehors d'eux que les gouvernements ou les services d'exécution dûment délégués à cet effet conviennent des travaux de dragage à effectuer dans la partie néerlandaise de l'Escaut. La chose est d'autant plus facile du côté belge qu'un même fonctionnaire est à la fois Commissaire Permanent et responsable de l'exécution de tels travaux. Tout le programme d'approfondissement ou d'élargissement des passes ainsi que le maintien de ces améliorations, exécuté ces dernières années ou en exécution pour faire de l'Escaut la voie moderne indispensable au trafic actuel des ports belges, tant en nature et qualité qu'en quantité, est réalisé aux frais de la Belgique. En fait, les autorisations nécessaires pour pouvoir effectuer les travaux n'ont pas soulevé de difficultés, mais elles n'en dépendent pas moins du bon vouloir de nos voisins.

Il en est de même de l'éclairage et du balisage. Les commissaires néerlandais ne se sont jamais opposés à ce que le balisage fût amélioré et adapté tant aux progrès qu'aux nécessités de la navigation, mais dans les limites de l'interprétation restrictive signalée plus haut. De nombreux traités négociés et proposés par les



Rijnmotorschip „NAVEXMOTOR 9“  
(groep „Navex“)

Rhénan à moteur  
„NAVEXMOTOR 9“  
(groupe „Navex“)

voeringsdiensten beslissen over de baggerwerken die uit te voeren zijn op het Nederlands gedeelte van de Schelde. Van Belgische zijde is de kwestie zoveel te eenvoudiger door het feit dat eenzelfde ambtenaar terzelfdertijd Permanent Commissaris is en de verantwoordelijke voor de uitvoering van dergelijke werken. Gans het programma van verdieping of van verbreding der passen alsook voor het behoud van deze verbeteringen, dat de laatste jaren werd uitgevoerd of dat in uitvoering is om van de Schelde de moderne toegangsweg te maken, die zo noodzakelijk is voor de huidige

Commissaires Permanents ont au cours des temps consacré les améliorations successives et nombreuses apportées au balisage de l'Escaut qui, en 1843, était encore assez rudimentaire. Si aujourd'hui ce fleuve est certainement l'un des mieux balisés du monde et si la navigation peut s'y pratiquer avec autant de sécurité la nuit que le jour, c'est à la vigilance de la Commission Permanente de surveillance qu'on le doit. Tous ces traités dont le dernier date du 23 octobre 1957 tout en fixant très exactement la nature même de l'éclairage et du balisage réaffirment les principes suivants :





## J. RANDAXHE - BALLY

AGENT MARITIME

## RANDAXHE & C<sup>o</sup>

EXPEDITEURS

HUIDEVETTERSSTRAAT 37 - ANVERS - TEL. 32 98 10

TELEX AN 03 261 — TELEGR. RANBALLY ANVERS

## SALF

SOCIÉTÉ ANVERSOISE DE LIAISONS FLUVIALES S.A.

Téléphones : (03) 33.89.40 (6 l.)

Télégrammes : Salfluv - Anvers

Télex : Anvers 03255 Salfluv

1 - 2, QUAI E. VAN DYCK

### ARMEMENT RHENAN

Transports fluviaux internationaux

Toutes opérations douanières

Manutention — Entreposage

## A N V E R S

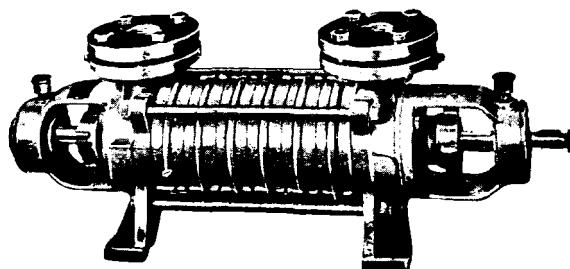
ATELIERS de CONSTRUCTION

## Pompes "Sihl"

- POMPES AUTO-AMORÇANTES
- POMPES CENTRIFUGES
- POMPES A ENGRENAGES
- POMPES A VIDE



65-67, rue des Fabriques  
BRUXELLES I



## n.v. MANUPORT s.a.

ANTWERPEN

Aug. Michielsstraat 21

TEL. 32.19.55 (4 l.)

GENT - Port Arthurlaan 172 - GAND

TEL. 51.05.35 - 51.05.72

ANVERS

## s.c. VLAEY-NATIE s.m.

- \* Laden en lossen van schepen
- \* Vertollen, expeditie, opslag
- \* Behandelen van losse meststoffen
- \* Autotransporten door gans Europa (10, 15, 17 en 20 ton)
- \* Ruime pakhuizen beschikbaar te Antwerpen en te Gent

- \* Chargement et déchargement de bateaux
- \* Dédouanements, expéditions, emmagasinage
- \* Manutention d'engrais en vrac
- \* Camionnage vers toute l'Europe (10, 15, 17 et 20 tonnes)
- \* Magasins spacieux disponibles à Anvers et à Gand

trafiek van de Belgische havens, zowel met het oog op de aard en de kwaliteit als op de kwantiteit van deze trafiek, is verwezenlijkt op kosten van België. In feite werden de nodige machtigingen tot het uitvoeren der werken zonder moeilijkheden verkregen, maar zij hangen niettemin toch af van de goede wil van onze bureu.

Hetzelfde doet zich voor wat betreft de verlichting en de betonning. De Nederlandse commissarissen hebben zich nooit verzet tegen de verbetering van de betonning of tegen haar aanpassing aan de vooruitgang of aan de noodwendigheden van de scheepvaart, maar steeds binnen de grenzen der enge interpretatie, waarvan spraak hierboven.

Vele verdragen, behandeld en voorgesteld door de Permanente Commissarissen, hebben in de loop der tijden de talrijke opeenvolgende verbeteringen gewettigd die aan de betonning van de Schelde werden aangebracht, betonning die in 1843 nog tamelijk rudimentair was. Wanneer ten huidigen dage deze stroom stellig mag beschouwd worden als één der best bebakende van de wereld en wanneer de scheepvaart er zowel bij nacht als bij dag even veilig kan worden uitgeoefend, dan is zulks te danken aan de waakzaamheid van de Permanente Commissie. Al deze verdragen, waarvan het laatste dateert van 23 oktober 1957, die zeer nauwkeurig de aard zelf van de verlichting en van de betonning vaststellen, bevestigen nogmaals de volgende principes :

1° op Nederlands grondgebied is het Nederland dat tot de uitvoering overgaat en dat het onderhoud op zich neemt van elke nieuwe installatie, maar het is België dat er de kosten van draagt in de mate dat de Belgische havens ervan genieten, d.w.z. in de meeste gevallen de totaliteit;

1° sur le territoire néerlandais, ce sont les Pays-Bas qui procèdent à l'établissement et qui assument l'entretien de toute installation nouvelle, mais, c'est la Belgique qui en supporte les frais dans la mesure où les ports belges en profitent, c'est à dire dans la plupart des cas en totalité.

2° Les Pays-Bas s'interdisent de détruire ces installations, de les enlever ou de les détourner de leur destination sans le consentement de la Belgique, mais ils réservent leurs droits pour le cas de guerre.

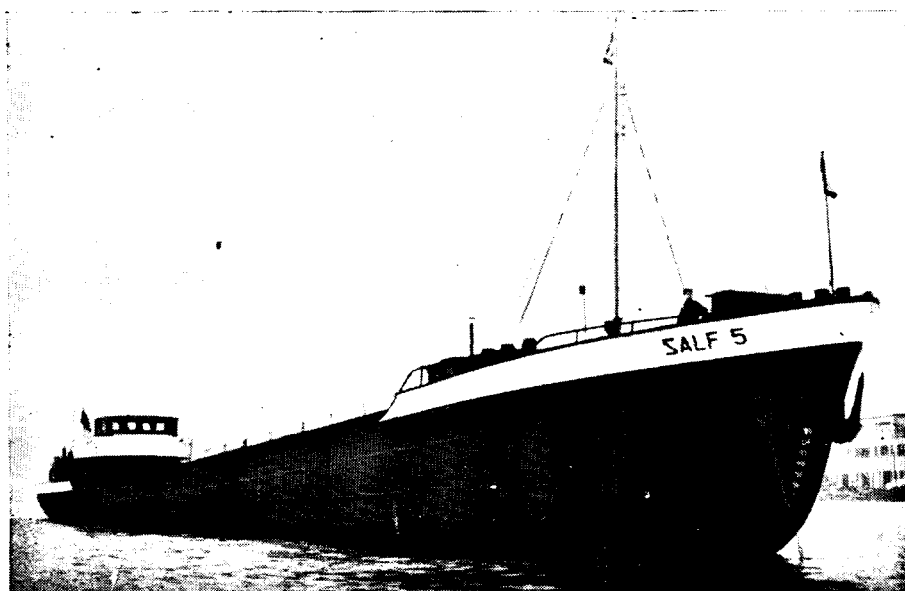
3° le mouillage de bateaux phares et de bouées lumineuses dans la partie contestée des Wielingen ne porte pas atteinte aux revendications réciproques de souveraineté sur cette région (Il en est d'ailleurs de même de l'enlèvement des épaves).

Les Commissaires Permanents ont reçu dans ce domaine certains pouvoirs d'exécution, car ils sont actuellement autorisés, en vertu du dernier traité cité, à prendre eux-mêmes les mesures qui s'imposent en vue de l'exécution des articles de ce traité. Ils sont d'autre part compétents pour apporter de commun accord des modifications et des extensions à l'éclairage, au balisage, aux échelles de marée et aux autres installations mentionnées dans le traité, si la nécessité s'en fait sentir.

Quant au pilotage, un des règlements arrêtés en 1843 entre les Pays-Bas et la Belgique pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 ainsi que du chapitre II du section I du Traité du 5 novembre 1842 tel qu'il a été modifié par les traités et conventions ultérieurs, constitue véritablement la charte de ce service au respect de laquelle les Commissaires Permanents ont l'obligation de veiller. Il règle également par le détail le fonctionnement même et les attributions de la Commission Permanente.

Rijnmotorschip „SALF 5”  
(SALF - Sté Anversoise de Liaisons  
Fluviales)

Rhénan à moteur „SALF 5”  
(SALF - Sté Anversoise de Liaisons  
Fluviales)



2° Nederland ontzegt zich het recht deze installaties te vernietigen, ze weg te nemen of ze voor andere doeleinden te gebruiken zonder de instemming van België, evenwel onder voorbehoud van alle rechten in geval van oorlog;

3° de plaatsing van lichtscheepen en lichtboeien in het betwiste deel van de Wielingen laat de wederzijdse soevereine aanspraken op dit gebied onverlet (zulks geldt eveneens voor de verwijdering van wrakken).

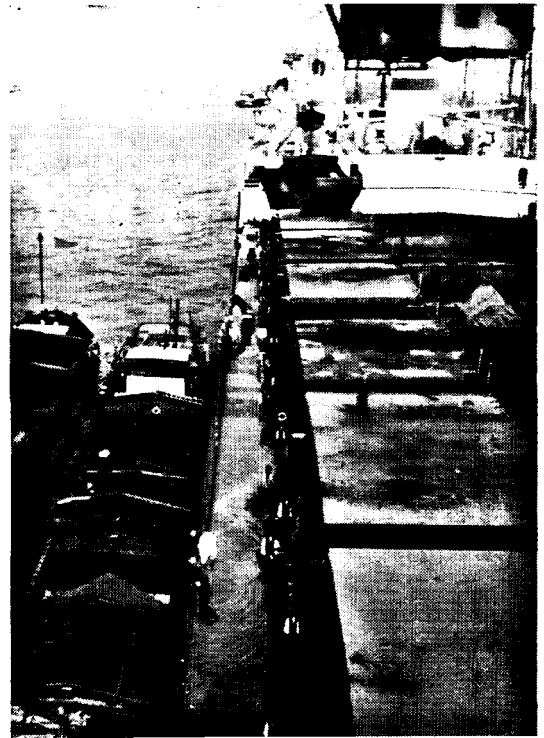
De Permanente Commissarissen hebben op dit gebied een zekere uitvoeringsmacht ontvangen, want, op grond van laatstvermeld verdrag, zijn ze gemachtigd zelf de maatregelen te treffen die voor de uitvoering van de artikelen van dit verdrag nodig zullen zijn. Voorts hebben zij de bevoegdheid in onderlinge overeenstemming aan de verlichting, bebakening, peilschalen en andere in het verdrag genoemde installaties, wijzigingen en uitbreidingen aan te brengen, indien dit noodzakelijk mocht blijken.

Wat het loodswezen betreft mag één der reglementen — in 1843 door Nederland en België aanvaard tot uitvoering van artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839 alsook van hoofdstuk II sectie I van het Verdrag van 5 november 1842 zoals het door latere verdragen en overeenkomsten werd gewijzigd — beschouwd worden als het handvest van deze dienst; de Permanente Commissarissen hebben overigens tot plicht erover te waken dat het steeds wordt geëerbiedigd. Het regelt eveneens in detail de werking zelf en de bevoegdheden van de Permanente Commissie.

Waar, in de meeste maritieme landen, de loodsen eenvoudige zeelieden zijn, gegroepeerd in corporaties onder controle van de openbare macht, is de loods in België en in Nederland een staatsagent. Alhoewel iedere kapitein verplicht is een loods te nemen is er slechts één sanctie indien hij deze verplichting niet naleeft, nl. dat hij gehouden blijft tot de betaling van de rechten.

Het loodsen wordt dus gemeenschappelijk verzekerd door de openbare besturen van twee verschillende landen. De reglementen en de tarieven zijn dezelfde voor de twee besturen, maar elk beheert afzonderlijk zijn eigen diensten. Het gemeenschappelijk toezicht op de loodsdienst, zegt het reglement, zal zich niet verder dan tot de werkelijke dienst der loodsen uitstrekken. Dienvolgens zal dit toezicht enkel tot doel hebben er zich van te verzekeren dat de loodsen van de beide regeringen hun verplichtingen vervullen overeenkomstig de aan beide landen gemene reglementaire bepalingen, met dien verstande dat ieder land, binnen dit kader, naar eigen goeddunken zorgt voor de materiële organisatie van zijn eigen dienst.

Wegens het feit dat het loodsen gebaseerd was op het principe van de vrije keuze van de loods onder oogpunt van nationaliteit, ontstond een concurrentie tussen de twee besturen, daar de loodsrechten verschuldigd waren aan het bestuur dat de loods geleverd had.



Overslag van 50.000 t erts in binnenschepen  
Transbordement de 50.000 t de minerais en chalands

Si, dans la plupart des pays maritimes, les pilotes sont de simples marins groupés en corporation sous le contrôle des pouvoirs publics, en Belgique et aux Pays-Bas le pilote est un agent de l'Etat. Si tout capitaine est tenu de prendre un pilote, la seule sanction, s'il n'en prend pas, est qu'il est néanmoins passible des droits.

Le pilotage est donc assuré en commun par des administrations publiques de deux pays différents. Les règlements et les tarifs sont les mêmes pour les deux administrations, mais chacune d'elle exploite séparément ses propres services. La surveillance commune du pilotage, dit le règlement, ne s'étendra pas au delà du service actif des pilotes. Elle a donc seulement pour but de s'assurer que les pilotes de l'un et de l'autre gouvernement remplissent leurs devoirs conformément aux dispositions réglementaires communes aux deux pays, chaque pays organisant matériellement son propre service à l'intérieur de ce cadre comme il l'entend.

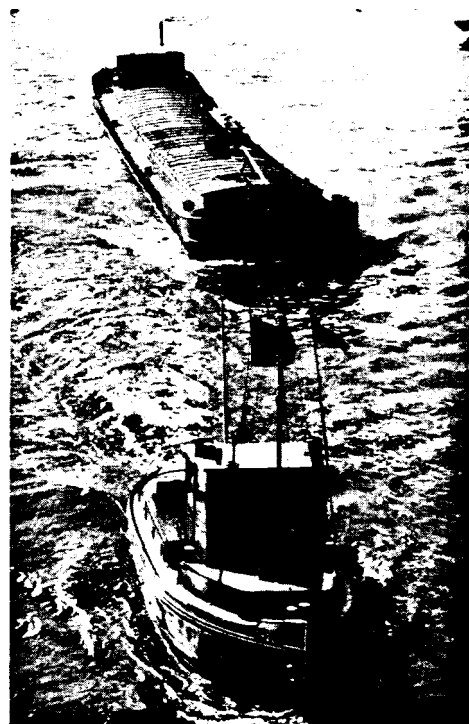
Le pilotage étant basé sur le libre choix du pilote au point de vue nationalité, il s'en est suivie une concurrence entre les deux administrations, le droit de pilotage étant acquis à celle qui fournissait le pilote. Ces pilotes déployaient en mer à la recherche des navires à piloter une activité aiguës par l'appât du gain, car ils ne recevaient pas de gage fixe et n'étaient rémunérés qu'en proportion des recettes qu'ils procuraient. En raison de cette concurrence acharnée et même sauvage, le pilotage de tout navire devint rapidement la source d'une perte importante pour l'administration qui four-

Steeds op zoek naar te loodsen schepen ontplooiden deze loodsen op zee een activiteit die ten eerste werd geprikkeld door het persoonlijk winstbejag, want ze ontvingen geen vast loon: ze werden slechts vergoed in verhouding tot de inkomsten die ze bezorgden. Om reden van deze hardnekkige en zelfs wilde concurrentie, werd het loodsen van ieder schip alras een bron van belangrijk verlies voor het bestuur dat de loods leverde. De situatie was wel enigszins pikant te noemen in die zin dat Nederland aldus een deficit moest boeken, dat in 1930 op 20 miljoen toenmalige franken werd geraamd, en op deze wijze, tegen wil en dank, ieder jaar een premie toekende voor de vaart op Antwerpen. In tegenstrijd met hetgeen sommigen veronderstelden werd deze verderfelijke concurrentie gevoerd zonder werkelijke voordelen voor de handel mee te brengen. Dank zij de tussenkomst van de Permanente Commissarissen werd dit systeem geleidelijk vervangen door een regime van verstandhouding en van verdeling der prestaties. Zo hadden we vooreerst de overeenkomst van 9 mei 1924 die het aantal beperkte van de loodsbotten die werden ingezet en aldus de strijd tussen de twee diensten verzachtte; vervolgens de overeenkomst van 5 juli 1950, van kracht geworden op 1 oktober van hetzelfde jaar, die alle concurrentie opheft. Deze regeling verdeelt de loodsreizen door ze toe te kennen aan ieder land, zowel bij af- als bij opvaart, naargelang de nationaliteit der territoriale wateren langs dewelke de schepen zich aanbieden op de loodsenspost.

Anderzijds worden de ontvangsten in gemeenschap geplaatst en worden ze, evenals de prestaties, forfaitair verdeeld à ratio van 72,5 % voor België en 27,5 % voor Nederland. Dit betekent dat de schepen met bestemming naar een Belgische haven en die binnen komen langs de Wielingen, door een Belgische loods ter bestemming worden gebracht, terwijl deze welke gebruik maken der passen van het Oostgat en van Deurloo door een Nederlandse loods worden bediend. Bij het buitenvaren verzekert dezelfde dienst in principe de afvaart van het schip, welke ook de pas zij langs dewelke het zich naar zee begeeft. Wanneer het aan een dienst toekomend aantal prestaties niet wordt bereikt — en zulks gebeurt regelmatig aangezien slechts een gemiddelde van 47 % der schepen langs de Wielingen binnenkomt terwijl België 72,05 % van de prestaties moet leveren — geschiedt een compensatie door het bedienen, bij de afvaart enkel bij wijze van beurtwisseling, van een zeker aantal supplementaire schepen door loodsen van de dienst waarvan de prestaties in deficit zijn.

De besparing welke door deze regeling wordt verwezenlijkt is zeer belangrijk; het aantal loodsbotten dat, voor België alleen, in het kader van de regeling van 1924 was vastgesteld tot twaalf plus twee tenders, is gedaald tot drie plus één tender, met een overeenkomende vermindering van het varende personeel, en bovendien stationeren de loodsbotten thans op vaste posten in plaats van zich, met al de kracht van hun

nissait le pilote. La situation ne manquait pas de piquant puisque les Pays-Bas subissaient de ce chef un déficit qui en 1930 était évalué à 20 millions de francs de l'époque et accordaient ainsi, à leur corps défendant chaque année une prime à la navigation sur Anvers. Contrairement à ce que certains ont pu penser cette concurrence ruineuse s'exerçait sans avantages réels pour le commerce. Grâce à l'intervention des Commissaires Permanents un régime d'entente et de partage des prestations y a été progressivement substitué. D'abord celui du 9 mai 1924 qui limitait le nombre de bateaux pilotes mis en ligne et atténuait ainsi la lutte entre les deux services; ensuite celui du 5 juillet 1950 mis en vigueur le 1 octobre de la même année qui supprime toute concurrence. Cet arrangement répartit les prestations en les attribuant à chaque pays, tant à la descente qu'à la remonte, suivant la nationalité des eaux territoriales par lesquelles les navires se sont présentés au poste de pilotage lors de leur entrée. D'autre part, les recettes sont mises en commun et celles-ci, de même que les prestations sont réparties forfaitairement à concurrence de 72,5 % pour la Belgique et de 27,5 % pour les Pays-Bas. Cela signifie que les navires destinés à un port belge et entrant par les Wielingen sont desservis jusqu'à destination par un pilote belge, tandis que ceux empruntant les passes de l'Oostgat et du Deurloo le sont par un pilote néerlandais. A la sortie, le même service assure en principe la descente du navire, quelle que soit la passe par laquelle celui-ci gagne la mer. Si le nombre total de prestations qui reviennent à un service n'est pas atteint, et la chose se produit systématiquement puisque 47 % seulement des navires en moyenne



# Algemene Goederenbehandelingen n.v.

Burelen : LEOPOLDDOK Nr. 214 - ANTWERPEN  
H.R.A. 130.097 - Telefoon : 41.14.80 (10 lijnen) - P.C.R. 107.48

KAAIEN EN  
OPSLAGPLAATSEN  
AAN Nrs. 206/224  
DER DOKKEN

● NATIEBEDRIJF ● ALLE VERVOER EN BEHANDELINGEN IN GANS DE HAVEN  
● BEEDIGDE WEGERS EN METERS ● CONTROLE ● RUIME OPSLAGPLAATSEN VOOR  
VRIJE- EN TRANSITGOEDEREN MET BAAN-, SPOOR- EN WATERVERBINDINGEN ●  
OPSLAGPLAATSEN VOOR KOFFIE, KATOEN, BEDERFELIJKE WAREN, BOMEN, GEZAAGD  
HOUT, ENZ. ● MODERNE UITRUSTING ● DEPOSITOBEWIJZEN ● GROEPAGEDIENSTEN  
● VERPAKKING EN SCHOORWERK ● SPECIAAL MATERIEEL VOOR ZWARE COLLI ●  
VERHURING VAN KRANEN EN VORKHEFTUIGEN ●



2, LONGUE RUE PORTE AUX VACHES

Tél. : 32 78 48 (3 lignes) — Adr. Tél. : TRANSTANK

ARMEMENT FLUVIAL & RHENAN  
TRANSPORTS PAR BATEAUX CITERNES  
D'HUILES MINERALES, ANIMALES,  
VEGETALES, PRODUITS CHIMIQUES  
ET MELASSES

INTERNATIONAAL  
**TRANSPORT**  
TOLAGENTSCHAP  
EXPEDITIE



EXPEDITIEBEDRIJF  
**FRANS MAAS** p.v.b.a.

13, ANKERRUI - ANTWERPEN  
TEL. 31 39 15 (5 lijn.) Telex : 130

REGELMATIGE GROUPEGEDIENSTEN IN BELGIE EN E. E. G. LANDEN

GRENSKANTOREN IN BELGIE

ARENDONK  
Tel. Reusel (649 76) 470

KESSENICH  
Tel. (011) 615 10

VELDWEZELT  
Tel. Maastricht 183 12

WUUSTWEZEL  
Tel. (03) 73 50 69

HAUSET  
Tel. (087) 592 79

## FERRY-BOATS

Service journalier

Zeebrugge - Harwich

TRANSPORTS DE MARCHANDISES SOIT EN WAGONS FERRY-BOATS DIRECTS,  
SOIT EN WAGONS CONTINENTAUX A TRANSBORDER A ZEEBRUGGE

CONDITIONS ET TARIFS :

Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, s. a.  
21, RUE DE LOUVAIN — BRUXELLES

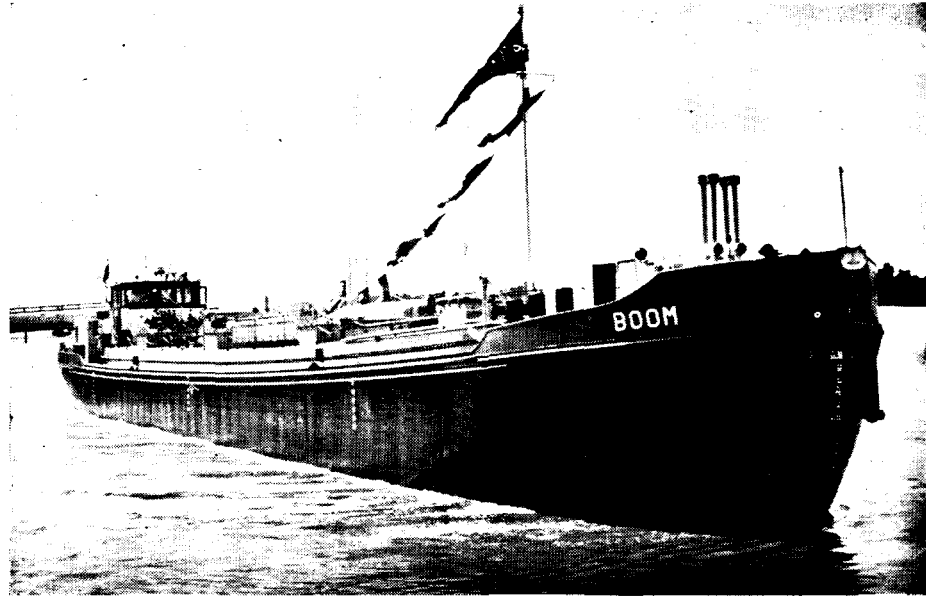
Tél. : BRUXELLES 12 15 14

Câbles : FERRYBOAT BRUXELLES

Telex : Bruges n° 010 - 20

Motortankschip „BOOM“  
van Transtank n.v.

Bateau citerne à moteur „BOOM“  
de Transtank s.a.



motor van 1.000 paarden, over te leveren aan een voortdurende dolle jacht op binnenkomende schepen.

Hoe belangrijk deze besparingen ook mogen zijn, toch betekenen zij nog geen maximum rationalisatie der exploitatie voor deze diensten. Het begrip concurrentie werd vervangen door het begrip eerbied voor de soevereiniteit van ieder land over de wateren langs waar de schepen zich aanbieden bij het binnenkomen op de Schelde. Deze nieuwe verplichting laat ongelukkig niet toe de exploitatie op de meest rationele en economische wijze in te richten, aangezien zij voor ieder land een soms zeer grote onevenwichtigheid medebrenkt tussen de prestaties voor binnen- en buitenvaren, iedere maal dat de trafiek zich niet automatisch tussen de verschillende mondingen verdeelt volgens de overeengekomen verdeling der prestaties.

Hieruit volgt dat zowel de Nederlandse als de Belgische loodsen, die er toe gehouden zijn hun diensten in de bestemmingshavens te ruilen om dit evenwicht te herstellen, zich verplicht zien « ledig » op of af te reizen in plaats van in de twee richtingen te loodsen.

De loodsdienst op het kanaal Gent - Terneuzen viel niet onder het eigenlijk Schelderegiment en was geregeld door bijzondere beschikkingen. Om reden van het toenemend maritiem karakter van dit kanaal ingevolge de reeds verwezenlijkte of in uitvoering zijnde uitbreidingen, alsook wegens de verwachte toegankelijkheid voor zeer grote zeeschepen, werd op 24 oktober 1957 een verdrag afgesloten (dat van kracht werd op 17 september 1959) waardoor eenheid werd bekomen in het loodsregime op de twee waterwegen die naar Gent en Antwerpen voeren. Een tweede overeenkomst van dezelfde datum (die eveneens van kracht

entrent par les Wielingen alors que la Belgique doit effectuer 72,5 % des prestations, une compensation s'établit par la desserte, à la descente seulement par voie d'échange, d'un certain nombre de navires supplémentaires par des pilotes du service dont les prestations sont en déficit. L'économie réalisée par cet arrangement est considérable; le nombre des bateaux pilotes qui, pour la Belgique seule, dans le cadre de l'arrangement de 1924 était de douze plus deux pourvoyeurs, a été réduit à trois plus un pourvoyeur, avec une diminution correspondante du personnel navigant, et encore les bateaux pilotes stationnent-ils maintenant à des postes fixes, au lieu de se livrer avec toute la puissance de leur moteur de 1.000 chevaux à une chasse effrénée et perpétuelle des navires entrants.

Ces économies pour sensibles qu'elles soient, ne correspondent cependant pas encore à une rationalisation maximum de l'exploitation de ces services. La notion de concurrence a été remplacée par la notion du respect de la souveraineté de chaque pays sur les eaux par lesquelles les navires se présentent à l'entrée de l'Escaut. Cette nouvelle obligation ne permet malheureusement pas d'organiser l'exploitation de la façon la plus rationnelle et la plus économique, puisqu'elle implique pour chaque pays un déséquilibre parfois très grand entre les prestations à l'entrée et celles à la sortie, chaque fois que le trafic ne se répartit pas de lui même entre les différentes embouchures suivant le partage convenu des prestations. Il s'ensuit que les pilotes, tant néerlandais que belges, amenés à échanger leurs prestations dans le port de destination pour rétablir cet équilibre, se voient obligés de revenir ou d'aller prendre leur service à vide au lieu de piloter dans les deux sens.

werd op 17 september 1959) maakt dat de bepalingen van het reglement van de Schelde die betrekking hebben op de eigenlijke loodsdiens en op het door de Permanente Commissarissen gemeenschappelijk uit te voeren toezicht op deze dienst, worden uitgebreid tot het kanaal Gent - Terneuzen.

Het reglement van de Schelde, dat in zijn laatste versie op heel wat punten — te lang om op te sommen — afwijkt van zijn oorspronkelijke vorm, werd slechts van kracht, bij beslissing van de Permanente Commissarissen, op 1 maart 1958, na het voorwerp te hebben uitgemaakt van een verdrag dat door beide landen ondertekend werd op 24 oktober 1957, en waarvan de uitwisseling der instrumenten tot ratificatie plaats vond op 27 december 1957.

Het tarief van de loodsrechten heeft eveneens het voorwerp uitgemaakt van een onderzoek door de Permanente Commissarissen van de Schelde.

Herinneren we terloops aan het feit dat het principe, gehuldigd door artikel 9 van het verdrag van 1839 en waarvan sprake in het begin van deze uiteenzetting, bevestigd werd op het ogenblik van de afkoop der tolgelden door artikel 5 van het verdrag van 12 mei 1863 dat, alhoewel het een vermindering der tarieven invoerde, bepaalt dat de loodsrechten op de Schelde nooit hoger mogen zijn dan deze welke op de monding van de Maas worden geheven.

De tarieven van 1863 zijn van kracht gebleven tot einde 1951 en werden in papieren franken betaald spijts alle devaluaties. Om enigszins het evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven te herstellen, zijn de twee regeringen akkoord gekomen om met ingang van 1 januari 1952 een perekwatie der rechten met coëfficiënt 5,65 aan te nemen.

Het huidig tarief, van kracht sedert 1 maart 1958 als bijlage aan de laatstvermelde overeenkomst, spruit voort uit een algehele herziening der rechten op basis van een coëfficiënt van ongeveer 10, hetgeen stellig niet overdreven kan worden genoemd, herziening die er ook toe strekke zekere bepalingen van het oude reglement te moderniseren en aan te passen. Men mag zeggen dat deze nieuwe regeling op redelijke wijze de loodsrechten voor Rotterdam en voor Antwerpen op een evenwaardig niveau brengt en de twee havens een zelfde basis van exploitatie verschaft. Inderdaad, de bij de overeenkomst van 24 oktober 1957 voorziene tarieven voor de Schelde, zijn uitgedrukt in guldens en zijn identiek aan deze voorzien door een nieuwe Nederlandse wet (11 juli 1957) die de nieuwe tarieven voor al de Nederlandse havens vaststelt. Deze overeenkomst stelt de modaliteiten vast van de automatische omzetting in Belgische munt, die een eventuele verandering van de pariteit tussen de twee valuta's dekken.

Zoals voor de betonning, hebben de Permanente Commissarissen, ter gelegenheid van de laatste verdragen en overeenkomsten, hun machten lichtjes zien aangroeien. Aldus werd het hun toegelaten om zelf, in

Le pilotage sur le canal Gand - Terneuzen, ne tombait pas sous le règlement dit de l'Escaut et était réglé par des dispositions spéciales. En raison du caractère maritime plus prononcé de ce canal à la suite des extensions déjà réalisées ou en cours d'exécution, ainsi que de l'accessibilité prochaine de ce canal aux tout grands navires de mer via l'Escaut, un traité du 24 octobre 1957 entré en vigueur le 17 septembre 1959, modifié le traité du 5 novembre 1842 et unifie le régime du pilotage sur les deux voies maritimes conduisant à Gand et à Anvers tandis qu'une convention portant la même date et également mise en vigueur le 17 septembre 1959 étend les dispositions du règlement de l'Escaut relatives au service du pilotage proprement dit ainsi que la surveillance commune à exercer sur ce service par les Commissaires Permanents au canal de Gand - Terneuzen.

Le règlement de l'Escaut dans sa dernière version qui diffère assez bien de sa forme première sur pas mal de points qu'il serait trop long d'énumérer ici, n'est en vigueur par décision des Commissaires Permanents que depuis le 1 mars 1958 après avoir fait l'objet d'une convention signée entre les deux pays le 24 octobre 1957, l'échange des instruments de ratification ayant eu lieu le 27 décembre 1957.

Le tarif des droits de pilotage a fait également l'objet d'un examen de la part de la Commission Permanente de l'Escaut. Rappelons en passant que le principe affirmé dans l'article 9 du traité de 1839 et rappelé au début du présent exposé, a été confirmé au moment du rachat du péage par l'article 5 du traité du 12 mai 1863 qui tout en introduisant une réduction des tarifs, décrète que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que ceux perçus aux embouchures de la Meuse.

Les tarifs de 1863 étaient restés en vigueur jusque fin 1951 et payés en francs papier malgré les dévaluations.

Pour rétablir quelque peu l'équilibre entre les recettes et les dépenses, les deux gouvernements ont été d'accord pour admettre depuis le 1 janvier 1952 une péréquation des droits au coëfficiënt 5,65.

Le tarif actuel, en vigueur depuis le 1 mars 1958 comme annexe à la dernière convention citée, résulte d'une refonte complète des droits atteignant un coëfficiënt d'environ 10, ce qui est vraiment modeste, tout en modernisant et en mettant à jour certaines dispositions de l'ancien règlement. On peut dire que ce nouvel arrangement aligne raisonnablement les droits de pilotage sur Rotterdam et sur Anvers, et met les deux ports sur une même base d'exploitation. En effet les tarifs de l'Escaut prévus à la convention du 24 octobre 1957, sont exprimés en florins et sont identiques à ceux prévus par une nouvelle loi néerlandaise (celle du 11 juillet 1957) qui fixe les nouveaux tarifs pour tous les ports néerlandais. Cette convention établit des modalités de conversion automatique en monnaie belge qui couvrent un changement de parité éventuel entre les deux monnaies.

gemeenschappelijk overleg, de eindpunten te bepalen van de loodsreizen ter zee, en zekere punten te regelen van de gemeenschappelijke organisatie van de dienst, met inbegrip van de data van het van kracht worden der nieuwe bepalingen.

De werking zelf van de Permanente Commissie van de Schelde, de talrijke initiatieven die ze in de loop van haar langdurig bestaan heeft genomen, de suggesties die ze met goed gevolg aan de twee betrokken regeringen heeft gedaan en in het bijzonder deze met betrekking tot de verdragen en overeenkomsten die sedert het einde van de tweede wereldoorlog werden ondertekend, hebben aangetoond dat voor een groot aantal problemen een oplossing kon gevonden worden door gemeenschappelijk overleg en dank zij een wederzijds begrip voor de hogere belangen die op het spel staan. Zulks heeft toegelaten de Schelde in een staat van veiligheid en bevaarbaarheid te houden, zodat ze beantwoordt aan de vereisten van de moderne navigatie, zodat ze is uitgegroeid tot de grote stroom, onmisbaar voor ons land.

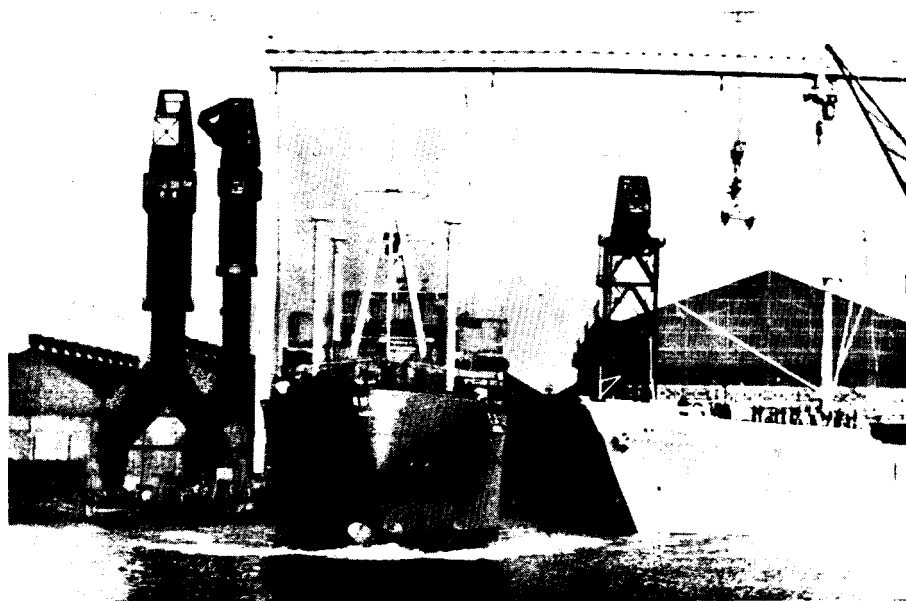
Ik ben gelukkig de mij thans geboden gelegenheid te baat te kunnen nemen om openlijk hulde te brengen aan de geest van loyauté en van oprechte samenwerking die onze Nederlandse collega's bezielt bij alle discussies in de schoot van de Permanente Commissie, en dit tot groter welzijn van onze twee landen.

Comme pour le balisage, les Commissaires Permanents ont vu leurs pouvoirs légèrement accrues à l'occasion des derniers traités et conventions. C'est ainsi qu'ils ont été habilités à fixer eux mêmes de commun accord, les points terminaux des courses de pilotage en mer, ainsi que certains points de l'organisation commune du service, y compris les dates de mise en vigueur des dispositions nouvelles.







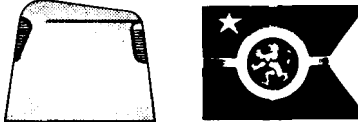


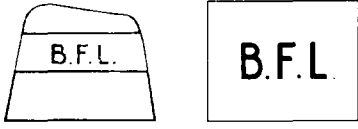








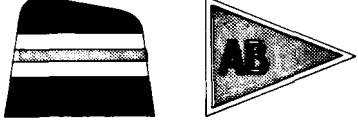



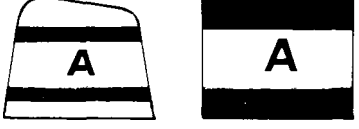
Le fonctionnement même de la Commission Permanente de l'Escaut, les nombreuses initiatives qu'elle a prises au cours de sa longue existence, les suggestions qu'elle a faites aux deux gouvernements en cause qui ont été suivies d'effet et plus particulièrement celles relatives aux traités et conventions signés depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, ont démontré qu'un grand nombre de problèmes ont pu être résolus d'un commun accord avec une compréhension réciproque des intérêts majeurs en cause, permettant ainsi de tenir l'Escaut en état de sécurité et de navigation et de répondre aux exigences de la navigation moderne, de façon à en faire le grand fleuve indispensable à notre pays. Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui de rendre publiquement hommage à l'esprit de loyauté et de sincère collaboration qui anime nos collègues néerlandais au cours des discussions au sein de la Commission Permanente, pour le plus grand bien de nos deux pays.

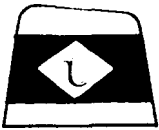
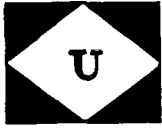
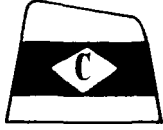











Stapelloop op 3 september 1963 van het m.s. „RUBENS“ van de Compagnie Maritime Belge, in aanbouw bij Cockerill - Ougrée te Hoboken.

Mise à l'eau le 3 septembre 1963 du m.s. „RUBENS“ de la Compagnie Maritime Belge, en construction aux chantiers Cockerill-Ougrée à Hoboken





<p>SCHOORSTENEN EN VLAGGEN VAN DE BELGISCHE REDERIJEN CHEMINEES ET PAVILLONS DES ARMEMENTS BELGES</p>	 <p>Belgische Staat - Etat Belge</p>	 <p>Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)</p>
 <p>Esso Marine (Belgium)</p>	 <p>Petrofino</p>	 <p>Armement Deppe</p>
 <p>Belgulf Tankers</p>	 <p>Compagnie Maritime Congolaise</p>	 <p>Union Belge d'Entreprises Maritimes «UBEM»</p>
 <p>Plouvier Maritime</p>	 <p>Belgian Fruit Lines</p>	 <p>Armement - Rederij L. Hermans</p>
 <p>Havenbedrijf Mabesoone</p>	 <p>Compagnie Belge d'Expansion Maritime «Exmar»</p>	 <p>Société Commerciale A. Vloeberghs</p>
 <p>Belfranline</p>	 <p>Société Belge de Navigation Maritime «Navibel»</p>	 <p>Cockerill - Ougrée</p>
 <p>Compagnie Dens - Océan</p>	 <p>Armement Belgia</p>	 <p>Northern Shipping Service</p>
 <p>Rederij G. Jansegers</p>	 <p>Armement René Geurts</p>	 <p>Antigoon</p>

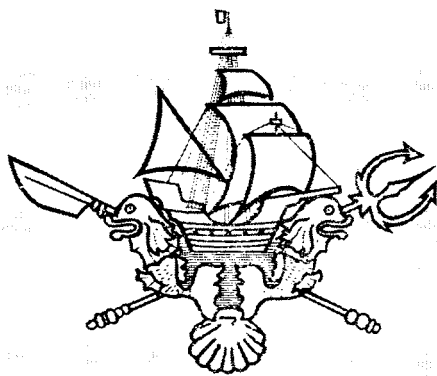
  <p><b>Armement Belgo - Suisse</b></p>	  <p><b>Cie Belge d'Armement „Cobelar“</b></p>	  <p><b>Belgian Baltic Lines</b></p>
  <p><b>Belgian Sweden Line</b></p>	  <p><b>Continental Lines (Armement)</b></p>	  <p><b>Anc. Maison Henri Deweerdt &amp; Fils</b></p>
  <p><b>Rederij - Armement R. Leysen &amp; Co</b></p>		

## ADRESSEN VAN DE BELGISCHE REDERIJEN

**Antigoon**, Hessenplein 37, Antwerpen-Anvers  
**Belfranline**, Meir 24, Antwerpen-Anvers  
**Belgia (Armement)**, Lange Gasthuisstraat 14, Antwerpen-Anvers  
**Belgian Baltic Lines**, Tavernierkaai 4, Antwerpen-Anvers  
**Belgian Fruit Lines**, Tavernierkaai 4, Antwerpen-Anvers  
**Belgian Sweden Line**, Meir 24, Antwerpen-Anvers  
**Belgische Staat** (Oostende-Dover), Wetstraat 90, Brussel  
**Belgo-Suisse (Armement)**, Mechelsestw. 152, Antwerpen-Anvers  
**Belgulf Tankers**, Frankrijklei 53, Antwerpen-Anvers  
**Cockerill-Ougrée (John Cockerill Line)**, Goudbloemstraat 3, Antwerpen-Anvers  
**Cobelar (Cie belge d'Armement)**, Mechelsteenweg 152, Antwerpen-Anvers  
**Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)**, St.-Katelijnevest 61, Antwerpen-Anvers  
**Continental Lines (Armement)**, Tavernierkaai 4, Antwerpen-Anv.  
**Dens-Océan (Cie.)**, Meir 52, Antwerpen-Anvers  
**Deppe (Armement)**, Meir 11, Antwerpen-Anvers  
**H. Deweerdt & Fils (Anc. Maison)**, Vindictivelaan 6, Oostende-Ostende

## ADRESSES DES ARMEMENTS BELGES

**Esso Marine (Belgium)**, Oostkaai, Petroleumhaven, Antwerpen-Anvers  
**Etat Belge** (Oostende-Douvres), Rue de la Loi 90, Bruxelles  
**« Exmar » (Cie belge d'Expansion Maritime)**, Mechelsesteenweg 152, Antwerpen-Anvers  
**René Geurts (Armement)**, Frankrijklei 138, Antwerpen-Anvers  
**L. Hermans (Armement)**, Beeldhouwersstraat 1, Antwerpen-Anvers  
**G. Jansegers (Rederij)**, Italiëlei 193, Antwerpen-Anvers  
**R. Leysen (Armement)**, Ellermanstraat 10, Antwerpen-Anvers  
**Mabesoone (Havenbedrijf)**, Arsenaalstraat 5, Antwerpen-Anvers  
**Navibel (Sté belge de Navigation Maritime)**, Meir 1, Antwerpen-Anvers  
**Northern Shipping Service**, Meir 1, Antwerpen-Anvers  
**« Petrofina »**, Wetstraat 31, rue de la Loi, Brussel/Bruxelles  
**Plouvier Maritime**, Bordeauxstraat 8, Antwerpen-Anvers  
**« Ubem », (Union belge d'Entreprises maritimes)**, Mechelsesteenweg 152, Antwerpen-Anvers  
**A. Vloerberghs, (Sté Commerciale)**, Italiëlei 66, Antwerpen-Anv.



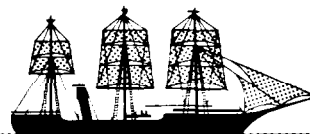
drijvend restaurant  
restaurant flottant  
floating restaurant  
schwimmendes restaurant

ANTWERPEN



**G. DUFOUR**

voorzitter van de  
Belgische Redersvereniging  
président de l'Union  
des Armateurs Belges



1984 /

## Historiek Historique

Sedert de onafhankelijkheid van België, werden er in ons land 90 betrekkelijk belangrijke rederijen — d.w.z. welke minstens 5 schepen bezaten — opgericht, die tezamen een vloot van 1.300 eenheden uitmaakten. Buiten dezen, kenden nog menig anderen een kortstondig bestaan, waarover het vaak moeilijk is iets terug te vinden daar zij geen sporen nalieten. Zulks is de eerste gevolgtrekking die gemaakt kan worden na onderzoek der archieven, die bijzonder schaars zijn voor de periode van de XIX<sup>e</sup> eeuw.

Heden telt de Belgische handelsvloot 27 rederijen, een vloot uitmakend van 97 eenheden.

Om onze studie te vergemakkelijken, hebben wij deze verdeeld in vier periodes, ieder van een dertigtal jaren:

- 1) periode 1830-1863 :  
stemt ongeveer overeen met het koningschap van Leopold I (1831-65) en gaat van de onafhankelijkheidsverklaring van het land tot de afkoop van de Scheldetol.
- 2) periode 1864-1897 :  
omvattend het grootste gedeelte van het koningschap van Leopold II (1865-1909).
- 3) periode 1898-1930 :  
vanaf het einde van het koningschap van Leopold II, de regering van Albert I tot de grote wereldcrisis.
- 4) periode 1931-1963.

\* \* \*

Talrijke scheepvaartmaatschappijen ontstonden tijdens de eerstgenoemde periode.

Leopold I koesterde grootse expansieplannen met het doel uitvoermogelijkheden te vinden voor onze nationale producten. De materiële toestand van België was na de onafhankelijkheidsverklaring niet erg rooskleurig. De Nederlanden ontzegden ons de toegang tot hun kolonies en verkeerswegen. Van 1845 tot 1850 kende Vlaanderen een ontzettend voedseltekort tengevolge van een aardappelziekte. Deze bijzonderheid geeft een trouw beeld van de broosheid van de economische

Depuis l'indépendance de la Belgique, près de 90 armements relativement importants — c'est-à-dire ayant possédé au moins 5 navires — ont été constitués dans notre pays et leurs flotte a comporté plus de 1.300 unités.

En dehors de ceux-ci, quantité d'autres ont vu le jour mais leur existence est souvent difficile à retracer et ils n'ont guère laissé de souvenirs de leur passage. Telle est la première conclusion qui se dégage de l'examen des archives, particulièrement rares pour le XIX<sup>e</sup> siècle.

Actuellement la marine marchande belge compte 27 armements possédant une flotte de 97 unités.

Pour la facilité de notre étude, nous avons divisé celle-ci en quatre périodes d'une durée d'une trentaine d'années :

- 1) période 1830-1863 :  
elle correspond grosso modo au règne de Léopold 1<sup>er</sup> (1831-65) et s'étend de l'indépendance du pays au rachat du péage de l'Escaut;
- 2) période 1864-1897 :  
elle couvre la majeure partie du règne de Léopold II (1865-1909);
- 3) période 1898-1930 :  
depuis la fin du règne de Léopold II, le règne d'Albert 1<sup>er</sup> jusqu'à la grande crise mondiale;
- 4) période 1931-1963.

\* \* \*

De nombreuses compagnies de navigation furent créées au cours de la première période.

C'était l'époque où Léopold 1<sup>er</sup> nourrissait de vastes projets d'expansion en vue de permettre à notre petit pays d'exporter les fruits de son travail. En effet, la situation matérielle n'était guère brillante en Belgique au lendemain de l'indépendance. Les Pays-Bas nous fermèrent l'accès de leurs colonies et de leurs voies de communication. De 1845 à 1850, la Flandre connut

structuur van het jonge koninkrijk. Om te kunnen slagen moesten de kolonisatiepogingen geruggesteund worden door zeevaartdiensten, die de verbindingen met de metropool voor mensen en materieel mogelijk maakten en de afvoer der koloniale producten konden verzekeren. Vertrouwend op de koninklijke plannen, en om te kunnen genieten van de premiën, die toegekend werden door de regering voor het bouwen van schepen in België, aarzelden kooplieden uit Antwerpen, Oostende en Gent niet om schepen uit te rusten voor alle bestemmingen. Het merendeel van deze eenheden waren nog zeilschepen bestemd voor tramping ter lange omvaart; inderdaad, de stoomvaart, die reeds gekend was in Amerika, vond eerst algemeen ingang in het vasteland rond 1860. In 1848 telde onze handelsvloot 139 eenheden (waarvan 3 stoomschepen) toebehorend aan 29 rederijen.

Ongelukkig genoeg, stuitten de expansieopgaven op talrijke moeilijkheden en eindigden met een mislukking (Brazilië, Guatemala, Guineë). De scheepvaartondernemingen van die tijd kenden geen succes en slechts één enkele van deze maatschappijen overleefde de 19<sup>e</sup> eeuw.

Wij moeten ons bepalen tot het vermelden van enkele pioniersnamen, die voor ons nog een vertrouwde klank hebben, Van Iseghem (1834-72); Nieberding (1836-72); Spilliaer-Caymax (1837-70); Cassiers (1837-44); Denduyts (1839-74); Michiels-Loos (1840-76); de Société Anversoise de Bateaux à Vapeur (1840-88) naar Londen; Consalès (1840-47); David-Verbist (1849-81) op de Middellandse zee, Indië en China; Grisar & Zn. (1850-64); Steinmann & Ludwig (1854-93) op La Plata, New York en Canada; Engels (1859-94) naar Chili, La Plata en New York, enz...

Op het gebied der regelmatige stoomvaartlijnen werd het eerste initiatief genomen in 1842 met een lijn op New York. In de overtuiging dat onze betrekkingen met de nieuwe wereld de instelling van een stoomvaartdienst onontbeerlijk maakten, bood de Staat aan de kandidaat-reders, een subsidie aan. Daar geen enkele zich aanmeldde, besloot de regering tot de aankoop van het grootste stoomschip van die tijd, de « British Queen ». Het verbruik van brandstof was zó hoog, dat vijf met kolen beladen zeilschepen speciaal naar New York moesten gestuurd worden om het aldaar te bevoorraden. De omvang van de deficits verplichtte de Staat ertoe, na slechts twee reizen, zich van het schip te ontdoen.

Een poging werd in 1853 ondernomen door de S.A. de Navigation Transatlantique (Belgian Royal Mail Steam Navigation Cy) met de schepen « Belgique », « Constitution », « Leopold I », « Duc de Brabant », « Congrès », doch zonder succes en de maatschappij moest een einde aan haar bedrijvigheid stellen in 1859. De Staat verleende eveneens zijn steun aan de oprichting van regelmatige lijnen (uitgebaat bij middel van zeilschepen) naar Brazilië, Chili, Indië (J.B. Donnet en Catteaux van Antwerpen, De Cock van Gent), Vera Cruz, New York, Guatemala, het Oosten, enz...

une affreuse disette à la suite d'une maladie de la pomme de terre. Ce trait illustre bien la fragilité de la structure économique du jeune Royaume. Pour réussir, les tentatives de colonisation devaient pouvoir s'appuyer sur des services maritimes permettant d'assurer la liaison en hommes et en matériel avec la métropole ainsi que l'évacuation des produits coloniaux. Mis en confiance par les desseins royaux et désireux de profiter des primes octroyées par le gouvernement pour la construction de tonnage en Belgique, des commerçants d'Anvers, d'Ostende et de Gand n'hésitèrent pas à armer des navires vers toutes les destinations. La plupart de ces unités étaient encore des voiliers voués au tramping au long cours : en effet, la propulsion à vapeur, déjà utilisée en Amérique, ne se généralisa sur le Continent que vers 1860. En 1848, notre flotte de commerce comptait 139 unités dont 3 navires à vapeur, réparties entre 29 armements.

Malheureusement, les tentatives d'expansion se heurtèrent à de multiples difficultés et finirent par échouer (Brésil, Guatéma'a, Guinée). De même, les entreprises maritimes de l'époque ne furent pas couronnées de succès et une seule de ces compagnies passa le cap des années 1900.

Nous devons nous borner à citer au hasard quelques noms de pionniers dont la consonnance nous est restée familière tels que les Van Iseghem (1834-72); Nieberding (1836-72); Spilliaert-Caymax (1837-70); Cassiers (1837-44); Denduyts (1839-74); Michiels-Loos (1840-76); la Soc. Anversoise de Bateaux à Vapeur (1840-88) vers Londres; Consalès (1840-47); David-Verbist (1849-81) sur la Méditerranée, les Indes et la Chine; Grisar & Fils (1850-64); Steinmann & Ludwig (1854-93) sur la Plata, New York et le Canada; Engels (1859-94) sur le Chili, la Plata et New York, etc...

La première initiative dans le domaine des lignes régulières à vapeur eut lieu sur la ligne de New York en 1842. Estimant que nos relations avec le nouveau monde exigeaient l'établissement d'un service maritime à vapeur, l'Etat offrit un subsidie aux candidats-armateurs. Comme aucun ne se présenta, le gouvernement acheta le plus grand vapeur de l'époque, le « British Queen ». Sa consommation en combustibles était si élevée qu'il fut nécessaire d'envoyer spécialement 5 voiliers charbonniers à New York pour l'y approvisionner. L'ampleur des deficits décida l'Etat à revendre le navire après deux voyages seulement.

Cette tentative fut reprise en 1853 par la S.A. de Navigation Transatlantique (Belgian Royal Mail Steam Navigation Company) à l'aide des navires « Belgique » - « Constitution » - « Léopold I » - « Duc de Brabant » - « Congrès » mais elle n'eut guère plus de succès et la société dut mettre un terme à ses activités en 1859. L'Etat accorda également son soutien à la création de lignes régulières exploitées à l'aide de voiliers vers le Brésil et le Chili, les Indes (J.B. Donnet et Catteaux d'Anvers, De Cock de Gand), Vera Cruz, New York, le Guatemala, le Levant, etc...

De in 1858 opgerichte rederij Cockerill was in feite de eerste Belgische rederij die het gelukte alle moeilijkheden te overbruggen. Haar eerste stoomschip (gebouwd op de scheepswerf te Hoboken) droeg de naam « Seraing ». Achttien jaar later vestigde de rederij een lijn Antwerpen - Santander - Bilbao bestemd voor het transport van Spaans ijzererts voor de Luikse ijzerindustrie. De welbekende scheepvaartlijn Oostende - Tilbury (bij Londen) werd in dienst gesteld op het einde der eeuw, op het initiatief van de minister van Spoorwegen, Van den Peerenboom. Sinds 1919 werd hieraan een dienst Antwerpen-Tilbury toegevoegd. Het is onnodig hier aan te stippen dat de veelvuldigheid en regelmatigheid der afvaarten van de Tilbury-boats spreekwoordelijk gebleven zijn.

Deze eerste periode werd afgesloten door een belangrijke gebeurtenis, waarvan dit jaar het eeuwfeest gevierd wordt : de afkoping door Leopold I in 1863 van de Scheldetol. Men weet hoezeer deze maatregel bijgedragen heeft tot de ontwikkeling van de haven van Antwerpen.

\* \* \*

In de loop van de tweede periode, die gaat van 1864 tot 1897, toonde de Staat zich veel minder bereid de oprichting van nieuwe rederijen te steunen, en verkoos overeenkomsten af te sluiten met vreemde reeds bestaande maatschappijen, o.a. voor wat betreft het postvervoer. Het aantal Belgische kandidaat-reders slonk ernstig : de mislukking van hun voorgangers, de ingewikkeldheid en wisselvalligheden van de scheepvaart-

L'armement Cockerill constitué en 1858 fut en réalité le premier armement belge qui réussit à surmonter toutes les difficultés. Son premier vapeur construit au Chantier Naval de Hoboken portait le nom de « Seraing ». Dix-huit ans plus tard, l'armement établit une ligne Anvers-Santander-Bilbao destinée à transporter le minerai de fer espagnol consommé par la sidérurgie liégeoise. La fameuse ligne de navigation Ostende-Tilbury (près de Londres) fut mise en service à la fin du siècle à l'initiative du Ministre des Chemins de Fer, Van den Peereboom. Depuis 1919, un service Anvers-Tilbury y a été adjoint. Faut-il ajouter que la fréquence et la régularité des « Tilbury boats » sont restées proverbiales ?

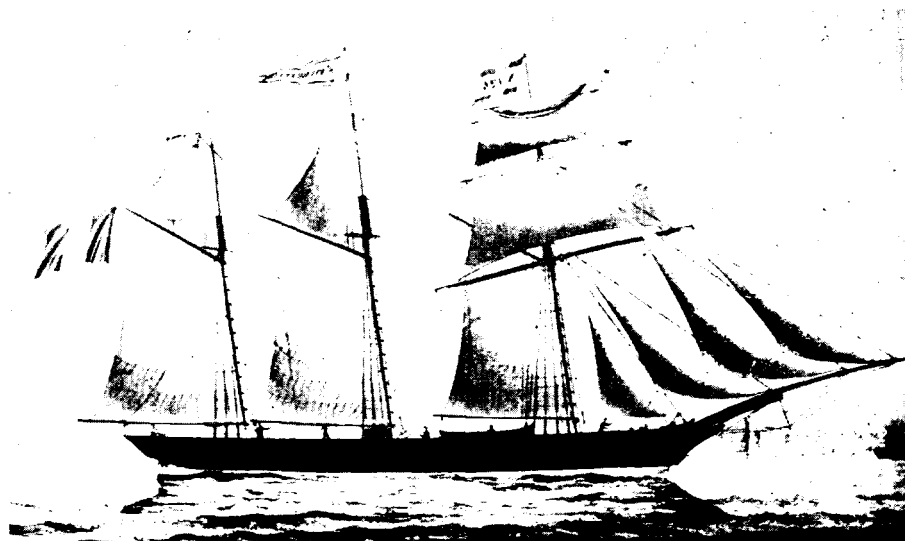
Cette première période se termine par un événement d'importance dont nous célébrons cette année le centenaire : le rachat par Léopold 1<sup>er</sup> en 1863 du droit de péage de l'Escaut. On sait combien cette mesure fut favorable au développement du port d'Anvers.

\* \* \*

Au cours de la seconde période s'étendant de 1864 à 1897, l'Etat se montra nettement moins enthousiaste pour encourager la création de nouveaux armements et il préféra passer des accords avec des compagnies étrangères existantes, notamment en matière de transports postaux. Le nombre de candidats-armateurs belges fléchit sérieusement : l'insuccès de leurs prédécesseurs, la complexité et les aléas de l'entreprise maritime incitaient évidemment à la prudence et à la réflexion et beaucoup préférèrent orienter leur activités

Driemastschoener  
„PETRUS & PAULUS“  
van Oostende

Goélette à trois mâts  
„PETRUS & PAULUS“  
d'Ostende



onderneming, spoorden natuurlijk tot voorzichtigheid en nadenken aan, en velen verkozen hun activiteiten te beperken tot bedrijfstakken waar de risico's en geldbeleggingen geringer zijn zoals b.v. het scheepvaartagentschap en de makelarij. Onder degenen die niettemin besloten hadden zich op de onzekere paden van de scheepsrederij te wagen onthouden wij o.a. de namen van John P. Best (1864-98) voor de relatie Zwarte Zee; Lanesweert (1867-73); Smeyers (1869-81) op de Baltische Zee, de Middellandse Zee; de S.A. Anversoise d'Armement et de Transport Maritime op de Zwarte Zee en het nabije Oosten; Louis Lemmé naar het Oosten en de Zwarte Zee; E. Osterrieth (1877-90) op Zuid-Amerika, enz...

Zoals wij kunnen vaststellen, interesseerden de te dien tijde opgerichte maatschappijen zich voornamelijk voor de Middellandse Zee, het Oosten, de Zwarte Zee en Amerika, doch nogmaals gelukte het geen van hen de drempel van de 20<sup>e</sup> eeuw te overschrijden.

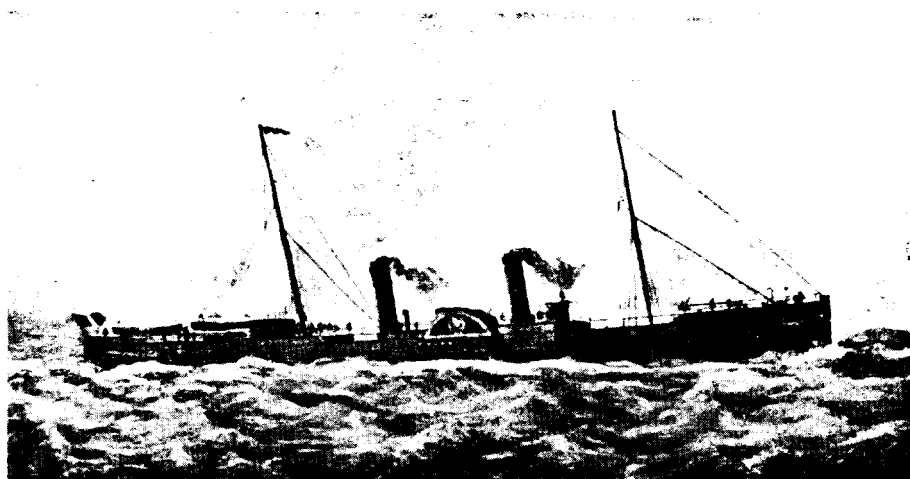
De S.A. de Navigation Belgo-Américaine (Red Star Line), opgericht in 1872 op initiatief der Antwerpenaren Marsily en von der Becke, met de hulp van Amerikaanse belangen, maakte uitzondering op deze regel. Haar passagiersschepen « Nederland », « Switzerland », « Rijnland », « Vaderland », « Zeeland », « Kroonland » en « Finland » in dienst op de lijn Antwerpen - New York - Philadelphia, genoten een wereldfaam. De vier laatstgenoemden vertoonden voor die tijd ongewone afmetingen en hun dubbele schroef en hoge schoorstenen wekten de bewondering van het publiek. Verscheidene maquettes van deze schepen staan trouwens opgesteld in ons Nationaal Scheepvaartmuseum. De onderneming ontwikkelde zich op bevredigende wijze tot na de eerste wereldoorlog. De ommekeer in

vers des branches dans lesquelles les risques et la mise de fonds sont plus réduits telles que l'agence et le courtage maritimes.

Parmi ceux qui décidèrent néanmoins de s'aventurer sur les pistes incertaines de l'armement maritime nous relevons notamment les noms de John P. Best (1864-98) sur la relation de la Mer Noire; Lanesweert (1867-73); Smeyers (1869-81) sur la Baltique et la Méditerranée, la S.A. Anversoise d'Armement et de Transport Maritime sur la Mer Noire et le Proche-Orient, Louis Lemmé vers le Levant et la Mer Noire, E. Osterrieth (1877-90) sur l'Amérique du Sud, etc...

Comme on peut le constater, les compagnies constituées à cette époque s'intéressaient particulièrement à la Méditerranée, au Levant, à la Mer Noire et l'Amérique du Sud mais cette fois encore aucune d'elles ne put franchir le cap du XX<sup>e</sup> siècle.

La S.A. de Navigation belgo-américaine (Red Star Line) constituée en 1872 à l'initiative des anversoises Marsily et von der Becke avec le soutien d'intérêts américains fit exception à cette règle. Ses paquebots « Nederland », « Switzerland », « Rijnland », « Vaderland », « Zeeland », « Kroonland » et « Finland » affectés à la relation Anvers - New York - Philadelphie jouissaient d'une renommée mondiale. Les quatre derniers offraient des dimensions inusitées pour l'époque et suscitaient l'admiration du public par leur double hélice et leurs hautes cheminées. Plusieurs maquettes de ces navires figurent d'ailleurs dans notre Musée National de la Marine. L'entreprise se développa de manière satisfaisante jusqu'après la première guerre mondiale. Malheureusement, les bouleversements de trafics nés des hostilités, le tarissement du courant



Rader s.s. „BARON OSY” van de Sté Anversoise d'Armement et de Transport Maritime

Vapeur à aubes „BARON OSY” de la Sté Anversoise d'Armement et de Transport Maritime

de trafieken die afgestemd waren op de oorlog, het stopzetten van de massale uitwijkingen naar de Verenigde Staten, de financiële mislukkingen en de economische ramp van 1930 veroorloofden ongelukkigerwijze de Red Star Line niet het jaar 1931 te overleven.

Trots alle mislukkingen moet de periode 1864-97 niettemin beschouwd worden als die tijdens dewelke de basis gelegd werd van het Belgisch rederijwezen.

Inderdaad, enkele reders kenden meer geluk, onder hen de oudste Belgische maatschappij ter lange omvaart, de rederij Deppe. Vanaf 1872 opende Adolphe Deppe regelmatige diensten tussen Antwerpen en de Middellandse Zee, de Middellandse Zeekusten van Spanje en Frankrijk, de Baltische Zee en Hamburg. Zijn eerste schip werd « Comte de Hainaut » gedoopt. In de laatste tien jaren van de eeuw, stichtten de Heren Christian en Louis Sheid de eerste regelmatige lijn naar het Nabije-Oosten. Verbindingen naar Zuid-Amerika en de Golf van Mexico werden later toegevoegd aan de vele bediende bestemmingen en tot op heden hebben niet minder dan 121 schepen in dienst gestaan van de lijnen Deppe en van de geassocieerde maatschappijen.

Vanaf 1890 gaven de industriële omwentelingen een nieuwe vlucht aan onze nijverheid en hierdoor ook aan het volume van de beschikbare vrachten.

Het jaar 1891 was uitzonderlijk vruchtbaar aan initiatieven en kenmerkte het begin van de petroleum-scheepvaart in België.

Het was inderdaad in datzelfde jaar dat de S.A. pour l'Importation des Huiles de Graissage, voorganger van de huidige Belgulf Tankers, door Charles Good opgericht werd. Zij ondernam de bouw van een vloot tankschepen die onder de naam S.A. d'Armement, d'Industrie et de Commerce, reeds 10 eenheden telde op de vooravond van de oorlog 1914-18. Ons Scheepvaartmuseum stelt een doorsnede van het eerste mortantschip : « de Emmanuel Nobel » ten toon.

Hetzelfde jaar ontstond de American Petroleum Cy., voorganger van de S.A. Esso Marine (Belgium) die eveneens 10 schepen bezat bij het begin van de vijandelikheden. Haar « Hainaut » was het eerste tankschip dat de haven van Antwerpen aandeed.

Eveneens in 1891 ontstond de rederij Alexander; tot in 1954 bezat zij 24 kustvaarders, gebruikt voor regelmatige diensten, zoals de verbinding Antwerpen - Groot-Brittannië.

Tenslotte werd in datzelfde jaar de S.A. Belge de Navigation à Vapeur « Scaldia » gesticht. Haar zeil- en stoomschepen verzekerden het verkeer met Spanje, Portugal en Italië. De Heer Willem Geurts vervoegde de firma in 1893 en legde de grondslag van de huidige rederij René Geurts, die nu nog de kustvaarder « Marie Flore » bezit.

Onze grote vorst Leopold II was de initiatiefnemer bij uitstek van de economische ontwikkeling. Bij zijn troonsbestijging beloofde hij België « schoner en gro-

d'émigration vers les States, des déboires financiers et le cataclysme économique des années 1930 ne permirent pas à la Red Star Line de survivre au delà de 1931.

En dépit de tous les échecs, la période de 1864-97 doit néanmoins être considérée comme celle de la fondation de l'armement belge. En effet, quelques armateurs furent plus heureux et parmi eux la plus ancienne compagnie belge au long cours, l'Armement Deppe. Dès 1872, Adolphe Deppe inaugura des services réguliers entre Anvers, la côte méditerranéenne de l'Espagne et de la France, la Baltique et Hambourg. Son premier navire fut baptisé « Comte de Hainaut ».

Dans la dernière décennie du siècle, MM. Christian et Louis Sheid établirent la première ligne régulière sur le Proche-Orient. Des liaisons vers l'Amérique du Sud et le Golfe du Mexique furent ajoutées ultérieurement à l'éventail des destinations desservies et jusqu'aujourd'hui pas moins de 121 navires se sont succédés sur les lignes de Deppe et des compagnies associées.

Le triomphe de la révolution industrielle devait donner un nouvel essor à notre industrie à partir de 1890 et par le fait même amplifier le volume des cargaisons disponibles.

L'année 1891 fut particulièrement féconde en initiatives et marqua notamment le début de la navigation pétrolière en Belgique.

C'est en effet cette année que fut constituée par Charles Good la s.a. pour l'Importation des Huiles de Graissage, précurseur de l'actuelle Belgulf Tankers. Elle entreprit la construction d'une flotte de navires-citernes qui sous le nom de s.a. d'Armement, d'Industrie et de Commerce comptait déjà 10 unités à la veille de la guerre 1914-18. Notre Musée de la Marine expose une coupe du premier bateau-citerne à moteur, l'« Emmanuel Nobel ».

La même année naissait l'American Petroleum Company, ancêtre de la s.a. Esso Marine (Belgium) qui possédait également 10 navires au début des hostilités. Son « Hainaut » fut le premier pétrolier belge entré au port d'Anvers.

L'armement Alexander prit aussi son départ en 1891 : jusqu'en 1954 il posséda 24 caboteurs affectés à des services réguliers notamment à la liaison Anvers/Grande-Bretagne.

Enfin, la s.a. Belge de Navigation à Vapeur Scaldis fut fondée cette même année. Ses voiliers et vapeurs assurèrent le trafic avec l'Espagne, le Portugal et l'Italie. M. Willem Geurts rejoignit la firme en 1893 et jeta les bases de l'actuel Armement René Geurts qui possède encore le caboteur « Marie-Flore ».

Notre grand souverain Léopold II, ce « géant dans un entresol » fut par excellence le promoteur du développement économique. Il avait promis à son avènement de rendre la Belgique « plus belle et plus grande » et voulait doter notre pays, toujours menacé de surpro-



ter » te maken en wilde ons land — dat steeds bedreigd was door overproductie — van nieuwe overzeese afzetgebieden voorzien, hetgeen de oprichting van een handelsvloot nodig maakte.

Nadat hij in 1885, na de wederwaardigheden die men kent, de Onafhankelijke Congo-Staat gesticht had, wenste hij een nationale verbinding tot stand te brengen tussen de metropool en de nieuwe Staat. De Compagnie Belge Maritime du Congo werd opgericht in 1895 met de medewerking van Engelse en Duitse reders; zij belastte zich met deze opdracht. De « Léopoldville » was het eerste schip dat Antwerpen met onze toekomstige kolonie verbond; het werd weldra gevolgd door de vrachtpassagiersschepen: « Albertville », « Léopoldville » (II), « Anversville », « Stanleyville », « Philippeville » en « Bruxellesville ».

\* \* \*

De derde periode, die van 1898 tot 1930 gaat, verleidde misschien nog meer tot initiatieven, waarvan weinige echter met blijvend succes bekroond werden.

De archieven van die tijd vertonen nog de sporen van o.a. de oprichting van de rederij Siebert (1900-13) en de T. Nelson & Cie van Gent (1902-10) voor de kustvaart, de Antwerpsche Zeevaartmaatschappij (1904-16) naar de Baltische Zee en het Verenigd Koninkrijk, van de Ghent Lloyd (1907-20), van de Phocéenne (1907-19) op de Middellandse Zee en het Oosten, de Entreprises Maritimes Belges (1909-22) waarvan de zeilschepen tot de kustvaart en de dienst op de Caraïben bestemd waren, van de Scheepvaartmaatschappij Gylsen (1909-17) naar de Baltische Zee, de Texaco (1913-14) in de petroleumsector, de Armement Belge Côtier (1917-23) tussen Oostende-Antwerpen en Londen, de Société

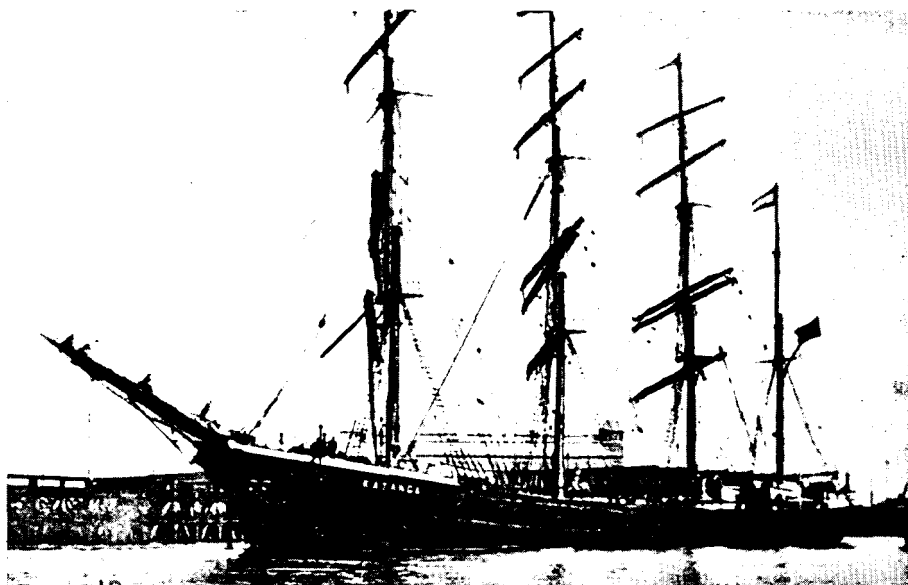
duction, de nouveaux débouchés au delà des mers ce qui impliquait la création d'une marine marchande.

Ayant fondé en 1885, après les tribulations que l'on connaît, l'Etat Indépendant du Congo, il désirait établir une liaison nationale entre la métropole et le nouvel Etat. La Compagnie Belge Maritime du Congo fut créée en 1895 avec le concours d'armateurs anglais et allemands et se chargea de cette mission. Le « Léopoldville » fut le premier navire à relier Anvers et notre future colonie, suivi bientôt par les paquebots-mixtes « Albertville », « Léopoldville » (II), « Anversville », « Stanleyville », « Philippeville » et « Bruxellesville ».

\* \* \*

La troisième période s'étendant de 1898 à 1930 suscita peut-être davantage d'initiatives mais fort peu furent couronnées de succès durable.

Les archives de l'époque gardent entre autres les traces de la création de l'armement Siebert (1900-13) et de T. Nelson & Cie de Gand (1902-10) pour le cabotage, de l'Antwerpsche Zeevaart Maatschappij (1904-16) vers la Baltique et le Royaume-Uni, du Ghent Lloyd (1907-20), de la Phocéenne (1907-19) sur la Méditerranée et le Levant, des Entreprises Maritimes Belges (1909-22) dont les voiliers étaient affectés au cabotage et au trafic des Caraïbes, de la Scheepvaart Maatschappij Gylsen (1909-17) vers la Baltique, de Texaco (1913-14) dans le secteur des pétroles, de l'Armement Belge côtier (1917-23) entre Ostende-Anvers et Londres, la Société Belge d'Armement Maritime (1919-31) sur le Royaume-Uni et le Maroc, Marcel Goossens (1919-50)



Viermaster „KATANGA“ van de Entreprises Maritimes Deckers

Quatre-mâts „KATANGA“ des Entreprises Maritimes Deckers

Belge d'Armement Maritime (1919-31) naar het Verenigd Koninkrijk en Marokko, Marcel Goossens (1919-50) tussen Bordeaux en Groot-Brittannië, de Compagnie Hanséatique Belge (1922-27) naar de Zwarte Zee en de Baltische Zee, Scheldestroom (1925-53) op de Middellandse Zee, Gylsen (1925-28), Navex (1928-55) op de Baltische Zee, Handel en Scheepvaart van Oostende (1905-55), enz...

In 1903 stichtte oud-minister Leon Dens de S.A. Belge d'Armement et de Navigation « Océan », die in 1933 samensmolt met de Maatschappij L. Dens en C<sup>o</sup> onder de naam « Cie Dens-Océan ». De maatschappij kende een hoge vlucht in het verkeer met Italië en Spanje, doch de eerste wereldoorlog veroorzaakte het verlies van 8 schepen op 11. Op de vooravond van de tweede wereldoorlog bezat de maatschappij nog slechts 2 schepen. Haar laatste eenheid, de « Léon Dens », werd verkocht in 1962.

In 1907 besloot de regering in te schrijven op de leningen, aangegaan door de Belgische rederijen, op voorwaarde dat het product zou aangewend worden voor de ontwikkeling van hun vloten.

Rond dezelfde tijd nam de Brugse stuwadoor L. Hermans aandelen in verscheidene Belgische en Skandinavische rederijen, waarvan hij uiteindelijk enig eigenaar werd. Dit was de oorsprong van de rederij L. Hermans, die heden tien kustvaarders met een totaal van 16.000 T draagvermogen, bezit.

Toen kwam de oorlog 1914-18. Ten einde het land van de hongersnood te vrijwaren, hadden de Verenigde Staten een « Commission for relief of Belgium » opgericht, om in Amerika levensmiddelen op te kopen voor onze bevolking en er het transport van te verzekeren

entre Bordeaux et la Grande-Bretagne, la Compagnie Hanséatique Belge (1922-27) vers la Mer Noire et la Baltique, Scheldestroom (1925-33) sur la Méditerranée, Gylsen (1925-28), Navex (1928-55) sur la Baltique, Handel en Scheepvaart d'Oostende (1905-1955), etc...

En 1903, l'ancien ministre Léon Dens fonda la S.A. Belge d'Armement et de Navigation « Océan » qui en 1933 fusionna avec la société L. Dens & C<sup>o</sup> sous le nom de « Cie Dens-Océan ». La société connut un grand essor dans le trafic avec l'Italie et l'Espagne mais la première guerre occasionna la perte de 8 navires sur 11. A la veille de la seconde guerre mondiale, la société ne possédait plus que deux bateaux. Sa dernière unité, le « Léon Dens », fut vendue en 1962.

En 1907, le gouvernement décida de souscrire aux emprunts lancés par des armements belges à condition que le produit en soit affecté au développement de leur flotte.

Vers la même époque, l'arrimeur brugeois L. Hermans prit des participations dans divers armements scandinaves et belges dont il finit par devenir seul propriétaire. Telle fut l'origine de l'armement Hermans qui possède actuellement 10 caboteurs totalisant 16.000 t de port en lourd.

Puis déferla la guerre 1914-18. Afin de sauver le pays de la famine, les Etats-Unis avaient constitué une « Commission for Relief of Belgium » en vue d'acheter en Amérique les vivres destinés à nos populations et à en assurer le transport sur le port neutre de Rotterdam. Les attaques sous-marines ainsi que d'autres cir-



s.s. „JULIA DAVID“  
van de rederij David

s.s. „JULIA DAVID“  
de l'Armement David

naar de neutrale haven van Rotterdam. De aanvallen van onderzeeërs en andere omstandigheden reduceerden aanzienlijk de bevrachte vloot, die voor dit vervoer was ingezet. Het aanvullen met nieuwe tonnenmaat was van de allergrootste noodzakelijkheid. Met dit doel stelden 5 Belgische rederijen : de Antwerpsche Zeevaart Mij., de Scheepvaart Mij. Gylsen Ltd., de S.A. de Commerce et de Navigation, Brys & Gylsen Ltd. en Anglier Steamship Cy Ltd. in 1916, 35 schepen ter beschikking van de Belgische Staat, die overging tot de oprichting van de « Lloyd Royal Belge », private maatschappij, gecontroleerd door de Staat. De « Lloyd Royal Belge » was zodoende in de mogelijkheid een beslissende rol te spelen in de verzending van levensmiddelen naast de schepen van Deppe, en deze van de Red Star Line.

De eerste wereldoorlog vergde zware offers van de Belgische rederijen : van de 125 schepen, die 350.000 BT vertegenwoordigden in 1913, bleven er einde 1918 nog slechts 60 over met een totaal van 150.000 T. Verliezen van dezelfde aard werden overigens ook geboekt in de loop van de tweede wereldoorlog ( $\pm 60\%$ ).

De heropbouw van de vloot werd zeer snel ondernomen, dank zij o.a. de aankoop van oorlogsbuit. Op het einde van 1923 telde de handelsvloot opnieuw 183 schepen met 544.000 BT.

In 1920 werd de Cie. Financière Belge des Pétroles, voorganger van de Petrofina, opgericht. Zij schafte zich onmiddellijk een tankschip aan, de « Mazout », om het transport van haar producten te verzekeren. Tot in 1930 werden nog twee andere eenheden aan de vloot toegevoegd. De aanvang van de massieve uitbreiding van haar materieel dagteekent eerst van 1950. De Lloyd Royal Belge breidde zijn vloot ruimschoots uit, nadat hij zijn schepen, die verloren gingen tijdens de vijandelijkheden, vervangen had. Deze vloot bereikte weldra het indrukwekkend cijfer van 80 eenheden en 450.000 T in 1921. Hij verzekerde diensten naar de Verenigde Staten, de Oostkust van Zuid-Amerika, Spanje, Portugal, het Oosten en Indië.

In 1930 versmolt de Compagnie Belge Maritime du Congo met de Lloyd Royal Belge en nam de naam aan van Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), n.v.

\* \* \*

Onze vierde periode (1931-36) begon onder een zeer slecht gesternte. De wereldcrisis, die aanvang rond 1928, zou niet enkel de groei van onze vlag in gevaar brengen, doch zelfs haar bestaan bedreigen. In 1932 bezaten wij nog 500.000 T ten groten dele samengesteld uit verouderde eenheden, waarvan niet minder dan de helft onttakeld werd door gemis aan vrachten. Zulke toestand kon niet blijven duren en verkopen en slopingen volgden elkander in steeds sneller tempo op tot de tonnenmaat geslonken was tot op 341.000 T in 1936. Logischerwijze was er te dien tijde geen sprake van oprichten van nieuwe scheepvaartmaatschappijen, noch van opening van nieuwe diensten. De

constances réduisirent dangeureusement la flotte affrétée consacrée à ces chargements et l'apport de tonnage devenait impératif. En 1916, cinq armements belges, l'Antwerpsche Zeevaart Mij., la Scheepvaart Mij Gylsen, la S.A. de Commerce et Navigation, Brys & Gylsen Ltd. et l'Anglier Steamship Cy Ltd. placèrent à cet effet 35 navires à disposition de l'Etat belge qui procéda à la constitution du « Lloyd Royal Belge », société privée contrôlée par l'Etat. Le Lloyd Royal Belge fut ainsi en mesure de jouer un rôle déterminant dans l'acheminement des vivres à côté des navires de Deppe, puis de ceux de la Red Star Line.

La première guerre mondiale infligea des pertes sévères à l'armement belge : des 125 navires représentant 350.000 t.b. existant en 1913, il n'en restait plus que 60 totalisant 150.000 tonneaux à la fin de 1918. Des pertes du même ordre de grandeur furent d'ailleurs enregistrées au cours du second conflit mondial ( $\pm 60\%$ ).

La reconstitution de la flotte fut rapidement menée, grâce notamment à l'achat des prises de guerre et la marine marchande comptait de nouveau 183 navires et 544.000 t.b. à la fin de 1923.

En 1920 fut constituée la Cie Financière belge des Pétrole, ancêtre de la Petrofina; elle acquit immédiatement un navire-citerne, le « Mazout », en vue d'assurer le transport de ses produits. Deux autres unités furent ajoutées à la flotte jusqu'en 1930 mais le début du développement massif de son matériel date de 1950.

Après avoir remplacé ses navires perdus au cours des hostilités, le Lloyd Royal Belge put développer largement sa flotte qui atteignit le chiffre impressionnant de 80 unités et 450.000 tonneaux en 1921 : il assurait des services vers les Etats-Unis, la côte orientale de l'Amérique du Sud, l'Espagne, le Portugal, le Levant et les Indes.

En 1930, la Compagnie Belge Maritime du Congo fusionna avec le Lloyd Royal Belge et prit le nom de Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) s.a.

\* \* \*

Notre quatrième période (1931-63) s'ouvrit sous de bien mauvais auspices. La crise mondiale débutant vers 1928 allait non seulement compromettre l'ascension de notre pavillon mais encore menacer son existence même. En 1932, nous possédions encore environ 500.000 T composées en grande partie d'unités surannées dont pas moins de la moitié était désarmée en raison de la pauvreté des frets. Pareille situation ne pouvait se prolonger et les ventes ou démolitions se succédèrent à un rythme accéléré jusqu'à ce que le tonnage tombe à 341.000 T en 1936. Bien entendu, il n'était pas question à cette époque de créer de nouvelles compagnies de navigation ni d'inaugurer de nouveaux services et les armateurs pouvaient s'estimer largement satisfaits de conserver le meilleur de leur potentiel existant.

reders achtten zich reeds gelukkig indien zij het beste van hun potentieel konden behouden.

Vanaf 1934 nam de Staat verscheidene maatregelen ten einde de scheepvaart te helpen en de scheepsbouw in België aan te moedigen. Zij kwamen echter te laat en op 1 september 1939 was onze vloot absoluut ontoereikend om aan de behoeften het hoofd te kunnen bieden.

Men moest wachten tot januari 1940, alvorens tot de oprichting van een nieuwe rederij, Plouvier Maritime, kon overgegaan worden. Eén der twee eenheden van de maatschappij overleefde de wisselvalligheden van de oorlog; heden bezit zij 2 bulk-carriers van 16.200 T: de « Stad Gent » en de « Stad Antwerpen ».

Datzelfde jaar werd de rederij Vloeberghs gesticht. Haar schepen werden aanvankelijk benuttigd op de Middellandse Zee en de Baltische Zee. Daarna opende de maatschappij een regelmatige dienst op Ierland, om ten slotte deel te gaan nemen aan het kolenvervoer van Hampton Roads. Haar laatste eenheid, de « Jean Marie », werd verkocht in 1962.

Nog voor onze handelsvloot gelegenheid had gehad om de gevolgen van de grote economische crisis te boven te komen, brak de tweede wereldoorlog uit. Bijna al onze eenheden werden bevracht door het Ministry of War Transport in Groot-Brittannië. De verliezen, zowel in manschappen als in materieel waren enorm: 25 % der bemanningen en 60 % der transportcapaciteit vielen aan de zaak der geallieerden ten offer. Van de 101 schepen van 423.000 BT, op 10 mei 1940 in de vaart, bleven er op het einde van 1944 slechts 48 over met een totaal van 172.000 T.

A partir de 1934, diverses mesures gouvernementales furent prises en vue de venir en aide à la marine et d'encourager la construction navale en Belgique mais elles vinrent trop tard et au 1<sup>er</sup> septembre 1939, notre flotte était nettement insuffisante pour faire face aux besoins.

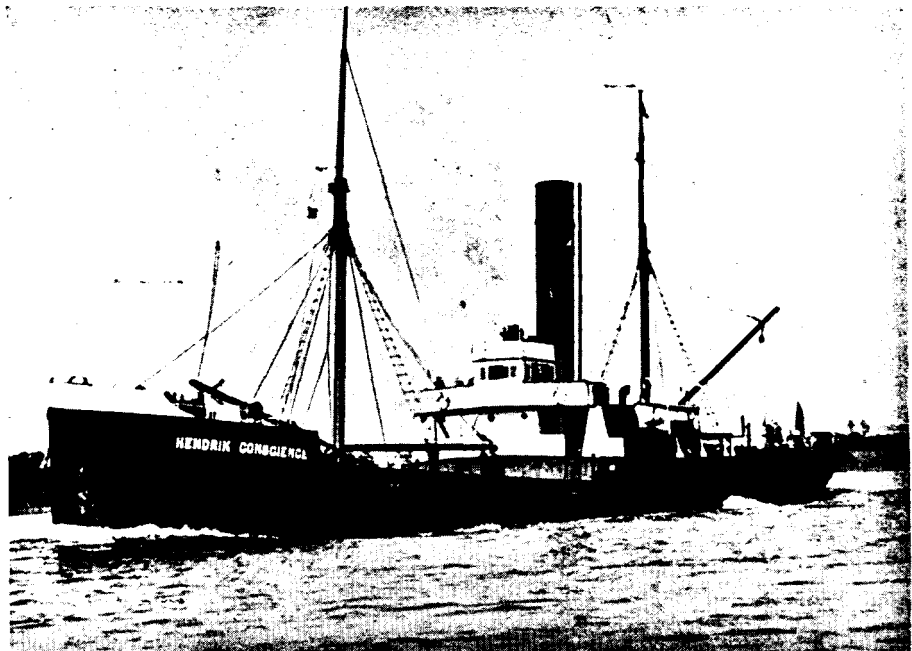
Il fallut attendre janvier 1940 pour assister à la constitution d'un nouvel armement, Plouvier Maritime. Un des deux bâtiments de la compagnie survécut aux vicissitudes de la guerre; actuellement elle possède deux bulk-carriers de 16.200 tonnes, les « Stad Gent » et « Stad Antwerpen ».

L'armement Vloeberghs fut fondé la même année. Ses navires furent d'abord affectés à la Méditerranée et à la Baltique. Puis la société inaugura une liaison régulière avec l'Irlande pour participer enfin au trafic charbonnier de Hampton Roads. Sa dernière unité, le « Jean-Marie » fut vendue en 1962.

Notre marine marchande n'avait pas encore eu le temps de se remettre de la grande crise économique lorsqu'éclata le second conflit mondial. Presque toutes nos unités furent affrétées au Ministry of War Transport de Grande-Bretagne. Les pertes, tant en hommes qu'en matériel furent énormes: 25 % des équipages et 60 % de la capacité de transport furent sacrifiés à la cause alliée. Des 101 navires jaugeant 423.000 TB existant au 10 mai 1940, il n'en restait plus que 48 totalisant 172.000 T à la fin de 1944.

s.s. „ HENDRIK CONSCIENCE “  
van Armement Alexander

s.s. „ HENDRIK CONSCIENCE “  
de l'Armement Alexander



Drie jaar later was de Belgische vloot op 3/4 van haar effectieven gekomen, door de aankoop bij de geallieerden van onder de oorlog gebouwde schepen (Liberty - Empire - Ocean - Victory), de terugvordering van eenheden die opgeëist werden door de vijand, en door oorlogsbuit.

Het verworven materieel was natuurlijk van zeer uiteenlopende aard, doch het veroorloofde het land over de nodige transportcapaciteit te beschikken, die onontbeerlijk was voor zijn wederopbouw en de afzet van zijn productie. De reders trachtten in de eerste plaats de regelmatige lijnen welke bestonden vóór de vijandelikheden weder te openen en daarna het bestaande net uit te breiden. Zij werden in deze taak gerugsteund door de wet van het « Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes », gestemd in 1948.

Deze had tot doel de tonnenmaat van 1940 te verdubbelen, d.w.z. de 850.000 T te bereiken in een tijdspanne van tien jaar. De bittere internationale mededinging veroorloofde echter niet dit eerzuchtige programma te verwezenlijken: Om concurrerende prijzen te handhaven, zag het Belgische rederijwezen zich gedwongen de ondoeltreffende tonnenmaat geleidelijk uit te schakelen, en zich te richten naar de modernisering en de specialisatie van zijn scheepsmaterieel.

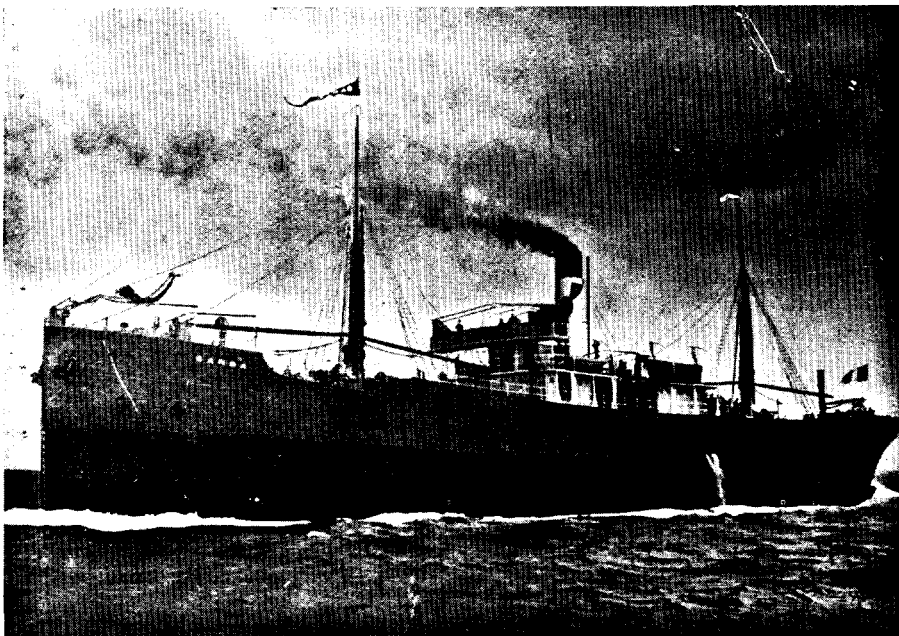
In 1946 werd de « Belgian Fruit Lines » gesticht, waarvan de koelschepen zuidervruchten van Kongo en Equator naar het vasteland brengen en er alzo toe bijdragen van Antwerpen een belangrijke fruithaven te maken. Van haar kant richtte de Compagnie Maritime Belge een Kongolese filiaal op: de Compagnie Maritime Congolaise. De rederij Navibel werd gevormd in 1947; haar kustvaarders werden voornamelijk bestemd tot het verkeer met Noord-Afrika, Spanje en Groot-Brittannië.

Trois ans plus tard, grâce à l'achat aux Alliés de navires de construction de guerre (Liberty, Empire, Ocean, Victory), à la récupération des unités saisies par l'occupant et du butin de guerre, la flotte belge était reconstituée aux trois-quarts.

Le matériel mis en ligne était évidemment disparate mais il permit au pays de disposer de la capacité de transport indispensable à sa reconstruction et à l'écoulement de sa production. Les armateurs s'efforcèrent en premier lieu de rétablir les liaisons maritimes existant avant les hostilités et, ensuite, de développer le réseau existant. Ils furent aidés dans cette tâche par les dispositions du « Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes » voté en 1948.

L'objectif de celui-ci était de doubler le tonnage de 1940, c'est-à-dire d'atteindre 850.000 tonneaux en dix ans. L'âpreté de la concurrence internationale ne permit cependant pas de réaliser ce programme ambitieux: en effet, pour rester compétitif, l'armement belge dut progressivement éliminer le tonnage inefficace et s'engager résolument dans la voie de la modernisation et de la spécialisation du matériel naval.

En 1946 fut constituée la « Belgian Fruit Lines » dont les navires climatisés acheminent vers le Continent les fruits exotiques du Congo et de l'Equateur et contribuent ainsi à faire d'Anvers un important port fruitier. De son côté, la Compagnie Maritime Belge créa une filiale congolaise, la Compagnie Maritime Congolaise. L'armement Navibel fut formé en 1947: ses caboteurs sont affectés essentiellement au trafic avec l'Afrique du Nord, l'Espagne et la Grande Bretagne.



s.s. „GAND” van Ghent Lloyd

s.s. „GAND” de Ghent Lloyd

In 1948 begon de Compagnie Maritime Belge met haar programma van wederopbouw en hernieuwing door de aankoop van de « Albertville » en « Léopoldville », de eerste twee eenheden van een reeks van zeven vracht-passagiersschepen bestemd voor de Kongo-dienst. Sedert datzelfde jaar wordt een kustvaarder uitgebaat door het « Ancienne Maison Deweert » van Oostende, de tegenwoordige « Julien Deweert ». In 1949 bracht de Belgulf Oil Cy drie tankers van gemiddelde capaciteit in de vaart.

De Compagnie Belge d'Expansion Maritime « Exmar » werd gesticht in 1951. Haar voornaamste bedrijvigheid oriënteerde zich naar de « tramping ».

Deze talrijke bestellingen werden bijna allen geplaatst bij de nationale scheepswerven en vanaf 1950 bereikte onze vloot weer haar peil van 10 mei 1940.

Men zal zich herinneren dat de wereldverkeer aanzienlijk toenam in 1950-51, door de verhoging van de industriële productie en de oorlog in Korea. De « boom » der vrachten welke hieruit voortvloeide verwekte grootse verwachtingen, die de reders er toe aanzetten hun bestellingen te verhogen. Spijtig genoeg nam in 1952-53 de conjunctuur een andere wending; het waren bijzonder onze kustvaarders die door hare gevoelen getroffen werden.

In 1954 liep de grootste tanker van de Petrofina, het t/s « Elisabeth » (29.500 TDW) van stapel, terwijl de Compagnie Maritime Belge de eerste eenheden in bezit nam van een reeks van 7 snelle vrachtschepen van 11.000 T, als « LU-boats » bekend: de « Lubumbashi », « Lubilash », enz...

De pogingen om nieuwe eenheden aan te schaffen werden intensief voortgezet in de petroleumsector: Esso Standard nam twee tankers in ontvangst in 1955: « Esso Belgium » en « Esso Antwerp »; Petrofina de « Purfina Nederland ».

De verkeer nam in hoge mate toe onder invloed der gebeurtenissen in Suez en de capaciteit van de vloot werd verhoogd met 53.000 T in 1956. Spijtig genoeg strekte de heropleving van de scheepvaart zich niet uit tot onze kustvaart die, benadeeld door haar exploitatiekosten, zich hevig moest weren om de concurrentie der buurlanden te kunnen weerstaan.

In 1956 interesseerde het « Havenbedrijf Mabesoone » zich ook voor zeerederij. In 1957 liet de Compagnie Maritime Belge de « Moanda » te water als eerste eenheid van een reeks van 13 motorvrachtschepen van 12.000 T van het type « MO », en de rederij Deppe nam bezit van de « Liège » van 9.100 TDW.

Het volume van de Amerikaanse kolenuitvoer naar Europa bereikte dat jaar een historisch hoogtepunt.

Waren niet alle experts het eens om te besluiten dat, indien het vasteland aangewezen bleef op zijn eigen bronnen, het weldra zou te lijden hebben onder een ernstig tekort aan steenkool? Dit was de reden waarom zekere personaliteiten uit de scheepvaart-, handels- en industriële middelen besloten zich te ver-

En 1948, la Compagnie Maritime Belge entama son programme de reconstruction et de renouvellement en prenant livraison des « Albertville » et « Léopoldville », deux premières unités d'une série de sept paquebots-mixtes destinés au service Congo. Depuis cette même année, l'ancienne Maison Henri Deweert d'Ostende exploite un caboteur, actuellement le « Julien Deweert ». En 1949, la Belgulf Oil Cy mit en ligne trois tankers de moyenne capacité.

La Compagnie Belge d'Expansion Maritime « Exmar » fut fondée en 1951; son activité principale s'orientera vers le Tramping.

Ces nombreuses commandes furent placées presque en totalité auprès des chantiers nationaux et dès 1950 notre flotte retrouva son niveau du 10 mai 1940.

On se rappellera que le trafic mondial connut un accroissement considérable en 1950-51 en raison de l'élévation de la production industrielle et de la guerre de Corée. Le boom des frets qui en résulta engendra de grands espoirs qui incitèrent les armateurs à multiplier leurs commandes. Malheureusement, la conjoncture se retourna en 1952-53; ses effets furent particulièrement ressentis par nos armements au cabotage.

En 1954, la Petrofina lança son plus grand pétrolier, le ts. « Elisabeth » de 29.500 t.dw. tandis que la Compagnie Maritime Belge prenait possession des premières unités d'une série de 7 cargos rapides de 11.000 T dits « LU-boats », les « Lubumbashi », « Lubilash », etc.

L'effort d'acquisition se poursuivit intensivement au secteur pétrolier: l'Esso Standard prit réception de deux tankers en 1955: « Esso Belgium », « Esso Antwerp » et la Pétrofina du « Purfina Nederland ».

Le trafic reprit vigoureusement sous l'influence des événements de Suez et la flotte augmenta de 53.000 tonneaux en 1956. Mais l'essor du shipping ne s'étendit malheureusement pas à notre armement de cabotage qui, handicapé par son coût d'exploitation eut fort à faire pour soutenir la concurrence des pays voisins.

Le « Havenbedrijf Mabesoone » commença cette année à s'intéresser à l'armement maritime. En 1957, la Compagnie Maritime Belge lança le « Moanda » première unité d'une série de 13 cargos à moteur de 12.000 T du type « MO » et l'Armement Deppe prit réception du « Liège » de 9.100 tonnes deadweight.

Le volume des exportations de charbons américains vers l'Europe atteignit cette année un record historique; en effet, tous les experts ne s'accordaient-ils pas à prévoir que si le Continent était livré à ses propres ressources, il souffrirait bientôt d'une grave pénurie de houille? Aussi des personnalités du monde maritime commercial et industriel décidèrent-elles de se grouper sous le nom d'U.B.E.M. et de construire une première série de 4 bulk-carriers de 14.000 T, les

enigen onder de benaming U.B.E.M. en een eerste reeks van 4 bulk-carriers van 14.000 T te bouwen, de « Marly I en II », « Loverval » en « Tamise ». Onze vloot werd zodoende een nieuwe specialiteit rijker : het vervoer der massagoederen.

Hetzelfde jaar voerde de rederij Belfranline de Belgische vlag in de trafiek met de Antillen.

Het percentage van de aangroei van de Belgische vloot was in 1958 het dubbele van dat der wereldvloot, en dit in een periode wanneer de laag-conjunctuur reeds was ingezet. Onze handelsvloot zette nochtans haar poging tot rationalisatie, hernieuwing en specialisatie van het materieel voort. Verouderde of ondoelmatige eenheden werden progressief uitgeschakeld.

In 1959 werd de kustvaartrederij « Antigoon » gesticht, in 1960 gevolgd door de « Northern Shipping Service », eigenaar van de kustvaarder « Argo ».

Het jaar 1960 werd ook gekenmerkt door de onafhankelijkheid van Kongo en de gebeurtenissen welke zich afspeelden in onze vroegere Afrikaanse bezitting lieten niet na het verkeer met dit land te beïnvloeden. Esso Belgium stelt 2 super-tankers, resp. van 40.000 en van 47.000 TDW in dienst: de « Esso Brussels » en « Esso Liège »; de rederij Deppe het vrachtschip « Escaut », eerste van 3 vrachtschepen van 10.900 T; Plouvier en U.B.E.M. gingen over tot de aankoop van respectievelijk de « Stad Antwerpen » en de « Tamise ». Onze vloot bereikt het absolute recordcijfer van 676.791 BT. In 1961 vertoonde de Belgische vloot voor de eerste maal sedert 10 jaar een achteruitgang; dit tengevolge de talrijke verkopen. Het jaar daarop wordt deze evolutie gestuit.

« Marly I et II », « Loverval » et « Tamise ». Notre flotte s'enrichit ainsi d'une nouvelle activité spécialisée, le transport des pondéreux.

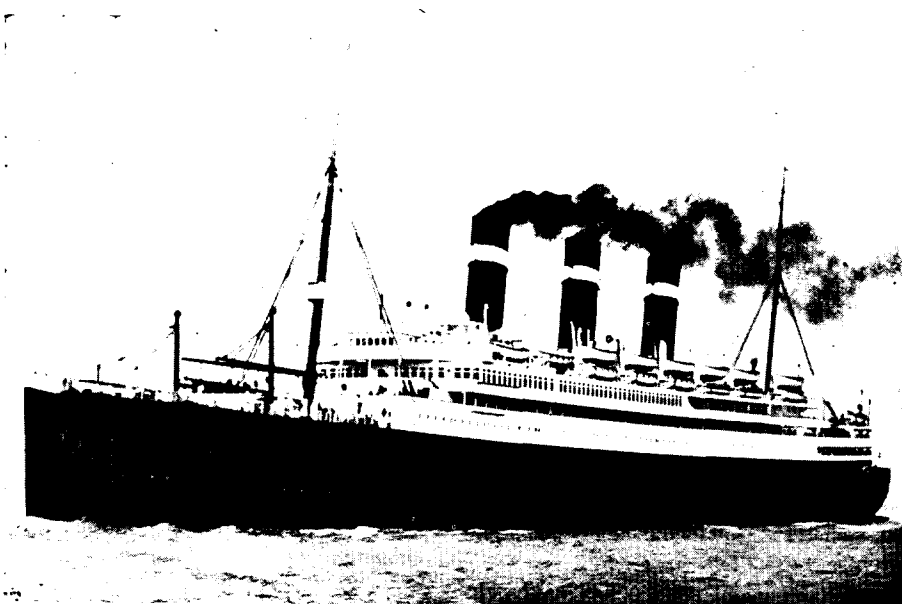
La même année, l'armement Belfranline introduisit le pavillon belge sur la relation des Antilles.

En 1958, le pourcentage d'augmentation de la flotte belge dépassa le double de celui de la flotte mondiale et ceci en pleine période de repli conjoncturel. Notre marine marchande poursuit cependant son effort de rationalisation, de rénovation et de spécialisation du matériel. Les unités âgées ou inefficaces sont progressivement éliminées.

En 1959 est créé l'armement au cabotage « Antigoon » suivi en 1960 du Northern Shipping Service, propriétaire du caboteur « Argo ».

L'année 1960 est aussi celle de l'indépendance du Congo et les événements qui se déroulèrent dans notre ancienne possession africaine ne manquèrent pas de perturber le trafic avec ce pays. Esso Belgium met en service deux super-pétroliers de 40 et 47.000 TDW, les « Esso Brussels » et « Esso Liège » et l'Armement Deppe le cargo « Escaut » chef de file de 3 cargos de 10.900 tonnes. Plouvier et U.B.E.M. inaugurent respectivement le « Stad Antwerpen » et le « Tamise ». Notre flotte atteint le record absolu de 676.791 tonneaux bruts.

En 1961 — pour la première fois depuis 10 ans — le tonnage de la flotte belge accuse une régression à la suite de nombreuses ventes mais ce mouvement est enrégulé l'année suivante.



s.s. „ BELGENLAND “  
van Red Star Line

s.s. „ BELGENLAND “  
de la Red Star Line

Melden wij tenslotte nog dat het Belgisch rederijwezen blijk geeft van een hernieuwde belangstelling voor het verkeer met de Baltische Zee. De rederij Belgica (1956) zette haar motorschip « Belgica » in op het verkeer met Zweden. De Belgian Baltic Lines (1961) opende een regelmatige dienst naar Finland, enz. De rederij Janzegers baat 3 eenheden van 500 TDW uit in de internationale kustvaart en in het verkeer Antwerpen - Duinkerken - Le Havre - Southampton.

Einde 1962 waren er 27 Belgische rederijen, die 97 schepen bezitten met een totaal van 667.573 TB en een draagvermogen van 938.103 T, een cijfer dat het record van 1960 dicht benadert.

Met betrekking tot de tonnenmaat omvat de vloot ongeveer 50 % lijnschepen, 30 % tankers, 12 % bulkcarriers, terwijl het saldo gedeeld wordt door de kustvaarders en koelschepen.

De Belgische vlag wappert op de voornaamste wereldrelaties met uitzondering van het Verre-Oosten en de Stille Oceaan, Canada en de westkust van Noord- en Zuid-Amerika.

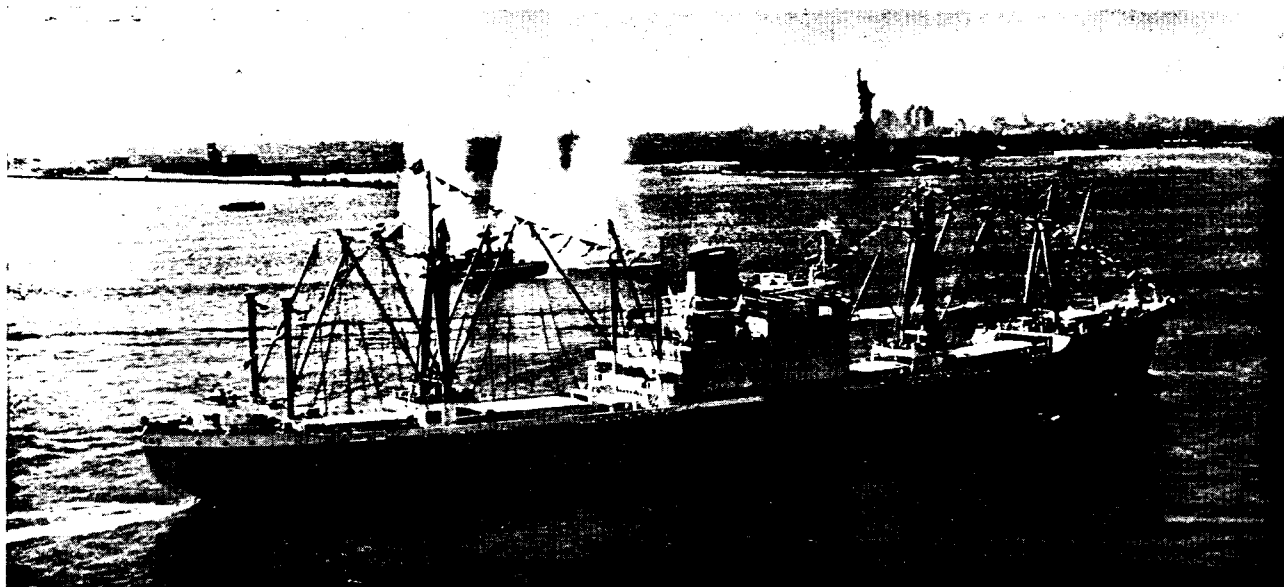
Het zou zeer wenselijk zijn dat onze handelsvloot de invloedssfeer van ons industrieel land tot in deze streken zou kunnen uitbreiden, doch de inspanningen van onze reders zijn de laatste jaren vooral gegaan naar de kwaliteitsverbetering van de tonnenmaat. Zij zijn hierin heel zeker gelukt daar de Belgische vloot heden een van de mooiste en jongste ter wereld is. Het blijft nochtans te hopen dat een verbetering van de vrachtemarkt en een toenemende steun van Belgische handel en nijverheid het weldra zullen toelaten onze vlag te zien wapperen op al onze uitvoerwegen, zodat zij in bredere mate zal kunnen deelnemen aan het vervoer van en naar onze nationale havens.

Mentionnons enfin que l'armement belge fait preuve d'un regain d'intérêt vers la Baltique. L'armement Belgica (1956) a effectué son moteur « Belgica » au trafic avec la Suède. La Belgian Baltic Lines (1961) vient d'entreprendre un service régulier vers la Finlande, etc. De son côté, l'armement Janzegers exploite trois unités de 500 TDW en cabotage international et sur la relation Anvers-Dunkerque-Le Havre-Southampton. A la fin de 1962, la marine marchande belge compte 27 armateurs possédant 97 navires totalisant 667.573 tonneaux bruts et 938.603 tonnes deadweight, soit un chiffre très voisin du record de 1960.

Sous le rapport de la jauge, elle se divise approximativement en 50 % de cargos de ligne, 30 % de tankers, 12 % de transporteurs de pondéreux, le solde se répartissant entre caboteurs et navires isothermes.

Le pavillon belge dessert les principales relations mondiales à l'exception de l'Extrême-Orient et du Pacifique, du Canada, de la côte Ouest de l'Amérique du Nord et du Sud.

Il serait assurément souhaitable que notre marine marchande puisse étendre le rayonnement de notre pays industriel vers ces régions mais les efforts de nos armateurs ont dû se concentrer au cours des dernières années sur l'amélioration de la qualité du tonnage. Ils y sont largement parvenus puisque la flotte belge est actuellement une des plus modernes et des plus jeunes du monde. Il reste à espérer qu'une amélioration du marché des frets ainsi qu'un appui accru de la part de l'industrie et du commerce belges permettent bientôt à notre pavillon de battre sur toutes nos routes d'exportation et de participer dans une plus large mesure aux transports au départ et à destination de nos ports nationaux.



m.s. „JORDAENS” van/de la „Compagnie Maritime Belge”  
(Sisterships m.s. „BREUGHEL”, „RUBENS”, „TENIERS”)





**THE WORLD'S FINEST  
MARINE SERVICE  
AVAILABLE  
AT  
ANTWERP.**

Foto's van Belgische zeeschepen in de vaart gekomen sinds het verschijnen (februari 1962) van het werk „Varend Volk, welvarend Volk” (van het m.s. „Julien Deweert” was toen geen foto beschikbaar).

Photos de navires de mer belges mis en service depuis la publication en février 1962 de l'ouvrage „Nation maritime, Nation prospère” (Il n'y avait pas à ce moment-là de photo disponible du m.s. „Julien Deweert”).

## COMPAGNIE MARITIME BELGE (LLOYD ROYAL) s.a. — C. A. N.

### m/s „JORDAENS”

10.687 bbt - 12.723 tdw

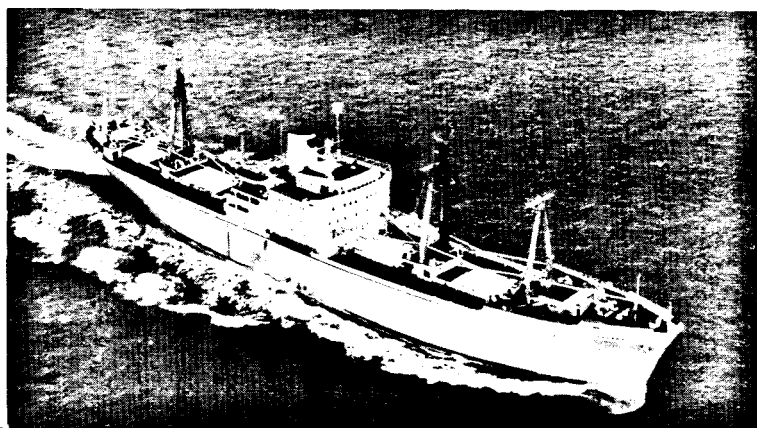
Sisterships :

„BREUGHEL”

„RUBENS” (in/en constr.)

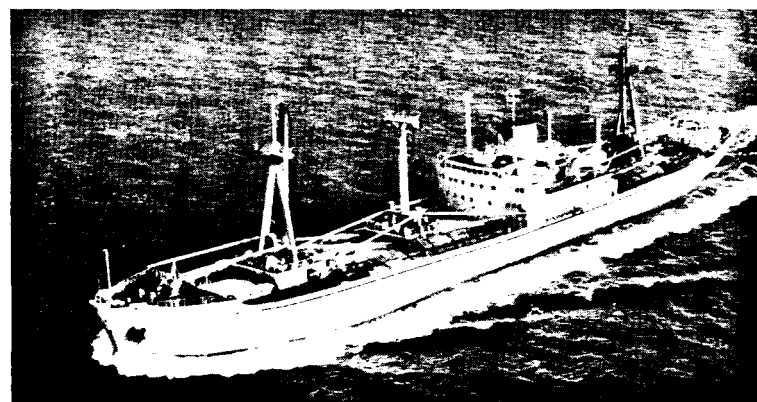
„TENIERS” (in/en constr.)

(Zie ook blz. 107. — Voir également page 107.)



### m/s „CONGO ZOLE”

6.838 bbt - 6.904 bnt - 12.070 tdw



## BELGULF TANKERS s. a.

### t/t „BELGULF STRENGTH”

12.195 bbt - 8.858 bnt - 17.757 tdw

Sisterships :

„BELGULF UNION”

„BELGULF ENTERPRISE”



s/s = stoomschip; m/s = motorschip; t/s = turbineschip; s/t = stoomtanker; m/t = motortanker; t/t = turbinetanker; bnt = Belgische netto tonnenmaat; bbt = Belgische bruto tonnenmaat; tdw = ton deadweight; k = knopen; tvo = tanks voor plantaardige olie; df = koelinstallaties; p = aantal passagiers; b = werf en/of datum van aanbouw; hp = vermogen in pk; ehp = effectieve pk; ihp = indicatieve pk.

s/s = vapeur; m/s = bateau moteur; t/s = bateau à turbines; s/t = bateau citerne à vapeur; m/t = bateau citerne à moteur; t/t = bateau citerne à turbines; bnt = tonnage net belge; bbt = tonnage brut belge; tdw = tonnage deadweight; k = nœuds; tvo = tanks pour huile végétale; df = installations frigorifiques; p = nombre de passagers; b = chantier et/ou date de construction; hp = puissance en cv; ehp = cv effectifs; ihp = cv indicatifs.

# DEUTZ

*Moteurs marins de 6 à 3.000 cv*

*Scheepsmotoren van 6 tot 3.000 pk*

Représentant général pour la Belgique :  
Algemeen vertegenwoordiger voor België :

**S.A. VALCKE FRERES N.V.**

NASSAUSTRAT 37 — ANTWERPEN — Tel. (03) 31 06 90

Succursales :  
Bijhuizen :

HENDRIK BAELSKAAL 4 — OOSTENDE  
TIJDOKSTRAAT — ZEEBRUGGE

TEL. : (059) 758 14  
TEL. : (050) 541 79



anc. „Les Fils Levy-Finger”

Adopté pour la protection des bordés extérieurs de plus de  
1.600.000 d.w. de navires français, et notamment pour :

### les cargos

- „VANOISE” (9.300 d.w.) de la Cie des Messageries maritimes
- „VILLE DU HAVRE” (12.000 d.w.) de la Nouvelle Cie Havraise  
Péninsulaire de Navigation
- „PENTELLINA” (16.500 d.w.) de la Cie Nantaise des Chargeurs de  
l'Ouest

### les pétroliers

- „LOIRE” (33.000 d.w.) de la Cie Générale d'Armement Maritime
- „ESSO-LORRAINE” (48.000 d.w.) d'Esso Standard
- „ARMAGNAC” (48.000 d.w.) de la Sté. Française de Transports  
Pétroliers
- „HASSI-MESSAOUD” (51.000 d.w.) de la Cie des Chargeurs Réunis

### en Belgique

- „FINA AMERICA” (33.842 d.w.) de Petrofina

*Le procédé WASHCLO protège les œuvres vives du paquebot*

*„FRANCE”*

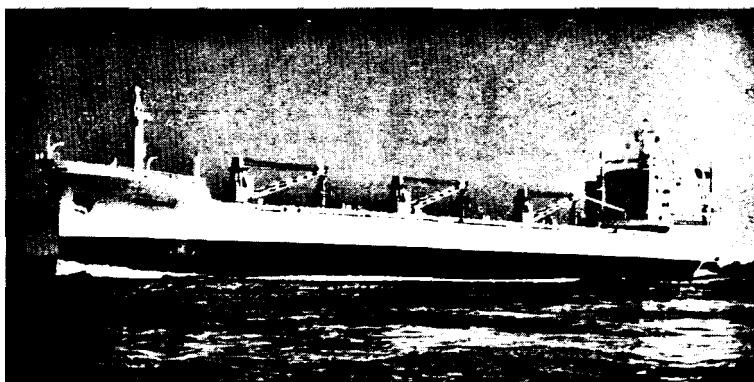
VILVORDE - 265, av. de Schaerbeek

Tél. (02) 51 29 61

## COMPAGNIE BELGE D'ARMEMENT „COBELAR” s. a.

### m/s „PATIGNIES”

14.716 bbt - 10.959 bnt - 21.835 tdw



## REDERIJ JANSEGGERS

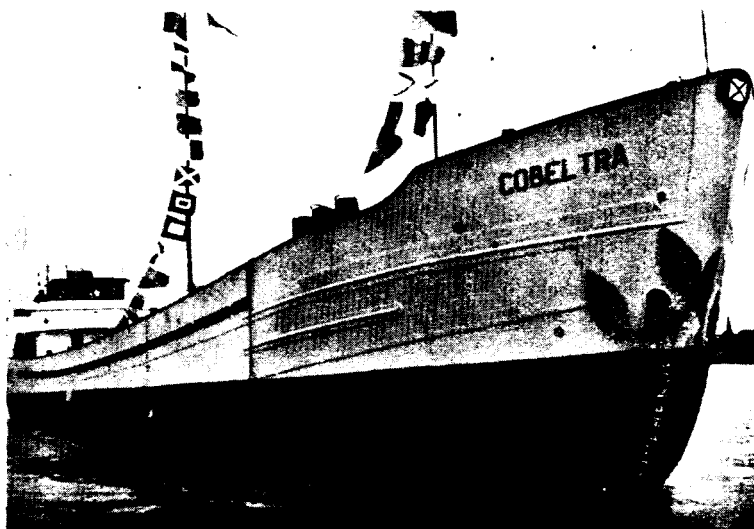
### m/s „COBELTRA”

429 bbt - 311 bnt - 503 tdw

Sisterships :

„HILDA”

„CHRISTIAN”



## BELGIAN BALTIC LINES n. v.

### m/s „HELMI”

1.203 bbt - 727 bnt - 1.920/2.800 tdw

Sistership :

m/s „HILKKA” (in/en constr.)

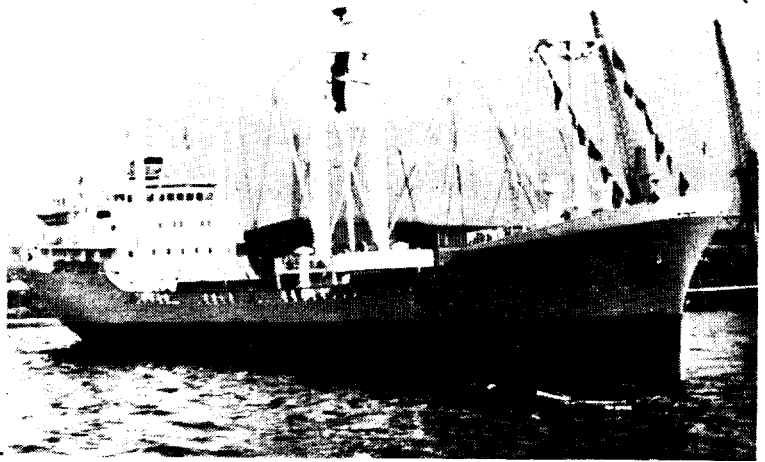


s/s = stoomschip; m/s = motorschip; t/s = turbineschip; s/t = stoomtanker; m/t = motortanker; t/t = turbinetanker; bnt = Belgische netto tonnenmaat; bbt = Belgische bruto tonnenmaat; tdw = ton deadweight; k = knopen; tvo = tanks voor plantaardige olie; df = kostinstallaties; p = aantal passagiers; b = werf en/of datum van aanbouw; hp = vermogen in pk; ehp = effectieve pk; ihp = indicatieve pk.

s/s = vapeur; m/s = bateau moteur; t/s = bateau à turbines; s/t = bateau citerne à vapeur; m/t = bateau citerne à moteur; t/t = bateau citerne à turbines; bnt = tonnage net belge; bbt = tonnage brut belge; tdw = tonnage deadweight; k = nœuds; tvo = tanks pour huile végétales; df = installations frigorifiques; p = nombre de passagers; b = chantier et/ou date de construction; hp = puissance en cv; ehp = cv effectifs; ihp = cv indicatifs.

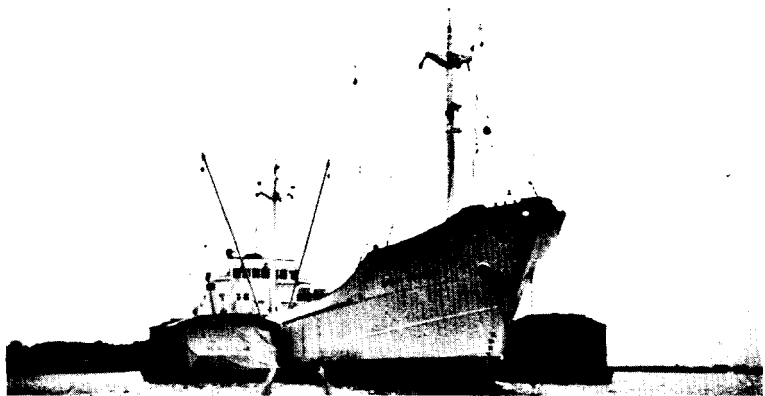
**CONTINENTAL LINES (ARMEMENT) s. a.**

**m/s „TECUN UMAN”**  
3.500 bbt - 4.900 tdw



**ANCIENNE MAISON HENRI DEWEERT & FILS s. a.**

**m/s „JULIEN DEWEERT”**  
497 bbt - 322 bnt - 930 tdw



s/s = stoomschip; m/s = motorschip; t/s = turbineschip; s/t = stoomtanker; m/t = motortanker; t/t = turbinetanker; bnt = Belgische netto tonnenmaat; bbt = Belgische bruto tonnenmaat; tdw = ton deadweight; k = knopen; tvo = tanks voor plantaardige olie; df = koelinstallaties; p = aantal passagiers; b = werf en/of datum van aanbouw; hp = vermogen in pk; ehp = effectieve pk; ihp = indicatieve pk.

s/s = vapeur; m/s = bateau moteur; t/s = bateau à turbines; s/t = bateau citerne à vapeur; m/t = bateau citerne à moteur; t/t = bateau citerne à turbines; bnt = tonnage net belge; bbt = tonnage brut belge; tdw = tonnage deadweight; k = nœuds; tvo = tanks pour huile végétale; df = installations frigorifiques; p = nombre de passagers; b = chantier et/ou date de construction; hp = puissance en cv; ehp = cv effectifs; ihp = cv indicatifs.

**SCHEPEN IN BESTELLING**

8 cargos	44.900 tdw
3 tankers	146.300 tdw
2 bulkcarriers	88.000 tdw
2 fruitcarriers	11.800 tdw
<hr/>	
15	291.000 tdw

**NAVIRES EN COMMANDE**

3 cargos + 1 bulkcarrier	C.M.B.
1 cargo	Belgian Baltic Lines
3 cargos	R. Leysen & C <sup>o</sup>
1 cargo	„Navibel”
3 tankers	„Petrofina”
1 bulkcarrier	„UBEM”
2 fruitcarriers	Belgian Fruit Lines



19848

**P. VANDENSTEEN**

directeur bij het Bestuur van  
het Zeewezen en van de Binnenvaart  
directeur à l'Administration de la  
Marine et de la Navigation Intérieure

## **Wat is de Dienst voor de Koopvaardij ? Qu'est-ce le Service de la Marine marchande ?**

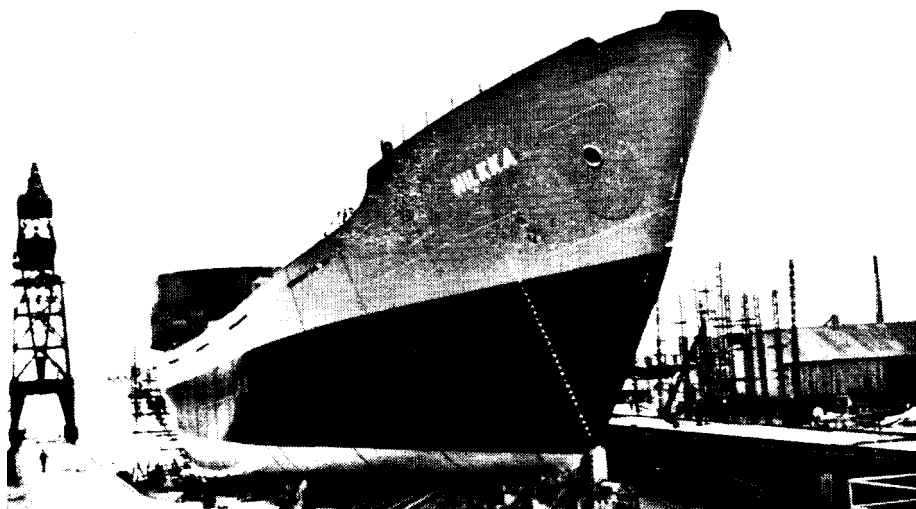
Wanneer in 1863 de Scheldetollen werden afgekocht en de Antwerpse haven terug werd opengesteld voor het vrije maritieme handelsverkeer, bestond er reeds lang een Directie van het Zeewezen. Deze directie, uitsluitend bekommerd om de diensten van de Staatsmarine, hield zich praktisch niet bezig met de koopvaardij. Men moet wachten tot na de wereldoorlog 1914-18 om een eerste bescheiden Bureau van de Koopvaardij tot stand te zien komen (geleid door de heer H. DE VOS, die later directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen zou worden), waardoor de nationale koopvaardij een officiële steun zou krijgen en waardoor ook de kans werd geschapen tot het volgen van een onafgebroken en verantwoorde maritieme politiek.

Het is inderdaad dank zij de activiteit van dit « 9<sup>e</sup> Bureau — in de dertigerjaren omgedoopt in « 4<sup>e</sup> Bureau », en dat pas na de oorlog 1940-45 de naam kreeg van « Koopvaardijdirectie » — dat ons land in staat is geweest een zeer volledige maritieme wetgeving op te bouwen, voor een groot deel gebaseerd op internationale verdragen, die reeds als model werd gebruikt door tal van landen die, evenals België, hebben ingezien dat de sociale en economische evolutie op wereldvlak een doeltreffende aanpassing van de maritieme reglementering noodzakelijk maken. Het is in het kader van deze optiek dat enkele jaren geleden de Koopvaardijdirectie zelf geïncorporeerd werd in een « Bestuur van de Koopvaardij », dat eveneens een « Dienst Wetgeving en Documentatie » en een bijzondere « Mobilisatiedienst » omvat.

Quand, en 1863, l'Escaut fut libéré du péage et que le port d'Anvers s'ouvrait à nouveau au libre trafic maritime, il existait déjà depuis longtemps une Direction de la Marine. Cette direction, uniquement pré-occupée des services de la Marine de l'Etat, ne s'occupait pas de la marine marchande. Il faudra attendre la fin de la guerre mondiale 1914-18 pour voir créer un modeste Bureau de la Marine Marchande (dirigé par M. H. DE VOS, qui sera plus tard Directeur Général de l'Administration de la Marine) de façon à ce que la marine marchande puisse trouver un soutien officiel ainsi que la certitude de pouvoir compter sur une politique maritime continue et justifiée.

En effet, c'est grâce à l'activité de ce « 9<sup>e</sup> Bureau » — rebaptisé dans les années trente en « 4<sup>e</sup> Bureau » et qui ne fut dénommé « Direction de la Marine Marchande » qu'après la guerre 1940-45 — que notre pays a été à même de créer une législation maritime très complète, basée en grande partie sur des conventions internationales, qui a déjà servi de modèle à différents états qui comme la Belgique, ont compris que l'évolution sociale et économique au niveau mondial exigeait une adoption efficace de la réglementation maritime. C'est dans le cadre de cette optique que la Direction de la Marine Marchande fut incorporée, il y a quelques années, à « l'Administration de la Marine Marchande », qui comprend également : un « Service Législation et Documentation » et un service spécial de Mobilisation.

Nous constatons que tous les pays arrivés à un certain stade de développement disposent d'un arsenal de



m.s. „ HILKKA ”  
van/de  
Belgian Baltic Lines

We stellen vast dat alle tot ontwikkeling gekomen landen beschikken over een arsenaal van wettelijke en reglementaire bepalingen met dewelke alle zeevaart-activiteiten worden geregeld, gecontroleerd en zelfs gestimuleerd. Deze tussenkomst van de Staat, die zich uit onder velerlei vormen, zo op administratief als op strafrechtelijk gebied, vindt zijn rechtvaardiging in de verantwoordelijkheid van de openbare macht inzake de veiligheid van de scheepvaart, in sociale overwegingen t.a.v. de zeeman, in de speciale aard en de internationale gebondenheid van het zeevaartbedrijf.

De Belgische Staat regelt dus zowel het statuut van het schip als van de zeeman. De Dienst voor de Koopvaardij — die een onderdeel is van het « Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart » (Ministerie van Verkeerswezen en van P.T.T.) te Brussel — behelst dan ook twee afdelingen, waarvan de ene zich inlaat met alles wat het schip betreft (« Sectie Economie ») en de andere (« Sectie Sociale Zaken ») zich bezig houdt met alle kwesties die de zeeman (met inbegrip van de vissers) aanbelangen, met dien verstande evenwel dat de bevoegdheid inzake sociale zekerheid en arbeidsongevallen sedert 1953 werd overgedragen aan het Ministerie van Sociale Voorzorg.

De Koopvaardijdirectie determineert in grote mate de activiteit van belangrijke uitvoerende buitendiensten : de Waterschoutsambten van de Schelde (Antwerpen en Gent) en van de Kust (Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort), de Zeevaartinspectiediensten en de Scheepsmeediensten te Antwerpen en te Oostende, alsook de Rijkszeevaartscholen (Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, Zeevaartschool te Oostende, Rijksvisserijschool te Heist).

Het zou ons te ver leiden indien we een gedetailleerde beschrijving wilden geven van de menigvuldige taken die aan de Dienst voor de Koopvaardij zijn toevertrouwd. Ik zal me dan ook beperken tot een summier opgave van zijn bijzonderste opdrachten.

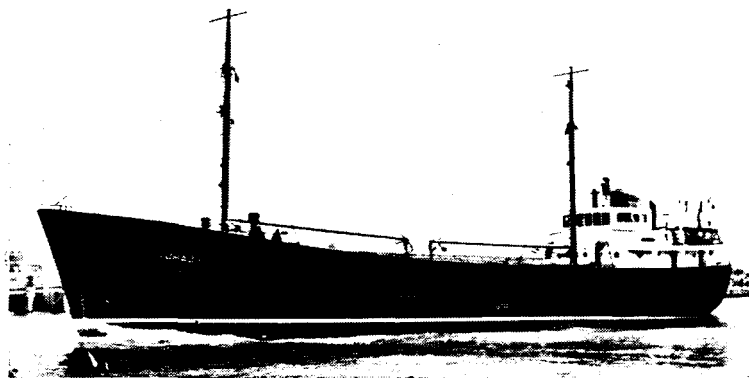
dispositions légales et réglementaires permettant de régler, de contrôler et même de stimuler toutes les activités maritimes. Cette intervention de l'Etat, qui se manifeste sous différentes formes, tant dans le domaine administratif que judiciaire, trouve sa justification dans la responsabilité des pouvoirs publics en matière de sécurité de la navigation, dans des considérations d'ordre social à l'égard du marin, dans le caractère spécial et les implications internationales de l'entreprise maritime.

Dans cet ordre d'idées l'Etat belge règle aussi bien le statut du navire que celui du marin. Aussi le Service de la Marine Marchande — qui fait partie de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure (Ministère des Communications et des P.T.T.) à Bruxelles — comprend deux divisions, dont la première s'occupe de tout ce qui concerne le navire (« Section Economie ») tandis que l'autre (« Section Affaires Sociales ») est chargée de toutes les questions relatives aux marins — y compris les pêcheurs — avec cette réserve toutefois que la compétence en matière de sécurité sociale et d'accidents du travail est passée au Ministère de la Prévoyance Sociale depuis 1953.

La Direction de la Marine Marchande contrôle en grande partie l'activité d'importants services d'exécution en province : les Commissariats Maritimes de l'Escaut (Anvers et Gand) et de la Côte (Oostende, Zeebrugge et Nieuwpoort), les Services d'Inspection Maritime et les Services de Jaugeage à Anvers et à Ostende, ainsi que les Ecoles Maritimes de l'Etat (Ecole Supérieure de Navigation à Anvers, Ecole de Navigation à Ostende, Ecole de pêche de l'Etat à Heist).

Cela nous mènerait trop loin de vouloir donner une description détaillée des tâches multiples qui sont confiées au Service de la Marine Marchande. Nous nous limiterons à un énoncé sommaire de ses missions les plus importantes.

m.s. „TOPAZE”  
van/de  
John Cockerill-Line



Een koopvaardijchip mag slechts de Belgische vlag voeren wanneer het in bezit is van een Belgische zeebrief.

De eerste zeebrief van een schip wordt steeds afgeleverd door de Koopvaardijdirectie, die ook de **seinletters** toekent aan de zeeschepen. Daar deze dienst het **stamboek** bijhoudt van alle koopvaardijochepen, verzorgt hij jaarlijks de ook in het buitenland gewaardeerde uitgave van de « **Officiële lijst der Belgische Zeeschepen** ».

De dienst coördineert de werking van de twee districtshoofden (Schelde en Kust) wat betreft de toepassing van het reglement op de **zeevaartinspectie**.

Hij documenteert en adviseert de bevoegde diensten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel met het oog op de verdediging van onze nationale maritieme belangen bij het tot stand komen van **handelsverdragen**. Hij houdt meteen een waakzaam oog op alle **discriminatiepraktijken** op maritiem gebied, die vooral de laatste jaren de vrije scheepvaart belemmeren, signaleert ze regelmatig aan voornoemd Departement van Buitenlandse Zaken en stelt de maatregelen voor die zich in dit verband opdringen, doorgaans in overleg met andere maritieme landen.

In het kader van de wet op het **scheepskrediet** zorgt de dienst ervoor dat de nationale vloot — koopvaardijvloot en visserij — zich in stand houdt, zo mogelijk zich uitbreidt, maar voornamelijk dat ze zich ontwikkelt tot één der modernste van de wereld. Voor de visserij wordt deze actie nog in de hand gewerkt door het toekennen van de **slooppremie**.

De status van de zeeman omvat ook zijn vorming : de Koopvaardijdirectie regelt dan ook gans het **zeevaartonderwijs**. De Hogere Zeevaartschool te Antwerpen vormt de officieren ter lange omvaart, de officieren-werktuigkundigen en -electriciens. De Zeevaartschool te Oostende de officieren ter kustvaart en de werktuigkundigen ter diepzeevisserij. De Matrozen- en Koksscholen te Antwerpen en te Oostende leveren scheepjongens, lichtmatrozen en koksjongens, maar komen ook tussen bij de latere toekenning van het certificaat van volmatroos en van het diploma van scheepskok. De Rijkvisserijschool te Heist vormt scheepsleerjongens, aspirant-schippers en schippers,

Un navire marchand ne peut arborer le pavillon belge que lorsqu'il est en possession d'une **lettre de mer** belge. La première lettre de mer d'un navire est toujours délivrée par la Direction de la Marine Marchande, qui attribue également l'**indicatif d'appel** aux navires de mer. Comme ce service est chargé de la **matricule** de tous les navires marchands, il s'occupe de l'édition annuelle de la « **Liste officielle des navires de mer belges** », dont on apprécie la valeur même à l'étranger.

Le service assure la coordination de l'activité des deux chefs de district (Escaut et Côte) en ce qui concerne l'application du règlement sur l'**inspection maritime**.

Il documente et conseille les services compétents du Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur en vue de la défense de nos intérêts maritimes nationaux lors de la conclusion de **traités de commerce**.

En même temps il suit avec vigilance toutes les **pratiques de discrimination** en matière maritime qui entravent ces dernières années la libre navigation, il les signale régulièrement au Département des Affaires Etrangères précité et propose les mesures qui s'indiquent à cet égard, généralement de commun accord avec d'autres pays maritimes.

Dans le cadre de la loi sur le **crédit maritime** le service veille à ce que la flotte nationale — tant la marine marchande que la pêche — se maintienne, si possible se développe, mais toujours avec le souci constant qu'elle se classe parmi les flottes les plus modernes du monde. Pour la pêche cette action est activée par l'octroi des **primes de démolition**.

Le statut du marin comprend également sa formation : aussi la Direction de la Marine marchande se charge de la réglementation de tout l'enseignement maritime. L'Ecole Supérieure de Navigation à Anvers forme les officiers au long cours et les officiers-mécaniciens et -électriciens. L'Ecole de Navigation à Ostende : les officiers au cabotage et les mécaniciens à la pêche hauturière. Les écoles de matelotage et de cuisiniers fournissent les mousses, les matelots légers et les mousses de cuisine, mais elles interviennent également dans l'octroi ultérieur du certificat de matelot qualifié et du diplôme de cuisinier de bord. L'Ecole de pêche de l'Etat à Heist forme les apprentis-mousses, les aspi-



alsook matroos-motoristen en motoristen ter visserij. De dienst regelt eveneens de subsidiëring van de Hogere Radionavigatieschool te Brussel, van de vrije visserijscholen te Oostende, Heist en Nieuwpoort en van het Koninklijk Werk IBIS te Bredene.

In verband met zijn bevoegdheid inzake de opleiding en de loopbaan van de zeeman, wordt op de Koopvaardijdirectie het **stamboek der brevetten** gehouden voor alle brevetten, diploma's en certificaten die in het kader van de wet op het zeevaartonderwijs worden uitgereikt.

Inzake **zeevaartpolitie** is er een nauwe samenwerking met de Hoofdwaterschoutsambten der Schelde en van de Kust. Deze diensten zijn van uitzonderlijk belang voor het regelmatig verloop van alle reglementaire bepalingen die betrekking hebben op het schip, de bemanning en de reder. De Koopvaardijdirectie waakt, samen met de Waterschouten, over de toepassing van de wet op de **arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst** en van de collectieve overeenkomsten die in dit verband worden afgesloten.

Zowel bij het tot stand komen als bij de ratificatie van de **internationale arbeidsverdragen** voor de zeelieden, verleent de Dienst voor de Koopvaardij zijn actieve medewerking, in het volle bewustzijn van zijn dubbele verantwoordelijkheid: het verhogen van de sociale welvaart van de zeeman en het streven naar een internationale gelijkvormigheid op dit gebied, derwijze dat de sociale verplichtingen van de reder voor deze laatste geen handicap vormen in de vrije wereldconcurrentie.

De hierboven gegeven opsomming is verre van volledig. Zij volstaat echter om zich een beeld te kunnen vormen van de belangrijkste taken die aan de Dienst voor de Koopvaardij zijn opgedragen. Ik wil hier enkel nog aan toevoegen dat de directie jaarlijks meer dan 4.000 « inkomende stukken » te verwerken krijgt.

De Koopvaardijdirectie staat ten dienste van de privé-sector. Iedereen die van dichtbij of van ver betrokken is in het zeevaartbedrijf, of die er eenvoudig slechts belangstelling voor voelt, mag rekenen op een goed onthaal. Wij hebben slechts één betrachting: door de welbegrepen bevordering van de particuliere belangen van reders en zeelieden het algemeen welzijn van het land op een hoger peil brengen.

rants-patrons à la pêche, les patrons à la pêche, ainsi que les matelots-motoristes et les motoristes à la pêche. Le service s'occupe aussi du subventionnement de l'École Supérieure de Radionavigation à Bruxelles, des écoles de pêche libres à Ostende, à Heist et à Nieuport et de l'Œuvre Royale de l'IBIS à Bredene.

Dans le cadre de sa compétence dans le domaine de la formation et de la carrière du marin, la Direction de la Marine Marchande est chargée de la **Matricule des brevets**, qui contient tous les brevets, diplômes et certificats délivrés en vertu de la loi sur l'enseignement maritime.

En matière de **police maritime** il collabore étroitement avec les Commissariats Maritimes de l'Escaut et de la Côte. Ces services sont d'une importance primordiale pour l'exécution régulière de toutes les dispositions réglementaires se rapportant au navire, à l'équipage et à l'armateur.

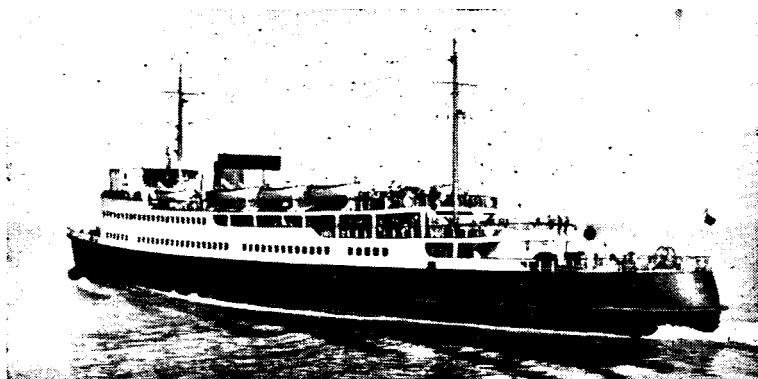
La Direction de la Marine Marchande, par la voie des commissaires maritimes, surveille l'application de la loi sur l'**engagement maritime** et des conventions collectives conclues en ce domaine.

Le service de la Marine Marchande prête sa collaboration active aussi bien à l'élaboration qu'à la ratification des **conventions internationales sur le travail** des marins, conscient de sa double responsabilité: d'une part améliorer le bien-être social du marin et d'autre part arriver à une uniformité internationale en ce domaine, de manière à ce que les obligations sociales de l'armateur ne constituent pas pour ce dernier un handicap dans la libre concurrence mondiale.

Ce bref énoncé est loin d'être complet. Toutefois il permet de se former une image des tâches principales qui sont confiées au Service de la Marine Marchande. Nous nous contenterons d'y ajouter que la direction reçoit annuellement plus de 4.000 « pièces à l'entrée ».

La Direction de la Marine Marchande est au service du secteur privé. Quiconque qui de près ou de loin est intéressé à l'entreprise maritime, ou qui y trouve simplement un intérêt, peut être assuré d'y trouver bon accueil.

Nous n'avons qu'une aspiration: c'est d'augmenter le bien-être du pays par une promotion équitable des intérêts particuliers des armateurs et des marins.



m.s. „KONING ALBERT“  
van de zeevaartlijn Oostende - Dover  
de la ligne maritime Ostende-Douvres

DEPUIS 1823

# AUG. BULCKE & C° SUCCRS. S.A.

**BEN LINE :** Extrême - Orient, Indonésie

**HAMBURG - AMERIKA LINIE :** Venezuela, Colombie, Antilles,  
Amérique Centrale ;  
Bahamas, Mexique (Serv. combiné)

**NORDDEUTSCHER LLOYD :** Bahamas, Mexique (Serv. combiné)

**ANVERS : 15, Brouwersvliet**  
TELEX : 03.269 - TEL. : 32.39.77 (7 l.)

**GAND : 11, Stapelplein**  
TELEX : 09.319 - TEL. : 25.51.13 - 25.30.09

# Ghent Trading C° Ltd.

Stapelplein 11 — GHENT

**SHIPBROKERS & FORWARDING AGENTS**

*Branch Offices at Antwerp, Terneuzen and Ostend*

PHONE : 23.30.66

TELEX : 09/3-1-9

GRAMS : GENTRADING

AGENTS MARITIMES

# BOUTMY & C°

EXPÉDITEURS TRANSITAIRES

FONDEE EN 1802

S. P. R. L.

**ANVERS & GAND**

Siège social : ANVERS

15, Brouwersvliet

Télégr. : BOUTMY

Tél. : 32.58.06

Telex : (03) 422

AGENTS DE LA GIBSON RANKINE LINE

Service régulier entre :

Anvers et Leith (Edinburgh), Grangemouth (Glasgow), Dundee, Aberdeen,  
Middlesbro'; Gand et Leith (Edinburgh), Grangemouth (Glasgow), Dundee

Succursale à GAND

11, Place du Dock

Télégr. : BOUTMY

Tél. : 23.30.67

Telex : (09) 319

# N.V. L. A. VANDEPUTTE STEVEDORING Cy S.A.

ANTWERPEN - INDIENSTRAAT 8 - ANVERS

TEL. : 32 65 75 - 33 25 12 - 33 17 84

LADEN EN LOSSEN

SCHEPEN

SPOORWAGENS

Gezwoeren Wegers en Meters

Wegvervoer

CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

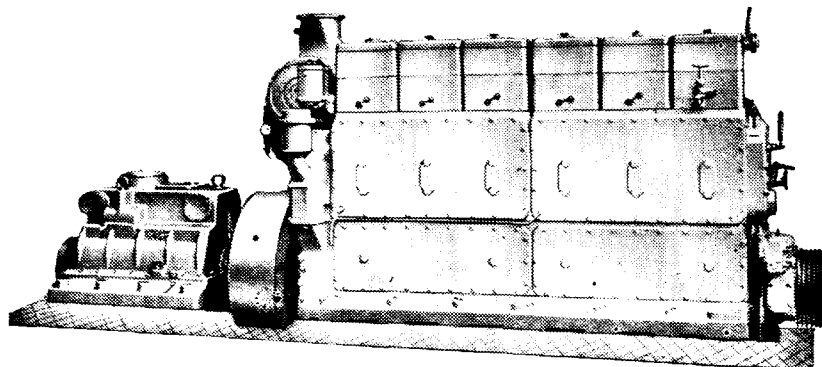
NAVIRES

WAGONS

Peseurs et Mesureurs jurés

Camionnage

MOTEURS MARINS & GROUPES DE BORD



**A.B.C.**

S.A. ANGLO BELGIAN COMPANY

35, WIEDAUWKAAL - GAND —  
TEL. : 23.45.41 (5 LIGNES) — TELEX : 9.298



*Services réguliers entre ANVERS et*  
**NEW-YORK, BOSTON, BALTIMORE, NORFOLK/NEWPORT NEWS**  
**PHILADELPHIE**

Emplacements fixes à Anvers : N<sup>os</sup> 142 et 144 des Bassins (Tél. (03) 41 08 06 - 41 18 45)

Hangars fermés

Service de Containers mis à la disposition des Chargeurs

**BLACK DIAMOND LINES, S.A.**

SIEGE SOCIAL

**38, FRANKRIJKLEI - ANVERS**

Télégrammes : **BLADILIN**

Tél. : (03) 33 88 70 (10 lignes)

Télex : **BLADILIN AN 03 331**

Succursale à Bruxelles : 11-12, Square Saintelette - Tél. : (02) 17 68 16



### R. SURKYN

kapt. ter lange omvaart,  
secretaris van het Nationaal Comité  
voor Zeevaartpropaganda.

capt. au long cours,  
secrétaire du Comité National  
de Propagande Maritime.

## De Taak van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda

## La Tâche du Comité National de Propagande Maritime

Wij hebben het onschatbaar voordeel over een brede toegangsweg tot de zee te beschikken en van ons op het snijpunt van het continentaal handelsverkeer te bevinden; België is uiteraard een maritiem land. En nochtans moeten we vaststellen dat de meesten van onze landgenoten niets of weinig afweten van hun koopvaardij. Slechts weinigen hebben een elementair inzicht over de bedrijvigheden van onze havens, onze werven en de beseffen of meer wat het maritiem leven betekent voor de nationale economie.

In strijd met wat er geschiedt in de andere omringende maritieme landen, waar al wat met de scheepvaart te maken heeft belangstelling en geestdrift verwekt, ontmoeten we in ons land voor alle maritieme kwesties slechts onverschilligheid en onbegrip. Deze betreurenswaardige geest heeft reeds onberekenbare schade veroorzaakt aan de maritieme activiteiten, in het algemeen, en aan de uitbreiding van onze koopvaardijvloot, in het bijzonder, vermits deze geest in alle milieus aanwezig is.

Nochtans, sinds enkele jaren zijn onze opeenvolgende regeringen zich bewust geworden van de belangrijke rol die de koopvaardijvloot te vervullen heeft in de economische organisatie van het land, evenals van de noodzakelijkheid tot uitbreiding van haar diensten als voorname factor in de expansie van onze nationale economie.

Maar deze belangstelling vanwege de overheid alleen, hoe nuttig zij ook moge zijn, is niet voldoende om de ontwikkeling van onze koopvaardijvloot te verzekeren. Om in het leven te kunnen blijven en om zich uit te breiden moet ze diepe wortels in het land hebben, moet ze kunnen rekenen op een intens handelsverkeer en kunnen beschikken over beproefde kaders van tech-

Nous avons l'inestimable avantage de posséder un large accès à la mer et nous trouver au carrefour commercial de l'Europe; la Belgique est par essence un pays maritime. Cependant, quand on le parcourt on est frappé de voir combien de belges ignorent tout, ou à peu près, de sa marine marchande, combien sont peu nombreux ceux qui connaissent tant soit peu les activités de nos ports, de nos chantiers et qui comprennent ce que représente la vie maritime pour l'économie nationale.

Contrairement à ce qui se passe dans les autres pays maritimes qui nous entourent et où tout ce qui touche de loin ou de près à la navigation suscite de l'intérêt et de l'enthousiasme, chez nous les questions maritimes ne rencontrent auprès de grande majorité de nos compatriotes qu'indifférence et incuriosité. Cet état d'esprit a causé un préjudice incalculable aux activités maritimes, en général, et au développement de notre flotte de commerce, en particulier, puisqu'on le retrouve à des degrés divers, dans tous les milieux.

Cependant, depuis plusieurs années déjà, nos gouvernements successifs ont tous pris pleinement conscience du rôle important qu'une marine marchande assume dans l'organisation économique du pays et de la nécessité d'étendre les services qu'elle peut rendre en tant que facteur d'expansion de notre économie nationale.

Mais cet intérêt et cette aide gouvernementale ne suffisent pas au développement de notre marine marchande. Elle doit, pour survivre et se développer, avoir des racines profondes dans le pays, être assuré d'un trafic important, avoir des cadres éprouvés de techniciens, de marins, officiers et mécaniciens. Il est essentiel qu'elle bénéficie dans son milieu national de

19850

nici, zeeofficieren en werktuigkundigen. Het is noodzakelijk dat de koopvaardij, in haar nationaal milieu, de belangstelling geniet die ze verdient. Dit is ongelukkig nog niet het geval.

De industrie bekommert zich niet genoeg om het gebruik van onze schepen voor haar in- en uitvoer. Een brede propaganda-actie moet ondernomen worden om onze eigen schepen op een meer actieve wijze in te schakelen in handel en nijverheid.

Het komt er dus op aan onze koopvaardij beter bekend te maken in de handels- en nijverheidsmilieus en aan te tonen dat ze niets minder te bieden heeft dan de vreemde vloten, zowel voor wat betreft het materieel waaruit ze is samengesteld en dat aan al de eisen van het modern vervoer beantwoordt, als de hoge kwalificatie van haar personeel.

Het is ook van groot belang de wereld van de zee te leren kennen aan de jongeren van ons land, die op dit domein maar bitter slecht zijn voorgelicht. Ze moeten op de hoogte gebracht worden van de toekomstmogelijkheden die de koopvaardij en haar aanverwante bedrijven te bieden hebben. Het varende personeel moet ook regelmatig aangevuld blijven, willen we onze tegenwoordigheid op zee bestendigen. Onze rederijen, onze havens, onze werven, rekenen op de jongere generatie om de aflossing te verzekeren van de technici en specialisten inzake directie, leiding en arbeidskrachten.

Het is hoog tijd bij het publiek een actieve en doelmatige belangstelling op te wekken voor de maritieme

l'intérêt qu'elle mérite. Ce n'est malheureusement pas encore le cas.

L'industrie se soucie trop peu d'user de nos navires nationaux pour ses importations et ses exportations. Une large campagne doit être soutenue pour faire participer plus étroitement nos propres navires à nos activités industrielles et pour faire comprendre qu'une part importante du bénéfice de ces activités échappe au pays si nos importations et exportations par mer sont trop largement confiées aux pavillons étrangers.

Il importe de mieux faire connaître notre marine marchande dans les milieux industriels et commerciaux et de démontrer qu'elle n'a rien à envier aux flottes étrangères, tant du point de vue du matériel dont elle dispose et qui permet de répondre à toutes les exigences des transports modernes, que de celui de son personnel hautement qualifié.

Il importe également de révéler aux jeunes le monde maritime auquel on ne les a jamais beaucoup initiés. Il faut les éclairer sur les possibilités d'emplois offerts par la marine marchande et ses activités connexes. Le personnel marin doit aussi se renouveler pour que se perpétue notre présence en mer. Nos armements, nos ports, nos chantiers comptent sur les jeunes générations pour assurer la relève des techniciens et spécialistes de direction, de maîtrise et de main-d'œuvre.

Il est grand temps d'éveiller dans l'opinion publique un attachement agissant et efficient à nos intérêts maritimes, de créer une mentalité maritime chez nos compatriotes pour qui le domaine de la mer est resté trop longtemps inaccessible.



Napoleon begreep het belang van de Schelde. Deze oude tekening toont 10 schepen op stapel op de werven van het Antwerps arsenaal.

Napoléon se rendit compte de l'importance de l'Escaut. Ce vieux dessin montre 10 navires sur cale aux chantiers de l'arsenal anversois.

belangen; een maritieme geest te scheppen bij onze landgenoten voor wie het domein van de zee te lang ontoegankelijk gebleven is.

Het is om deze taak te vervullen, taak die vooral in ons land zo moeilijk te verwezenlijken is, dat in 1951 het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda in het leven werd geroepen. De opdracht die aan het Comité werd toevertrouwd, is ongetwijfeld een werk van lange duur dat verder reikt dan het kortstondig bestaan van het N.C.Z.P. (12 jaar).

Er werd met dynamisme en accuraatheid gebruik gemaakt van alle moderne propaganda- en informatie-middelen: persartikelen, aankondigingen, affiches, folders, brochures, boeken, filmen, radio, televisie, enz., enz. Wanneer we een blik werpen op de nog zo korte historie van het Comité zien we een indrukwekkend aantal realisaties niettegenstaande de geringe financiële middelen waarover het kan beschikken.

Anderzijds is deze taak tamelijk ondankbaar omdat ze a/s realiteit niet tastbaar te meten is. Inderdaad, het komt er voornamelijk op aan in ons land een maritieme mentaliteit in het leven te roepen.

Het staat nochtans vast dat concrete en positieve uit-slagen werden bereikt. Er is een langzame maar voort-durende vooruitgang te bespeuren. Van alle kanten van het land komen dagelijks vragen over de verschei-dene aspecten van de zeevaart, niet alleen van de jeugd maar ook van leraars en professoren die nu meer en meer documentatie vragen voor hun cursussen en voordrachten, of tot de voorbereiding van manifesta-ties in verband met de scheepvaart. Het Comité is nu wel bekend.

Wat het probleem van het personeelstekort in de koopvaardij betreft zijn er alleszins tastbare en aan-moedigende resultaten vastgesteld.

Het lijkt geen twijfel dat de stichting van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda in ons land beant-woordde aan een dringende noodzakelijkheid. Het nog te volbrengen werk is voorzeker nog aanzienlijk, maar na de eerste rodage kan de toekomst met vertrouwen tegemoet worden gezien. Het Comité zal zijn activiteit met volharding en geduld verder zetten.

C'est pour assurer cette tâche, difficile dans notre pays, que fut créé en 1951 le Comité National de Propagande Maritime. La mission qui lui fut ainsi confiée constitue assurément une œuvre de longue durée au regard de laquelle son existence actuelle (de 12 ans) représente bien peu de chose.

Tous les moyens modernes de propagandes et d'infor-mations ont été mis en œuvre, à la fois avec dyna-misme et discernement: articles dans la presse, annonces, affiches, dépliants, brochures, livres, films, conférences, expositions, concours, visites organisées, radio, télévision, etc., etc. Un regard jeté sur les acti-vités passées du Comité National découvre un nombre incroyable de réalisations aussi nombreuses que variées, apparemment hors de proportions avec ses modestes moyens financiers.

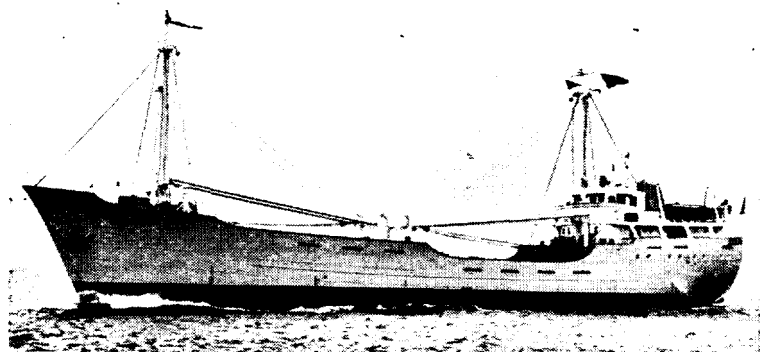
Par ailleurs, cette tâche est d'autant plus malaisée et délicate que les résultats obtenus ne peuvent être mesurés d'une manière concrète puisqu'il s'agit, en ordre principal, de créer une mentalité maritime dans le pays.

Cependant, il est permis d'affirmer que des résultats concrets et positifs ont déjà été acquis. Les progrès sont lents mais continus. Les jeunes commencent à s'intéresser aux divers aspects de la vie maritime comme le prouvent les nombreuses lettres qui nous parviennent journellement. Le Comité commence à être bien connu, non seulement des jeunes, mais aussi des professeurs qui demandent maintenant de plus en plus de la documentation pour la préparation de cours, d'exposés ou d'autres manifestations ayant trait à la marine.

Pour ce qui concerne le problème de la pénurie de personnel dans la marine marchande, des résultats tangibles et très encourageants ont également été constatés.

Il ne fait pas de doute que la création du Comité National de Propagande Maritime répondait à une impérieuse nécessité dans ce pays et que l'ouvrage qui reste à accomplir est immense, mais maintenant que le dur travail de démarrage est terminé, l'avenir peut être envisagé avec confiance. Le Comité National ne faillira pas à sa tâche.

m.s. „ SOLVANTI ”  
van/de  
Antigoon n.v.



# BOSCHMANS & Co

S. P. R. L.

Registre du Commerce d'Anvers N° 45112

BUREAUX : 25, QUAI JORDAENS, 25 — ANVERS

MAGASINS : 35, VIADUCT DAM — ANVERS

Téléphones : 32 19 05 - 32 19 06 - 32 19 07 - 32 19 08

Télégrammes : BOSCO — Télex : BOSCO AN 03/107

## TRANSITAIRES - EXPEDITEURS AGENTS MARITIMES D'USINES

MATERIEL COMPLET ET SPECIAL POUR LA MISE A BORD ET LA  
MANIPULATION DE CHARPENTES, MACHINES, GLACES, ETC.

# The John Cockerill Line

*Services réguliers et rapides d'ANVERS et d'OSTENDE  
pour LONDRES - TILBURY DOCKS et vice-versa*

d'ANVERS :

DEPARTS CHAQUE MERCREDI ET SAMEDI  
EMPLACEMENT FIXE : HANGAR 15a, ANVERS-SUD

d'OSTENDE :

DEPARTS JOURNALIERS, SAUF LE SAMEDI  
DEPARTS HEBDOMADAIRES ANVERS/OSTENDE ET DE ROUEN  
POUR SHOREHAM, COMTE DE SUSSEX

Possibilité de chargement en chambres frigorifiques

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER A LA

**S. A. COCKERILL - OUGREE**

DIVISION THE JOHN COCKERILL LINE

**ANVERS** Goudbloemstraat 3  
Téléphone : 33 58 65  
Telex indicatif : Cocrilline Antw. 396  
Adresse télégr. : Cockerillougree Anvers

**OSTENDE** Avant-port  
Téléphone : 710 06  
Telex indicatif : Cockerill Ost. 05921  
Adresse télégr. : Cockerillougrée Ostende

**LONDRES** Ibex House Minories Londres E.C. 3  
Téléphone : Royal 1166/9  
Telex ind. : London Carriable London 28518  
Adresse télégr. : 22.06.47

**BRUXELLES** Agent : P. Gille - rue Bouvier 42-44  
Téléphone : 22.06.47



19852

**R. JACOBS**

professor aan de  
St.-Ignatius Handelshogeschool  
professeur à  
l'Institut Supérieur de Commerce St.-Ignace

## **De bijdrage van de Schelde tot onze betalingsbalans La contribution de l'Escaut à notre balance des paiements**

De opdracht welke het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda ons heeft voorgesteld ter gelegenheid van het uitgeven van zijn bijzonder nummer is tegelijkertijd delikaat en moeilijk. Het is inderdaad onmogelijk ze in het kader van een eenvoudig artikel tot een goed einde te brengen, want de stof is te uitgebreid. Het is evenzeer onmogelijk er zich op een bevredigende wetenschappelijke manier van te kwijten, want de vaststaande gegevens waarover men beschikt zijn niet zeer talrijk. Vandaar dat wij ons voorstellen onze ambitie te beperken tot een enigszins primitieve schets van de rol welke de Schelde, door toedoen van de nationale haven, in de betalingsbalans van ons land speelt. Primitieve schets omdat we niet over al het gewenste basismateriaal beschikken; een bepaald aantal posten waarvoor het ons moeilijk was de juiste omvang te bepalen hebben wij buiten beschouwing moeten laten; wij hebben geen rekening kunnen houden met de inbreng van de andere Belgische havens welke door de Schelde worden gevoed; wij hebben ook de internationale binnenvaarttrafiek op de Schelde niet in aanmerking genomen. Vanaf de aanvang bekenen wij dus dat onze studie ver van volledig is. Moge ze anderen er toe aanzetten aan het werk te gaan.

Het weze nochtans vermeld dat zelfs de onvolledige gegevens waarmee we ons hebben moeten tevreden stellen soms lange en moeizame opzoekingen hebben gevegd. Het is dan ook onze plicht hulde te brengen aan het Hoofd van het Studie- en Documentatiecentrum van de Antwerpse Scheepvaartvereniging, de Heer K. Naulaers, voor de doelmatige hulp die hij ons bij deze gelegenheid heeft verstrekt.

La tâche que le Comité National de Propagande Maritime nous a proposé à l'occasion de l'édition de son numéro spécial est à la fois délicate et difficile. Il est en effet impossible de la mener à bien dans le cadre d'un simple article, car la matière est trop vaste. Il est tout aussi impossible de s'en acquitter d'une façon suffisamment scientifique, car les données certaines dont on dispose ne sont pas assez nombreuses. Dès lors nous nous proposons de limiter nos ambitions à une esquisse quelque peu primitive du rôle que joue l'Escaut, par le truchement du port national, dans la balance des paiements de notre pays. Esquisse primitive, car nous ne disposons pas de tout le matériel de base voulu; nous avons dû négliger un certain nombre de postes dont il nous était difficile d'évaluer l'importance exacte; nous n'avons pas pu tenir compte de l'apport des autres ports belges alimentés par l'Escaut; encore n'avons-nous pas pris en considération la navigation intérieure utilisant l'Escaut en trafic international. Nous avouons donc d'emblée que notre œuvre est loin d'être complète. Puisse-t-elle inciter d'autres à se mettre au travail. A noter cependant que même les données incomplètes dont nous avons dû nous contenter ont exigé des recherches parfois longues et ardues. Aussi est-il de notre devoir de rendre hommage au Chef de Service du Centre d'Etude et de Documentation de la Fédération Maritime d'Anvers, Monsieur K. Naulaers, pour l'aide efficace qu'il nous a apportée dans ces recherches.

Après ces quelques « précautions », une autre remarque liminaire s'impose. Elle a trait à la forme extérieure quelque peu inusitée du présent article. Celui-ci pren-



Na deze enkele « voorzorgen », dringt zich een andere inleidende opmerking op. Ze betreft de ietwat ongewone wijze van voorstellen van onderhavige bijdrage.

Deze zal op sommige plaatsen eerder het uitzicht hebben van een faktuur dan wel van een studie. Als wij uiteindelijk deze voorstellingswijze hebben aangevend, dan is het omdat ze ons de meest praktische en aangepaste leek.

De cijfers waarvan we ons bedienen hebben betrekking op het jaar 1961. Dit is inderdaad het laatste jaar waarvoor de normaal verkrijgbare gegevens gepubliceerd werden of ter beschikking staan van hen die er zich voor interesseren. De vertrekbasis van onze redenering wordt gevormd door de zeetrafiëk van de haven van Antwerpen, volgens de gegevens verstrekt door de Havenkapiteinsdienst en het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

In 1961 bezochten 16.945 schepen met een netto sloopstondenmaat (Belgische meting) van 46.156.000 t. de haven van Antwerpen. De Belgische vlag is hierbij met 692 schepen en 2.398.000 t. betrokken. Het aandeel van de vreemde schepen bedraagt dus 16.253 eenheden en 43.758.000 t.

Ons artikel steunt gedeeltelijk ook op de zeegoederentrafiek. Hier vinden wij in de bijzondere handel 18.176.000 ton inkomend en 10.667.000 ton uitgaand.

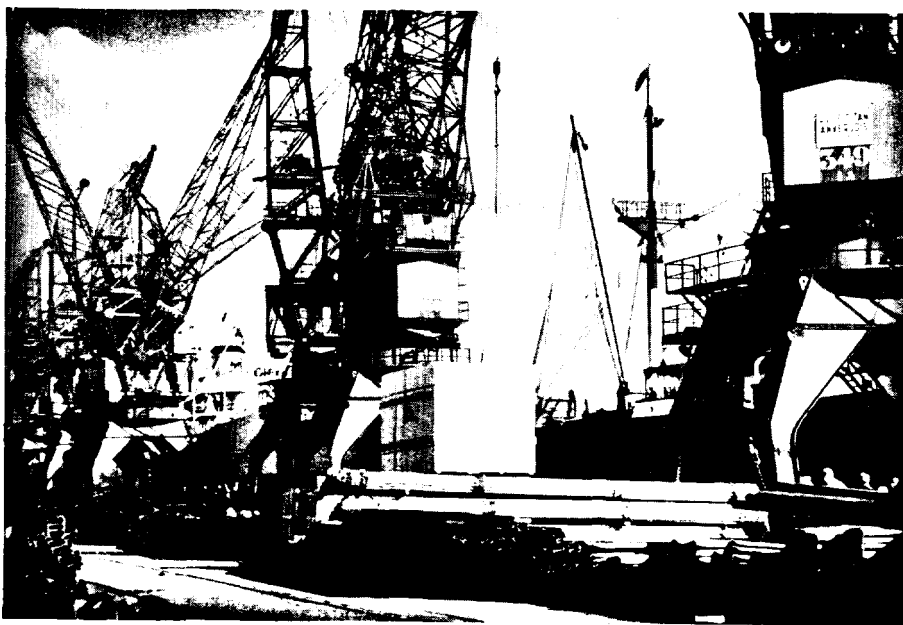
De opslag in entropot bedroeg 766.000 ton. De doorvoercijfers geven 4.405.000 ton inkomend en 4.758.000 ton uitgaand. De gezamenlijke trafiek bedroeg 23.347.000 ton bij lossing en 15.425.000 ton bij lading. Hiervan werden inkomend 2.468.000 ton vervoerd onder Belgische vlag en uitgaand 921.000 ton. Het aandeel van de buitenlandse vlaggen beliep dus 20.879.000 ton bij de lossingen en 14.504.000 ton bij de ladingen, hetzij samen 35.384.000 ton. Als men geen rekening

dra à certains endroits plutôt l'allure d'une facture que d'une étude. Si nous nous sommes finalement décidés pour cette présentation, c'est qu'elle nous semblait la plus pratique et la plus adéquate.

Quant aux chiffres dont nous nous servons, ce sont ceux de l'année 1961. C'est en effet la dernière année pour laquelle les éléments normalement accessibles ont été publiés ou se trouvent à la disposition de ceux qui s'y intéressent. La base de départ de notre raisonnement est constituée par le trafic maritime du port d'Anvers suivant les données fournies tant par la Capitainerie du Port que par l'Institut National de Statistique.

En 1961 16.945 navires ayant une jauge nette (système belge) de 46.156.000 Tx visitèrent Anvers. Le pavillon belge intervient dans ces totaux pour 692 navires et 2.398.000 Tx. La part des navires étrangers se situe donc à 16.253 unités pour 43.758.000 Tx.

Notre article se base en partie également sur le trafic maritime des marchandises. Ici nous trouvons en commerce spécial 18.176.000 tonnes à l'entrée et 10.667.000 tonnes à la sortie. Le commerce d'entrepôt s'est élevé à 766.000 tonnes. En transit nous avons trouvé 4.405.000 tonnes à l'entrée et 4.758.000 tonnes à la sortie. L'ensemble du trafic s'est donc élevé à 23.347.000 tonnes au déchargement et à 15.425.000 tonnes au chargement. De ces quantités 2.468.000 tonnes à l'entrée et 921.000 tonnes à la sortie furent transportées sous pavillon belge. Ceci nous laisse pour le pavillon étranger 20.879.000 tonnes au débarquement et 14.504.000 tonnes à l'embarquement, soit 35.384.000 tonnes. Si l'on fait abstraction des huiles minérales, ce chiffre devient 25.969.000 tonnes sur un trafic total de 28.376.000 tonnes, dont 8.846.000 tonnes trafic de transit.



De helft van de ijzer- en staalverschepingen van N.W. Europa gaan over Antwerpen.

La moitié des embarquements maritimes de produits sidérurgiques du N.O. de l'Europe passe par Anvers.

houdt met de minerale oliën wordt dit cijfer 25.969.000 ton op een totale trafiek van 28.376.000 ton, waarvan 8.846.000 ton doorvoer.

Dit alles vastgesteld zijnde, kunnen wij thans overgaan tot het deel van onze studie dat er toe strekt de deviezeninbreng van de haven van Antwerpen te becijferen.

### 1. Officiële tarieven

We onderzoeken vooreerst het gedeelte van deze inbreng dat voortspruit uit officiële tarifikaties, zoals de havenrechten, beloodsing, enz. In zake de loodsdiensdienst op zee en op stroom beschikken wij over officiële gegevens waarop wij de coëfficiënt 0,959 hebben toegepast, die het aandeel van de buitenlandse schepen vertegenwoordigt in het totaal aantal binnengekomen schepen. Dat geeft ons voor het jaar 1961 een bedrag van

in franken

85.392.000

Voor het slepen in de dokken, dat door de Stad Antwerpen wordt uitgevoerd, beschikken wij eveneens over officiële cijfers. Hier hebben wij eenvoudig vermenigvuldigd met de coëfficiënt 0,948, die het aandeel van de buitenlandse vlaggen vertegenwoordigt in de binnengekomen scheepstonnenmaat. Wij bekomen aldus een bedrag van

103.572.000

Voor de zeevaartpolitie moeten we ons met een schatting tevreden stellen. Steunend op een bedrag van 300 Fr. per schip, hetzij 150 Fr. voor het schip zelf en 15 maal 10 Fr. per bemanningslid, vinden wij voor 16.253 vreemde schepen een bijdrage van

4.876.000

Tout ce qui précède étant établi, nous pouvons à présent passer à la partie de notre étude destinée à établir l'apport en devises du port d'Anvers.

### 1. Tarifs officiels

en francs

Examinons tout d'abord quelle est la partie de cet apport qui vient des tarifications officielles, telles que les droits de port, pilotage, etc.

En fait de service de pilotage en mer et en rivière, nous disposons de données officielles auxquelles nous avons appliqué le coefficient 0,959, ce qui représente la part des navires étrangers dans le total des navires entrés. Cela nous donne pour l'année 1961 un montant de

85.392.000

Pour le remorquage dans les bassins qui est assumé par la Ville d'Anvers, nous pouvons également disposer des chiffres officiels. Ici nous avons tout simplement multiplié ces chiffres par le coefficient 0,948 qui représente la part du pavillon étranger dans le tonnage de jauge entré. Nous obtenons dès lors un montant de

103.572.000

Pour la police maritime nous devons nous contenter d'une estimation. En nous basant sur un montant de Frs. 300 par navire, soit Frs. 150 pour le bâtiment de mer et 15 fois Frs. 10 par membre de l'équipage, nous trouvons à raison de 16.253 navires étrangers une contribution de

4.876.000

Moderne binnenschepen, gebouwd volgens plan van M. L. Maes.

Bateaux d'intérieur modernes, construits d'après les plans de M. L. Maes.



Wij komen dan aan de voornaamste post : deze der havenrechten. Hiervoor hebben wij eveneens een officieel cijfer in de rekeningen van de Stad Antwerpen. Dit cijfer dient vermenigvuldigd met de coëfficiënt 0,948, wat ons uiteindelijk geeft

321.957.000

Ten slotte is er dan nog het afhuren van afdaken, kaaien, kranen, enz., waarvoor de basisgegevens ook door de stadsrekeningen worden verstrekt. Hierop hebben wij een coëfficiënt 0,913 toegepast, zijnde het aandeel van de goederen vervoerd onder buitenlandse vlag. Wij bekomen dan

243.815.000

## 2. Beheer van buitenlandse schepen

Na de sektor van de officiële tarieven, waarvoor de gegevens bijna vaststaan, komen wij aan een reeks betalingen voor diensten door de private sektor bewezen. Hier worden de berekeningen veel lossier en is het niet uitgesloten dat onze cijfers tot sommige bemerkingen aanleiding geven. Wij maken dus geen aanspraak op mathematische juistheid, maar hopen niettemin een bevredigende orde van grootte bereikt te hebben.

Als eerste post hebben wij het commissieloon van de scheepsagent weerhouden. Wij hebben ons hiervoor gesteund op het tarief der agency fees van de

Nous arrivons à présent au poste principal : celui des droits de port. Ici encore nous avons un chiffre officiel dans les comptes de la Ville d'Anvers, chiffre que nous devons multiplier par le coefficient 0,948, ce qui donne finalement

321.957.000

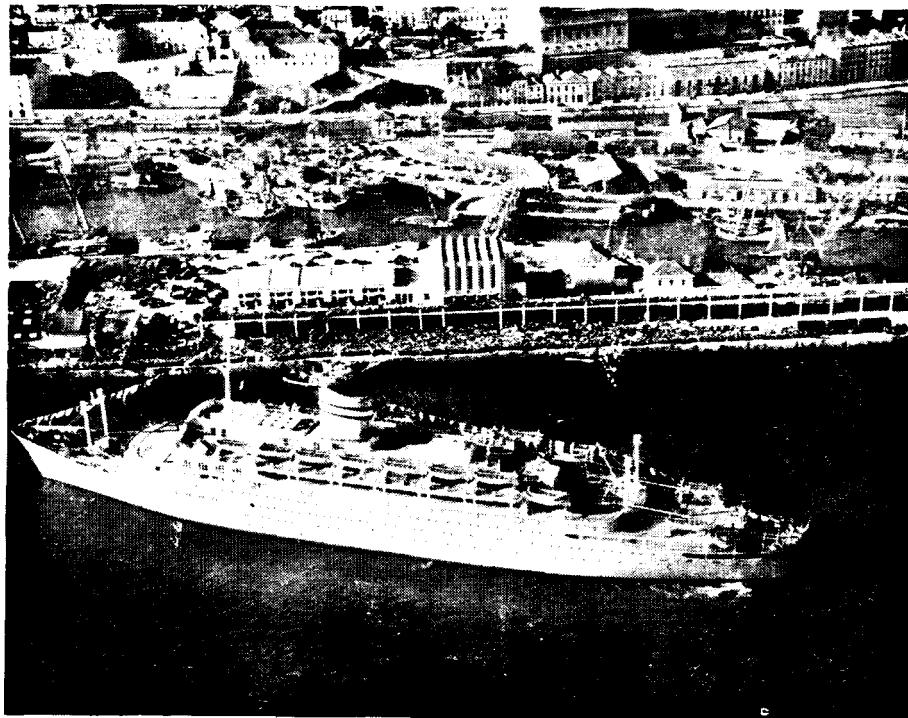
Enfin nous avons la location des hangars, quais, grues, etc. pour laquelle la donnée de départ nous est également fournie par les comptes de la Ville d'Anvers. Nous avons en l'occurrence multiplié par le coefficient 0,913 le total figurant dans les comptes de la Ville, de façon à ne faire entrer en ligne de compte que les marchandises transportées sous pavillon étranger. Nous obtenons ainsi

243.815.000

## 2. Administration de navires étrangers

Après le secteur des tarifs officiels pour lequel les données sont quasi certaines, nous en arrivons à une série de rémunérations pour services « privés ». Ici le calcul devient beaucoup plus aléatoire et il n'est pas exclu que nos chiffres donnent lieu à certaines observations. Nous ne prétendons nullement à une exactitude mathématique, mais nous espérons néanmoins avoir obtenu un ordre de grandeur valable.

Comme premier poste nous avons retenu la commission d'agence. En l'oc-

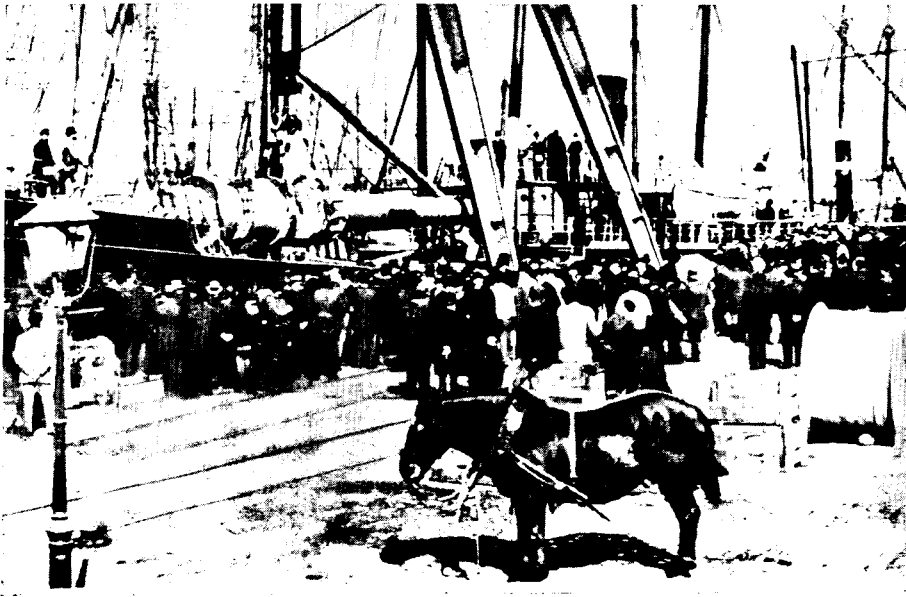


De bouw van schepen voor buitenlandse reders is een belangrijke bron van deviezeninkomsten.

Pakboot „VERA CRUZ“ (21.765 BRT), gebouwd door Cockerill-Ougrée, Hoboken, voor Portugal.

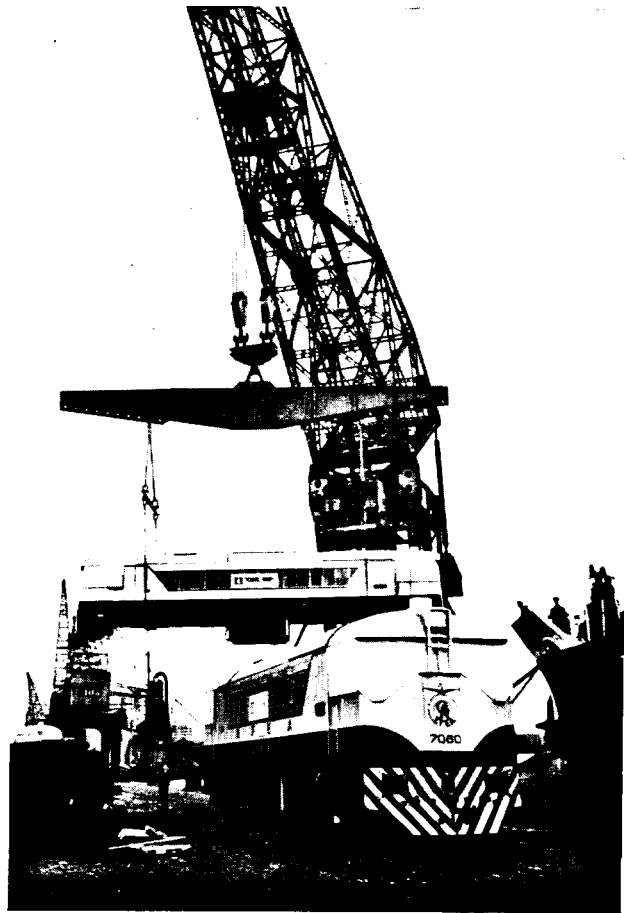
La construction de navires pour des armements étrangers, représente une source importante de rentrée de devises.

Paquebot „VERA CRUZ“ (21.765 BRT) construit par Cockerill-Ougrée, Hoboken, pour le Portugal.



Het laden van zware stukken was in 1900 even spectaculair als in 1963.

Le chargement de colis lourds était aussi spectaculaire en 1900 qu'en 1963.



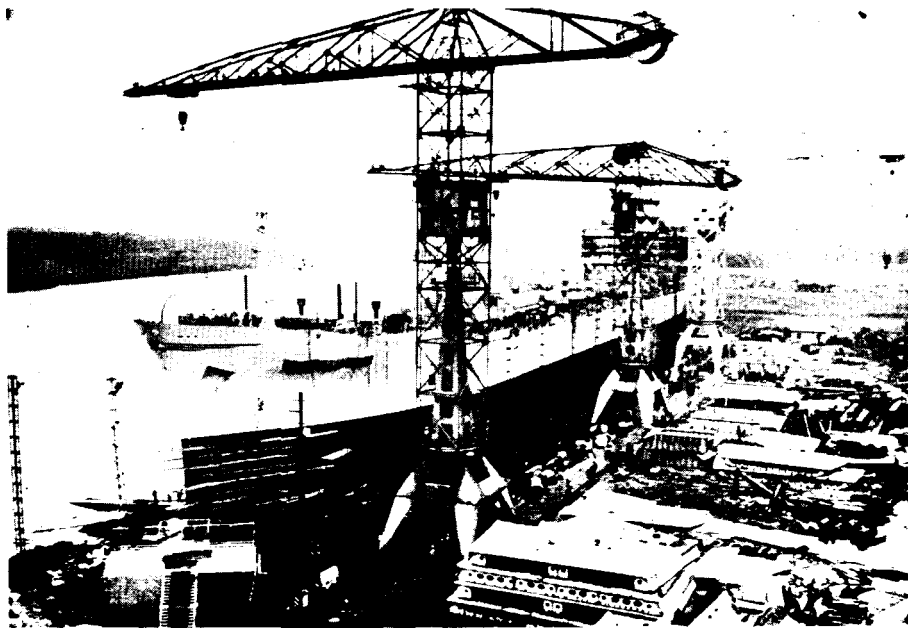
Antwerpse Scheepvaartvereniging, hoewel dit slechts op een minderheid van de schepen van toepassing is. In de meeste gevallen wordt de agency fee vervangen door een commissie op de vracht. Aangezien deze echter van geval tot geval fel schommelt, hebben wij het voorzichtiger geoordeeld ons aan het commissie!oon voor trampers te houden. En dan nog hebben wij ons met een ruwe berekening moeten tevreden stellen. Voor elk van de 16.253 vreemde schepen welke de haven in 1961 hebben bezocht, hebben wij tweemaal de vaste heffing van 1.610 Fr. toegepast =	52.335.000	currence nous nous sommes basés sur le tarif des agency fees de la Fédération Maritime, bien qu'une minorité seulement des navires tombe sous l'application de ce tarif.	
Daaraan hebben wij een heffing op de tonnenmaat toegevoegd van 1,35 Fr. per B.R.T. Daar vele schepen de haven voor één enkele verrichting aandoen, zou de toepassing van de normale heffing van 2 Fr. per B.R.T. te hoog zijn geweest. Gezien al onze berekeningen op de Belgische netto-tonnenmaat gesteund zijn, hebben wij een omrekeningscoëfficiënt van 1,35 toegepast ten einde deze B.R.T. om te zetten. Dit geeft ons 2 (inkomend en buitengaand) x 1,35 (veronderstelde heffing per B.R.T.) x 43.758.000 (vreemde tonnenmaat welke in 1961 de haven heeft bezocht) x 1,35 (omrekeningscoëfficiënt Belgische netto-tonnenmaat in B.R.T.) =	159.498.000	Dans la plupart des cas en effet l'agency fee est remplacée par une commission sur fret. Mais comme celle-ci varie notablement de cas en cas, nous avons cru plus prudent de nous en tenir à la commission d'agence pour trampers. Ici encore nous avons dû nous contenter d'une cote mal taillée. Pour chacun des 16.253 navires étrangers ayant visité le port en 1961, nous avons appliqué deux fois le droit fixe de Frs. 1.610 =	52.335.000
Naast de agency fee zijn er dan nog commissielonen voor diverse verrichtingen. Hier bezitten wij werkelijk geen enkel basisgegeven en hebben wij dus een zuivere schatting gedaan van	300.000.000	Nous y avons ajouté une taxe au tonnage de Fr. 1,35 par B.R.T., du fait que beaucoup de navires ne visitent le port que pour une seule opération et que le taux normal de Frs. 2 par B.R.T. aurait donc été trop élevé. Comme tous nos calculs sont basés sur la jauge nette belge, nous avons appliqué un multiplicateur de 1,35 pour transférer cette jauge belge en B.R.T. Ceci nous donne 2 (entrées et sorties) x 1,35 (taxe supposée par B.R.T.) x 43.758.000 (jauge étrangère ayant visité le port en 1961) x 1,35 (correctif pour transposer la jauge belge en B.R.T.) =	159.498.000
Het beloodsen in de dokken evenals het meren en ontmeren aan de Scheldekaaien wordt aangerekend volgens een tarief dat tamelijk ingewikkeld is en dat trouwens steunt op de lengte van de schepen. Vertrekkend van werkelijk betaalde bedragen gedurende een bepaalde periode, hebben wij een gemiddelde genomen van 3.690 Fr. per schip, wat ons voor 16.253 buitenlandse eenheden een bedrag oplevert van	59.974.000	A l'agency fee s'ajoutent des commissions pour diverses prestations. Ici nous n'avons vraiment aucune donnée de base et nous avons donc purement et simplement fait une estimation de	300.000.000
De volgende post, het slepen op stroom, is eveneens zeer moeilijk vast te stellen. Door peilingen waarvan wij de volle doeltreffendheid trouwens niet waarborgen, zijn wij tot een cijfer gekomen van	84.000.000	Le pilotage dans les bassins ainsi que l'amarrage et le désamarrage aux quais de l'Escaut donnent lieu à des paiements suivant un tarif qui est assez compliqué et qui se base d'ailleurs sur la longueur des navires. En nous basant sur des montants réellement payés pendant une période déterminée, nous avons pris une moyenne de Frs. 3.690 par navire, ce qui nous donne pour 16.253 unités étrangères un montant de	59.974.000
Tenslotte is er nog de scheepsme!ding, welke wij berekend hebben op basis van 300 Fr. per schip, wat een totaal geeft van	4.876.000	Le poste suivant : le remorquage sur le fleuve est également très difficile à établir. Par recoupements, dont nous ne garantissons d'ailleurs pas la pleine efficacité, nous sommes arrivés à un chiffre de	84.000.000
		Enfin il y a la signalisation des navires que nous avons calculée à raison de Frs. 300 par unité, ce qui nous donne un total de	4.876.000

Scheepsbouw in België verschaft arbeid aan duizenden.

Bulk carrier „EEKLO“ (38.000 tdw) in aanbouw te Temse voor Armement Belgo-Suisse, Antwerpen.

La construction navale en Belgique occupe des milliers de travailleurs.

Bulk carrier „EEKLO“ (38.000 tdw) en construction à Tamise pour compte de l'Armement Belgo-Suisse, Anvers.



### 3. Behandelingskosten voor rekening van de rederij

De derde grote rubriek die onze aandacht dient te weerhouden wordt gevormd door het gedeelte van de laaden loskosten der schepen dat de vreemde reders betalen. Verschillende berekeningswijzen kunnen hiervoor worden aangewend. Wij hebben ons gesteund op het geheel van de in 1961 aan de Antwerpse havenarbeiders uitbetaalde lonen, hetzij 1.248.849.088 Fr. Wij hebben gesteld dat met 1 Fr. loon 3 Fr. fakturatie overeenstemt. Bij de 1 Fr. loon komen inderdaad ongeveer 1 Fr. sociale lasten en afschrijvingen en 1 Fr. algemene onkosten en winst. Vanzelfsprekend is slechts een gedeelte van de totale lonen en bijgevolg van de fakturatie voor rekening van de reders. Voor het totaal der schepen die de haven aandeden, hebben wij het aandeel van de rederij op 75 % menen te mogen vaststellen. Om dan uiteindelijk het aandeel van de vreemde reders te vinden, hebben wij rekening gehouden met de verhouding tussen de goederentonnage door hen vervoerd (25.969.000 ton) en de totale goederentonnage (28.376.000 ton), waarbij de minerale oliën buiten beschouwing bleven. De volgende formule werd dus toegepast :

$$1.248.849.088 \times 3 \times 0,75 \times \frac{25.969}{28.376} = 2.571.559.000$$

### 3. Frais de manutention pour compte de l'armement

La troisième grande rubrique qui doit retenir notre attention est constituée par la part payée par les armateurs étrangers dans les frais de chargement et de déchargement des navires. Ici différentes méthodes de calcul peuvent être adoptées. En ce qui nous concerne nous nous sommes basés sur l'ensemble des salaires payés en 1961 aux dockers anversois, soit Frs. 1.248.849.088. Nous avons posé qu'à un franc de salaire correspondent 3 francs de facturation. Au salaire de 1 franc s'ajoutent en effet grosso-modo Fr. 1 de charges sociales et d'amortissement et Fr. 1 de frais généraux et de bénéfices. Il va de soi qu'il n'y a qu'une partie du total des salaires et partant de la facturation qui est pour compte des armateurs. Pour l'ensemble des navires ayant visité le port, nous avons estimé la part de l'armement à 75 %. Pour trouver finalement la part des armateurs étrangers, nous avons tenu compte de la relation entre le tonnage de marchandises transporté par eux (25.969.000 tonnes) et le tonnage total (28.376.000 tonnes) en faisant abstraction des huiles minérales. La formule suivante a donc été appliquée :

$$1.248.849.088 \times 3 \times 0,75 \times \frac{25.969}{28.376} = 2.571.559.000$$

#### 4. Behandelingskosten voor rekening van de goederen.

Er blijft ons tenslotte nog te berekenen wat de eigenaars van buitenlandse goederen, t.t.z. van goederen in doorvoer, aan behandelingskosten hebben gekweten in de haven van Antwerpen. Wij hernemen hier de verhouding 1 Fr. loon = 3 Fr. fakturatie en we nemen aan dat 25 % van de fakturatie betrekking heeft op behandelingskosten welke ten laste van de goederen vallen. De minerale oliën steeds buiten beschouwing latend, geeft ons dit als aandeel van de buitenlandse betrokkenen :

$$1.248.849.088 \times 3 \times 0,25 \times \frac{8.846}{28.376} = 291.989.000$$

Als algemeen totaal voor het jaar 1961  
bekomen wij dus 4.283.843.000

In dit algemeen totaal hebben wij de scheepsbevoorrading, de herstellingen, het bunkermateriaal, enz., verwaarloosd. Anderzijds hebben wij geen rekening gehouden met bepaalde deviezenuitgaven die door de haven worden gedaan wegens aankopen in het buitenland, ondermeer op gebied van uitrusting.

Tot nu toe hebben wij ons alleen beziggehouden met de rol van de haven van Antwerpen als deviezenbron. Zoals we zagen is deze rol reëel. Als parenthese zouden wij nu vlug willen berekenen welke rol de Belgische koopvaardijvloot op dit gebied speelt. Wij beschikken hier spijtig genoeg over geen enkele bevredigende nationale publikatie en we zijn dus per deductie te werk moeten gaan. Als vertrekbasis namen we de Nederlandse vloot. Volgens het jaarverslag van de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging en steunend op berekeningen betrekking hebbend op 71 % van de vloot, met uitsluiting van de tankers, bedroeg de bruto deviezeninbreng in 1961 21.297.000.000 Belgische Fr. Hiervan dienen 11.940.000.000 Fr. deviezenuitgaven afgetrokken te worden, wat een netto inbreng van 9.357.000.000 Fr. als resultaat geeft.

Door deze gegevens op de Belgische vloot over te brengen, daarbij de tankschepen steeds buiten beschouwing latend, zouden wij tot een netto inbreng van 1.229.000.000 Fr. komen. In de veronderstelling dat de Belgische vloot vier maal groter zou zijn dan thans het geval is, wat volkomen normaal zou zijn, rekening houdend met de omvang van onze buitenlandse handel en met onze geografische ligging, zou de netto deviezeninbreng 4.916.000.000 Fr. bereiken.

Hier dient aan toegevoegd dat een vier maal grotere Belgische vloot de deviezeninbreng van buitenlandse schepen te Antwerpen niet zozeer zou verminderen. Weinig buitenlandse lijnen zouden hun bedrijvigheid te Antwerpen stopzetten, maar de vracht zou zich over meer eenheden verdelen. Ten titel van eenvoudige

#### 4) Frais de manutention pour compte de la marchandise.

Il nous reste enfin à calculer ce que des propriétaires de marchandises étrangères, c.-à-d. de marchandises en transit, ont acquitté comme frais de manutention au port d'Anvers. Ici nous reprenons la proportion 1 franc de salaire = 3 francs de facturation et nous admettons que 1/4 de la facturation a trait à des manutentions tombant à charge de la marchandise. Ceci, abstraction faite toujours des huiles minérales, nous donne comme quote-part des intéressés étrangers :

$$1.248.849.088 \times 3 \times 0,25 \times \frac{8.846}{28.376} = 291.989.000$$

Le grand total nous donne donc pour l'année 1961 4.283.843.000

Nous avons négligé dans le grand total figurant ci-dessus les fournitures aux navires, les réparations, les soutes, etc. Par contre nous n'avons guère tenu compte de certaines dépenses en devises qui sont effectuées par le port à l'occasion d'achats à l'étranger, notamment en matière d'outillage.

Jusqu'à présent nous nous sommes uniquement préoccupés du rôle du port d'Anvers en tant que générateur de devises. Ce rôle, comme nous venons de le voir, est réel. En guise de parenthèse nous voudrions à présent calculer rapidement quel est le rôle dans ce domaine de la flotte marchande belge. Ici malheureusement nous ne disposons d'aucune publication nationale valable et nous avons donc dû procéder par déduction. Nous avons pris comme base de départ la flotte néerlandaise. D'après le Rapport annuel de la Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging et suivant des calculs se basant sur 71 % du tonnage de la flotte, à l'exclusion des tankers, l'apport brut en devises pour 1961 s'établissait à 21.297.000.000 de francs belges. De ce montant il faut soustraire des dépenses en devises de l'ordre de Frs. 11.940.000.000. L'apport net est donc de 9.357.000.000 de francs.

En transposant ces données sur la flotte marchande belge, et toujours sans tenir compte des navires-citernes, nous arriverions à un apport net de Frs. 1.229.000.000. En supposant que la flotte belge soit quatre fois plus importante qu'elle ne l'est à l'heure actuelle, ce qui serait tout à fait normal eu égard à l'importance de notre commerce extérieur et notre situation géographique, l'apport net se situerait à Frs. 4.916.000.000.

Ici il convient d'ajouter qu'une flotte belge quatre fois plus importante qu'elle ne l'est à l'heure actuelle ne diminuerait pas tellement l'apport des navires étrangers en devises à Anvers. Peu de lignes étrangères abandonneraient la partie mais le fret se répartirait sur plus d'unités. A titre de simple supputation, nous

dige raming stellen wij dat het aantal en de globale scheepstonnenmaat van de vreemde schepen met 5 % zouden verminderen en dat ze slechts 70 % van de geladen en geloste goederen zouden vervoeren tegenover 91 % op dit ogenblik. Wat de goederen betreft hebben wij rekening gehouden met een vermoedelijk optredende daling van de beladingscoëfficiënt der Belgische schepen in dat geval. Dit alles in de gegevens inschakelend, zou de deviezeninbreng van de haven van Antwerpen op 3.550.000.000 Fr. terugvallen.

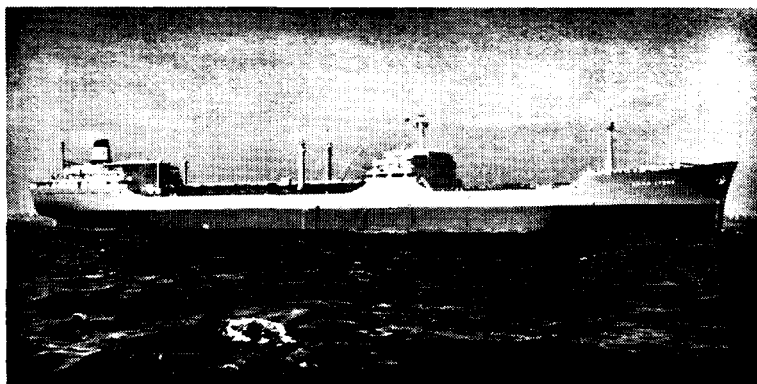
Laten we thans besluiten. Door de buitenlandse schepen en goederen die van haar diensten gebruik maken, levert de haven van Antwerpen een deviezenbijdrage van 4,284 milliard Belgische franken, waaraan zich 1,229 milliard toevoegen dank zij de Belgische vloot, hetzij in totaal 5,513 milliard. Zo de tonnenmaat onder Belgische vlag vier maal hoger zou liggen, zou de haven van Antwerpen slechts 3,550 milliard in deviezen opbrengen, maar daartegenover zou een inbreng van de Belgische vloot van 4,916 milliard komen te staan, wat een totaal van 8,466 milliard zou geven. Deze enkele cijfers stellen het groot belang van de haven van Antwerpen en van de Belgische vloot voor onze betalingsbalans duidelijk in het licht. Bovendien weze vermeld, maar dit is ons terrein niet, dat buiten de deviezeninbreng een haven en een nationale vloot nog heel wat andere elementen voortbrengen die voor de nationale ekonomie van groot belang zijn, nl. het scheppen van werkgelegenheid, kapitaalsopbrengst, het aan het werk zetten van andere sectoren, zoals deze van de scheepsherstelling, enz. De slogan « Schelde, levensader van België », is dus een onbetwistbare waarheid, waarop men nooit genoeg de nadruk zal kunnen leggen.

poserons que le nombre et le tonnage de jauge global des navires étrangers diminueraient de 5 % et qu'ils ne transporteraient que 70 % des marchandises embarquées et débarquées au lieu des 91 % actuels. En ce qui concerne les marchandises nous avons tenu compte d'une diminution du coefficient de chargement des navires belges qui serait probable. En tenant compte de ces données, l'apport en devises du port d'Anvers tomberait à Frs. 3.550.000.000.

Il convient à présent de conclure rapidement. A l'heure actuelle le port d'Anvers, par le truchement des navires et des marchandises étrangers qui s'en servent, apporte en devises 4,284 milliards de francs belges, auxquels s'ajoute 1,229 milliard grâce à la flotte nationale, soit au total 5,513 milliards. Au cas où le tonnage sous pavillon belge devrait être quadruplé, le port n'engendrerait que 3,550 milliards en devises, mais l'armement belge par contre apporterait 4,916 milliards, ce qui donnerait au total 8,466 milliards. Ces quelques chiffres mettent clairement en évidence la grande importance et du port d'Anvers et de la flotte belge en ce qui concerne notre balance des paiements.

A noter par ailleurs, mais ceci n'est pas notre propos, qu'en dehors de l'apport de devises, un port et une flotte nationale engendrent pas mal d'autres éléments encore qui sont d'une grande importance pour l'économie nationale, notamment la création d'occasions de travail, la rémunération de capitaux, la mise au travail d'autres secteurs, notamment celui de la construction navale, etc. Le slogan : « Escaut, artère vitale de la Belgique » constitue donc une vérité majeure sur laquelle on ne pourra jamais assez mettre l'accent.

t.t. „ ESSO LIEGE ”  
van/de  
Esso Marine (Belgium)





Ateliers de Construction de

# JAMBES - NAMUR

S. A. à JAMBES

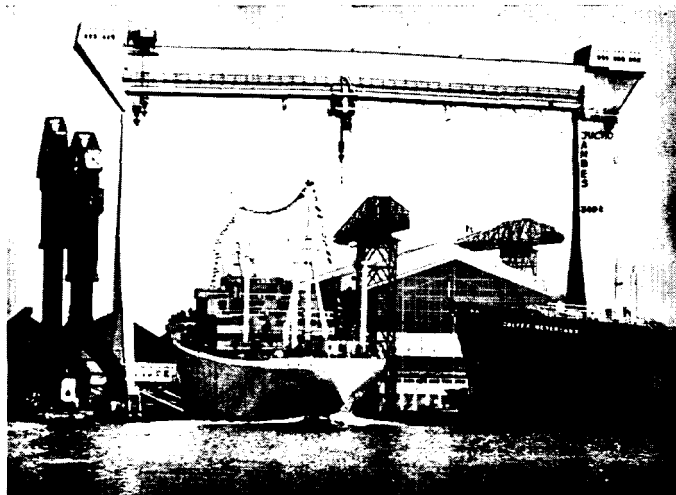
TEL. : (081) 313 55

*PONTS - CHARPENTES -  
CHAUDRONNERIE*

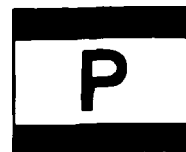
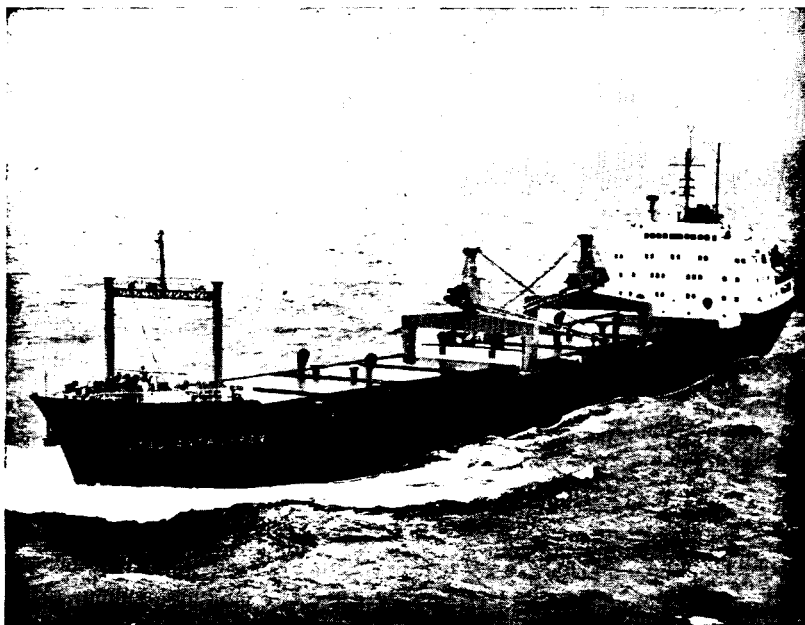
■  
*LEVAGE ET  
MANUTENTION*

■  
*MONTAGES*

Etude, fabrication et montage (en collaboration avec C. H. Jucho-Dortmund) d'un pont portique de 300 T de levage, au Chantier Naval de Hoboken, pour compte de la S. A. Cockerill-Ougrée.



## PLOUVIER MARITIME s. a.



Bordeauxstraat 8 - 10  
ANTWERPEN

■  
■  
TELEFOON 31 16 10 (20 lijnen)  
Telegramadres **PLOUVIERCO**  
Telex **PLOUVIERCO** An n° 236



### A. DE VOS

Assistent bij het Nationaal  
Scheepvaartmuseum  
Assistant au Musée  
National de la Navigation

1985

## De Antwerpse Vloot omstreeks 1830 La Flotte anversoise vers 1830

Te Amsterdam aan het IJ staat een lieflijk torentje. Men noemt het nu nog de « schreierstoren », omdat ten tijde van de Oostindische Compagnie van op deze plaats wenende vrouwen een laatste vaarwel wuifden naar hen die voor vele maanden de thuishaven verlieten.

Amsterdam was in de 17<sup>e</sup> eeuw een bedrijvige koopmansstad en bezat als grote haven een aanzienlijke vloot.

Antwerpen heeft geen « schreierstoren », waaruit niet voorbarig mag besloten worden dat er vroeger van eigen koopvaardischepen geen sprake kon geweest zijn. Antwerpen bezat schepen. Niet veel, en zeker niet te vergelijken met Amsterdam, maar toch hoorden ook te Antwerpen schepen thuis. Alleen is er weinig over geweten...

Men klaagt in het land dat wij geen maritiem verleden bezitten. Niets is minder waar. Archieven en bibliotheken bewaren een schat aan gegevens van maritiem-historische aard. Zij die zich ernstig met de maritieme geschiedenis van ons land willen gaan bezig houden, halen zich — eenmaal geboeid door het onderwerp — een last op de schouders die zij nooit meer kwijt geraken. Maar het zou de moeite lonen, want veel is helaas nog onbekend. Nu het nog niet zolang geleden is dat « Une Anthologie de la Marine Belge » van de overleden Albert de Burbure de Wesembeek is verschenen, maken wij van de gelegenheid gebruik nog eens — zovele anderen hebben het reeds vóór ons gedaan — hulde te brengen

Au bord de l'Y, dans la vieille cité d'Amsterdam, se trouve une charmante tour historique. On l'appelle toujours la « tour des pleureuses » parce que, du temps de la Compagnie des Indes Orientales, les femmes des marins partants s'y rendaient pour faire le signe d'adieu. La tour doit son nom aux larmes versées à cet endroit. Les adieux s'y faisaient fréquemment, Amsterdam du 17<sup>e</sup> siècle étant une importante métropole en même temps que port d'attache d'une grande flotte.

Anvers ne possède pas de « tour des pleureuses », ce qui ne peut mener à la conclusion qu'il n'y ait jamais été question d'une propre flotte. Au contraire, Anvers a toujours possédé des navires. Pas beaucoup, et certainement pas tant qu'Amsterdam. Seulement l'histoire de notre flotte n'est pas connue du public.

On se plaint du fait que notre pays n'a pas de passé maritime. Rien n'est moins vrai. Nos archives et nos bibliothèques conservent une richesse d'objets et de documents de caractère maritime. Ceux qui ont le désir de connaître sérieusement l'histoire maritime de notre pays ne sauraient, une fois captivés par ce sujet, s'en désintéresser pendant toute leur vie. Mais disons que cela vaut la peine parce qu'il reste beaucoup à découvrir.

Il y a quelque temps paraissait « Une Anthologie de la Marine belge » du regretté Albert de Burbure de Wesembeek. Nous voudrions profiter de l'occasion pour rendre une fois de plus hommage à cet homme, historien et publiciste remarquable, qui a contribué pendant toute sa vie à la connaissance de notre histoire maritime.



Lithografie, voorstellend het Belgisch raderstoomschip met hulpzeilvermogen « BRITISH QUEEN », 1842.

Nationaal Scheepvaartmuseum  
A.S. 62.49.34

Lithographie, représentant le vapeur belge à aubes et à voiles « BRITISH QUEEN », 1842.

Musée National de la Navigation  
A.S. 62.49.34

aan deze verdienstelijke man, historicus en publicist, die heel zijn leven lang heeft bijgedragen tot de kennis van onze maritieme geschiedenis.

Over de Belgische koopvaardij in de 19<sup>e</sup> eeuw bestaan heel wat documenten, maar weinige ervan werden onderzocht zodat het recent verleden braakliggend terrein is.

Drie jaar nadat Napoleon in 1803 had verklaard : « Ik heb uw stad doorlopen en zij biedt niets dan ruïne en verval; zij gelijkt nauwelijks op een Europese stad; ik waande mij hedenmorgen in een Afrikaanse stad », liepen 627 schepen, met een totale tonnenmaat van 4.165 ton de haven binnen, waarvan 115, met Antwerpen als thuishaven. Van deze 115, meestal kleine vaartuigen, waren er 72 schepen van 4 tot 20 ton groot, 18 schepen van 20 tot 50 ton groot, 16 schepen van 50 tot 100 ton groot en 9 schepen van 100 en meer ton.

In 1816 liep voor het eerst een stoomschip de haven binnen. Het betrof hier « The Defiance » van Margate, een onooglijk stoombootje van 17,7 m lang met een vermogen van 14 pk, dat tijdens een rondvaart Antwerpen bezocht. (1)

Even voor de Belgische omwenteling, volgens gegevens verzameld uit Registre Veritas 1829, telde de Belgische koopvaardijvloot 182 schepen. De totale tonnenmaat bedroeg 19.930 ton, maar in de oudste registers werd niet aangeduid in welke soort tonnen de grootte van de schepen werd uitgedrukt.

Au sujet de la marine belge au 19<sup>e</sup> siècle une pléthore de documents existe, dont la plupart n'ont pas encore été étudiés. L'on peut donc dire que ce récent passé de notre marine reste un terrain en friche.

En 1803 Napoléon disait : « J'ai parcouru votre ville, elle n'offre que ruine et décadence; elle ne ressemble que de loin à une ville européenne; ce matin je me croyais en une ville africaine ». Trois ans plus tard, déjà 627 navires faisaient escale à Anvers, représentant un tonnage total de 4.165 tonnes; 115 de ces navires avaient choisi notre ville comme port d'attache.

La majorité de ce nombre n'était formée que de bateaux de faible tonnage. La flotte anversoise était composée de 72 bateaux de 4 à 20 tonnes, 18 de 20 à 50 tonnes, 16 de 50 à 100 tonnes et 9 de 100 tonnes et plus.

Le premier bateau à vapeur montait jusqu'à Anvers en 1816. C'était « The Defiance », de Margate, un petit bâtiment de 17,70 m de long et d'une puissance de 14 cv, qui avait profité d'une croisière pour faire escale au port scaldéen. (1)

Suivant les données du Registre Veritas de 1829, la flotte marchande belge comptait peu avant la révolution belge 182 unités, qui représentaient un tonnage total de 19.930 tonnes; cependant ces vieux registres ne spécifient pas les espèces des tonnes.

Plus de la moitié des navires belges, notamment 99, appartenaient au port d'Anvers. Gand était bien représenté avec 28 navires, Bruges avec 10 bateaux, Malines



Scheepsmodel van de Belgische brik « LESSELIERS » van de rederij Kempeneers & Retsin - De Groof, 1840.

Nationaal Scheepvaartmuseum, A.S. 57.80.1

Maquette du brick belge « LESSELIERS » de l'armement Kempeneers & J. Retsin - De Groof, 1840.

Musée National de la Navigation, A.S. 57.80.1

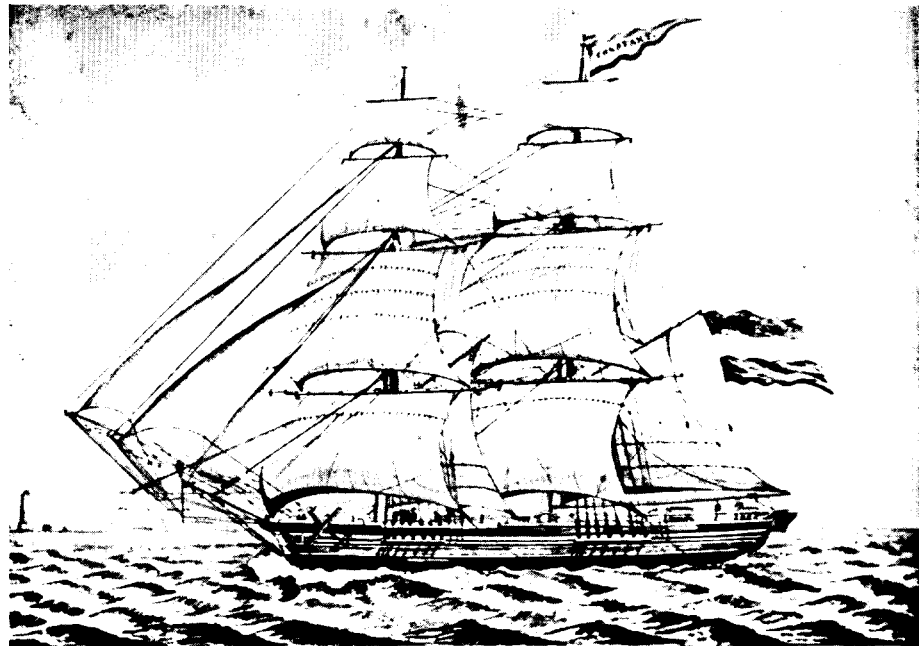
Foto Nationaal Scheepvaartmuseum

Aquarel, voorstellend de brik « CONSTANT », van Antwerpen, 1826. Mogelijk betreft het hier de brik « CONSTANT », groot 240 ton en gebouwd in 1801, van de rederij M. Joostens.

Nationaal Scheepvaartmuseum  
A.S. 57.78.455

Aquarelle, représentant le brick « CONSTANT », d'Anvers, 1826. C'est possible qu'il s'agisse ici du brick « CONSTANT », jaugeant 240 tonnes, construit en 1801 et appartenant à l'armement M. Joostens.

Musée National de la Navigation  
A.S. 57.78.455



Meer dan de helft van de 182 schepen, nl. 99 schepen, hoorden thuis te Antwerpen; Gent was goed vertegenwoordigd met 28 schepen; te Brugge waren 10 schepen ingeschreven en Mechelen werd voor 2 eenheden als thuishaven vermeld; Leuven, Roeselare, Temse en Willebroek moesten het met 1 schip stellen. Vooral brikken waren bijzonder in trek vermits er alleen te Antwerpen 36 voorkwamen. Als voornaamste scheepstypes werden verder nog voor Antwerpen vermeld: koffen (17), fregatten (15) en schoeners (9). Het grootste schip heette « Stad Antwerpen », een fregat van 800 ton, dat eigendom was van J. Roelandts en Cie.

Deze 99 Antwerpse schepen, die in 1829 in de vaart waren, behoorden toe aan 51 verschillende rederijen of personen. Serruys & Cie was met 6 schepen de grootste rederij. Andere belangrijke rederijen waren: M. Joostens, Neef frères, Nieberding & Cie, Podor, J. Roelandts & Cie, Witteveen, Cassiers & Cie, A. Reusens, Stuyck & Cie, E. Van Regemortel, West & Cie. Een jaar later, in 1830, bestond de Antwerpse vloot uit 112 schepen met een totale tonnenmaat van 23.145 ton en behorend aan 56 rederijen of eigenaars (2).

In de zeiltijd gingen veel schepen verloren. Op 1 januari 1836 telde de Belgische vloot 127 eenheden. Toen waren de verliezen bijzonder groot: niet minder dan 22 schepen. Dit was een fataal jaar, want vele stormen teisterden de scheepvaart. Het toalaan verloren gegane Belgische schepen bedroeg tijdens de periode 1834-1841 zo maar eventjes 77 eenheden.

Van 1841 af verleende de regering steun voor het in leven roepen van regelmatige lijndiensten met zeilschepen. De scheepvaartlijnen namen uitbreiding en zo waren er te Antwerpen afvaarten van Belgische schepen met bestemming Rio de Janeiro en Valparaiso, Indië, New-York, Vera Cruz, enz.

en comptait 2, tandis que Louvain, Roulers, Tamise et Willebroek ne pouvaient se vanter d'en posséder qu'un seul.

Il apparaît que les bricks étaient très en demande, vu que la seule flotte anversoise en comptait déjà 36. Suivent alors, en ordre numérique, les koffes (17 unités), les frégates (15 unités) et les goëlettes (9 unités). Le plus grand navire de la place était une frégate de 800 tonnes, nommée « Stad Antwerpen » et appartenant à l'armement J. Roelandts & Cie.

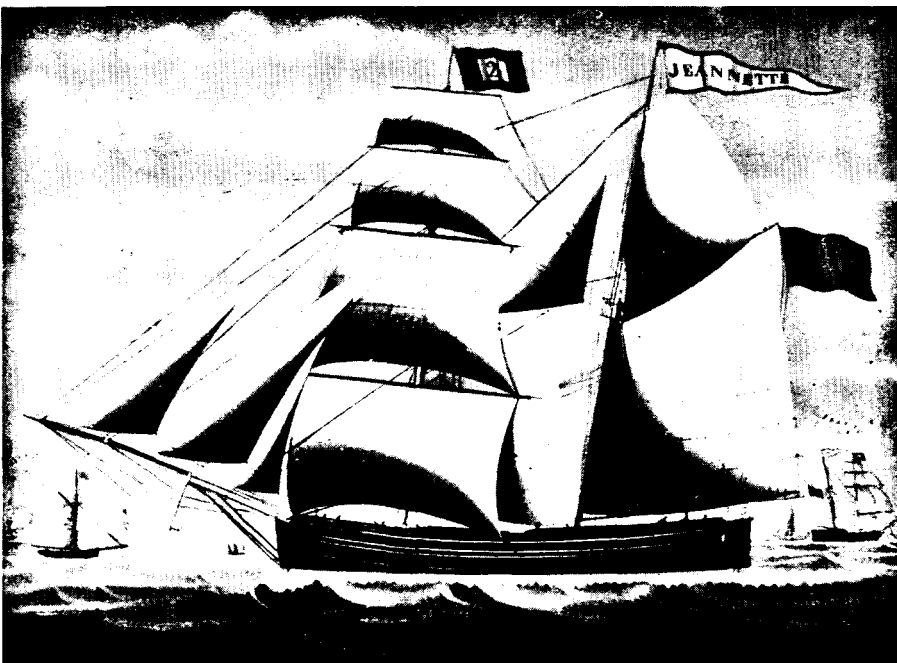
Ces 99 navires anversois, en service en 1829, appartenaient à 51 armements ou propriétaires différents. Serruys & Cie était le plus important armement avec ses 6 bateaux. D'autres armements importants étaient M. Joostens, Neef Frères, Nieberding & Cie, Podor, J. Roelandts & Cie, Witteveen, Cassiers & Cie, A. Reusens, Stuyck & Cie, E. Van Regemortel, West & Cie.

Un an plus tard, en 1830, la flotte anversoise était composée de 112 navires, d'un tonnage total de 23.145 tonnes, appartenant à 56 armements et propriétaires (2).

Du temps des voiliers les pertes étaient très élevées. Le 1er janvier 1836 la flotte belge comptait 127 unités, dont pas moins de 22 sombraient cette année là. C'était une année catastrophique pour la navigation à cause des tempêtes terribles qui s'abattaient sur celle-ci.

Au cours de la période de 1834 à 1841, le nombre de bateaux belges perdus montait même jusqu'à 77 unités.

Dès 1841 le gouvernement belge donnait un appui à l'organisation de lignes régulières par voiliers. Cette politique connaissait un certain succès, étant donné qu'en ce temps là des navires belges desservaient régu-



Achterglasschilderij, toegeschreven aan P. Weyts, voorstellend de Belgische schoenerkoff « JEANNETTE » van de rederij Wed. Q. J. Van Loock, Antwerpen.

Nationaal Scheepvaartmuseum  
A.S. 54.11.74

Peinture sur verre, attribuée à P. Weyts, représentant le koff-goëlette belge « JEANNETTE » de l'armement Vve Q. J. Van Loock, Anvers.

Musée National de la Navigation  
A.S. 54.11.74

Foto Nationaal Scheepvaartmuseum

In 1842 kende België het ongelukkig avontuur met de « British Queen ». Twee jaar tevoren was in de Kamer een wetsontwerp ingediend om door middel van stoomschepen een scheepvaartlijn naar New-York in te leggen. De « British Queen » was een mooi en groot schip. Wellicht te groot voor een klein land, want de onderneming werkte met verlies en na twee reizen naar Amerika werd het raderstoomschip openbaar verkocht.

Tot in 1844 bleef de wet van kracht die voorschreef dat elk schip dat onder Belgisch vlag voer in ons land moest gebouwd zijn. Dit blijkt duidelijk uit de « Etat Général de la Marine Marchande Belge » op 31 december 1847 : van de 135 Belgische zeeschepen waren er 109 in Vlaanderen en Brabant gebouwd. Het grootste deel van deze koopvaardij schepen werd te water gelaten te Antwerpen, Oostende, Boom, Brugge en Gent. Veel meer is over de Belgische scheepsbouw en de werven in de 19<sup>e</sup> eeuw niet bekend.

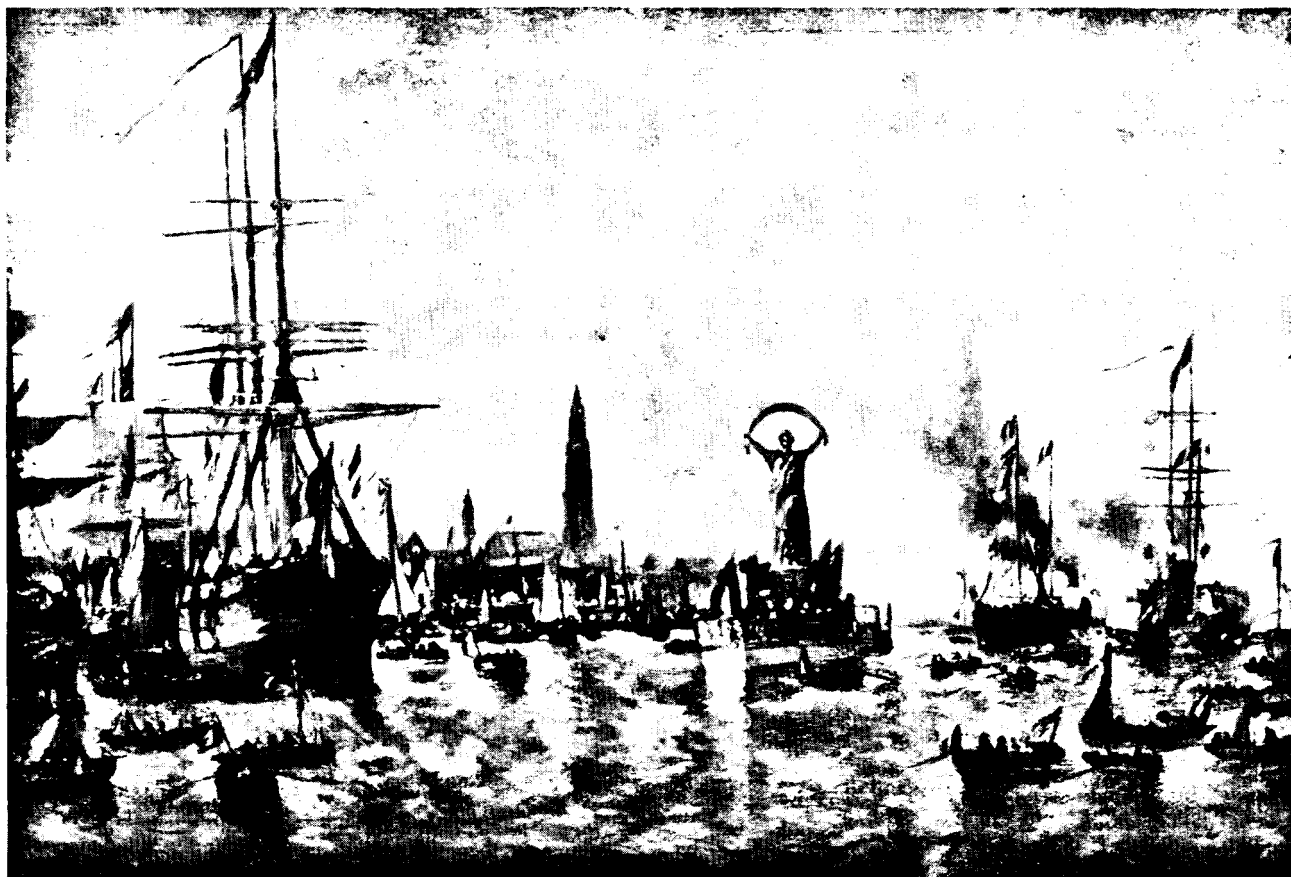
Onbekend maakt onbemind. Vlakbij de stroom, als een sieraad aan de Schelde, staat het Steen, dat thans als Nationaal Scheepvaartmuseum een wegwijzer kan zijn

lièrement les ports de Rio de Janeiro et Valparaiso, des Indes, de New York, Vera Cruz, etc., au départ d'Anvers.

1842 était l'année où la Belgique vivait une aventure déplorable avec la « British Queen ».

Deux ans plus tôt l'on avait présenté à la Chambre un projet de loi, visant l'organisation d'une ligne de navigation vers New York, au moyen de bateaux à vapeur. La « British Queen » était un beau et grand navire. Peut-être même trop grand pour un petit pays, car l'entreprise avait des déficits. Après 2 voyages seulement, ce vapeur à aubes devait être vendu publiquement.

Jusqu'en 1844 la loi prescrivait que tout bateau sous pavillon belge devait être construit dans notre pays. Son effet apparaît clairement de l'Etat général de la Marine marchande belge au 31 décembre 1847 : des 135 navires belges, 109 étaient lancés en Flandre ou au Brabant. La plupart des navires était construite à Anvers, Ostende, Boom, Bruges et Gand. C'est à peu près tout ce qui est connu au sujet de la construction navale belge et des chantiers au 19<sup>e</sup> siècle.



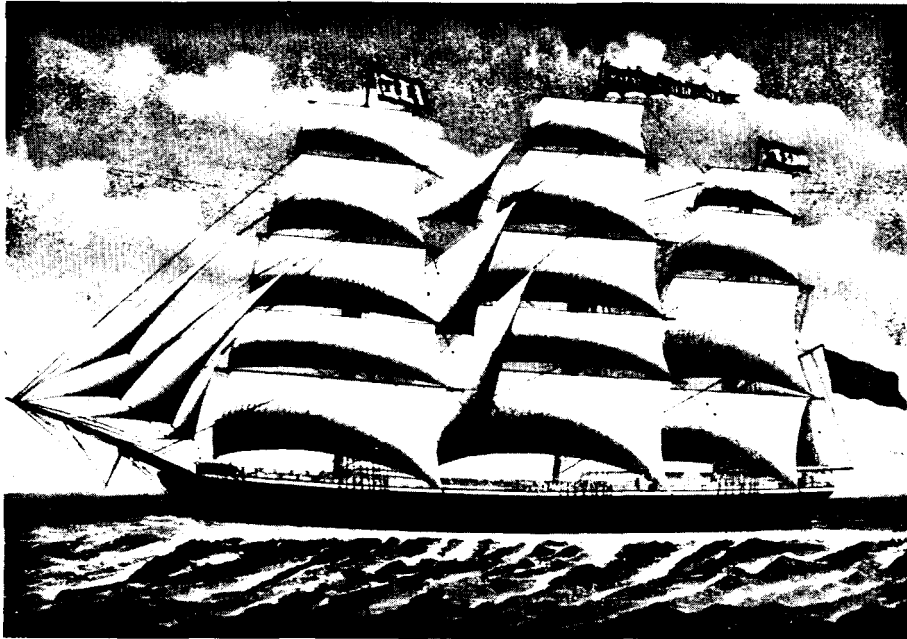
Olieverfschilderij op doek door P. J. Clays (1817-1900), voorstellend de feestelijkheden te Antwerpen ter gelegenheid van de Vrijmaking van de Schelde in 1863.

Nationaal Scheepvaartmuseum A.S. 54 65.

Penture à l'huile sur toile par P. J. Clays (1817-1900), représentant les festivités à Anvers à l'occasion de la Libération de l'Escaut en 1863.

Musée National de la Navigation A.S. 54 65.

Foto Nationaal Scheepvaartmuseum



Achterglasschilderij, toegeschreven aan C. L. Weyts, voorstellend het Belgisch clipperfregat « MARNIX DE STE ALDEGONDE » van de rederij T. C. Engels, Antwerpen.

Nationaal Scheepvaartmuseum  
A.S. 43.9.109

Peinture sur verre, attribuée à C. L. Weyts, représentant la frégate-clipper « MARNIX DE STE ALDEGONDE » de l'armement T. C. Engels, Anvers.

Musée National de la Navigation  
A.S. 43.9.109

Foto Nationaal Scheepvaartmuseum

voor iedereen die zich voor de maritieme geschiedenis van ons land interesseert en dat « de herinnering en de getuigenissen van de medewerking van het land aan de scheepvaart sedert veraf gelegen tijden wil vereeuwigen en de bewaring verzekeren van alle werk en bescheiden die van deze medewerking, alsmede van iedere door landgenoten op zee volbrachte onderneming getuigen ».

Wie zei ook weer dat wij geen maritiem verleden hebben ?

On ne saurait aimer que ce qu'on connaît bien. Tout près du fleuve a été érigé le Steen, véritable joyau, converti de nos jours en Musée national de la Navigation. Ce musée peut être le guide pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire maritime de notre pays. Cette institution veut immortaliser les souvenirs et les témoignages de collaboration du pays à la navigation depuis des époques très éloignées; elle veut assurer la conservation de tout œuvre et document témoignant de cette collaboration, ainsi que de toute entreprise maritime, réalisée par nos compatriotes.

Qui prétend que nous n'avons pas de passé maritime ?

- 1) E. BEUCKELEERS - DONCHE, De eerste stoomboot te Antwerpen, in : Mededeelingen van de Akademie der Marine van België, Boek I, 1936-1937. Doorgaans wordt 1817 vooropgezet.
- 2) G. BEETEME, Anvers, métropole du commerce et des arts, 1886, vermeldt in zijn lijst « Armateurs et marine au port d'Anvers vers 1830 » ook 112 schepen, toebehorend aan 44 rederijen, met een totale tonnenmaat van 30.366 ton. De lijst van Beetemé is niet volledig voor wat betreft de Antwerpse koopvaardischepen, vermits hij een 40-tal niet Antwerpse schepen in zijn lijst opneemt, terwijl hij anderzijds een zelfde aantal Antwerpse schepen niet opgeeft. Waarschijnlijk is zijn lijst meer een overzicht van de Belgische schepen die omstreeks 1830 onze haven aandeden. In geen geval kan er sprake zijn van de toestand van de Antwerpse vloot op dit ogenblik. Een meer uitgebreide studie over de inlichtingen door ons verzameld uit de oudste registers van het Bureau Veritas zal begin 1964 verschijnen in de Mededelingen van de Marine Academie van België.
- 3) R. DE BOCK, De Belgische Handelsvloot rond het midden der XIX<sup>e</sup> eeuw in : Mededeelingen van de Akademie der Marine van België, Boek II, 1938-1939.

- 1) E. BEUCKELEERS - DONCHE, De eerste stoomboot te Antwerpen, en : Communications de l'Académie de la Marine de Belgique, tome I, 1936-1937. L'année 1817 est généralement préconçue.
- 2) G. BEETEME, Anvers, métropole du commerce et des arts, 1886, mentionne dans sa liste « Armateurs et marine au port d'Anvers vers 1830 » également 112 navires, appartenant à 44 armements, avec un tonnage total de 30.366 t. La liste de Beetemé n'est pas complète en ce qui concerne les navires anversois. Elle comprend une quarantaine de bateaux, qui n'avaient pas leur port d'attache à Anvers, et omet un même nombre de bateaux anversois. Probablement sa liste est plutôt un aperçu des navires belges qui ont fait escale au port d'Anvers vers 1830. En tout cas elle ne reflète point la situation de la flotte anversoise à ce moment. Début 1964 les Communications de l'Académie de la Marine de Belgique publiera une étude plus profonde des informations que nous avons cueillies dans les plus vieux registres du Bureau Veritas.
- 3) R. DE BOCK, De Belgische Handelsvloot rond het midden der XIX<sup>e</sup> eeuw, en Communications de l'Académie de la Marine de Belgique, tome II, 1938-1939.

## Belgian New Fruit Wharf n.v.

KEIZERSTRAAT 13

ANTWERPEN

KAPITAAL EN RESERVES : Fr. 35 000 000,—

Tel. 33 30 65 - 33 65 35

41 08 51 - 41 08 52

Tel. Adres : Fruitwharf

EEN GESPECIALISEERD HAVENBEDRIJF  
VOOR DE LOSSING EN ONTVANGST  
VAN CITRUSFRUIT EN BANANEN  
rechtstreeks uit schip in koelkamers



300 m KAAI IN DIEP WATER

6 BANANEN-ELEVATOREN

4 KRANEN

20 000 m<sup>2</sup> VORSTVRIJE LOODSEN

11 000 m<sup>2</sup> KOELKAMERS

### COMMERÇANTS, INDUSTRIELS :

Faites assurer vos transports de matières premières, produits et matériel divers, à l'entremise de vos Courtiers habituels, auprès de la grande compagnie nationale

## Cie Belge d'Assurances Maritimes Belgamar

S. A.

au capital de Fr. 50.000.000 dont un cinquième versé

MEIR 1 ANVERS

Tél. 32 81 63 - 32 81 90 - 33 20 70



ET AUPRES DES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE,  
TANT BELGES QU'ANGLAISES, AMERICAINES, ETC.

représentées par

## l'Agence Maritime Internationale

S. A.

MEIR 1 ANVERS

Tél. 32 18 90 - 32 19 10 (10 lignes)

## Union de Remorquage & de Sauvetage, N. V.

15, JORDAENSKAAI — ANTWERPEN

Agentschappen te

VLISSINGEN

TERNEUZEN

ZEEBRUGGE

TELEFOON : 32 38 80 (5 lijnen) - TELEGR. ADRES : SALVAGE

- SLEPEN EN BERGEN VAN SCHEPEN  
OP ZEE EN RIVIER
- SLEEPBOTEN & BERGINGSPONTONS  
UITGERUST MET ALLERHANDE  
POMPEN, LUCHTCOMPRESSORS EN  
MODERNE UITRUSTING VOOR HET  
BERGEN VAN GESTRANDE EN  
LICHTEN VAN GEZONKEN SCHEPEN  
EN HUN LADING.



TELEX : 03/493

GENUA STRAAT 1-7, ANTWERP • PHONE 03/31.09.64

- LOADING AND UNLOADING OF ALL CARGOES
- SWORN WEIGHERS AND MEASURERS
- MECHANICAL EQUIPMENT - QUICK DESPATCH
- BERTHING AND STORAGE FACILITIES

IN THE NEAR  
FUTURE

SEVEN MORE MODERN BERTHS  
FOR OCEAN GOING VESSELS  
AT THE NEW 6th HAVENDOK



# ZEEBRUGGE - BRUGGE

---

De haven van Zeebrugge, gelegen aan de kust van de Noordzee, dicht bij de monding van de Schelde, en door het « Pas van het Zand » rechtstreeks en nauw verbonden met de grote maritieme slagaders de « Wielingen » en « Het Scheur », heeft een zeer gunstige geografische ligging.

De snelhaven Zeebrugge is, door het zeekanaal « Boudewijn », verbonden met de haven van Brugge en van daar met het ganse binnenvaartwegennet.

« Poort op de Zee » zijn deze havens buitengewoon goed gesitueerd als verbinding tussen de overzeese landen en de industriële gebieden van het vasteland.

Deze havens kennen een merkwaardige bloei. In vergelijking met 1957, 't zij na een periode van vijf jaar, is de algemene goederenbeweging, die de bloei van een haven uitmaakt en 's lands ekonomie helpt bevorderen, toegenomen van 1.644.061 ton (1957) tot 2.264.640 ton (1962) of met 38 %. Ten overstaan van 1952 is de algemene goederenbeweging, die alsdan 992.538 ton beliep, gestegen met 128 %.

De toegang tot de haven wordt steeds verbeterd. Zeeschepen, zoals de tanker « EDWARD L. STEINIGER », metende 43.805 ton dwt, geladen met 42.000 ton fuel en met een diepgang van 36'6", en de tanker « SINCLAIR VENEZUELA » metende 52.150 ton dwt, doen thans de haven aan.

Werken, om de toegang tot de haven te verzekeren aan schepen van minstens 60.000 ton dwt, zijn in uitvoering; andere werken zijn geprojecteerd om in de nabije toekomst het aanlopen van nog grotere schepen mogelijk te maken.

De haven van Zeebrugge lijkt één grote bouwwerf. Onder de werken in uitvoering zijn te vermelden de indijkingswerken van het oosterschiereiland en deze van het westerschiereiland door het bouwen van kaaimuren (14 m waterdiepte bij laag laagwater).

Benevens de nog ter beschikking zijnde nijverheidsgronden, zullen nieuwe belangrijke industriële zones, in de achterhaven van Zeebrugge en langs het Boudewijnkanaal tot Brugge toe, aangelegd worden. Met het oog hierop zijn grote werken gepland, zoals : het bouwen, tussen de rede en de achterhaven, van een nieuwe zeesluis voor schepen van minstens 50.000 ton dwt, het graven van nieuwe dokken, het verbreden en verdiepen van het Boudewijnkanaal en het aanleggen van banen en spoorwegen.

Deze uitbreidings-, verbeterings- en uitrustingswerken zullen de haven van Brugge-Zeebrugge toelaten haar ekonomische rol in de Gemeenschappelijke Markt, het land en haar onmiddellijk hinterland ten volle te vervullen.

De industrialisatie van West-Vlaanderen in het algemeen en van de Brugse agglomeratie in het bijzonder gaat met snelle schreden vooruit. Waar traditioneel het onmiddellijk achterland van Zeebrugge georiënteerd was op de produktie van

duurzame verbruiksgoederen is in de jongste jaren vooral de productie van kapitaalgoederen sterk toegenomen. Het is duidelijk dat in die groei en in die diversificatie nieuwe mogelijkheden voor de haven van Brugge-Zeebrugge schuilgaan.

De beslissingen welke in de jongste twee jaren werden genomen door nieuwe productiebedrijven, diverse importfirma's en onder meer door Sinclair, Hull Blyth & Co, Refribel, Borlim en Distrigaz, zullen ongetwijfeld een gunstige weerslag hebben en de trafiek verder gevoelig beïnvloeden.

De in uitvoering zijnde werken, enerzijds, en de in het vooruitzicht gestelde nieuwe haven- en uitrustingswerken anderzijds, met als objectief de toegangsmogelijkheden en de equipering van de haven gevoelig te verbeteren, openen nieuwe perspectieven.

De evolutie van de activiteit in de jongste jaren wijst op een sterk stijgende economische betekenis van de haven Brugge-Zeebrugge.

Dank zij de inspanningen van de overheids- en privé-sector gaat Brugge-Zeebrugge in de nabije jaren ongetwijfeld de aangevangen groeibeweging verder kunnen doorzetten en haar belangrijkheid als Noordzeehaven gevoelig verhogen.

## ZEEBRUGGE - BRUGGE



**Snelhaven**  
**Petroleumhaven**  
**Nieuw Zeestation**  
**Snelle verhandeling van goederen**  
**Nijverheidsgronden beschikbaar langs water**

**Beheer** **Maatschappij der Brugsche**  
**Zeevaart Inrichtingen N.V.**

**Directie** **Louis Colseaukaai, 2 - BRUGGE**  
**Tel. 330.65 - Telegr. Ports Brugge**

# AMERIKA NATIE s.a.

ANKERRUI 34  
ANTWERP I  
PHONE 03 / 32.08.36

- *Handling of Cargo*
- *Cartage*
- *Sworn weighers and measurers*
- *Warehousing*

# BELGO BRITISH STEVEDORING COMPANY N.V.

Offices : LEOPOLDDOK N° 214 - ANTWERP

Teleph. : 41 03 17 - 41 14 80

Telegrams : STOWAGE ANTWERP

Telex : N° 03 366 AGENMARIN AN



*Loading and unloading of all general and bulk cargoes*  
*Palletization — Mechanized discharging of ores in bulk*  
*Sworn weighers and measurers — Gauging of lighters*



**P. SEYNHAVE**

licenciaat in handelswetenschappen.  
licencié en sciences commerciales.

19859

## Studie der Exploitatie-Rekeningen van een regelmatige lijn Etude sur les Comptes d'Exploitation d'une ligne régulière

Deze studie heeft tot doel enkele van de talrijke problemen, verbonden aan de exploitatie van een regelmatige lijn, voor onze lezers uiteen te zetten.

Het spreekt vanzelf dat deze problemen menigvuldig en vaak ingewikkeld zijn: de rederijen doen verscheidene landen en werelddelen aan en moeten rekening houden met de economische toestanden in zeer verwijderde streken. Men zou haast kunnen beweren dat niets van wat er gebeurt in de betrokken landen, de reder onverschillig kan laten, daar alle belangrijke gebeurtenissen een invloed op het rendement van zijn lijn zouden kunnen uitoefenen.

Ten slotte hangt de beslissing over het instellen of het voortzetten van een regelmatige lijn af van de fundamentele opbrengstmogelijkheden.

Om hiervan en klaar overzicht te hebben, weze eraan herinnerd dat schepen, die in regelmatige lijndienst varen ongeveer 40 tot 50% van de wereldvloot uitmaken. Zij worden aangewend voor regelmatige verbindingen tussen bepaalde havens met veelvuldige afvaarten op geregelde tijden, en vervoeren goederen (vrachtschepen), passagiers (passagiersschepen) of beiden tegelijk (gemengde vracht-passagiersschepen). Hun lading bestaat voornamelijk uit goederen van allerlei aard, afgewerkte of half-afgewerkte producten, die geen volledige lading uitmaken. Bijkomstig laden zij massagoederen met het doel over een basislading te beschikken.

De lijnreder bepaalt de veelvuldigheid der afvaarten in functie van het aantal van zijn schepen en het volume der beschikbare goederen. Indien hij de voor-

L'objet de cet article est de présenter aux lecteurs quelques-uns des nombreux problèmes liés à l'exploitation d'une ligne régulière. Ces problèmes, faut-il le dire, sont multiples et souvent complexes: les armements desservent des pays sinon des continents différents et doivent tenir compte des conditions économiques prévalant dans des régions très éloignées. On peut même dire que rien de ce qui se passe dans les pays desservis ne peut laisser l'armateur indifférent puisque tous les événements importants qui s'y produisent sont susceptibles d'affecter le rendement de sa ligne.

En dernière analyse, la décision d'entreprendre ou de poursuivre l'exploitation d'une ligne régulière dépend évidemment de sa rentabilité fondamentale.

Pour bien fixer les idées, rappelons d'abord que les navires de ligne régulière groupent environ 40 à 50% de la flotte mondiale. Ils sont exploités dans des services reliant deux ou plusieurs ports déterminés, offrent des départs fréquents à intervalles réguliers et transportent des marchandises (cargos), des passagers (paquebots) ou les deux simultanément (cargos et paquebots mixtes). Leur cargaison consiste principalement en marchandises diverses, produits finis ou demi-finis ne constituant pas un chargement complet. Ils embarquent accessoirement des marchandises massales en vue de disposer d'un chargement de base.

L'armateur de ligne règle la fréquence de ses départs en fonction du nombre de ses navires et du volume des marchandises disponibles. S'il choisit une cadence de départs trop espacée, les marchandises risquent

keur geeft aan afvaarten met langere tussenpozen, loopt hij het risico de goederen te zien weggapen door de mededingers. De verladers wensen immers hun produkten zo spoedig mogelijk verscheept te zien, omdat de betaling volgt op de overhandiging van de scheepsdokumenten.

De reder zal zich dus in het algemeen genoodzaakt zien de tussenpozen tussen de afvaarten zo kort mogelijk te houden waaruit voortvloeit dat de capaciteit van zijn schepen zelden ten volle aangewend wordt, uitgezonderd in periodes van schaarste aan tonnenmaat. Hij ondergaat hierdoor een winstderving.

### 1. Afschrijving :

In feite is het lijnschip een gespecialiseerd schip voor het vervoer van stukgoederen. Het is ingewikkelder gemaakt en dus duurder van constructie dan de tramper van gelijke afmetingen. Zijn eigen kenmerken zijn : hogere snelheid, optuiging, tussendecken, tanks, koel-richtingen, verluchting, enz.

Dit schip vertegenwoordigt een aanzienlijk kapitaal : de prijs van een lijnschip van 11.000 T laadvermogen bedraagt 180 miljoen franken. Normaal belooft zijn levensduur 20 jaar waarna het voor de sloop verkocht zal worden. Dit bedrag van 180 miljoen zal dus in een tijdspanne van 20 jaar afgeschreven moeten worden, hetzij 9 miljoen per jaar of 25.000 F per dag.

Na 20 jaar behoudt het schip natuurlijk een residuele waarde (nu ongeveer 1.300 F per ton lege waterverplaatsing, hetzij  $\pm$  6,5 miljoen) doch kan men aannemen dat deze som, vermeerderd met de interesten opgebracht door de afschrijvingsannuïteiten, aangewend zal worden om het verschil te vereffenen tussen de 180 miljoen en de normale hogere prijs van een nieuw schip van hetzelfde type.

De afschrijving is de eerste factor van de exploitatiekosten.

In periodes van zwakke vrachten, zoals wij er heden een kennen, gebeurt het vaak dat de reder er niet toe komt de afschrijving geheel of gedeeltelijk door te voeren. Deze toestand is ongezond daar dit de hernieuwingspolitiek van het scheepsmateriaal in gevaar brengt.

### 2. Dagelijkse kosten van het schip :

Onder deze rubriek vallen alle scheepskosten met uitzondering van deze voor brandstof.

Het gaat hier in de eerste plaats om **herstellingen** verricht in de drie afdelingen (dek, machine, kajuit) evenals om **aanschaffingen** en verscheidene onkosten. Het peil van deze uitgaven hangt natuurlijk af van de ouderdom en de kwaliteit van het schip, maar eveneens van de onderhoudspolitiek die door de rederij gevolgd wordt : zekere maatschappijen beperken zich ertoe in de allernoodzakelijkste onderhoud te voorzien terwijl andere eraan houden hun scheepsmateriaal in uitmuntende toestand te bewaren en zelfs, zo nodig, aan te passen aan de vereisten van de trafiek.

d'être enlevées par la concurrence. En effet, les chargeurs désirent embarquer leurs produits le plus rapidement possible de manière à pouvoir être payés contre remise des documents d'embarquement.

L'armateur devra donc généralement adopter un intervalle de départs assez rapproché dont il découle que ses navires seront rarement utilisés à pleine capacité sauf en période de pénurie de tonnage; il subit de ce fait un manque à gagner.

### 1. Amortissement :

Le navire de ligne est en réalité un navire spécialisé pour le transport de marchandises générales. Il est plus compliqué et donc plus coûteux que le navire tramp de taille correspondante en raison de ses caractéristiques propres : vitesse supérieure, grément, entreponts, citernes, frigos, ventilation, etc...

Ce bâtiment représente un capital considérable : le coût d'un liner de 11.000 T de port en lourd est de l'ordre de 180 millions de francs. Normalement sa durée d'utilisation sera de 20 ans après quoi il devra être vendu à la démolition. La somme de 180 millions doit donc être amortie en 20 ans, soit 9 millions par an ou 25.000 francs par jour.

Après 20 ans, le navire garde évidemment une valeur résiduelle (actuellement environ 1.300 francs par tonne de déplacement léger, soit environ 6,5 millions) mais, dans l'ensemble, on peut considérer que celle-ci, jointe à l'intérêt produit par les annuités d'amortissement, servira à compenser la différence entre 180 millions et le coût normalement supérieur du bâtiment de même type appelé à lui succéder.

L'amortissement constitue le premier élément du coût d'exploitation. En période de faiblesse des frets, telle que nous traversons actuellement, il arrive fréquemment que l'armateur ne parvienne pas à couvrir ses amortissements, en tout ou en partie. Cette situation est malsaine puisqu'elle compromet la politique de renouvellement du matériel naval.

### 2. Frais journaliers du navire :

Cette rubrique comprend toutes les dépenses du navire proprement dit, à l'exception du combustible. Il s'agit en premier lieu des **réparations** effectuées dans les trois départements (pont, machine, cabine) ainsi que des **fournitures** et frais divers. Le niveau de ces dépenses dépend évidemment de l'âge et de la qualité du navire mais aussi de la politique d'entretien suivie par l'armement : certaines compagnies se bornent à effectuer l'entretien strictement indispensable tandis que d'autres tiennent à garder leur matériel en parfait état et même de l'adapter aux besoins des trafics.

Cet article comprend également une **provision survey** destinée à faire face aux frais considérables entraînés par l'inspection quadriennale (« special survey ») ou le « continuous survey ».

L'ensemble de ce poste est de l'ordre de **20.000 francs** par jour.

Deze post omvat ook een « **provision survey** » bestemd om de aanzienlijke kosten van een vierjaarlijkse inspectie (special survey) of de « continuous survey », te dekken.

Voor deze kosten dient in totaal 20.000 F per dag voorzien te worden.

De daaropvolgende post vermeldt de **wedden** en de **voeding** van officieren en bemanning. Er weze aan herinnerd dat de reder bij het aanwerven, niet vrij is doch gebonden aan het aantal bemanningsleden dat bepaald wordt door de voorschriften. Het loonpeil is eveneens vastgesteld in een collectieve overeenkomst. Voor het scheepstype waarvan sprake, bedragen de **wedden en onderhoudskosten** eveneens ongeveer 23.000 F per dag.

Tenslotte dienen de verzekeringspremiën van het schip voor gewone- en oorlogsriscico's geschat op 5.000 F per dag.

Het totaal der dagelijkse onkosten beloopt aldus **48.000 F** per dag.

### 3. Brandstof :

Het verschil naargelang het schip op zee of in de haven vertoeft, bracht ons ertoe de dagelijkse onkosten te scheiden van de kosten voor brandstof.

Het verbruik hangt natuurlijk af van de te ontwikkelen kracht die evenredig is tot de vereiste snelheid. Stellen wij als voorbeeld dat het verkozen vrachtschip met motoren uitgerust is welke een kracht van 7.000 pk

Le poste suivant est celui des **gages** et de la **nourriture** de l'état-major et de l'équipage. On sait que l'armateur n'est pas libre d'embaucher le nombre de marins qui lui plaît : il doit se conformer aux effectifs définis dans les règlements. De même, le niveau des salaires est déterminé dans le contrat collectif. Pour le type de navire en question, le coût des **gages et nourriture** atteint environ **23.000 francs** par jour.

Enfin, les diverses **primes d'assurance** du navire en risques ordinaires et risques de guerre sont de l'ordre de **5.000 francs** par jour.

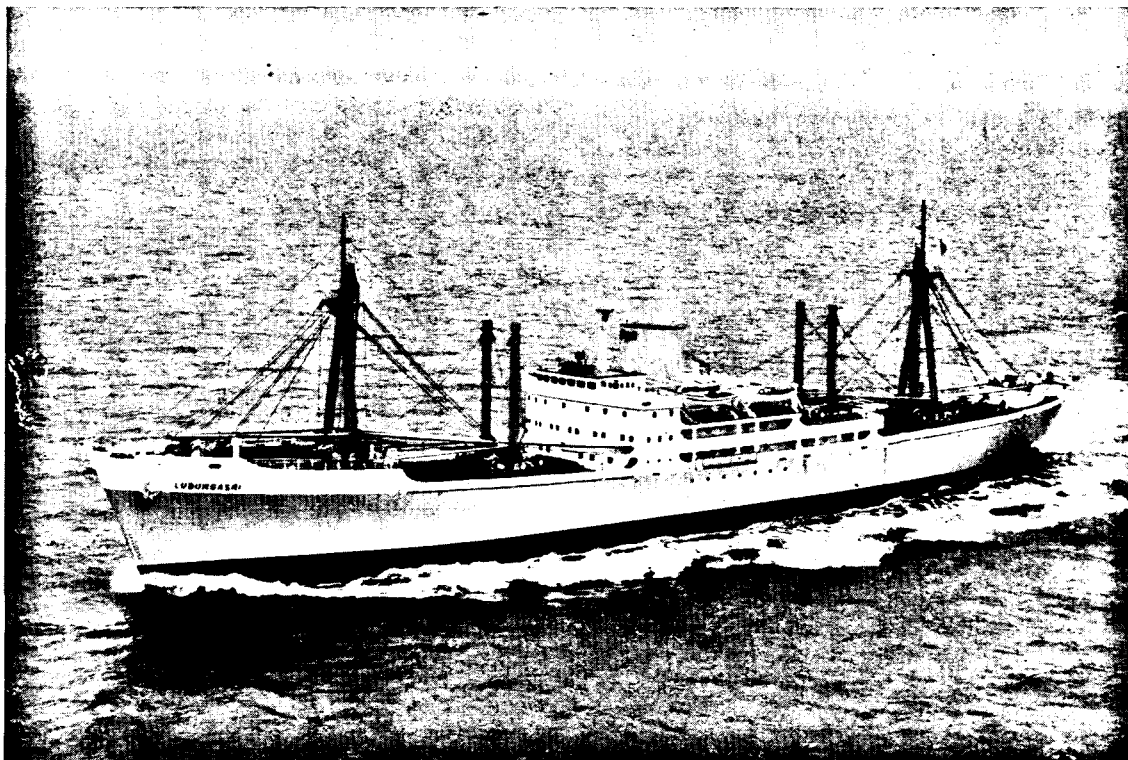
Le total des frais journaliers atteint donc **48.000 francs** par jour.

### 3. Combustible :

Nous avons dissocié des frais journaliers le coût des combustibles en raison de la distinction à opérer selon que le navire soit en mer ou en port.

La consommation dépend évidemment de la puissance à développer laquelle est fonction de la vitesse à obtenir. Supposons que le cargo choisi comme exemple possède des moteurs développant une puissance de 7.000 CV pour une vitesse de 15 nœuds. Sa consommation en mer sera de l'ordre de 20 tonnes d'huile lourde plus 2 tonnes de Diesel par 24 heures, soit environ **16.000 francs** par jour.

Pendant le séjour en port, la consommation sera réduite à 2 - 3 tonnes d'huile Diesel, soit **2.600 francs** par jour.



m.s. „ LUBUMBASHI ” van/de Compagnie Maritime Belge

ontwikkelen voor een snelheid van 15 knopen. Het verbruik op zee zal 20 ton zware stookolie plus 2 ton dieselolie per 24 uren bedragen, hetzij **16.000 F** per dag.

Gedurende het verblijf in de haven wordt dit verbruik teruggebracht op 2-3 ton dieselolie, hetzij **2.600 F** per dag.

\* \* \*

Wanneer wij deze drie hogervermelde onkosten-factoren samentellen, komen wij tot het indrukwekkend bedrag van 89.000 F per dag op zee, dit zonder enige haven aan te doen noch handelsoperaties uit te voeren. De verdere onkosten hangen af van de te verrichten reis.

\* \* \*

Veronderstellen wij dat ons schip van 11.000 ton dead weight in dienst staat van de trafiek tussen het vasteland en een ander land zoals vermeld in het hierna-volgend programma :

**Heenreis :**

— laadhaven :	Antwerpen	4.000 t
— loshavens :	Haven A	2.000 t
	Haven B	1.000 t
	Haven C	1.000 t

**Terugreis :**

— laadhavens :	Haven C	3.000 t
	Haven B	500 t
	Haven A	1.000 t
— loshaven vasteland :	Antwerpen	4.500 t

**Duur van de reis :**

60 dagen, waarvan 30 in de havens en 30 op zee.

**A. Ontvangsten :**

Uitgaande vracht 4.000 t = F 5.200.000

Retourvracht 4.500 t = F 4.500.000

**Totaal der ontvangsten :** F 9.700.000

**B. Uitgaven :**

1) dagelijkse onkosten :  
60 dagen à 48.000 F per dag (zonder afschrijving) : F 2.880.000

2) brandstof :  
30 dagen in haven à 2.600 F F 78.000  
30 dagen op zee à 16.000 F F 480.000

3) havenonkosten : 8 havens F 700.000

Onder havenonkosten verstaat men deze welke het bezoek van een schip in een bepaalde haven met zich brengt, zoals loodswezen, slepen, havenrechten, politierechten, gezondheidsdienst, bewaking, enz.

4) Overslagkosten : laden en lossen F 4.300.000

In de overeenkomst « liner terms » der regelmatige lijnen, geeft de vracht niet enkel recht op het vervoer ter zee, doch eveneens op de

En additionnant les trois éléments de dépenses mentionnés plus haut, nous atteignons déjà le total impressionnant de 89.000 francs par jour en mer, sans aucune escale ni opération commerciale. Les autres frais dépendront du voyage effectué.

\* \* \*

Pour les besoins de notre étude, supposons que notre navire de 11.000 TDW soit engagé dans le trafic entre le Continent et trois ports d'outre-mer selon programme ci-après :

**Voyage aller :**

— port de chargement :	Anvers	4.000 T.
— ports de déchargement :	port A.	2.000 T.
	port B.	1.000 T.
	port C.	1.000 T.

**Voyage retour :**

— ports de chargement :	port C.	3.000 T.
	port B.	500 T.
	port A.	1.000 T.
— port de déchargement Continent :	Anvers	4.500 T.

**Durée du voyage :**

60 jours, dont 30 en port et 30 en mer.

**A. Recettes :**

Fret aller 4.000 T = F 5.200.000,—

Fret retour 4.500 T = F 4.500.000,—

**Total des recettes :** F 9.700.000,—

**B. Dépenses :**

1) frais journaliers : 60 jrs à F 48.000,—  
par jour (sans amortissement) F. 2.880.000

2) combustibles : 30 jours en port à F 2.600,— 78.000  
30 jours en mer à F 16.000,— 480.000

3) frais d'escale : 8 ports 700.000

Par frais d'escale, on entend tous les frais afférant à la visite du navire dans un port déterminé tels que pilotage, remorquage, droits de port, droits de police, visite sanitaire, veilles, etc...

4) frais de cargaison : chargement et déchargement : 4.300.000

Dans le contrat « liner terms » des lignes régulières, le fret ne donne pas seulement droit au transport maritime mais encore aux frais de chargement et de déchargement. En réalité, ce système fait supporter par l'armateur des

laad-en loskosten. Door dit systeem worden de rederonkosten opgelegd die onder de druk der lonen stijgen. Een gereduceerd netto-inkomen is hiervan het gevolg.

Zekere landen berekenen buitensporige prijzen voor het stuwen. Deze belopen vaak 40 tot 50 % van de vracht.

5) Commissions : 5 % F 485.000  
**Totaal der uitgaven : F 8.923.000**

### C. Gevolgtrekkingen :

Een ontleding van deze reis vertoont een ontvangst van F 9.700.000 en uitgaven ten belope van F 8.923.000, hetzij een schijnbare winst van F 777.000.

De aandacht weze nochtans gevestigd op het feit dat de afschrijvingskosten nog niet gedekt zijn. Deze belopen F 25.000 x 60 dagen = F 1.500.000. Na aftrek van deze afschrijvingskosten sluit deze reis af met een verlies van F 723.000.

Op dergelijke grondslagen uitgebaat kan een dienst bezwaarlijk als winstgevend beschouwd worden. Een winst van F 777.000,— (zonder berekening der afschrijving) voor een 60-daagse reis, hetzij F 13.000 per dag mag wel als miniem aanzien worden.

Deze stand van zaken wordt nog bedenkelijker wanneer men rekening houdt met de afschrijvingskosten : deze worden niet eens voor de helft door de winst gedekt.

Deze situatie is voorzeker niet uitzonderlijk wanneer de vrachten langdurig onder druk staan. Het gebeurt zelfs vaak dat de volledige last der afschrijvingen op de reder berust wanneer een reis afsluit zonder winst of zelfs met verlies. Daar de maritieme nijverheid vooral cyclisch is, moet de reder erop voorbereid zijn zowel goede als kwade periodes tegemoet te kunnen zien en zal daarom ook moeten beschikken over de nodige financiële middelen.

Deze zullen dan ook zeer belangrijk moeten zijn wanneer de vrachtprijzen lange tijd laag blijven, zoals dit nu al het geval is sinds einde 1957. Indien hij hier niet tegenopgewassen is, zal hij vroeg of laat moeten verdwijnen of fusioneren met een belangrijkere rederij. De jongste geschiedenis krioelt van dergelijke voorbeelden.

De enige middelen waarover een reder beschikt om zulke crisisperiodes te doorstaan, liggen in een drastische bezuiniging van de algemene onkosten, in de rationalisatie van de uitbatingsmethodes en het standardiseren van het materiaal.

Deze middelen worden nu op grote schaal toegepast door de grote zeevaartmaatschappijen en hebben zonder twijfel als gevolg de verbruiker een vervoer van hoge kwaliteit tegen zeer voordelige voorwaarden te verzekeren.

dépenses dont l'importance ne cesse d'augmenter sous la pression salariale, ce qui a pour effet de réduire sa recette nette.

Dans certains pays, le coût de l'arrimage est exorbitant et atteint fréquemment 40 à 50 % du fret.

5) Commissions : 5 % 485.000  
**Total des dépenses : F 8.923.000**

### C. Conclusions :

L'analyse de ce voyage fait apparaître une recette de F 9.700.000 et des dépenses de F 8.923.000, soit un bénéfice apparent de F 777.000.

Il convient cependant de remarquer que l'amortissement n'est pas encore couvert. Il s'élève à F 25.000 x 60 jrs = F 1.500.000. Après déduction de l'amortissement, le voyage se solde effectivement par une perte de F. 723.000.

\*

Un service exploité sur pareilles bases ne peut être qualifié de rentable : en effet, le bénéfice avant amortissements est de F 777.000 pour 60 jours de voyage, soit F 13.000 par jour, ce qui représente évidemment un rendement très minime, de l'ordre de 2,5 %.

Le tableau s'assombrit davantage lorsqu'on fait intervenir l'amortissement : celui-ci n'est couvert qu'à raison de moitié par les bénéfices.

Pareille situation est loin d'être exceptionnelle en cas de dépression prolongée des frets: il arrive même fréquemment que la charge complète des amortissements retombe sur l'armateur lorsque le voyage se solde sans bénéfice ou avec perte.

L'industrie des transports maritimes étant essentiellement cyclique, l'armateur doit être préparé à subir des hauts et des bas et disposer à cet effet des moyens financiers nécessaires. Ceux-ci doivent être particulièrement puissants lorsque le marasme des frets s'étend sur une longue période comme c'est le cas depuis la fin de 1957.

S'il ne peut y faire face, il est acculé tôt ou tard à la disparition ou à la fusion et l'histoire récente fourmille d'exemples à cet égard.

Les seuls moyens dont dispose l'armateur pour traverser cette crise résident dans la compression drastique des frais généraux, dans la rationalisation des méthodes d'exploitation et la standardisation du matériel.

Ces moyens sont largement utilisés à l'heure actuelle par les grandes compagnies de navigation et il ne fait pas de doute qu'ils ont simultanément pour effet d'offrir à l'usager des transports de haute qualité à des conditions très avantageuses.



# n.v. ANTIGOON s.a.

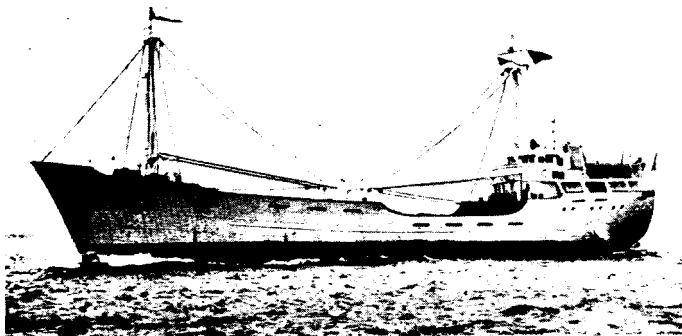
Hessenplein 37 - 39 - Antwerpen - Anvers

TELEGRAMADRES : ANTRANSTEV

TELEFOON : 32.09.84 - 33.34.85

Rederij - Stouwerij  
Natiebedrijf - Baantransport  
Alle behandelingen aan de haven

●  
Entreprises générales  
de transports  
et de manutentions portuaires



## HAVEN VAN OOSTENDE

- Hoofdpunt van alle internationale treinen
- Uitstekende verbindingen met het Binnenland en het Continent te water en langs de weg
- De Snelhaven der Belgische kust met diepwaterdokken
- Het best geschikt voor het vervoer van bederfelijke waren tussen het Continent en Groot-Brittannië
- Moderne elektrische kranen van 8, 7, 5 en 2 ton
- Ruime overdekte en open opslagplaatsen
- Afmetingen der schepen die in de dokken kunnen geschut : lengte : 120 m, breedte : 17,10 m, diepgang : 7,30 m

VOOR NADERE INLICHTINGEN ZICH WENDEN TOT  
DE HAVENKAPITEINSDIENST - TELEFOON : 724.69



**G. SEGERS**  
publicist,  
publiciste,

19861

## Scheepsonomastiek Onomastique maritime

*„Ik noem dit schip...,  
God behoede het en allen  
die het zullen bewaren.”*

*„ Je baptise ce navire... Je lui  
souhaite une longue et heu-  
reuse carrière et je forme les  
meilleurs vœux pour son  
équipage.”*

Met deze woorden begint meestal de carrière van een schip dat hierbij tevens officieel zijn naam krijgt.

Scheepsnamen spreken tot de verbeelding : « QUEEN MARY », « FRANCE », « FLYING ENTERPRISE », « MERCATOR », « STATENDAM » en zovele andere.

Doorgaans denkt men er niet verder over na; het lijkt immers normaal dat een schip een naam heeft en even normaal dat het vinden van die naam de eenvoudigste zaak van de wereld is. « Iedereen kan toch een naam vinden voor een schip... ! »

Vooraf weze gezegd dat het aanbrengen van namen op de scheepsromp niet altijd heeft bestaan en pas in de zestiende en zeventiende eeuwen ingang vond.

Toen werd de achtersteven van vele schepen versierd met een of ander beeldhouwwerk waarin het wapenschild van de thuishaven prijkte; toen de naamgeving achteraf wel ingang had gevonden, bleef de gewoonte bestaan om schepen nog toenamen te geven die afgeleid waren uit of verband hielden met de gouden of vergulde beeldhouwwerken op hun achtersteven of boeg. Meestal waren het de wapens van gemeenten en steden, waarin afbeeldingen van dieren een overwegende rol speelden zodat men hier de verklaring vindt voor de ontelbare « gulden, gouden, bonte, groene, rode leeuwen, arenden, tijgers, enz., die later hun intrede in de scheepsonomastiek zouden doen.

Wie zich een beetje in het onderwerp verdiept, stelt met verwondering vast dat bij de naamgeving van

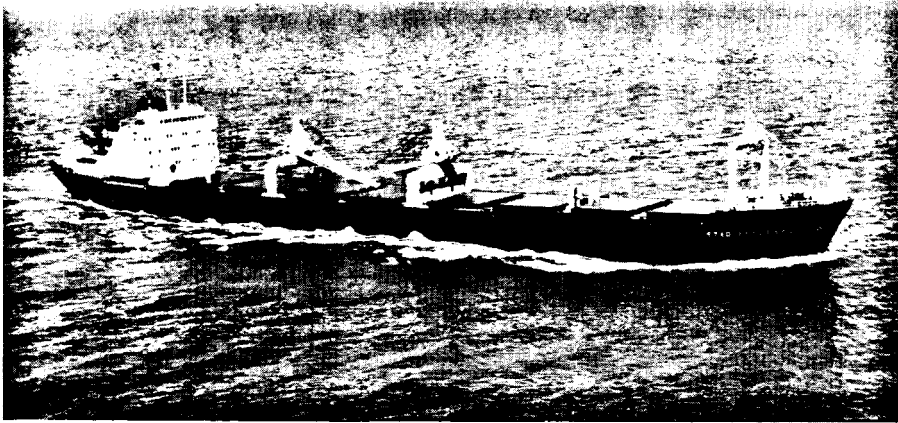
C'est par ces mots que débute généralement la carrière d'un navire en même temps qu'il se voit conférer son nom officiel.

Les noms de navires frappent l'imagination : « QUEEN MARY », « FLYING ENTERPRISE », « MERCATOR », « STATENDAM » et combien d'autres.

Généralement on n'y pense pas davantage ; il paraît effectivement normal qu'un navire soit individualisé par un nom et il semble évident que le choix de celui-ci représente la chose la plus simple du monde. « Donner un nom à un navire est à la portée de tous... ! »

Il convient de dire au préalable que la coutume d'apposer un nom sur la coque n'a pas toujours existé et même qu'elle ne vit le jour qu'aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. Avant cette époque, la poupe de nombreux navires s'ornait de quelque sculpture où dominait l'écusson du port d'attache. Lorsque l'habitude de donner un nom s'établit, l'usage subsista d'attribuer aux bâtiments des noms dérivés ou associés aux sculptures reproduites sur la poupe ou sur la proue. Il s'agissait le plus souvent des armes de communes et de villes parmi lesquelles les reproductions d'animaux jouaient le rôle principal ce qui explique les innombrables « lions dorés, bigarrés, verts, rouges, les aigles, les tigres, etc... » qui s'introduisirent ultérieurement dans l'onomastique des navires.

m.s. „STAD ANTWERPEN“  
de/van  
Plouvier Maritime



schepen veel meer komt kijken dan dat men op het eerste gezicht verwacht. Een schip krijgt inderdaad niet « zo maar een naam ». Er is steeds een welbepaalde reden en landen met grote vloten staan soms voor allerlei problemen bij de naamgeving van hun schepen. De onomastiek van de Britse en Amerikaanse oorlogsvloten b.v. is een wetenschap op zich zelve. Elke categorie schepen heeft een eigen naamreeks. Amerikaanse slagschepen worden genoemd naar Amerikaanse staten; kruisers naar steden; vliegdekschepen naar bekende veldslagen; duikboten hebben namen van vissen. Allerlei regels dienen te worden in acht genomen bij de keuze van de namen. Deze mogen niet gelijken op namen van andere schepen en ze moeten eenvoudig en gemakkelijk te spellen zijn. Deze eufonie is trouwens belangrijk bij deze keuze. Namen als « KONINGIN WILHELMINA DER NEDERLANDEN », « SAN GIOVANNI BATTISTA GRANDE », « OKTIOBRSKAJA REVOLOUTSIA » of « LUIGI DI SAVOIA DUCA DEGLI ABRUZZI » zijn niet bepaald gemakkelijk om uit te spreken, brengen marconisten in verwarring en kunnen gewoon niet op de petten der matrozen. Ook mogen geen namen gekozen worden die bijvoorbeeld met andere namen kunnen verward worden bv. « HARDY », « HANDY », « HEARTY ».

Men kiese ook geen namen die een politieke of ideologische achtergrond hebben en die bij een eventuele regimewijziging dienen gewijzigd te worden. De Franse revolutie, de Russische revolutie, de Spaanse regimewisseling in 1931, de burgeroorlog enkele jaren later en de gebeurtenissen van 1940-1945 maakten de herdoping van een aantal schepen noodzakelijk. In onze gewesten kregen een aantal schepen met brave namen, zoals « FREDERIKA » en « LOUIZA WILHELMINA », meer aangepaste, vurige opschriften zoals « REVOLUTION », « VENGEUR », enz., na de Franse verovering, terwijl enkele jaren nadien schepen die,

Celui qui approfondit quelque peu le sujet s'aperçoit avec étonnement que le problème de l'onomastique est beaucoup plus vaste qu'il n'y paraît à première vue. En effet, le choix d'un nom n'est pas dû au hasard. Il existe toujours une raison bien définie qui préside à ce choix et les grands pays maritimes sont parfois confrontés à cet égard avec toutes sortes de problèmes. A titre d'exemple, l'onomastique des flottes de guerre britannique et américaine constitue une science en elle-même. Chaque catégorie de bâtiments possède sa série de noms propre. Les cuirassés américains portent des noms d'états, les croiseurs des noms de villes, les porte-avions ceux de champs de bataille connus, les sous-marins ont des dénominations de poissons. Toutes sortes de règles doivent être prises en considération lors du choix des appellations. Elles ne peuvent ressembler à celles d'autres navires et doivent être simples et faciles à épeler. L'euphonie joue un grand rôle à cet égard : des noms tels que « KONINGIN WILHELMINA DER NEDERLANDEN », « SAN GIOVANNI BATTISTA GRANDE », « OKTOBRSKAJA REVOLOUTSIA » ou « LUIGI DI SAVOIA DUCA DEGLI ABRUZZI » ne sont certainement pas commodes à exprimer, ils induisent les marconistes en erreur et sont trop longs pour pouvoir figurer sur les bonnets des matelots. Les noms susceptibles d'être confondus avec d'autres ne peuvent non plus être choisis, par exemple « HARDY », « HANDY », « HEARTY ».

On ne peut davantage opter pour des noms offrant une implication politique ou idéologique car ils risquent de devoir être modifiés lors d'un bouleversement éventuel de régime. La révolution française, la révolution russe, le changement de régime en Espagne en 1931, la guerre civile quelques années plus tard et les événements de 1940-45 contraignirent à rebaptiser quantité de navires. Dans nos contrées, un certain nombre de bâtiments possesseurs de noms pacifiques

onder het Franse regime, te Antwerpen op stapel stonden, als « L'AMBITIEUSE » en « LA COURONNE » na de scheiding herdoopt werden in « PRINS VAN ORANJE » en « WILLEM DE EERSTE ».

De naamgeving verschilt trouwens volgens het tijdperk. Na de diereen kwamen de namen van mythologische goden en figuren, de namen van landen en steden en achteraf de namen van koningen en vorsten en belangrijke of bekende figuren. Overwegend zijn thans de geografische namen.

Vooraf bij onze Noorderburen zijn de aardrijkskundige namen — van de provinciën tot de kleine gehuchten — zeer in trek. Men ziet er namen die eindigen op « berg », « borg », « burgh » of op « dijk », « dam », « drecht », « kade », « fontein », « haven », « kerk », « kust », « sum », « singel », « vliet », « waard », « wijk ».

Een verschijnsel bij de naamgeving is dat vele rederijen verschillende naamsoorten gebruiken voor vrachten voor passagiersschepen. Dit is b.v. het geval in Nederland, waar de Holland Amerika Lijn al haar passagiersschepen namen geeft die eindigen op « dam » (« ROTTERDAM », « NIEUW AMSTERDAM », « STATENDAM ») terwijl haar vrachtschepen namen krijgen met « dijk ». Als bijkomstige spitsvondigheid krijgen de dieselschepen namen die met een D aanvangen, b.v. « DALERDIJK », terwijl de kleine vrachtschepen namen krijgen met een K, b.v. « KLOOSTERDIJK ».

De eindbestemming van sommige schepen is soms bepalend voor de namen die hen worden gegeven. Dit was trouwens in het verleden reeds het geval. Voorbeelden daarvan zijn « DE STAD NAPELS », « DE STAD

tels que « FREDERIKA » et « LOUIZA WILHELMINA » reçurent après la conquête française des appellations plus adaptées et ardentes telles que « REVOLUTION », « VENGEUR », etc. Par contre, des navires en chantier à Anvers sous l'occupation française tels que « L'AMBITIEUSE » et « LA COURONNE » furent rebaptisés après la séparation en « PRINS VAN ORANJE » et « WILLEM DE EERSTE ».

Les dénominations diffèrent également d'après le cours de l'histoire. Aux noms d'animaux succédèrent ceux des dieux et figures mythologiques, les noms des pays et de villes et ensuite les noms des rois et souverains et de personnages importants ou célèbres. Actuellement les noms géographiques sont prépondérants.

Les noms géographiques — depuis ceux des provinces jusqu'à ceux des hameaux — sont principalement en faveur chez nos voisins du nord. On y rencontre des noms se terminant par « berg », « borg », « burgh » ou en « dijk », « dam », « drecht », « kade », « fontein », « haven », « kerk », « kust », « sum », « singel », « vliet », « waard », « wijk ».

Une innovation consiste dans le choix par de nombreux armateurs de noms différents pour les cargos et pour les navires à passagers. Tel est le cas par exemple aux Pays-Bas où la Holland Amerika Lijn baptise ses paquebots de noms se terminant par « dam » (« ROTTERDAM », « NIEUW AMSTERDAM », « STATENDAM ») tandis que ses cargos reçoivent des noms composés du suffixe « dijk ». En guise de subtilité supplémentaire, les navires Diesel portent des noms commençant par « D » tels que « DALERDIJK » tandis que les



m.s. „ESCAUT“ van/de Armement Deppe

ATHENE». De zogenaamde « STRAETVAARDERS » (schepen die zich door de Straat van Gibraltar naar de Middellandse Zee begaven) kregen zelfs namen van heiligen omdat die in de katholieke havensteden die zij aandeden een goede klank hadden. Zo bleef dan wellicht het gebruik bestaan om namen te kiezen van steden van het land van bestemming; dit verklaart namen als « MOANDA », « MOBEKA », « MOERO », « MOKASI », « MOKAMBO », « MOKOTO », « MOLIRO » van de Compagnie Maritime Belge. Hier vindt men trouwens een voorbeeld van de invloed van politieke of staatkundige gebeurtenissen. In deze reeks « Congolese » namen van de MO-klasse treffen wij immers plots na de gebeurtenissen van juli 1960 in Congo, twee namen aan van niet Congolese plaatsen, n.l. « MOL » en « MONTHOUET », terwijl het 10<sup>e</sup> schip uit deze reeks — « MONTALTO » — de naam is van een eigendom in Italië van de familie van HKH. Prinses Paola. De laatste eenheden van de MO-klasse « CONGO MOKO » en « CONGO ZOLE » weerspiegelen de verbeterde betrekkingen tussen Congo en België.

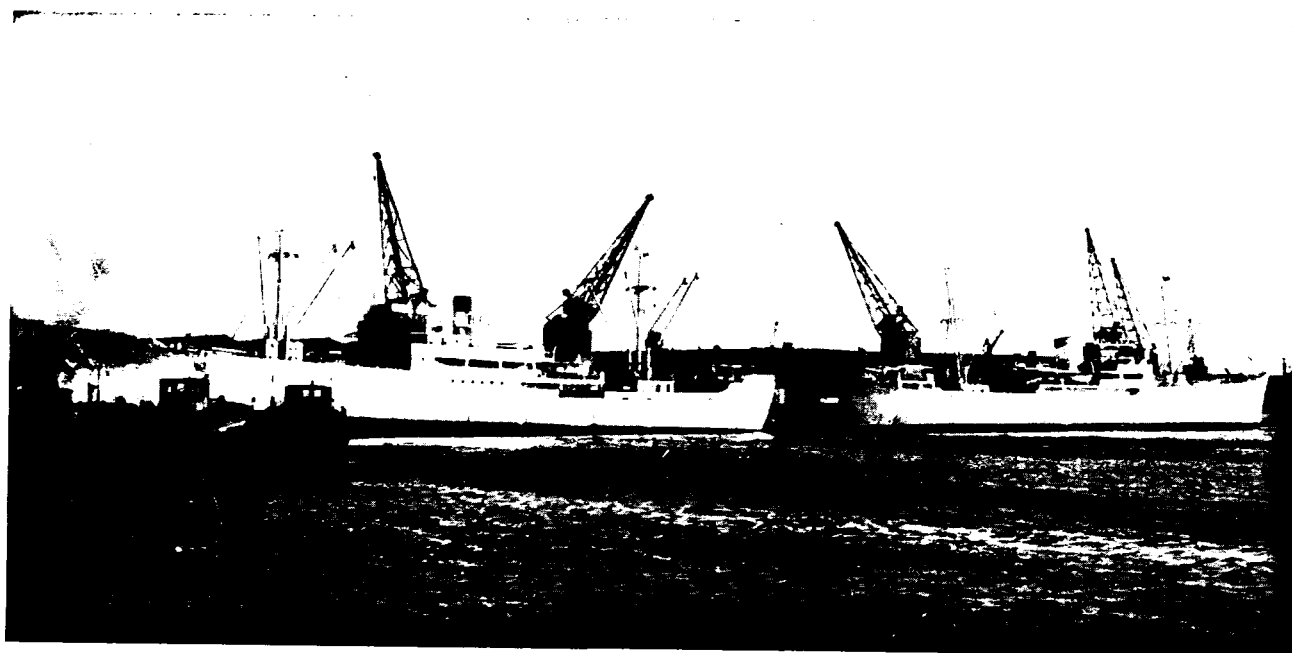
Ook wegens de betrekkingen met de voormalige Congokolonie kregen een aantal schepen van de C.M.B. namen van Congolese rivieren: « LUBUMBASHI », « LUBILASH », « LUPIA », « LUKALA », « LUKUGA », « LUSAMBO », « LULUA », « LUALABA ».

Het verband tussen de naam van een schip en dat van de rederij onder wiens vlag het vaart, is niet altijd zo onmiddellijk vast te stellen en men vindt sommige namen die helemaal niets gemeens hebben met de zee of de scheepvaart.

petits cargos reçoivent un nom commençant par un « K », par exemple « KLOOSTERDIJK ».

La destination finale de certains navires est parfois déterminante dans le choix de leur appellation. C'était d'ailleurs déjà le cas dans le passé. En voici des exemples: « DE STAD NAPELS », « DE STAD ATHENE ». Les fameux « STRAETVAARDERS » (navires qui se rendaient par le détroit de Gibraltar vers la mer Méditerranée) reçurent même des noms de saints parce qu'ils étaient bien vus dans les ports d'escale catholiques. Ce fut probablement ainsi que se perpétua l'usage de prendre des noms de villes du pays de destination; ceci explique les noms tels que « MOANDA », « MOBEKA », « MOERO », « MOKASI », « MOKAMBO », « MOKOTO », « MOLIRO » de la Compagnie Maritime Belge. On y trouve d'ailleurs un exemple de l'influence des événements politiques. En effet, dans la série des noms « congolais » des navires de la classe « MO » se sont glissés soudainement après les événements du Congo en juillet 1960, deux noms de lieu non congolais, à savoir « MOL » et « MONTHOUET » tandis que le 10<sup>e</sup> navire de cette série, le « MONTALTO » représente le nom d'un domaine appartenant à la famille de S.A.R. la Princesse Paola en Italie. Les dernières unités de la classe « MO », « CONGO MOKO » et « CONGO ZOLE » reflètent l'amélioration des relations entre le Congo et la Belgique.

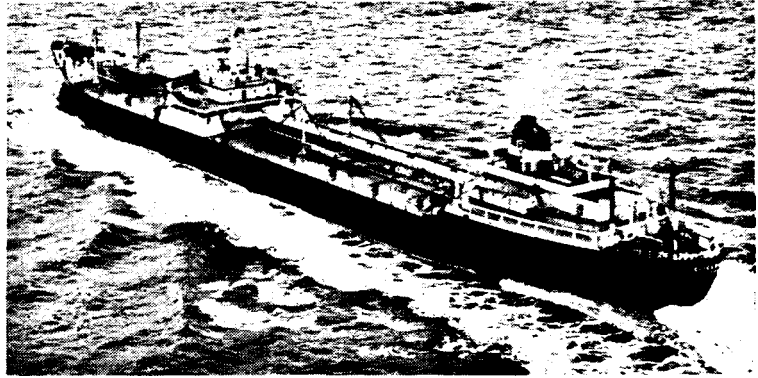
Ce fut également en raison des relations avec l'ancienne colonie du Congo que plusieurs navires de la C.M.B. furent baptisés de noms de cours d'eau: « LUBUMBASHI », « LUBILASH », « LUFIRA », « LUKALA », « LUKUGA », « LUSAMBO », « LULUA », « LUALABA ».



2 „FRUBEL“-schepen in de haven van Antwerpen

2 navires „FRUBEL“ au port d'Anvers

1 t. „ ELISABETH “  
van/de  
„ Petrofina “



Vele Belgische rederijen noemen hun schepen naar personen die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming of de uitbreiding van de rederij.

Voorbeelden daarvan zijn « LOUIS SHEID » en « CHRISTIAN SHEID » van Armement Deppe te Antwerpen, terwijl « PRESIDENT CATTIER » (C.M.B.) herinnert aan een der voormalige presidenten van de Société Générale de Belgique.

Overwegingen van nationaal prestige liggen aan de basis van de namen welke de rederij « Plouvier Maritime s.a. » geeft aan haar schepen « STAD ANTWERPEN » en « STAD GENT » die bestemd zijn om in de wereldtrampvaart te worden ingezet en die derwijze onze nationale havens op alle wereldroutes in herinnering brengen. De Stad Gent heeft trouwens in 1960 het peterschap over het gelijknamig schip van de rederij aanvaard.

Vooraf de C.M.B. streeft er naar de boeg van haar schepen te tooien met namen die onze nationale fierheid streken. Vier Belgische schilders werden aldus gehuldigd: « BREUGHEL », « TENIERS », « JORDAENS », « RUBENS ». Waar men feiten uit de krijgsgeschiedenis doorgaans alleen op de boeg van oorlogsschepen zou verwachten, werden enkele vermaarde krijgsverrichtingen uit de eerste en tweede wereldoorlogen door de C.M.B. in herinnering gebracht: « TERVAETE », « STEENSTRAETE », « MARCHOVELETTE » (1914), « BURCKEL », « VINKT » (1940), terwijl « LINDI » herinnert aan een Belgische overwinning tijdens de campagne (1916) in Duits-Oostafrika. Namen als « ANVERS », « GAND », « BRUXELLES », « LIEGE », « LUXEMBOURG » en « ESCAUT » vinden eveneens hun oorsprong in overwegingen van nationale fierheid.

Redenen van gecombineerd nationaal en commercieel prestige verklaren namen als « ESSO LIEGE », « ESSO BRUSSELS », « ESSO ANTWERP », die de betrokken o.iemaatschappijen toelaten hun handelsmerk op al hun reisroutes aan de gehele wereld te tonen. Een andere o.iemaatschappij die dit principe huldigt is de « Petrofina » n.v. die vier van haar onder Belgische vlag varende schepen namen gaf die de verschillende landen waar de maatschappij filialen heeft in herinnering brengen: « FINA ALLEMAGNE », « FINA LUXEMBOURG », « FINA SUISSE », « FINA AMERICA ». De naam van het vijfde schip van de maatschappij —

Le rapport entre le nom d'un navire et celui de l'armement dont il bat pavillon n'est pas toujours déce!able du premier coup et l'on trouve certains noms qui n'ont rien de commun avec la mer ou la navigation.

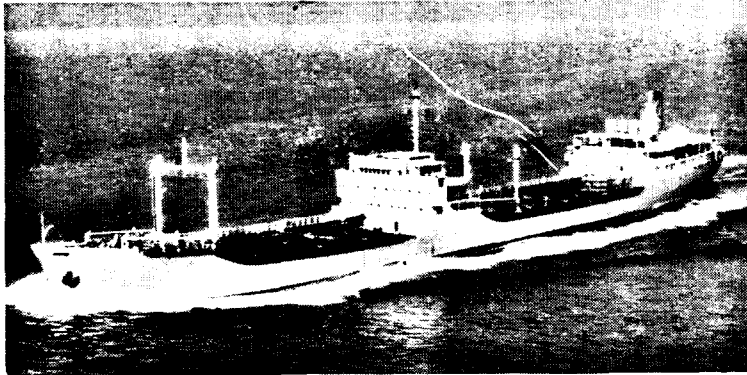
Beaucoup d'armements belges baptisent leurs navires du nom des personnes qui ont joué un rôle dans la constitution ou le développement de l'armement.

Les « LOUIS SHEID » et « CHRISTIAN SHEID » de l'Armement Deppe à Anvers en sont des exemples ; de son côté, le « PRESIDENT CATTIER » (C.M.B.) évoque un des anciens présidents de la Société Générale de Belgique.

Des considérations de prestige national sont à la base des noms attribués par l'Armement Plouvier Maritime S.A. à ses bâtiments. « STAD ANTWERPEN » et « STAD GENT », qui sont destinés au tramping mondial et rappellent de cette manière l'existence de nos deux ports nationaux sur toutes les routes mondiales. La ville de Gand a d'ailleurs accepté en 1960 le parrainage de ce dernier navire.

C'est principalement la C.M.B. qui s'efforce d'orner la proue de ses navires de noms qui flattent notre fierté nationale. Quatre peintres belges ont été honorés de cette manière: « BREUGHEL », « TENIERS », « JORDAENS », « RUBENS ». Alors qu'on ne s'attendrait normalement à retrouver des noms évoquant des exploits de l'histoire militaire que sur des bâtiments militaires, quelques faits de guerre réputés de la première et de la seconde guerre mondiale ont été remis en lumière par la C.M.B.: « TERVAETE », « STEENSTRAETE », « MARCHOVELETTE » (1914), « BURCKEL » et « VINKT » (1940), tandis que le « LINDI » rappelle une victoire belge pendant la campagne (1916) en Afrique Orientale allemande. Des noms tels que « ANVERS », « GAND », « BRUGES », « BRUXELLES », « LIEGE », « LUXEMBOURG » et « ESCAUT » trouvent également leur origine dans des considérations de fierté nationale.

Des raisons de prestige national et commercial à la fois ont inspiré des noms comme « ESSO LIEGE », « ESSO BRUSSELS » et « ESSO ANTWERP »; ils permettent aux compagnies pétrolières intéressées d'imprimer leur marque de fabrique sur toutes les routes commerciales qu'elles desservent dans le monde entier. Une autre compagnie pétrolière tenant ce prin-



t.t. „BELGULF GLORY”  
van/de  
Belgulf Tankers

« ELISABETH » — werd gekozen ter ere van Koningin Elisabeth die meter van het schip was.

Ook de rederij « Belgulf Tankers » n.v. combineerde het nationaal en commercieel prestige in namen als « BELGIAN PRIDE », « BELGULF GLORY », « BELGULF PROGRESS ».

Vele rederijen houden het bij een vaste namenreeks voor bepaalde categorieën schepen. De namen « ALBERTVILLE », « ELISABETHVILLE », enz., werden reeds verschillende malen gebruikt door de Compagnie Maritime Belge. Traditionalisme is trouwens een factor die determinerend is bij de keuze van namen voor schepen. In Groot-Brittannië is de kruiser « VANGUARD » de 7<sup>e</sup> en de « EAGLE » de 26<sup>e</sup> van die naam.

Dit principe « never change a name » gold voor de rederij Belfranline n.v. die het schip « GLORIA », dat reeds jaren in charter gevaren had, in 1961 kocht en de naam ongewijzigd liet.

Het in 1937 gebouwde m.s. « MARIE FLORE » van de « Armement René Geurts », dat in 1949 ingevolge een aanvaring in de Noordzee tot zinken werd gebracht, werd later vervangen door een schip van dezelfde naam. De schepen werden aldus genoemd naar een samenkoppeling van de voornamen van de dochter (Marie) en echtgenote (Geb. Flore De Paepe) van de Heer René Geurts.

De « Union Belge d'Entreprises Maritimes » (U.B.E.M.) maakt voor de naamgeving van haar schepen gebruik van Belgische plaatsnamen die verband houden met de medeëigenaars van de schepen der rederij (« LOVERVAL », « TAMISE », enz.).

De « Armement BELGIA » koos de naam m/s « BELGIA » voor haar schip omdat het, gedurende een lange periode in huur was gegeven aan een Zweedse rederij die vóór de oorlog met een gelijknamig schip de dienst Göteborg-Antwerpen verzekerde, en wijlen Koningin Astrid en de koninklijke prinsessen verschillende reizen met dit schip hadden ondernomen.

De schepen van de « Belgian Fruit Lines » varen onder de benaming « FRUBEL ..... » gevolgd van een meisjesnaam. « FRUBEL » is een afkorting van « fruitiers belges », telkens gevolgd door de voornaam van de meter van het schip.

cipe in honneur est la « Petrofina » S.A. qui a baptisé quatre de ses navires sous pavillon belge des noms des différents pays où la société possède des filiales : « FINA ALLEMAGNE », « FINA LUXEMBOURG », « FINA SUISSE », « FINA AMERICA ». Le nom de la cinquième unité de la société — « ELISABETH » — fut choisi en honneur de la Reine Elisabeth, marraine du navire.

L'armement « Belgulf Tankers » s.a. a également combiné le prestige national et commercial grâce aux noms « BELGIAN PRIDE », « BELGULF GLORY », « BELGULF PROGRESS ».

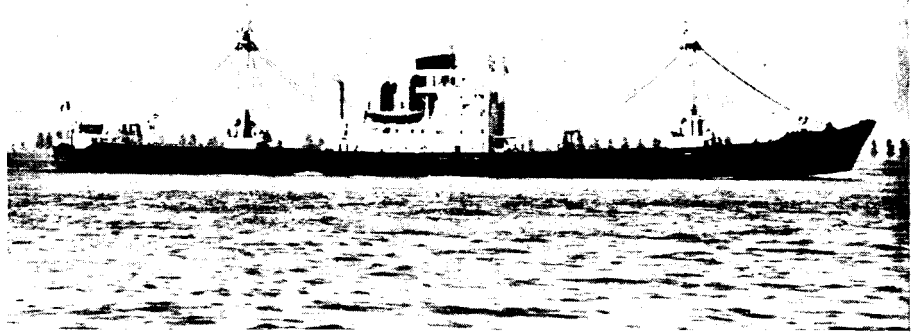
Beaucoup de compagnies s'en tiennent à une série fixe de noms pour des catégories déterminées de navires. Les noms « ALBERTVILLE », « ELISABETHVILLE » etc. furent déjà utilisés plusieurs fois par la Compagnie Maritime Belge. La tradition constitue d'ailleurs un facteur déterminant dans le choix des noms de navires. En Grande-Bretagne, le croiseur « VANGUARD » est le 7<sup>e</sup> et le « EAGLE » le 26<sup>e</sup> du nom. Ce principe « never change a name » vaut aussi pour l'armement Belfranline s.a. qui en 1961 acheta le cargo « GLORIA »; celui-ci avait déjà navigué de nombreuses années sous contrat d'affrètement et son nom ne fut pas modifié. Le m.s. « MARIE-FLORE » de l'Armement René Geurts, construit en 1937, et qui coula en 1949 à la suite d'un abordage en mer du Nord fut remplacé ultérieurement par un bâtiment du même nom. Ces navires furent ainsi appelés d'après le jumelage des prénoms de la fille (Marie) et de l'épouse (née Flore De Paepe) de Monsieur René Geurts.

L'« Union Belge d'Entreprises Maritimes » (U.B.E.M.) fait usage pour la dénomination de ses navires de noms de lieux en relation avec les copropriétaires des navires de l'armement (« LOVERVAL » — « TAMISE », etc...).

L'« Armement Belgia » choisit le nom ms. « BELGIA » pour son cargo parce que celui-ci fut donné en location à long terme à un armement suédois qui entretenait avant la guerre le service Göteborg-Anvers avec un navire du même nom à bord duquel la regrettée Reine Astrid et les princes royaux entreprirent plusieurs voyages.

Les navires frigorifiques de la « Belgian Fruit Lines » naviguent sous le nom « FRUBEL ... » suivi d'un prénom féminin. Frubel est une abréviation de « fruitiers

m.s. „GLORIA “  
van/de  
Belfranline



Waar men over het algemeen aanneemt dat de naam van de schepen van de reder « Interprovinciale Stoombootmaatschappij Flandria n.v. » een verlatijnsing is van Vlaanderen, verneemt men, niet zonder verrassing, dat dit niet het geval is en dat de naam integendeel door de stichter werd gekozen als blijk van waardering voor het werk van een bevriend Belgisch priester die zich in Portugal op een klein eilandje aan de verzorging van geesteszieken wijdde. De naam van dit eilandje was Flandria. De priester werd trouwens peter van het eerste schip en zegende het bij zijn in de vaartbrenging. Eveneens in verband met deze rederij weze nog vastgesteld dat alle eenheden tot dusver met Romeinse cijfers werden genummerd, terwijl vanaf de laatste nieuwe eenheid wordt overgeschakeld naar de arabische nummering (FLANDRIA 17) die de kansen op verwarring met FLANDRIA XVI of met een mogelijke FLANDRIA XVIII zal voorkomen.

Deze enkele beschouwingen bij de namen van de schepen van die rederijen welke ons verzoek om inlichtingen welwillend beantwoordden, moge bijdragen tot de kennis van de scheepsonomastiek.

#### Geraadpleegde werken en publicaties :

- « Bijdragen en Mededelingen der Naamkunde (commissie Koninklijke Akademie van Wetenschappen te Amsterdam) ».  
W. VOORBEIJTEL CANNENBURG — **De Namen onzer zeeschepen in de Zeiltijd.**  
Ibidem  
J. P. KRUSEMAN — **Namen en Naamgeving van Schepen.**  
« Nautical Magazine » (april 1962)  
Vice Admiral Sir Guy SAYER — **The naming of H.M. Ships**  
« **United States Naval Institute Proceedings** »  
Captain W. F. CALKINS USNR — **I Christen Thee — What ?**  
« **The Belgian Shiplover** » (juli/augustus 1962)  
Elio NUTTI — **Le nom des navires.**  
« **The Belgian Shiplover** » (nov./dec. 1962)  
William H. DAVITS — **Comments on « Le Nom des Navires »**

belges », suivi chaque fois du prénom de la marraine du navire.

Alors qu'on admet généralement que le nom des bateaux de l'« Interprovinciale Stoombootmaatschappij Flandria n.v. » est une latinisation du mot Flandres, nous avons appris non sans surprise que ce n'est pas le cas et que ce nom fut choisi par le fondateur en signe d'hommage pour l'œuvre accomplie par un prêtre belge de ses amis qui s'était consacré au soin des malades mentaux sur une petite île portugaise appelée Flandria. Le prêtre fut d'ailleurs parrain du premier bateau et le bénit lors de sa mise en service. Ajoutons encore que jusqu'à présent toutes les unités de cet armement sont désignées par des chiffres romains tandis que pour le dernier bateau on a adopté les chiffres arabes (FLANDRIA 17) ce qui évitera les risques de confusion avec le FLANDRIA XVI ou avec un éventuel FLANDRIA XVIII.

Que ces quelques considérations relatives aux noms des navires appartenant aux armements qui ont bien voulu répondre à nos demandes de renseignements puissent contribuer à la connaissance de l'onomastique maritime.

#### Ouvrages et publications consultés :

- « Bijdragen en Mededelingen der Naamkunde (commissie Koninklijke Akademie van Wetenschappen te Amsterdam) ».  
W. VOORBEIJTEL CANNENBURG — **De Namen onzer zeeschepen in de Zeiltijd.**  
Ibidem  
J. P. KRUSEMAN — **Namen en Naamgeving van Schepen.**  
« Nautical Magazine » (april 1962)  
Vice Admiral Sir Guy SAYER — **The naming of H.M. Ships**  
« **United States Naval Institute Proceedings** »  
Captain W. F. CALKINS USNR — **I Christen Thee — What ?**  
« **The Belgian Shiplover** » (juillet/août 1962)  
Elio NUTTI — **Le nom des navires.**  
« **The Belgian Shiplover** » (nov./déc. 1962)  
William H. DAVITS — **Comments on « Le Nom des Navires »**



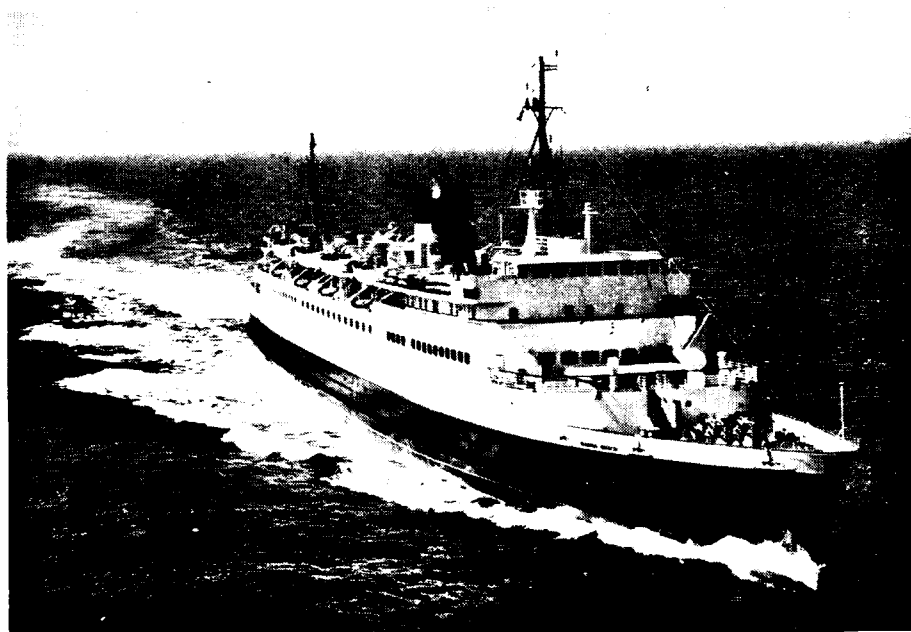
# OOSTENDE - DOVER

DE BESTE EN KORTSTE ZEEVERBINDING TUSSEN BELGIE EN GROOT-BRITANNIE VOOR  
**REIZIGERS en AUTO'S**

DAGELIJKS PASSAGIERS- EN CARFERRYDIENSTEN HET GANSE JAAR. TIJDENS HET ZOMERSEIZOEN  
TALRIJKE BIJKOMENDE DAG- EN NACHTDIENSTEN IN BEIDE RICHTINGEN.

INLICHTINGEN, DOCUMENTATIE, ENZ. :

- ERKENDE REISAGENTSCHAPPEN EN AUTOMOBIELCLUBS
- DIENST DER PAKKETBOTEN TE OOSTENDE-KAAI (TEL. 759.58)
- BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN EN VAN DE BINNENVAART - 90, WETSTRAAT, BRUSSEL 4 (TEL. 12.51.65)



# OSTENDE - DOUVRES

LA MEILLEURE ET LA PLUS COURTE LIAISON MARITIME ENTRE LA BELGIQUE ET  
LA GRANDE-BRETAGNE POUR

**VOYAGEURS et AUTOS**

SERVICES JOURNALIERS PAR PAQUEBOTS A PASSAGERS ET PAR CARFERRIES PENDANT TOUTE  
L'ANNEE. EN ETE NOMBREUX SERVICES SUPPLEMENTAIRES DE JOUR ET DE NUIT DANS CHAQUE  
DIRECTION.

RENSEIGNEMENTS, DOCUMENTATION, ETC. :

- AGENCES DE VOYAGES AGREES ET CLUBS AUTOMOBILES
- SERVICE DES PAQUEBOTS A OSTENDE-QUAI (TEL. 759.58)
- ADMINISTRATION DE LA MARINE ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE - 90, RUE DE LA LOI, BRUXELLES 4 (TEL. 12.51.65)



**A. BLIEK**  
hoofdingenieur C.M.B.  
ingénieur principal C.M.B.



19864

## De Lijnvrachtschepen van de «Breughel»-klasse Les Cargoliners du Type «Breughel»

De vier schepen van de «Breughel»-klasse werden in mei 1961 besteld door de «Compagnie Maritime Belge» aan de scheepswerf «Cockerill-Ougrée» te Hoboken.

Het doel van dit order was de in 1944 en 1945 gebouwde «Victory» vrachtschepen op de lijn Antwerpen - Verenigde Staten - Congo, door moderne eenheden te vervangen.

Het eerste schip van deze klasse is in dienst getreden in juni 1963. De serie van vier schepen zal volledig in de vaart zijn in april 1964.

De schepen zijn gebouwd volgens het bestek van de reder en volgens de voorschriften en onder toezicht van «Lloyds Register of Shipping» en de «Belgische Zeevaart Inspectie». Tevens wordt voldaan aan de eisen van het «Internationaal Verdrag van 1960 betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee».

De hoofdafmetingen en gegevens zijn :

Lengte over alles	157,55 m
Lengte tussen de loodlijnen	146,15 m
Breedte	20,10 m
Holte tot hoofddek	12,35 m
Diepgang op zomermerk	9,167 m
Draagvermogen bij deze diepgang	12.723 MT
Laadruim, inhoud stukgoed	15.800 m <sup>3</sup>
Laadruim, inhoud koelruimen	400 m <sup>3</sup>
Inhoud dieptanks voor vloeibare lading	1.530 m <sup>3</sup>
Proeftocht snelheid	18,8 knopen
Dienstsnelheid	16,5 knopen
Aantal opvarenden maximum	65 personen

Les quatre navires du type «Breughel» furent commandés au Chantier «Cockerill-Ougrée» à Hoboken par la Compagnie Maritime Belge en mai 1961.

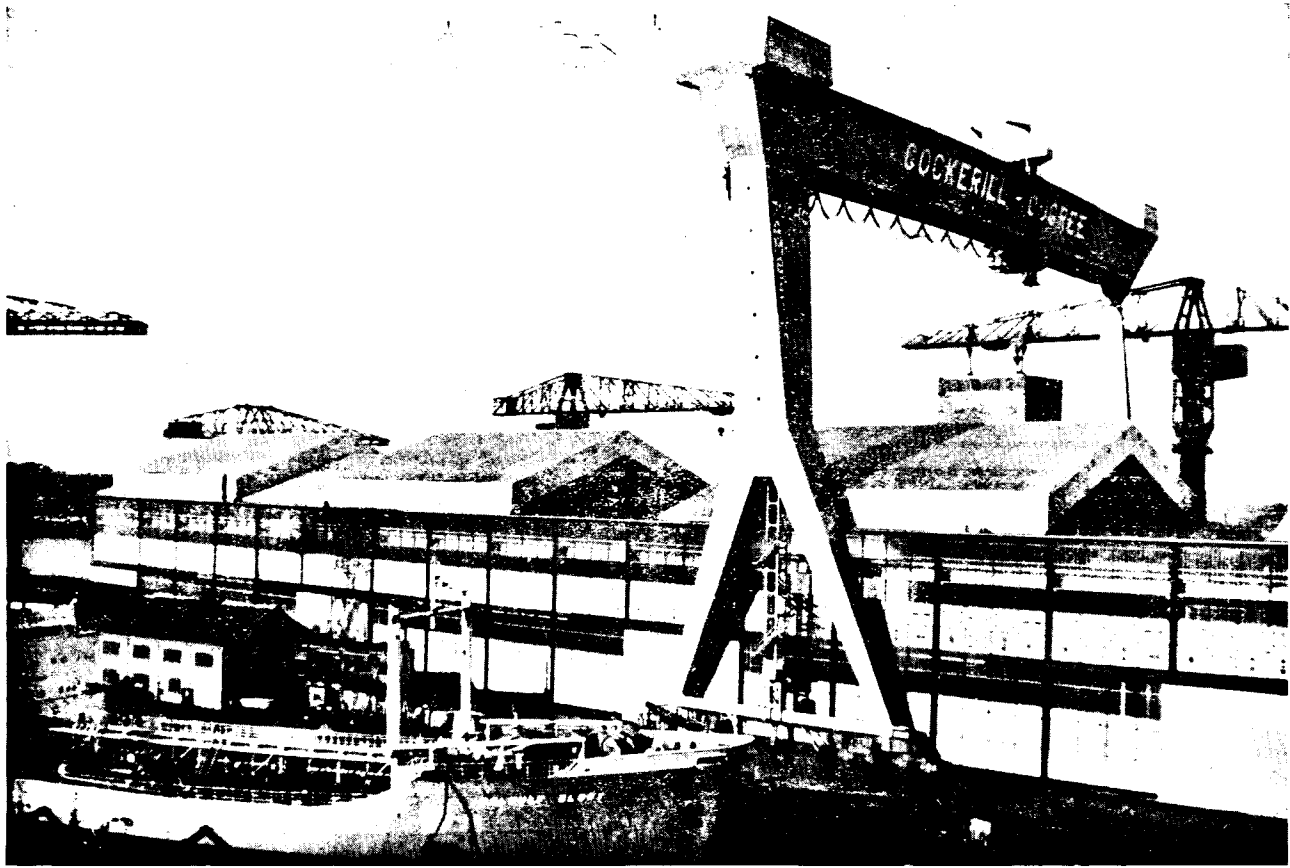
Le but de cette commande était de remplacer sur la ligne Anvers - Etats-Unis - Congo, les cargos du type «Victory» construits en 1944 et 1945, par des unités modernes.

Le premier navire de la série a fait son premier voyage en juin 1963. La série complète des quatre navires sera en service en avril 1964.

Les cargos sont construits suivant la spécification de l'armateur et selon les règlements et la surveillance du «Lloyds Register of Shipping» et de l'Inspection Maritime Belge». La Convention Internationale sur la sauvegarde des vies humaines en mer de 1960 est également appliquée.

Les dimensions et données principales sont :

Longueur hors tout	157,55 m
Longueur entre perpendiculaires	146,15 m
Largeur	20,10 m
Creux jusqu'au pont principal	12,35 m
Tirant d'eau été	9,167 m
Port en lourd à ce tirant d'eau	12.723 MT
Capacité des cales balles	15.800 m <sup>3</sup>
Capacité des cales frigorifiques	400 m <sup>3</sup>
Capacité des dieptanks à chargement liquide	1.530 m <sup>3</sup>
Vitesse au voyage d'essais	18,8 nœuds
Vitesse en service	16,5 nœuds
Personnes à bord maximum	65 personnes



## from stem to stern



Simultaneously, in the best working conditions, most of the elements of the ship are assembled, mounted, finished and conveyed in sections of up to 300 tons to the building berth by

### **a gantry crane**

which spans both the berth and the assembly shop.

#### **Motor or Turbine Driven :**

de luxe **Passenger liners** and passenger-cargo ships up to 45.000 ton displacement.

**Tankers** and **Cargoships** of all types, with special installations on request, up to 70.000 ton deadweight.

**Refrigerated vessels** and **ships for the transport of liquified gas.**

**Car-ferries** with one or more garage decks.

Specialized, for over hundred years in the construction of **Channel vessels.**

Conversions, repairs overhaul and classification surveys.

Both through the scope of its building programme and the variety of the equipments with which it can fit the ships it builds, the shipyard of Cockerill-Ougree at Hoboken near Antwerp is in a position to meet all requirements of the shipping industry.

Tel. : Antwerp n° 37.18.80

Telex : Antwerp 175

Cable : Cockerillougree Hoboken.

Semi-finished products for re-rolling and forging - The whole range of flat rolled products - Merchant bars and sections - Wire rods - All parts for rolling stock - Track materials - Special irons and steels - High yield strength steels - Diesel engine within the range 200 to 25.000 HP - Line and shunting locomotives - Complete steam power plants - Nuclear equipment - Equipment and accessories for iron and steel industry - Lattice panelling, etc...

**SERAING COCKERILL-UGREE ( Belgium )**

Shipyard Division - Hoboken near Antwerp

**CO** H 1/631



Bouw in fabriekshal en montage op helling

Construction dans le hall du chantier et montage sur cale

### Algemene Inrichting

Het schip heeft zes laadruimen, drie voor en drie achter de machinekamer. De laadruimen, die voor de machinekamer gelegen zijn, hebben twee tussendecken, terwijl de achter de machinekamer gelegen ruimten één tussendeck hebben.

In ruim 3 zijn beide zijden van het bovenste tussendeck ingericht als koelruimen.

In ruim 4 zijn vijf tanks voor het vervoer van eetbare olie en vloeibare lading ingericht.

### Luiken

De schepen van de « Breughel »-klasse zijn bijzonder bestudeerd om het laden, het lossen en het stouwen te vergemakkelijken.

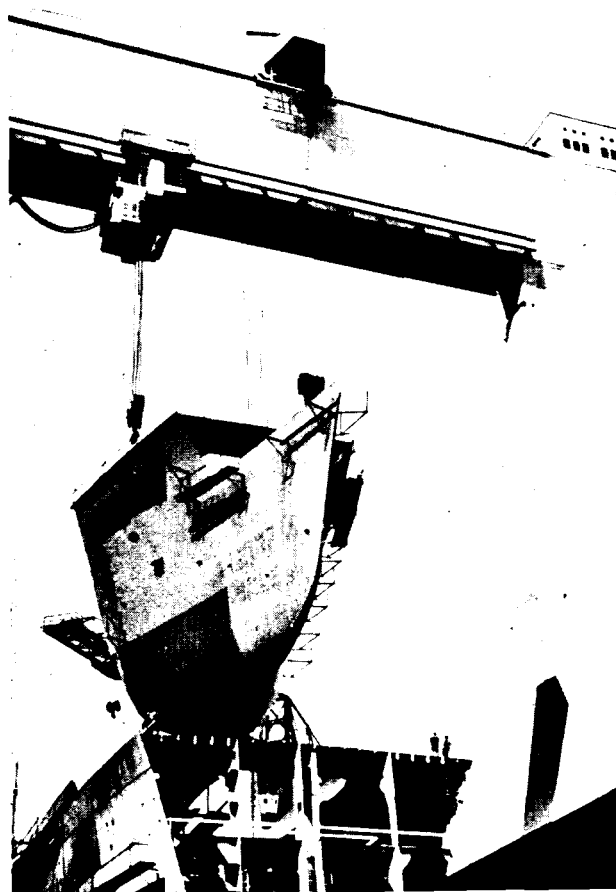
Hiervoor zijn volgende bijzonderheden te vermelden :

De luikopeningen zijn zeer groot :

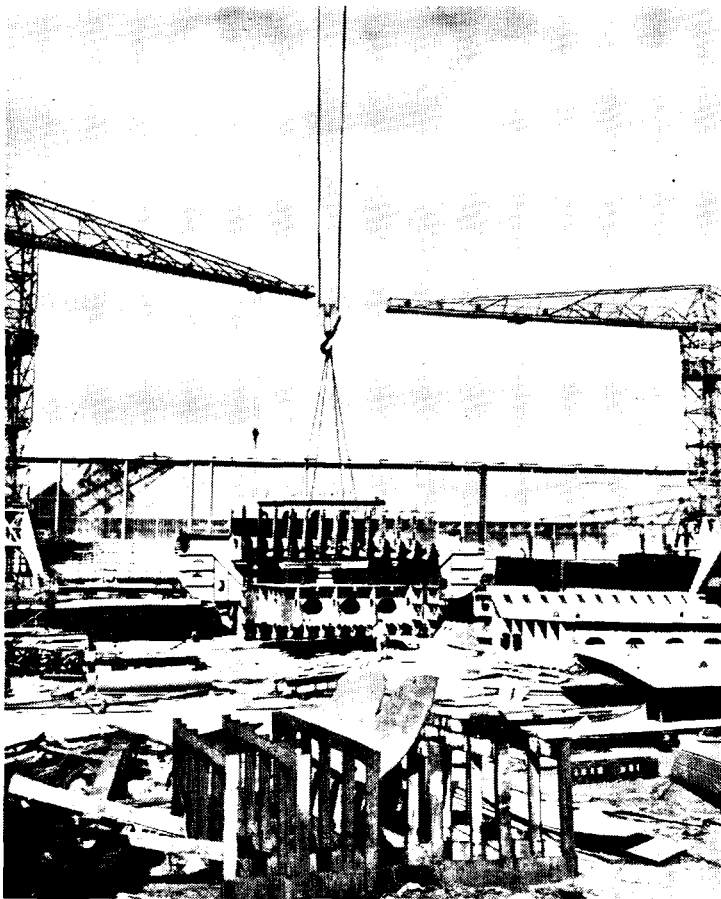
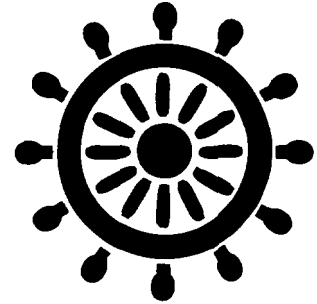
luik 1	6,30 x 6,00 m
luik 2	15,40 x 7,00 m
luik 3	12,20 x 7,00 m
luik 4	3,80 x 8,00 m
luik 5	14,10 x 8,00 m
luik 6	12,45 x 6,00 m

— De luiken van het hoofddek zijn van het « single pull » type, waarbij de stalen luikpanelen door de lieren geopend en gesloten worden.

— De luikhoofden van de tussendecken zijn voorzien van stalen patentluiken die hydraulisch geopend en gesloten worden vanaf het hoofddek.



# PHILIPS ET LA MARINE



Electrodes et appareils pour soudage à l'arc - Goujons métalliques - Soudage semi-automatique et automatique sous CO<sub>2</sub>

Mesure par la torsion à l'arbre, de la vitesse et de la consommation du navire - Mesure de vibrations - Télévision en circuit fermé.

Indicateurs d'angle de barre et compte-tours électriques Nieaf. Transmetteurs d'ordres Kwant lumineux ou Synchro - Contrôle inviolable Regitex sur film.

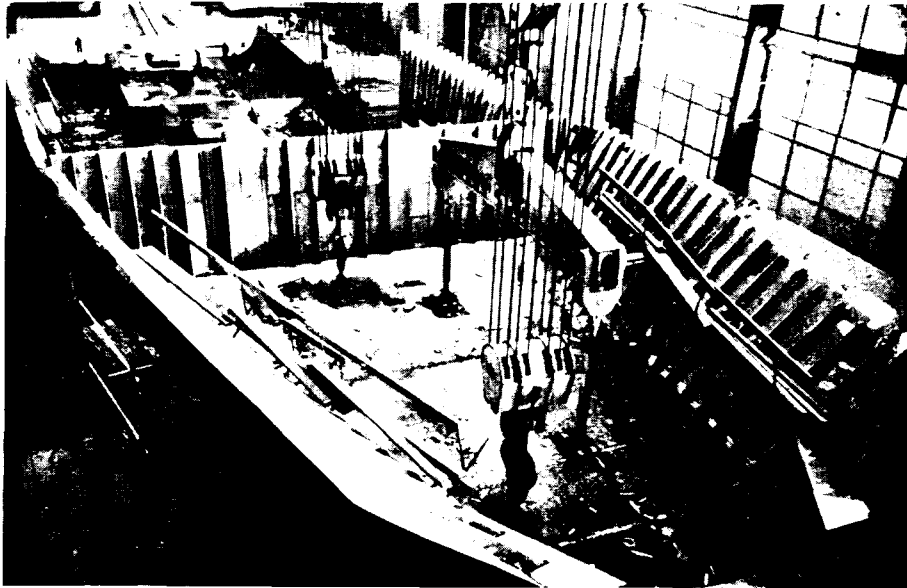
Filtres magnétiques - Filtres à nettoyage automatique ou à cartouches.



# PHILIPS

PHILIPS S.A. - GROUPE INDUSTRIE - 66, BOULEVARD DE L'IMPÉRATRICE, BRUXELLES

6915 Publicité



- Deze hydraulische luikpanelen sluiten de tussendecken stofdicht af.
- De luiken zijn in verband met het gebruik van vorktrucks in de tussendecken zonder uitstekende luikhoofden geconstrueerd en de dekken en de luiken zijn hiervoor extra versterkt.
- Niettegenstaande de grote lengte van de luikhoofden zijn stutten in de tussendecken en ruimen volledig vermeden.
- De langsdragers zijn echter zo gekozen dat de gestandaardiseerde containers van 8 voet hoog in de tussendecken gestouwd kunnen worden.

#### Disposition Générale

Le navire a six cales, trois cales à l'avant de la salle des machines et trois à l'arrière. Les cales avant ont deux entreponts, tandis que les cales situées à l'arrière n'en ont qu'un.

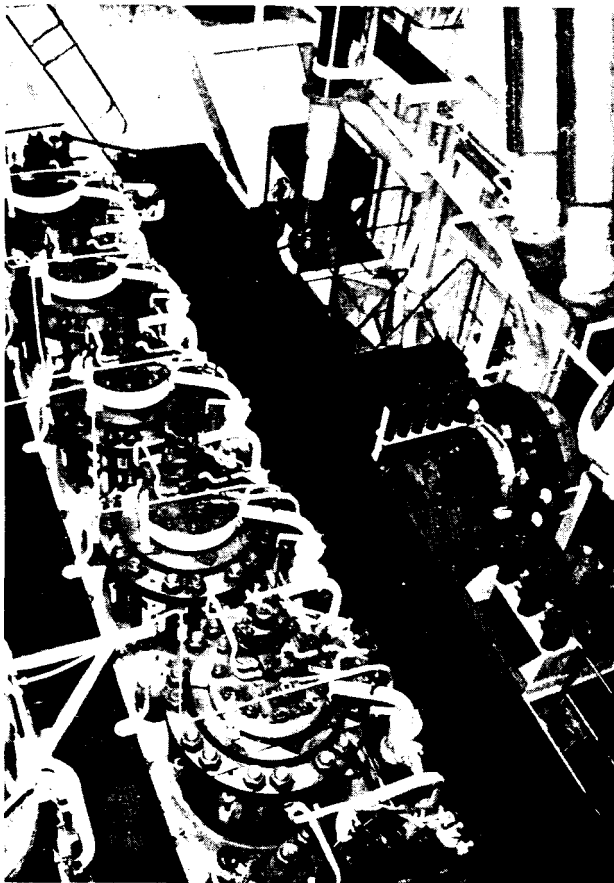
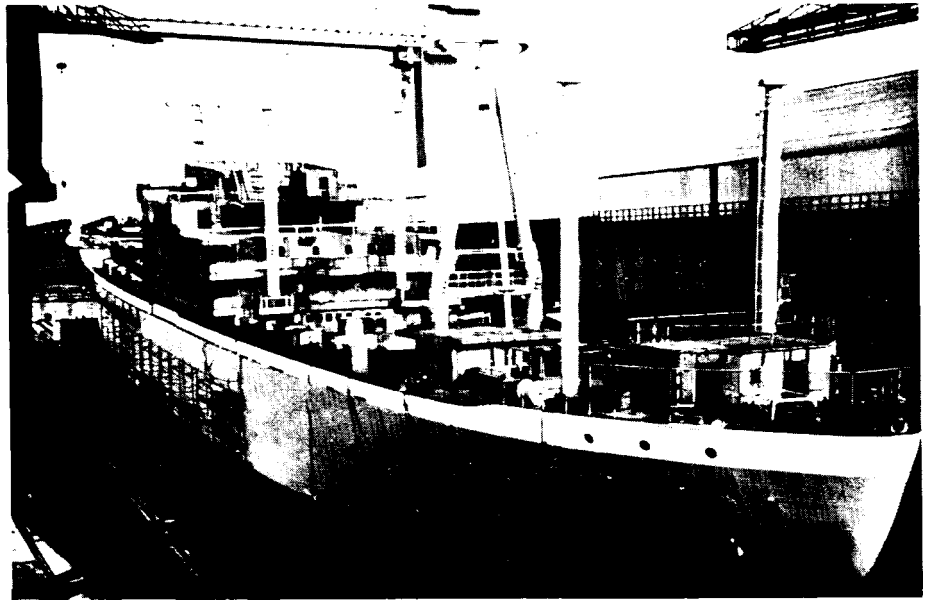
Les deux bords de l'entrepont supérieur de la cale 3 sont occupés par des chambres frigorifiques.

Cinq deep tanks destinés au transport des huiles végétales et du chargement liquide sont prévus dans la cale 4.



m.s. „BREUGHEL“  
gereed voor tewaterlating

m.s. „BREUGHEL“  
prêt au lancement



Hoofdmotor

Moteur principal

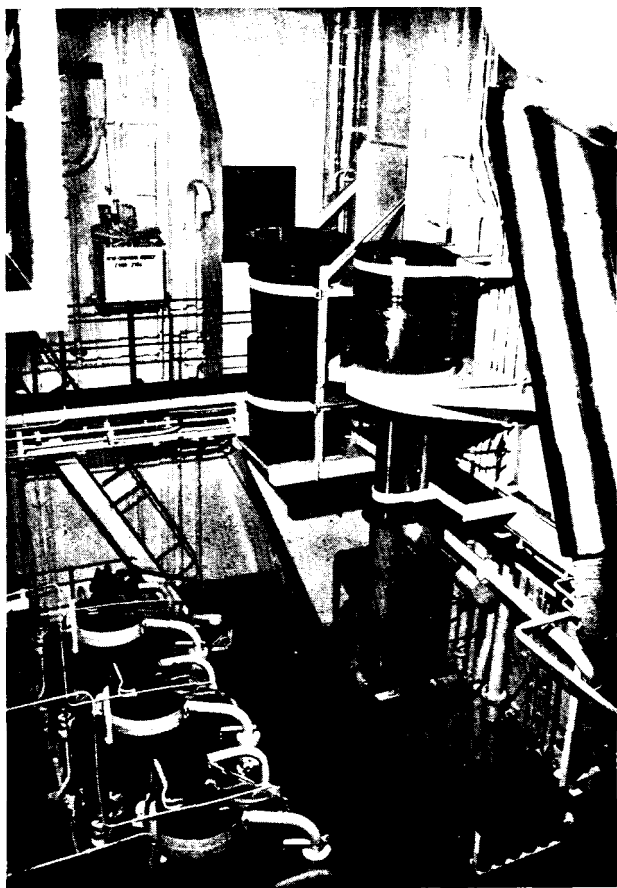
### Ecoutilles

Les navires du type « Breughel » ont été spécialement étudiés pour faciliter le chargement, le déchargement et l'arrimage.

Les ouvertures des écoutilles sont très grandes :

cale 1	6,30 x 6,00 m
cale 2	15,40 x 7,00 m
cale 3	12,20 x 7,00 m
cale 4	3,80 x 8,00 m
cale 5	14,10 x 8,00 m
cale 6	12,45 x 6,00 m

- Les panneaux d'écoutilles du pont principal sont du type « single pull », les panneaux en acier sont fermés et ouverts par les treuils de chargement.
- Les ouvertures d'écoutilles des entreponts sont fermées par des panneaux en acier commandés hydrauliquement du pont principal.
- Ces panneaux hydrauliques d'entrepont sont étanches à la poussière.
- Les panneaux d'écoutilles des entreponts sont sans surbau pour faciliter l'usage des forktrucks. Les ponts et panneaux ont été spécialement renforcés à ce but.
- Malgré la grande longueur des écoutilles il n'y a pas d'épontilles dans les entreponts et les cales.
- Les hiloires ont cependant été dimensionnées de façon à permettre l'arrimage des containers standardisés d'une hauteur de 8 pieds.



Reservestukken in motorkamer  
Pièces de rechange dans la salle des machines

### Laadgerei

De voorste twee masten zijn bipod masten, waaraan 5 en 10 t laadbomen opgesteld zijn.

Aan de mast tussen luik 2 en 3 is een zware laadboom van 116 t aangebracht; deze mast wordt gestaagd door twee dikwandige pijpen die aan de top van de mast scharnieren. Deze staggen worden achter de mast gezet als geen zware lasten worden gehesen. Achter de opbouw staan twee Samsonposten met 5 tonbomen.

De mast tussen luik 5 en 6 is driebeenig, behalve vier 10 t-bomen, is hier een zware laadboom van 60 t voorzien. Achter luik 6 zijn er nog twee Samsonposten met laadbomen van 5 t geplaatst.

Uitgezonderd het voorste luik 1 hebben alle andere luiken een paar laadbomen van 10 t en een paar laadbomen van 5 t.

Alle laadbomen zijn voorzien van elektrische hangerlieren die dus zeer snel de laadbomen boven het luik kunnen verplaatsen.

De laadbomen worden bediend door 18 elektrische lieren van een nieuw type dat direct door wisselstroommotoren van 50 pk aangedreven wordt.

Een elektrische ankerlier en een elektrische verhaallier vervolledigen de apparatuur.

### Equipement de pont

Les deux mâts avant sont du type bipode, des bômes de 5 et 10 tonnes sont arrangées autour de ces mâts. Une bigue de 116 t. est placée au mât entre les cales 2 et 3. Ce mât est étayé par deux tubes de forte épaisseur.

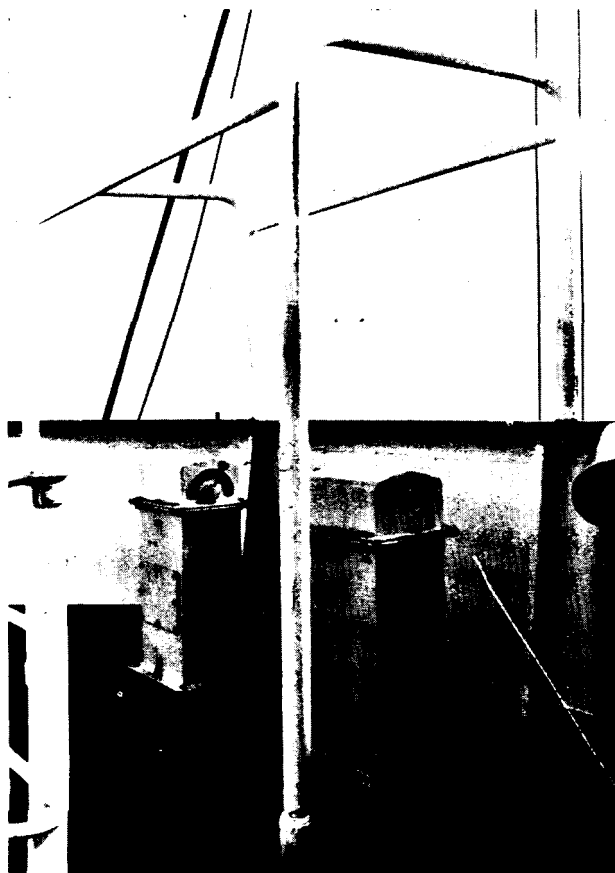
Les étais, montés sur charnières, sont placés derrière le mât quand on ne manipule pas les charges lourdes. Derrière la superstructure se trouvent deux Samsonposts avec des bômes de 5 tonnes.

Le mât entre les cales 5 et 6 est à trois jambes. A part les quatre bômes de 10 tonnes une bigue de 60 tonnes est prévue.

A l'arrière de la cale 6 il y a deux Samsonposts avec bômes de 5 tonnes.

La cale 1 possède une paire de bômes de 10 tonnes et une paire de 5 tonnes. Toutes les bômes ont des treuils d'apiquage électriques afin de pouvoir changer rapidement leur position au-dessus de l'écouille.

Les 18 treuils de chargement d'un type nouveau, sont entraînés par des moteurs à courant alternatif de 50 cv. Un guindeau et un treuil de halage électrique complètent les machines de pont.



Controllers

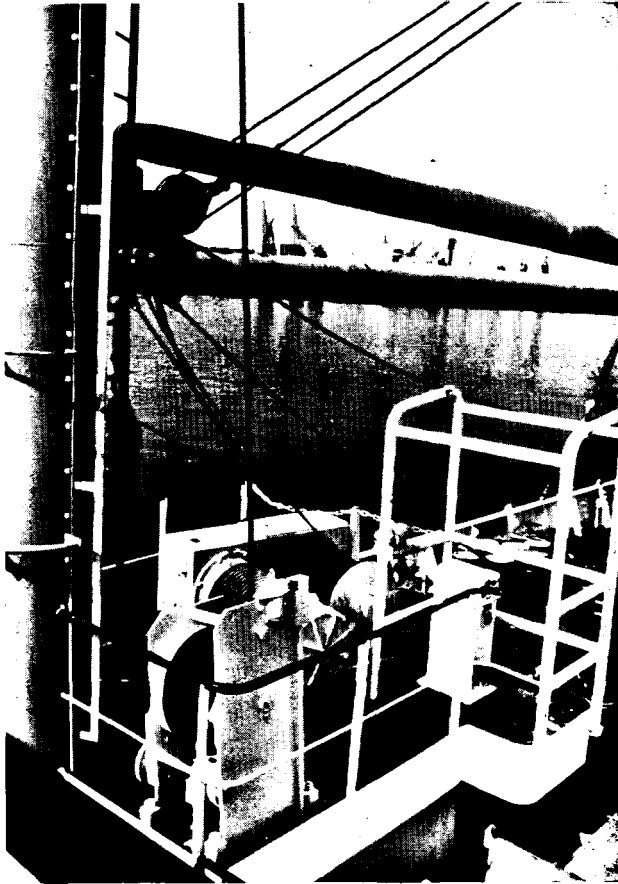


## Ventilatie

De ruimen en tussendecken worden mechanisch geventileerd. Elk ruim heeft zijn afzonderlijke ventilator. Het aantal luchtverversingen bedraagt 8 per uur.

De twee tussendecken in ruim 2 en het tussendeck in ruim 5, zijn aangesloten op een air-conditioning-installatie.

Voor de controle van het vochtgehalte van de lucht in deze tussendecken is een zelfregistrerende dauwpuntmeetinstallatie op de brug aangebracht.



Detail van los- en laadinstallatie

## Koelruimen

De 4 koelruimen kunnen ieder op verschillende temperaturen, gaande van  $+ 12$  tot  $- 25^{\circ} \text{C}$ , gehouden worden. De koeling geschiedt door middel van luchtkoelers en ventilatoren. De koelinstallatie werkt volledig automatisch. De compressoren zijn van het twee-trapstype en werken met R 22 als koelmiddel.

Twee elektrische afstandsthermometerinstallaties geven de temperaturen in de koelruimen aan.

## Palmolie dieptanks

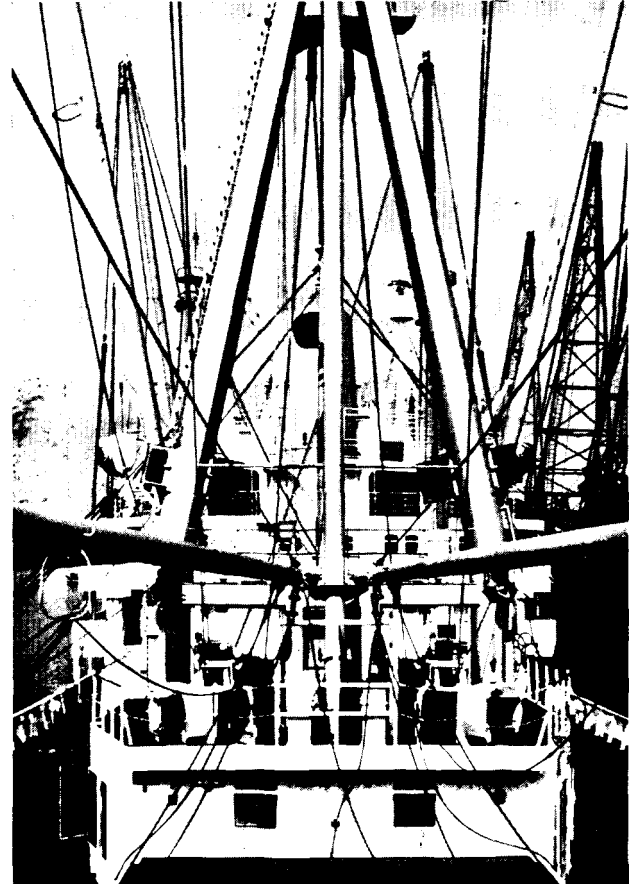
De verwarmingsspiralen van deze tanks zijn buiten tegen de wanden en de bodem van de tanks aange-

## Ventilation

Les basses cales et entreponts sont ventilés électriquement. Chaque cale a son ventilateur individuel. Le nombre de renouvellement d'air est de 8 par heure.

Les deux entreponts de la cale 2 et l'entrepont de la cale 5 possèdent une installation de conditionnement d'air des cales.

Pour le contrôle de l'humidité de l'air de ces entreponts un appareil enregistreur du point de rosée est placé à la passerelle.



Détail des engins de levage

## Chambres frigorifiques

Les quatre chambres frigorifiques peuvent être maintenues chacune à une température différente variant de  $+ 12^{\circ}$  à  $- 25^{\circ} \text{C}$ . La réfrigération des chambres se fait au moyen de refroidisseurs d'air et de ventilateurs. L'installation frigorifique est entièrement automatique. Les compresseurs sont à deux étages et marchent au Réfrigérant R 22. Deux installations de thermométrie électrique à distance indiquent les températures dans les chambres frigorifiques.

## Tanks à chargement liquide

Les serpentins de chauffage de ces tanks sont placés à l'extérieur, contre le fond et les parois de ceux-ci.

bracht zodat deze van binnen geheel glad en gemakkelijk te reinigen zijn. Twee palmoliepompen zijn opgesteld in de tunnel en aangesloten op gemakkelijk te reinigen leidingen. Deze pompen dienen tevens voor het reinigen van de tanks met een Butterworth installatie.

De pijpverbindingen zijn tevens zodanig uitgevoerd dat het onmogelijk is de lading van de verschillende tanks te mengen.

### Veiligheid

Een CO2 rookmeld- en brandblusinstallatie beschermt laadruimen, koelruimen en dieptanks tegen brand.

De machinekamer is eveneens beschermd door de CO2-installatie.

Er is een motorreddingsboot voor 65 personen voorzien, verder een reddingsboot met handmechanische voortstuwing voor 73 personen en drie opblaasbare vloten voor 15 personen.

### Nautische installatie

De brug en kaartenkamer vormen een geheel. De belangrijkste instrumenten zijn gegroepeerd in een gecombineerde kaartentafel-controlestand, deze omvat :

Les deep tanks sont donc entièrement lisses à l'intérieur et faciles à nettoyer. Deux pompes à huile de palme se trouvent dans le tunnel, elles sont raccordées de façon à ce que la tuyauterie se nettoie aisément et qu'il y ait impossibilité de mélanger la cargaison se trouvant dans des réservoirs différents.

Les pompes à huile de palme servent également pour le nettoyage des deep tanks avec une installation Butterworth.

### Sécurité

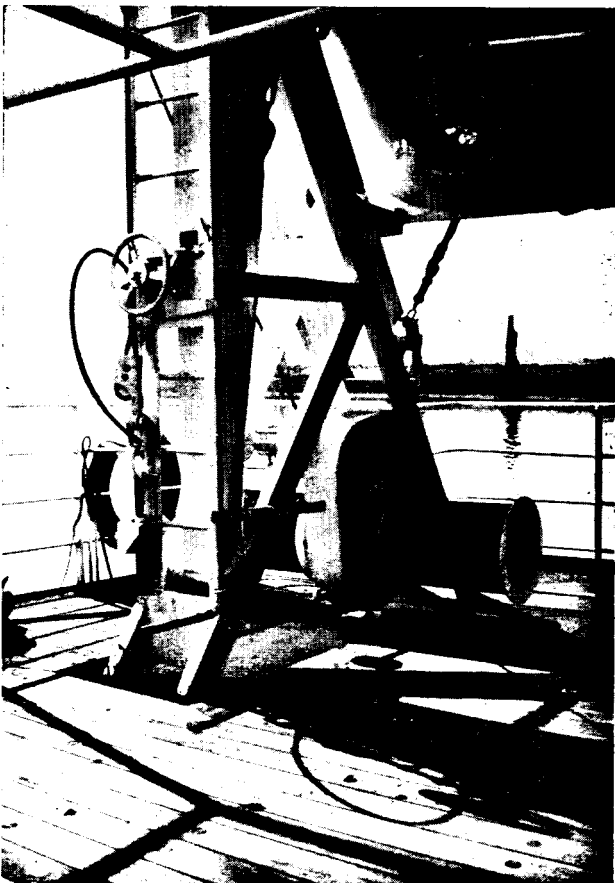
Une installation de détection et d'extinction d'incendie par CO2 protège les cales, chambres frigorifiques et deep tanks.

La salle de machines est également protégée par l'installation de CO2.

Un canot à moteur pour 65 personnes, et un canot à propulsion mécanique à main de 73 personnes ainsi que 3 radeaux pneumatiques de 15 personnes sont prévus.

### Installation de navigation

La passerelle et la chambre des cartes sont combinées, les instruments de navigation sont groupés dans une console de pont. Celle-ci comprend les échosondeurs



Lier voor reddingsloep

Treuil pour canot de sauvetage



Radar

echolood, voor grote en voor kleine diepten, snelheidslog, richtingszoeker, Decca navigator, VHF telefonie-installatie, navigatielichten-schakelbord, enz.

Op de brug bevinden zich verder nog de radar, de CO2 rookmeldinstallatie, het dauwpunt registreerapparaat, de roerstandwijzer, de toerenteller, de telegraaf en de roerbedieningsinstallatie.

De elektrische hydraulische stuurmachine wordt van de brug af door de roerganger of door middel van het gyrokompas bediend.

De radiohut beschikt over een complete installatie voor radiotelegrafie en voor telefonie.

### Inrichting voor bemanning en passagiers

Alle verblijven voor bemanning en passagiers zijn air-conditioned.

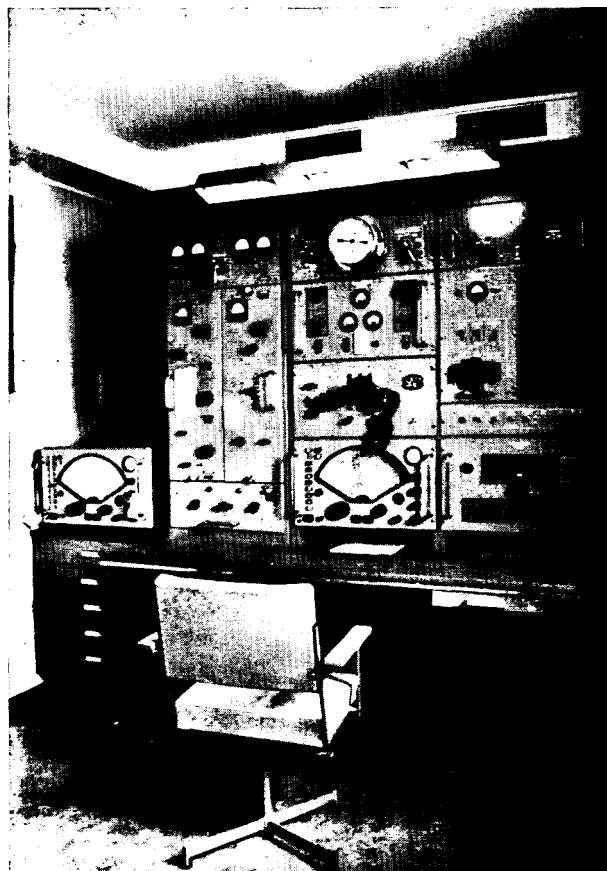
De 12 passagiers beschikken over 8 hutten, elk met toilet en stortbad of bad. Een salon, bar en restaurant bevinden zich op hetzelfde dek uitsluitend ten dienste van de passagiers.

Officieren en bemanning beschikken allen over eenpersoons hutten. In alle hutten is het mogelijk een radiotoestel aan te sluiten op het centraal antennesysteem, een centraal bediende luidsprekerinstallatie vervolledigt deze.



Kaartenkamer

Chambre des cartes



Kamer telegrafist

Cabine du télégraphiste

pour petite et grande profondeur, le log de vitesse, le radio goniomètre, Decca navigator, installation VHF., tableau de feux de navigation, etc.

Se trouvent également à la passerelle : le radar, l'installation de détection d'incendie, l'enregistreur du point de rosée des entreponts conditionnés, l'indicateur d'angle de barre, le tachomètre, le télégraphe et la gouverne.

La machine à gouverner électrohydraulique est commandée de la passerelle par le timonier ou par le gyrocompas.

La cabine radio dispose d'une installation complète de télégraphie et téléphonie.

### Accomodations

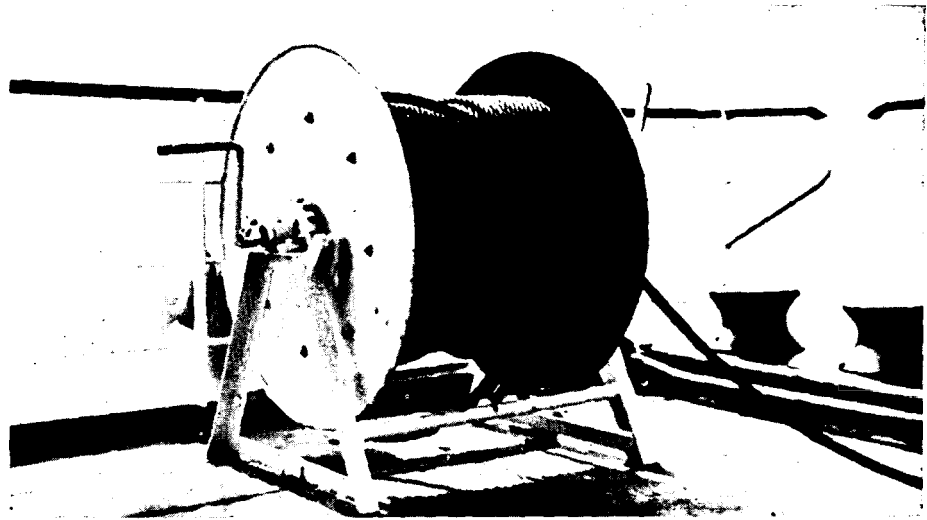
Tous les locaux destinés à l'équipage et aux passagers ont le conditionnement d'air.

Les 12 passagers disposent de 8 cabines, toutes avec toilette, bain ou douche. Les salon, bar et restaurant se trouvent au même pont à la disposition des passagers.

Les officiers et l'équipage ont tous des cabines individuelles.

Dans toutes les cabines, les radios peuvent être branchées sur un système d'antenne multiple, un poste de musique centrale avec haut-parleur complète cette installation.

Staaldraad  
Câble d'acier



De officieren beschikken over een eetzaal en een rookkamer, terwijl drie eetzaalen voor de bemanning bestemd zijn.

Televisie- en radiotoestellen zijn opgesteld in het salon voor de passagiers, in de rookkamer der officieren en in een eetzaal voor de bemanning.

Les officiers disposent d'une salle à manger et d'un fumoir tandis que trois mess sont prévus pour l'équipage.

Des appareils de télévision et de radio sont placés dans le salon des passagers, le fumoir des officiers, et dans un mess d'équipage.



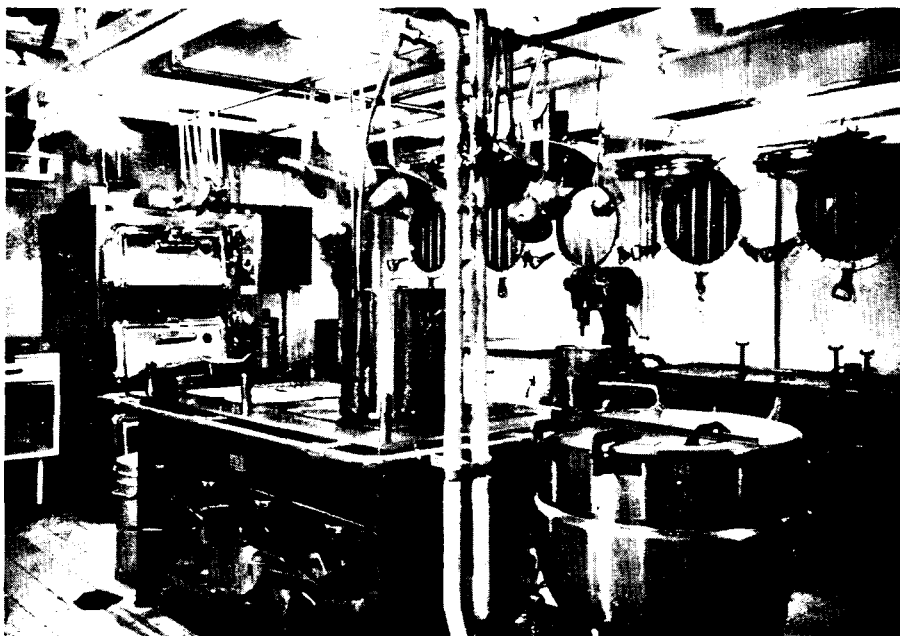
Trap



Escalier

Passagierskajuit

Cabine à passagers



Keuken  
Cuisine

#### **Voortstuwingsinstallatie**

De hoofdmotor is een Cockerill Sulzer 6 RD 76 opgeladen enkelwerkende dieselmotor; hij heeft de volgende karakteristieken :

Vermogen	9.000 pk
Omwentelingen	119 rpm
Aantal cilindres	6
Boring	760 mm
Slag	1.550 mm

Deze motor is geschikt om op zware olie te draaien en de hiervoor geëigende installatie — separatoren, pompen en verwarmers — is in de machinekamer geplaatst.

Drie diesel gedreven alternatoren, elk met een vermogen van 435 KVA en 390 volt, zorgen voor de stroom voor de aandrijving van de werktuigen op het dek en in de machinekamer en voor de verlichting.

De dieselmotoren zijn van het Cockerill QCAT type en lopen op lichte stookolie.

De voor de verwarmingsdoeleinden benodigde stoom wordt op zee door een uitlaatgassenketel, en in de haven door een hulpketel, voortgebracht.

Een afzonderlijke kraan dient voor het laden in of het lossen van onderdelen uit de machinekamer. Met dit inzicht werd de top van de machinekamer als rollend luik uitgevoerd.

De nodige koelers, zout- en zoetwaterpompen, lens-, ballast-, brandblus- en smeerolie pompen en werktuigmachines, vervullen de machinekamerinstallatie.

#### **L'installation de propulsion**

Le moteur diesel principal est du type Cockerill Sulzer 6 RD 76 suralimenté et à simple effet.

Les caractéristiques sont les suivantes :

Puissance	9.000 CVE.
Nombre de tours	119 t/min
Nombre de cilindres	6
Alésage	760 mm
Course	1.550 mm

Ce moteur est adapté pour consommer du combustible lourd et l'installation nécessaire à ce but : séparateurs, pompes, réchauffeurs, sont placés dans la salle de machines.

Trois alternateurs entraînés par moteur Diesel d'une puissance de 435 KVA et 390 volts fournissent le courant pour les machines de pont, les auxiliaires de la machine, et l'éclairage.

Les moteurs diesel sont du type Cockerill QCAT et brûlent du fuel léger.

La vapeur nécessaire pour le chauffage est produite en mer par une chaudière de récupération de gaz d'échappement et en port par une chaudière auxiliaire.

Une grue spéciale est prévue pour la manutention des pièces de la salle de machines et un panneau coulissant est par conséquent placé sur l'entourage.

Les réfrigérants, pompes à eau douce et eau de mer, pompes de bouchains, pompes de ballast et d'incendie, pompes de graissage, machines-outils, complètent l'installation.

## HET EUROPASCHIP VAN MORGEN

### BRENGT ANTWERPS SCHEEPSBOUWKUNDIGE DE OPLOSSING ?

De binnenvaartexperten van de E.E.G. hebben indertijd de binnenwateren van Europa in verschillende categorieën ingedeeld en, in verband hiermede, ook de binnenschepen in enkele reeksen ondergebracht. Hieruit volgde de aanbeveling het waterwegennet in de toekomst uit te bouwen, resp. aan te passen, voor schepen van categorie IV (type Johan Welker, laadvermogen 1.350 t, 80 m lang op 9,50 m breed).

Alhoewel grote aandacht besteed wordt aan de aanbeveling van de E.E.G. is het toch zó dat een groot gedeelte van Europa nog lang onbereikbaar zal blijven voor deze economische schepen. In feite kunnen zij slechts varen in Duitsland, op de Rijn tot Straatsburg, in België en in Nederland en dan nog op een beperkt aantal relaties. Men mag gerust zeggen dat onze generatie, en misschien wel de volgende, het niet meer zal meemaken dat dergelijke massale binnenvaart-transporten zullen kunnen plaats hebben door het geheel van Europa.

Dit heeft de bekende Antwerpse scheepsarchitect, de Heer **Livien Maes**, ertoe aangezet te zoeken naar een meer realistische oplossing, een oplossing die veel vlugger baat zou kunnen geven.

Hij werd geïnspireerd door de kleine kustvaarders, die steeds dieper het binnenland indringen. Het is te onzen tijde heel normaal dat een dergelijk schip zijn in Finland ingenomen lading hout komt lossen in de haven van Luik of op de Rijn. Verder geraken deze vaartuigen evenwel niet, gezien hun afmetingen niet berekend zijn op deze van de kunstwerken op kanalen en rivieren.

Met dit voor ogen heeft de Heer Maes een kustvaartuig ontworpen, evenwel met al de karakteristieken van een echt binnenvaartuig. Dit schip zou op binnenwateren ca. 1.480 t laden op ongeveer 3 m diepgang, resp. ca. 1.350 t op 2,80 m en op zee 1.100 t. Het benodigde motorvermogen zou niet meer dan 1.000 à 1.200 pk bedragen. De mogelijkheid om andere schepen te slepen werd eveneens in het vooruitzicht gesteld.

Gezien de omvang van het plan is het niet mogelijk in het bestek van dit korte artikel uit te weiden over de enorme mogelijkheden van dit nieuwe type van vaartuig.

De ontwerper verzekerde ons dat het classificeringsbureau Veritas zijn enthousiasme heeft uitgesproken over dit project. Binnenkort zou met de bouw van een eerste eenheid aangevangen kunnen worden bij de scheepswerven Cockerill-Ougrée te Hoboken, die hieraan hun medewerking verlenen.

## LE BATEAU EUROPEEN DE DEMAIN

### EST-CE QU'UN ARCHITECTE NAVAL ANVERSOIS A TROUVE LA SOLUTION ?

Il y a quelques années, les experts fluviaux de la CEE ont subdivisé le réseau fluvial européen en diverses catégories. Ils ont en même temps mis au point un classement de bateaux d'intérieur correspondant à ces divisions. Il s'en suivait une recommandation d'adapter canaux et fleuves à la navigation de bateaux de la catégorie IV (type Johan Welker : capacité 1.350 tonnes, longueur 80 m, largeur 9,50 m).

Il est vrai que la recommandation de la CEE retint l'attention de tous les gouvernements. Il reste cependant un fait qu'une grande partie de l'Europe restera encore longtemps inaccessible à ces bateaux économiques qui, de nos jours, ne peuvent circuler qu'en Allemagne, sur le Rhin jusque Strasbourg et Bâle, en Belgique, aux Pays-Bas, et cela seulement sur un nombre de relations limité.

L'on peut dire que notre génération, et peut-être même la suivante, ne seront jamais témoins du fait que pareils transports fluviaux massifs seront possibles sur tout le territoire européen.

Cette situation a stimulé l'architecte naval anversois réputé, M. **Liévin Maes**, à chercher une solution plus réaliste, une solution qui aurait un effet immédiat.

Il fût inspiré par les petits caboteurs qui pénètrent toujours plus loin dans l'arrière-pays. De nos jours c'est très normal qu'un tel bateau vienne décharger son chargement de bois finlandais dans le port de Liège ou sur le Rhin. Il y a cependant une limite au rayon d'action de ces bâtiments parce que leurs dimensions ne correspondent pas toujours à celles des ouvrages d'art des canaux et des rivières.

C'est pourquoi M. Maes a projeté un caboteur avec toutes les caractéristiques d'un vrai bateau d'intérieur. Ce bateau pourrait charger dans l'intérieur env. 1.480 tonnes à env. 3 m d'enfoncement, resp. 1.350 tonnes à 2,80 m, et sur mer env. 1.100 tonnes. La capacité de propulsion ne serait que de 1.000 à 1.200 cv, tandis que la possibilité de remorquer d'autres bateaux serait prévue.

Vu l'importance du projet, il n'est point possible de traiter en détail les possibilités énormes de ce nouveau type de bateau dans le cadre de ce petit article.

L'auteur du projet nous assura que le bureau de classification Veritas a exprimé son enthousiasme sur son projet. L'on pourrait bientôt commencer la construction d'une première unité en collaboration avec les Chantiers navals Cockerill-Ougrée de Hoboken. (M.)



LES CABINES, SALONS, LOCAUX D'EQUIPAGE, SALLES DES MACHINES  
A BORD DE 35 PAQUEBOTS OU CARGOS DE LA COMPAGNIE  
MARITIME BELGE ONT ETE VENTILES, CHAUFFES OU CONDITIONNES

PAR



QUI REALISE EGALEMENT

le CONDITIONNEMENT et la VENTILATION

A BORD DES

Jordaens — Breughel — Rubens — Teniers

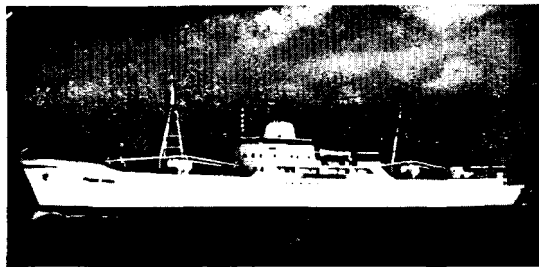
**APPLICATIONS MECANIKES ET THERMIQUES s.a.**

48 - 52, RUE ROBERT BUYCK — BRUXELLES 7 — Tél. 02/21 56 93 - 22 14 19

## Belgian Fruit Lines

S. A.

4, QUAI TAVERNIER ANVERS  
TEL. 31 08 64 - TELEGR. : BELFRULINE - TELEX : 03-523



TRANSPORTS FRUITIERS  
par  
NAVIRES ISOTHERMIQUES

AGENTS à ANVERS :

FRETS :

P. van Doosselaere s.p.r.l.  
4, QUAI VAN METEREN

PASSAGES :

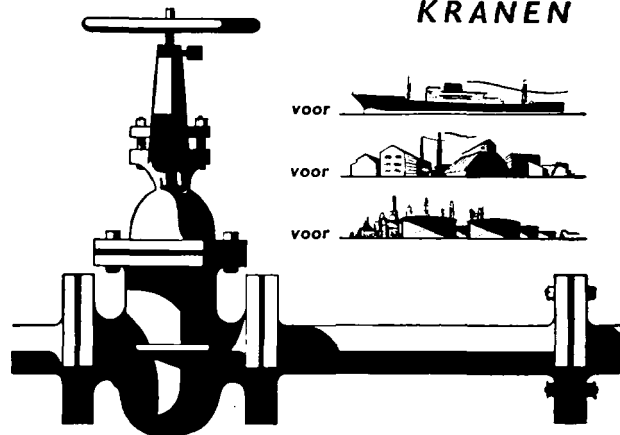
Ag. Mar. Internationale  
61 REMPART Ste CATHERINE

## Anbuma n.v.

BUIZEN

TOEBEHOORTEN

KRANEN



BREDASTRAAT 1-7 ANTWERPEN  
HOOGSTRAAT 34 ANTWERPEN  
GUIL. LAMBERTLAAN 115 WINTERSLAG  
OOSTERVENNESTRAAT 71 MOL

TEL. 31.18.10 (7 L.)  
TEL. 33.73.65  
TEL. 53.555 (2 L.)  
TEL. 320.92



## M. S. „BREUGHEL”

- gebouwd bij de scheepswerven **Cockerill-Ougrée**, Hoboken.
- construit aux chantiers navals **Cockerill-Ougrée**, Hoboken.

Hebben voor dit schip geleverd :

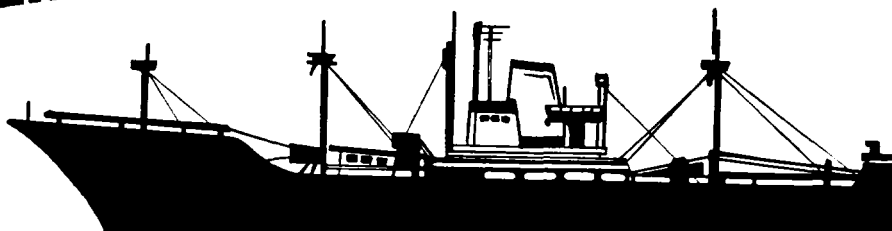
Ont fourni pour ce navire :

**Acec s.a. \***  
Charleroi

Elektromotoren, pompen, alternatoren,  
elektrisch gedeelte der lieren

Moteurs électriques, pompes, alternateurs,  
partie électrique des treuils

# EQUIPEMENTS POUR LA MARINE



Génératrices à courant continu et alternateurs.  
Moteurs Diesel ACEC-CARELS de 300 à 3.000 ch et ACEC-MAN de 3.000 à 20.000 ch.  
Moteurs à courant continu et alternatif à marche continue,  
pour pompes, compresseurs, centrifugeurs, ventilateurs, etc...  
Equipements pour treuils de chargement, cabestans, guindeaux. Treuils de chalut, etc...  
Equipements de machines à gouverner.  
Groupes moteur-pompe de circulation, cale et ballast, service sanitaire, hydrophore, etc...  
pour eau de mer et eau douce.  
Equipements de propulsion électrique, de dragues suceuses ou à godets  
et de grues flottantes, etc...



**ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES DE CHARLEROI S.A.**

**Aciéries de Haine St. Pierre & Lesquin**  
Haine St. Pierre

Onderdelen in gietstaal

Pièces en acier coulé

**Akers Mek. Verksted**  
Oslo

Verluchtingsmonden

Louvres de ventilation

**Allveco s.p.r.l.**  
Brussel-Bruxelles

Drinkwaterfilters en sterifilters UV

Filtres eau potable et sterifiltres à rayons U. V.

**Anbuma n.v. \***  
Antwerpen-Anvers

Peilglazen, stalen buizen, flenzen, afsluiters

Indicateurs de niveau, tuyaux en acier, brides, robinets

**Applications Mécaniques et Thermiques \***  
Anderlecht

Verwarming, verluchting en klimatisering der accomodatie, verluchting machinekamer, ruimverluchting

Chauffage, ventilation, conditionnement d'air des accomodations, ventilation de la salle des machines, ventilation des cales

**Ascenseurs Thiery**  
Antwerpen-Anvers

Schotellift

Monte-plats



# Rototherm

The „ROLLS-ROYCE“ of  
thermometer for marine  
and diesel use.

IMPORT — LARGE STOCK  
QUICK OVERHAUL - REPAIRS

by the

Technical Supervisors for  
Belgium and Luxemburg



Construktiewerkhuizen voor meet- en  
controleapparaten

**R. & R. Van Renterghem** p. v. b. a.  
141, Drongensteenweg - GENT - tel. 09/26 34 27

## CORNS SWARTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING Cy



STEVEDORING - TALLYING  
SWORN WEIGHING  
CARGO SUPERINTENDING  
BUNKERING



ADDRESS : STEENBORGERWEERT 18 - 20 - ANTWERP  
TELEPHONES : OFFICE 31 17 20 (5 LINES)  
WAREHOUSE 33 25 91 - 32 06 18  
TELEGRAMS : CHAMPERON ANTWERP  
TELEX : 03 675 (SWARTSTEV)

## SOCANTRA N.V.

Gespecialiseerde expediteurs voor  
ijzer en staal, granen en zaden -  
bevrachtingen - opslag van alle  
goederen - beëdigde wegers en  
meters - controle - internationale  
transporten

**ANTWERPEN - I**  
**Keizerstraat, 11**

Tf. - (03) 32 58 75 (5 lijnen)  
Tg. - Tracanso  
Tx. - An 03 639  
Bank - Kredietbank

## GENT ZEE- RIJN- EN BINNENHAVEN

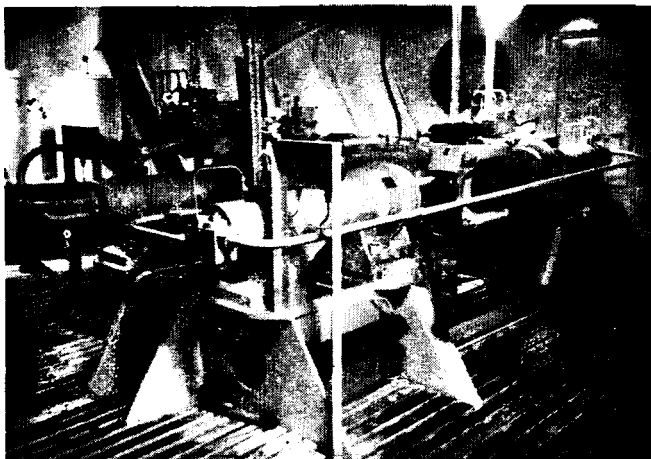
KNOOPPUNT VAN VERVOER TE WATER EN TE LAND

IN- UIT- EN DOORVOER VAN  
GRONDSTOFFEN — HALFFABRIKATEN — STUKGOED

## GENT INDUSTRIEHAVEN

UITGESTREKTE GRONDEN  
BESCHIKBAAR LANGSHEEN HET ZEEKANAAL  
GENT — TERNEUZEN

Inlichtingen : HAVENBESTUUR, Vliegtuiglaan 1 - GENT



VOOR IEDER VAN DE CARGO'S

„JORDAENS “

„BREUGHEL “

„RUBENS “

„TENIERS “

gebouwd door de

**Scheepswerven COCKERILL - OUGREE**

voor de

**COMPAGNIE MARITIME BELGE**

Antwerpen

LEVERDE DE

## P.V.B.A. WERKHUIZEN A. BRUSSELLE - NIEUWPOORT

- 1 Hydro-elektrische stuurmachine **HYDROSTAR** Patent van 50 tonmeter
- 1 Elektrische ankerlier voor ketting  $\varnothing$  2" 5/16 hoge weerstand
- 12 Elektische laadlieren van 5/3 ton trekkracht
- 2 Elektrische gekombineerde laadlieren 5/3 - 10 ton trekkracht
- 2 Elektrische gekombineerde laadlieren 5/3 - 15 ton trekkracht
- 1 Elektrische verhaallier van 8 ton trekkracht
- 10 Elektrische laadboomlieren van 2,1 ton trekkracht
- 8 Elektrische laadboomlieren van 0,7 ton trekkracht

**Ateliers A. Brusselle p.v.b.a. \***  
Nieuwpoort-Nieuwport

**Ateliers Vanderplanck**  
Fayt-lez-Manage

**Atlas Werke**  
p/a **Marine & Industrie**  
Antwerpen-Anvers

**Usines Boël**  
La Louvière

**Bogerd & C°**  
Antwerpen-Anvers

**Bottequin & Blanchaert s.p.r.l.**  
Brussel-Bruxelles

**Boston & Lockport**  
p/a **Markt & C° Ltd**  
Brussel-Bruxelles

**The British Rototherm C° Ltd**  
p/a **R. & R. Van Renterghem \***  
supervisors technicians for Belgium  
Gent-Gand

Laadlieren, stuurmachine, ankerlier, verhaallier, hangerlieren

Metalen trappen

Waterdichte deuren

Stukken in gietstaal

Navigatietoestellen, horloges

Slijp- en boormachines

Laadblokken

Thermometers, manometers, vacuometers

Treuil de chargement, treuil d'apiquage, machine à gouverner, guindeau, treuil de halage

Escaliers métalliques

Portes étanches

Pièces en acier coulé

Instruments de navigation, horloges

Meuleuses, foreuses

Poulies

Thermomètres, manomètres, vacuomètres

Construktiewerkhuizen voor meet- en controleapparaten

**R. & R. Van Renterghem** p. v. b. a.

141, Drogensteenweg - GENT - tel. 09/26 34 27



Fabrikatie, verkoop en herstelling van :

- Manometers — Vacuometers
- Thermometers — Pyrometers
- Hygrometers — Polymeters
- Pressiostaten — Humidistaten
- Weerstand thermometers
- Toerentellers — Metertellers
- Inhoudsaanwijzers
- Debietmeters — Watermeters
- Registerende instrumenten

LA SOCIETE  
**BUREAU TECHNIQUE J. TRACHET**

Société Anonyme

CONTRIBUE  
PAR LA

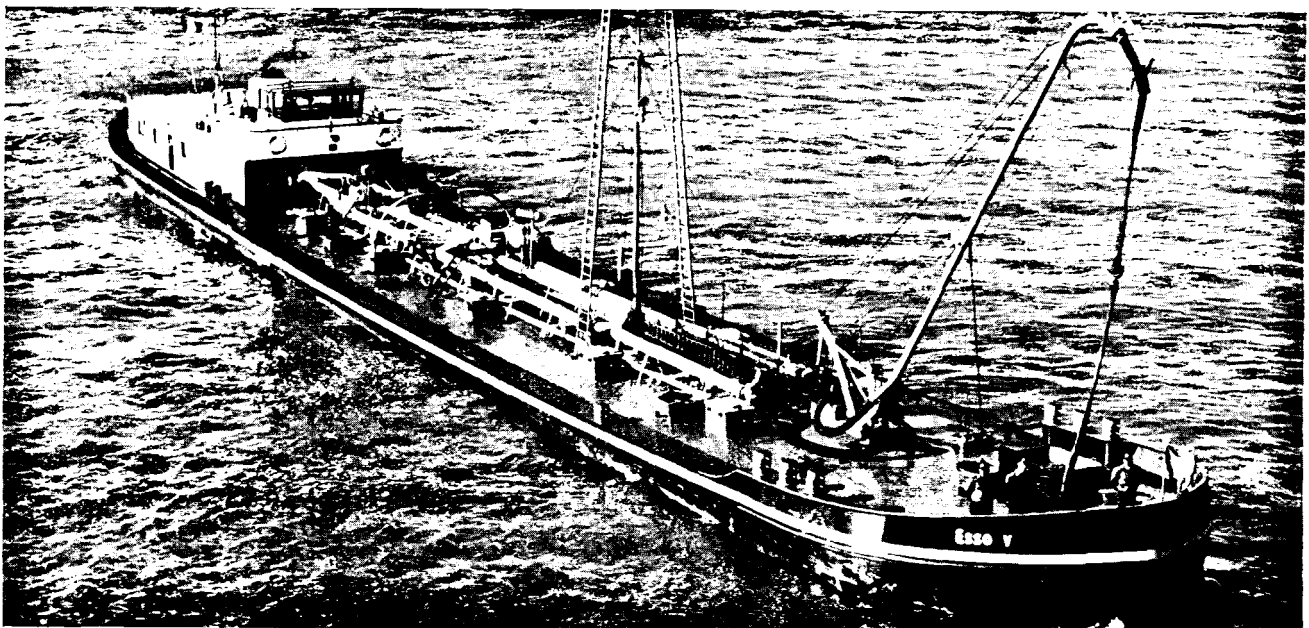
## PROTECTION CATHODIQUE

A L'ESSOR MARITIME BELGE EN LUTTANT CONTRE  
LA CORROSION DES STRUCTURES IMMERGEES...

- PORTES D'ECLUSES
- TIRANTS DE QUAIS
- DOCKS FLOTTANTS
- COQUES DE NAVIRE

17/21, RUE LEON CUISSEZ — BRUXELLES 5

TEL.: 47 12 21

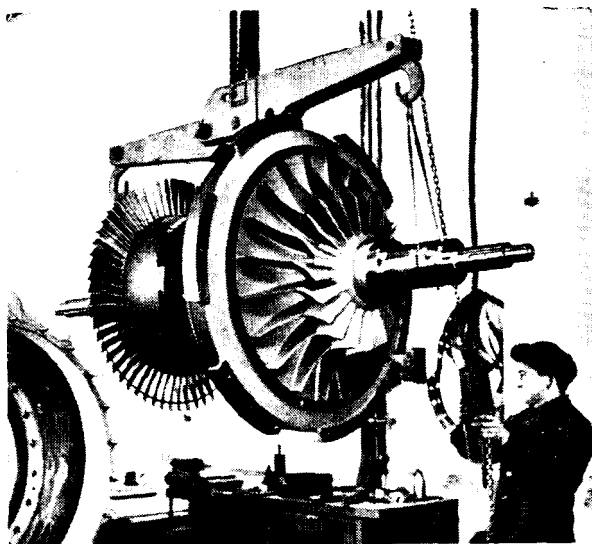


### BEST SERVICE-STATION AFLOAT

L'allège de soutage Esso V est prête  
à approvisionner de jour comme de  
nuit tous les navires qui font escale  
au port d'Anvers.



De bunkerlichter Esso V ligt dag en  
nacht klaar om alle schepen die de  
haven van Antwerpen aandoen te  
bevoorraden.



**OU et QUAND** vous le désirez,  
 NOS USINES DE BORNEM (ANVERS)  
 PROCEDERONT A LA REVISION DE VOS  
**GROUPES  
 DE SURALIMENTATION**

**WAAR en WANNEER** U wenst  
 ZULLEN ONZE FABRIEKEN TE BORNEM  
 (ANTWERPEN) UWE  
**VULDRUKGROEPEN  
 NAZIEN.**



**COMPAGNIE INDUSTRIELLE BROWN BOVERI**  
 SOCIETE ANONYME

Ateliers de Bornem :  
 Rijksweg  
 Téléph. (03) 77.11.21

Siège social :  
 105, rue de la Loi — BRUXELLES 4  
 Téléph. (02) 11.80.34 - Télex (02) 21 555

**Brown Boveri \***  
 Brussel-Bruxelles  
**A. Bruyaux n.v.**  
 Brussel-Bruxelles  
**F. Buysaert & Zn \***  
 Antwerpen-Anvers

Drukvlugroepen voor hoofdmotor  
 Saunders membraankleppen in brons  
 Zeildoek, garens, vlaggen

Turbines de suralimentation moteur principal  
 Soupapes à membrane Saunders en bronze  
 Toile à voile, fil à coudre, pavillons

## **F. BUYSAERT & ZOON P. V. B. A.**

LANGE SCHIPPERSKAPELSTRAAT 12 — ANTWERPEN — TEL. (03) 33 93 64  
 PRIVE : SOLVYNSSTRAAT 31 — ANTWERPEN — TEL. (03) 37 25 26

**ZEIL- & VLAGGENMAKERIJ VOILES & DRAPEAUX**  
**SAILS & FLAGS SEGEL & FLAGGEN**

Vlaggen voor alle landen en voor de scheepvaart — Drapeaux et pavillons maritimes  
 Ensigns and all kinds of flags for navigation — Fahnen und Flaggen aller Art

**KOORDEN CORDAGES ROPES SEILE**  
 ——— CANVAS TARPULING REPAIRING WORK ———



**Bureau Technique J. Trachet \***  
 Brussel-Bruxelles  
**Caird & Rayer Ltd**  
 London  
**Cargocaire**  
 p/a Mikinay  
 Antwerpen-Anvers  
**Cochran & Co, Annan Ltd**  
 p/a L. Tas & Co \*  
 Antwerpen-Anvers  
**Cockerill-Ougrée s.a \***  
 Division : Construction  
 Seraing

Kathodische bescherming  
 Distillatoren en watercondensers  
 Luchtdrooginstallatie voor laadruimen  
 Stoomketel  
 Mechanische installatie : voortstuwings-  
 motor en hulpmotoren, koelers, asleiding,  
 aslegers, startluchtvat, knalpot

Protection cathodique  
 Distillateurs et condenseurs à eau fraîche  
 Conditionnement d'air pour les cales  
 Chaudière  
 Installation mécanique : moteur principal  
 et moteurs auxiliaires, réfrigérants, lignes  
 d'arbres, paliers, réservoirs d'air de démar-  
 rage silencieux

# FIRST AGAIN !

## Decca D202 — The world's first transistor marine radar.

A new concept in low cost marine radar.

Designed first and foremost for high reliability and low annual service cost.

Exceptionally low power consumption and top weight.

Six range scales from  $\frac{1}{2}$  to 24 n.m. with full performance throughout.

Short pulse for high picture quality in confined waters.

Long pulse for solid echoes at long ranges.

4 ft. slotted waveguide aerial — 1.9° beam width.

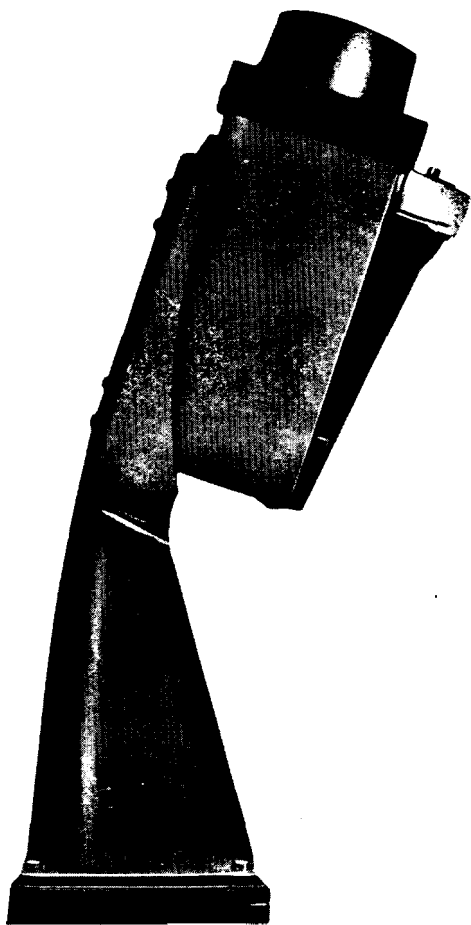
Consistent high performance during 11 months sea trials :

40 g.t. fishing boat 5 n.m. 5000 g.t. freighter 13 n.m.

Large ship 18 n.m. Headland (North Foreland) 24 n.m.

**DECCA RADAR**

9 ALBERT EMBANKMENT - LONDON - S.E.1.



### RELIABILITY TESTED

The D202 is the most rigorously tested marine radar ever made.

Climatic and durability tests in excess of world-wide standards. Shock—30,000 bumps at 5G (20G for aerial units). Vibration—2,000,000 cycles at 2G, at all critical resonances.

Details of these tests are printed in the D202 brochure.

### TYPE APPROVED

The Decca D202 has been type approved by the following authorities :

Great Britain : The Ministry of Transport.

U.S.A. : Federal Communications Commission.

Germany : The Ministries of Transport and of Posts and Telegraphs.

### TRANSISTORISED

Transistors belong to the new era of radar design.

They eliminate heat, a major cause of failures at sea; they are far more reliable than the valves they replace; they give compactness, low weight and low power consumption.

Transistors bring entirely new standards to marine radar.

**INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE s.a. „I.N.E.S.”**

13, Koningstraat - ANTWERPEN

Tel. 31 10 45

SOCIETE GENERALE DE CABLERIE & CORDERIE

## S.A. "CABCORD" N.V.

Siège administratif :

44, RUE DE LA CHAPELLE — HAMME S/DURME

Anciennement : S.A. Marcel Vermeire, Corderies d'Ans & Câbleries de Renory, S.A. des Corderies d'Hornu

• •  
TOUS LES CABLES EN ACIER POUR  
LA NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE

•  
CABLES GRELINS „SUPER COBRA”

•  
CABLES MIXTES

•  
CORDAGES EN MANILLE ET SISAL

•  
CORDAGES NYLON

•  
CORDAGES A GROS MONOFILS „ATLAS”  
(licence Bayer A.G.)

• •  
Téléphone : 052 / 48641

Telex : 21.687 Cabcord-Hamme



Fondé aux Etats-Unis en 1897

•  
LE PLUS GRAND SPECIALISTE MONDIAL

EN

MATERIEL ELECTRO-MECANIQUE  
DE GRANDES CUISINES

ET EN

MACHINES A LAVER LA VAISSELLE

•  
Fournisseurs de toutes les grandes  
compagnies mondiales de navigation

•  
**Compagnie HOBART s.a. - Belge**

1120, CHAUSSEE DE WAVRE — BRUXELLES 16

TEL. : 02 / 35 00 80

### Combori

Antwerpen L.O. - Anvers R.G.

### Cie des Ateliers et Forges de la Loire

C.A.F.L.

p/a Ets Davum

Antwerpen-Anvers

### Compagnie Hobart s.a. \*

Oudergem

### Constructiewerkhuizen v/h Kanaal

Genk-Sledderlo

### Constructiewerkhuizen L. Van Lier \*

Hoboken-Antwerpen

### Corderies d'Ans et Câbleries de Renory \*

(nu/act. Cabcord s.a.)

Renory-Angleur

### Dahlen Skap

Stockholm

### Davit Cy

Utrecht

### Decca Navigator Company

p/a International Electronic Service \*

Antwerpen-Anvers

### Bouten

Roestvrij staal

Keukenapparaten

Deurdrempels, slibkasten

Zeewaterfilters, rolbrug, slibkasten, lieren  
voor statietrap

Staaldraadkabels

Toiletkastjes

Hijskraan voor machinekamer

Decca Navigator Mark XII

### Boulonnerie

Aciers inoxydables

Appareils de cuisine

Seuils de portes, boîtes égyptiennes

Filtres d'eau de mer, pont roulant, boîtes  
égyptiennes, treuils pour coupées  
Câbles en fil d'acier

Armoires de toilette

Grue pour compartiment des machines

Decca Navigator Mark XII

## Constructiewerkhuizen

# L. VAN LIER

LAGE WEG 432

HOBOKEN

### BOORDTOESTELLEN

•

ROLBRUGGEN.

VOOR

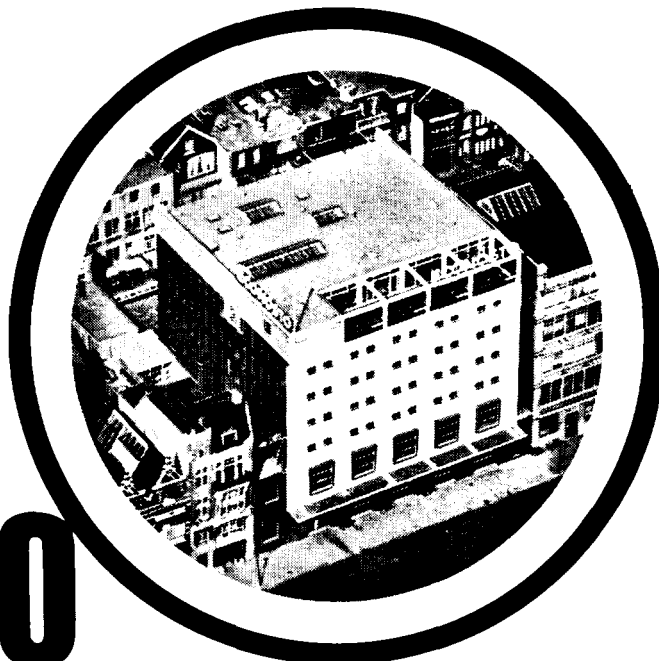
MACHINEKAMERS

•

ZEEWATERFILTERS

•

ENZ.

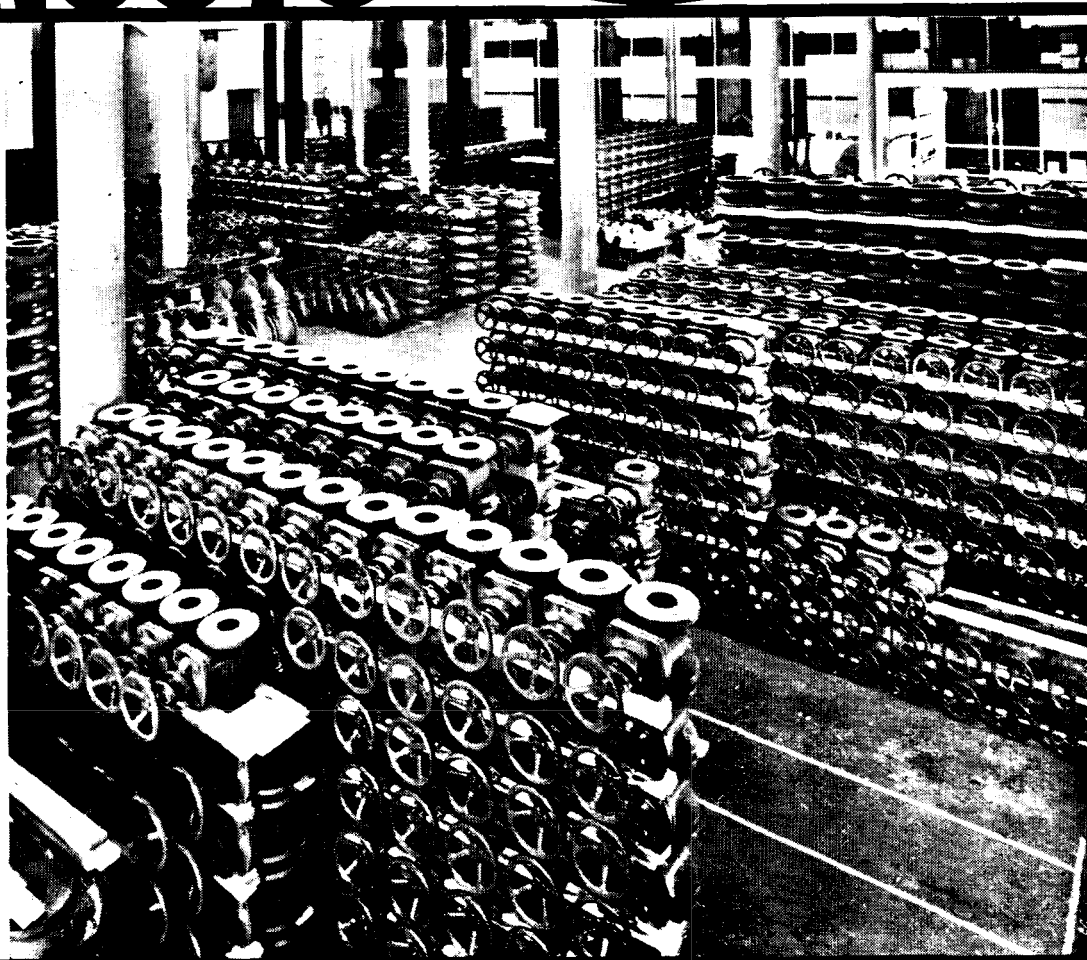


# ECONOSTO

**APPENDAGE-  
SPECIALIST  
SINDS 1892**

*Hoofdkantoor:*  
**ROTTERDAM  
TEL. 111400\***

*Bijkantoor:*  
**AMSTERDAM  
GRONINGEN  
EINDHOVEN  
ANTWERPEN**



**UNIEK IN EUROPA ..**

*zo'n voorraad  
zo'n ervaring  
zo'n service* **!**

**DE KLERK WOLTERS**

TEL. 38.03.17  
37.55.30

ANTWERP

SHIPCOMFORT  
FLOORCOMFORT  
HOMECOMFORT

BOOMSE STEENWEG 139 — WILRIJK

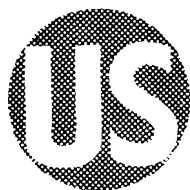
<b>De Klerk - Wolters *</b> Wilrijk	Garniering, vloer- en wandbekleding, meubelen (stoelen en zetels)	Tapissage, tapisserie, meubles (chaises et fauteuils)
<b>Adhémar Demanet</b> Gosselies	Ankerkettingen	Chaines d'ancre
<b>Desinfecta Croes n.v.</b> Antwerpen-Anvers	Beschermingsmaterieel, gasmaskers, vuurvrije kleding	Matériel de protection, masques respiratoires, vêtements anti-flammes
<b>Deutsche Werft</b> p/a <b>Uitenbogaert &amp; C<sup>o</sup></b> Rotterdam	Simplex schroefaskokerdichting	Joint Simplex de tube d'étambot
<b>H. Dewers</b> Bremen-Blumenthal	Afsluiters	Robinetterie
<b>Erich Dinglinger</b> p/a <b>Ets A.I.M.O.</b> Brussel-Bruxelles	Magnetische filter	Filtre magnétique
<b>Division Mc Gregor Comarain s.a.</b> <b>Europe-Métaux</b> Antwerpen-Anvers	Luikdeksels van hoofd- en tussendekken	Panneaux d'écoutilles pont principal et entreponts
<b>Dok- en Werf Mij</b> <b>Wilton Feyenoord n.v.</b> Schiedam	Roeras en roerkoning	Axe de gouvernail et mèche
<b>Em. Donckers</b> Wilsele	Afsluiters	Robinetterie
<b>Donkin &amp; C<sup>o</sup></b> p/a <b>Chimie et Métallurgie s.a.</b> Brussel-Bruxelles	Roerdraagblok	Palier support de gouvernail
<b>Econosto n.v. *</b> Rotterdam	Afsluiters	Robinetterie
<b>L'Electro Navale &amp; Industrielle s.a.</b> Aartselaar	Volledige elektrische installatie, schakel- en verdeelborden, starterborden	Installation électrique complète, tableaux de distribution, tableaux de démarrage

**Au cœur du PORT d'ANVERS,  
le Restaurant "TERMINAL,, vous attend....**

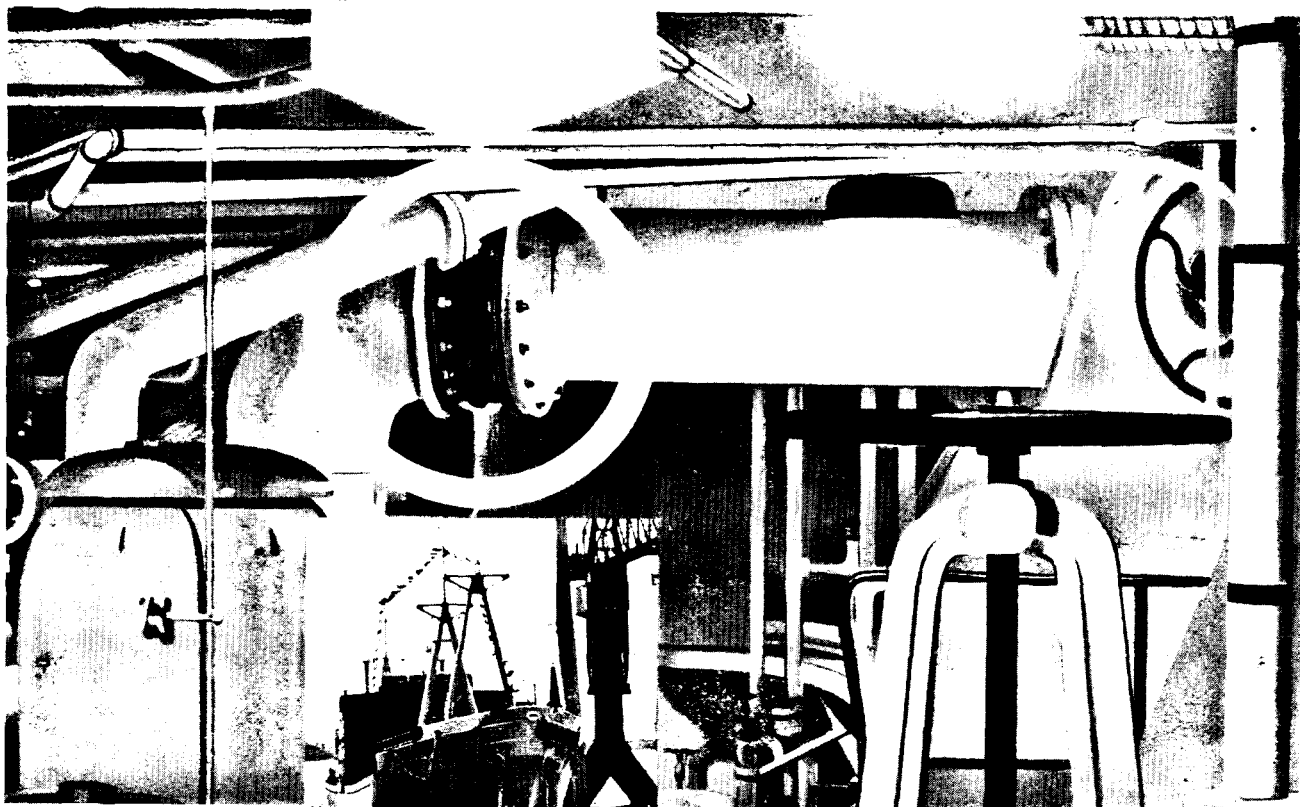
- CUISINE SOIGNEE
- VUE UNIQUE SUR LE PORT
- MENUS A PRIX FIXE OU A LA CARTE

N° 214 BASSIN LEOPOLD — TEL.: 41 26 80





# Expansion Joints



*Le S.S. Breughel  
est équipé de Joints  
d'Expansion U.S.  
Het s.s. Breughel  
is voorzien van  
U.S.-expansiestukken*

## ABSORBE VIBRATIONS ET DILATATIONS

La vitesse accrue des navires et leur tonnage plus élevé imposent aux moteurs et canalisations, des sollicitations de plus en plus sévères : de nouveaux problèmes de vibration se font jour. Depuis plus de 35 ans, les Joints d'Expansion U.S. apportent une solution à ces problèmes. Grâce à leur construction, ces joints absorbent les chocs, compensent les variations de longueur des tuyauteries et amortissent la transmission des bruits. Les Joints d'Expansion U.S. réduisent les frais d'entretien et prolongent la vie des installations.

## TEGEN TRILLINGEN EN UITZETTINGEN

De toegenomen snelheid van de schepen en hun verhoogde tonnemaat leggen de motoren en de leidingen de zwaarste proeven op; nieuwe trillingsproblemen zijn ontstaan. Sinds langer dan 35 jaar stellen de U.S.-expansiestukken aan die problemen paal en perk. Dank zij hun buigzaamheid slopen deze expansiestukken de schokken op, compenseren ze het lengteverschil van de buizen en dempen ze de geluidstrillingen. De U. S.-expansiestukken verminderen de onderhoudskosten en verlengen de levensduur van de installaties.

**Englebert**



Liège - 1, rue des Vennes - Luik

3316

**Englebert s.a. \***  
dépt. U.S. Royal  
Liège-Luik

**Ets. Mondiale**  
Vilvoorde-Vilvorde

**Extincteurs Turex s.a.**  
Brussel-Bruxelles

**Fabriek van Compositieverven**  
p/a Fa. Efcve  
Brussel-Bruxelles

**Fabriek van Plaatwerken v/h Wed. H. Van Dam**  
Bolnes

**Ferodo s.a.**  
p/a Bureau Technique International \*  
Brussel-Bruxelles

Expansiestukken

Universele draaibank

Draagbare brandblusapparaten

Verven

Metalen meubelen

*Ferodo trapreden*

Joins d'expansion

Tour universel

Extincteurs d'incendie portatifs

Couleurs

Meubles métalliques

*Nez de marche Ferodo*

POUR TOUTES APPLICATIONS INDUSTRIELLES EN  
FREINS ET EMBRAYAGES

**FERODO**

LE MEILLEUR RENDEMENT DEPUIS 60 ANS

34, RUE DE L'ASSOCIATION

BRUXELLES

**Fleck (J. Kovacs & Cie)**  
Antwerpen-Anvers

**Fonderies de la Haine**  
Haine St.-Pierre

**Hagenuk \***  
Kiel

Elektrische trog

Bronzen gietstukken

Roerstandverklikker

Pétrin électrique

Pièces en bronze

Répétiteur d'angle de barre

**FOR SHIP-  
BUILDING**



Electric Engine Order  
Telegraph Equipments  
Rudder Position Indicators  
Marine Radio Equipments  
VHF Radio Telephones  
Marine Telephone Instruments  
Marine Intercommunication  
Systems  
Steam-Generators  
Automatic Oil Burning Installations  
Automatic Voltage Regulators

For details apply to:



**HAGENUK**

NEUFELDT & KUHNKE G.M.B.H.

P.O. Box 500 KIEL GERMANY

**A. VETLER & Co Ltd**

CARGOCONTROLLERS

Superintendents,  
Sworn weighers and measurers  
Tallying & Checkweighing of all sorts  
of cargo for shipowners and agents account

TELEGRAPHIC ADDRESS : CARG TALLY ANTWERP

OFFICES ANTWERP :

Head-Office :

Constitutiestraat 36

Tally service :

Gen. Belliardstraat 6

Quay N. 166

After office hours

Telephone Numbers :

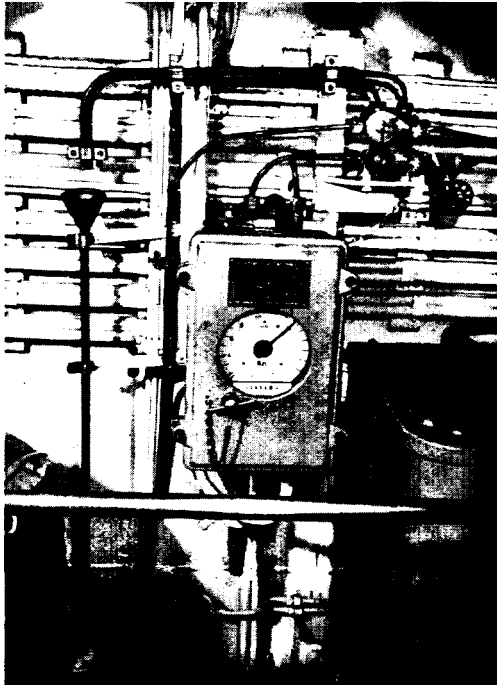
35 32 74

33 50 41

41 10 07

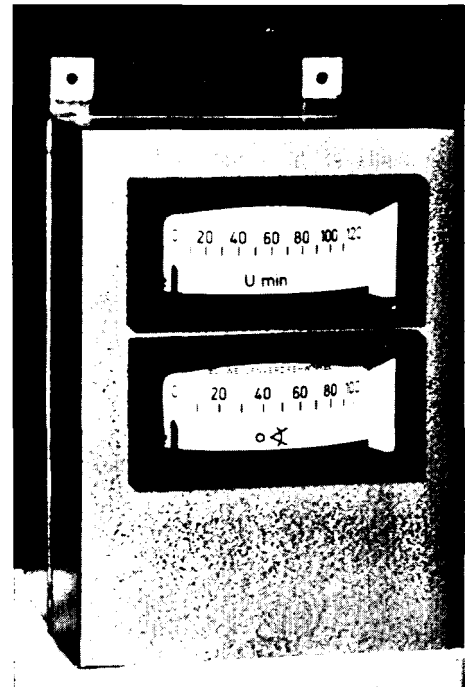
37 01 90

Auf dem Neubau MS. « JORDAENS » ist als weiteres Hilfsgerät für die Navigationsbelange an strömungsstabiler Stelle unter dem Schiffsboden ein « BODENLOG » eingebaut. Dem Prinzip nach ist es ein Staudruck-Log, welches den Geschwindigkeitsdruck des vorbeiströmenden Wassers aufnimmt, diesen Druck im Apparat selbsttätig radiziert, um äquidistante Skalenteile zu erhalten, ferner um dadurch auf einfache Weise laufend zu integrieren, wodurch auf der Brücke 1/10 Sm-weise ein Distanzzähler und 1/200 Sm-weise der true-motion-Teil des Radargerätes beaufschlagt wird.



Die gleichen Ablesungen erfolgen am Muttergerät in der Maschine für Auswertungen, welche die wirtschaftlichen und propulsionstechnischen Kontrollen betreffen, z.B. « Verbrauch je gefahrene Seemeile » und « Verbrauch je abgegebene effektive Leistung (Pferdestärke).

Die LEISTUNGSMESSANLAGE ist aufgelöst in die Teilmessungen DREHMOMENT und DREHZAHL. Für ersteres wird der proportionalelastische Verdrehwinkel der Laufwelle über 25 m



Messlänge auf zwei Wechselstromgeber übertragen. Die Querspannung des zwischen den beiden Gebern auftretenden Phasenverschiebungswinkels von etwa  $70^\circ$  ist ein direktes Mass für die Pferdestärken. Aus dem äquivalenten elektrischen Spannungsmass « Drehmoment und Drehzahl » wird selbsttätig der Spannungsanteil « Drehzahl » herausgenommen, so dass das « Drehmoment » allein angezeigt wird. Dieses ist — besonders bei Dieselmotoren — für die Betriebsbeobachtungen wichtiger als eine direkte Leistungsanzeige.

Die drei Messanlagen Schiffsgeschwindigkeit,  
Propeller-Drehmoment und  
» -Drehzahl,

sind parallel angezapft, um mit schnellem und synchronem Papiervorschub arbeitende LINIENSCHREIBER zu betätigen. Diese sind im Auftrage der CENTRE BELGE DE RECHERCHES NAVALES eingebaut und dienen wissenschaftlichen Messungen des Herrn Prof. Aertssen.

(Siehe Annonce Seite 133.)

(M)

## Crédit Maritime et Fluvial de Belgique S. A.

KOORNLEI 13  
GAND  
Tél. 09 / 25.86.55

## Société Belge de Crédit Maritime S. A.

GRAANMARKT 13  
ANVERS  
Tél. 03 / 33.10.75

SOCIÉTÉS FONDÉES EN 1908

- Crédit hypothécaire sur bateaux de navigation intérieure.
- Caisses de dépôts à vue et à terme.
- Emission d'obligations.

**Halberg - Zimmerman GmbH**  
 p/a L. Tas & Co \*  
 Antwerpen-Anvers  
**Emile Hertogs**  
 Brussel-Bruxelles

Warmtewisselaars  
 Ankers, kettingen, laadbomen

Echangeurs de chaleur  
 Ancres, chaînes, mâts de charge

- CHAINES ET ANCRES DE VICINAY (BILBAO)
- PROFILS EN ACIER SUIVANT VOTRE DESSIN
- PROFILS LAMINES A CHAUD ET A FROID EN ACIER
- GROSSES PIECES FORGEES ET ESTAMPEES EN ACIER
- CHAINES ET ISOLATEURS EN PLASTIQUE

## Firne EMILE HERTOQS

Direction : PIERRE HERTOQS (Ing. Comm. U.I.C.)

18, AVENUE LEO ERRERA — BRUXELLES 18 — TEL. 44 20 88 - 43 83 88

**Hans Hoppe Bordmesstechnik \***  
 Hamburg

Bodemlog

Loch de fond

# BORDMESSGERÄTE

„Stevenlog“  
 „Seitenlog“  
 „Bodenlog“

mit  
 Fernanzeige  
 Fernregistrierung  
 Ferndistanzzählung

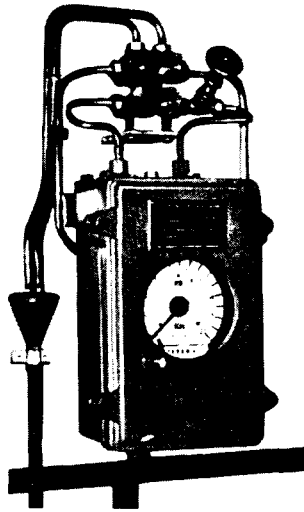
1/200 sm - Impulse für  
 true - motion

### Radarortung

Keine Bedienung und keine  
 Aussenbordteile beim  
 „Stevenlog“

Tropen- und arktisfest  
 Keine Beeinflussung durch  
 Seegang, Schiffsbewegung  
 und Vibrationen

Erprobt  
 in über 5000 Messanlagen



Weitere  
 Bord-Messgeräte  
 und  
 Messanlagen  
 für

Propeller - Umdrehungen  
 mit schleifringlosen Gebern  
 Propeller - Drehmoment  
 ohne elektronische Teile  
 Tiefgänge, Trimm und  
 Krängung  
 Ruderwinkel - Fernanzeige

**HANS HOPPE**

Hamburg 39, Rathenastr. 60

**Bordmesstechnik**

Tel. 51 91 08

**Houttuin Pompen**  
 p/a Marine & Industrie  
 Antwerpen-Anvers

**Hubbert (J. Kovacs & Cie)**  
 Antwerpen-Anvers

**International Electronic Service « Ines » \***  
 Antwerpen-Anvers

**I.S.O. \***  
 Antwerpen-Anvers

**Jacobs**  
 Antwerpen-Anvers

**Janison Cold Storage Door Co**  
 Hagerstown Maryland (U.S.A.)

Allerlei pompen

Ketel

Afstandthermometers, elektrische thermo-  
 meters voor de koelruimen  
 Isolatiewerken

Dekinventaris

Deuren voor koelkamers

Pompes diverses

Marmite

Thermomètres à distance, thermomètres  
 électriques pour les cales réfrigérées  
 Travaux d'isolation

Inventaire de pont

Portes pour chambres froides

# LEBRUN

POUR TOUTES  
LES APPLICATIONS  
MARITIMES  
DU FROID  
ET DE  
L'AIR CONDITIONNE

ESTABLISHED IN 1911



NAUTICAL INSTRUMENTS



## MARTIN & C<sup>o</sup>

28 Brouwersvliet

A N T W E R P



COMPASS ADJUSTERS

CHARTS

D/F CALIBRATION

TAFFRAIL & SUBMERGED LOGS

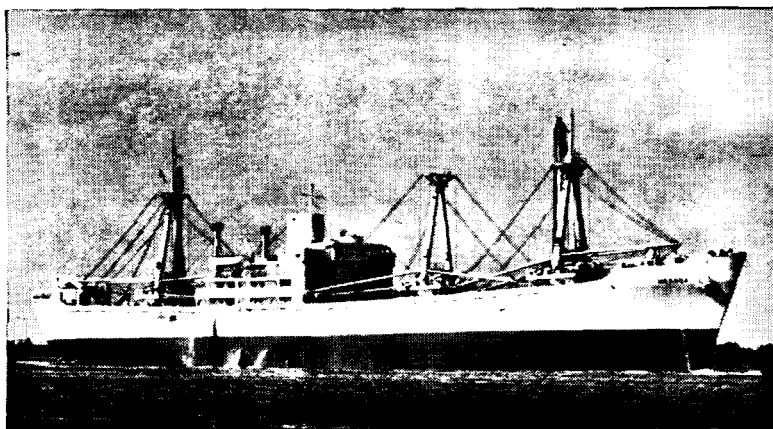
T U F N O L

« YORKSHIRE » TUBES

LIFESAVING EQUIPMENT



TEL. (03) 33 93 86 - 33 85 47



Les cales frigorifiques du  
« MOANDA » (C.M.B.) sont  
isolées à

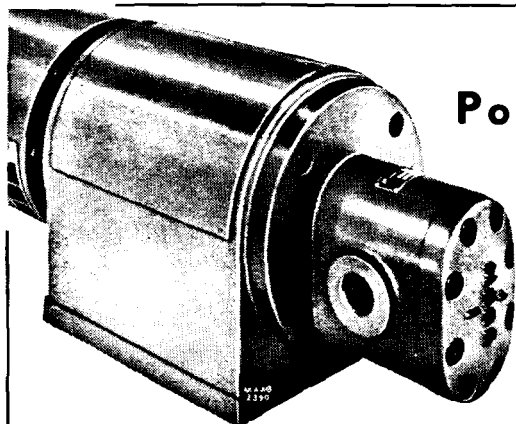
### l'ONAZOTE

garantissant pour toujours  
la plus basse conductibilité  
thermique et l'étanchéité  
contre la condensation.

## Expanded Rubber Co

MITCHAM ROAD CROYDON (R.U.)

Agent : M.A. LEOPOLD - Ganshoren (Bruxelles)



## Pompes à engrenages

pour le refoulement  
d'huile de graissage  
d'huile pour l'hydro-mécanique  
d'huile de chauffage

# MAAG ZURICH

S. A. DES ENGRENAGES MAAG ZURICH (SUISSE)

**Kelvin Hughes, London**  
 p/a **Electro Navale & Industrielle s.a.**  
 Aartselaar

p/a **Martin & Co \***  
 Antwerpen-Anvers

**George Kent (Europe) Ltd s.a.**  
 Brussel-Bruxelles

**Keravit**  
 p/a **Schiltz Frères \***  
 Aartselaar

Pneumatische peilinrichting

Magnetisch kompas, chronometers

« Helderzicht » draaischijf

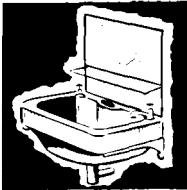
Sanitaire toestellen

Indicateurs de niveau pneumatiques

Compas magnétiques, chronomètres

Clear view screens

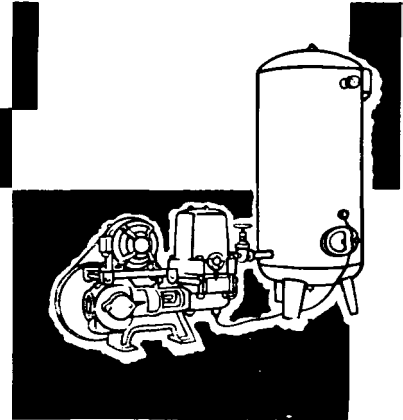
Appareils sanitaires



S.A. **SCHILTZ** N.V.

**SANITAIR EN POMPEN  
 POMPES ET SANITAIRES**

**ANTWERPEN • AARTSELAAR  
 OOSTENDE • MOL • BRUGGE**



**Keulahütte GmbH**  
 p/a **Ets. E. Thiry**  
 Brussel-Bruxelles

**Walter Kidde Ltd**  
 p/a **Marine Motors**  
 Antwerpen-Anvers

**Kockums Mek. Verkst.**  
 p/a **Voge's-Boon**  
 Antwerpen-Anvers

**Laidlaw, Drew & Co Ltd**  
 p/a **L. Tas & Co \***  
 Antwerpen-Anvers

**Landmeters Naval Stores n.v.**  
 Antwerpen-Anvers

**Lebrun s.a. \***  
 Nimy-lez-Mons

**M. A. Léopold \***  
 Ganshoren

**G. Levis \***  
 Vilvoorde-Vilvorde

**Le Lis**  
 Antwerpen-Anvers

**S.A. des Engrenages Maag Zurich**  
 p/a **Bureau Technique International s.a. \***  
 Brussel-Bruxelles

**Marine Motors Agencies**  
 Antwerpen-Anvers

**Moralt**  
 p/a **Houthandel L. Martens**  
 Merksem/Antwerpen

**Napier**  
 London

**Nederlandse Dunlop - Rubber en Banden Mij**  
 Amsterdam

**Néotherme Chénée**  
 p/a **Schippers Podevyn n.v.**  
 Hoboken/Antwerpen

**Niway**  
 p/a **Ets. Technessen n.v.**  
 Amsterdam

Laadb'okken

CO2 brandb'usinstallatie

Signaal'hoorns « supertyfon »

Oliestookinstallatie

Dekinventaris, licht hijsgerie

Koelinstallatie, koelkasten, startluchtcompressoren

Onazote platen

Verven

Manillatouwwerk

Olief- en brandstofpompen

Noodgroep, pneumatische vloten R.F.D.

Brandvertragende schotten en ander houtwerk

Drukvolgroepen voor hulpmotoren

Dekbekledingen

Elektrische warmwaterketel, gegoten bronzen onderdelen, vlakke flenzen, reductie-flenzen

Rubbermat in stuurhuis

Poulies de chargement

Installation d'extinction d'incendie CO2

Signaux « supertyfon »

Installation de chauffe à l'huile

Inventaire de pont, petit matériel de levage

Installation frigorifique, armoires frigorifiques, compresseurs d'air de démarrage

Plaques Onazote

Couleurs

Cordages en manille

Pompes à l'huile et à combustibles

Groupe de secours, radeaux pneumatiques R.F.D.

Cloisons anti-feu, boiseries

Turbines de suralimentation moteurs auxiliaires

Revêtements de ponts

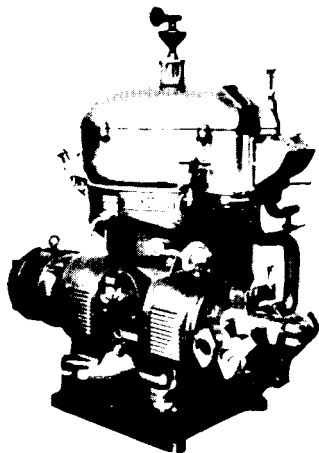
Chauffe-eau électrique, pièces coulées en bronze, brides plates, brides de réduction

Tapis en caoutchouc pour la timonerie

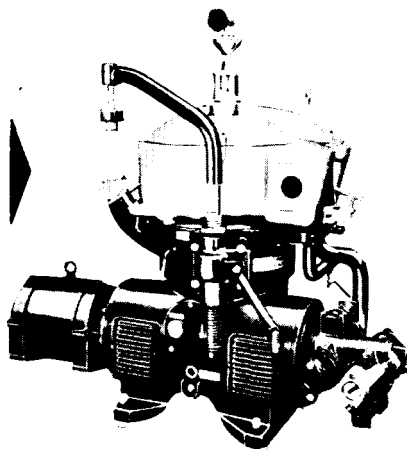
# WESTFALIA

## MARINE-SEPARATORS

Type SAOG  
with self-  
cleaning bowl



Type ON with  
normal disc  
type bowl



for the purification and de-hydration of

HEAVY FUEL OIL  
LUBRICATING OIL  
DIESEL OIL

Spare parts service by our representatives is  
available in nearly all countries of the world.

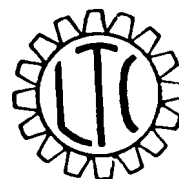
**WESTFALIA  
SEPARATOR**

2215

**WESTFALIA SEPARATOR AG., OELDE/GERMANY**  
REPRESENTATIVES IN BELGIUM:  
TECHNISCH BUREAU THEO VERHOEVEN N.V.  
BORGERHOUT-ANTWERP - 54, OEDENKOVENSTR.

### Ons LEVERINGSPROGRAMMA VOOR DE SCHEEPVAART OMVAT :

- Cochran ketels, zowel oliegestookt als voor diesel-uitlaatgassen
- Laidlaw Drew oliestookinstallaties
- Todd Oliestookinstallaties
- Dawson & Downie pompen, zowel stoom-, als electrisch gedreven
- Monopompen
- Warmte wisselaars voor alle toepassingen
- Stoomverwarmers voor zware stookolie
- Condensors
- Roto Clean zelfreinigende filters
- Electrische Tachometer-installaties
- Emerson Walker stoom-, en electrische ankerlieren
- Carron Patrijspoorten, vensters en kombuis uitrustingen
- Andre Rubber flexible expansiestukken, zuigmonden en trillingdempers
- Erex schroefventilatoren voor machiniekamer en ruim ventilatie
- Lenswater olieafscheiders
- Begemann centrifugaalpompen



# L. TAS & Co

P. V. B. A.

AMSTERDAM

ANTWERPEN

44, Ste KATELIJNEVEST — ANTWERPEN

TEL. 32 26 79

<b>Orfèvrerie Wiskemann s.a. *</b> Brussel-Bruxelles	Keukentoestellen en uitrusting in roestvrij staal, zilverwerk	Appareils de cuisine, batteries de cuisine en acier inoxydable, couverts et plateaux en metal blanc argenté et en inoxydable
<b>Ets Parfony &amp; Lielens s.a.</b> Brussel-Bruxelles	Expansiestukken	Joints d'expansion
<b>Philips n.v. * techn. afd.</b> Brussel-Bruxelles	Filters	Filtres
<b>Poudrerie d'Ombret J. P. Gérard &amp; Cie</b> Liège-Luik	Venster- en patrijspoortkasten in polyester	Cadres fenêtres et hublots en polyester
<b>Prometal</b> Antwerpen-Anvers	Afsluiters	Robinetterie
<b>Record Electrical Co Ltd</b> p/a L. Tas & Co *	Toerentellers	Tachymètres
<b>Robinetterie Nationale</b> Gilly	Afsluiters	Robinetterie
<b>Roeder</b> p/a Jules Kovacs & Cie s.a. *	Keukenfornuis, bak- en braadoven, elektrische friteketel, elektrische rooster, verwarmkasten, verwarmplaten	Fourneau de cuisine, four à pain et à rôtir, friteuse électrique, grille électrique, armoires chauffantes, plaques chauffantes.
<b>F. A. Ronmler GmbH.</b> p/a Zeebroek s.p.r.l.	Resopal platen	Feuilles Resopal
<b>Ruhrstahl</b> p/a Ets. Eurometal	Smeedstukken voor achtersteven	Pièces forgées pour l'étambot
Grivegnée		

# WISKEMANN

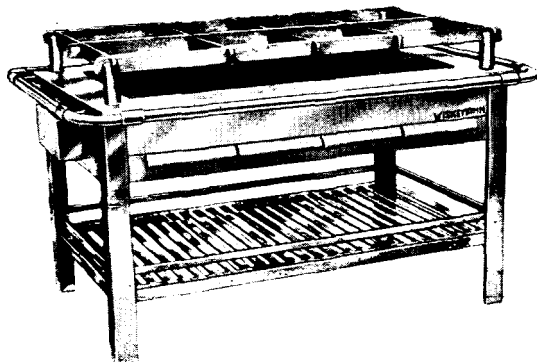
S. A.

40, RUE DES ANCIENS ETANGS - FOREST - BRUX. 19

TEL. 44 77 95  
44 09 07  
43 30 08



Matériel pour cuisines professionnelles et collectivités  
MATERIEL SPECIAL POUR CUISINES DE NAVIRES



Fourneau électrique pour navire  
CONCEPTION ET EXECUTION SUIVANT VOS BESOINS

# HAVENBEDRIJF MABESOONE n.v.

STOUWERIJ — REDERIJ

ARSENAALSTRAAT 5  
ANTWERPEN

TELEFOON 37 27 04





GENIET MET UW GASTEN VAN HET  
**„NAUTILUS”**  
 HAVENPANORAMA

ENIG KADER VOOR ZAKENLUNCHES EN  
 CONGRES-PARTIES  
 HOTEL - RESTAURANT - TEA ROOM - CAFE  
 PARKING VOOR 500 WAGENS

Scheldelaan - ANTWERPEN - KRUISSCHANS - Tel. 41.19.53



*The outstanding quality, reliability and fitness for all purposes  
 make from the Lion Packings & Jointings the best in the world*

IN ANTWERP YOU WILL FIND ONE OF THE OLDEST AND BIGGEST  
 DEPOTS OF THE WALKER'S WORLD-WIDE ORGANIZATION

**JAMES WALKER & C° (Belgium) Ltd.**

14, OUDE LEEUWENRUI — ANTWERP — PHONE : 33 19 05 (2 LINES)  
 DEPOTS THROUGHOUT THE WORLD

**REFRIBEL**

Direction générale :

29, RUE BREDERODE — BRUXELLES 1  
 TELEPHONES : 12 12 04 - 11 69 73

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES A ANVERS ET ZEEBRUGGE  
 AUTRES ENTREPOTS A BRUXELLES, GAND, LIEGE, NAMUR ET CHARLEROI  
 AGENT GENERAL D'INTERFRIGO POUR LA BELGIQUE

**CADIX NATIE N.V.**

Viaduct - Dam, 41, ANTWERPEN

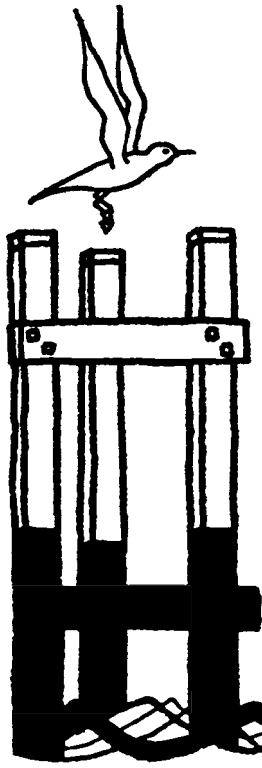
TEL. 32 86 34 - 32 17 47

Telex : CADIXNATI AN 668

ALLE BEHANDELINGEN VAN GOEDEREN AAN DE HAVEN  
 RUIME MAGAZIJNEN VOOR VRIJE- EN TRANSITGOEDEREN  
 TOUTES MANUTENTIONS PORTUAIRES - GRANDS MAGASINS SPECIAUX  
 POUR L'ENTREPOSAGE DE MARCHANDISES LIBRES ET EN TRANSIT

EXCLUSIEF AGENT VOOR EUROPA VAN AGENT EXCLUSIF POUR L'EUROPE DE  
 ONTVETTINGSPRODUCT „POLYCLENS” PRODUIT DE DEGRAISSAGE  
 VOOR ALLE POUR TOUTES  
 INDUSTRIELE EN MARITIEME DOELEINDEN FINS INDUSTRIELLES ET MARITIMES





# SAIT

## ELECTRONICS

DEPUIS 1901 • SINDS 1901

### ELECTRONIQUE MARITIME

Radiocommunications et aides électroniques à la navigation maritime, fluviale et pour la pêche.

### MARITIEME ELEKTRONICA

Alle radio en elektronische navigatietoestellen voor de zeevaart, zeevisserij en binnenvaart.

CHAUSSÉE DE RUISBROEK, 66 — BRUXELLES 19  
 TEL. : 45 18 50 (10 l.)      TELEX : 02 - 21601  
 STEENWEG OP RUISBROEK, 66 — BRUSSEL 19

Sigma Ltd  
 London

Sait Electronic s.a. \*  
 Brussel-Bruxelles

G. Schwepper - Velbert Rhld  
 p/a Anc. Ets. De Pooter  
 Antwerpen-Anvers

Schulthess  
 p/a Jules Kovacs & Cie s.a. \*  
 Antwerpen-Anvers

Scuvie  
 Liège-Luik

Serck Radiators Ltd  
 Birmingham

Samsoposten

Radio-installatie, gyrokompas, brugconsole

Beslagwerk

Wasserijinrichting

Bronzen flensen, spuitgastroosters

Oliekoeler, luchtkoelers voor hoofd- en  
 hulpmotoren

Mâtériaux

Installation radio, compas gyroscopique,  
 console de navigation

Quincaillerie

Installation buanderie

Brides en bronze, crépines pour dalots

Refrigerateur d'huile, réfrigérants d'air  
 moteurs principal et auxiliaires



## SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE JULES KOVACS & C<sup>IE</sup>

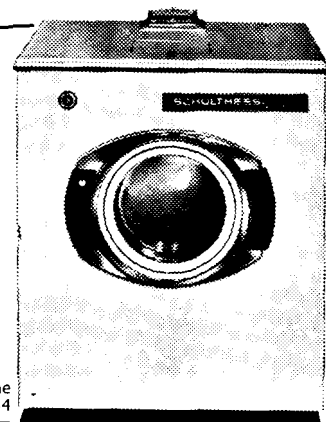
SOCIÉTÉ ANONYME

Phone's : (03) 32.53.13      18, Quai Ste. Aldegonde  
 Gram's : Kovacs Antwerp      Antwerp - Belgium

M/S JORDAENS, BRUGHTEL, RUBENS & TENIERS of the  
 Compagnie Maritime Belge are equipped with these  
 superb fully automatic SCHULTHESS Laundry machines.  
 18 Washing programmes by perforated cards.

Drying Machine  
 Tumbler T. 6

Washing Machine  
 Super S/F-4



# SHARPLES

PROCÉDÉ BREVETÉ GRAVITROL

Nouveau procédé SHARPLES d'épuration et lavage intensif de fuels lourds et résiduels  
Lavage simple — Lavage double étage

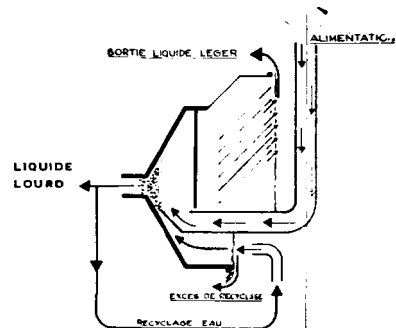
Le lavage des fuels peut s'effectuer en un ou deux étages consécutifs quand on désire obtenir une élimination très poussée du sodium et des cendres non solubles dans le fuel. ● Le lavage des fuels s'applique aux combustibles pour moteurs diesel, turbines à gaz, générateurs à pistons libres ainsi qu'aux chaudières à haute surchauffe. ● Le lavage a pour effet d'éliminer les sédiments en suspension et les cendres insolubles dans le fuel ainsi que le chlorure de sodium. L'efficacité d'élimination peut atteindre 90 à 99%.

Le résultat présente les avantages suivants :

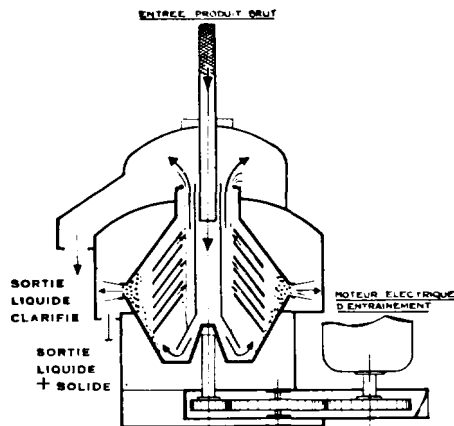
- réduction des usures de cylindres;
- élimination des encrassements des turbo-soufflantes de suralimentation;
- suppression des dépôts sur les aubages des turbines à gaz et des corrosions;
- réduction des dépôts et des corrosions des chaudières, etc...

Fonctionnement continu  
Automatisme intégral

Débits de 500 L/H jusqu'à 40 T/H  
Procédés spéciaux  
sous pression et température élevées



PRINCIPE DU PROCÉDÉ GRAVITROL



COUPE SCHEMATIQUE DU DH 3.000

## SHARPLES - FRANCE

94, rue d'Estienne-d'Orves - RUEIL-MALMAISON (Seine-et-Oise)

Téléphone : 967.09.10 à 967.09.12

Ingénieur délégué pour la Belgique : **Joseph MEAN**

120, rue du Monténégro - BRUXELLES 6 - Tél. (02) 37.35.05

### Références principales en Belgique :

- CHANTIERS NAVALS : — JOS BOEL & FILS  
— COCKERILL - OUGREE
- ARMATEURS : — CIE. MARITIME BELGE  
— BELGIAN FRUIT LINES  
— U.B.E.M.  
— PECHERIES A VAPEUR

# VERGO

TELEFOON: 41.06.28 - 35.77.65

- SECURING CARGO
- DUNNAGE WOOD

BISSCHOPPENHOFLAAN 165 — DEURNE - ANTWERP

**CONTACTEUR MAGNETIQUE  
DE NIVEAU "STEGU"**  
TYPE "MCBREY"

POUR LE CONTROLE DES  
NIVEAUX DANS LES RESER-  
VOIRS OUVERTS OU FERMES

POUR TOUS CONTROLES DE  
LIQUIDES.

PRESSION 10 KG/CM<sup>2</sup> - TEMPERA-  
TURE DE MARCHE : 180°.

COURANT = 440 V. - 1 AMP.  
COURANT = 240 V. - 0,1 AMP.

MONTAGE SIMPLE - ETANCHEITE  
PARFAITE.

TYPES SPECIAUX PREVUS POUR  
TOUTES APPLICATIONS ET POUR  
TOUTES DIFFERENCES DE NIVEAU  
DIFFERENTES DENSITES  
TOUTES PRESSIONS  
TOUTES TEMPERATURES

TYPE ANTIEXPLOSION SOUS  
CERTIFICAT POUR RAFFINERIES  
DE PETROLE, CHARBONNAGES, ETC.

4, Quai de Willebroeck, 4  
BRUXELLES  
Tél. : 17.02.27 - 17.09.27

104 boul. de Clichy  
PARIS 18ème  
T. ORN 9510 - 9.765

# STEGU

SERVO-RÉGULATEUR D'ALIMENTATION

**RÈGLE,  
ALIMENTE ET  
MAINTIENT  
AUTOMATICQUE-  
MENT VOTRE  
NIVEAU D'EAU**

*Renseignements* **STEGU** 4, QUAI DE WILLEBROECK  
SOCIÉTÉ TECHNIQUE POUR L'ÉQUIPEMENT GÉNÉRAL DES USINES  
TEL. : 17 02 27 - 17 09 27

**Sharpless France \***  
Reuil-Malmaison

**Sidal s.a.**  
Duffel

**Smits & Co**  
Brasschaat

**A. F. Smulders**  
Grâce Berleur

**Stegu s.a. \***  
Brussel-Bruxelles

**Steven & Struthers**  
Kelvinough

**J. Stone & Co**  
p/a **International Electronic Service s.a.**  
Antwerpen-Anvers

**Stork Frères & Co**  
Brussel-Bruxelles

**The Submerged Log Cy**  
p/a **Sait s.a. \***  
Brussel-Bruxelles

**Taylor, Pallister & Co**  
p/a **Ets. Bogerd & Co**  
Antwerpen-Anvers

**Travaux & Métallurgie**  
Brussel-Bruxelles

**Triangel Export**  
p/a **Zeebroek s.p.r.l.**  
Brussel-Bruxelles

**Tufnol**  
p/a **Martin & Co \***  
Antwerpen-Anvers

Centrifugale separatoren

Aluminium

Bitumineuse verven en dekbekledingen

Afgasketel

Ketelregeling

Buitenboordkleppen

Schroeven

Pompen

Elektrisch log

Laadblokken

Metalen meubelen, trappen, rekken

Spaanderplaten

Roerbusvoeringen

Supercentrifuges

Aluminium

Peintures et recouvrements bitumineux de ponts

Chaudière de récupération

Régulation de chaudière

Clapets de hors bord

Hélices

Pompes

Loch électrique

Poulies de chargement

Meubles métalliques, escaliers, étagères

Panneaux de particules de bois

Chemise pour palier de gouvernail

**Turners Asbestos Cement Ltd**  
p/a **Revisma \***  
Deurne/Antwerpen-Anvers

**Usines à cuivre et à zinc**  
Liège-Luik

**Van Assche & Zn**  
Antwerpen-Anvers

**Van Wingerden & Zn Gorinchem**  
p/a **Prometal n.v.**  
Antwerpen-Anvers

**Fa. Verhoef Alum. Scheepsbouwind.**  
Aalsmeer

**Vertongen Goens**  
Dendermonde-Termonde

**Gebroeders Vits**  
Hoboken

**Vogels Boon**  
Antwerpen-Anvers

**G. & J. Weir Ltd**  
Cathcart

**Wilson (J. Kovacs & Cie)**  
Antwerpen-Anvers

**Worthington-Simpson Ltd**  
Newark-Notts

**Yorkshire Imperial Metals Ltd**  
p/a **Martin & Co \***  
Antwerpen-Anvers

« Turnall » platen

Buizen in koper-aluminium legering voor condensers

Heftoestellen, loopkatten, takels, dek- en machine-inventaris

Vensters en patrijspoorten

Hoge druk- en smeedstalen klep- en schuifafsluiters « Persta », aluminium reddingsloepen, statietrappen

Staalraadkabels

Dekbekleding in tegels en mozaïek

Scheepstelegraaf

Ketelvoedingspomp

Elektrische broodrooster

Atmosferische condenser

Pijpen in al-messing

Plaques « Turnall »

Tuyauteries en laiton d'aluminium de condenseurs

Appareils de levage, chariots, palans, inventaire des ponts et machines

Fenêtres, hublots

Vannes et robinets « Persta » en acier forgé, embarcations de sauvetage en aluminium, coupées et échelles

Câbles en fil d'acier

Recouvrement de ponts en dalles et mosaïque

Télégraphe de bord

Pompe d'alimentation pour chaudières

Grille-pain électrique

Condenseur atmosphérique

Tubes et tuyaux en laiton d'aluminium

\* Zie ook lijst der adverteerders. — \* Voir également liste des annonceurs.

## REVISMA s.a.

OUDE BRUG 10 SCHOTEN / ANVERS

vous présente :

une gamme de matériaux isolants répondant à toutes les exigences imposées en constructions maritimes et fabriqués par les diverses usines du groupe TURNER & NEWALLS

de **NEWALLS INSULATION CO LTD**

Coquilles et plaques en Magnésie Newalls 85 %  
pour température jusqu'à 325° C

Coquilles et plaques en Calcium Silicate Newtherm  
pour température jusqu'à 900° C

de **TURNER ASBESTOS CEMENT LTD**

Pour cloisons anti-feu : Turnall Asbestos Ships Board

DOCUMENTATION ET ETUDES SUR DEMANDE

## EUROPA DIVING

TOUS TRAVAUX SOUS-MARINS

Belgique et Etranger



INSPECTIONS, RECHERCHES  
ET LOCALISATIONS

•  
REPLACEMENT ET  
◦ DEGAGEMENT D'HELICES

•  
DECOUAGES ET SOUDURE

•  
RENFLOUAGE ET  
SAUVETAGE

•

Rue de Brésil 23 - ANVERS

Tél. 33 60 05

## ADVERTENTIES - ANNONCEURS

	Pag.		Pag.
Acec s. a. . . . .	121	Havenbedrijf Mabesoone n.v. . . . .	137
Agence Maritime John B. Vets & C <sup>o</sup> s.a. . . . .	11	Eug. Herbosch n.v. . . . .	30
Algemene Goederenbehandelingen n. v. . . . .	38	Emile Hertogs . . . . .	133
Amerika Natie n. v. . . . .	92	Hans Hoppe, Bordmesstechnik . . . . .	133
Anbuma n. v. . . . .	120	Ines s.a. (Decca Radar) . . . . .	126
Anglo Belgian Company s. a. . . . .	68	John Cockerill Line . . . . .	72
Antigoon n. v. . . . .	98	M. Léopold . . . . .	132
Antwerpsche Waterwerken n. v. . . . .	15	Maatschappij der Brugsche Zeevaart Inrichtingen n.v. . . . .	90
Applications Mécaniques et Thermiques . . . . .	120	L. Maes . . . . .	119
Astral s. a. . . . .	60	Manuport - Vlaey Natie . . . . .	34
Ateliers de Construction de Jambes-Namur s. a. . . . .	82	Martin & C <sup>o</sup> . . . . .	134
Ateliers de Construction Pompes Sihi s.p.r.l. . . . .	34	Mobil Oil . . . . .	58
Belfranline s.a. . . . .	16	Navex n.v. . . . .	32
Belgamar n. v. . . . .	89	Nouveaux Ateliers Lebrun s.a. . . . .	134
Belgian Fruit Lines s.a. . . . .	120	Oostende - Dover . . . . .	106
Belgian New Fruit Wharf s.a. . . . .	89	Orfèvrerie Wiskemann s.a. . . . .	137
Belgian Sweden Line . . . . .	16	Philips . . . . .	110
Belgische Maatschappij voor Scheepvaart Krediet n.v. . . . .	132	Plouvier & C <sup>o</sup> s.a. de Transports . . . . .	26
Belgische Zee- en Binnenvaart Krediet Mij n.v. . . . .	132	Plouvier Maritime s.a. . . . .	82
Belgo-British Stevedoring Company . . . . .	92	Raffinerie belge de Pétoles s.a. . . . .	32
Black Diamond Lines s.a. . . . .	68	J. Randaxhe - Bally . . . . .	34
Boschmans & C <sup>o</sup> s.a. . . . .	72	Rederij Flandria — Restaurant Pérouse . . . . .	44
Boutmy & C <sup>o</sup> s.a. . . . .	67	Refribel . . . . .	138
Brown Boveri s.a. . . . .	125	Restaurant Terminal . . . . .	129
Bulcke & Cie s.a. . . . .	67	Revisma s.a. . . . .	142
Bureau Technique International s.a. - MAAG . . . . .	134	S.A.I.T. Electronics s.a. . . . .	139
Bureau Technique International s.a. - FERODO . . . . .	131	Salf s.a. . . . .	34
Bureau Technique J. Trachet s.a. . . . .	124	Scheldeparkhotel Nautilus n.v. . . . .	138
F. Buysaert & Zoon . . . . .	125	Schiltz Gebr. n.v. . . . .	135
Cabcord n.v. . . . .	127	Sharples France . . . . .	140
Cadix Natie n.v. . . . .	138	Socantra n.v. . . . .	122
Chantiers Navais Cockerill-Ougrée s.a. . . . .	108	Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats . . . . .	38
Compagnie Hobart s.a. Belge . . . . .	127	Société Générale de Dragage . . . . .	28
Compagnie Maritime Belge s.a. . . . .	14	Sté Ind. Gle Jules Kovacs & Cie s.a. . . . .	139
Comptoir Maritime Osterrieth s.a. . . . .	30	Somara s.a. . . . .	30
Constructiewerkhuizen L. Van Lier . . . . .	127	Stegu s.a. . . . .	141
Continental Lines (Armement) s.a. . . . .	22	Stevedoring C <sup>o</sup> Gylsen n.v. . . . .	89
De Klerk - Wolters . . . . .	129	Cornis Swarttouw's Antwerp Stevedoring Cy n.v. . . . .	122
Éconosto n. v. . . . .	128	Tas & C <sup>o</sup> s.p.r.l. . . . .	136
Eiffe & C <sup>o</sup> . . . . .	30	Technisch Bureau Theo Verhoeven n.v. . . . .	136
Englebert s.a. . . . .	130	Transtank n.v. . . . .	38
Esso Belgium s.a. . . . .	124	Union de Remorquage et de Sauvetage s.a. . . . .	89
Europa Diving Cy p.v.b.a. . . . .	142	Valcke Frères . . . . .	60
Expeditiebedrijf Frans Maas p.v.b.a. . . . .	38	L. A. Vandeputte Stevedoring C <sup>o</sup> n.v. . . . .	67
General Motors Continental . . . . .	23	R. & R. Van Renterghem p.v.b.a. . . . .	122-123
Ghent Trading C <sup>o</sup> Ltd. s.a. . . . .	67	Venke!er & C <sup>o</sup> n.v. . . . .	22
Gulf Oil (Belgium) n.v. . . . .	24	A. Vetler & Cie . . . . .	131
Hagenuk . . . . .	131	Vergo . . . . .	140
Haven van Antwerpen . . . . .	6	James Walker & C <sup>o</sup> (Belgium) Ltd . . . . .	138
Haven van Gent . . . . .	122	Werkhuizen A. Brussele p.v.b.a. . . . .	123
Haven van Oostende . . . . .	98		

# SOMMAIRE - INHOUD

	Pag.
<b>Carte du monde, montrant la position des navires de mer belges</b> . . . . .	2
<b>Wereldkaart, tonende de positie der Belgische zeeschepen</b> . . . . .	2
A. BERTRAND, ministre des Communications : <b>Avant-propos</b> . . . . .	5
minister van Verkeerswezen : <b>Voorwoord</b> . . . . .	4
L. DELWAIDE, échevin du port d'Anvers : <b>Le rachat du péage de l'Escaut et le port d'Anvers</b> . . . . .	7
schepen van de haven van Antwerpen : <b>De vrijkoping van de Scheldetol en de haven van Antwerpen</b> . . . . .	7
H. DE VOS, président du Comité National de Propagande Maritime : <b>Le rachat d'une servitude</b> . . . . .	17
voorzitter van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda : <b>De afkoop van een erfdienstbaarheid</b> . . . . .	17
G. BERTRAND, directeur-général de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure : <b>La Commission Permanente de l'Escaut</b> . . . . .	25
directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart : <b>De Permanente Commissie van de Schelde</b> . . . . .	25
<b>Marques de cheminées et pavillons des armements belges</b> . . . . .	42
<b>Schoorsteenmerken en vlaggen van de Belgische rederijen</b> . . . . .	42
<b>Liste d'adresses des armements belges</b> . . . . .	43
<b>Adreslijst van de Belgische rederijen</b> . . . . .	43
G. DUFOUR, président de l'Union des Armateurs Belges : <b>Historique</b> . . . . .	45
voorzitter van de Belgische Redersvereniging : <b>Historiek</b> . . . . .	45
<b>Registre illustré des nouveaux navires sous pavillon belge</b> . . . . .	59
<b>Geïllustreerd register van nieuwe schepen onder Belgische vlag</b> . . . . .	59
<b>Navires de mer belges en commande</b> . . . . .	62
<b>Belgische zeeschepen in bestelling</b> . . . . .	62
P. VANDENSTEEN, directeur à l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure : <b>Qu'est-ce le Service de la Marine ?</b> . . . . .	63
directeur bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart : <b>Wat is de Dienst voor de Koopvaardij ?</b> . . . . .	63
R. SURKYN, secrétaire du Comité National de Propagande Maritime : <b>La tâche du Comité National de Propagande Maritime</b> . . . . .	69
secretaris van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda : <b>De taak van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda</b> . . . . .	69
R. JACOBS, professeur à l'Institut Supérieur de Commerce St.-Ignace à Anvers : <b>La contribution de l'Escaut à notre balance des paiements</b> . . . . .	73
professor aan de St.-Ignatius Handelshogeschool te Antwerpen : <b>De bijdrage van de Schelde tot onze betalingsbalans</b> . . . . .	73
A. DE VOS, assistant au Musée National de la Navigation : <b>La flotte anversoise vers 1830</b> . . . . .	83
assistent bij het Nationaal Scheepvaartmuseum : <b>De Antwerpse vloot omstreeks 1830</b> . . . . .	83
P. SEYNHAVE, licencié en sciences commerciales : <b>Etude sur les comptes d'exploitation d'une ligne régulière</b> . . . . .	93
licenciaat in handelswetenschappen : <b>Studie der exploitatierekeningen van een regelmatige lijn</b> . . . . .	93
C. SEGERS, publiciste : <b>Onomastique maritime</b> . . . . .	99
publicist : <b>Scheepsonomastiek</b> . . . . .	99
A. BLIEK, ingénieur principal de la C.M.B. : <b>Les cargoliers du type „Breughel”</b> . . . . .	107
hoofdingenieur van de C.M.B. : <b>De lijnvrachtschepen van de „Breughel”-klasse</b> . . . . .	107
<b>M.s. „BREUGHEL”</b> . . . . .	121

*Deze brochure werd uitgegeven door het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda ter gelegenheid van de honderdste verjaring van de Vrijkoping van de Scheldetol.*

*Cette brochure a été éditée par le Comité National de Propagande Maritime à l'occasion du centenaire du Rachat du Péage de l'Escaut.*

*Uitgave bezorgd door*

**p.v.b.a. PUBLITRA s.p.r.l.**

**Antwerpen**

*Edition assurée par*

**Anvers**

*Gedrukt op de persen*

**p.v.b.a. Drukkerij J. DE WINTER Imprimerie s.p.r.l.**

**Antwerpen**

*Imprimé sur les presses de l'*

**Anvers**

*Clichés van*

**Fotogravuur WEYN & C<sup>o</sup> Photogravure**

**Antwerpen**

*Clichés de*

**Anvers**



# COMPAGNIE MARITIME BELGE

## ARMEMENT DEPPE

### LOBITO - CONGO

Départs hebdomadaires d'Anvers vers Lobito, Matadi, Boma, via Ténériffe et/ou Las Palmas, et retour. Casablanca toutes les 4 semaines.  
Service alternatif de paquebots mixtes et de cargos rapides.  
Cargos faisant retour via Pointe Noire, Rotterdam, Hambourg, Brême.

### AFRIQUE ORIENTALE

Hambourg, Brême, Rotterdam/Amsterdam, Anvers vers Mombasa, Tanga, Dar es Salaam, Beira (en coopération avec la Deutsche Ost-Afrika Linie), et retour.

### MER ROUGE

Anvers, Rotterdam/Amsterdam, Brême, Hambourg vers Aqaba, Port Soudan, Jeddah, Aden.

### GOLFE PERSIQUE

Anvers, Dunkerque, Rotterdam/Amsterdam, Brême, Hambourg vers l'Arabie Saoudite, Koweït, Irak et l'Iran (en coopération avec la Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation).

### NEW YORK - BALTIMORE

Départ en droiture d'Anvers à destination de New York. Brève escale à Zeebrugge en cas d'offre suffisante. Après desserte de Baltimore, d'autres outports peuvent être envisagés en cas d'aliment suffisant. Rotterdam desservi au retour.

### AMERIQUE DU SUD

Anvers Rotterdam, Brême, Hambourg vers le Brésil, l'Argentine, l'Uruguay et retour. Ténériffe desservi à l'aller.

### NOUVELLE ORLEANS - HOUSTON

Service express au départ d'Anvers et de Londres, et retour.

### FLORIDE - PORTS U.S.A. DU GOLFE DU MEXIQUE

Anvers, Rotterdam, Brême, Hambourg, Le Havre, Londres et retour.

### ETATS UNIS D'AMERIQUE - CONGO - ANGOLA

Départ en droiture de New York, après desserte de Baltimore et d'autres outports en cas d'aliment suffisant, vers Matadi, Boma, Lobito, Luanda. Au retour liaison directe Luanda - New York et outports.  
Départ de La Nouvelle Orléans, Houston, Lake Charles et autres outports en cas d'aliment suffisant à destination de Matadi, Boma, Lobito, Luanda via les Ports de l'Atlantique Nord.

### MEXIQUE

Anvers, Brême, Hambourg, Le Havre vers Vera Cruz, Coatzacoalcos, Tampico et retour.

### LEVANT

Anvers vers Tunis, Malte, Le Pirée, Famagusta, Limassol, Lattaquia, Tripoli, Beyrouth, Dé Rotterdam, Brême, Hambourg vers Beyrouth.

Compagnie Maritime Belge  
61, Rempart Ste-Catherine  
ANVERS

Armement Deppe  
11, Meir  
ANVERS