

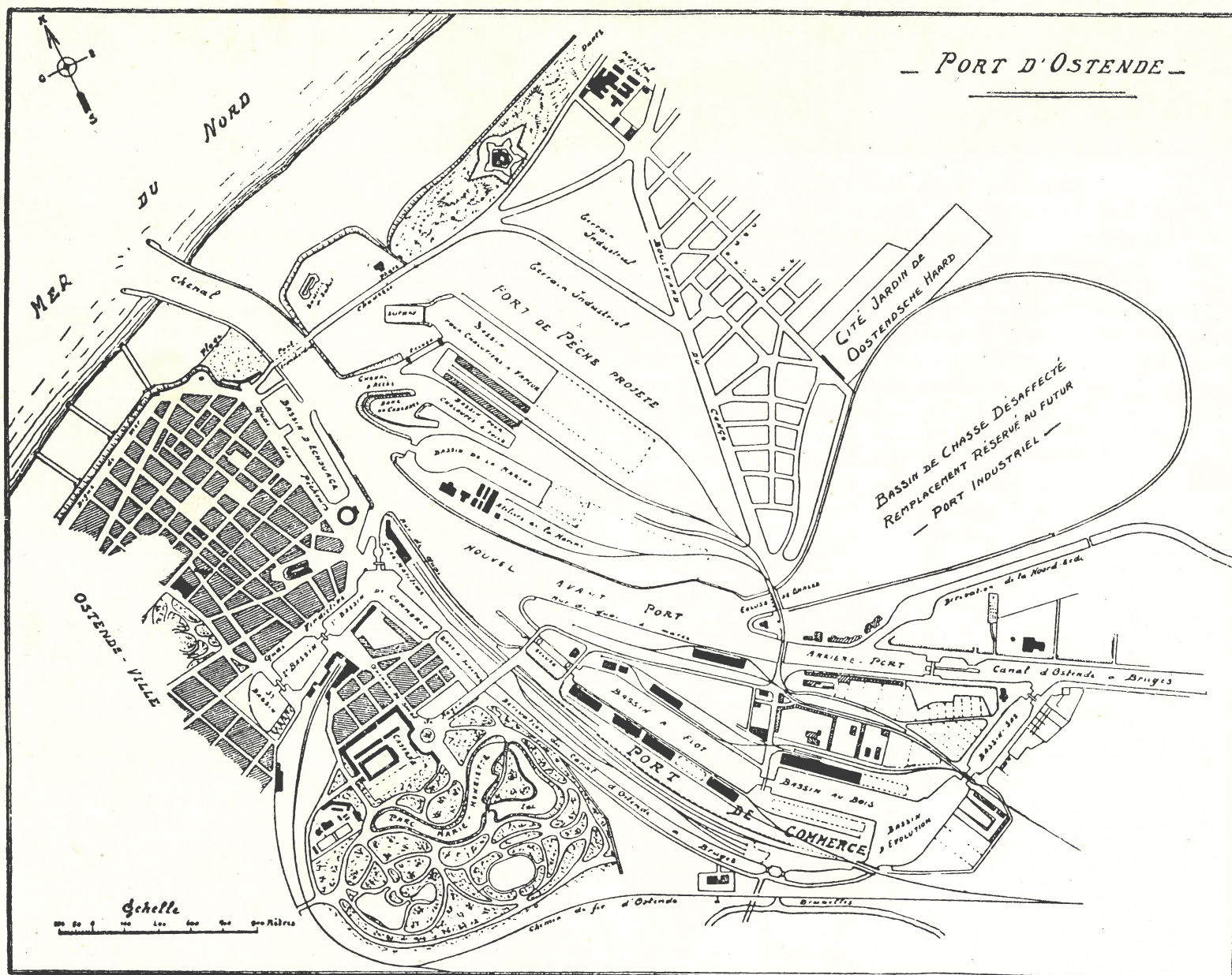
# LE PORT D'OSTENDE

## Historique – Description – Outillage – Industrie – Commerce Règlements – Statistiques

### 1<sup>o</sup> HISTORIQUE

L'origine du port d'Ostende remonte à 1445. En cette année, Philippe le Bon autorisa les Ostendais à creuser à travers la digue qui protégeait la ville contre les assauts

situées à l'est. La mer se fraya bientôt un passage de ce côté et submergea à chaque marée la région basse environnante. Sous l'action du mouvement alternatif du flux et du reflux, la nouvelle issue se creusa très rapidement. C'est de cette époque que date le chenal actuel du port.



de la mer, un havre pour servir de refuge aux bateaux de pêche, les seules embarcations de l'époque fréquentant la côte.

Ce havre ou chenal fut ouvert à l'ouest. Mais en 1585, la ville le fit entourer de fortifications et l'on rasa les dunes

D'un accès difficile et dangereux, n'offrant du reste que très peu de profondeur, l'ancien chenal fut abandonné vers 1600.

Grâce à la grande étendue des criques et des bas-fonds submergés par la marée, en amont du port et dans lesquels



Deuxième bassin de Commerce. — Quai de l'Entrepôt.

se déversaient aussi les eaux douces des terres environnantes, le chenal acquit de grandes profondeurs; d'après Bouwens, celles-ci atteignirent — vers 1700 — 40 à 50 pieds à l'intérieur du chenal et 30 pieds à l'extérieur; sur le banc situé devant l'entrée, on sondait 4 à 5 pieds. Ces profondeurs diminuèrent plus tard à la suite des endiguements successifs qui firent disparaître les bassins de submersion; vers 1800, la passe d'entrée du port était devenue fort étroite et n'offrait plus guère que 2 à 3 pieds d'eau à marée basse.

C'est à partir de cette époque que les chasses naturelles dues aux courants créés par l'afflux de la marée dans les parties basses, en amont du port, furent remplacées par les chasses artificielles avec bassins et écluses de retenue.

Actuellement le chenal extérieur du port présente une longueur d'environ 550 mètres; il est compris entre deux jetées à claire-voie en charpente avec digues basses, orientées sensiblement vers le nord-ouest; l'extrémité de la jetée est s'incline davantage vers le nord.

La jetée ouest fut reconstruite entièrement en 1889 pour élargir le chenal qui n'avait que 60 mètres d'ouverture à l'endroit le plus resserré et 100 mètres à l'entrée. Ces dimensions furent portées respectivement à 100 et à 150 mètres.

## 2<sup>o</sup> DESCRIPTION D'ENSEMBLE

Le chenal intérieur qui est à peu près dirigé du nord 1/4 nord-ouest au sud 1/4 sud-est conduit vers l'avant-port et communique à l'ouest avec le bassin d'échouage des chaloupes de pêche, à l'extrémité sud duquel se trouve la minque au poisson.

Immédiatement au sud de l'entrée du bassin de pêche qui est un bassin à marée, le chenal est bordé par l'ancien quai des bateaux à vapeur qui n'est plus guère utilisé que par les chalutiers à vapeur, les remorqueurs de l'État ainsi

que par les suceuses et les dragues à godets qui servent au dragage du port.

Plus loin, mais toujours du même côté, le chenal donne accès à l'ancienne crique des pêcheurs et à l'écluse d'entrée des anciens bassins de Commerce, réservés pour le moment à la flottille de pêche et aux yachts de plaisance.

Directement en amont est situé le débarcadère où viennent accoster les malles-poste de l'État faisant le service entre Ostende et Douvres. Celui-ci est en correspondance avec tous les trains internationaux, dont la gare d'Ostende-Quai est la tête de ligne.

En continuant vers le sud, nous arrivons aux installations maritimes créées plus récemment et inaugurées le 4 septembre 1905, savoir : l'écluse d'évacuation des eaux du Camerlinckx, qui est accolée à l'écluse Demey donnant accès aux bassins à flot, décrits plus loin.

Puis vient le mur de quai à marée du nouvel avant-port. Ce mur mesure 800 mètres de longueur; il sert d'accostage aux cargo-boats des services combinés de la Société anonyme John-Cockerill et de la General Steam Navigation Company dont les lignes de navigation desservent Tilbury et Londres.

Ayant passé ainsi en revue les installations de la rive ouest du chenal, nous décrirons sommairement celles de la rive est.

Commençant à l'entrée du port, nous rencontrons d'abord l'écluse de chasse Léopold, aujourd'hui désaffectée et dont jadis le bassin de retenue était limité au nord par la toujours existante lunette qui est le vestige d'un ancien fortin. Cette lunette, que les Allemands au cours de l'occupation de la côte (1914-1918) ont utilisée pour leurs travaux de défense, abrite le magasin à poudre de la marine.

Plus loin vers le sud s'ouvre le pertuis d'accès du bassin à marée destiné au radoubage des petites unités de pêche et de l'écluse du nouveau port de pêche qui vraisemblablement entrera en exploitation en 1931; ensuite se présente l'écluse de la Marine qui donne accès au bassin du même nom, lequel a été mis à profondeur suffisante pour admettre les bateaux de l'État; d'autre part, des appontements et des murs de quai y ont été construits.

L'éclusage de ce bassin se fait à peu près entre une heure et demie avant et une heure et demie après marée haute.

Sur le terre-plein ouest du susdit bassin sont établis les ateliers chargés de la réparation des unités composant la flottille des bâtiments de l'État.

Toute la partie amont de la rive Est, à la hauteur et au Sud des ateliers est affectée aux services de la marine de l'État, dont les navires disposent d'une série d'appontements, postes d'amarrage, ducs d'Albe, grils de carénage, etc., ainsi que de dépôts de charbons et de prises d'eau douce.

Au fond de l'avant-port on remarque :

1<sup>o</sup> Le bâtiment des vannes de la nouvelle écluse de chasse, dont le bassin mesure 80 hectares de superficie. Cet ouvrage

est destiné à contribuer, avec les dragages, à maintenir régulièrement la profondeur devant le grand quai à marée et dans la partie intérieure du port, particulièrement soumise au régime des alluvions vaseuses;

2° Le garage du Royal Yacht Club; et, enfin,

3° Le grand pont fixe qui donne passage à la route, reliant Ostende à Blankenberghe.

En amont du pont, existe une sorte d'arrière-port, dans lequel débouchent sur la rive en aval le canal d'évacuation dénommé Noord-Eede et en amont la vieille écluse de Slykens, construite en 1758, et formant la retenue d'aval du canal de Bruges à Ostende.

Les différentes artères hydrauliques, qui ont leur débouché dans le port assurent l'assèchement des terres de plusieurs waterings, tant de l'Est que de l'Ouest, occupant une superficie de 25,000 hectares.

Toutes les installations maritimes que nous venons d'énumérer, à part le bassin de la Marine et le bassin de Chasse, sont soumises à la marée. Elles sont la propriété de l'État, qui en assume l'administration et l'entretien.

Les aménagements du port sont complétés par des bassins à flot qui avec les écluses appartiennent à la ville d'Ostende et sont gérés par celle-ci.

Les bassins intérieurs comprennent les anciens bassins de Commerce, les bassins à flot et le nouveau port de pêche.

Les anciens bassins de Commerce ne sont plus utilisés que par la flottille des bateaux de pêche qui y débarquent leur poisson, s'y ravitaillent et y chôment pour subir les réparations annuelles nécessaires.



Embarcadère des malles-poste de l'État.

A partir du 15 juin et jusqu'au 30 septembre, chaque année, le deuxième bassin de Commerce est mis entièrement à la disposition des bateaux de plaisance (yachts) qui ont le droit d'y stationner gratuitement pendant un mois.

L'accès de ces bassins est commandé du côté du chenal par une écluse maritime construite en 1821, dont les caractéristiques sont : longueur utile, 58 m. 50; largeur, 12 mètres; buses placés à 1 m. 48 au-dessus du zéro d'Ostende, c'est-à-dire au-dessous du niveau moyen des marées basses de vive eau à Ostende.

Les nouveaux bassins sont au nombre de deux, savoir :

1° Le grand bassin à flot présentant 650 mètres de longueur, 90 mètres de largeur et 8 m. 05 de mouillage sous la flottaison normale du canal de Bruges, laquelle correspond à la cote (-4 m. 05). Il est bordé de murs de quai, dont les terre-pleins sont occupés en partie par des entrepôts et des hangars;

2° Le bassin au Bois, qui s'élargit dans sa partie amont pour former le bassin d'Evolution. Ce bassin est également bordé de murs de quai sur la rive Est et sur la rive Ouest. Sur la rive Est se trouvent la concession, les bureaux et la scierie de la firme **H. Deweert et fils** (importateurs de bois) et à côté la concession de la firme **J.-C. Snauwaert**, également importateurs de bois, laquelle a fait construire des installations avec bureaux tout ce qu'il y a de plus moderne, des hangars et une scierie électrique qui peut être citée comme



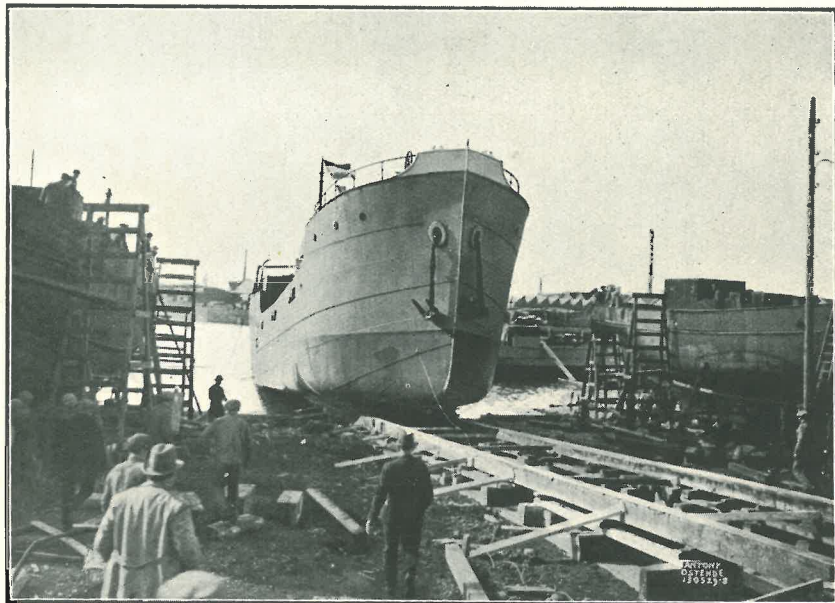
Deuxième bassin de Commerce mis à la disposition des bateaux de plaisance du 15 juin au 30 septembre chaque année.

# Ateliers de Réparations Maritimes

# **BÉLIARD, CRIGHTON & C<sup>o</sup>**

Société Anonyme

(BELGIQUE)



❖  
**Bassin d'Évolution**  
**OSTENDE**

❖  
TÉLÉPHONE : 1042

Télégr. :  
**BÉLIARD-OSTENDE**



**Réparations** de coques, de machines et de chaudières de navires. — Charpentiers de navires. — Entreprises générales de carénages. — Réparations industrielles.

**Construction** de chalutiers, chaloupes, chalands, barges, canots, etc.

**Soudure** autogène et découpage de métaux. — Fonderie et chaudronnerie de cuivre.

## CALE SÈCHE PRIVÉE



### **SIÈGE SOCIAL A ANVERS**

21, Quai ouest Bassin Kattendijk  
Télégr. : BÉLIARD, Anvers

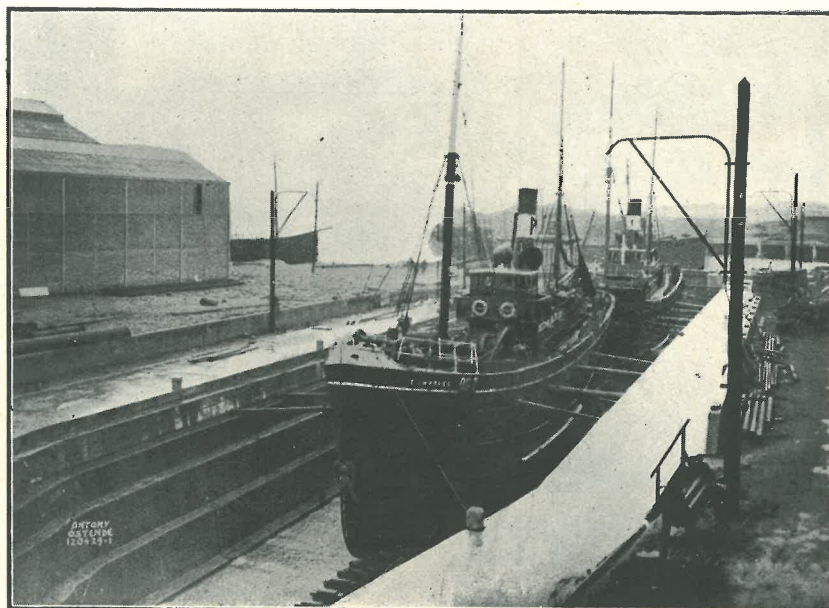
### **Mêmes Maisons**

à **LE HAVRE**, 50, rue Joseph-Périer  
Télégr. : BÉLIARD, Havre

à **DUNKERQUE**, rue de Turenne  
Télégr. : BÉLITON, Dunkerque

### **Agences**

Londres, Paris, Newcastle o/Tyne, Glasgow, Liverpool, Cardiff, Oslo, Stockholm, Hambourg, Alger, Rotterdam





Le deuxième bassin de Commerce et la Gare centrale.

exemple dans le pays entier. Sur la rive Sud du bassin d'Evolution, sont établis les chantiers navals et la cale sèche de la firme **Béliard Crichton et Co.**

Après bien de longues années d'attente, le port d'Ostende possède enfin une cale sèche qui a été inaugurée en avril 1929.

Ce fut tout un événement pour Ostende et il convient que l'on sache que le port possède enfin ce complément indispensable de son outillage. Il convient également que l'on sache que c'est à l'initiative privée que cet engin indispensable est dû.

Rappelons à ce propos que la construction d'une cale sèche par le Gouvernement était promise depuis bien longtemps. En effet, la convention conclue entre le Gouvernement et la ville d'Ostende, le 10 octobre 1894, au sujet de l'extension des installations maritimes du port d'Ostende stipulait à son article 2 : « L'Etat construira une cale sèche de 25 mètres de largeur utile; le commerce sera admis à en faire usage aux conditions et au tarif à déterminer par l'administration de la Marine. » Ce qui veut dire que l'Etat promettait de construire une cale sèche à l'usage de ses propres navires : paquebots, aviso, remorqueurs, bateaux-pilotes, etc., mais qu'elle pourrait également être utilisée par les navires marchands.

Cette cale sèche si solennellement promise il y a plus de trente-quatre ans par une convention signée par M. Léon

De Bruyn, ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, et M. Paul de Smet de Nayer, ministre des Finances, stipulant au nom de l'Etat, et par M. Alphonse Pieters, stipulant au nom de la ville d'Ostende, cette cale sèche tant réclamée, ne fut jamais construite et nos malles, nos chalutiers à vapeur, ainsi que tous les navires desservant le port d'Ostende ont été obligés de se faire caréner soit à Anvers ou à Gand, ou dans des ports étrangers.

Tout cela, heureusement, est devenu de l'histoire ancienne. Occupons-nous donc des temps présents.

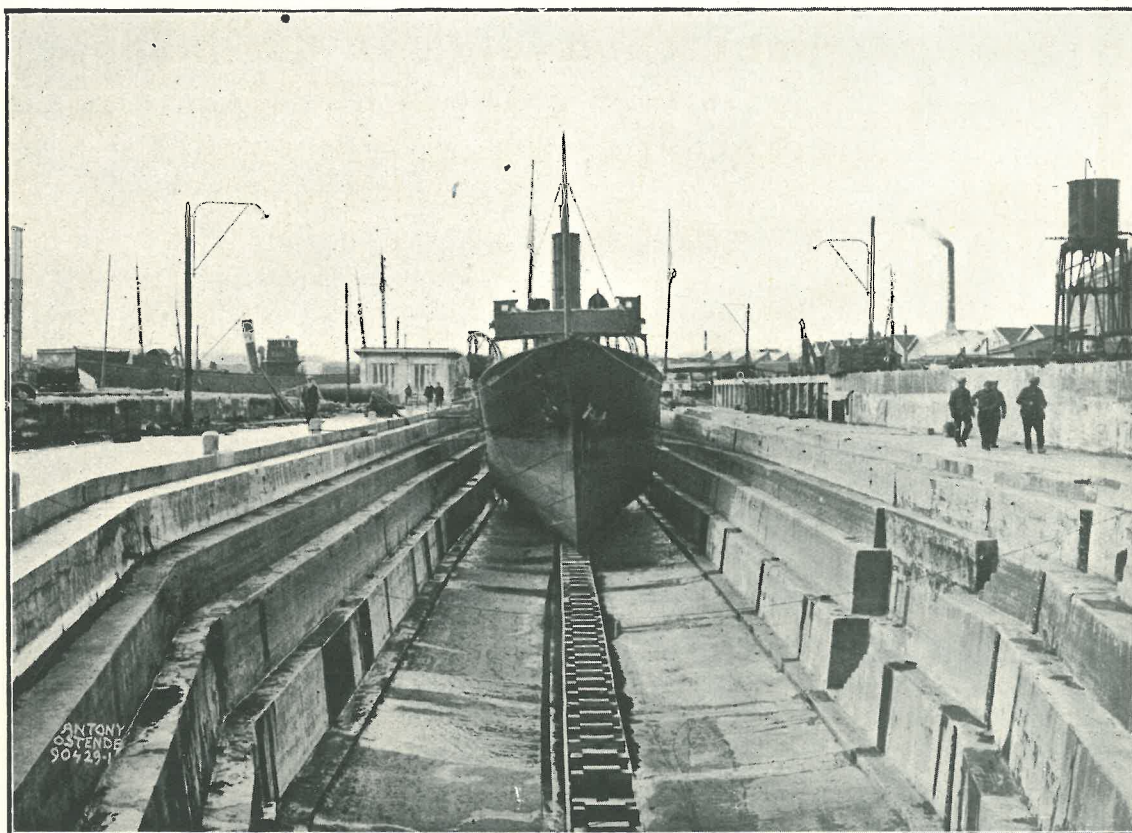
Le chantier Béliard Crichton et Co. est actuellement bien équipé et pourvu surtout d'un outillage des plus moderne qui permet de répondre à toutes les exigences des travaux divers d'entretien et

de réparation de navires et d'exécuter ceux-ci dans le minimum de temps.

Autour de la cale sèche en question se groupent sur une superficie de près de 27,500 mètres carrés, une série d'ateliers de chaudronnerie, de mécanique, de tuyauterie, de forge, de fonderie et de menuiserie-charpenterie.

Au cours des neuf premiers mois de l'année 1929, ce chantier a achevé la construction d'un caboteur à moteur et de 5 chalutiers de pêche.

L'effectif ouvrier de cette entreprise atteint actuelle-



# Union Chimique Belge

SOCIÉTÉ ANONYME

CAPITAL : 192 millions de francs

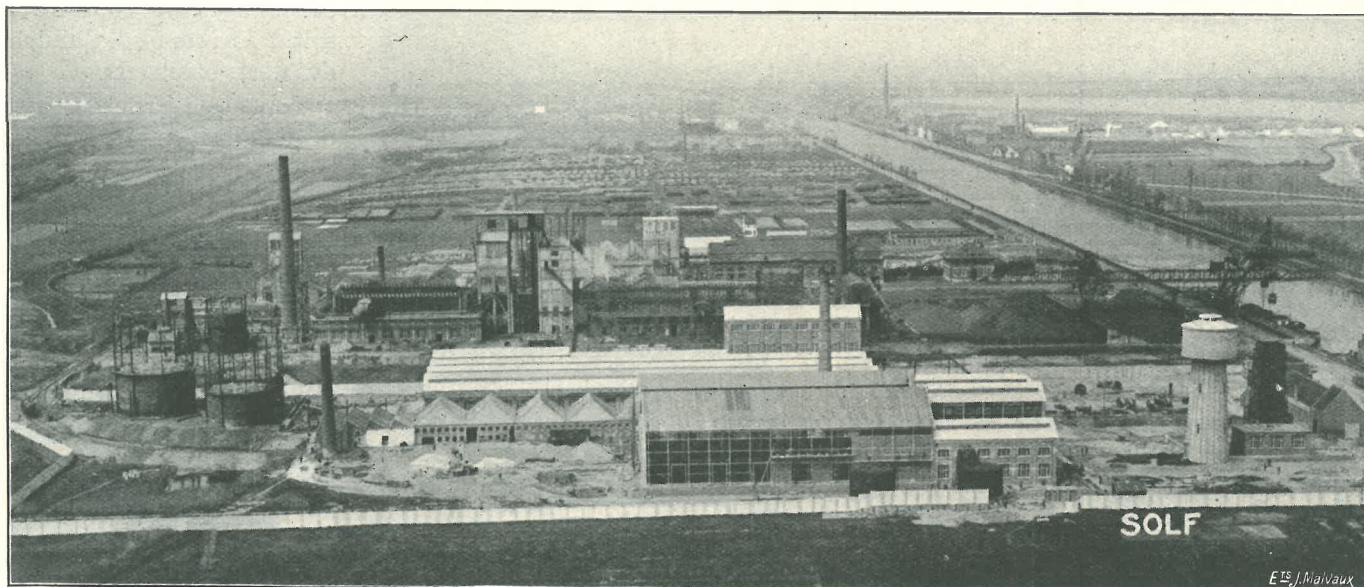
Division Fours à coke et Ammoniaque synthétique

Avenue de la Toison d'Or, 100-101

TÉLÉPHONE :  
164,35

BRUXELLES

Adresse télégr. :  
COKESOLVAY



Installations de fours à coke et à ammoniaque synthétique de l'Union Chimique Belge à Zandvoorde-lez-Ostende.

**Construction de fours à coke chauffés au gaz riche, au gaz pauvre ou au gaz de mélange (Brevets Piette). Installations d'extinction à sec du coke avec récupération de sa chaleur sensible (procédé Sulzer).**

■  
**Usines à sous-produits**

Distilleries de goudron. — Rectifications des benzols. — Naphtaline purifiée.  
Gazogènes. — Lavoirs à charbon. — Produits réfractaires.

■  
*Nombre de fours construits par la Société :*

En BELGIQUE . . . . .	2.041 fours.	En ESPAGNE et en ITALIE . . .	150 fours.
En ANGLETERRE . . . . .	1.600 »	En ALLEMAGNE . . . . .	208 »
En FRANCE . . . . .	1.226 »	Au JAPON . . . . .	301 »
Aux ÉTATS-UNIS et au MEXIQUE.	2.920 »	En RUSSIE . . . . .	796 »
Dans les COLONIES ANGLAISES. . .		274 fours.	

Filiale en France : Fours à coke et Installations Métallurgiques, 44, rue du Louvre, Paris (1<sup>er</sup> arrond.)  
» Angleterre : Chemicals & Coke Ovens, Ltd., Howard Chambers, 155, Norfolk Street, Sheffield.

AGENCES DANS TOUS LES PAYS



A. COURMES. — Un coin du Bassin du Commerce.

ment 215 hommes. C'est dire tout l'effort qui a été réalisé par MM. Béliard, Crighton et Co. en ces derniers temps, pour doter Ostende d'une installation moderne répondant aux besoins des pêcheries et étayant son développement.

\* \* \*

Les terre-pleins du bassin au Bois sont particulièrement spacieux. En dehors de la zone bordant directement le bassin, laquelle est réservée aux hangars publics, la ville concède à long terme les terrains situés plus loin pour être affectés à la création d'établissements industriels.

Enfin, en amont du bassin d'Évolution se trouvent deux ponts-barrages, formant la tête amont et la tête aval d'un bassin-sas destiné à isoler les bassins du Commerce du canal de Bruges sans pour cela occasionner l'interruption de la navigation au cas notamment d'une baisse d'eau dans le canal.

En amont du canal de Bruges à Zandvoorde se trouvent les **Usines de la Société générale de l'Industrie du Bâtiment**.

Cette société fabrique les agglomérés pour la construction : blocs et briques compressés de scories et de ciment.

Elle vend ses produits au littoral et pour l'exportation.

Les scories sont amenées par chemin de fer, le ciment par bateaux.

L'exportation du ciment et des produits fabriqués par l'usine de la Société générale de l'Industrie du Bâtiment assure au port d'Ostende un trafic annuel d'environ 5,000 tonnes.

A côté de la Société générale de l'Industrie du Bâtiment s'élèvent les installations de l'**Union Chimique Belge**. Cette entreprise comprend deux grands départements :

1<sup>o</sup> La *cokerie* (anciennement Société Ostendaise Lumière et Force motrice);

2<sup>o</sup> La *fabrique d'ammoniaque*.

I. La *cokerie* reçoit, en ordre principal, le charbon d'Angleterre et de la Ruhr.

Elle fabrique et vend :

a) Le gaz :

1<sup>o</sup> A la ville d'Ostende;

2<sup>o</sup> A la Société centrale d'Électricité et d'Éclairage des Flandres, qui le distribue au sud de la ligne Ostende-Bruges, c'est-à-dire dans les villes et communes de Bruges, Ypres, Poperinghe, Thielt, Roulers, etc.;

3<sup>o</sup> A l'usine d'ammoniaque synthétique qui en retire l'hydrogène nécessaire à la fabrication de l'ammoniaque.

b) Le coke :

1<sup>o</sup> A la partie industrielle de Belgique;

2<sup>o</sup> A l'est de la France;

3<sup>o</sup> Au grand-duché de Luxembourg.

La cokerie utilise de 750 à 1,000 tonnes de charbon par

jour; la moitié environ de ce charbon provient des houillères anglaises et arrive par le port d'Ostende, où les navires vont s'amarrer en face de l'usine. Le reste du charbon arrive de la Ruhr en chalands par le canal de Bruges.

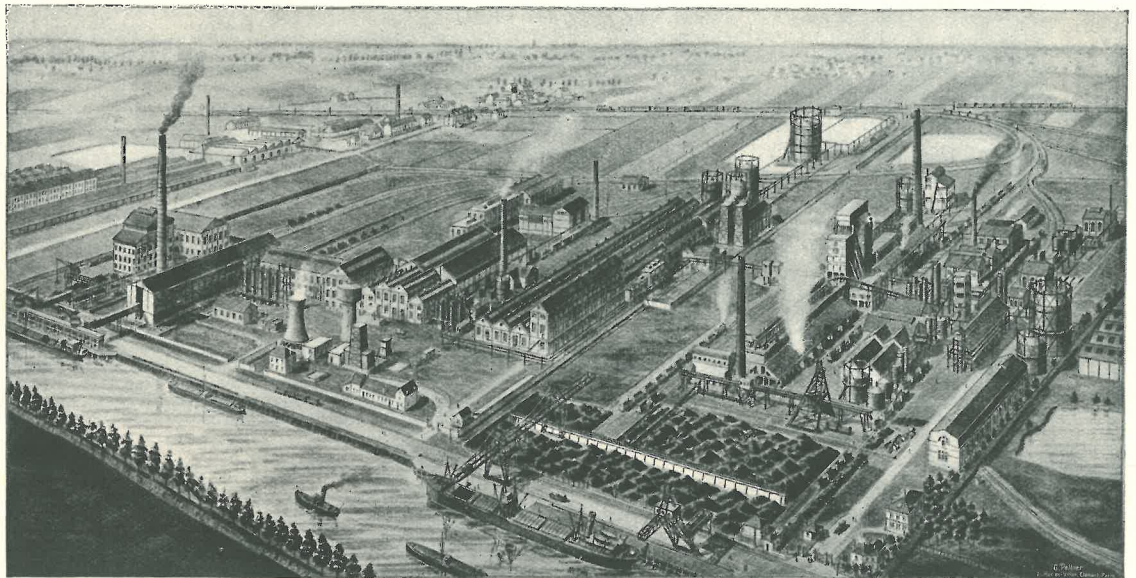
c) Les sous-produits de la distillation :

1<sup>o</sup> Le sulfate d'ammoniaque est vendu à l'agriculture;

2<sup>o</sup> Le goudron et les huiles légères sont livrés à l'usine d'Havré-Ville qui les distille.

II. La *fabrique d'ammoniaque*. — Ce produit est fabriqué synthétiquement avec l'azote de l'air, l'hydrogène du gaz et l'acide sulfurique.

Une centrale électrique est en construction à côté de la cokerie et de la fabrique d'ammoniaque. Elle utilisera par jour environ 100 tonnes de charbon qui arriveront par eau.



Installations de fours à coke et à ammoniaque synthétique de l'Union Chimique Belge, à Zandvoorde-lez-Ostende.

D'autre part, le nouveau département de fabrication nécessitera l'emploi journalier d'une centaine de tonnes de gypse.

Les usines de Zandvoorde, lorsqu'elles seront en pleine activité, pourront assurer un trafic des plus importants au port d'Ostende.

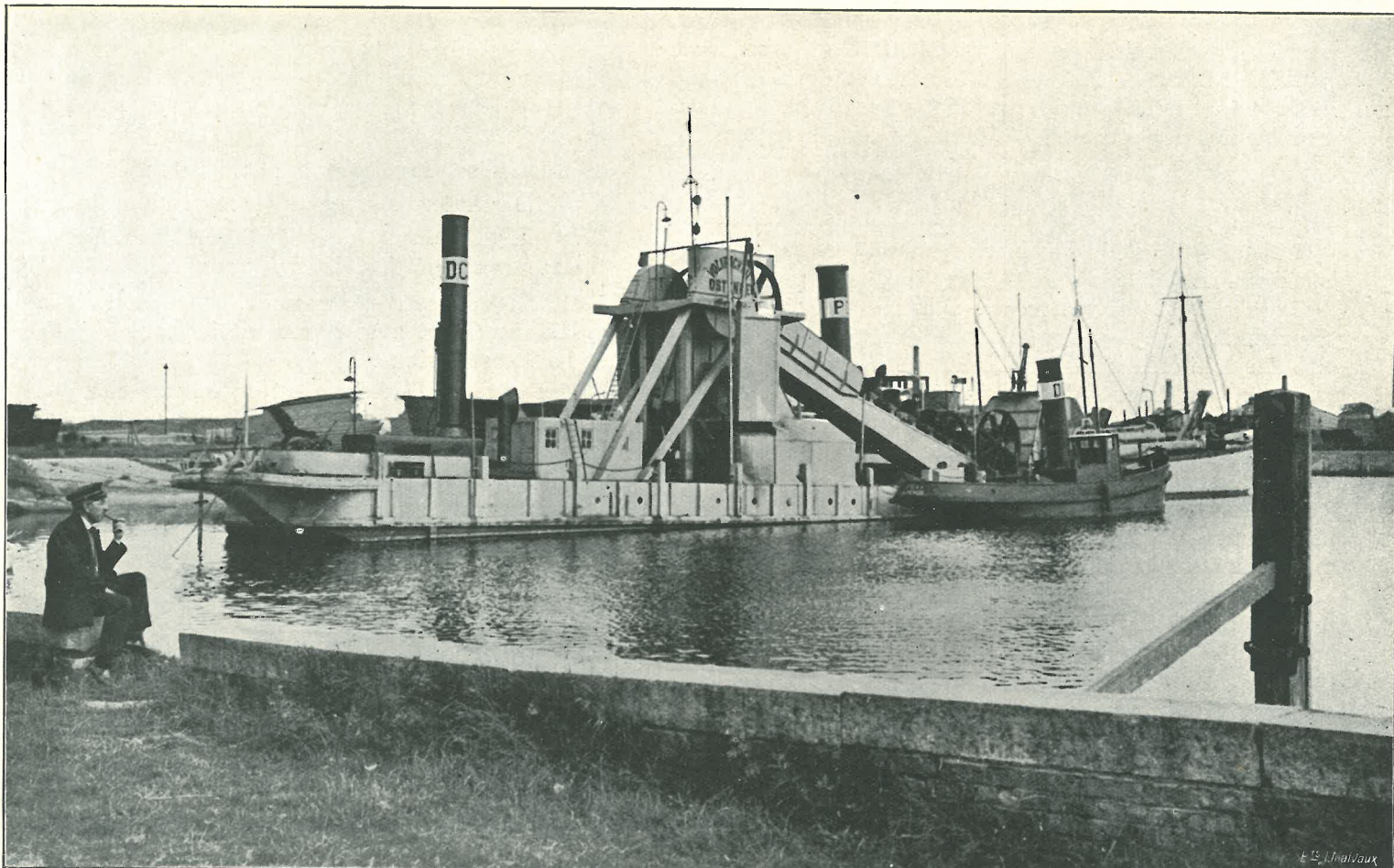
On fabrique du sulfate d'ammoniaque et, dans un avenir prochain, nous fabriquerons les nitrates d'ammoniaque et de chaux. Ces matières fertilisantes pourront assurer un aliment important aux exportations par voie de mer. En ce moment, la Belgique absorbe seule tout ce qui est fabriqué dans le pays; mais comme les usines actuelles établies en différents endroits s'agrandissent et que l'on en construit de nouvelles, on entrevoit l'époque prochaine à laquelle il faudra exporter ce qui ne pourra pas être consommé à l'intérieur de nos frontières. Il est incontestable que, par leur situation, les usines de Zandvoorde sont privilégiées et qu'elles seront les premières à fournir à l'étranger.

Nombre d'ouvriers actuellement employés aux usines de Zandvoorde : à la cokerie, 250, et à la fabrique d'ammoniaque, 500.

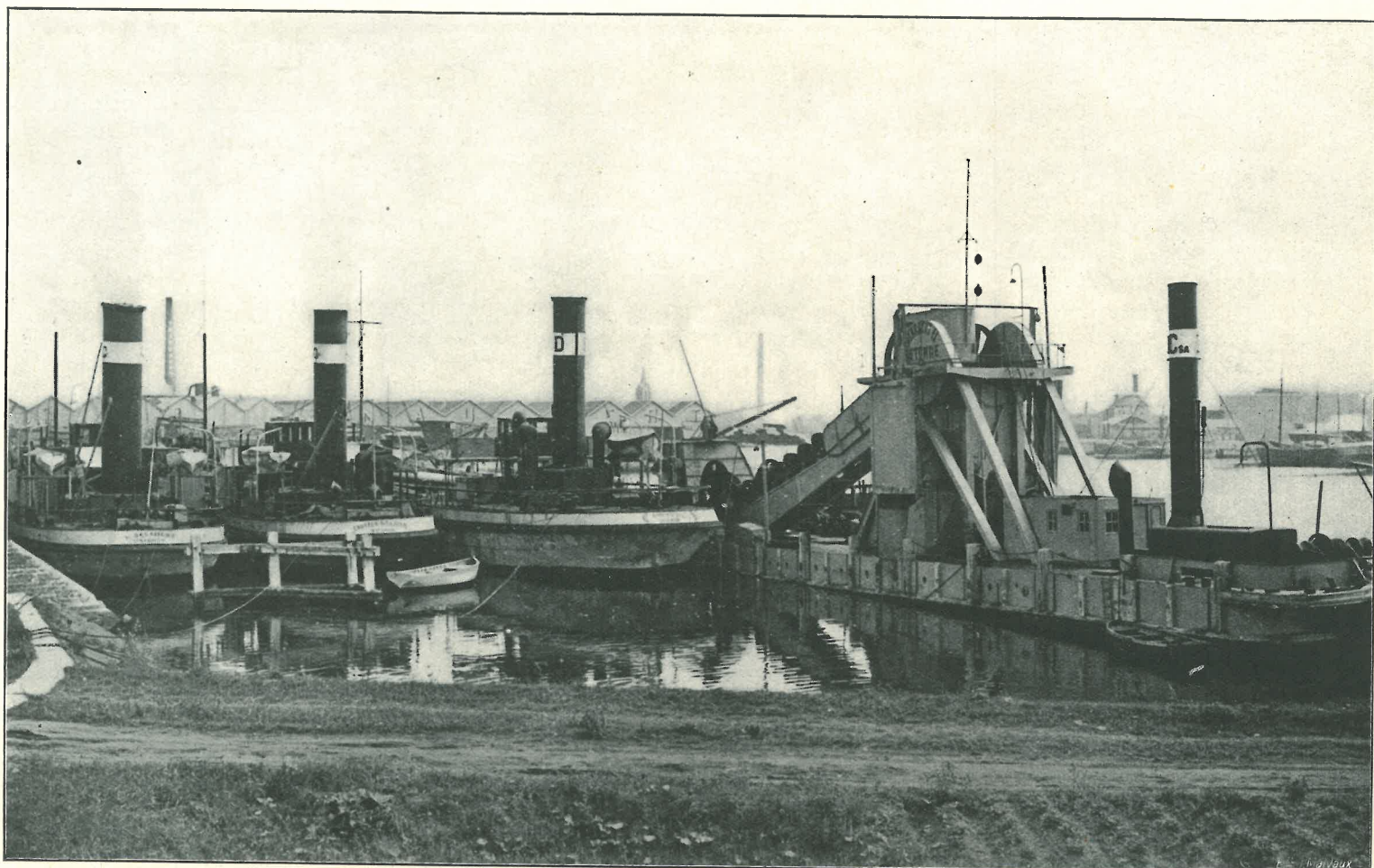
\* \* \*



Matériel de Dragage appartenant à la Firme ENTREPR

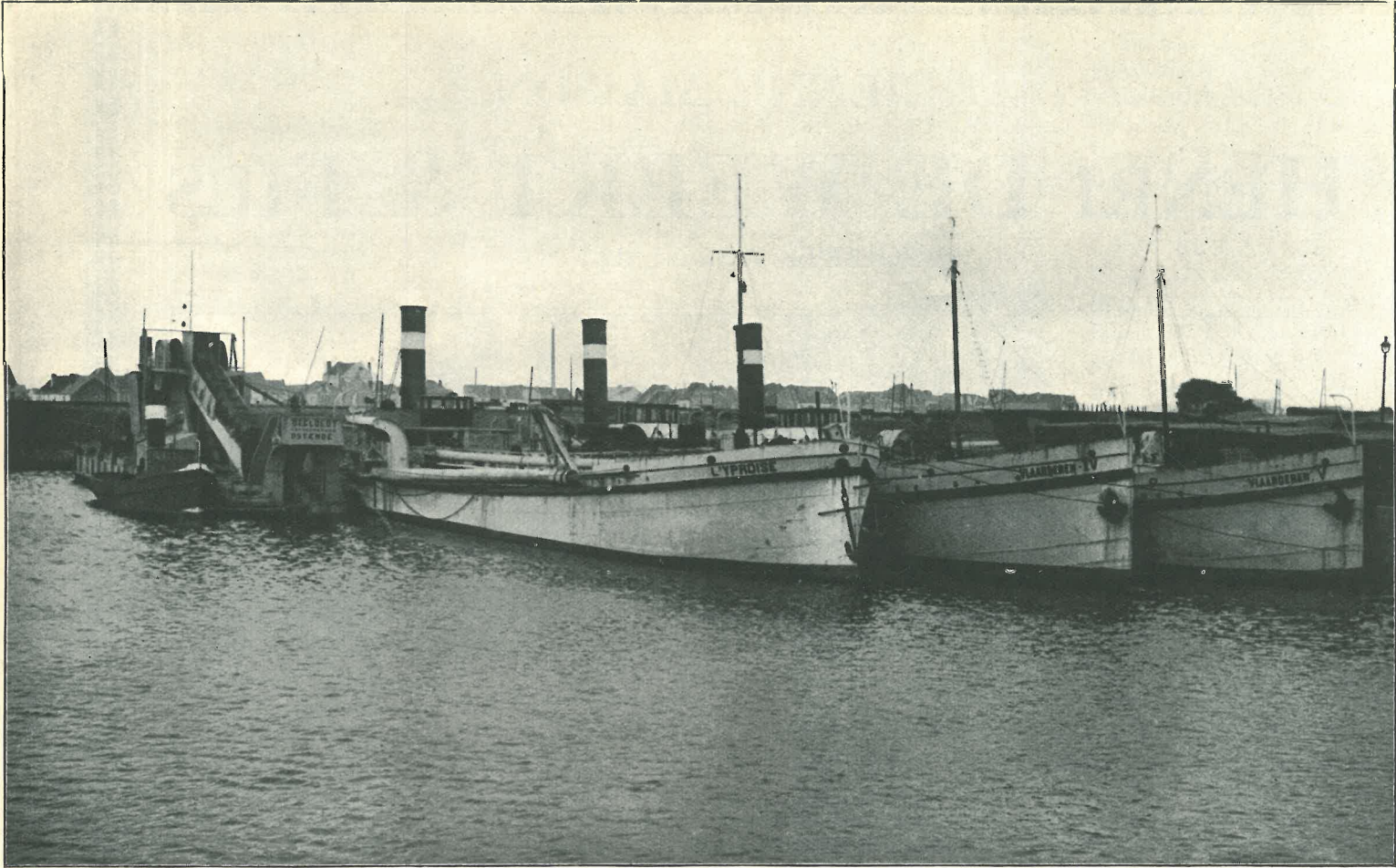


(Photo Antony, Ostende.)

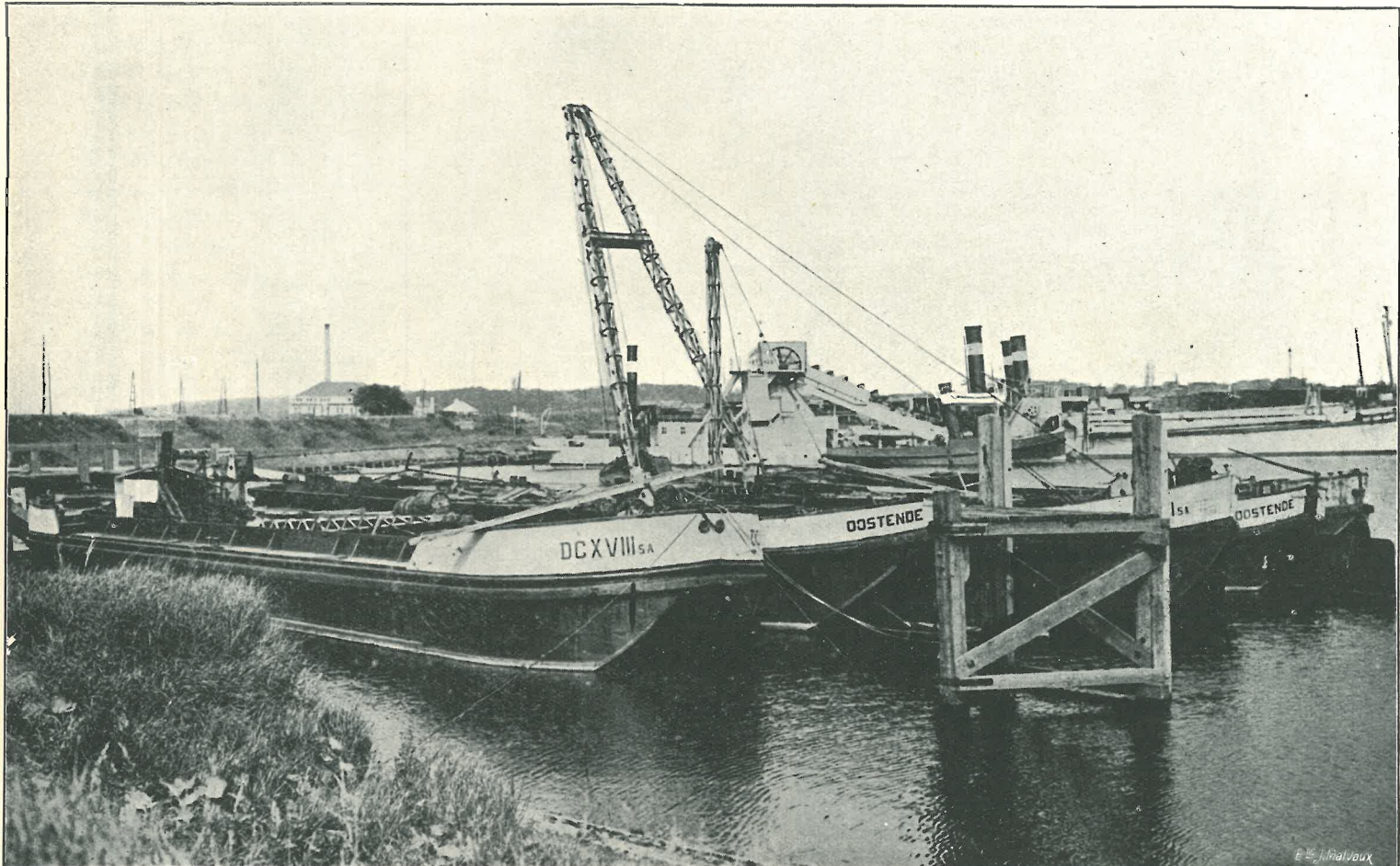


(Photo Antony, Ostende.)

Matériel ayant servi partiellement à creuser la souille des transatlantiques, à Boulogne s/Mer, le chenal d'accès du Kruiss  
à profondeur les ports d'Ostende, de Zeebrugge et de Nieuport, de façon à pouvoir reprendre l'exploitation



(Photo Antony, Ostende.)



(Photo Antony, Ostende.)

, à Anvers, le port de Zeebrugge et les ports du littoral belge. — Ce matériel a servi notamment, à l'armistice, pour mettre  
édiate de ces ports et recevoir ainsi les bateaux venant avec du ravitaillement pour la population civile.

ANCIENNE MAISON  
**HENRI DE WEERT & FILS**  
(SOCIÉTÉ ANONYME)

---

**IMPORTATION**  
DE  
**BOIS DU NORD ET D'AMÉRIQUE**

Pitchpin                      Kilndried                      Oregon  
   Chêne  
Bois de contre-placage

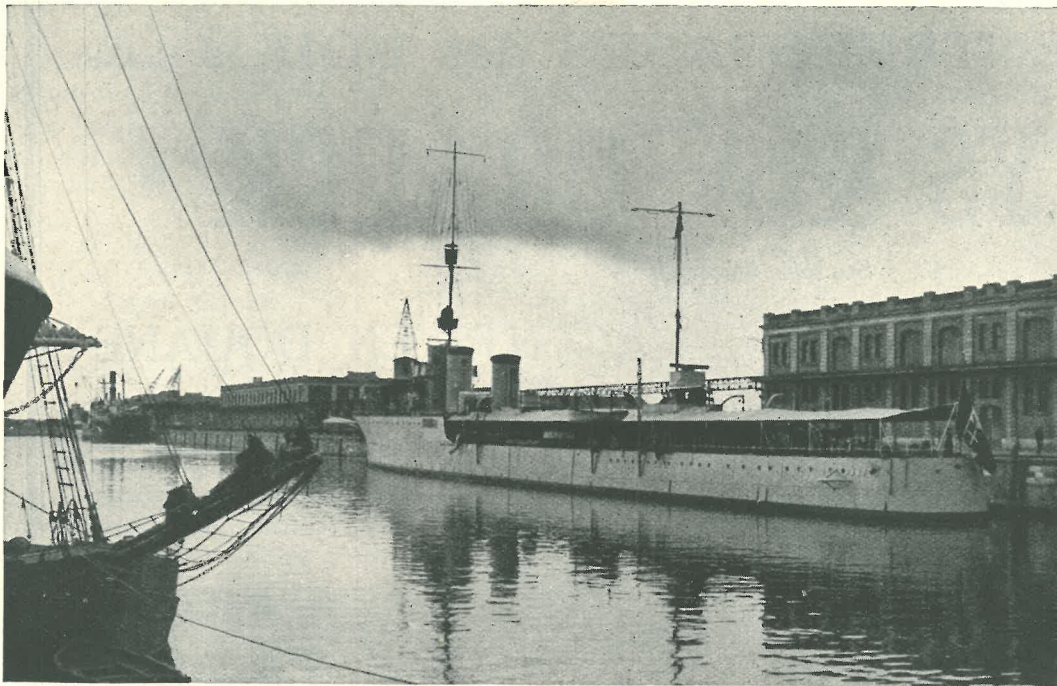


**BUREAUX :**

**VILVORDE**  
Rive du Port, 85  
Téléphones 532.75  
                  532.76  
Registre du commerce n° 877

**OSTENDE**  
Rue des Deux-Ponts  
Téléphones 91  
                  94  
Registre du commerce n° 20  
Compte chèques postaux n° 132.88

**LAEKEN**  
Quai des Armateurs  
Téléphones 553.92  
                  553.94



Bassin à flot.

L'accès des nouveaux bassins du côté du chenal est assuré par une écluse maritime de 120 mètres de longueur utile et de 18 mètres de largeur avec buscs placés à 4 m. 50 sous le zéro d'Ostende.

Le nouveau port de pêche a été créé à l'emplacement de l'ancien bassin de retenue et son accès du côté du chenal est commandé par une écluse maritime de 110 mètres de longueur utile, 16 mètres de largeur avec buscs placés à 4 mètres sous le zéro d'Ostende et qui permet de manœuvrer à tout état de la marée.

Le bassin à flot du nouveau port de pêche n'est pas encore mis en exploitation, mais permet cependant déjà l'entrée des bateaux. L'outillage, soit grues, voies ferrées ainsi que la nouvelle minque et les usines se rapportant à l'industrie de la pêche ont été mis en construction dans le courant de l'année 1929 et seront complètement achevés en 1930; il y a 4 slipways dont deux sont entièrement achevés.

### 3<sup>o</sup> OUTILLAGE DU PORT

A l'avant-port il existe un mur de quai à marée sur lequel se trouve un hangar à banquette, surélevé sans étage et dont la superficie est de 150 mètres sur 30; ce hangar, construit en tôles ondulées, appartient à l'armement de la Société John Cockerill, qui y entrepose les marchandises allant ou venant d'Angleterre par les bateaux de la ligne Ostende-Tilbury assurant un service régulier et des plus rapide du continent.

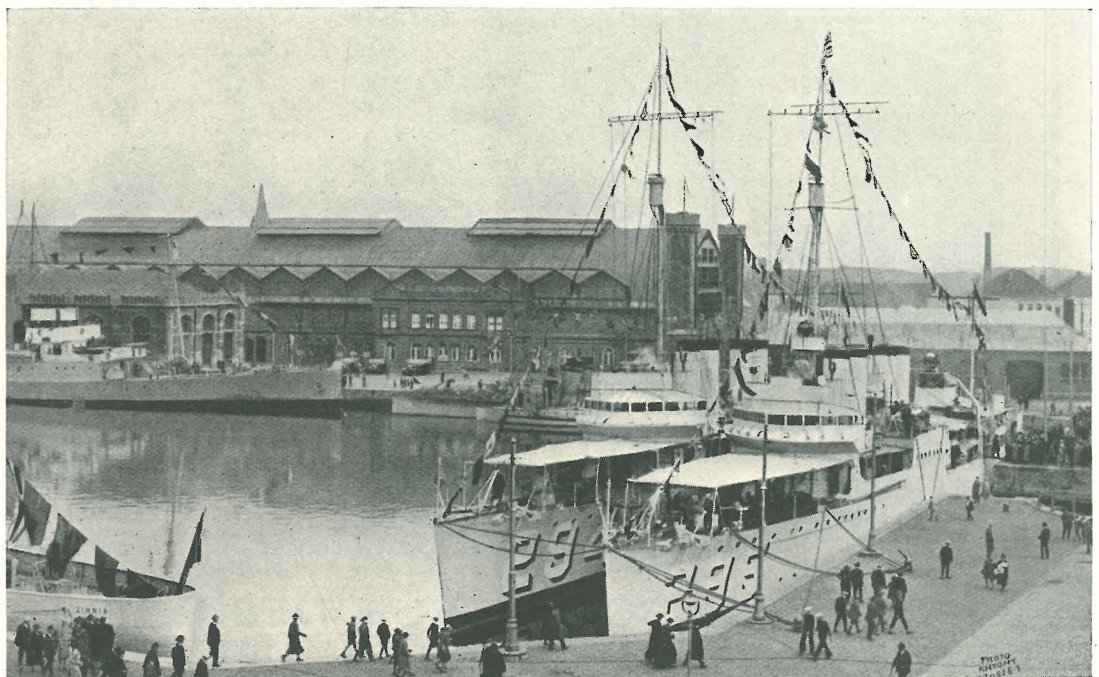
Devant le susdit hangar se trouvent 5 grues électriques de 5 tonnes chacune à portique, mobiles sur rails et, plus au nord, toujours le long du quai à marée, une grue électrique Titan fixe d'une puissance de 40 tonnes.

Sur la rive ouest existent : 5 hangars avec étage de 100 mètres sur 25 chacun, construits en béton armé et maçonnerie, 4 compartiments égaux par étage, 1 hangar construit en tôle ondulée, sans étage, de 120 mètres sur 23, divisé en 4 compartiments (il a été construit spécialement pour le triage des laines brutes importées d'Australie), 4 grues électriques semi-portique mobiles sur rails d'une puissance de 3 tonnes, 1 grue électrique de 5 tonnes sur portique mobile sur rails ainsi que 2 grues à vapeur de 5 tonnes à portique mobiles sur rails.

Sur la rive Est se trouvent l'entrepôt public des douanes, un bureau pour le service des douanes et un pour l'administration des chemins de fer, un hangar sans étage, en maçonnerie de briques et charpentes métalliques de 100 mètres sur 37 m. 50, 3 grues électriques et 3 grues à vapeur à portique mobiles sur rails.

Une station centrale pour la transformation du courant électrique à haute tension fourni par la centrale de Slykens.

Tous les quais sont pourvus de chaussées pavées et desservis par le chemin de fer de l'État et par le chemin de fer vicinal. L'éclairage électrique et la distribution d'eau de la ville sont établis sur tous les terre-pleins. La gare de formation des trains desservant le port est située sur la rive gauche du canal de Bruges, elle est dénommée « Ostende-



Torpilleurs américains amarrés au bassin de Commerce.

**SCIERIE & ENTREPOSAGES des BOIS (S. E. B.)**

**▪ F. LEYS & A. DRAECK ▪**

Société Anonyme

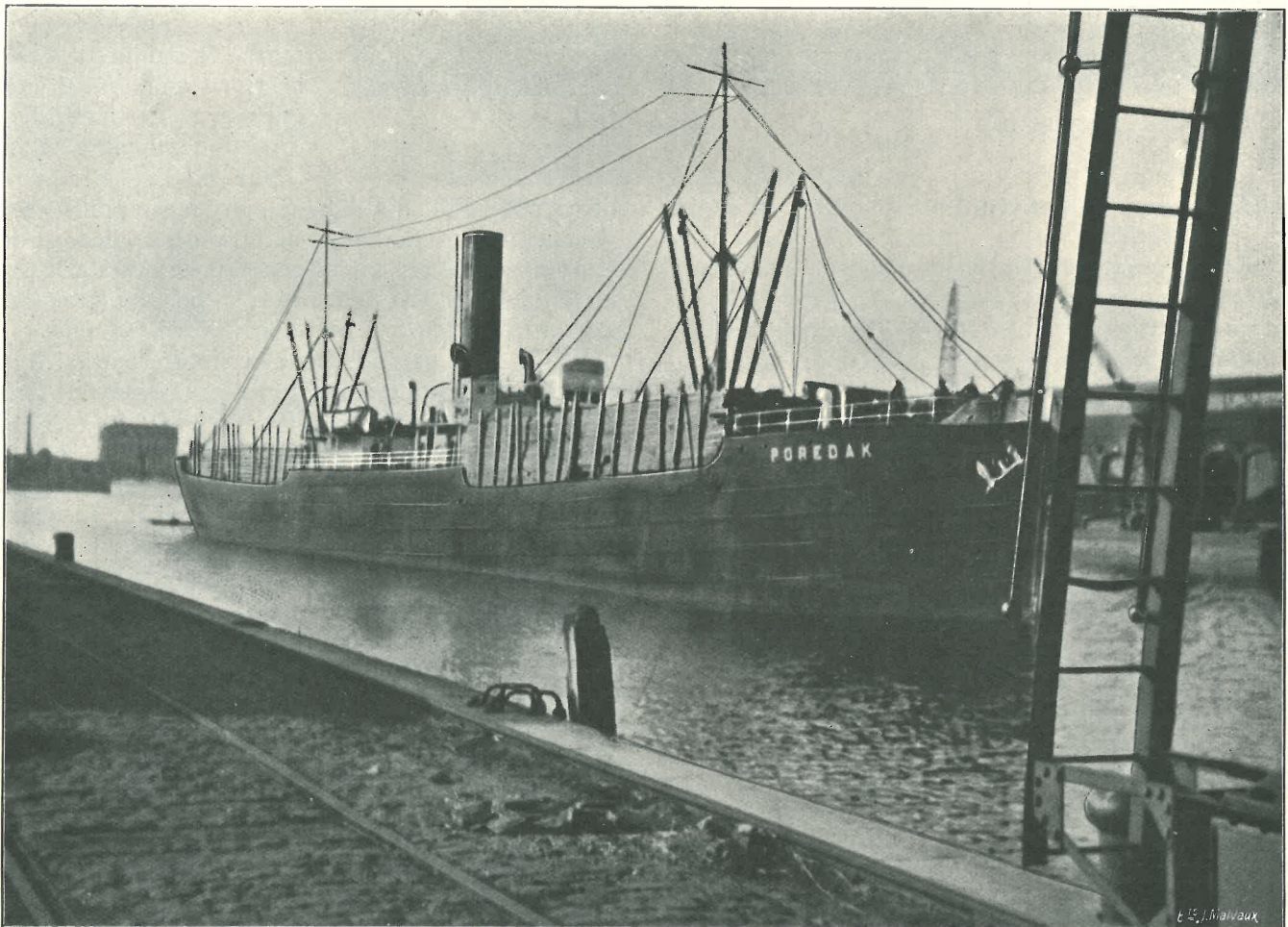
**COURTIERS DE NAVIRES — AGENTS EN DOUANE**

Transports maritimes à forfait de et pour tous pays  
Affrètements - Désarrimages - Importations - Expéditions

OSTENDE — AVANT-PORT  
Rue des Concessions

Commissions et Assurances

Adresse télégraphique : MANUBOIS  
Téléphone : N° 1087



s/s POREDAK — 2000 Stds. de bois à l'ordre des Usines Jules Francq Réunies


**USINES JULES FRANCO RÉUNIES**

Société Anonyme

Fondée en 1862 par Martin Francq  
et anciennement Léon et Jules Francq

**JUMET**

**SEUL IMPORTATEUR DES BOIS DE BOSNIE**

Marque : E  O.

Maritime ». Le bureau du chef de cette station est placé à front de la chaussée de Slykens en face des bureaux de la Société anonyme John Cockerill et Steam Navigation Company (lignes Ostende-Tilbury à Londres).

#### 4<sup>o</sup> COMMERCE MARITIME

Ostende est un port de transit relié avec toutes les capitales de l'Europe et séparé à peine de 60 milles nautiques de l'Angleterre. Avec son port et ses quais en eaux profondes, avec ses bassins de commerce et leur outillage, Ostende peut lutter avantageusement avec les ports les mieux outillés.

Il n'y a aucun port sur le littoral de la mer du Nord qui présente plus d'avantages pour assurer la manutention rapide et aisée des marchandises en expédition vers les côtes anglaises et vers les ports français du Nord, ou des marchandises en importation des mêmes régions.

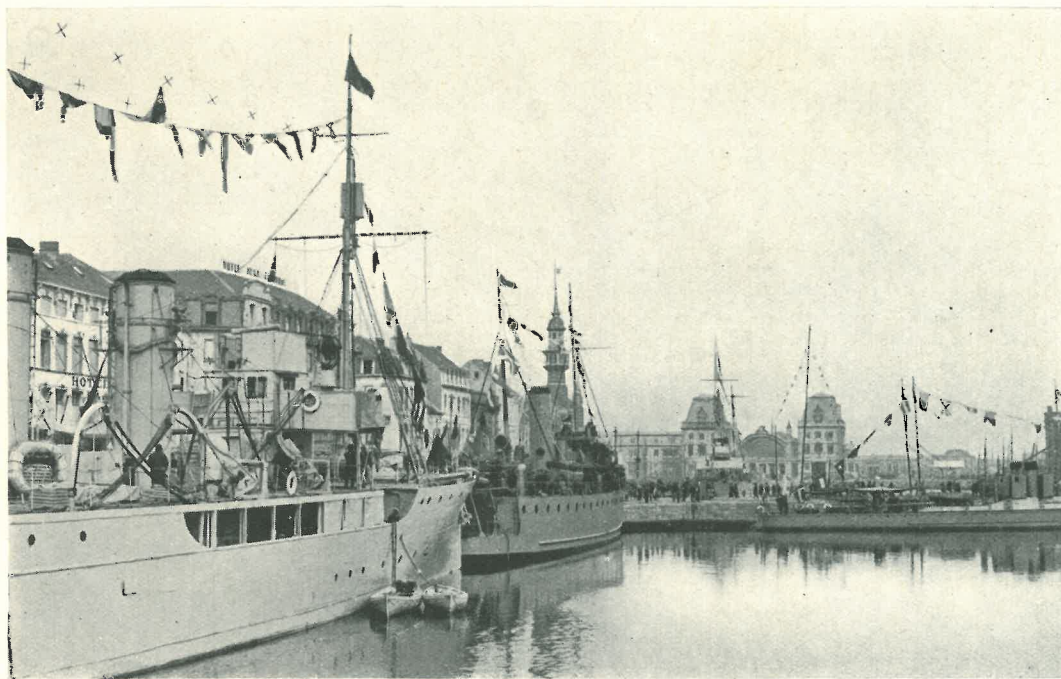
Il est incontestable que le port d'Ostende est le mieux situé pour desservir le trafic des marchandises périssables entre l'Angleterre et le continent, la rapidité dans la réexpédition étant d'une importance capitale; les lignes de Cockerill et de la General Steam Navigation Company assurent ce service depuis de nombreuses années.

Avant la guerre, Ostende avait un mouvement d'importation régulier et qui tendait à s'accroître de jour en jour.



Sortie de l'écluse De Mey.

*Charbons.* — L'importation des charbons anglais constituait un élément précieux pour le trafic du port. En 1913 son tonnage atteignait 125,857 tonnes. Ses importants dépôts permettaient d'assurer aux navires le ravitaillement en combustibles.



Le quai Vindictive et la gare maritime.

En 1928, le trafic des charbons comporte 87,258 tonnes par voie de mer et 27,350 tonnes pour la navigation intérieure, au total : 114,608 tonnes. Pour 1929 ces chiffres sont respectivement de 238,665 et de 124,372, au total : 363,037.

*Poteaux télégraphiques et billes de chemins de fer.* — Ce trafic a pris une extension telle, qu'il est rare de ne pas voir un bateau dans le port dont on décharge des poteaux ou des billes.

Le créosotage des poteaux et des billes peut se faire au port même dans les chantiers de la société C.C.O., **Chantiers de Créosotage d'Ostende**, dont les bureaux sont établis à la Capitainerie du Port.

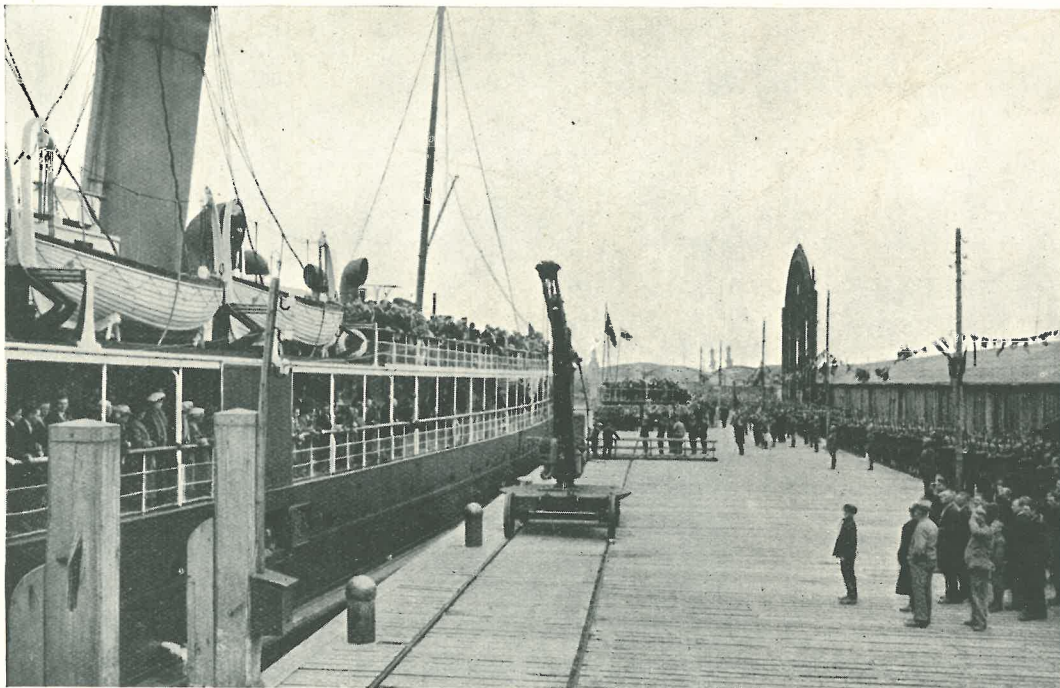
*Pavés.* — Ceci était un trafic inconnu avant guerre à Ostende, tandis qu'à présent et depuis 1920 les arrivages se font fréquemment.

*Marchandises diverses.* — Les vastes magasins situés le long des bassins offrent toute la place voulue pour abriter d'autres marchandises susceptibles d'être importées, notamment pour l'emmagasinage des laines de l'Amérique du Sud et de l'Australie. Des terrains très spacieux sont disponibles pour être affectés à la construction de nouveaux magasins, si le besoin s'en faisait sentir.

*Nitrate.* — De vastes magasins le long des quais permettent d'entrepôser annuellement environ 60,000 tonnes. Une partie en est, en outre, chargée directement sur wagons; l'outillage existant permet d'ailleurs de réduire les frais de manutention au minimum. En 1913, l'importation atteignit déjà 49,899,959 kilos.

*Glace.* — La glace, principalement destinée à la pêche maritime, donnait lieu à des importations régulières. La Norvège en fournit, en 1913, 21,720,000 kilos.

Après la guerre, la création d'usines destinées à la production de la glace artificielle mit un terme à l'importation



La gare maritime après l'armistice. — Arrivée de Lloyd George en 1920.

de la glace de Norvège, d'autant plus que la flottille de pêche à moteur ne faisait qu'augmenter continuellement.

C'est ainsi que l'on compte à Ostende les usines les plus modernes :

- 1<sup>o</sup> Le Froid industriel;
- 2<sup>o</sup> Les Frigorifères du Littoral.

**I. La Société anonyme belge du Froid industriel à Ostende**, qui s'occupe spécialement de la fabrication de la glace, fut constituée en 1914 par plusieurs armateurs de la ville, à la tête desquels se trouvaient MM. John Bauwens, Jules Baels, Louis Demunter et Alfred Golder.

La guerre ayant arrêté son activité, elle s'installa après l'armistice dans les anciens bâtiments de l'Entrepôt public, à Ostende, et en 1921 elle reprit les usines frigorifiques de M. Antoine Hamesse, situées au Sas-Slykens, avenue Elisabeth, sur le canal Ostende-Bruges.

Grâce à ces deux usines, la production totale atteint par jour 150 tonnes de glace consommées par les chalutiers à vapeur et à moteur, par les expéditeurs de poisson, aussi par les hôtels-restaurants d'Ostende et autres clients de la ville.

C'est l'eau de la ville, eau provenant des sources du Bocq, qui est uniquement employée et, de ce fait, le produit obtenu ne peut être que de toute première qualité.

Au surplus les procédés de fabrication sont des plus modernes et les machines ont été fournies par l'importante firme belge les **Ateliers B. Lebrun**, de Nimy, près de Mons.

# Machines Frigorifiques

# LEBRUN

DE

## TOUTES PUISSANCES

ET POUR

## TOUTES APPLICATIONS

*Devis et Renseignements sur demande.*

Sté A<sup>me</sup> Ateliers B. LEBRUN, à Nimy-lez-Mons

C'est la même société qui a fourni les installations frigorifiques du Froid industriel, à Ostende, du Froid artificiel à Heyst et à Ostende, de la société La Marée, à Ostende, de la société Excelsior, à Ostende, des *Hôtels Belle-Vue* et *Westende*, à Westende, de l'*Hôtel de l'Océan*, à Blankenberghe, du *Palace-Hôtel*, à Ostende, du *Princes-Hôtel*, à Knocke, etc., etc.

**II. Les Frigorifères du Littoral** (société anonyme) ont été mis en activité au printemps de 1923 et comportent une centrale frigorifique d'une puissance de 700,000 frigories. L'entrepôt frigorifique d'une capacité de 10,000 mètres cubes, raccordé au chemin de fer, est actuellement entièrement utilisé. Il s'y trouve entreposé des viandes congelées, des poissons congelés, du beurre, des fruits, des bières et des œufs (plus de 8,000,000 d'œufs en 1929).

Le débit de glace annuel se chiffre par 15,000 à 20,000 tonnes fournies principalement aux armements de pêche, à la minque et à la clientèle saisonnière du littoral.

**Bois.** — Le port d'Ostende est outillé pour recevoir au moins 300,000 mètres cubes de bois par an. Les terre-pleins s'étendent sur 100 mètres de largeur suivant les quais bordant de part et d'autre le bassin à flot, et sur 300 mètres suivant les rives du bassin au Bois. Ils sont sillonnés par des voies ferrées et des routes carrossables.

Ce commerce des bois, déjà si actif, a pris actuellement une extension considérable. Notons qu'à côté des établissements Deweert et Snauwaert, est venue, depuis un an, s'ajouter la concession de la firme **F. Leys et A. Draeck** (société anonyme), qui fait le sciage et l'entreposage des bois (S. E. B), le courtage des navires, l'agence en douane, les transports maritimes à forfait de et pour tous pays, l'affrè-



Bassin des Pêcheurs

tement, les expéditions, les importations, les désarrimages et l'assurance.

La susdite firme est la première qui ait reçu à Ostende les bois de caisses pour verreries; c'est d'ailleurs une importation qui était inconnue à Ostende et qui nous arrive par les plus grands navires touchant le port d'Ostende (trafic pour les verreries du Hainaut, en provenance de Yougoslavie pour la majeure partie).

Par sa situation géographique le port d'Ostende offre avec les ports de production du nord le trajet le plus direct.

Parmi les firmes qui s'occupent du commerce du bois citons encore l'**Ancienne Maison Henri Deweert et fils** (société anonyme).

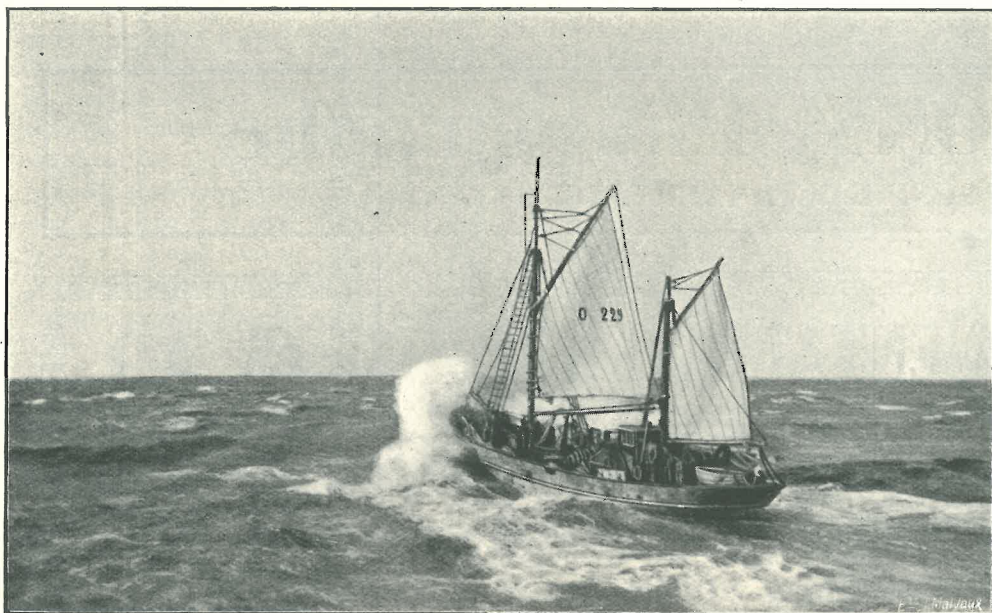
La maison a été fondée en 1877 par M. Henri Deweert, elle fut transformée, le 1<sup>er</sup> novembre 1926, en société anonyme, sous la raison sociale Ancienne maison H. Deweert et fils, dont le siège social est établi à Ostende.

Le conseil d'administration est composé de :

- M. Henri DEWEERT, président;
- M. Julien DEWEERT, administrateur;
- M. Maurice DEWEERT, administrateur;
- M. René DEWEERT, administrateur;
- M. Charles FEYS, commissaire.

La maison possède deux succursales, à Vilvorde et à Laeken.

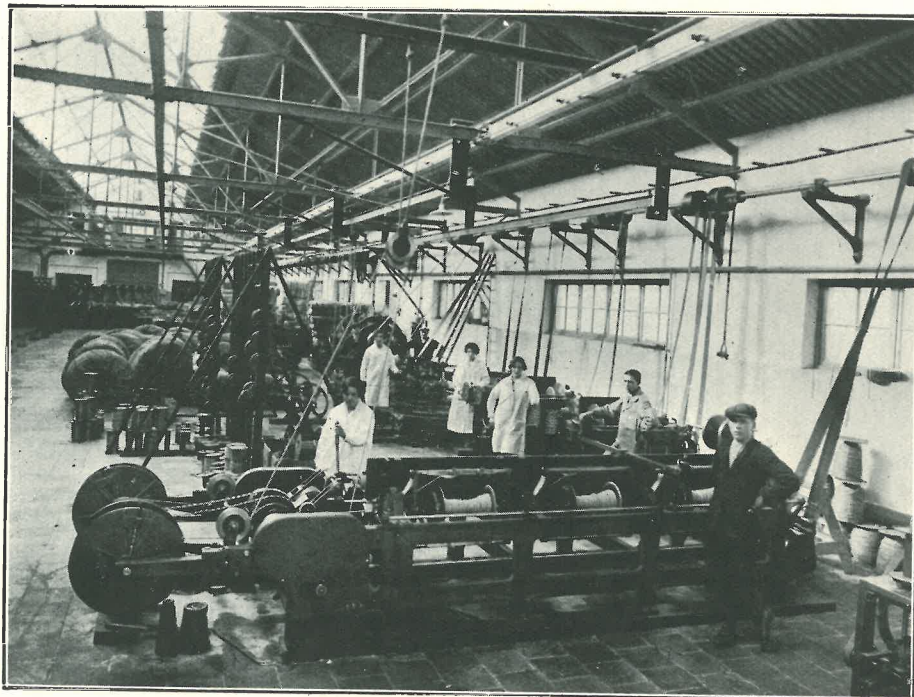
A Ostende, le terrain sur lequel se trouvent une scierie, une raboterie et des hangars divers a une superficie de 22,000 mètres carrés; en dehors de cela la firme Henri Deweert et fils occupe environ 30,000 mètres carrés de terrain de la ville, situés le long des bassins.



(Photographie A. Pottier.)

O. 229, propriétaire Arthur Cogghe, moteur fourni par la maison Valcke frères.





**Fabrication des cordages**  
(Société anonyme Ostend Stores and Ropeworks).

Dans la scierie, il y a de grandes machines modernes pour le sciage des grumes, le rabotage des planches ainsi que pour la fabrication de moules de tous genres.

Les machines sont actionnées par une machine à vapeur de 250 chevaux. Dans la salle attenante à la scierie il y a un vaste atelier de réparations.

La firme importe principalement les bois du Nord, de la Suède, Finlande et Russie ainsi que les pitch pine et kilndried, les chênes de Pologne.

En dehors de l'importation des bois sciés, la maison a toujours un grand stock de bois de contreplaqué en aulne, bouleau, chêne et peuplier, bois qui sont importés du Nord, à l'exception du peuplier qui est fabriqué en Belgique.

La succursale de Vilvorde possède une scierie et raboterie des plus modernes du pays. L'installation est située le

long du canal maritime où des vapeurs de grand tonnage peuvent décharger très aisément leur cargaison.

### 5° LA PÊCHE MARITIME

Le port d'Ostende possède actuellement une très importante flottille de pêche qui prend de jour en jour plus d'extension grâce à l'intervention des banques du crédit maritime et des fournisseurs et fabricants de moteurs.

C'est ainsi qu'actuellement il y a au port d'Ostende environ 240 chaloupes à moteur dont la plus grande partie est munie de moteurs Otto-Deutz, fournis par la Société anonyme Valcke frères, d'Ostende. De nombreuses unités sont aussi équipées de moteurs Anglo-Belgian Cy ainsi que de moteurs de marques étrangères diverses.

En ce qui concerne les chalutiers à vapeur, il y avait avant guerre 24 unités et en janvier 1929 la flotte se composait de 56 bateaux.

Quant aux chaloupes de pêche à voiles, celles-ci ont complètement disparu, on peut dire que c'est le cas dans tous les pays où

les moteurs ont pris de l'extension au détriment de la chaloupe à voiles.

Le port d'Ostende est pour le pays le centre commercial du poisson frais. Il présente cet avantage énorme d'offrir à l'écoulement des produits de la pêche de nombreux débouchés directs desservis par des communications rapides.

Il est à prévoir que l'aménagement des installations plus spacieuses et mieux coordonnées du nouveau port de pêche sur la rive est du chenal, contribuera à donner à cette industrie intéressante un nouvel et rapide essor.

Il y a lieu de signaler ici l'intéressante initiative de l'armement ostendais **Les Pêcheries à Vapeur**, qui vient de mettre en service une nouvelle unité de pêche, le chalutier à moteur *Freddy* (O. 89), utilisant comme combustible le mazout. La soute à combustible peut emmagasiner 70 tonnes

## M. ANTONY, Photographe

RUE EUPHROSINE-BEERNAERT, 18, OSTENDE

# AGENCE CONTINENTALE & ANGLAISE (S. A.)

OSTENDE QUAI (Tél. 131)

AVENUE VINDICTIVE, 29 (Tél. 161)

Adresse télégraphique : VITESSE-OSTENDE

## AGENCE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER BELGES ET DU SOUTHERN RAILWAY D'ANGLETERRE

Transports internationaux. — Dédouanements.  
Tourisme.

Vente de billets pour Dover et London.

Change.

Excursions en auto-cars privés et autres dans toutes les directions.

Excursions à prix réduits à Dover et à Londres.  
Voyages. — Excursions en aéroplane.

Arrangements pour le séjour dans les hôtels. — Agents de Pickfords Ltd., London, etc., de Raymond & Whitcomb Boston, Bristed & Manning New-York, de la Red Star Line. — Mittel Europäische Reisebüro Cöln, etc.

de mazout et 3 tonnes d'huile, approvisionnement suffisant pour un voyage de cinquante jours sans ravitaillement.

Si les prévisions des armateurs se réalisent, la substitution du mazout au charbon permettra de réaliser de notables économies; en effet, les briquettes se payent actuellement à Ostende 230 francs la tonne, alors qu'en 1928, elles s'obtenaient à 180 francs.

Les armements ne se verront plus obligés d'aller vendre en Angleterre la presque totalité des produits de la pêche; les apports augmenteront à la minque d'Ostende et le commerce du poisson ne se trouvera plus dans l'alternative de passer des commandes en Angleterre ou en Hollande pour répondre aux besoins de la clientèle.

La pêche de l'esprot, du hareng et du maquereau, devenue tellement importante sur la côte belge pendant l'hiver, a amené la construction d'une quantité d'usines de conserves de poisson qui pour la plupart travaillent pour l'exportation.

On remarque spécialement à Ostende les usines de la **Société anonyme Ostendia**, qui sont vraiment une merveille tant au point de vue de leurs installations modernes que de leur propreté; les susdites usines sont reliées au canal à grande section d'Ostende à Gand et aux tramways vicinaux. Comme cette société dispose encore de beaucoup de terrain, situé autour de l'usine, il est question de l'agrandir et de la relier au chemin de fer.

Il y a aussi du même côté du canal, c'est-à-dire à l'est, les usines de la **Sardinerie du Nord**, qui sont également très importantes et tout à fait modernes. Elles appartiennent à MM. M. et H. Van Wallegem et M. Witdoeck.

Au delà des usines de la Sardinerie du Nord on rencontre les importantes Usines de **Pescator**, société qui, au moyen de déchets de poisson, fabrique la farine de poisson,

laquelle constitue une excellente nourriture pour l'aviculture.

En amont du bassin-sas, rive des Blanchisseurs, le long du canal d'Ostende à Bruges, s'élève une nouvelle usine, une corderie et ficellerie mécanique, appartenant à la **Société anonyme Ostend Stores and Ropeworks**, qui dota notre littoral d'une nouvelle industrie.

Cette usine modernement construite et pourvue d'une installation des plus perfectionnées, s'occupe principalement de la fabrication des fils à chaluts et cordages, destinés à la pêche maritime et à la navigation; des fils lieuses destinés à l'agriculture et des ficelles d'emballage de tous genres destinées au commerce et à l'industrie.

Un département spécial de la même société s'occupe en

ses ateliers, situés rue des Cordiers, 33, de la fabrication mécanique et à la main de tous genres de filets, depuis les grands filets dénommés «chaluts» employés par les grands bâtiments de pêche, à vapeur et à moteur, jusqu'aux petits filets en usage dans la pêche dans les eaux intérieures, tant européennes que d'outremer. Dans le même local, s'effectuent en outre toutes opérations d'installation et de grément de bateaux de pêche et de navires de commerce.

Un troisième département est situé rue du Midi, 5. Ce sont des ateliers de construction et réparations mé-

caniques. Ils s'occupent du placement et de la réparation de moteurs marins, et exploitent un commerce important de gasoil, huiles et tous accessoires pour moteurs. Deux



Cordages et filets à chaluts prêts à l'expédition  
(Société anonyme Ostend Stores and Ropeworks).



Peignage du chanvre destiné à la fabrication des cordages et ficelles  
(Société anonyme Ostend Stores and Ropeworks).

# Les Conserves OSTENDIA

DE LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE

*se vendent dans les cinq parties du monde*



Une vue de nos Halls.

BUREAUX ET USINE :

32, 33, 34

Av. Princesse-Elisabeth

Adresse tél. OSTENDIA-OSTENDE

Code A. B. C. 6th. Impr.

Téléphones : 181 et 1624

Reg. du Commerce d'Ostende n° 252

■

**SARDINES BELGES**  
(SPRATS)

A L'HUILE D'OLIVE

A L'HUILE D'ARACHIDE

A LA SAUCE TOMATE

## J.-O. OLSEN & FILS

Courtiers Maritimes



**AFFRÈTEMENTS**

**COMMISSIONS**

**EXPÉDITIONS**

Bureaux :

**Rue des Cordiers, 54**

Adresse télégr. : OLSEN-OSTENDE    Téléph. : 142

## WILLIAM NEUTS & Co

Lloyd's Agents



*From Zeebrugge (inclusive)*

*to the French Frontier*

*including Bruges*

Offices :

**Rue des Cordiers, 54**

Telegraphic address : WILLNEUTS-OSTEND

bateaux citernes, les *Peplor I* et *Peplor II*, desservent dans les bassins mêmes les nombreux bateaux de pêche à moteur.

En son siège social même, rue d'Est, 50, la Société Ostend Stores and Ropeworks exploite un commerce intense de tous les articles destinés à la pêche, la navigation et l'industrie, tels : câbles d'acier, instruments nautiques, appareils de sauvetage, voilerie, vêtements huilés pour pêcheurs, etc. Enfin cette société, qui occupe actuellement un personnel très important, a étendu son activité sur le littoral en créant à Zeebrugge une florissante succursale de vente.

La Société anonyme Ostend Stores and Ropeworks est une des firmes les plus importantes du continent traitant tous les articles relatifs à la pêche maritime.

A côté des Usines des Wagons-Lits, s'est établie la **Société anonyme belge pour la conservation du poisson par le froid artificiel**, susceptible de traiter en vingt-quatre heures 30 tonnes de poisson et possédant environ 1,800 mètres cubes de salles frigorifiques pour l'entreposage du poisson traité.

Cette nouvelle industrie sera d'un précieux concours à l'armement à la pêche, car elle constitue un véritable régulateur absorbant quand il y a abondance et restituant au moment de pénurie de poisson; d'autre part, elle permettra aux sardineries de travailler annuellement au moins deux mois de plus qu'autrefois.

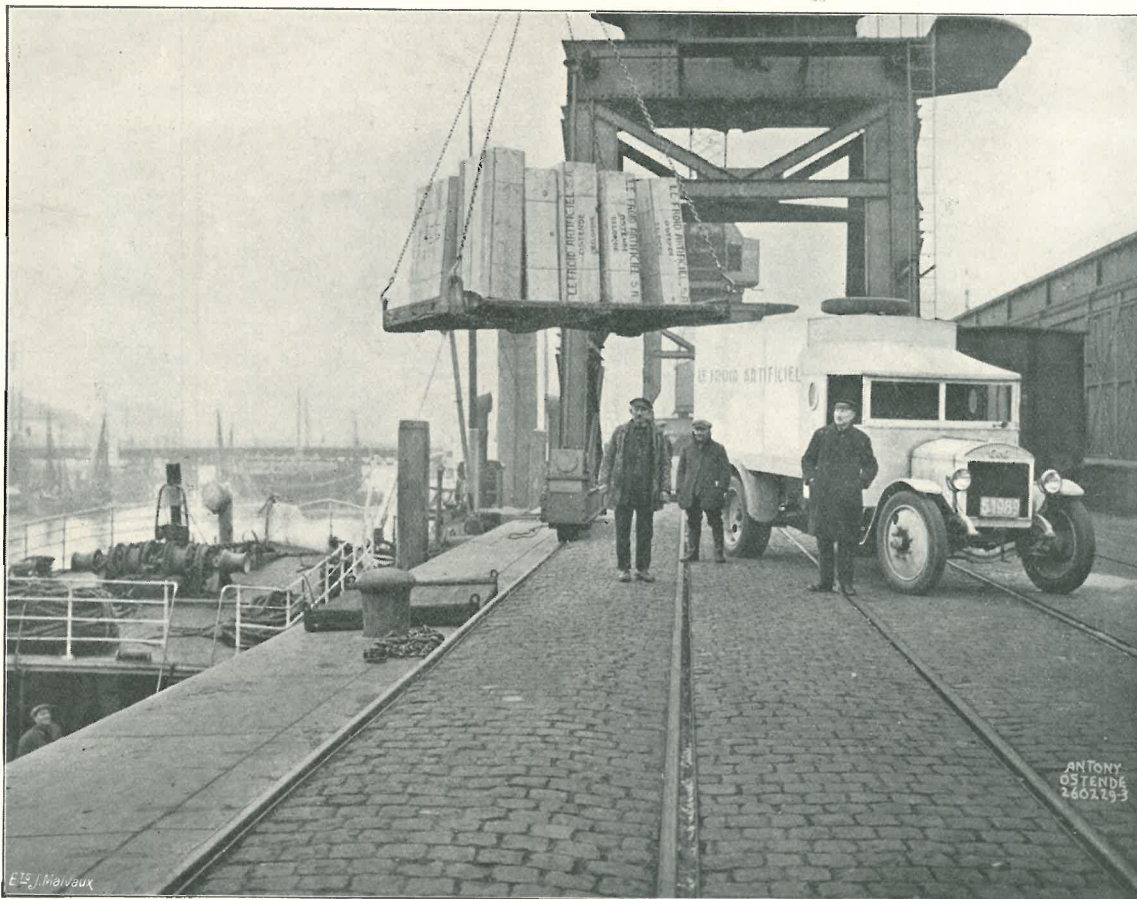
En plus, elle apporte au port d'Ostende des débouchés importants allant jusqu'au cœur de l'Afrique, dans des pays inaccessibles par les méthodes habituelles d'expédition.

## MOUVEMENT DU PORT D'OSTENDE

ANNÉE 1929

1<sup>o</sup> Navires de mer. — Nationalité des navires.

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes
Allemand .....	32	24,470	34	25,634
Anglais .....	314	146,825	314	146,770
Belge .....	367	132,937	364	132,199
Danois .....	9	12,111	8	10,565
Estonien .....	5	4,796	4	4,267
Finlandais .....	2	2,599	1	916
Français .....	2	476	2	476
Grec .....	1	2,730	1	2,730
Hollandais .....	68	9,425	71	9,802
Letton .....	1	1,365	2	3,816
Norvégien .....	20	20,454	20	20,454
Russe .....	1	2,650	1	2,650
Soviétique .....	1	1,161	1	1,161
Suédois .....	24	27,837	24	28,054
Yougoslave .....	3	8,017	3	8,017
Total année 1929 ...	850	397,853	850	397,511
Total année 1928 ...	807	344,511	809	343,784
Différence .....	+43	+53,342	+41	+53,727



Embarquement d'un envoi de poisson congelé de la Société anonyme belge pour la conservation du poisson par le froid artificiel.

2° Navires de mer. — Nature des marchandises.

	ENTRÉES		SORTIES		ENTRÉES		SORTIES			
	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes		
Bois .....	76	85,112	3	9,033	Report...	302	74,010	263	29,769	
Charbons .....	140	118,590	—	—	Sel .....	3	1,155	—	—	
Ciment .....	—	—	31	4,525	S/lest .....	243	—	271	—	
Diverses } J. Cockerill .....	330	127,842	329	127,453	Total année 1929 ...	548	75,165	534	29,769	
	Gen. Stm. Nav. Co. .	77	12,789	77	12,789	Total année 1928 ...	578	74,903	541	34,841
	Autres .....	10	8,496	14	11,256	Différence .....	-30	+262	-7	-5,072
Pierres .....	—	—	110	15,117						
Nitrate .....	4	12,148	2	3,315						
Poisson .....	48	5,902	8	1,486						
Sel .....	—	—	1	89						
S/lest .....	165	26,974	275	212,448						
Total année 1929 ...	850	397,853	850	397,511						
Total année 1928 ...	807	344,511	809	343,784						
Différence .....	+43	+53,342	+41	+53,727						

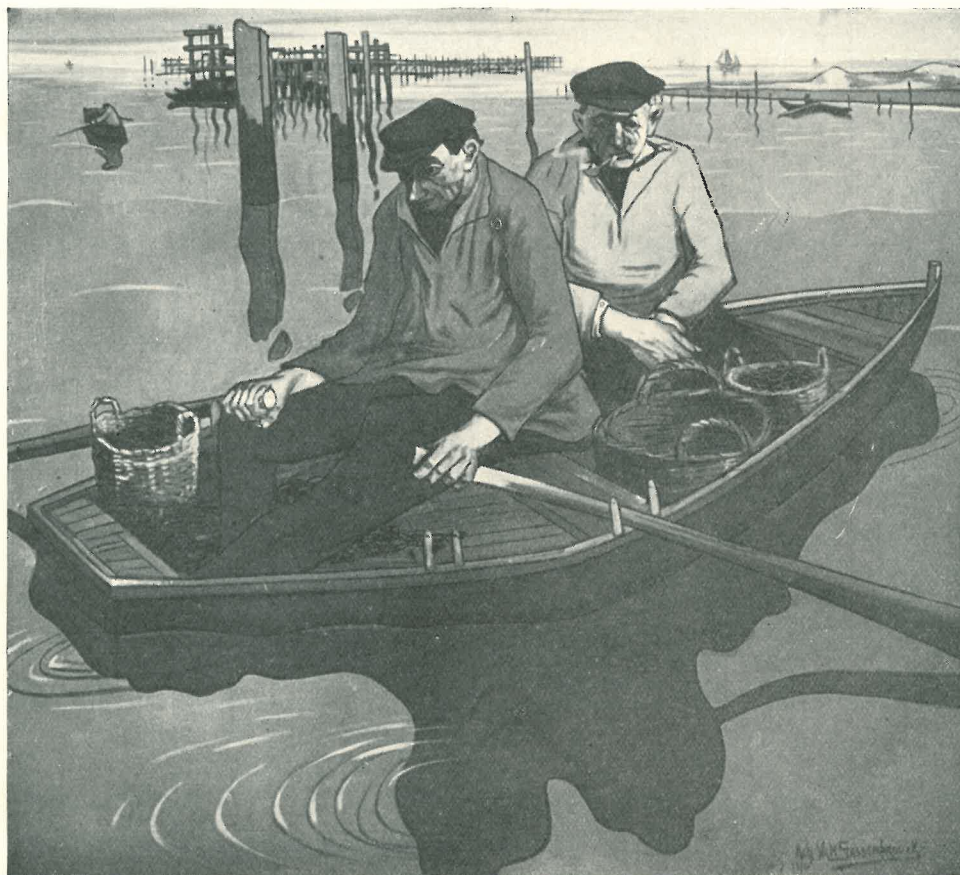
ANNÉE 1930

1° Navires de mer. — Nationalité des navires.

	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes
Allemand .....	32	28,712	31	27,944
Anglais .....	271	147,284	269	147,619
Belge .....	396	138,497	395	138,074
Danois .....	6	4,411	7	5,957
Danzigois .....	1	680	1	680
Estonien .....	2	2,274	3	2,803
Finlandais .....	2	2,607	2	3,002
Français .....	9	2,904	9	2,904
Grec .....	2	4,954	2	4,954
Hollandais .....	101	15,434	104	15,810
Letton .....	2	3,382	2	3,382
Lithuanien .....	1	889	1	889
Norvégien .....	14	15,760	13	14,839
Polonais .....	1	1,286	1	1,286
Soviétique .....	1	1,672	1	1,672
Suédois .....	34	31,292	35	32,490
Yougoslave .....	1	2,245	1	2,245
Total année 1930 ...	876	404,283	877	406,550
Total année 1929 ...	850	397,853	850	397,511
Différence .....	+26	+6,430	+27	+9,039

3° Navigation intérieure.

	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes
Bois .....	15	2,101	98	16,108
Charbons .....	91	21,297	105	10,807
Ciment .....	34	9,910	—	—
Divers .....	11	579	58	2,715
Fer .....	1	115	—	—
Grains .....	10	1,295	—	—
Nitrate .....	12	3,915	—	—
Pétrole .....	5	157	1	29
Pierres .....	101	24,797	—	—
Poisson .....	—	—	1	110
Sable .....	22	9,846	—	—
A reporter...	302	74,010	263	29,769



Ach. VAN SASSENBROUCK. — Nettoyeurs de moules, Ostende.

2° Navires de mer. — Nature des marchandises.

	ENTRÉES		SORTIES		
	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes	
Bois .....	76	93,797	5	10,513	
Charbons .....	139	125,132	5	3,892	
Ciment .....	1	129	17	3,259	
Diverses	J. Cockerill .....	324	125,208	324	125,208
	Gen. Stm. Nav. C <sup>o</sup> ..	67	11,055	66	10,890
	Autres .....	40	10,192	48	12,542
Grains .....	—	—	1	3,207	
Pierres .....	5	3,415	126	18,003	
Poisson .....	35	4,710	13	2,137	
Sel .....	3	277	11	1,100	
S/lest .....	186	30,368	261	215,799	
Total année 1930 ...	876	404,283	877	406,550	
Total année 1929 ...	850	397,853	850	397,511	
Différence .....	+26	+6,430	+27	+9,039	

3° Navigation intérieure.

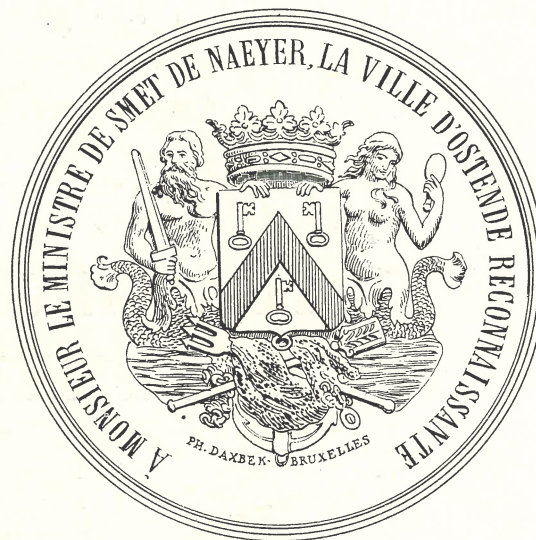
Bois .....	16	2,239	81	13,309
Charbons .....	36	8,940	132	20,434
Ciment .....	38	10,781	1	19
A reporter ...	90	21,960	214	33,762

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre Navires	Tonnes	Nombre Navires	Tonnes
Report ...	90	21,960	214	33,762
Diverses .....	7	179	42	1,522
Grains .....	2	200	—	—
Nitrate .....	4	1,250	—	—
Pétrole .....	44	2,595	3	245
Pierres .....	91	20,936	3	420
Poisson .....	4	347	4	237
Sable .....	43	20,027	—	—
Sel .....	4	1,460	—	—
S/lest .....	247	—	280	—
Total année 1930 ...	536	68,954	546	36,186
Total année 1929 ...	548	75,165	534	29,769
Différence .....	-12	-6,211	+12	+6,417

Quant au mouvement des paquebots de l'Etat, il s'est élevé à :

383,291 passagers en 1928  
 416,086 passagers en 1929  
 et 432,689 passagers en 1930.

P. VAN GLABBEKE,  
*Capitaine du port d'Ostende.*



En reconnaissance des grands travaux décrétés et exécutés sous le ministère du comte de Smet de Naeyer, la ville a fait frapper cette médaille.