

# CMB – *Compagnie Maritime Belge* (Belgische Scheepvaartmaatschappij)

De maritieme groep CMB heeft 2,5 miljoen euro sponsoring voor het RSL- museum beloofd. Voorwaarde is wel dat er aandacht geschonken wordt aan het werk van Eugène Van Mieghem. CMB bezit in haar kunstcollectie de volledige reeks van dertig etsen van Van Mieghem uitgegeven n.a.v. de Wereldtentoonstelling van 1930. Zo bezat ze ooit het grootste schilderij "Ode aan de Antwerpse haven", nu in het bezit van PSA HNN, te zien in hun kantoren aan het Willemdok.

Het moment om de *Compagnie Maritime Belge* (Belgische Scheepvaartmaatschappij) - voortaan CMB genoemd, eens nader te bekijken.

## De eerste jaren (1895-1910).

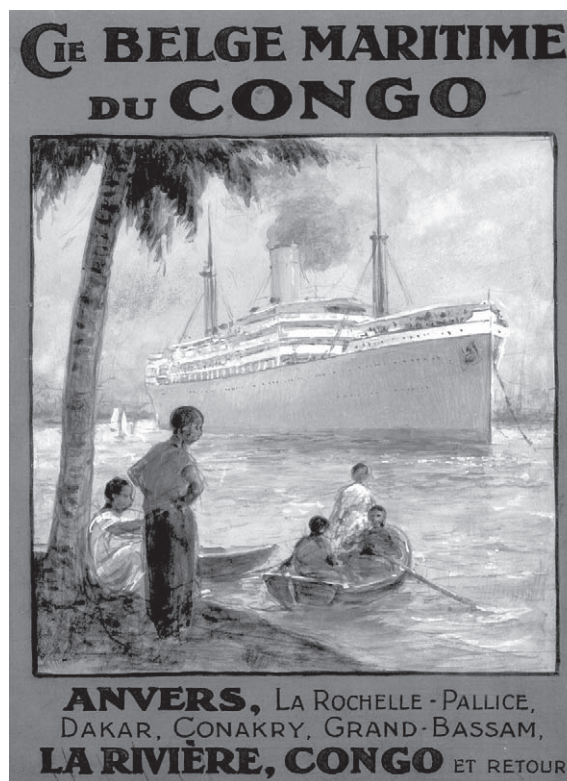
Voor 1890 was er geen regelmatige verbinding tussen Antwerpen en Kongo. Wel voeren er schepen van buitenlandse rederijen van en naar Kongo en andere West-Afrikaanse landen. Koning Leopold II wou echter een goede verbinding met zijn Kongo en wel door een Belgische rederij. Aanvankelijk lukte dat niet. Tot in 1895. Twee rederijen werden opgericht volgens Belgisch recht.

De *Compagnie Belge Maritime du Congo* (CBMC) was er een van. In feite een dochterbedrijf van *The British African Steam Ship Cy*, eigendom van de Elder Dempster groep. We schrijven 24 januari 1895.

De tweede volgde een maand later, (20 februari) de *Société Maritime du Congo* (SMC), onderdeel van de Duitse Woermann Linie.

Het eerste schip dat op 6 februari onder Belgische vlag – in koude temperaturen en onder ruime belangstelling – de Antwerpse haven verliet was de pas geleverde Leopoldville die de gemeenschappelijke en gloednieuwe lijn van CMBC en SMC als eerste heeft bevaren. De lijn Antwerpen-Matadi was een succesvolle lijn; vanaf 1899 om de drie weken een afvaart. De lijn kon door zes schepen regelmatig worden bediend.

In 1901 trok SMC zich terug en beheerde CMBC de lijn tussen Antwerpen en Matadi alleen. Met de officiële overdracht van de onafhankelijke Congo staat aan koning Leopold II op 15 november 1908 groeide ook het verlangen om de scheepsverbinding Antwerpen-Congo onder Belgische overheidscontrole te brengen. De meerderheid van de aandelen van



de CMBC kwam dan in 1911 onder controle van de Belgische overheid. De *Banque d'Outremer* bezat 60 pct. van de aandelen, *Elder Dempster* en *Woermann Linie* behielden ieder 20 pct..

Tot aan de Eerste Wereldoorlog was de dienstverlening beperkt tot een driewekelijkse overtocht. Tijdens de eerste wereldoorlog opereerde de onderneming vanuit de kantoren van de *African Steam Ship Cy* in Londen en verzorgde de verbinding tussen het Verenigd Koninkrijk en Kongo.

Tijdens de oorlog verloor de rederij een van zijn drie schepen, nl. de Elisabethville (I) – De cijfertjes tussen de ( ) verwijzen naar het hoeveelste schip dit is met dezelfde naam.

Ze werd getorpedeerd door een Duitse duikboot en 16 bemanningsleden verloren het leven.

#### **Verdere expansie (1919-1929)**

Na de oorlog verdwenen de Duitse aandeelhouders, terwijl de Britten actief bleven, maar kreeg de maatschappij een meer uitgesproken Belgisch karakter. De rederij wist zich meer te profileren en het begrip Kongoboot ontstond en werd ook buiten Antwerpen gemeengoed.

Samen met de bloeiende koloniale handel scheerde de CMBC hoge toppen. In 1919 startte de maatschappij dan met een diversificatiepolitiek. Er werden vennootschappen opgericht voor het vrachtvervoer. Er werd uitsluitend met cargo's gevaren door de *Compagnie Africaine de Navigation* (CAN). Na 1927 werd er ook op Oost-Afrika gevaren. In 1929 werden de 14 schepen van de CAN overgenomen door CMBC en bij de zes van de passagiersvloot gevoegd.

Intussen nam de *Société Générale de Belgique de Banque d'Outremer* over als voornaamste aandeelhouder. Een niet onbelangrijk feit zoals veel later zal blijken. De agent voor de rederij is intussen de *Agence Maritime Internationale* (AMI) geworden, opvolger van de *Agence Maritime Walford*. Het bedrijf vinden we in het gebouw aan de St. Katelijnevest en Israëlietenstraat. Het kantoorgebouw op de hoek van de Meir en de St. Katelijnevest werd in 1931 in gebruik genomen.

#### **De grootste Belgische rederij (1930-1939)**

In 1930 nam CMBC de *Lloyd Royal Belge*, een rederij gesticht in 1916, over.

Deze onderneming was door de ineenstorting van de vrachtprijzen in moeilijke papieren geraakt en vormde voor CMBC een ideale overnamekandidaat. Met een nieuwe naam *Compagnie Maritime Belge* (Lloyd Royal) werd de vennootschap de grootste Belgische scheepseigenaar met 38 schepen. De crisis van de jaren dertig had ook haar invloed op de rederij. Zij was genoodzaakt om een aantal oudere schepen te verkopen en de frequentie van de overtochten te verminderen. Dank zij de steun van de Belgische overheid slaagde de rederij er in om haar vroegere elan terug te vinden. Er werden nieuwe schepen gebouwd en er werd niet meer alleen op Afrika gevaren. Voortaan werden er ook havens in Noord en Zuid Amerika en het Verre Oosten aangedaan. De tweede wereldoorlog maakte een abrupt einde aan dit succes. De schepen lagen aan het Noorderterras.



#### **De tweede wereldoorlog (1940-1944)**

Tijdens de zogenaamde “phoney war”, tussen 3 september 1939 en 10 mei 1940, verloor de rederij al drie schepen. Zowel de Geallieerden als de Duitsers zetten schepen van de CMB in na mei 1940. De laatste bij de *Kriegsmarine*, de Geallieerden gebruikten de cargo's op de lijnen Groot-Brittannië- Kongo en Kongo-Verenigde Staten. Waarbij onder andere de broodnodige ertsen vervoerd werden. De passagiersschepen fungeerden als troepentransportschepen. Hierbij staan we even stil bij de *Baudouinville*, op dat moment het vlaggenschip van de rederij. De Belgische regering verbleef een tijd op dit schip, en daarna Duitse troepen toen het in de haven van Bordeaux lag. In 1944 werd het door terugtrekkende Duitse troepen opgeblazen en in brand gestoken.

Nog erger was het lot van de Leopoldville (5). Op de vooravond van Kerstmis 1944 werd hij met 2 237 Amerikaanse soldaten aan boord getorpedeerd door een Duitse duikboot. 765 soldaten en 5 bemanningsleden kwamen om. Pas vorig jaar (2008) werden de beschuldigingen dat de kapitein niet professioneel was opgetreden door overlevenden ontkracht.

Maar ook heel wat vrachtschepen gingen verloren. 294 zeelieden kwamen om en 23 van de 31 vaartuigen gingen verloren. Er werd een zeer zware tol betaald tijdens de oorlog.

### **De koloniale jaren (1945-1959)**

Vanaf 1945, gesteund door de heroplevende economie en de groei in Kongo, hernam CMB haar activiteiten en slaagde er in om terug aan te knopen met het vroegere succes. In 1951 waren er 5 passagiersschepen, bekend om hun mooie lijnen en 24 cargo's. Dat waren er spoedig te weinig en er werd in nieuwbouw geïnvesteerd. Niet meer dan 21 schepen werden er besteld. Daarbij de LU-boten, naar de eerste letters van de naam, bv Lukala. En na 1955 de MO-boten bv. Moanda. Het vervoer van Kongo naar de VS bleef belangrijk. Daarom werd de zg driehoek gevaren; Antwerpen- Matadi- New York- Antwerpen. CMB werkte terug aan diversiteit en investeerde in fruittransport, binnenscheepvaart, scheepsherstelling, verzekering, sleepdienst. Kortom het werd een scheepsgroep.

Er werden aan het Leopolddok nieuwe terminals gebouwd tussen de kaainummers 206 tot en met 222, zodat de klassieke aanmeerplaats aan de Schelde verlaten werd. Tot spijt van heel wat scheepsminnende Antwerpenaars. Maar daar kon veel efficiënter gewerkt worden.



*De Léopoldville in de jaren dertig (Eigen verza-*

### **Op zoek naar een nieuwe identiteit (1960-1972)**

De onafhankelijkheid van Kongo in 1960 en haar gevolgen kwam hard aan voor de CMB. Niet alleen viel het vrachtvervoer weg, de mensen namen liever het vliegtuig dan het schip om zich te verplaatsen. Er moesten andere activiteiten gezocht worden. In 1960 werd Armement Deppe gekocht, tot dan de tweede grootste Belgische rederij. Tot 1984 overleeft AD als afzonderlijke vennootschap. Dat heeft o.a. te maken met laadrechten op Midden – en Zuid-Amerika. De schepen worden wel geleidelijk vervangen. CMB was nu minder afhankelijk van de Afrikavaart.

Tot 1962 waren er uitsluitend cargo's in de vaart, maar dan groeit de belangstelling voor het massa-goedverkeer. De pakketboten worden verkocht. De

maatschappij laat 5 *bulk carriers* bouwen tussen 1963 en 1970. Nu stond de wereld ook niet stil en de container wordt meer en meer gebruikt, vooral op de Noord Atlantische route. CMB wil niet achterblijven en lanceert zijn eigen consortium, DART, weliswaar met Britse partners en na de nodige problemen.

CMB bestelt en gebruikt de *Dart Europe*, op dat ogenblik het grootste containerschip van de wereld.

In 1972 bezitten ze 17.000 containers.

### **Ontwikkeling in de container en massagoedvaart (1973-1986)**

Het containervervoer neemt ieder jaar toe en CMB participeert mee in lijnen naar het Verre Oosten, Zuid-Amerika, de oostkust van de VS, het Midden Oosten en West- Afrika. De droge bulkactiviteiten nemen maar toe en CMB bestelt het ene schip na het andere. In 1975 heeft het 40 pct. van Bocimar in handen, later verhoogt tot 100 pct..

In 1973 zette de onderneming een volgende stap in haar diversificatiebeleid: het eerste vrachtschip voor het transport van gassen werd besteld. Het schip, de *Methania*, werd in 1978 geleverd. Met de oliecrisis op het einde van de jaren zeventig en de verslechterende wereldeconomie in het begin van de jaren tachtig, besliste CMB een aantal activiteiten stop te zetten en niet meer te investeren in onrendabele lijnen. CMB verlaat het Dart consortium.

### **Grote veranderingen (1987-1991)**

In 1987 verbetert de economische toestand. CMB heeft grote plannen.

Zo besliste men zich te concentreren op twee lijnen: het vervoer tussen Europa en Afrika en het vervoer tussen Europa, het Midden-Oosten, India en Oost-Afrika. Hiertoe nam de onderneming enkele concurrenten over. De vaste lijnen werden in een divisie gebracht, CMB Transport.

Daarnaast besliste de onderneming om zich te specialiseren in het behandelen van vrachten en goederen. Daartoe werd in 1988 Hessenatie overgenomen. Zowat de grootste goederenbehandelaar in de haven op dat moment. Hessenatie fusioneert met Gylsen en Stocatra en wordt zo één van de grootste goederenbehandelaars van Europa

Bocimar wordt uitgebreid met elf nieuwe massa-goedschepen tussen 1987 en 1988.

Bocimar en de cargobehandeling gaan goed, de lijnvaart echter niet.

### **Nieuwe eigenaars, nieuwe activiteiten.(1991-2002)**

In de jaren negentig veranderde de kapitaalstructuur doordat de belangrijkste aandeelhouder, de *Société Générale de Belgique* werd overgenomen door de Franse groep *Compagnie Financière de Suez*. Er moet dringend generationaliseerd worden. In juni 1991 wordt 49,5 % van CMB verkocht aan Almabo en de



*Terminal Hessentatie aan de Schelde.*

De helft van CMB Transport wordt verkocht aan het Zuid-Afrikaanse Safmarine. ABT-Socatra wordt verkocht evenals het Afrikaans netwerk. CMB is niet meer actief in de lijnvaart.

In 1995 wordt een joint venture Euronav, actief in olietankers, opgericht en deze kwam in 1999 volledig onder de controle van CMB te staan. Zo werd in datzelfde jaar nog, de maatschappij gereorganiseerd rond onafhankelijke dochterondernemingen. De drogebultactiviteiten werden toevertrouwd aan de dochteronderneming Bocimar en Euronav staat in voor het beheer van de tankers. Exmar exploiteert de gasactiviteiten.

CMB Hessentatie en de Noord Natie fusioneren in 2002. Vrij vlug daarna wordt het jonge bedrijf gekocht door de *Port of Singapore Authority* (PSA). CMB hield nog wat aandelen over en verkoopt ze in 2003 aan PSA. Ook de verzekeringsmaatschappij wordt doorverkocht aan SMAP.

Zo ontstaat er een hele nieuwe holding.

Het oude gebouw aan de Meir wordt verlaten en er wordt naar het Belgicagebouw aan de de Gerlachekaai verhuisd. Een gebouw ontworpen door de Belgische architect Michel Jaspers. Bekend van zijn werk voor KBC en opdrachten voor de Belgische Staat.

#### **Laatste ontwikkelingen (2004-.....)**

Na al deze verkopen gaat de nieuwe CMB door met haar nieuwe en eigenlijke oorspronkelijke *core business*: scheepvaart!

De aandeelhouders beslissen dat Exmar een nieuw bedrijf wordt.

Bocimar blijft actief in het droge massagoed binnen CMB.

Euronav NV beheert het natte massagoed (ruwe aardolie) maar wordt uit CMB gehaald. (dec. 2004).

#### **De vloot van Bocimar**

Laat het voor iedereen duidelijk zijn, op dit ogenblik beheert CMB alleen de vloot

van Bocimar. De huidige vloot bestaat voornamelijk uit *Capesize* schepen. Dit zijn schepen groter dan 140 000 ton. Ze zijn te groot om door het Suezkanaal te varen en moeten daarom langs Kaap Goede Hoop varen, vandaar hun naam. De meeste schepen varen onder Belgische vlag. Dank zij inspanningen in België gedaan is de uitvlagging gestopt en kwamen er heel wat vaartuigen terug onder de Belgische vlag. Onze koopvaardijvloot is daarmee een der grootste ter wereld geworden. De Bocimarloot vervoert droog massagoed : steenkool, erts en graan. Ze varen vooral naar het Verre Oosten en daarom heeft de groep kantoren in Hong Kong en Taiwan. Er is ook een groot uitbreidingsplan bezig met nieuwbouw voor 21 schepen.

#### **Andere activiteiten:**

Via Reslea beheert CMB ook onroerende goederen.

Hessentatie Logistics heeft loodsen in Boom, Kampenhout en Kortrijk

Via IBO beheert het de binnenvaartcontainerterminal in Vilvoorde.

En samen met Petercam is het aandeelhouder van *ASL Aviation*, actief in de zakenluchtvaart, met een vloot van vijftig vliegtuigen.

Het begon allemaal met wat varen naar Kongo, het verhaal eindigt voorlopig met massagoedvaartuigen en vliegtuigen. Laat ons hopen dat het verhaal van CMB hier niet mee eindigt maar verder zal blijven evolueren.

Marc Camerlynck

Bronnen:

*De geschiedenis van CMB, PR CMB; CMB 100*, door Greta Devos en Guy Elewaut; *Meir*, Antwerpen door Inge Schoups.