

CMB 100

– een eeuw maritiem ondernemerschap –

1895-1995



CMB

– navigeren door een wereld in verandering –

1995-2020



VOORWOORD

Een kwarteeuw is zo voorbij, een hele generatie van mensen en van schepen. Die voorbije kwarteeuw verliep voor CMB in drie duidelijk onderscheiden perioden.

Van de overname (1991) tot 2003. Erg fluctuerende vrachtenmarkten leiden tot verdere consolidaties in verschillende sectoren. CMB werkt voort aan schuldafbouw door de verkoop van niet-scheepvaartgerelateerde activiteiten en door het afstoten van de lijnvaartdivisie CMBT, die in handen komt van Safmarine. De groep wordt geherstructureerd en opgedeeld in drie afzonderlijke en onafhankelijke scheepvaartactiviteiten: CMB (droge bulk), Exmar (gas) en Euronav (ruwe olie). Philippe Saverys, de inspirator van de overname, maakt de fundamentele transformatie van de groep en de zich aftekenende hoogconjunctuur niet meer mee want hij overlijdt op 5 februari 2002.

Van 2003 tot 2008. The Super Cycle. De explosieve groei van de Chinese economie veroorzaakt een nooit geziene vraag naar grondstoffen. China overspoelt de wereld met zijn producten. Die toestand ligt aan de basis van de sterkste en langste hoogconjunctuur in de scheepvaartindustrie sinds de Tweede Wereldoorlog. Bulkcarriers, olietankers, gastankers, containerschepen genieten uitzonderlijke spottarieven. Er ontstaat een ware wedloop naar nieuwe schepen. Wall Street, Duitse KG's, *private equity*-fondsen, speculanten – en niet te vergeten de klassieke reders – zorgen voor het meest gevulde nieuwbouwoorderboek ooit en de Aziatische werven volgen de trend met een verdubbeling van de scheepsbouwcapaciteit. De bomen groeien tot in de hemel... En dan komt The Great Financial Crisis van 2008.

Van 2008 tot heden. Na de bloei volgt een instorting van de vrachttarieven, een halvering van de tweedehandsprijzen en tegelijk de oplevering van honderden nieuwbouwschepen die tijdens de Super Cyclus werden besteld. Beurskoersen tuimelen naar beneden, miljarden dollars eigen vermogen worden weggevaagd. Dankzij haar sterke balans en reserves weet CMB zich door de crisis heen te slaan. In 2012-13 kruipt de wereldeconomie uit het dal, maar boven de scheepvaartsector zijn de donderwolken nog niet weg. Er is de gigantische overcapaciteit van scheepswerven. De speculanten van Wall Street zien daarin een opportuniteit en bestellen massaal nieuwbouw tegen sterk verminderde prijzen. Niemand heeft die schepen echter nodig. De herstructurering van de overbodige scheepsbouwcapaciteit wordt erdoor vertraagd, het terugvinden van een evenwicht in de globale scheepvaartsector bemoeilijkt. Intussen wordt CMB van de beurs gehaald. Ze stoot haar luchtvaartactiviteiten af en investeert in chemicaliëntankers en in containerschepen met ijsklasse.

De komende vijftwintig jaar. De helft van de capaciteit van de wereldvloot (70.000 zeeschepen) wordt gebruikt voor het verschepen van fossiele grondstoffen. 99,99% van de wereldvloot wordt door *fossil fuels* voortgestuwd. Op 1 januari 2020 worden nieuwe reglementeringen van kracht. De scheepvaartsector staat tegenover een uitdaging die te vergelijken is met de grote technologische ontwikkeling in de 19de eeuw, toen de scheepvaart van zeil naar stoom overschakelde. CMB wil zich positioneren als voortrekker in R&D voor de technologieën van de toekomst. Zeescheepvaart zal blijven bestaan maar de aanpassing aan de wereld van de 21ste eeuw moet wel NU gebeuren. CMB van de nieuwe generatie is er klaar voor!

Marc Saverys
Antwerpen, 2020

INHOUD

Voorwoord

Marc Saverys 2020

EEN EEUW MARITIEM ONDERNEMERSCHAP

9 Voorwoord

Marc Saverys 1995

11 Inleiding

Greta Devos en Guy Elewaut

DEEL 1

Greta Devos

14 HOOFDSTUK 1

De verbinding met Congo: een werk van lange adem

1. *De expansiedrang van de jaren 1880*
2. *De verbindingen met West- en Zuidwest-Afrika*
3. *De intensivering van de verbindingen begin jaren 1890*
4. *De problematiek rond het oprichten van een Belgische lijn*

22 HOOFDSTUK 2

De oprichting van twee scheepvaartlijnen onder Belgische vlag

1. *De geboorte van een tweeling: de Compagnie Belge Maritime du Congo en de Société Maritime du Congo*
2. *De overeenkomst met de Onafhankelijke Congostaat*
3. *Vernieuwing van het contract in 1904*
4. *De uitbating begin 20ste eeuw*
5. *Toenemend handelsverkeer*
6. *Het passagiersverkeer*
7. *Groeiend verlangen naar een Belgische koopvaardijvloot*

40 HOOFDSTUK 3

CBMC, een 'Belgische' aangelegenheid

1. *Een nieuwe politieke constellatie voor Congo*
2. *De reorganisatie van CBMC*
3. *Vernieuwing van het contract met het ministerie van Koloniën*
4. *De exploitatie onder het nieuwe bestuur*
5. *De Belgische koopvaardij aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog*

54 HOOFDSTUK 4

CBMC in de Eerste Wereldoorlog 1914-1918

1. *They all came to London ...*
2. *De overheidspolitiek inzake maritieme aangelegenheden*
3. *CBMC en de oorlogsomstandigheden*
4. *CBMC onder het bestuur van het directiecomité in Londen*

5. *Op zoek naar extra tonnenmaat*
6. *Kapers op de kust*
7. *Balans van de activiteiten van het Temporary Management Committee*

70 HOOFDSTUK 5
Op de golven van de conjunctuur 1918-1929

1. *Getemperde euforie*
2. *De naoorlogse weëën van CBMC (1919-1924)*
3. *Het keren van het tij (1924-1929)*
4. *Van AMW naar AMI*
5. *Verruiming van het actieterrein*
6. *De groeiende portefeuille van CBMC en AMI*
7. *Over contracten en vrachtprijzen*
8. *CBMC als barometer van de Congolese economie*

96 HOOFDSTUK 6
CBMC wordt de grootste Belgische rederij 1930-1940

1. *Opkomst en neergang van de Lloyd Royal Belge*
2. *De grote crisis van de jaren dertig*
3. *Besparingsmaatregelen van CMB*
4. *De overheid ontwaakt uit haar slaap*
5. *De verjongingskuur van de CMB-vloot*
6. *'Naar Wijd en Zijd'*
7. *CMB en de Schemeroorlog 3 september 1939-10 mei 1940*

122 HOOFDSTUK 7
CMB en de Tweede Wereldoorlog 1940-1945

1. *Het intermezzo in Bordeaux 22 mei-26 juni 1940*
2. *Londen, opnieuw toevluchtsoord voor de maritieme wereld*
3. *Congo, een Belgisch verrassingsgeschenk voor de geallieerden*
4. *Overeenkomsten met de Belgische en de Engelse regering*
5. *De oorlogsprikelen aan het thuisfront*
6. *De London Management Board*
7. *En de zeeman, hij vaart voort*
8. *1895-1945: na vijftig jaar CBMC-CMB (Lloyd Royal) een einde in mineur*

DEEL 2

Guy Elewaut

150 HOOFDSTUK 8
De laatste koloniale schittering 1944-1960

1. *Het bijeenschrapen van een vloot*
2. *Nooddienst naar de kolonie (1944-1946)*
3. *Financiële ingrepen van de overheid*
4. *Eindelijk manoeuvreerruimte (1947-1948)*
5. *AMI: venster op de (Afrikaanse) wereld*
6. *Een nieuwe leider voor CMB: André de Spirlet*
7. *Sterlingcrisis en Koreaanse oorlog (1949-1952)*

8. *Het Zeestation in het Leopolddok*
9. *De portefeuille van CMB*
10. *De LU-boten*
11. *Kwalitatieve verbeteringen*
12. *Het personenverkeer op Congo na de Koreacrisis (1952-1956)*
13. *Het goederenverkeer na de Koreacrisis (1952-1956)*
14. *De MO-boten*
15. *De crisis vóór de grote crisis (1957-1960)*

190 HOOFDSTUK 9

Op zoek naar een nieuwe identiteit 1960-1972

1. *Het verrassende einde van de koloniale droom*
2. *De eerste heroriëntering van CMB: Armement Deppe*
3. *Weg van de navelstreng met Congo, de wijde wereld in (1961-1962)*
4. *De tweede heroriëntering: Ufimar*
5. *De derde heroriëntering: de ertsschepen*
6. *Licht aan de zee-einder: de grote schoonmaak (1963-1965)*
7. *De containerrevolutie*
8. *Het avontuur van Dart*
9. *De logistieke organisatie van Dart Containerline*
10. *AM: na de onafhankelijkheid van Congo*
11. *De portefeuille van CMB*
12. *De gouden jaren zestig (1966-1969)*
13. *Dart verknoeit de sfeer (1970-1972)*

222 HOOFDSTUK 10

Het einde van de naoorlogse euforie 1973-1987

1. *De eerste oliecrisis (1973-1978)*
2. *Nieuwe initiatieven in de lijnvaart*
3. *Samenwerking en containerisering op de oude lijnen*
4. *Modernisering en schaalvergroting van de vloot*
5. *Nieuwe paden voor de bulkvaart: Bocimar en Methania*
6. *Bocimar: het kussen voor de tweede olieschok (1979-1982)*
7. *Consortia: het antwoord op de bedreigde lijnvaart (1979-1982)*
8. *Vers geld voor de lijnvaart*
9. *Het 'ongeval' van 1983*
10. *Tramping boven (1984-1987)*
11. *Aanmodderen in de lijnvaart (1984-1987)*
12. *Onder vreemde vlag*
13. *De portefeuille van CMB*

258 HOOFDSTUK 11

Van overmoed naar nuchterheid 1988-1994

1. *Ambitie troef: driemaal meer omzet in vijf jaar (1987-1989)*
2. *De wilde expansie in de lijnvaart*
3. *De 'machtsgreep' in de Antwerpse haven*
4. *De ontzuivering (1990)*

5. *De dromen worden opgeborgen (1990-1991)*
6. *Nieuwe meesters, nieuwe wetten (1991-1994)*
7. *CMB midden jaren negentig*

280 **Slotbeschouwingen**

286 **Noten delen 1 en 2**

NAVIGEREN DOOR EEN WERELD IN VERANDERING

296 **Inleiding**

Geheugen Collectief

DEEL 3

Onderzoekers van Geheugen Collectief

300 **HOOFDSTUK 12**

CMB wendt de steven 1991-2002

1. *Nieuwe kapiteins aan het roer*
2. *Een andere koers*

316 **HOOFDSTUK 13**

Slank en performant 2003-2008

1. *Naar een andere CMB*
2. *Exmar en Euronav op eigen benen*
3. *Onder Belgische vlag*
4. *Bocimar, hoeksteen van de CMB-groep*
5. *Van logistiek tot scheepsmanagement*

328 **HOOFDSTUK 14**

Storm op zee 2008-vandaag

1. *Varen in moeilijke tijden*
2. *Op zoek naar een strategie in het oog van de storm*
3. *Diversifiëren en innoveren*

343 **Besluit**

346 **Noten deel 3**

354 **Bibliografie**

360 **Index**

369 **Bijlagen**

Kaart van de haven van Antwerpen

Chronologische overzichtslijst van de bestuurders van CMB

Evolutie van het maatschappelijk kapitaal van CBMC/CMB

CMB-vloot

Herkomst van de illustraties



GRETA DEVOS - GUY ELEWAUT



CMB 100

– een eeuw maritiem ondernemerschap –

1895-1995



VOORWOORD

De honderdste verjaardag vormt in het leven van een onderneming een belangrijke mijlpaal. Zo'n viering is een uitstekende gelegenheid om zich over het verleden te buigen en om uit die bezinning lessen te trekken voor de toekomst.

Tegen de achtergrond van de zeevaartgeschiedenis betekent honderd jaar maar bitter weinig: nauwelijks vijf generaties schepen. De lezer zal in dit boek echter ontdekken dat die relatief korte tijdspanne beslist niet onbeduidend was. Deze historische studie is geen relaas van een zich herhalende routine, een *business as usual*, maar van een avontuur met veel verrassende wendingen. De CMB moest in de loop van die honderd jaar immers twee wereldoorlogen alsook talloze economische en politieke crisissen trotseren. Ze gaf evenwel blijk van een bewonderenswaardig vermogen om voordeel te halen uit de tegenspoed, die haar altijd groeikracht heeft bezorgd. In 1930 slorpt ze een van de grootste Belgische rederijen op, de Lloyd Royal, en wordt daardoor nummer één. Het verlies van Congo – de reden van haar bestaan – treft haar in haar wezenlijke belangen, maar door de overname van Armement Deppe verstevigt ze haar positie op nieuwe markten.

Die overlevingsdrang belet niet dat ze de uitdagingen van de technische vooruitgang zonder aarzeling aanneemt: de verbrandingsmotoren vervangen de stoommachines, de containerschepen de klassieke vrachtschepen, en de vloot bulkschepen groeit gestaag. Dit verbazingwekkende aanpassingsvermogen danken we aan onze voorgangers, onder wie Albert Thys, die de Compagnie losweekt van haar buitenlandse stichters en zorgt voor een Belgische verankering; Félicien Cattier, die zo handig laveert dat CMB aan de controle van het Reich ontsnapt; André de Spirlet en na hem Pierre Pluys, die de moeilijkheden van de dekolonisatie het hoofd bieden en CMB resoluut de weg van het bulktransport en van de goederenbehandeling doen inslaan. Behalve aan deze hoofdfiguren, die we ontelbare keren in de archiefstukken van de maatschappij aantreffen, wil ik hier ook hulde brengen aan de uitgebreide schare minder bekende medewerkers: de mannen en vrouwen die door hun werk, hun trouw en soms zelfs het offer van hun leven, het voortbestaan van onze onderneming hebben verzekerd. Zonder hen was er vandaag verjaardag noch viering. We willen hun gedachtenis eren door de nodige lessen te trekken uit hun ervaring – dat is zonder meer onze plicht. Als we er morgen willen staan, moeten we ons, naar hun voorbeeld, hoeden voor koppigheid en toch recht door zee blijven varen door handig aanpassingsvermogen aan volharding te koppelen.

Marc Saverys
Antwerpen, 1995



Verkeer op de Schelde, door Maurice Seghers (ca. 1935).
Privéverzameling.

INLEIDING

Het verhaal vertellen van een eeuweling als CMB is een boeiende maar geen eenvoudige opdracht. Haar verleden is dermate sterk vervlochten met tal van aspecten, zoals de Belgische koloniale politiek, de economische ontwikkeling van het Kongogebied, de technische evolutie van de scheepvaart en de goederenbehandeling, de uitbreiding en diversificatie van het lijnennet, de concurrentie van buitenlandse maatschappijen, de wisselende rol van de aandeelhouders ... Kortom, haar geschiedenis is zo rijk dat het onderbelichten van een of meer aspecten vrijwel onvermijdelijk is.

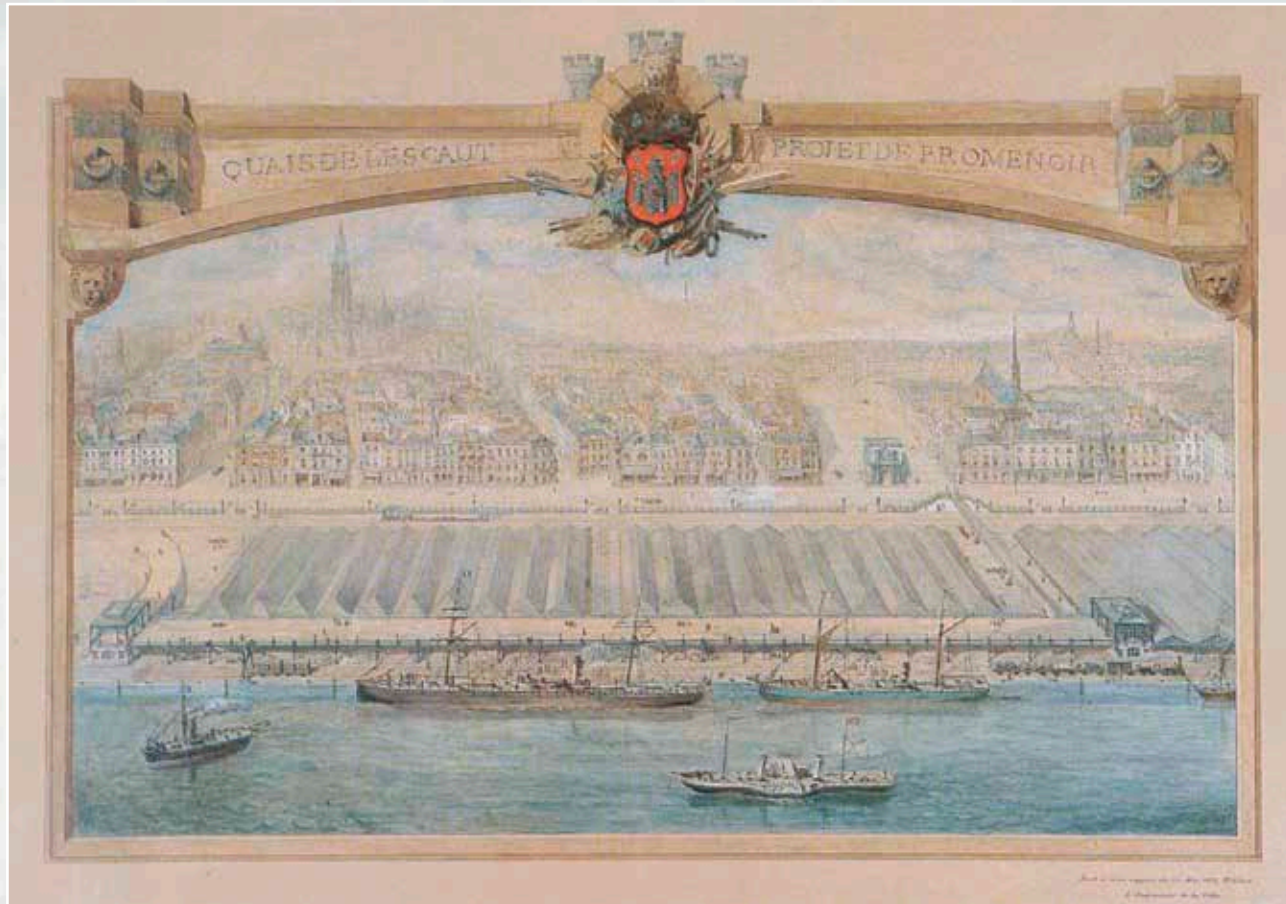
De onvolledigheid werd nog versterkt omdat slechts goed één jaar aan dit boek kon worden gewerkt. Dit verklaart waarom het schrijven aan twee auteurs werd toevertrouwd; de ene behandelt de periode van 1895 tot 1944, de andere de tijdspanne 1945-1994, met als laatste beschikbare cijfers de halfjaarresultaten van 1994. Elke auteur heeft daarbij eigen klemtonen gelegd. De aard van de gebeurtenissen en het beschikbare bronnenmateriaal hebben eveneens de wijze waarop beide halve eeuwen worden voorgesteld, terdege beïnvloed.

De auteurs konden zich onder meer baseren op het CMB-archief, dat vooral voor de periode na 1940 een rijke bron is. De voortreffelijke ordening en inventarisatie van dit archief door René Brion, Odile De Bruyn en Jean-Louis Moreau waren een grote hulp. Voor de eerste halve eeuw werd ook meermaals een beroep gedaan op bronnenmateriaal uit openbare archieven, maar zelfs dat volstond niet om bepaalde leemten aan te vullen. Vooral sociale gegevens over CMB zijn moeilijk te vinden. Data over personeel en bemanning, vracht en passagiers ontbreken vrijwel volledig.

Dit boek had onmogelijk in de korte toegewezen periode tot stand kunnen komen zonder de waardevolle hulp van een aantal personen. Onze dank gaat in de eerste plaats uit naar Virginie Saverys, die steeds klaarstond om het onderzoek en de redactie van dit werk met raad en daad te steunen. Samen met Riet De Block en de auteurs droeg zij ook zorg voor de samenstelling van de bijlagen. Riet De Block maakte met haar onvolprezen nauwgezetheid een selectie uit het iconografische materiaal. Onze bijzondere dank gaat eveneens uit naar Frank Geerts, Harry Truymen, Sabine Cerneels en het secretariaat van CMB voor de logistieke hulp. Jacques Van Damme ondersteunde enthousiast de uitwerking van het boek. Tevens konden wij rekenen op een kritisch lezerscomité, dat niet aarzelde om eigen ervaringen en andere informatie met de auteurs te delen: André André-Dumont, Louis Baudez, Guy Coppieters, Victor Devos, Guy Haazen, Bart Lemayeur, Pierre Pluys, Marc Saverys, Jacques Saverys, Philippe Saverys, Jos Thenaers, René Thomas, Raymond Van de Woestyne en Etienne Verhoeyen. Aan hen allen onze oprechte dank.

Wij zijn ten slotte de opdrachtgevers erkentelijk voor de volledige vrijheid die zij ons lieten bij de uitwerking en redactie van de tekst, ook voor de meest recente periode. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit boek ligt dan ook volledig bij de auteurs.

Greta Devos, Guy Elewaut



Ontwerp van ingenieur G. Royers voor de bouw van het Zuiderterras.
Met het rechtekken van de Scheldekaaien ging de lommerrijke promenade op de rechteroever verloren.
In de plaats ervan kwamen het Noorder- en Zuiderterras, waar de Antwerpse burgerij het havengebeuren graag gadesloeg.
Brussel, Koninklijk Paleis.



DEEL 1

GRETA DEVOS

De verbinding met Congo: een werk van lange adem

De oprichting van twee scheepvaartlijnen onder Belgische vlag

CBMC, een 'Belgische' aangelegenheid

CBMC in de Eerste Wereldoorlog 1914-1918

Op de golven van de conjunctuur 1918-1929

CBMC wordt de grootste Belgische rederij 1930-1940

CMB en de Tweede Wereldoorlog 1940-1945

De verbinding met Congo: een werk van lange adem



De Rede van Antwerpen, door Robert Mols (1873).
Voordat de Scheldekaaien begin jaren 1880 werden rechtgetrokken, ankerden grotere zeil- en stoomschepen voor de rede.
Ze werden met behulp van sloepen gelost en geladen.
Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Antwerpen.

HOOFDSTUK 1

1. De expansiedrang van de jaren 1880

Wie begin jaren 1880 Antwerpen bezocht, moet zonder twijfel verrast zijn geweest door de grootse infrastructuurwerken die aan de rechter Scheldeoever werden uitgevoerd. Over een afstand van 3.532 meter werden de kaaien rechtgetrokken. Grotere zeeschepen konden voortaan rechtstreeks aan de kade aanmeren. Het waren de eerste echte diepingrijpende moderniseringswerken in de haven. Een groot deel van de oude middeleeuwse stad werd hieraan opgeofferd. Protest kon niet baten. De opbloei van de haven kreeg voorrang op de bekommernis van een groep verontruste, monumentminnende burgers. De werken werden in 1885 voltooid en dat gaf

aanleiding tot grootse feesten die buitenlandse gasten lokten en waarschijnlijk niet toevallig gepaard gingen met de eerste wereldtentoonstelling in Antwerpen. Expansie zat in de lucht. Erg verwonderlijk was dit niet in een periode van laagconjunctuur, waarin de protectionistische handelspolitiek van de buurlanden Frankrijk en Duitsland – de belangrijkste handelspartners – steeds dreigender werd.

Het was in februari van datzelfde jaar 1885 dat op de Conferentie van Berlijn de soevereiniteit van koning Leopold II over het Congobekken erkend werd en de Onafhankelijke Congostaat het licht zag. Hiermee werd ruim vijftig jaar zoeken naar een kolonie met succes bekroond. Achter de pogingen om in Centraal- en Zuid-Amerika (Guatemala, Mexico en Argentinië), Australië en het Verre Oosten (de Filippijnen) een gebied te verkrijgen werd een punt gezet. Vanaf 1875 had Leopold II zijn aandacht op Centraal-Afrika gericht en handig het diplomatieke spel meegespeeld. In september 1876 had hij ontdekkingsreizigers en prominenten van aardrijkskundige genootschappen in Brussel uitgenodigd en ter plaatse de Association Internationale Africaine (AIA) opgericht. Een tweede stap was het in het leven roepen van de Association Internationale du Congo (AIC), in feite het Belgische comité van de AIA. En na de Conferentie van Berlijn (november 1884-februari 1885) maakte de vorst bekend dat zijn bezittingen in het Kongogebied de Onafhankelijke Congostaat vormden. Met zijn erkenning door het Belgische parlement als staatshoofd van de Congostaat was tenminste het nationale juridische luik van de hele koloniale onderneming afgewerkt.

De viermaster *Belgenland* van de Red Star Line, door A. Jacobsen (1879).
Regelmatige stoomlijnen onder Belgische vlag naar overzeese gebieden waren in de jaren 1880 schaars. Een van de uitzonderingen was de in 1872 opgerichte s.a. de Navigation Belge-Américaine, beter bekend als de Red Star Line.
Verzameling J.F. Van Puyvelde.



Parallel met het zoeken naar een kolonie werden verwoede pogingen gedaan om de scheepvaart met overzeese gebieden aan te wakkeren. Aan initiatief ontbrak het niet, maar herhaalde mislukkingen deden de Antwerpse investeerders voorzichtiger optreden. Het was immers niet gemakkelijk als nieuwkomer tussen de gevestigde zeemachten een plaats in het internationale verkeer te bemachtigen. Het gevolg was dat de buitenlandse lijnen en agentschappen in Antwerpen zich uitbreidden en dat de kustvaart naar havens van aangrenzende landen zich sterk ontwikkelde. Berekend werd dat in het laatste kwart van de 19de eeuw gemiddeld in Antwerpen een kleine 70 procent van de geloste tonnenmaat uit Europa kwam, het hele Middellandse Zeegebied inbegrepen, en de rest uit niet-Europese landen.¹

Pas naar de eeuwwisseling toe steeg het deel van de aankomsten uit overzeese gebieden. Eveneens staat vast dat in de jaren 1860-1870 de doorbraak van de stoomvaart in de Antwerpse haven duidelijk zichtbaar werd. Zeilschepen, waarvan de gemiddelde tonnenmaat allengs toenam, richtten zich nog naar welbepaalde gebieden voor het aanvoeren van bulkgoederen zoals guano of nitraat uit Chili. Regelmatige stoomlijnen waren begin jaren 1880 nog zeldzaam. In 1881 hadden er elf Antwerpen als vertrek- en aankomsthaven, waarvan negen naar Engelse en Franse havens en slechts twee naar overzeese gebieden; de ene werd uitgebaat door de s.a. de Navigation Belge Sud-Américaine, een Belgische dochter van Lamport & Holt met bestemming Brazilië en de Río de La Plata en de tweede door de s.a. de Navigation Belge-Americaine, beter bekend als de Red Star Line naar New York en Philadelphia. Onregelmatige diensten waren talrijker. Op twee na, de Ligne Orientale Belge naar China en de White Cross Line naar New York en Boston, voeren alle 33 lijnen op Europese havens. Slechts een regelmatige lijn bediende Antwerpen als tussenhaven. Het was de Duitse Kosmos Linie met bestemming Chili en Peru. Een zestal buitenlandse lijnen verzorgden overtochten op onregelmatige tijdstippen naar Zuid-Amerika (Lamport & Holt, Royal Mail Steam Packet Company en Norddeutscher Lloyd), naar Havana (Olano Larrinaga), naar Australië (Sloman Linie) en naar China-Japan (Castle Line).²

2. De verbindingen met West- en Zuidwest-Afrika

Van alle continenten die door schepen uit Antwerpen werden aangedaan, was Afrika ongetwijfeld het slechtst vertegenwoordigd. In 1882 had de Belgische Staat een overeenkomst gesloten met de Engelse postlijn van de Union Steam Ship Cy. voor een vertrek vanuit Antwerpen om de 26 dagen met bestemming de Afrikaanse oostkust en Kaap de Goede Hoop.³

Een verbinding met de West-Afrikaanse kust kwam moeilijker tot stand. Belgische pogingen om in de jaren 1840 in West-Afrika vaste voet te krijgen en regelmatig schepen naar dit gebied te zenden, meer bepaald naar het gebied tussen Gorée, een eiland voor de kust van Senegal tegenover Dakar, en Sierra Leone liepen met een sisser af.⁴

Lijnen onder Belgische vlag waren sedertdien onbestaand. Het is trouwens moeilijk uit te maken welke rederijen de eerste verbindingen met de West-Afrikaanse kust, en meer bepaald met het zuidelijke deel ervan, vanuit Antwerpen tot stand brachten, omdat aanvankelijk verschillende buitenlandse maatschappijen pogingen ondernamen. Het grote probleem was het tekort aan lading. In de periode 1880-81 zou vanuit Antwerpen slechts 400 ton zijn aangeboden. Schepen vertrokken vrijwel steeds met dagen, soms weken vertraging, in de hoop op het laatste ogenblik hun lading nog te kunnen aanvullen. Om die reden moesten goederen, maar ook reizigers, aanvankelijk uit andere West-Europese havens vertrekken.

LIGNE RÉGULIÈRE
ENTRE
Antvers et la Côte Occidentale d'Afrique
AVEC ÉCHELLE A MADÈRE.
Un départ toutes les 8 semaines.
Le 14 Septembre prochain partira d'Antvers le Steamer de 1^{re} Classe
ALINE WOERMANN, capitaine H. L. Branmann,
POUR
Gorée, tous les ports de Libéria, Petit et Grand Popo,
Lagos, Cameroons, Eloby, Gaboon, Congo, etc. jusqu'à Ambriz
et éventuellement aux ports intermédiaires. le tout sans transbordement
et sera suivi le 24 Octobre par le steamer de 1^{re} classe
PROFESSOR WOERMANN, cap. J. Melchersen, pour les mêmes destinations.
(SAUF INTERRÈVEU)
Ces steamers ont de superbes emménagements pour passagers.
Pour frets, passages et tous renseignements s'adresser à
HUYSMANS & BULCKE,
Successieurs de VAN DEN BERGH FILS.
Antw 1882

Reclame uit 1882 voor de Hamburgse rederij Woermann, voor een dienst naar de Kongomonding via Antwerpen. Een regelmatige verbinding bleek echter weinig rendabel, zodat het aangekondigde vertrek van de s/s *Professor Woermann* op 24 oktober 1882 nooit plaatsvond.
Brussel, Algemeen Rijksarchief.



De *s/s Vlaanderen* van de rederij Compagnie Gantoise de Navigation in de haven van Boma (1887).

Dit was een van de drie schepen waarmee men in 1886-87 een regelmatige dienst Antwerpen-Boma onder Belgische vlag tot stand probeerde te brengen, echter zonder blijvend succes.

Antwerpen, MAS, collectie Nationaal Scheepvaartmuseum.

Ongetwijfeld waren het de Britse African Steam Ship Cy. (ASSC) en de iets jongere British and African Steam Navigation Cy., beide specialisten in de West-Afrikavaart, die voor het Comité d'Études du Haut-Congo, een in 1878 opgerichte financieringsorganisatie met internationale, wetenschappelijke en filantropische façade,⁵ de eerste vrachten vervoerden met overslag in Liverpool. Door tijdens hun overtocht tal van havens aan te doen, vonden de schepen voldoende lading om winstgevendere reizen te maken. Dit verklaart waarom eind jaren 1870 de gemiddelde reisduur Liverpool-Banana 45 tot 60 dagen bedroeg en dat reizigers soms tot zes weken moesten wachten om aan de Kongomonding te kunnen inschepen naar Europa. Maar begin jaren 1880 kwam er beterschap; de vrachtprijzen van de Britse maatschappijen daalden van 55 naar 35 shilling, de overtocht van Antwerpen naar Liverpool inbegrepen. Concurrentie vanuit Duitse en Portugese hoek lag ongetwijfeld aan de basis hiervan. Vanaf midden 1882 werd immers reclame gemaakt voor een regelmatige lijn, die om de zes weken de Scheldestad met Congo verbond. Kandidaat was de Hamburgse rederij Woermann die uit de 'koopmansrederij' C. Woermann was gegroeid en die reeds in 1847 een eerste schip naar de West-Afrikaanse kust had gezonden. Adolph Woermann had in 1882 een zeswekelijkse postdienst tussen Hamburg en Kameroen geopend en Antwerpen in de vaarroute opgenomen.

Via de scheepsagenten Huysmans & Bulcke richtte hij zich op 16 mei 1882 tot de Belgische regering met het verzoek om financiële steun, zoals die enkele maanden tevoren aan de scheepsmakelaar John W. Hunter was toegekend voor een dienst naar Australië.⁶ Ondanks de weigering vervulde de *s/s Aline Woermann* op 14 september 1882 zijn lading in Antwerpen,⁷ alvorens via Gorée en de havens van Liberia, Kélin en Grand Popo, Lagos, Kameroen, Gabon, Congo en Ambriz binnen te lopen. Het bleef waarschijnlijk bij die ene overtocht. Een andere poging kwam van de Castle Mail Packet Cy., die een overeenkomst had gesloten met de Nieuwe Afrikaansche Handelsvennootschap uit Rotterdam, een maatschappij aan de monding van de Kongostroom. De *s/s Afrikaan*, een Nederlands stoomschip, kon nu en dan enkele passagiers meenemen.⁸ In dezelfde jaren dook de Empreza Nacional de Navegação op met een door de Portugese regering gesubsidieerde lijn, die vanaf 1883 vanuit Hull en Antwerpen een regelmatige dienst verzekerde. Het was deze compagnie die in 1886 met de Onafhankelijke Congostaat een voorlopige overeenkomst sloot. De vrachtprijs was inmiddels tot 25 en 30 shilling gedaald. Hoewel de Portugese rederij ermee akkoord ging de Kongostroom op te varen tot in Boma, werd de overeenkomst al spoedig opgezegd. De reden hiervoor was dat de overtocht gedurende 15 dagen in de thuishaven Lissabon werd onderbroken en zo 45 dagen in beslag nam.

Op aandringen van Leopold II zelf zouden in de loop van 1886 de Gentenaar Guillaume-César De Baerdemaecker en de in Antwerpen gevestigde scheepsmakelaar George Paget Walford, met de steun van hoofdzakelijk Gentse industriëlen en handelaars, de Compagnie Gantoise de Navigation hebben gesticht.⁹ Met drie bescheiden stoomschepen wilden zij een regelmatige dienst tussen Antwerpen en Boma verzekeren. Zo konden zij een overeenkomst met de Congostaat in de wacht slepen. Op 23 augustus 1886 vertrok de *s/s Brabo* (1.650 brt) via Congo naar Zanzibar, waar 220 Oost-Afrikaanse inlanders voor de Congolese ordedienst werden ingescheept. Het was het eerste schip dat onder Belgische vlag voor de rede van Boma ankerde. De eigenlijke dienst werd gestart op 28 november met de *s/s Vlaanderen* (1.675 brt).¹⁰ Via Tenerife en Gorée werd de haven van Boma bereikt met een lading ijzeren en houten gebinten voor de bouw

van militaire verblijven ter plaatse.¹¹ Een derde schip, de *s/s Lys* (1.650 brt), vertrok op 15 januari 1887 met onderdelen van de stoomboot *Ville de Bruxelles*, die zou worden ingezet voor de vaart op de Opper-Congo.

Een succes werd het niet. Reeds eind 1887 werd deze nationale dienst opgeschort,¹² en op 24 mei 1888 werd de vennootschap ontbonden, nadat de buitengewone algemene vergadering een kapitaalverhoging had afgewezen.¹³ De Compagnie kon geen regelmatige dienst verzekeren en toen ze haar drie schepen uit de Congovaart wilde terugtrekken, met de belofte ze eventueel door nieuwe te vervangen, werd haar contract met de Congostaat verbroken. Men verweet haar te lange reizen met oponthoud in talrijke havens op de West-Afrikaanse kust, wat een besmettingsrisico voor de passagiers inhield. Bovendien waren de schepen te langzaam; de *Vlaanderen* haalde een gemiddelde snelheid van nauwelijks 10 knopen. De Congostaat knoopte onderhandelingen aan met de Engelse African Steam Ship Cy. en de British and African, die goede voorwaarden boden met een vrachtprijs van 27 shilling 6 pence tot Banana.¹⁴

Op 25 mei 1887 opende het stoomschip *Elmina* een maandelijks dienst met tussenlandingen in Santa Cruz, Gorée, Lagos, Forcade, Fernando-Pô, Gabon, de Kongo-monding tot in Luanda. De twee Britse maatschappijen konden begin 1888 voor een periode van drie jaar een contract met de Congostaat in de wacht slepen, waarbij ze de verplichting aangingen elke maand een dienst tussen de Scheldestad en Banana te verzekeren. Gestipuleerd werd dat de reisduur de 30 dagen niet mocht overschrijden. Een zestal schepen verzorgden de dienst. Een ervan, de *Kinsembo*, slaagde erin de 4.874 mijl lange reis Antwerpen-Banana in 22 dagen af te leggen.¹⁵

3. De intensivering van de verbindingen begin jaren 1890

Inmiddels was het goedertransport toegenomen. De oprichting in 1887 van de Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (CCCI), einde 1888 van haar dochtermaatschappijen de Compagnie des Magasins Généraux, de s.a. Belge pour le Commerce du Haut-Congo

De haven van Boma, door de Antwerpse schilder Frans Hens (1888). Boma was naast Banana de enige haven die toen door Europese zeeschepen werd aangedaan. Pas in 1889 durfde de Engelse kapitein Murray met de *s/s Lualaba* tot Matadi door te varen. Tervuren, *AfricaMuseum*.





Aankondiging in de *Lloyd Anversois* van 28 oktober 1890. Een 'Belgisch' project begin jaren 1890 was de Malle Royale Belge Africaine, uitgewerkt door scheepsagent Ed. Pêcher & Cie. in samenwerking met de Prince Line. Antwerpen, MAS, collectie Nationale Scheepvaartmuseum.

en in 1889 de Compagnie du Chemin de Fer du Congo en de Compagnie des Produits du Congo wijzigde de transportvoorwaarden gevoelig. Wachtte in 1886 op de Antwerpse kaaien maandelijks slechts een 200 ton goederen op verscheping, dan konden aan het einde van de jaren 1880 de Britse stoomschepen in Antwerpen rekenen op telkens een lading van minstens 1.000 ton.¹⁶ De vracht vanuit Congo bleef echter beperkt. Begrijpelijk dat meer rederijen belangstelling begonnen te tonen. Tot de nieuwkomers behoorden de Franse rederij Chargeurs Réunis en de Britse Prince Line. Eveneens werd van Belgische zijde gepoogd een initiatief te nemen. Bijzonder actief waren de Antwerpse scheepsagenten Ed. Pêcher & Cie., die reeds ervaring met de Afrikavaart hadden opgedaan als vertegenwoordigers van de African Steam Ship Cy., de British and African Steam Navigation Cy. tot midden 1890, en van de Prince Line. Zij stelden voor met behulp van Engels en Belgisch kapitaal – waarschijnlijk in samenwerking met de Prince Line – een scheepvaartmaatschappij naar Belgisch recht en met schepen onder Belgische vlag te creëren en hoopten daarbij steevast op een overheidssubsidie in de vorm van snelheidspremies.¹⁷ Ook de makelaars Ellis & Morrison hadden plannen en koesterden verwachtingen in die richting. John P. Best & Cie., een derde Antwerpse makelaarsfirma, formuleerde eveneens haar bereidheid een Belgische lijn op te richten. In 1891 zou zij – aldus haar aanvraag – zich associëren met de oude bekende firma Walford & Cie. Als de nieuwe vertegenwoordigers van de British and African Steam Navigation Cy., van de African Steam Ship Cy. en van de Duitse Afrikanische Dampfschiffs-Actien Gesellschaft, beter bekend onder de naam Woermann Linie, stelden beide firma's voor

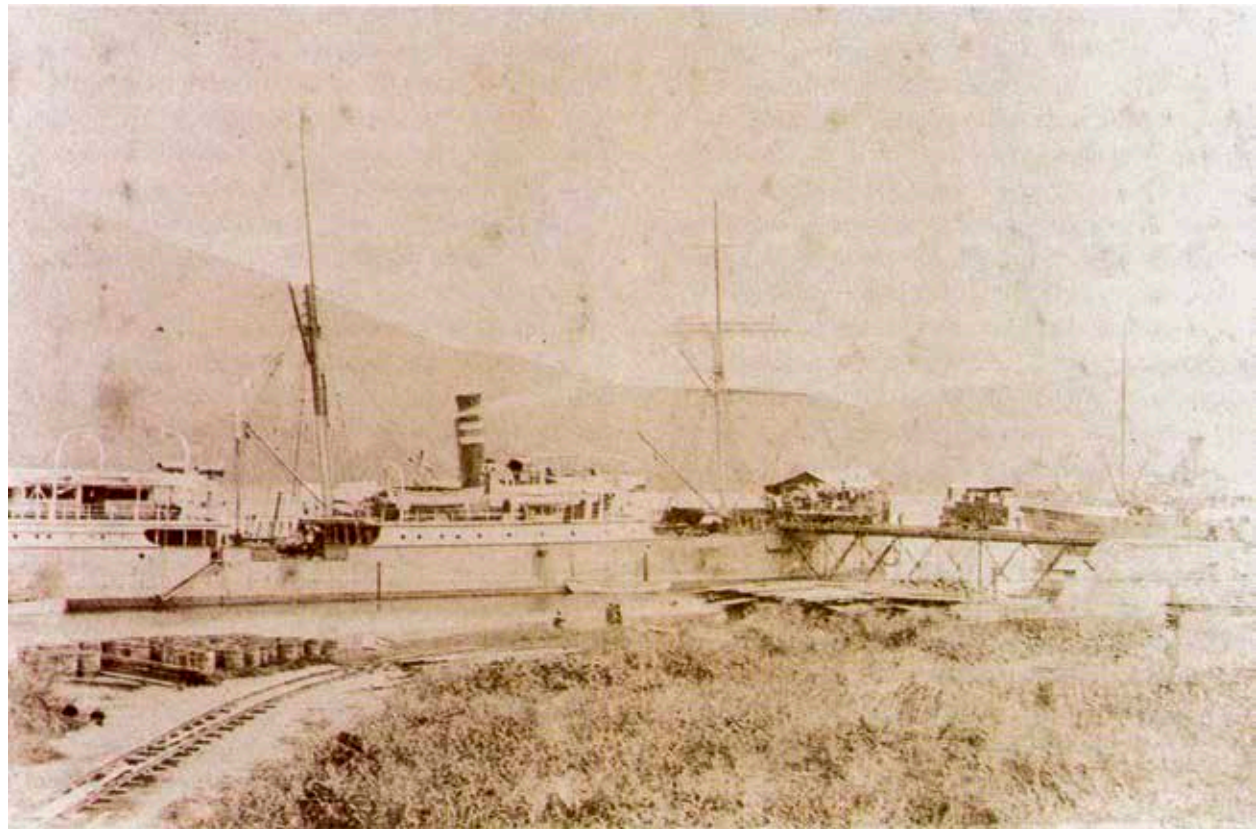
een regelmatige maandelijkse dienst in te leggen met Antwerpen als haven van vertrek en aankomst.¹⁸ Ook deze firma's boogden op hun ervaring met de vaart op de Afrikaanse west- en zuidwestkust. Walford was agent van de Woermann Linie, ook toen die begin jaren 1890 Vlissingen als tussenhaven verkoos en in een volgende fase Belgische passagiers en goederen in Oostende aan boord nam.¹⁹ Het voorstel van Best en Walford werd in Brussel druk bestudeerd door de Raadgevende Commissie der Trans-Atlantische Postdiensten, zowel als door de betrokken ministeries van Spoorweg, Post en Telegrafie en van Financiën, en Edmond van Eetvelde, algemeen bestuurder van de Onafhankelijke Congostaat.

De hamvraag was of de Belgische Staat moest interveniëren ten gunste van de oprichting van een Belgische regelmatige (post)dienst naar de Onafhankelijke Congostaat. Zo ja, dan was hiermee een jaarlijks bedrag van minstens 26.500 frank gemoeid. Deze schatting was gebaseerd op het loods- en bakengeld, betaald voor de schepen die een jaar tevoren vanuit Congo de Antwerpse haven waren binnengelopen.²⁰ Volgens de Congostaat was steun van de Belgische schatkist absoluut noodzakelijk, zo niet was ieder zinvol voorstel uitgesloten.²¹ Ook de initiatiefnemers dachten in die richting, daar het risico voor de teruglading vanuit Congo nog steeds te groot was en in supplementaire havens moeilijker vracht kon worden opgenomen door de vereiste regelmaat van de dienst. Het was duidelijk dat de belangen van de rederijen moeilijk te verzoenen waren met de wensen van de Congostaat. Een directe en regelmatige verbinding met inzet van de snelste schepen was onverenigbaar met een constant tekort aan teruglading.

Krachtens een overeenkomst met de Onafhankelijke Congostaat verzorgden de African Steam Ship Cy. en de Woermann Linie vanaf 1891 samen een regelmatige dienst via Antwerpen met onder meer de *s/s Coomassie* en de *s/s Eduard Bohlen*. Beide schepen werden in 1895 in de nieuwe Belgische vennootschappen ingebracht.



Een schip van de Woermann Linie aan de pier in Matadi (ca. 1890). De Duitse bezittingen in Kameroen en Zuidwest-Afrika zetten de rederij ertoe aan regelmatige vaarten naar de West-Afrikaanse kust te organiseren. Tijdelijk deden deze schepen de haven van Oostende aan.
Tervuren, AfricaMuseum.



4. De problematiek rond het oprichten van een Belgische lijn

De kwestie van overheidssubsidies voor regelmatige scheepvaartlijnen was in de jaren 1890 zeer actueel. Men kampte met de vraag of de overheid nog langer scheepvaartlijnen moest subsidiëren zoals zij dat tevoren, in de jaren 1870-1880, had gedaan.²² Uit een nota blijkt dat het bestuur van de Congostaat welomlijnde wensen had. Een gesubsidieerde lijn was in zijn ogen onontbeerlijk om de regelmaat en de onafhankelijkheid van het postvervoer te verzekeren. Een directe lijn zou de markt voor Congolese producten bevorderen, want de nota vermeldt dat tot dan toe buitenlandse schepen op de terugreis de haven van Antwerpen niet – of slechts na lang oponthoud in Engelse of Duitse havens – aandeden. Een maandelijks vertrek op een vaste datum, een heenreis Antwerpen-Banana in 23 dagen en een terugreis in maximaal 25 dagen, hoogstens twee of drie aanloophavens op de heenreis waren verdere eisen. De schepen zouden doorvaren tot Matadi en daarom een maximumdiepgang van 18 voet hebben. Ze moesten accommodatie bieden

aan 25 passagiers eerste klas en een aantal voldoende ruime kajuiten voor tweede en derde klas. Bij voorkeur zouden nieuwe schepen worden ingezet.²³ Dat de aangelegenheid van de Congodienst door de Belgische overheid ernstig werd genomen, blijkt uit het feit dat de Raadgevende Commissie een echt contract tussen de minister van Financiën Auguste Beernaert, de minister van Buitenlandse Zaken Joseph de Caraman-Chimay en minister van Spoorwegen Jules Vandenpeereboom opstelde, waarin sprake was van een maandelijks vertrek op vaste datum naar Banana, Boma en Matadi. De maatschappij zou gratis post vervoeren. De overtocht Antwerpen-Banana mocht slechts 19 dagen in beslag nemen en de terugreis 22 dagen. De overeenkomst zou worden gesloten voor een periode van vijf jaar.²⁴

Het project ging echter niet door. Er kwam geen Belgische vennootschap en er werden geen subsidies verleend. Wel sloot de Congostaat in 1891 met de Duitse en de twee Britse rederijen een overeenkomst voor een regelmatige verbinding Antwerpen-Matadi.

De aangelegenheid bleef niettemin de aandacht trekken van maritieme kringen. Scheepsmakelaar Thomas