

ASSOCIATION COMMERCIALE,
MARITIME, INDUSTRIELLE ET AGRICOLE
CHAMBRE DE COMMERCE D'OSTENDE

A PROPOS
DE LA
CRÉATION D'UN PORT
EN EAU PROFONDE
SUR LA
CÔTE BELGE

Van Sijndt
OSTENDE,

Imprimerie Commerciale VAN GRAEFSCHPE,
34, Rue Neuve. 34.

Ostende Ports 1894

ASSOCIATION COMMERCIALE,
MARITIME, INDUSTRIELLE ET AGRICOLE
CHAMBRE DE COMMERCE D'OSTENDE

A PROPOS
DE LA
CRÉATION D'UN PORT
EN EAU PROFONDE
SUR LA
COTE BELGE



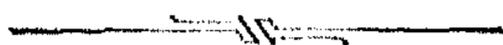
OSTENDE,

Imprimerie Commerciale VAN GRAEFSCHEPE,
34, Rue Neuve, 34.

A PROPOS

DE LA

CRÉATION D'UN PORT EN EAU PROFONDE SUR LA CÔTE BELGE



Appréciations de marins belges et étrangers
sur le port d'Ostende.



Ce n'est pas la première fois que nous prenons la plume pour répondre à ceux qui cherchent par tous les moyens, même les moins avouables, à rabaisser les mérites du port d'Ostende.

Il est très vrai que les attaques n'ont pas été dirigées uniquement contre le port d'Ostende; ceux d'Anvers et Gand n'ont pas été ménagés.

A entendre les orateurs des meetings tenus à Bruges et à lire les discours des conseillers communaux et provinciaux de cette ville, on devrait croire que la décadence de notre métropole commerciale est prochaine, pour divers motifs les uns plus sots que les autres.

Le port de Gand n'a guère trouvé plus de faveur auprès d'eux.

Nous croyons que dans aucun pays on ne trouvera d'exemples d'un semblable système de polémique, tendant à jeter le discrédit sur les ports existants, non seulement par les organes de la presse de notre pays, mais même par ceux de l'étranger.

Et tout cela pour arriver à essayer de démontrer que le développement du commerce et l'avenir de l'industrie du pays sont à tout jamais compromis si on ne crée pas immédiatement un nouveau port sur le littoral Belge, appelé à concentrer le mouvement commercial.

Anvers et Gand possèdent des Chambres de Commerce qui ont donné suffisamment de preuves de leur dévouement à la défense des intérêts qui leur sont confiés, pour que nous n'ayons pas à relever le tissu d'inepties dirigées contre les ports de ces villes. Les Anversois comme les Gantois ont, du reste, au Sénat et à la Chambre des Représentants, des mandataires qui sauront, quand le moment sera venu, réduire à néant toute cette phraséologie creuse, basée sur des faits inexacts.

Mais c'est surtout contre le port d'Ostende que les adversaires des ports existants ont dirigé leurs plus perfides attaques.

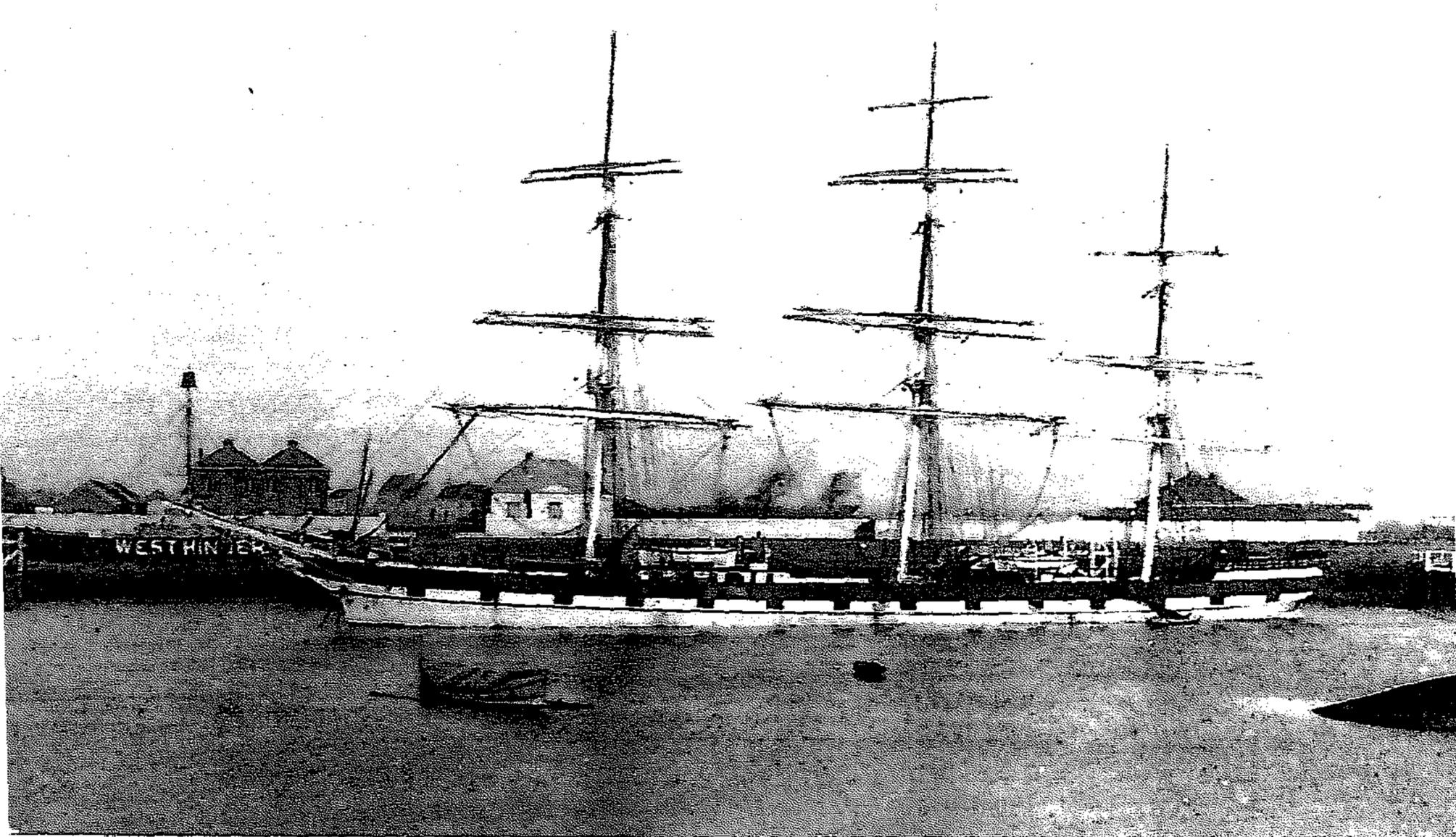
Dernièrement, dans un article paru dans un journal de Bruxelles, article évidemment inspiré par ceux qui croient qu'un dénigrement continu est le plus sûr moyen pour arriver à obtenir du Gouvernement et de la Législature la création d'un port nouveau, nous lisions encore les lignes suivantes :

« Il y a longtemps qu'il est question d'établir un port susceptible
» de recevoir les grands steamers sur le littoral de la mer du Nord;
» Ostende paraissait tout indiqué et avait même obtenu une très
» puissante protection, mais, des études faites, il résulta que *l'accès*
» *du port d'Ostende présente de telles difficultés* que les spécia-
» listes (!!) préconisèrent un autre emplacement. »

Si cet article n'avait été reproduit par d'autres journaux, nous ne nous en serions pas plus occupés que de tant d'autres articles du même genre, qui paraissent de temps en temps dans les organes qu'ont à leur disposition des soi-disant ingénieurs ou des gens désireux de le paraître, qui cherchent à imposer au pays la création d'un port d'après un système tout nouveau.

A ces déclamations si contraires à la réalité, nous venons aujourd'hui opposer des témoignages dont la sincérité ne peut être suspectée.

Ceux dont nous tenons à faire connaître l'opinion sur le port d'Ostende, n'ont aucun intérêt dans les questions soulevées, et n'ont pas été choisis par nous de façon toute spéciale. Ce sont des marins, des capitaines de navires étrangers se trouvant actuellement à Ostende et appartenant à d'importantes nations maritimes; ce sont des gens ayant navigué sur toutes les mers, ayant pratiqué presque tous les ports, qui viennent affirmer « que l'accès, l'entrée et le chenal du
» port sont sûrs et excessivement faciles, aussi bien pour les navires
» entrant sous voile que pour les voiliers remorqués » (access, entrance and river found safe and easy both for sailing ships under sails or



Le trois-mâts Anglais AEOLUS

d'Iquique (Chili) à Ostende le 2 Mars 1894, avec 2484 tonnes (19,524 sacs) nitrate de s
Tirant d'eau : six mètres 25 centimètres.

Atelier de Photocollographie E. Castelein

in tow), qui tiennent à certifier « que l'entrée du port ne présente pas » la moindre difficulté et que le port d'Ostende offre autant de sécurité » qu'aucun autre port pour l'entrée des navires. » (He certifies that the entrance into the harbour went on without the leastest difficulty and the harbour of Ostend offers quite as good security as any other harbour for the entrance of vessels).

Le capitaine du navire anglais *Colombo*, venant pour la 2^{me} fois du Chili à Ostende (1), entré *sous voile, sans l'assistance d'un remorqueur*, avec une bonne brise de l'Ouest, nous déclare également que l'entrée du port est sûre et bonne, que notamment les estacades sont bien placées pour faciliter l'entrée des navires. (I came in under canvas without a tug, a fresh breeze blowing from the West. The entrance to the harbour is safe and good and the piers are well placed for coming in).

Cette déclaration est importante, en ce qu'elle reconnaît les avantages d'un port que les voiliers peuvent attaquer en toute sécurité sans l'assistance d'un remorqueur. Nous y attachons d'autant plus de prix, que dans une consultation récente de gens choisis par les partisans du port de Heyst, on est venu affirmer, que pour atteindre ce port tel qu'il sera exécuté par les entrepreneurs Coiseau et Cousin, un grand voilier devra non seulement être remorqué, mais encore avoir l'aide d'un 2^{me} remorqueur, qui aura à le prendre par derrière, afin qu'il puisse prendre place dans le port d'escale. C'est là une manœuvre à laquelle ne sont jamais astreints les navires en destination d'Ostende.

Une fois nos installations intérieures achevées, un grand voilier pourra, la plupart du temps, se rendre directement et sans assistance dans les nouveaux docks d'Ostende.

Quand les armateurs de navires à voiles auront à choisir entre deux ports d'une même côte, ils préféreront toujours se présenter devant celui où l'assistance d'un remorqueur n'est pas une des conditions indispensables de l'accès.

Le trois-mâts anglais *Acolus*, de 1610 tonnes registre, est également entré *sous voile* dans le port, *sans être remorqué*. Nous reproduisons la photographie de ce beau navire, un des meilleurs voiliers, sous le rapport de la vitesse, de la marine marchande anglaise. Nous

(1) Si le port était si mauvais que l'affluent nos adversaires, les armateurs du *Colombo* n'auraient pas consenti à le diriger une seconde fois vers Ostende.

donnons également une vue de l'aspect que présentaient les bassins d'Ostende à la date du 26 Mars dernier. Ceux qui ne sont pas initiés aux choses maritimes, pourront ainsi mieux se rendre compte de ce qu'est le port d'Ostende et de l'avenir qui lui serait réservé si le Gouvernement voulait enfin faire droit à nos légitimes réclamations et nous traiter sur le même pied que les autres ports. Nous n'avons jamais pu saisir les raisons pour lesquelles le Gouvernement se refusait de nous mettre sur la même ligne, et pourquoi il imposait à la ville d'Ostende des charges dont les autres ports avaient été exempts.

Tous les capitaines des magnifiques voiliers qui stationnaient dans nos bassins, reconnaissaient hautement la valeur réelle du port d'Ostende quant à son accès. Tout ce qui vous manque, dit le capitaine du *Colombo*, c'est une meilleure entrée de bassin et de plus larges docks.

Dans la consultation à laquelle nous venons de faire allusion, on déclare que les navires voiliers d'un tonnage ordinaire pourront, la plupart du temps, entrer au port de Heyst avec leurs propres moyens.

C'est là une affirmation inexacte; tous les voiliers devront avoir un remorqueur, *par vents d'Est, pour arriver devant le port et, par les vents régnant le plus souvent sur nos côtes, pour entrer au port.* En cas de fortes brises, l'entrée du port sera périlleuse de toute façon. C'est un point qui a été développé avec grande clarté par M. de Raeve, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, et par M. Piens, Ingénieur de la province de la Flandre Occidentale. C'était aussi l'avis de M. Petit, lieutenant de vaisseau, chef du service hydrographique.

En tout cas, Ostende présente cet avantage que les voiliers, quel que soit leur tonnage, peuvent, sans assistance, attaquer le port d'Ostende et que l'aide d'un remorqueur ne forme qu'une exception.

Les capitaines des navires norwégiens, en ce moment au port, et arrivés de la Baltique avec des chargements de bois, nous ont remis des déclarations intéressantes. Ils apprécient les avantages d'un port dont l'entrée est placée comme celle d'Ostende, dans la direction des vents dominants et nous disent que ce sont les ports de ce genre qui sont les plus facilement accostables. Ces capitaines ont pratiqué presque tous les ports des pays scandinaves, de la mer du Nord et de la Manche. Leur attestation a donc une valeur dont on ne saurait nier l'importance.



VUE DU 1^{er} BASSIN DE COMMERCE D'OSTENDE

d'après une photographie prise le 26 Mars 1894, à l'écluse d'entrée,
près la gare du Débarcadère des Paquebots-Postes.

Atelier de Photocollographie E. Costeici

Si un port est bien placé pour être attaqué par des voiliers, il l'est à plus forte raison pour des steamers dont la manœuvre est plus simple.

Mais il n'en est pas moins intéressant de connaître l'appréciation de ceux qui commandent des steamers et surtout de ceux qui fréquentent notre port en toute saison, en hiver comme en été et par tous les temps.

A cet égard les déclarations des capitaines C. Sargent et C. Butcher commandant les Steamers *Swallow* et *Swift* faisant le service entre Ostende et Londres pour la *General Steamer Navigation Co*, sont des plus importantes et des plus précises.

A tous ces témoignages, de capitaines étrangers, qui par la longue pratique qu'ils ont de la navigation, ont pu donner des attestations non suspectes de partialité, ajoutons ceux de nos braves pilotes pensionnés — de ces vieux loups de mer qui ont exercé dans la mer du Nord, par tous les temps, leur difficile et périlleux métier.

Plusieurs de ces pilotes ont amené à Ostende, il y a quelques années, de grands navires venant du Pérou avec guano, ayant des tirants d'eau de 18 à 21 pieds anglais (5^m50 à 6^m40), tels que *Emma Revers*, *Magellan*, *Eliza Campbell*, *Laura*, *Connaugh*, *Carmel*, etc.

Si les pilotes en fonctions étaient autorisés à donner leur avis, nul doute qu'ils ne viendraient confirmer les affirmations de leurs anciens confrères.

Nous pouvons aussi rappeler les déclarations si nettes et si explicites des capitaines des steamers qui par suite de la fermeture de l'Escaut, en 1890-1891, ont dû prendre Ostende comme port de déchargement. Nous les reproduisons à la suite de cet aperçu.

Si l'excellente situation du port d'Ostende est méconnue dans notre pays, l'Étranger est plus juste et plus équitable à notre égard.

Les capitaines des steamers *Mangara*, *Stork*, *Stuart Prince* *Belgian Prince* constatent avec satisfaction qu'ils sont entrés avec la plus grande facilité et ils considèrent le port d'Ostende comme un port de marée de premier ordre. Le capitaine du steamer *Chester*, de la ligne de Grimsby à Anvers, nous dit qu'il n'y a nul doute que si les installations intérieures étaient améliorées, un grand courant d'affaires se créerait bien vite.

Ajoutons, enfin, que les nouvelles malles de la ligne d'Ostende à Douvres entrent au port à toutes marées et par les plus grandes tempêtes, sans jamais avoir eu d'accident.

Un fait bien remarquable qui doit surtout appeler l'attention de ceux qui s'occupent des questions maritimes, c'est que depuis un grand nombre d'années pas une avarie ne s'est produite aux navires marchands entrant au port. On ne pourrait fournir une meilleure preuve de sa parfaite sécurité.

Après tout ce qui précède, nous croyons pouvoir faire un nouvel appel à l'opinion publique, et surtout à ceux qui ont à discuter les grands intérêts de la nation.

Il serait trop triste de penser que les appréciations si nettes et si précises de marins étrangers, venant se joindre à celles d'éminents ingénieurs belges et étrangers, n'ont aucune influence sur ceux qui tiennent nos destinées entre leurs mains.

Non, il ne sera pas dit qu'un port, tête de ligne de nos paquebots, et dont le mouvement, entrées et sorties, n'était en 1831 que de 1284 navires, avec un tonnage de 144,417 tonnes pour atteindre en 1893 le chiffre de 2928 navires, avec un tonnage de 1,717,711 tonnes, sera sacrifié aux exigences de ceux qui peuvent obtenir une entière satisfaction, sans lancer pour cela le pays dans une entreprise dont le résultat est des plus aléatoires.

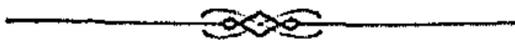
Ostende, 28 Avril 1894.

*Le Président de la Chambre de Commerce
d'Ostende,*

AUG. VAN IMSCHOOT.

Le Secrétaire,

ALB. BOUCHERY.



Déclarations de capitaines étrangers et de pilotes
belges pensionnés.

Texte original.

The undersigned, Captain S. A. Winther, certifies that the Danish barque *Prins Valdemar*, 1361 tons registered, under his command, arrived safely at Ostend, on the 22nd of March 1894, with a cargo of 2024000 kilos of soda nitrate, wind N./E., draught of water 20 feet 6 inches, equal to 6 meters 25 centimeters, access, entrance and river, found safe and easy both for sailing ships under sails or in tow.

Ostend, March 22nd 1894.

S. A. WINTHER.

The undersigned, Capt. Dark, certifies that the English 3-master *Blairgowrie*, 1646 tons registered, under his command, arrived safely at Ostend on the 21st of March 1894, with a cargo of 2270000 kilos of soda nitrate, wind N. N. E., draught of water 20 feet 9 inches English, equal to 6 meters 32 centimeters, access, entrance and river of this harbour, found safe and easy, both for sailing ships under sails or in tow.

Ostend, April 7th 1894.

DARK,
Master.

I, the undersigned, J. Breckwoldt, master of the *Marianna*, barque, 1252 tons register, hereby declare that I arrived at Ostend on the 26th January 1894, wind N. N. W.

With a cargo of 1849000 kilos soda nitrate, my ship at that time having a draught of 20 feet 3 inches English measure, equal to 6 meters 20 centimeters. I declare that the access, entrance and the river of this harbour are safe and easy one's, both for sailing ships under sails, or in tow.

Ostend, March 1894.

J. BRECKWOLDT,
Master of *S. Marianna*.

Traduction.

Le soussigné capitaine S. A. Winther, certifie que la barque danoise *Prince Valdemar*, de 1361 tonnes register, sous son commandement, est arrivée en sûreté à Ostende, le 22 du mois de Mars 1894, avec une cargaison de 2.024,000 kilos de nitrate de soude, avec vent de Nord-Est, ayant un tirant d'eau de 20 pieds 6 pouces anglais, soit 6^m25. *L'accès, l'entrée et le chenal du port sont sûrs et faciles, aussi bien pour les voiliers entrant sous voile que pour ceux qui sont remorqués.*

Ostende, 22 Mars 1894.

S. A. WINTHER.

Une déclaration identique a été signée par le capitaine DARK, commandant le trois-mâts anglais *Blairgowrie*, de 1646 tonnes registre, arrivé à Ostende le 21 Mars 1894, avec un chargement de 2.227.000 kilos nitrate de soude par vent du N. N. E. tirant d'eau de 20 pieds 9 pouces anglais, soit 6^m32.

Le capitaine BRECKWOLDT, du navire allemand *Marianna*, de 1252 tonnes registre, dont le navire est entré à Ostende le 26 Janvier 1894, avec vent N. N. O. et un chargement de 1.849.000 kilos nitrate de soude, ayant un tirant d'eau de 20 pieds 3 pouces ou 6^m20 environ, déclare que *l'accès, l'entrée et le chenal du port sont sûrs et excessivement faciles, aussi bien pour les navires entrant sous voile que pour ceux entrant sous remorque.*

I, the undersigned C. Campbell, master of the *Aeolus*, (3-mastership), of Greenock, 1610 tons register, hereby declare that I arrived at Ostend on the 2nd of March 1894, wind Westerly, with a cargo of 2423243 kilogr. of soda nitrate, my ship at that time having a draught of 20 feet 6 inches English measure, equal to 6 meters 25 centimeters. I declare that the access, entrance and the river of this harbour are safe and easy ones. I entered the harbour under sail, and without assistance of a tug.

Ostend, 20th March 1894.

C. CAMPBELL,
Master of *Aeolus*

Ostend, March 25th 1894.

J. O. OLSEN, Esq.,
Ship Broker,
Ostend.

Dear Sir,

In reply to your inquiry, I beg to state that I have been twice in the Port of Ostend, with my ship the *Colombo*, of London, 1199 tons register, with cargoes of nitrate of soda.

I arrived here the last time on March 7th 1894. The ships draft of water being 20 feet even keel.

I came in under canvas without a tug, a fresh breeze blowing from the West. The entrance to the harbour is safe and good and the piers are well placed for coming in. All you want is more room in the dock, with a good wide and deep entrance.

I remain,

Dear Sir,

Yours faithfully

A. W. SPROULE,
Master of *Colombo*.

The undersigned, Capt. E. Fermann, certifies that the Norwegian barque *Europa*, 1110 tons registered, under his command, arrived safely at Ostend on the 19th of March 1894, with a cargo of 1.754.000 kilos of soda nitrate, wind Ost (East), draught of water 19 feet 10 inches English, equal to 6 meters.

Le capitaine C. CAMPBELL, commandant le navire anglais *Aeolus*, du port de Greenock, de 1610 tonnes registre, entré à Ostende le 2 Mars 1894, avec vent d'Ouest et un chargement de 2.423.243 kilogr. nitrate de soude, déclare qu'au moment de l'entrée, son navire avait un tirant d'eau de 20 pieds 6 pouces (6^m25) et que l'accès, l'entrée et le chenal du port sont sûrs et excessivement faciles. *Ce navire est entré au port sous voile et sans l'assistance d'un remorqueur.*

(I declare that the access, entrance and the river of this harbour are safe and easy one's. *I entered the harbour under sail and without assistance of a tug.*)

Le capitaine A. W. SPROULE, du navire anglais *Colombo*, du port de Londres, ayant 1199 tonnes registre, avec un chargement de nitrate de soude, arrivé au port d'Ostende le 7 Mars avec un tirant d'eau de 20 pieds (6^m10), déclare être entré sous voile sans l'assistance d'un remorqueur, avec une bonne brise de l'Ouest. *L'entrée du port est sûre et bonne et les estacades bordant le chenal, sont bien placées pour faciliter l'entrée. Ce qui manque est plus de place dans les bassins avec une entrée large et profonde.*

(*I came in under canvas without a tug. The entrance to the harbour is safe and good and the piers are well placed for coming in. All you want is more room in the dock with a good wide and deep entrance.*)

Le capitaine E. FERMANN, de la barque norvégienne *Europa*, de 1110 tonnes registre, entré avec son navire le 19 Mars 1894, avec un chargement de 1.754.000 kilos de nitrate de soude vent Est, tirant d'eau 19 pieds 10 pouces (6m.), déclare que l'accès, l'entrée

Access, entrance and river found safe and easy both for sailing ships under sails or in tow.

Ostend, March 20th 1894.

E. FERMAN,
Master.

The undersigned, C. Anderson, captain of the Norwegian bark *Flora*, belonging to the harbour of Tönsberg, 813 tons register, carrying about 1500 tons deadweight, declares to be entered into the harbour of Ostend by Nord-Westerly wind with a cargo of timber from Pensacola (Gulf of Mexico).

He certifies that the entrance into the harbour of Ostend went on without the leastest difficulty, and that the harbour of Ostend offers quite as good security as any other harbour for the entrance of vessels.

The draught of his ship on entrance was 20' 6" English measure, say 6^m25 Belgian measurement.

Ostend, March 19th 1894.

C. ANDERSON,
Master of *Flora*, Tönsberg.

This to certify that I came into the port of Ostend under sails with my vessel the new bq. *Andreas* of Drammen, and that the harbour of Ostend render all facility for ships coming from the sea under sail. The piers are very well placed according to the dominating winds on the coast.

The harbour and piers are nothing to complaint. It is only new spacious and sufficient gates and docks wanted to make the port of Ostend to a first class port. My vessel draws 17/18 feet.

Ostend, 12th April 1894.

W. B. OLSEN,
Master of the bark *Andreas*,
Drammen.

The undersigned master of the Norwegian 3/m. schooner *Helene* of Frederickshald, certifies by this to have navigated on Ostend for several years

et le chenal sont sûrs et faciles, aussi bien pour les navires entrant sous voile que pour ceux remorqués. (Access, entrance and river found safe and easy both for sailing ships under sails or in tow).

Le capitaine ANDERSON, de la barque norvégienne *Flora*, appartenant au port de Tönsberg, jaugeant 813 tonnes registre, entré au port le 19 Mars avec un vent du Nord-Ouest et chargement de bois de Pensacola (Golfe de Mexico), certifie que l'entrée du port ne présente pas la moindre difficulté et que le port d'Ostende offre absolument autant de sécurité qu'aucun autre port pour l'entrée des navires. (He certifies that the entrance into the harbour went on without the leastest difficulty and that the harbour of Ostend offers quite as good security as any other harbour for the entrance of vessels.)

Celle-ci est pour certifier que je suis entré au port d'Ostende sous voile avec mon navire, la nouvelle barque *Andreas*, de Drammen, et que le port d'Ostende donne toute facilité pour les navires entrant de la mer sous voile.

Les estacades sont très bien placées en concordance avec les vents dominants sur cette côte. Le port et l'entrée ne laissent rien à désirer. Il est seulement besoin d'avoir de nouvelles spacieuses et suffisantes écluses et bassins pour faire d'Ostende un port de première classe. Mon navire avait 17/18 pieds de tirant d'eau (5^m40).

Ostende, 12 Avril 1894.

W. B. OLSEN,
Capitaine de la barque *Andreas*.

Le soussigné, capitaine du nouveau 3-mâts schooner *Helene*, de Fredrickshald, certifie par celle-ci qu'il navigue vers Ostende depuis plusieurs années

and can only testify that the piers and harbour of Ostend are in every way well placed and render all facility for ships in and out of this harbour.

Osterd, 15th April 1894.

FR. DAHL,
Master of schoon. *Helena* of
Frederickshald.

The undersigned captain of the Norwegian vessel *Ganger Rolf*, belonging to the port of Frederickstad, certifies that his vessel came in the harbour of Ostend under canvas without a tug.

The entrance of the harbour is excessively good, the channel face the open sea, in the direction of the prevailing winds, presents in a heavy sea great security for the navigation for sailing ships.

The *Ganger Rolf* has a draught of 19 feet English and visited the port of Ostend three times, every time coming in under canvas and without any tug boat.

Ostend, 19th April 1894.

S. B. NIELSEN,
Master of *Ganger Rolf*.

The undersigned captain of the Norwegian vessel *Ressource* belonging to the port of Mandal, certifies that his vessel came in the harbour of Ostend with a draught of water of 18 feet nip tide.

The entrance of the harbour is very good and facile and offers to vessels all facility to enter safe.

It seems that the piers are placed in the correct way enabling vessels of all draught to enter safely under sails as the direction of the piers lies favourable to enter according the prevailing winds on this coast.

Ostend, 5th April 1894.

H. JACOBSEN,
Master of bark *Ressource*,
Mandal.

et ne peut que certifier que l'entrée du port d'Ostende est sous tous les rapports bien placée et donne toute facilité pour les navires entrant ou sortant sous voile.

Ostende, 15 Avril 1894.

FR. DAHL,
Capitaine du sch. *Helene*.

Le soussigné, capitaine du navire norvégien *Ganger Rolf*, appartenant au port de Fredrikstad, certifie que son navire est entré au port d'Ostende sous voile sans assistance d'un remorqueur.

L'entrée du port est excessivement bonne, le chenal face à la mer ouverte dans la direction des vents dominants, présente par une grosse mer une grande sécurité pour la navigation de navires voiliers.

Le *Ganger Rolf* a un tirant d'eau de 19 pieds anglais. Il a visité trois fois le port d'Ostende, entrant sous voile et sans assistance d'un remorqueur.

Ostende, 19 Avril 1894.

J. B. Nielsen,
Capitaine du *Ganger Rolf*.

Le soussigné, capitaine du navire norvégien *Ressource*, appartenant au port de Mandal, certifie que son navire est entré au port d'Ostende avec un tirant d'eau de 18 pieds.

L'entrée du port est très bonne et aisée et elle offre aux navires toute facilité pour entrer en sûreté.

Il me semble que les estacades sont placées suivant la direction correcte, permettant aux navires de n'importe quel tirant d'eau d'entrer avec sécurité sous voile, parce que l'alignement des estacades est très favorablement établi en concordance avec les vents dominants sur cette côte. Mon navire calait 18 pieds (5^m49).

Ostende, 5 Avril 1894.

H. JACOBSEN,
Capit. de la barque *Ressource*.

We undersigned, W. E. Butcher, captain of the steamer *Swift*, and C. Sargent, captain of the steamer *Swallow*, we declare that since many years we have been in command of the above steamers of the General Steam Navigation Company, running a regular service three times a week between London and Ostend and vice versa, that we have always been able, with success and facility to enter and leave Ostend harbour, even with the greatest storms and this without ever meeting with any accident.

Ostend, 27 April 1894.

W. E. BUTCHER,
C. SARGENT.

Verklaringen van gepensionneerde loodsen.

De ondergeteekende, gepensionneerde loodsen, hebbende in dienst geweest van het loodswezen voor de Noordzee, verklaren dat volgens hunne ondervinding de havens die gelegen zijn op eifen zeestrand, zooals de havens van ons land, hebben voordeel den ingang te hebben die recht op de opene zee uitgeeft en bijna in het Westen uitstrijkt.

Westerlijke winden zijnde hier gewoonlijk.

Den ingang eener haven op deze wijze geplaatst, geeft meer zekerheid voor de zeilschepen en altijd een gemakkelijker toegang voor de stoombooten.

Onder dit opzicht mag de haven van Oostende als voorbeeld genomen worden.

Get. : J. DEWEERDT, 40 jaren in dienst bij het loodswezen en 27 jaren als kapitein.

D. BOËHME, 35 jaren in dienst bij het loodswezen en 10 jaren als kapitein.

S. MASSELYN, 33 jaren in dienst bij het loodswezen en 10 jaren als kapitein.

J. FONTAINE, 32 jaren in dienst bij het loodswezen.

FR. ROUZÉE, 15 jaren in dienst bij het loodswezen.

Nous, soussignés W. E. Butcher, capitaine du steamer *Swift* et C. Sargent, capitaine du steamer *Swallow*, nous déclarons que depuis plusieurs années nous avons eu le commandement des steamers susdits de la *General Steam Navigation Co*, qui font un service régulier trois fois par semaine entre Londres et Ostende et vice versa, que nous avons toujours été à même d'entrer et de quitter le port d'Ostende avec succès et facilité, même par les plus grandes tempêtes et ce, sans jamais rencontrer aucun accident.

Ostende, 27 Avril 1894.

W. E. BUTCHER,
C. SARGENT.

Déclarations de pilotes pensionnés.

Les soussignés, pilotes pensionnés, ayant été au service du pilotage de la mer du Nord, déclarent que suivant leur expérience, les ports placés sur des côtes basses, sablonneuses, comme ceux de notre pays, ont avantage à avoir l'entrée faisant face à la mer ouverte et principalement vers l'ouest.

Les vents d'Ouest sont ici les plus fréquents.

Une entrée de port ainsi placée présente plus de sécurité pour les voiliers et toujours un accès plus commode pour les steamers.

Sous ce rapport, le port d'Ostende peut être pris pour modèle.

Signé : J. DEWEERDT, 40 ans en service et 27 ans comme capitaine;

D. BOËHME, 35 ans de service 10 ans comme capitaine.

J. MASSELYN, 33 ans de service et 10 ans comme capitaine.

J. FONTAINE, 32 ans en service.

FR. ROUZÉE, 15 ans en service.

Déclarations remises par quelques capitaines de steamers en 1891, lors de la fermeture de l'Escaut.

Le soussigné E. Plisson, capitaine du navire français *St. Marc*, du port du Havre, jaugeant 553 tonneaux, et ayant un tirant d'eau de 5 mètres à son arrivée à Ostende, déclare être entré audit port le 13 janvier 1891 par un brouillard des plus intenses, et ce avec la plus grande facilité, sans avoir eu aucun risque à courir.

Il tient à donner cette déclaration, parce qu'on lui avait dissuadé de se rendre à Ostende comme n'étant pas un port praticable pour des navires du tonnage du *St. Marc*.

Le capitaine du *St. Marc*,
E. PLISSON.

Ostende, le 22 janvier 1891.

Je certifie que je suis entré avec mon bateau *Geiserich*, dans le port d'Ostende le 11 Février 1891, sans subir d'arrêt et avec la plus grande facilité.

Mon bateau mesure 1269 Reg. Tons et tire 19.4 pieds, il est chargé avec 27000 billes de chemin de fer venant de Dantzig.

(Signé) A. LEISNER,
Capitaine du s. s. *Geiserich*.

Having made several voyages to Ostend during the time the River Scheldt was blocked with ice, I find the Port easy of access and has a good entrance, but the dock accommodation is very deficient; in my opinion locks at least 250 feet long should be made and sheds erected on the quays to afford shelter for the goods and the quays are too narrow. The local authorities appear anxious to improve the place.

There is no fear of Ostend ever being closed on account of ice and no doubt if the harbour was improved a good trade would soon spring up.

TH. GREEN,
s. s. *Chester*.

January 24th 1891.

The undersigned captains of the undermentioned ships have pleasure in stating that they entered Ostend harbour with the greatest ease and facility, and that they consider it as a first class tidal harbour; but regret

Ayant fait plusieurs voyages à Ostende durant la période de fermeture de l'Escaut par les glaces, je trouve que le port est d'un accès facile et qu'il présente une bonne entrée, mais que les installations des bassins sont très défectueuses. Suivant mon opinion, il faudrait construire des écluses ayant au moins 250 pieds de longueur.

Des hangars devraient être établis sur les quais, afin de pouvoir abriter les marchandises — les quais sont trop étroits. Les autorités locales paraissent disposées à améliorer la place.

Il n'y a aucune crainte qu'Ostende sera jamais bloqué par la glace, et il n'y a aucun doute que si les installations étaient améliorées, un grand courant d'affaires se créerait bien vite.

s. s. *Chester*, Grimsby line.

Les soussignés capitaines des navires dont les noms sont renseignés au bas ont le plaisir de constater par la présente qu'ils sont entrés au port d'Ostende avec la plus grande facilité, et

very much to say that the inner installations and principally the dock sluices are not up to the present requirements, and to the actual system of ship buiding; the locks are too narrow, too short, and not deep enough.

A. ALBRETHSON,

Master s. s. *Mangara* of Glasgow.

1157 Tons Register, length 260 f., breadth 37 f., depth 16 f. 6, draft when loaded 18 f. 6.

TH. GREEN,

Master s. s. *Stork* of London.

GRIFFETH ROBERTS,

Master s. s. *Stuart Prince*.

1085 Tons Register, in old system gross register 1739 able to load 2140 tons water mark.

Length 269 f. 3, breadth 36 f. 3, draft when full loaded 18 f. 4.

Dated 25th January 1891.

JOHN PIKE,

Master s. s. *Belgian Prince*.

Length 240 f., breadth 33 f. 6, draft 17 f., tons 1266, cargo 1950 tons.

Ostend, 27th January 1891.

qu'ils le considèrent comme un port de marée de premier ordre.

Ils regrettent infiniment de devoir dire que les installations intérieures ne correspondent pas avec les installations extérieures. Les écluses des bassins principalement, ne répondent pas aux besoins actuels ni au présent système de construction des navires. L'écluse est trop étroite, trop courte, et pas assez profonde.

Ostende, 27 Janvier 1891.

A. ALBRETHSON,

capt. s. s. *Mangara*.

TH. GREEN,

capt. s. s. *Stork*.

GRIFFETH ROBERTS,

capt. s. s. *Stuart Prince*.

JOHN PIKE,

cap. s. s. *Belgian Prince*.

Mouvement général du port d'Ostende
depuis 1831 jusqu'à 1893.

Entrées et sorties réunies.

1831	1284 navires jaugeant	144.417 tonnes.
1840	753 " "	81.361 "
1850	928 " "	103.432 "
1860	1386 " "	129.151 "
1870	2254 " "	261.928 "
1880	2610 " "	489.131 "
1890	3058 " "	1.572.721 "
1891	3167 " "	1.630.046 "
1892	3017 " "	1.549.135 "
1893	2928 " "	1.717.711 "

Il est à remarquer que jusqu'en 1885 la jauge des navires se calculait à raison d'un mètre cube et demi la tonne; en 1885, on a pris comme base la tonne Moorsom, de 2 m. cubes 830 décim. cubes, de sorte que suivant l'ancien système le tonnage total des navires entrés et sortis aurait été de

2.967.200 tonnes en 1890.
3.075.373 " " 1891.
2.922.701 " " 1892.
3.240.748 " " 1893.

Ces chiffres permettent de mieux juger du progrès fait par le trafic du port d'Ostende depuis 1831; *si ce port n'était pas bon, le mouvement ne s'y serait pas développé dans d'aussi colossales proportions.*

